



گفت‌وگو با مدیرعامل شرکت هرمز انرژی

## هدینگ انرژی شاهد؛ حضور در جمع بازیگران انرژی ایران و منطقه

عبدالحمید شکوری گنجوی، متولد ۱۳۳۶ در تبریز است. لیسانس جامعه‌شناسی از دانشگاه تهران و فوق‌لیسانس مدیریت صنایع از مجتمع آموزش عالی صنایع ایران دارد. تجربه مدیریت در واحدهای صنعتی و تولیدی، مدیریت اجرای پروژه‌های صنعتی و مدیریت بازرگانی خارجی (صادرات - واردات) حاصل بیش از سه دهه فعالیت او در سازمان‌ها و بنگاه‌های مختلف تولیدی و اقتصادی است. کار در بنیاد شهید را از سال ۶۱ و همکاری با سازمان اقتصادی بنیاد شهید آغاز کرد. از سال ۸۹ نیز در رأس هدینگ نفت و انرژی شاهد قرار دارد. اکنون بعد از گذشت یک دهه از آغاز فعالیت‌های نفتی در این شرکت، با توجه به ساخت مخازن ترافیک ساحلی که سال گذشته به بهره‌برداری رسید، تجربه بسیار خوبی به دست آمده است و شرکت هرمز انرژی خود را برای سوآپ گاز طبیعی در فصل سرد پیش رو آماده کرده و بنا دارد با ورود به بورس کالا فعالیت‌های خود را در زمینه پتروشیمی و سایر فرآورده‌های نفتی گسترش دهد.

شاهد وارد حوزه نفت و انرژی شد، می‌توانم بگویم پس از تغییراتی که در سال‌های گذشته در کشورهای CIS و عراق ایجاد شد، زمینه فعالیت در فرآورده‌های نفتی در کشور چشم‌انداز خوبی پیدا کرد و شرکت هرمز انرژی هم به این نتیجه رسید که می‌تواند در این زمینه فعالیت کند. با توجه به داشتن مخازن نگهداری فرآورده‌های نفتی در جنوب کشور در سایت مشهور به اس‌تی‌سی، واقع در فراساحل (کشتی‌سازی خلیج فارس)، با مخازنی با ظرفیت حدود ۴۱ هزار متر مکعب، به

پارس انرژی در حال انجام است. این پروژه جهت احداث پالایشگاه تعریف شده که با استفاده از مواد اولیه C5+ بنزین تولید کند که البته این در حد پروژه است و شرکت هرمز انرژی در حال حاضر حدود ۱۷ درصد سهام آن را دارد. این شرکت با مشارکت شرکت‌های دیگر، از جمله شرکت مپنا و سرمایه‌گذاری صندوق بازنشستگان شرکت نفت، این پروژه را به پیش می‌برد. این چهار شرکت مجموعه هرمز انرژی را تشکیل می‌دهند. و اما در ارتباط با سؤال شما درباره اینکه چرا

■ ابتدا تاریخچه‌ای از شرکت هرمز انرژی ارائه دهید و بفرمایید علت ورود شاهد به حوزه نفت و انرژی چه بوده است؟

شرکت هرمز انرژی که مسئولیت هدینگ نفت و انرژی شاهد را بر عهده دارد، از سال ۱۳۸۰ شروع به فعالیت کرد و در حال حاضر شرکت‌های زیرمجموعه این هدینگ عبارتند از شرکت مخازن ساحل، شرکت حمل‌ونقل گسترش شاهد و شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی هدف. البته پروژه دیگری هم وجود دارد که توسط شرکت

تجارت فرآورده‌های نفتی ورود پیدا کرد.

متأسفانه به علت مشکلاتی که بعداً در این سایت به وجود آمد، سایت اس‌تی‌سی در سال ۸۵ متوقف شد و در سال‌های ۸۸ و ۸۹ دوباره با پیگیری‌هایی که انجام شد، شرکت هرمز انرژی موفق شد برای ایجاد و انجام بانکرینگ از ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز مجوز دریافت کند و در اواخر سال گذشته با مشارکت بخش خصوصی اقدام به انجام بانکرینگ شد.

