

שוק ההון
אלביט מערכות תשתף פעולה
עם יצרנית המטוסים השלישית
בגודלה בעולם - אמבראר הברזילאית

50



המטרה הבאה של יעקב אנגל: נמל אילת

לצד הנדל"ן בהודו והמכרות באפריקה, אנגלאינווסט במגעים עם חברות ניהול נמלים מהולנד ומסין להתמודדות משותפת במכרז להפרטתה של חברת נמל אילת

מאת **אבי בר-אלי**

« מסתמנת מועמדות ראשונה במרוץ להפרטת נמל אילת: קבוצת אנגלאינווסט, שבבעלות איש העסקים יעקב אנגל, נערכת להתמודדות במכרז שפירסמה הממשלה למכירתה של חברת הנמל. הקבוצה מנהלת באחרונה מגעים עם שתי חברות ניהול נמלים זרות,

מהולנד ומסין, במטרה לגבש קונסורציום לריצה משותפת במכרז שפורסם בשבוע שעבר. זאת, מכיוון שניקוד ההצעות במכרז יעניק יתרון למשקיעים אסטרטגיים בתחום הנמלים העולמי.

לפי הערכות, באנגלאינווסט רואים במכרז הזדמנות גם להרחבת פעילות הנמלים של הקבוצה באפריקה. באמצעות החברה הבת, אלנילוטו, פועלת הקבוצה בתחום חיפושי המחצבים והכרייה באפריקה, ומחזיקה בריכוזות למכרות זהב, ברזל ונחושת בגאנה ובטוגוניה. לפני כשנה זכתה אלנילוטו במכרז הענק לרכישת זיכיון בשלושה מכרות של עפרות ברזל בליבריה. במסגרת פיתוח אתרי הכרייה, התחייבה אלנילוטו להניח מסילת רכבת מן המכרות ולשרדג נמל ימי, במטרה לשווק דרכו את העופרת לשוקי סין והודו. באנגלאינווסט רואים, לפיכך, בנמל אילת הזדמנות להרחבת שיתוף הפעולה המתגבש עם חברות הנמלים בליבריה, וכן הזדמנות למינוף הקשרים השיווקיים עם לקוחות המתכות הנכרות במזרח הרחוק. זאת, מן הסתם, מתוך כוונה להפוך את נמל אילת לבסיס שינוע ימי של מטענים מהים התיכון אל המזרח הרחוק.

היעדר ניגוד עניינים

עם זאת, היתרון הגדול של אנגלאינווסט במכרז עשוי לנבוע דווקא מרכיב שהיא נעדרת: אינטרס קיים בפעילות הנמלית בישראל. הקריטריונים לבחירת הזוכה במכרז ההפרטה עדיין לא גובשו סופית, ואולם נוכח האפשרות שהמכרז לא ימשוך שחקנים זרים רבים, הממשלה ורשות ההגבלים עשויות לבחון בקרוב את מדיניותן באשר להתמודדות כמה מחברות האחזקה הגדולות במשק במכרז - המחזיקות בפעילות סינרגטית לפעילות הנמל. זאת, מתוך מטרה להבטיח היעדר ניגוד עניינים בהפעלת הנמל או יצירת בעלויות צולבות שיפגעו בתחרות בין



הנמלים בישראל. במכרז שפירסמה רשות החברות הממשלתיות נקבע כי המדינה תמכור 100% ממניות חברת הנמל לגוף פרטי, אך תגביל את רישיון ההפעלה הנמלי (כתב הסמכה) שיינתן ל-15 שנה בלבד. כך, בתום תקופת ההסמכה, תאבד למעשה הבעלות בחברה כל ערך - ולפי מנגנון מוסכם מראש ישיב הזכיין לידי המדינה את נכסי החברה בתמורה לפיצוי על ההשקעות שביצע בנמל לאורך השנים. הבעלים הפרטי יקבל לידי אופציה להארכת תקופת ההפעלה בעשר שנים נוספות, ואולם זו תותנה בעמידה ברף מינימלי של תנועת מכולות - שלוש השנים האחרונות לבעלות - מתוך כוונה לעודד את המפעיל החדש לפתח בנמל פעילות מוכוונת מכולות.

לא ההצעה הזולה ביותר

במגזר הפרטי מעריכים כי שווי הרכישה יהיה 100-140 מיליון שקל. זאת, מאחר שרווחי הנמל בשנתיים האחרונות היו 20-15 מיליון שקל, ומכירות נמלים בעולם נעשות סביב מכפיל רווח של 7-8. גם בנושא המימוני לא צפויה אנגלאינווסט להיתקל בקשיים: לצד פעילותה המתרחבת בענפי הכרייה והנדל"ן, תתום אנגל עצמו על אקוויט גדול לאחר שמכר ב-2006 את קבוצת החברות לגנא הולדינגס לאזורים של שיעה בויםלגריין תמורת כ-100 מיליון דולר. במתווה המכרז ציינה רשות החברות כי אינה מתחייבת לקבל את ההצעה הוולה ביותר, אלא

עשויה לשקול גם שיקולי איכות - במטרה להעניק עדיפות למתמודד זר בעל ניסיון בהפעלת טרמינלים ימיים בינלאומיים, שיוכל למגף את פעילות הנמל בעולם הספנות. באנגלאינווסט מעריכים כי לאור תג המחיר הנמוך יחסית, ייקר התחרות במכרז תהיה על הוכחת היכולת להרחיב את פעילות הנמל, שדרוג השירות המובטח והגדלת היקף התעסוקה בו.

לנמל אילת נודע ערך אסטרטגי לנוכח העברת מרכז הכובד של הסחר הימי העולמי מהאוקיאנוס האטלנטי לאוקיאנוס השקט. עם זאת, הנמל סובל ממגבלות מיקום כנמל קצה המרוחק ממרכזי הביקוש וההיצע בסחר הישראלי, ובעיקר סובל מהיעדר קו רכבת המחבר את הים התיכון לים סוף - ומשום כך סובל מנחיתות לעומת העלויות וזמן ההובלה העדיפים במעבר דרך תעלת סואץ. יתרה מכך, הנמל סובל מתשתית מוגבלת, מהתחרות מול נמל עקבה המשגשג וממגבלות פוליטיות כתוצאה מהחרם ערבי. לפי הערכות, תבוסס פעילות הנמל בעתיד על יצוא מטעני צובר למזרח הרחוק, תוך התבססות על שינוע יקר יותר במשאיות - מתוך ציפייה להגשמת חזון קו הרכבת מנחל צין לאילת.

לא ניתן היה להשיג את תגובת אנגל ליריעה.



יעקב אנגל. לאנגלאינווסט פעילות נמלים באפריקה