



דרך ארץ הייווייז קטע 18 (2007) בע"מ

דוח מעקב שנתי | אוגוסט 2011

1

מחברים:

רו"ח ניר טורנר, אנליסט
nirt@midroog.co.il

אדם בן יהודה, ראש צוות
adamb@midroog.co.il

אנשי קשר:

מירב בן כנען הלר - רו"ח, סמנכ"ל, ראש תחום מימון מובנה ופרויקטים
meravb@midroog.co.il

מגדל המילניום, רח' הארבעה 17 תל אביב 64739 טל. 03-6844700 פקס. 03-6855002 www.midroog.co.il

דרך ארץ הייוויז קטע 18 (2007) בע"מ

דוח מעקב שנתי

סוג	סכום גיוס (מיליוני ₪)	יתרת חוב (מ' ₪) ליום 30.06.11 ¹	פירעון סופי	הצמדה	ריבית קבועה	דירוג מקורי	דירוג נוכחי
חוב בכיר	536	731	2027	מדד	4.76%	Aa3	Aa3

הדירוג נותר על כנו.

1. פרופיל הפרויקט

דרך ארץ הייוויז קטע 18 (2007) בע"מ (להלן: "הזכיון" או "החברה") הינה חברה, בבעלות מלאה של חברת דרך ארץ הייוויז (1997) בע"מ (להלן: "החברה האם") - בעלת הזיכיון מממשלת ישראל להקמה ותפעול של הקטע המרכזי של כביש חוצה ישראל (להלן: "הקטע המרכזי"). חוזה הזיכיון בין החברה האם והמדינה נחתם לתקופה של 30 שנה ומסתיים ביום 19 ביולי 2029. בתום תקופת הזיכיון על החברה האם למסור את הכביש למדינה, ללא תמורה. בינואר 2006 נחתמה התוספת השנייה להסכם הזיכיון בין ממשלת ישראל (להלן: "הסכם הזיכיון") לבין חברת דרך ארץ הייוויז (1997) בע"מ, לפיה הוכלל קטע 18 (להלן: "הפרויקט" או "הכביש" או "קטע 18") ככביש אגרה בחוזה הזיכיון שנחתם עם החברה האם. החברה לקחה על עצמה את התחייבויותיה של החברה האם כלפי המדינה, על פי הסכם הזיכיון, בקשר לביצוע הפרויקט. על פי הסכם זה, על החברה לממן, לבנות, להפעיל, ולתחזק את קטע 18, לתקופה שתסתיים עם סיום תקופת הזיכיון של הקטע המרכזי ביולי 2029. ביוני 2007 התקיימה הסגירה הפיננסית של פרויקט קטע 18. תעודת הגמר ואישור הפעלת הכביש ניתנו ביום 20 ביולי 2009, היום בו נפתח הכביש לתנועה (כ- 8 חודשים לפני המועד המתוכנן). קטע 18 הינו קטע באורך של כ- 18 ק"מ, המשתרעים ממחלף עירון בדרום (כביש 65) ועד מחלף עין תות בצפון (כביש 70). קטע 18 הינו המשכו הצפוני של הקטע המרכזי ומיועד לחבר בין ואדי מילק (חלק מכביש 70) לואדי עארה (חלק מכביש 65) ולהקטין את התלות בכביש 65 כחלופת נסיעה בצפון.

קבלן ההקמה (EPC): קבלן ההקמה בפרויקט הינו JV-18 (להלן: "קבלן ההקמה"), מיזם משותף של 3 חברות: סולל בונה בע"מ, סולל פיתוח (סולל בונה פיתוח וכבישים בע"מ) ודניה סיבוס בע"מ. קבלן ההקמה נטל על עצמו את כל התחייבויות החברה מכוח הסכם הזיכיון, ככל שהן רלבנטיות לתכנון ובניית קטע 18, לרבות התנאים לביצועו. מחיר ההסכם הינו סך של כ- 555 מיליוני ₪ (צמודים למדד נובמבר 2004) וכן סך של כ- 32 מיליוני דולר ארה"ב (צמודים למדד המחירים בארה"ב לחודש נובמבר 2004). מחיר ההסכם כולל את כל