### ■ درباره شرکت‌های زیرمجموعه هرمز انرژی توضیح دهید و آنها را معرفی کنید.

شرکت حمل‌ونقل گسترش شاهد از سازمان خصوصی‌سازی خریداری شده و سهام عمده آن، حدود ۹۶ درصد، متعلق به شرکت هرمز انرژی است. این شرکت به حمل‌ونقل در داخل کشور می‌پردازد و حدود ۳۰ دستگاه وسیله نقلیه سنگین دارد و در حال حاضر با توجه به قراردادهایی که با شرکت‌های خودروساز دارد، نسبت به حمل خودرو به صورت قراردادی از مبادی مورد نظر به مقاصد تعیین شده اقدام می‌کند و در حال بررسی جهت ورود به صنایع دیگر، از جمله فولاد و سنگ آهن هم هستیم. این برنامه در حال بررسی است و اگر محقق شود، توسعه خوبی در زمینه حمل‌ونقل در شرکت حمل‌ونقل گسترش شاهد صورت خواهد گرفت.

■ سئوالی که در اینجا مطرح می‌شود این است که با توجه به اینکه شرکت حمل‌ونقل گسترش زیرمجموعه هرمز انرژی است، به نظر می‌رسد باید در زمینه حمل‌ونقل نفت و فرآورده‌های نفتی فعالیت کند، اما این طور نیست؛ این شرکت در حال حاضر با خودروسازی‌ها همکاری دارد و حتی در طرح توسعه فعالیت‌های این شرکت نیز قرار است با صنایع دیگر، از جمله فولادسازی‌ها کار کند. چرا فکر می‌کنید باید در حوزه‌های دیگر غیر از نفت و انرژی کار کنید؟

در واقع این سئوال خوبی است. زمانی که بنده وارد این شرکت شدم نیز این سئوال مطرح بود که اصلاً فلسفه وجودی شرکت حمل‌ونقل، زیرمجموعه هرمز انرژی چه می‌تواند باشد. به هر حال، این تصمیم شاهد بود که دو شرکت حمل‌ونقل در زیرمجموعه شرکت هرمز انرژی قرار گیرد. البته در مورد شرکت هدف که درباره فعالیت‌های آن توضیح خواهم داد، باید بگویم حضور آن در زیرمجموعه هرمز انرژی می‌تواند موضوعیت داشته باشد، زیرا شرکت هدف یک شرکت بین‌المللی است که عمدتاً به حمل سوخت و فرآورده‌های نفتی از مبادی خارجی به مبادی خارجی مبادرت دارد، یعنی در حقیقت به صورت ترانزیت عمل می‌کند. این شرکت با در اختیار داشتن حدود ۲۱ تانکر نفت‌کش که متعلق به خود شرکت است و با استفاده از امکانات و پتانسیل شرکت‌های بخش خصوصی و جذب کامیون و

تانکر از آنها، فعالیت‌های خود را توسعه داده، بخصوص در شش ماه گذشته فعالیت‌های خوبی داشته و توانسته امکانات خوبی را برای توسعه فعالیت‌های خود جذب کند. چون عمده‌ترین کار شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی هدف حمل سوخت و فرآورده‌های نفتی است، حضور آن در زیرمجموعه هرمز انرژی می‌تواند موضوعیت داشته باشد، اما شرکت گسترش حمل‌ونقل شاهد در زمینه انرژی و فرآورده‌های نفتی فعال نیست و با توجه به ارتباطاتی که با شرکت‌های خودروسازی دارد، توانسته قراردادهای همکاری با آنها ببندد.

