

إيجيترانس لا تحتكر

الاستثمار فى النقل النهري



م. حسام لهيطة

تكليف مستشار مالى لدراسة احتياجات الشركة المالية ، وأكد أن الجمعية العمومية للشركة هى صاحبة القرار فى توصيات تقرير المستشار المالى سواء كانت التوصيات بزيادة رأس المال من خلال دخول شريك فى إيجيترانس أو الحصول على قروض مصرفية لتنفيذ مشروعات الشركة أو غيرها من التوصيات المحتملة .

تفاصيل الحوار ص ٣

نقى المهندس حسام لهيطة رئيس شركة إيجيترانس احتكار شركته الاستثمار فى النقل النهري كما تردد مؤخرًا .

وقال لهيطة فى حوار خاص لـ «عالم المال» إن إيجيترانس وقعت عقدا مع وزارة النقل عام ٢٠٠٠ لإنشاء ميناء نهري فى منطقة أثر النبي وحتى الآن لم يتم إخلاء الموقع وتسليمه للشركة ، وأضاف أن أى عقد فيه حق التزام يكون فيه نوع من أنواع الاحتكار ولكن من الطبيعى أن تحتفظ أى شركة بحقها فى الاستثمار فى محيط عملها وفى المنطقة التى حددها العقد .

وأوضح أن العقد الذى وقعته شركة إيجيترانس مع وزارة النقل ينص على ضرورة مناقشة شركة إيجيترانس قبل إنشاء محطات حاويات على النيل فى القاهرة فقط .

وكشف رئيس الشركة عن

لهيئة يرد على الاتهامات في حوار صريح:

«إيجيتر انيس» لا تحتكر نهر النيل

عبد الحامد الجبوري



نقدم حلولاً
للمنقل
المتكامل..
ونلاحظ
فروعا
بالسوق
المصرية

جدل كبير تجذره الثورة المصرية حول عقبات الاستثمار في النيل النهري وزيادة حصته من إجمالي تطلبات البضائع، ووزارة النيل طلبت نرددة لمدة سنوات مضت أن العقد الذي وقعته شركة إيجيتر انيس مع الحكومة عام ٢٠٠٠ للاستثمار في النيل النهري يضمن بنوفا احتكارية لا تسمح لشركات أخرى بإنشاء محطات توليد كهربة أو تشغيل وحدات توليد الأباركوج لتوليد إيجيتر انيس..
المبتدئين حسام هيمنة رئيس شركة إيجيتر انيس والرئيس الأسبق لقرنة صلاحة الإسكندرية يرد في حوار صريح له، دعائم المقال، على جميع الاتهامات التي وجهها وزارة النيل لشركته بالاحتكار النيل النهري، ويكشف عن تفاصيل جديدة تتعلق بنود العقد وخالفها ما وردده المستولون بوزارة النيل بل إن إيجيتر انيس تعكس النيل النهري، كما تلغ هيمنة عن خطة إتاحة هيكله إيجيتر انيس لينا ومابا بالتماون مع مستثمر مالي متخصص، وأكد ضرورة إنشاء جهاز تنظيم الأسعار والخدمات بالتماون المصرية على غرار جهاز تنظيم الاتصالات الذي ينظم أسعار الخدمات التي تقدمها شركات المحمول.

■ سبق أن أعلنت أن هناك زيادة في رأسمال الشركة.. متى ستكون هذه الزيادة؟

- أنا لم أعلن هنا من قبل وإنما أعلنت أن إيجيترانس بصدد اتخاذ إجراءات داخلية ولكن إعادة الهيكلة تكون في الأساس إدارية أكثر منها مالية وتقوم بمراجعة جميع الإدارات والأقسام بالشركة حالياً لتحديد مستوى أدائها وكيفية رفع هذا المستوى حتى تحقق الشركة أفضل النتائج ، كما قامت الشركة بتكليف مستشار مالي لدراسة الشركة من الناحية المالية حتى تقدر إذا كانت الشركة بحاجة لرفع رأسمالها أم لا وتحديد الطريقة التي سيتم من خلالها رفع رأس المال ، كما سيحدد المستشار المالي إذا ما كان الهيكل المالي الحالي لإيجيترانس مناسباً لتتفهد المشروعات المستقبلية أم لا وربما يقتصر المستشار المالي للحصول على قروض مصرفية بدلاً من زيادة رأس المال ومن المقرر أن ينشئ المستشار المالي من إعداد تقريره حول الشركة خلال شهرين .