¹ במונחי יוני 2011



הסיכונים והעלויות בקשר עם התכנון, הבנייה, ההקמה ותיקוני תקופת האחריות וכל ההיבטים האחרים של עבודות ההקמה של קטע 18. כל אחת מהשותפות ב- JV-18 אחראית ביחד ולחוד על ביצוע החוזה ואחריות להתחייבויותיה של השותפות. תקופת האחריות הינה שנתיים וחצי מיום השלמה המהותית, דהיינו מיום 20 ביולי 2009. לגבי נזקים מסוימים ישא קבלן ההקמה באחריות למשך שנתיים נוספות.²

קבלן התפעול והאחזקה (O&M): לצורך ההפעלה והתחזוקה של הכביש נחתמו הסכמים עם חברת ההפעלה של הקטע המרכזי, חברת דרך ארץ היוויז מנג'מנט קורפוריישן (להלן: "המפעיל"). המפעיל הינו חברה בבעלות CHIC Israel³ (51%), אפריקה ישראל (24.5%) ושיכון ובינוי (24.5%). המפעיל אחראי, בין היתר, על גביית האגרה, ולפחות 50% מהתמורה המגיעה לו תלויה בהיקף הנסועה בכביש.

שינויים בחברה האם:

- ביום 31.12.2010 הושלמה עסקת מכירת מניות וחוב נחות בחברה האם. במסגרת עסקה זו, מכרו CHIC Israel ואפריקה ישראל את חלקן, כך שלאחר העסקה, בעלי המניות בחברה האם הינם שיכון ובינוי (50%) ות.ש.י דרכים שותפות מוגבלת (להלן: "ת.ש.י") (50%).⁴
- כחלק מהסגירה הפיננסית, ביום ה- 28/10/1999 נחתם הסכם, אשר לפיו, החברה הקצתה למדינה ללא תמורה, 49 כתבי אופציה, המקנות לה זכות השתתפות ב- 49% מן הרווחים הנובעים מתשלומי דיבידנדים ו- 49% מכל שירות של "חוב משני" (כהגדרתו בהסכם). מכאן, כי בנוסף לחוב הנחות החדש, נכללת התחייבות של החברה למדינה, כמחזיקה באופציה, בסך השווה לכ- 278 מ' ש נכון ל- 30.06.2011.
- לאחרונה, ועדת המכרזים של משרד האוצר יצאה במכרז למכירת אופציית המדינה, המתוארת לעיל, ובמהלך יולי 2011 זכתה במכרז קרן נוי.⁵ לדרך ארץ קיימת זכות סירוב, המקנה לה חודש ימים להשוות בהצעה מתחרה להצעה הזוכה. בתאריך 11/08/2011 דווח כי דרך ארץ, במימון של ת.ש.י, תממש את זכות הסירוב בהצעה שווה, בסכום של כ- 1.4 מיליארד ש. לאחר מימוש המהלך, תחזיק ת.ש.י ב- 74.5% מהזכויות ההוניות בחברה האם.

² נזקים וקלקולים, שלא נראו טרם פקיעת האחריות, ואשר הינם באחריות קבלן ההקמה.

³ Canadian Israel Highways Management Corporation בבעלות Aecon Group Inc. (כ- 60%) חברה ציבורית קנדית ואלון דלק ניהול ותפעול רשתות בע"מ (כ-40%).

⁴ שותפות מוגבלת, בה שותפים: קרן תשתיות ישראל, הראל, עמיתים, לאומי פרטנרס ואלטשולר שחם. השותף הכללי בת.ש.י הינו חברת הניהול של הקרן בה מחזיקה הראל כ- 40% ומנוהלת ע"י ירון קסטנבאום.

⁵ קרן התשתיות של פועלים שוקי הון, כלל ביטוח וגופים מוסדיים נוספים.