البته باید عرض کنم که سیاست شرکت این است که تمام فعالیت‌های خود را در یک صنعت متمرکز نکند، زیرا نوساناتی که در آن صنعت می‌تواند اتفاق بیفتد، آسیب‌های جدی‌ای را می‌تواند به فعالیت‌های شرکت وارد کند. به همین دلیل، در برنامه‌های آینده در نظر است دامنه فعالیت‌ها را متنوع‌تر و گسترده‌تر کنیم تا ریسک کار کمتر شود. به عنوان مثال، در شرکت گسترش شاهد پروژه همکاری با فولادسازی‌ها مطرح است. این پروژه بسیار خوب و سنگینی است که اگر محقق شود، قطعاً این شرکت به سازماندهی و تجدید ساختار نیاز خواهد داشت که بسیار بااهمیت است و برای رسیدن به این هدف و انجام این قرارداد حتماً باید این تغییرات انجام شود و سرمایه‌گذاری مناسب در شرکت انجام گیرد. در مورد پارس انرژی هم چون پروژه نفتی و انرژی است، می‌توانست منطقاً زیرمجموعه شرکت هرمز انرژی قرار گیرد.

و اما شرکت مخازن ساحل که به عنوان بازوی عملیاتی هرمز انرژی در ارتباط با بهره‌برداری از مخازن و سایت‌های موجود فعالیت دارد، از دیگر شرکت‌های زیرمجموعه هرمز انرژی است، در حال حاضر علاوه بر سایت اس‌تی‌سی یک سایت دیگر با نام ترافیک ساحلی به جهت نگهداری فرآورده‌های نفتی سبک و سنگین در اختیار دارد که ساخت آن در سال ۸۷ و با ظرفیت ۴۱ هزار متر مکعب مانند آنچه در اس‌تی‌سی است، شروع شده و در سال ۸۹ موفق شد پروانه بهره‌برداری و اجازه فعالیت بگیرد.

در این سایت تعداد ۲ مخزن ۱۵ هزار متر مکعبی یک مخزن ۵ هزار متر مکعبی و دو مخزن ۳ هزار متر مکعبی با تمام امکانات و تجهیزات لازم برای تخلیه و بارگیری فرآورده‌های نفتی سبک و سنگین احداث شده است و امکانات تخلیه و بارگیری کامیون و کشتی در سایت وجود دارد. مخازن سایت از طریق لوله‌های موجود به اسکله‌های ۳، ۴ و ۵ بندر شهید رجایی متصل است. در این سایت با سرمایه‌گذاری بالغ بر ۱۰ میلیارد تومان امکانات بسیار خوبی برای ارائه خدمات نگهداری، تخلیه و بارگیری فرآورده‌های نفتی برای متقاضیان فراهم شده است. اجرای این پروژه در مدت زمان بسیار کوتاهی نسبت به سایر پروژه‌های مشابه انجام شده که بسیار قابل توجه است، در حال حاضر این سایت با ظرفیت ۴۱ هزار متر مکعب،

مشابه اس‌تی‌سی، در حال بهره‌برداری است، با این تفاوت که در آن از تجهیزات مدرن‌تری استفاده شده، از جمله در ارتباط با کنترل مخازن به صورت الکترونیکی به نحوی که عملیات می‌تواند با سیستم‌های پیشرفته پی‌ال‌سی کنترل شود که این امکانات در اس‌تی‌سی وجود ندارد البته سایت اس‌تی‌سی یک سایت قدیمی است و سال ۸۰-۸۱ ایجاد شده و امکانات آن نسبت به ترافیک ساحلی محدودتر است و البته یک مزیت خوبی دارد و آن هم داشتن اسکله موجود در سایت است. همان طور که پیشتر گفتم، با تغییراتی که در سال‌های گذشته کشورهای شمال ایران و عراق اتفاق افتاد، این زمینه برای شرکت شاهد و هرمز انرژی ایجاد شد که به زمینه‌های نفتی و تجارت فرآورده‌های نفتی که زمینه سودآوری خوبی داشته است وارد شود، هر چند که در ادامه راه محدودیت‌هایی پیش آمد که جای بحث جداگانه‌ای دارد. چون این زمینه وجود داشت و نیز تقاضا برای نگهداری فرآورده‌های نفتی در بازار در حال افزایش بود، این موضوع ایجاد کرد که شرکت هرمز انرژی سایت جدیدی را در ترافیک ساحلی جهت افزایش ظرفیت مخازن نگهداری فرآورده‌های نفتی ایجاد کند و از این امکان برای توسعه فعالیت‌های نفتی‌اش استفاده کند.