■ هل ستوافق على دخول شريك في إيجيترانس إذا اقترح المستشار المالي ذلك؟

- أنا كشخص أوافق على دخول شريك في الشركة ولكن هذا القرار متروك لمجلس إدارة الشركة الذي يقوم بدراسة هذا الأمر ثم عرضه على الجمعية العمومية وهي صاحبة السلطة أن تقر نهائياً دخول مستثمرين أو لا .

■ هل أبدي مستثمرون وغية الدخول في شركة مع إيجيترانس؟

- هناك اهتمام من عدة جهات بالشركة ، ولكننا لا نستطيع التفاوض مع هذه الجهات حالياً إلا بعد صدور تقرير المستشار المالي .

■ هل تعتزم إيجيترانس الدخول في مشروعات استثمارية قريبا؟

- هناك عدة مشروعات جار دراستها حالياً ولم يتقرر بعد إذا ما كان سيتم تنفيذها أم لا وسيتم الإعلان عن جميع المشروعات التي سيوافق عليها مجلس إدارة الشركة مع صدور تقرير المستشار المالي ، ولدينا أفكار عديدة ولكن جميع هذه الأفكار مرتبطة بالدراسات المالية للشركة .

■ وما هذه المشروعات؟

- أريد أن أوضح أولاً أن شركة إيجيترانس تعمل في مجال حلول النقل المتكامل وليس مجال نقل معدن مثل النقل البحري أو المسكة الحديد أو النقل النهري وإنما تعمل في جميع هذه المجالات وفقاً لمفهوم حلول النقل المتكامل ، وتمتلك الشركة مخازن وتعمل في الشحن البحري بأنواعه المختلفة وكذلك

الشحن الجوي والتخليص الجمركي وتعمل كمستجيبين في شركات التأمين ولدينا أسطول نقل بري وتعمل في نقل مستلزمات المشروعات القومية الكبيرة مثل محطات الكهرباء والبترول ومصانع البتروكيماويات والمصانع الكبرى ونحن ندير عمليات النقل الخاصة بهذه المصانع . كما لدينا شركات تابعة لإيجيترانس منها شركات تعمل في التوكيلات الملاحية ، وشركات للنقل المتخصص في نقل المعدات المتخصصة مثل نقل التربينات الكهربائية التي يصل وزنها إلى ٤٥٠ طناً في بعض الأحيان، وتقطع مسافات على أطوال وأبعاد شاذة وتحتمل على نوع نقل متخصص مبنى على الهندسة بشكل كبير ، ولدينا قسم هندسي بالشركة يقوم بدراسة الطرق والكباري ، ويحدد إذا ما كانت تستطيع تحمل الأوزان التي تتلقاها الشركة ويقدم دراسات لهيئة الطرق والكباري للحصول على موافقات العبور ، وليس ذلك فقط ، وإنما كانت هناك مشروعات قامت بها إيجيترانس في السابق لتدعيم الكباري ، وإنشاء كباري متخصصة ، وتقوم الشركة بإستاد مشروع إنشاء الكوبري إلى شركات مقاولات متخصصة ومكاتب استشارية حتى تستطيع الشركة نقل المشروع للموقع الخاص به .

■ ومن يتحمل هذه التكاليف؟

- التكلفة تكون جزءاً من عائد النقل ، حيث تتولى الشركة صناعة المشروع جميع التكاليف وتقوم شركة إيجيترانس بإدارة الجوانب المتعلقة بالنقل والحصول على الموافقات من هيئة الطرق والكباري والمحليات وشركات الكهرباء وإنياء والغاز خاصة أن إيجيترانس تشتر أحياناً لإقامة تعديلات تحت الطرق .