2. שיקולים עיקריים לדירוג

בקביעת דירוג הפרוייקט, מידרוג מסתמכת על מתודולוגיית הדירוג של Moody's לדירוג כבישי אגרה פעילים (Operational Toll Roads) ומתודולוגיית הדירוג הגנרית של Moody's לדירוג מימון פרויקטים (Generic Project Finance). במסגרת המתודולוגיות הנ"ל נבחנים אלמנטים שונים, כגון: חשיבות הפרוייקט, סטטוס הפרוייקט, חשיפתו לתחרות, רמת הביטחון לגבי תזרים המזומנים הצפוי בפרוייקט, בעלי הפרוייקט וקבלני הראשיים והיבטים פיננסיים, כפי שמשקפים במודל העסקי.

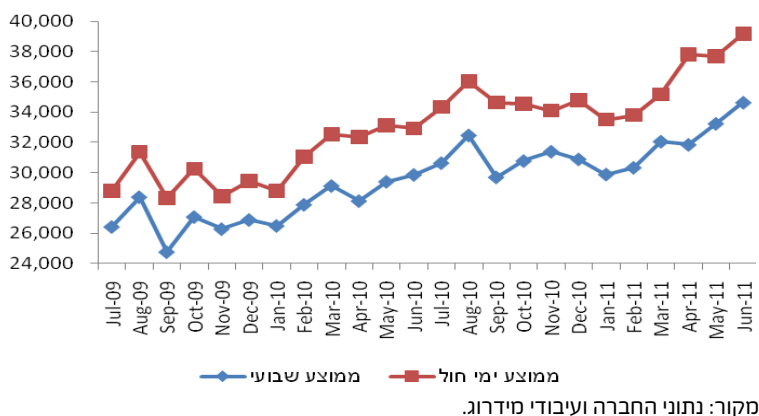
במסגרת הדירוג נלקחו, בין היתר, השיקולים הבאים: קטע 18 מחבר בין שני עורקי התחבורה העיקריים המקשרים את מישור החוף לצפון הארץ (כביש 65 וכביש 70); הפרוייקט הינו המשכו הישיר של הקטע המרכזי (אשר הינו בעל היקפי נסועה מבוססים מזה זמן); סיום תקופת ההקמה, ניסיון החברה האם וקבלני הפרוייקט הראשיים, בין היתר, בהתבסס על פעילותם במסגרת הקטע המרכזי של כביש חוצה ישראל, מפחיתה מסיכונים הכרוכים בתפעול הכביש ואחזקתו (תכנית הרחבות לכביש הינה באחריות המדינה ואינה חלה על הזכייין). עם זאת, הפרוייקט חשוף לסיכון תנועה, אשר ממותן ע"י רשת ביטחון חלקית מטעם המדינה (אין ברשת הביטחון להבטיח כיסוי מלא של החוב). יצוין כי, התפתחות הנסועה והכנסות הפרוייקט הינן במגמה חיובית, אך אינן משקפות עמידה בתחזית. בשל היעדר נתונים היסטוריים מבוססים, באשר להיקפי הנסועה וההכנסות, טרם ניתן לקבוע בוודאות את מידת העמידה בתחזיות התנועה בעתיד.

3. ניתוח

3.1. היקפי נסועה והכנסות

מנתוני הנסועה בפועל, החל ממועד פתיחת הכביש לתנועה ביולי 2009, ועד ליוני השנה, ניתן להבחין במגמת עלייה (ramp-up), האופיינית לכבישים בתחילת הפעלתם. הכביש פתוח לתנועה מזה שנתיים, ומגמת העלייה בהיקפי הנסועה נמשכת.⁶ עלייה של כ- 23% בנסועה בשנת התפעול השנייה של הכביש. ניתן להבחין כי ממוצע הנסועה בימי חול גבוה בעקביות מנתוני ממוצע הנסועה השבועי; נתון זה משקף, בין היתר, את השיעור הגבוה של משתמשי יום-יום בכביש (Commuters).