### ■ تاریخچه‌ای از شرکت هرمز انرژی ارائه کردید و شرکت‌های این هلدینگ را معرفی کردید، هدف شرکت هرمز انرژی از ایجاد شرکت‌های زیرمجموعه چه بود؟

شرکت هرمز انرژی به عنوان یک هلدینگ با وجود شرکت‌های زیرمجموعه سعی دارد کارهای اجرایی را به آن شرکت‌ها منتقل کند و خودش کار اجرایی انجام ندهد، هر چند در برخی موارد مجبور است برای دریافت مجوزهایی که به نام شرکت هرمز انرژی وجود دارد، از جمله سوآپ، خودش وارد کار اجرایی شود.

### ■ مهم‌ترین فعالیت‌های شرکت چیست؟

از جمله فعالیت‌هایی که من می‌توانم به آن اشاره کنم و طی سه چهار سال اخیر اتفاق افتاده و فعالیت خوب و موفقی هم بوده، موضوع سوآپ فرآورده‌های نفتی است. شرکت هرمز انرژی به عنوان اولین شرکت ثبت شده در شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران بوده که موفق شده این شرکت را به عنوان سوآپ‌کننده فرآورده‌های نفتی در شرکت ملی نفت ایران ثبت کند.

سوآپ به این معنی است که یک شرکت فرآورده‌های نفتی را از مبادی خارجی که عمدتاً مازوت و سوخت برای نیروگاه‌های کشور است، وارد کشور می‌کند و این سوخت را با نظارت و برنامه‌ریزی شرکت نفت در اختیار نیروگاه‌ها قرار می‌دهد و معادل آن را در بندر جنوبی خلیج فارس از شرکت نفت تحویل می‌گیرد و به صاحب کالا تحویل می‌دهد. حسنی که سوآپ دارد، این

است که در حمل و نقل دو طرف صرفه‌جویی می‌شود، به این شکل که شرکت نفت که موظف است از مبادی پالایشگاهی خود به نیروگاه‌های کشور سوخت برساند. فرض کنید می‌خواهد از پالایشگاه اصفهان به نیروگاه تبریز سوخت بفرستد یا از پالایشگاه بندرعباس به همدان یا کرمانشاه سوخت بفرستد، این کار هزینه حمل و نقل زیادی دارد، در صورتی که می‌شود از کشور همسایه، مانند عراق، سوخت را از نزدیک مرز غربی وارد کشور کرد و به نیروگاه‌های غرب کشور تحویل داد و معادل آن در جنوب کشور سوخت تحویل گرفت که هیچ هزینه حملی هم برای شرکت نفت نخواهد داشت. این صرفه‌جویی در حمل و نقل مزیت خوبی است، هم برای شرکت نفت و هم برای شرکتی که سوآپ می‌کند.

این کار طی سال‌های اخیر در شرکت هرمز انجام شده است. سال گذشته علی‌رغم اینکه قرارداد ۱۰۰ هزار تنی با شرکت نفت داشتیم، به علت عدم تقاضای نیروگاه‌های کشور و شرکت نفت، این میزان تا ۴۱ هزار تن بیشتر انجام نشد، زیرا افزایش قیمت‌های فرآورده‌های نفتی باعث شد نیروگاه‌ها علاقه‌ای به استفاده از مازوت و سوخت نفتی نشان ندهند و بیشتر سوخت خود را از طریق گاز تأمین کنند. البته با توجه به محدودیت‌هایی که در توزیع و رساندن گاز در کشور، بخصوص در فصل سرد وجود دارد، شرکت نفت علاقه‌مند است در این فصول از فرآورده‌های نفتی و سوخت مازوت استفاده کند که در آن صورت، سوآپ معنا پیدا می‌کند، اما در سال گذشته به دلیل اینکه هوا نیز مساعد بود، تقاضای ۱۰۰ هزار تنی شرکت نفت به ۴۱ هزار تن محدود شد. امسال هم مذاکراتی انجام شده، ولی با توجه به افزایش قیمت حمل و نقل و انتظاراتی که از لحاظ سوآپ فی مورد نظر شرکت نفت است، شاید این امر محقق نشود البته، ما پروژه دیگری را در نظر داریم که سوآپ LPG (گاز طبیعی) است که می‌تواند از لحاظ درآمدی برای شرکت جایگزین سوآپ مازوت شود. موضوع با شریک تجاری‌مان در خارج از کشور و نیز شرکت ملی پخش و پالایش فرآورده‌های نفتی مطرح شده و در حال مذاکره است و امیدواریم در این مورد توافق نهایی حاصل شود و امسال بتوانیم سوآپ ال‌پی‌جی را شروع کنیم.