■ وهل القانون يسمح بذلك؟

- القانون يسمح بذلك ، وبكل صراحة نجد تعاوناً من جميع الجهات التي تتعامل مع الشركة ، ودقة في العمل ، وأحياناً يكون لدى بعض الجهات اشتراطات محددة تقوم إيجيترانس بتفهيدها ، والحصول على الترخيص ، والعملية ليست نقل حاسوبية ، وإنما هناك عمليات بها إدارة كاملة لمشروع نقل .

■ ما حقيقة الخلاف بين وزارة النقل وإيجيترانس حول النقل النهري؟

- إيجيترانس وقعت عقداً مع وزارة النقل عام ٢٠٠٠ وحتى الآن لم يتم إخلاء الموقع وتسليمه للشركة وهو منطقتة أثر النيل ، وهذا هو أسس الخلاف ؟

■ وهل العقد يحتوي على بنود

احتكارية لصالح إيجيترانس في مجال النقل النهري؟

- أنا أريد أن أعرف ما المقصود بالبنود الاحتكارية

■ أن إيجيترانس من حقها رفض أو قبول دخول أي شركة أخرى في مجال النقل النهري؟

- هذا الكلام غير صحيح ، وأي عقد فيه حق التزام يكون فيه نوع من أنواع الاحتكار ولكن من الطبيعي أن تحتفظ أي شركة بحقها في الاستثمار في محيط عملها وفي المنطقة التي حددها ، والعقد الذي وقعته شركة إيجيترانس مع وزارة النقل ينص على ضرورة مناقشة شركة إيجيترانس قبل إنشاء محطات كوابل على النيل في القاهرة فقط ، ويجب أن نوضح أنه ليس فقط على المناقشة وليس منح الموافقة .

ولكن ليس هناك احتكار لصالح إيجيترانس على النقل النهري كما يدعي البعض .

■ وما هي نتائج التحكيم في هذا الأمر؟

- نتيجة التحكيم ظهرت وفي ٨٠ صفحة ، ولا تزال تحت الدراسة ولكن هي في شكلها الحالي ليست لصالح وزارة النقل ولا لصالح شركة إيجيترانس ، وكان الحكم يدعم القبول ومعه أن القضية لم تنتظر .

■ باعتبارك رئيس إحدى كبريات شركات النقل هل ترى أن هناك طوقاً شمس مبهمة ومطلوب تطويرها؟

- المشروعات بزاد حجمها ، على سبيل المثال في ثمانينيات القرن الماضي كانت التربينات التي يتم نقلها لمشروع الكهرباء بعد أقصى ٩٠ طناً ، أما اليوم التربينات التي تحتاجها مشروعات الكهرباء يصل حجمها إلى ٤٥٠ طناً ، فهناك تغيير في حجم محطات الكهرباء نظراً لزيادة الطلب على الكهرباء ، ومن الطبيعي أن تكون الدول غير جاهزة لزيادة حجم هذه المشروعات حينما قامت بإنشاء الطرق في الثمانينيات أو التسعينيات ، وما يحدث حالياً هو أن تقوم شركة النقل باستحداث وسائل نقل توزع الأحمال على الطرق وفقاً لقدرة وحجم كل طريق ، ولكن تواجهنا أحياناً مصاعب في بعض الكباري التي تحتاج إلى تدعيم ، وفي بعض الأحيان تقوم بفصل الأحمال عن الكوبري رغم ضرورة من فوفه ، وأحياناً تقوم

بتقوية الكوبري فقط ، وأحياناً تكون تحت الكباري أرض فتكون عملية التدعيم سهلة ، وأحياناً يكون الكوبري فوق الماء فتكون عملية التدعيم صعبة وتحتاج إلى دراسة جيدة ، ولكن يجب أن نشيد بالتطوير الذي شهده هيئة الطرق والكباري حالياً في طريقة التعامل مع الشركات مقارفة بالماضي ، والمسؤولون بالهيئة حالياً يدركون أهمية نقل معدات المشروعات القومية ، وتقوم الهيئة بدراسة جميع مشروعات النقل الخاصة التي تقوم بها شركات النقل فوق الكباري وعلى الطرق ، وهذه أمور إيجابية لم تكن موجودة في السابق .