התפתחות ממוצע הנסועה (Trips) היומי והשבועי בחודש



⁶ SDG מעריכה את תקופת ה-Ramp-Up בשנתיים, בהן הנסועה קטנה בכ- 85-90% מהיקפה ב-Steady-State.

להלן טבלאות המתארות את התפתחות היקפי הנסועה (מקטעים לחיוב) והכנסות בכביש, בחתכים חצי-שנתיים ובחתכים שנתיים (באלפים):

H2/2009	שיעור השינוי (%)	H2/2010	H1/2010	שיעור השינוי (%)	H1/2011	תחזית H2/2011	
5,361	33%	7,132	6,394	15%	7,343	8,555	נסועה
-*	-	27,992	23,983	30%	33,308	36,781	הכנסות

מקור: נתוני החברה ועיבודי מידרוג
*ההכנסות בתקופת הפתיחה המוקדמת יועדו לתשלום בנוס לקבלן והוצאות חד-פעמיות אחרות, שהיו קשורות לפתיחת הכביש.

יולי 09 - יוני 10	שיעור השינוי (%)	יולי 10 - יוני 11	
11,755	23%	14,475	נסועה
*23,983	-	59,119	הכנסות

מקור: נתוני החברה ועיבודי מידרוג.
*לא כולל הכנסות מחצית שנייה 2009, אשר יועדו לשימושים אחרים, כאמור לעיל.

תחזית SDG מתייחסת לנתוני הכנסה ונסועה, החל מן המחצית השנייה של 2010, ואינה לוקחת בחשבון את ההקדמה בהשלמת הפרויקט. בתקופת 12 החודשים, שבין יוני 2010 ליולי 2011, היקף הנסועה בכביש היווה כ- 94% מתחזית SDG וההכנסות בפועל לאותה התקופה היוו כ- 97% מההכנסות בתחזית. תחזית SDG, אשר ניתנה ברמה שנתי, נחלקת, להערכת החברה, ל- 47.5% במחצית הראשונה (ינואר-יוני), ול- 52.5% במחצית השנייה (יולי-דצמבר). התחזית החודשית הינה חלוקה לינארית של התחזית החצי-שנתית. על פי הערכות החברה, היקפי הנסועה, בפועל, בחודשים מאי ויוני השנה היוו כ- 100.7% וכ- 100.5% מתחזית SDG, בהתאמה.

תשלום החזר החוב הראשון כאמור התבצע ביוני השנה. מפילוח המשתמשים בכביש, במחצית הראשונה של השנה, עולה כי כ- 86% הינם כלי רכב פרטיים, כ- 13% משאיות והיתר אופנועים.⁷ מפילוח סוגי חיובי האגרה, עולה כי כ- 56% הינם מנויים, אשר חיובו באמצעות מכשיר הפסקל⁸, כ- 24% הינם מנויים, אשר חיובו באמצעות מערכת הווידאו, והיתרה הינם מזדמנים, אשר זוהו באמצעות מערכת הווידאו. מתחזית ההכנסות, המתבססות על נתוני נסועה בפועל, ומניתוח ההכנסות למחצית הראשונה של השנה, עולה כי כ- 85% מההכנסות מקורן ממשתמשים אשר עשו שימוש בקטע המרכזי.

⁷ אופנועים מחויבים במחצית מן האגרה ומשאיות בפי שלושה.

⁸ משדר אלקטרוני המותקן בגוף הרכב ומשמש את מנוי הכביש לצורך חיוב האגרה.



שיעור הגבייה ממשתמשי שירות הווידאו⁹ הינו כ- 82% (יש לקחת בחשבון כי, הגידול בשימוש בכביש מטה כלפי מטה את שיעור הגבייה). אמצעי האכיפה מעלים את שיעור הגבייה בחלוף הזמן. שיעור גביית האגרה המשוקלל בכביש ל- 12 החודשים שנסתיימו ביוני 2011 הינו כ- 98%.