### ■ سوآپ ال‌پی‌جی چه مزیتی نسبت به مازوت و نفت دارد که آن را جایگزین کردید؟

صحبت مزیت و یا انتخاب نیست. سوآپ مازوت با توجه به افزایش هزینه‌های حمل در خارج از ایران و داخل کشور با نکته‌نظراتی که شرکت پخش و پالایش فرآورده‌های نفتی داشت، به جمع‌بندی نرسید. همیشه در ارتباط با سوآپ مبلغی به عنوان سوآپ فی به شرکت نفت پرداخت می‌شد و یک مقدار جزئی هم با توجه به هزینه‌های هندلینگی که شرکت هرمز انرژی انجام می‌داد، نصیب شرکت می‌شد. در شرایط فعلی انجام سوآپ سه طرفه است، یک شرکت خارجی

که تأمین‌کننده سوخت است؛ شرکت نفت که اجازه ورود فرآورده‌های نفتی و تحویل معوض آن را در بنادر جنوبی به عهده دارد و یک شرکت سوآپ‌کننده هندلینگ این کار را انجام می‌دهد. توافقی که بین دارنده فرآورده نفتی و شرکت نفت باید انجام شود، امسال انجام نشد، زیرا شرکت نفت قیمت سوآپ فی را امسال خیلی افزایش داده و تقاضای مبلغ بالایی به عنوان سوآپ فی دارد، از طرف دیگر چون قیمت‌های حمل و نقل در داخل و خارج افزایش پیدا کرده، حمل سوخت از کشورهای همسایه به نیروگاه‌ها با این سوآپ فی مقرون به صرفه نیست و دارندگان فرآورده‌های نفتی مایل هستند که به جای سوآپ مستقیماً ترانزیت کالا انجام دهند. در حال حاضر این کار متوقف شده، البته به این معنی نیست که قطعاً انجام نشود، بلکه به شرایط آب‌وهوایی و وضعیت تأمین گاز توسط شرکت نفت در سال جاری بستگی دارد و اینکه در فصل سرما چه اتفاقی بیفتد. ممکن است در فصل سرما شرکت نفت متقاضی این امر شود. پروژه ال‌پی‌جی هم چیز جدیدی است و انجام آن به معنی این نیست که دیگر سوآپ فرآورده‌های نفتی انجام نشود. در حال حاضر، توزیع گاز مایع و رساندن آن به اقصی نقاط کشور، بخصوص در روستاهای دوردست برای شرکت ملی نفت و پخش و پالایش هزینه‌های زیادی دارد. باز در اینجا هم بحث حمل و نقل است که ما خودمان را آماده کردیم که با ورود ال‌پی‌جی از کشورهای همسایه آن را به مقاصدی که شرکت نفت مدنظر دارد، برسانیم و یک صرفه‌جویی در زمینه این سوخت برای شرکت نفت ایجاد شود. به عبارت دیگر، هر دو موضوع سوآپ مازوت و ال‌پی‌جی می‌تواند همزمان انجام شود، اما وقتی سوآپ مازوت که یکی از درآمدهای شرکت هرمز انرژی بود، به دلیل افزایش هزینه‌ها و سیاست‌های شرکت نفت تقریباً متوقف شده است، سوآپ ال‌پی‌جی می‌تواند آن درآمد را پوشش دهد و درآمدی برای شرکت ایجاد کند. مذاکرات مقدماتی در این مورد انجام شده و توافقات کلی هم صورت گرفته و امیدواریم در اسرع وقت به قرارداد برسند.