■ ولكن ليست هذه تكاليف كبيرة على الشركات؟

- يجب أن ننظر إلى إجمالي تكاليف هذه المشروعات أولاً ، فهناك مشروعات تصل استثماراتها إلى ٥٠٠ مليون دولار ، وربما يتوقف المشروع إذا لم يتم إنشاء كوبري أو تدعيمه لنقل المعدات اللازمة للمشروع ، وبالتالي هناك مشروعات في مصر تحتاج إلى معدات أجهزتها ١٢٠٠ طن للمعدة وعملياً نقل معدة بهذا الحجم تحتاج إلى بناء طرق تتحمل هذه الأوزان .

■ وهل تقتصر هذه الأحمال الثقيلة على مشروعات الكهرباء؟

- لا .. هناك مشروعات بتول ، ومصافي بتولية وبتروكيماويات ، وعام ١٩٩٨ نقلنا برجاً لمشروع الإيبيلين بالإسكندرية طوله ٩٠ متراً، وهناك شركات أخرى .

■ ما حجم تعاقبات إيجيترانس مع الشركات العاملة في المشروعات السابقة؟

- لدى إيجيترانس تعاقبات عديدة مع محطات الكهرباء مثل محطات كهرباء النوبارية والكريمت وطلطا وشمال القاهرة .

■ شركة إيجيترانس تقدم خدمة باسم أحجام البضائع الصغيرة .. ما أهمية هذه الخدمة؟

- هذه الخدمة في غاية الأهمية، حيث توجد تجارة بأحجام بضائع صغيرة

■ إيجيبترانس أسست إدارة للمخاطر والحوكمة ، ما طبيعة عمل هذه الإدارات؟

- مبادئ الحوكمة كانت موجودة بالشركة ولكن غير منظمة ، ووضعنا سياسة سليمة للحكومة من خلال إدارة متخصصة ، والتحقت شخصياً بالإضافة إلى بعض أعضاء مجلس إدارة الشركة في برامج تدريبية لمدة عام للحكومة ، وكانت مؤسسة التمويل الدولية هي التي تقوم بالتدريب مع مركز المديرين ، وحالياً تقوم الـ ITC بمراجعة الحوكمة بالشركة ، كما أسست إدارة للمخاطر بالشركة تقوم بمراجعة وحصر جميع المخاطر التي من الممكن أن تتعرض لها الشركة ، ووضع أسلوب محدد للتعامل على هذه المخاطر .

■ في رأيك ما أسباب اختيار سهم إيجيبترانس ضمن ٨ شركات في مؤشر الخدمات؟

- نظراً لأن التداول عليه أصبح كبيراً .

■ باعتبارك رئيساً سابقاً لغرفة ملاحية الإسكندرية ، هل ترى أن منظمات الأعمال لها دور إيجابي في قطاع النقل؟

- بمصراحة كان هناك حوار مفتوح مع الجهات وكان هناك تعثيل للغرفة في عدة أماكن منها مجلس إدارة الميناء ولجان التراخيص التي تمنح التراخيص في الموانئ المصرية ، والمجلس الأعلى للموانئ ، وتعيد الغرفة ومنظمات الأعمال منيراً للتعبير عن رأي المجتمع الملاحين وشركات النقل ، وأحياناً كثيرة كانت تهتم الجهات الحكومية بهذه الآراء ، وليس المقصود بالجهات الحكومية وزارة النقل فقط وإنما كل ما يتعلق بقطاع النقل مثل مصلحة الجمارك التي قامت باستشارة غرفة ملاحية الإسكندرية في قانون الجمارك الجديد ومعرفة رأي الغرفة .