3.2. יחסי כיסוי שירות החוב

החוב (קרן וריבית) החל להיפרע ביוני 2011, בתשלומים חצי שנתיים, כאשר הפירעון הסופי יהא ביוני 2027. יתרת החוב נכון ל-30.06.11 הינה כ- 731 מ' ש" (במונחי מדד יוני 2011). על פי המודל הפיננסי, יחס הכיסוי (ADSCR) הממוצע לפרויקט, בתרחיש הבסיסי, הינו 1.64, ואילו יחס הכיסוי המינימאלי הינו 1.50 וצפוי להתקבל במחצית השנייה של שנת 2011. יחס הכיסוי הצפוי, בהתבסס על תזרים המזומנים החופשי לשירות החוב, בפועל, למחצית הראשונה של שנת 2011 ועל התזרים הצפוי, להערכת החברה, במחצית השנייה של השנה, הינו 1.36. במסגרת הבדיקה בוצע תרחיש המשקף תזרים לשירות חוב ב- 12 החודשים שנסתיימו ביוני 2011 ואת שירות החוב הצפוי ל- 2011; יחס הכיסוי בתרחיש זה הינו 1.21. בהקשר זה נזכיר כי, אירוע חדלות-פירעון מתקיים בהינתן יחס כיסוי של מתחת ל- 1.05 בשתי תקופות חישוב רצופות. חלוקת עודפים מותרת, בין היתר, בהינתן יחס כיסוי שנתי גבוה מ- 1.3 בשתי תקופות חישוב.

3.3. קרנות ביטחון

בהתאם להסכמי המימון, יצברו קרנות הביטחון הבאות:

1. קרן לשירות החוב - בגובה שירות החוב לתקופה של שישה חודשים; יתרת הקרן, נכון ל-30.06.2011, הינה כ- 18,814 אלפי ש"ח, בהתאם לנדרש.
2. קרן לשיקום עמוק - קרן הנצברת במהלך 4 שנים טרם מועד השיקום העמוק (שיקום עמוק יבוצע פעמיים במהלך תקופת הזיכיון, בשנים 2018 ו- 2028). צפי לשיקום עמוק אינו צפוי במהלך 4 השנים הקרובות ובשלב זה, הקרן ריקה, בהתאם לנדרש במסמכי העסקה.
3. קרן תפעול - תישמר עד לפירעון מלא של החוב. יתרת הקרן, נכון ל-30.06.2011, הינה כ- 4,590 אלפי ש"ח, בהתאם לנדרש.

3.4. ערבויות וביטוחים

- בהתאם להסכמי המימון, קיימות הערבויות הנדרשות, בין היתר, להבטחת זכויות המדינה בקשר לפרויקט ולהבטחת תחזוקתו (לפירוט - ראה דוח הדירוג הראשוני).
- בהתאם להסכמי המימון, במקרה שהחברה אינה יכולה להחזיר סכומים שהתחייבה, ולחברה האם ישנם עודפים לחלוקה לבעלי המניות או בעלי החוב הנחות, החברה האם תהיה מחויבת לתמוך

⁹ כ- 2/3 מהכנסות ממשתמשי הווידאו מקורם במזדמנים.



בחברה בסכומים, שיאפשרו לה לעמוד בכל התשלומים של החוב (Top Up Payment), וזאת, בסכום של עד 5 מ' ש"ח בשנה, למשך תקופה של 6 שנים (עד לסכום כולל של 30 מ' ש"ח). בחינת נתוני חברת האם אינם מצביעים על שינוי ביכולתה לספק בטוחה זו, בטווח הקרוב.

- מערך ביטוחי, כנדרש בהסכמי המימון.

4. סיכום

דירוג החוב נותר על כנו.