### ■ شما به تنوع فعالیت‌ها برای سودآوری بیشتر شرکت اشاره کردید و این دقیقاً موضوعی است که تمام مدیران عامل شرکت‌های دیگر هم به آن اشاره کردند که باید سبب فعالیت‌های ما متنوع باشد تا اگر در یک زمینه‌ای سودده نبودیم و یا احیاناً زیان کردیم، در فعالیت‌های دیگر موفق باشیم. شرکت هرمز انرژی چه استراتژی برای توسعه فعالیت‌ها و متنوع کردن آن دارد؟ یک مورد آن شرکت حمل و نقل گسترش بود، موارد دیگری هم وجود دارد؟

این موضوع به عنوان یک اصل در بنگاهداری و اقتصاد مطرح است که باید کاری کرد که ریسک شرکت‌ها و ریسک فعالیت‌ها کم شود، بخصوص در ارتباط با فعالیت شرکت هرمز انرژی که در

زمینه فعالیت‌های نفتی فعال است، این موضوع بیشتر مطرح است. به این عنوان که ما تحت محدودیت‌های بین‌المللی قرار داریم و فعالیت‌های ما آن‌چنان که مد نظر شرکت است و جزو برنامه‌ها و اهداف شرکت است، انجام نمی‌شود و محدودیت‌های بسیار زیادی داریم، از دو جنبه؛ یکی محدودیت‌هایی که در زمینه بازرگانی و فعالیت‌های بازرگانی به صورت عام ایجاد شده که این مشمول همه شرکت‌ها و همه بنگاه‌های اقتصادی کشور می‌شود؛ محدودیت مضاعفی که برای فعالیت‌های ما وجود دارد، فعالیت در زمینه نفت است. مثلاً اگر یک بنگاه اقتصادی بخواهد آهن وارد کند، محدودیت واردات آهن به صورت کلی ندارد، فقط مشکلات در زمینه گشایش اعتبار و ال‌سی و مسائل فاینانس و کارهای بازرگانی و بانکی است، اما در زمینه فعالیت‌های نفتی یک محدودیت مضاعف وجود دارد.

و آن این است که خیلی نمی‌شود وارد فعالیت‌های نفتی بین‌المللی شد. به همین دلیل ما به این جمع‌بندی رسیدیم که قطعاً باید زمینه و ادامه فعالیت‌هایمان را متنوع کنیم تا دچار بحران و ریسک‌های شدید نشویم، از جمله کارهای مورد نظر که امیدواریم امسال آن را شروع کنیم، ورود به بازار کالاهای پتروشیمی است. مقدمات کار فراهم شده و مکاتبات لازم انجام شده و امیدواریم بتوانیم مجوز ورود به بورس کالا را دریافت کنیم که پتروشیمی هم از جمله آنهاست، می‌توانیم دامنه فعالیت‌هایمان را متنوع‌تر کنیم.

### ■ در صحبت‌هایتان پیش از این به محدودیت‌ها و چالش‌های پیش روی شرکت هرمز انرژی اشاره کردید. در ادامه مشخص شد یکی از آن محدودیت‌ها تحریم‌های بین‌المللی علیه ایران و مسئله نفتی آن است. محدودیت‌های دیگری که در حوزه نفت و انرژی با آن مواجه هستید، چه محدودیت‌هایی است؟

بالاخره ما تافته جدا بافته‌ای از شرکت‌ها و بنگاه‌های اقتصادی دیگر در کشور نیستیم. هر آنچه در کشور در مورد بنگاه‌های اقتصادی اتفاق می‌افتد، ما را هم شامل می‌شود، علاوه بر مشکلات بین‌المللی که ذکر شد. از جمله محدودیت‌های دیگری که وجود دارد، کمبود منابع مالی و تسهیلات بانکی است، هر چند که ما برای پروژه ترافیک ساحلی از منابع بانکی استفاده کردیم، اما برای سایر فعالیت‌هایمان محدودیت وجود دارد، بخصوص برای سرمایه‌ی در گردش که برای فعالیت‌های نفتی خیلی هم انبوه و قابل توجه است، زیرا حداقلی سرمایه‌ای که برای وارد کردن و یا ترانزیت مثلاً یک محموله نفتی لازم است، به قدر کافی بزرگ است و این امر منابع زیادی نیاز دارد که متأسفانه ما موفق نشدیم از بانک‌ها تسهیلات دریافت کنیم. هر چند برای ساخت پروژه ترافیک ساحلی حدود ۵۰ درصد سرمایه را از منابع بانکی استفاده کردیم، اما این برای ادامه فعالیت‌ها کافی نیست و برای ورود به فعالیت‌های