■ هل تخطط شركة إيجيبترانس لزيادة عدد فروعها في مصر؟

- فروع إيجيبترانس في السوق المصرية ١١ فرعاً وهي فروع كافية في الوقت الحالي وشركة إيجيبترانس ترى أن السوق المصرية وأعداد لدرجة كبيرة جداً ولا تخطط للخروج بعيداً عن السوق المصرية وأصبح لديها مركزاً قوياً في السوق وتعمل الشركة حالياً على تدعيمه للاستفادة من الطفرة الكبيرة في حجم التجارة .

حوار: إيهاب العيسى
تصوير: سامح القطان

الخدمة ، وربما استغرقنا بعض الوقت في تحديد آلية التعاون بين الجمارك وشركات النقل لتطبيق الخدمة ، ولكن في النهاية قامت مصلحة الجمارك بتطبيق الخدمة على أعلى مستوى .

■ شركات النقل تنشكو من تباين أسعار خدمات الموانئ ، هل إيجيبترانس تهابتي من هذه المشكلة؟

- من المهم أن تقوم شركات النقل والتوكيلات بمتابعة الأبناع في الموانئ وإطلاع المصدرين والمستوردين بأي جديد يحدث في هذه الأسعار ، ويجب أن تؤكد أن الوضع اختلف الآن عما سبق ومن الصعب أن تقوم الحكومة بإلزام محطات الحاويات الخاصة العاملة بالموانئ بوضع أسعار محددة خاصة أن معظم هذه المحطات تدار بنظام حق الانتفاع ، وسيكون على كل محطة أن تضع التسعير التي تراها مناسبة للاستثمارات التي تم ضخها في إنشاء المحطة ، ومع ذلك نحن لا نطالب بأن يكون الأمر مفتوح بدون رقابة ونطالب بإنشاء جهاز منظم لسوق النقل الموانئ يكون تابعاً لوزارة النقل مثل جهاز تنظيم الاتصالات في مرفق الاتصالات ويقوم هذا الجهاز بمتابعة أسعار الخدمات في الموانئ والمواصفة على أي زيادة نظراً على هذه الأسعار أو رفضها بأسباب محددة ومطابقة ، وهناك نقطة أخرى مهمة وهي أنه ليس بالضرورة أن يكون كل ميناء مستجاباً للميناء الآخر ، فتحين لدينا موانئ عديدة في مصر ، وليس من المطلوب أن

وليست مجرد تجارة بأحجام كبيرة ، والنظام العالمي المعروف حالياً والذي قامت إيجيبترانس بتطبيقه هو البضائع المجمعة في الحاويات ، ويتيح هذا النظام للمصدر أو المستورد الذي يريد شحن بضائع أقل من حجم الحاوية أن يشترك مع مصدرين أو مستوردين آخرين في تجميع بضائعهم في حاوية واحدة لتقليل تكلفة النقل والشحن ، وهذه الخدمة لها نظام محدد ، والأهم في تطبيق هذه الخدمة هو استمرارها بالنظام ، ومن الممكن أن الحاوية الواحدة تضم ١٠ أنواع بضائع مختلفة ، ١٠ مصدرين ، وهذه الخدمة تقدم في الصادرات والوارد ، وهذه الخدمة مفيدة للعبير من التجار ، خاصة أن هناك تجاراً يقومون بإرسال عينات لبضائع للخارج ، ولا يستطيعون تحمل تكاليف الشحن الجوي وكذلك تحمل تكاليف شحن حاوية بالكامل ، خاصة أن الحاويات تتراوح بين ٢٠ و ٤٠ طناً .

■ هل إجمالي هذه البضائع الصغيرة نسبة كبيرة من حجم البضائع؟

- الموانئ المصرية تستقبل حالياً ١٨٠ ألف شحنة بضائع مجمعة وأرد في السنة الواحدة ، وهذه السوق تزداد حجمها بشكل ملحوظ ، وهناك شركات أخرى تقدم هذه الخدمة إلى جانب شركة إيجيبترانس .

■ هل تجدون صعوبة في تطبيق هذا النظام مع الجمارك بالموانئ خاصة في فحص الحاوية؟

- بالعكس وجدنا تعاوناً كبيراً من جانب مصلحة الجمارك في تطبيق