5. אופק הדירוג

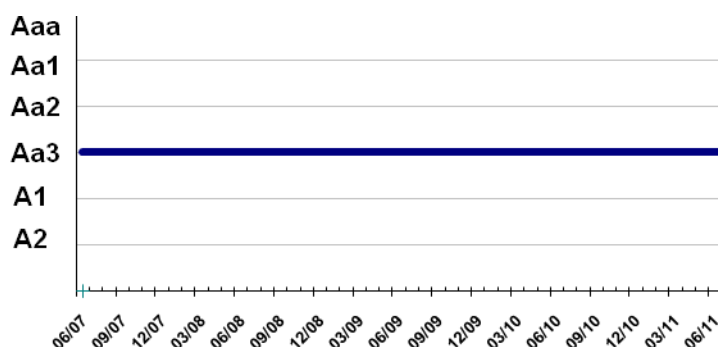
5.1. גורמים העשויים לשפר את הדירוג:

- שיפור משמעותי ומתמשך ביחסי כיסוי החוב

5.2. גורמים העשויים לפגוע בדירוג:

- אי-עמידה משמעותית ומתמשכת בתחזיות התנועה וביחסי הכיסוי, בפועל, לעומת התחזית
- שינוי לרעה בנתונים כלכליים או בסביבה רגולטורית הקשורים בפרויקט

6. היסטוריית דירוגים



מידע רלוונטי מקושר: [דוח דירוג ראשוני - דרך ארץ הייוז קטע 18 \(2007\) בע"מ](#)

[דוח מתודולוגי - מימון פרויקטים ותשתיות בישראל](#)

התחייבויות המדורגות בדירוג Aaa הן, על פי שיפוטה של מידרוג, מהאיכות הטובה ביותר וזכוכות בסיכון אשראי מינימלי.	Aaa	דרגת השקעה
התחייבויות המדורגות בדירוג Aa הן, על פי שיפוטה של מידרוג, מאיכות גבוהה, וזכוכות בסיכון אשראי נמוך מאד.	Aa	
התחייבויות המדורגות בדירוג A נחשבות על ידי מידרוג בחלק העליון של הדרגה האמצעית, וזכוכות בסיכון אשראי נמוך.	A	
התחייבויות המדורגות בדירוג Baa כזכוכות בסיכון אשראי מתון. הן נחשבות כהתחייבויות בדרגה בינונית, וככאלה הן עלולות להיות בעלות מאפיינים ספקולטיביים מסוימים.	Baa	
התחייבויות המדורגות בדירוג Ba הן, על פי שיפוטה של מידרוג, בעלות אלמנטים ספקולטיביים, וזכוכות בסיכון אשראי משמעותי.	Ba	דרגת השקעה ספקולטיבית
התחייבויות המדורגות בדירוג B נחשבות על ידי מידרוג כספקולטיביות, וזכוכות בסיכון אשראי גבוה.	B	
התחייבויות המדורגות בדירוג Caa הן, על פי שיפוטה של מידרוג, בעלות מעמד חלש וזכוכות בסיכון אשראי גבוה מאד.	Caa	
התחייבויות המדורגות בדירוג Ca הן ספקולטיביות מאוד ועלולות להיות במצב של חדלות פרעון או קרובות לכך, עם סיכויים כלשהם לפדיון של קרן וריבית.	Ca	
התחייבויות המדורגות בדירוג C הן בדרגת הדירוג הנמוכה ביותר ובד"כ במצב של חדלות פרעון, עם סיכויים קלושים לפדיון קרן או ריבית.	C	

מידרוג משתמשת במשתנים המספריים 1, 2 ו-3 בכל אחת מקטגוריות הדירוג מ-Aa ועד Caa. המשתנה '1' מצוין שאגרת החוב מצויה בקצה העליון של קטגוריית הדירוג שאלה היא משתייכת, המצוינת באותיות. המשתנה '2' מצוין שהיא נמצא באמצע קטגוריית הדירוג; ואילו המשתנה '3' מצוין שאגרת החוב נמצאת בחלק התחתון של קטגוריית הדירוג שלו, המצוינת באותיות.