با توجه به اینکه دریافت تسهیلات از بانکها با محدودیت‌های جدی مواجه است و امکان دریافت آن تقریباً امکان‌پذیر نیست، و از طرف دیگر، سهامداران هم براحتی نمی‌توانند این منابع را در اختیار شرکت بگذارند و مشکلات خاص خودشان را دارند، در صددیم از طریق مشارکت با بخش خصوصی وارد مذاکره شویم و از امکانات و منابع مالی آنها استفاده کنیم. البته این کار هم پیچیدگی‌های خاص خودش را دارد و باید تمام نکات را در نظر گرفت. بالاخره آنها هم چون دنبال منافع خودشان هستند، حصول به این امر ممکن است قدری دشوار باشد، اما به فکر هستیم از منابعی که در اختیار بخش خصوصی است و خارج از سیستم بانکی، استفاده کنیم

### ■ در حال حاضر وضعیت سودآوری شرکت چگونه است؟

امیدواریم از مخازن استفاده بهینه کنیم. با توجه به محدودیت‌هایی که در ارتباط با فعالیت‌های نفتی وجود دارد و تنها به شرکت هرمز انرژی هم منحصر نمی‌شود، بلکه برای همه شرکت‌هایی است که در حوزه نفتی فعالیت دارند، فضای کار نسبت به سال‌های گذشته بسیار دشوار شده است. اگر بتوانیم سوآپ ال‌پی جی را راه‌اندازی کنیم، اوضاع مالی شرکت متفاوت خواهد شد و همچنین به دنبال استفاده از تمام ظرفیت سایت ترافیک ساحلی هستیم. البته در مورد شرکت‌های حمل‌ونقل وضعیت بد نیست و در گذشته سود نمی‌دادند، اما در حال حاضر به سودآوری رسیدند. امیدواریم با استفاده بهینه از مخازن ترافیک ساحلی و شرکت‌های حمل‌ونقل زیرمجموعه هرمز انرژی بتوانیم سودآوری هلدینگ را نسبت به گذشته بهتر کنیم.

### ■ چه برنامه‌ای برای آینده دارید؟

فعالیت هرمز انرژی به استثنای شرکت‌های حمل‌ونقلی که در زیرمجموعه خود دارد، مربوط به فرآورده‌های نفتی می‌شود. برای تجارت به مفهوم اینکه خود شرکت وارد خرید و فروش فرآورده‌ها شود و یا آن را ترانزیت کند، منابع مالی بسیار زیادی لازم است که در حال حاضر در اختیار این شرکت نیست. ولی ما برای ادامه فعالیت‌ها همان بحث سوآپ را پیگیری می‌کنیم و بهره‌برداری از مخازن نفتی ترافیک ساحلی را ادامه می‌دهیم که از امکاناتی که داریم بیشترین بهره‌برداری را انجام دهیم. اگر بتوانیم پروژه سوآپ ال‌پی جی را به قرارداد برسانیم، فعالیت درآمدزای بسیار خوبی برای شرکت خواهد بود و ورود به تجارت کالاهای پتروشیمی هم جزو برنامه‌های آتی ماست که ان‌شاءالله با ثبت شرکت در بورس کالا بتوانیم فعالیت‌های خودمان را در آن بخش هم شروع کنیم.

می‌کنم، در صنعت نفت باید به نحوی برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری شود که این ماده به طور وسیع در اختیار بخش خصوصی قرار گیرد تا متخصصان کشور بتوانند آن را به فرآورده‌های نفتی با ارزش بالای اقتصادی تبدیل کنند. این امر مستلزم نگرش دیگری به صنعت نفت است که بحث در این مجال نمی‌گنجد.

■ به نظر شما آیا شرکت هرمز انرژی به عنوان شرکتی که در حوزه نفت و انرژی فعال است، این امکان را دارد که در صنعت نفت ایران به عنوان یک پیمانکار قوی مطرح شود. سایت شرکت را که نگاه می‌کردم، دیدم جزو برنامه‌های آینده ساخت و ایجاد یک پالایشگاه میانات گازی است. قدری در این باره توضیح دهید و اینکه این شرکت چه پتانسیل‌هایی دارد که می‌شود از آن استفاده کرد.

با توجه به ساخت مخازن ترافیک ساحلی که سال گذشته به بهره‌برداری رسید، تجربه بسیار خوبی در شرکت به دست آمد. چون مدیریت این پروژه را خود شرکت هرمز انرژی بر عهده داشت (البته در زمان مسئولیت بنده نبود و این زحمات مدیرعامل قبلی و مدیر پروژه بود و در شروع بهره‌برداری از آن من وارد شرکت شدم) اما اینکه شرکت هرمز انرژی به عنوان یک پیمانکار پروژه‌های نفتی در ساخت مخازن معرفی شود، من چنین اعتقادی ندارم، چون کار بسیار تخصصی و پیچیده‌ای است. ما هم از مهندسان مشاور، از جمله مهندس مشاور صنعتی و ساختمانی استفاده کردیم و هم پیمانکار ساختمانی داشتیم و هم پیمانکار صنعتی. ما به‌تنهایی امکان اینکه این پروژه را خودمان اجرا کنیم، نداشتیم، اما مدیریت پروژه توسط شرکت هرمز انرژی و هیئت مدیره قبلی شرکت انجام شد. اما اینکه ما شرکت را به عنوان سازنده و پیمانکار مخازن عنوان کنیم، درست نیست. هر چند می‌توانیم از تجربه قبلی در ساخت مخازن جدید استفاده کنیم.

نفتی سرمایه در گردش قابل توجهی نیاز است. در این زمینه ما تحت فشار هستیم و با محدودیت جدی مواجه هستیم که امیدواریم با کمکی که شرکت شاهد و سهامداران به ما می‌کند، بتوانیم این پروژه‌ها را انجام دهیم و دامنه فعالیت‌هایمان را گسترش دهیم.

■ درباره ورود بخش خصوصی و غیردولتی به صنعت نفت، بفرمایید با توجه به اینکه اقتصاد ما، بخصوص در حوزه نفت و انرژی کاملاً دولتی است، ورود بخش خصوصی به این حوزه با چه مشکلاتی روبه‌روست و شما که استراتژی شرکت را بر این اساس قرار دادید که با جذب منابع بخش خصوصی سرمایه مورد نیاز را تأمین کنید، چگونه می‌خواهید از آن طرف، آن مشکلات را حل کنید؟

بالاخره محدودیت‌هایی که وجود دارد، مختص هرمز انرژی یا شرکت‌های تحت پوشش یا نهادی یا به نوعی نیمه‌دولتی و یا عمومی نیست؛ این محدودیت‌ها برای بخش خصوصی هم وجود دارد، منتهی در بعضی موارد متفاوت است. البته انعطاف‌پذیری‌ای که در شرکت‌های خصوصی وجود دارد، در شرکت‌هایی مانند هرمز انرژی کمتر است، ولی آنها هم در زمینه‌های بین‌المللی یا محدودیت‌هایی که ایجاد می‌شود، درگیر هستند. به هر حال، یکی از بخش‌هایی که در کشور برای فعالیت‌های اقتصادی وجود دارد، نفت و انرژی است. اما متأسفانه به اعتقاد من، شاید از یک درصد امکاناتی که در ارتباط با نفت و فرآورده‌های نفتی به طور کلی که در صنعت نفت کشور وجود دارد، استفاده نمی‌شود. به اعتقاد من، دامنه صنعت نفت بسیار گسترده است، اقتصاد ما اقتصاد نفتی است، ولی متأسفانه به علت وجود پیچیدگی‌های فراوان و دولتی بودن آن از این پتانسیل استفاده بهینه نمی‌شود. البته این بحث بسیار گسترده و مفصل است و فرصت دیگری را برای ورود به آن می‌طلبید، اما فقط به عنوان یک مثال عرض