מידרוג בע"מ, מגדל המילניום רח' הארבעה 17 תל-אביב 64739

טלפון 03-6844700, פקס 03-6855002, www.midroog.co.il

© כל הזכויות שמורות למידרוג בע"מ (להלן: "מידרוג") 2010.

מסמך זה, לרבות פיסקה זו, הוא רכוש הבלעדי של מידרוג והוא מוגן על ידי זכויות יוצרים ודיני הקניין הרוחני. אין להעתיק, לצלם, לשנות, להפיץ, לשכפל או להציג מסמך זה למטרה מסחרית כלשהי ללא הסכמת מידרוג בכתב. כל המידע המפורט במסמך זה ושעליו הסתמכה מידרוג נמסר לה על ידי מקורות הנחשבים בעיניה לאמינים ומדויקים. מידרוג אינה בודקת באופן עצמאי את נכונותו, שלמותו, התאמתו, דיוקו או אמיתותו של המידע (להלן: "המידע") שנמסר לה והיא מסתמכת על המידע שנמסר לה לצורך קביעת הדירוג על ידי החברה המדורגת. הדירוג עשוי להשתנות כתוצאה משינויים במידע המתקבל ו/או כתוצאה מקבלת מידע חדש ו/או מכל סיבה אחרת. עדכונים ו/או שינויים בדירוגים מופיעים באתר האינטרנט של מידרוג שכתובתו: www.midroog.co.il. הדירוגים המתבצעים על ידי מידרוג הנם בגדר חוות דעת סובייקטיבית ואין הם מהווים המלצה לרכישה או להימנעות מרכישה של אגרות חוב או מסמכים מדורגים אחרים. אין לראות בדירוגים הנעשים על ידי מידרוג כאישור לנתונים או לחוות דעת כלשהן או כניסיונות לבצע הערכה עצמאית למצבה הכספי של חברה כלשהי או להעיד על כך, ואין להתייחס אליהם בגדר הבעת דעה באשר לכדאיות מחירן או תשואתן של אגרות חוב או של מסמכים מדורגים אחרים. דירוגי מידרוג מתייחסים במישרין רק לסיכונים אשראי ולא לכל סיכון אחר, כגון הסיכון כי ערך השוק של החוב המדורג ירד עקב שינויים בשערי ריבית או עקב גורמים אחרים המשפיעים על שוק ההון. כל דירוג או חוות דעת אחרת שמעניקה מידרוג צריכים להישקל כמרכיב בודד בכל החלטת השקעה הנעשית על ידי משתמש במידע הכלול במסמך זה או על ידי מי מטעמו, ובהתאם, כל משתמש במידע הכלול במסמך זה חייב ללמוד ולבצע הערכה של כדאיות השקעה מטעמו לגבי כל מנפיק, ערב, אגרת חוב או מסמך מדורג אחר שבכוונתו להחזיק, לרכוש או למכור. דירוגיה של מידרוג אינם מותאמים לצרכיו של משקיע מסוים ועל המשקיע להסתייע ביעוץ מקצועי בקשר עם השקעות, עם הדין או עם כל עניין מקצועי אחר. מידרוג מצהירה בזאת שהמנפיקים של אגרות חוב או של מסמכים מדורגים אחרים או שבקשר עם הנפקתם נעשה דירוג, התחייבו לשלם למידרוג עוד קודם לביצוע הדירוג תשלום בגין שרותי הערכה ודירוג הניתנים על ידי מידרוג. מידרוג הינה חברת בת של מודי'ס (Moody's להלן: "מודי'ס"), שלה 51% במידרוג. יחד עם זאת, הליכי הדירוג של מידרוג הנם עצמאיים ונפרדים מאלה של מודי'ס, ואינם כפופים לאישורה של מודי'ס. בו בזמן שהמתודולוגיות של מידרוג מבוססות על אלה של מודי'ס, למידרוג יש מדיניות ונהלים משלה וועדת דירוג עצמאית. למידע נוסף על נהלי הדירוג של מידרוג או על ועדת הדירוג שלה, הנכם מופנים לעמודים הרלוונטיים באתר מידרוג.