

هزار کیلومتر افتخار

کتاب را به خاطر موضوعش، اولاً و دوماً به خاطر نویسنده‌اش «مهدی قزلی» برداشتم. شوق اینکه قزلی چه قالب و چه متنی برای یک کتاب در ژانر پیشرفت نوشته، همان روز اول وادارم کرد چند صفحه اول کتاب را بخوانم. برخلاف آن چیزی که فکر می‌کردم، کتاب شبیه به سفرنامه بود. چند صفحه که خواندم نظرم را نگرفت و بستمش و رفتم سراغ کارهای آخر شب. روز بعد، دوباره کتاب را دست گرفتم و شروع کردم به خواندن. با اینکه با دیالوگ‌های عریض و طویل مواجه بودم، اما روایت دلنشین شد. هر چه جلوتر می‌رفتم روایت برایم دلنشین‌تر می‌شد و جذاب‌تر و با خودم تکرار می‌کردم: «عجب پروژه‌ای بوده‌ای ولی به مهندس‌های ایرانی.»



محمد حکم آبادی

نویسنده

نتوانستند الکتروموتورهای این خط را بسازند. (البته شرکت موتورسازی جمکو این ادعا را رد کرده و گفته است: «ما هر چه گفتیم ما می‌سازیم، کسی صدای ما را نشنید.») حتی به ترانس فوق قدرت دویست تُنی اشاره می‌کند که زنجانی‌ها برای اولین بار آن را ساخته‌اند و از آن به بعد آن شرکت برای خودش ابرقدرتی شده در ساخت ترانس.

بعد از بومی‌سازی لوله‌ها، پروژه ظرف ۲۰ ماه تمام می‌شود. دو سال بعد از ساخت لوله‌های عایق، طلای سیاه در جاسک بارگیری شد. این سرعت عمل در احداث خط لوله‌ای به طول هزار کیلومتر محشر است. یک مدیر، همزمان در چند منطقه پیگیر جوشکاری لوله‌ها است، در چند منطقه درگیر سروکله زدن با راننده بولدوزر است. آن طرف‌تر پیگیر رساندن ترانس‌های فوق قدرت است و باید به نیروهایی که سه ماه است به خانه نرفته‌اند هم روحیه دهد. این پروژه نمادی از توانایی مدیریت در پروژه‌ها به دست متخصصین بومی است. «شریان مکران» کوتاه، اما جذاب و غرورآفرین به این پروژه ملی، راهبردی و استراتژیک پرداخته است. خواندنش یک روز بیشتر زمان نمی‌برد.

ماجرا روایت احداث خط لوله هزار کیلومتری انتقال نفت از گوره به جاسک است. قزلی برای نوشتن این کتاب ۵ بار به جنوب کشور سفر کرده و همراه مهندس‌ها و جوشکارها و بولدوزر شده. روایت، روایت خودش و بیشتر شنیده‌هایش است. هر چه جلوتر می‌روی، روایت جذاب‌تر، خواندنی‌تر و پرکشش‌تر می‌شود.

از تحصیل اراضی به طول هزار کیلومتر با عرض ۳۰ متر از روستایی‌ها و منابع طبیعی و نیروهای مسلح که بگذریم، تازه برمی‌خوریم به لوله‌های انتقال نفت.

نفت ایران تُرش است؛ یعنی اسید دارد و خورنده است؛ یعنی از داخل لوله‌های فولادی هم عبور کند بعد از یک مدت آن لوله نم می‌دهد و به دادش نرسی چیزی از نفت‌ها نمی‌ماند. این لوله‌ها را بعد از کلی دوندگی، چینی‌ها با تمسخر به ما ندادند و برای همین پروژه پنج سالی در هوا معلق بود و کسی فکرش را نمی‌کرد این پروژه اصلاً به ته برسد.

تعدادی مهندس شیمی آستین بالا زدند، استانداردها و مقاله‌های جهانی را خواندند و رفتند فولاد مبارکه اصفهان و فولاد اکسین و لوله‌سازی‌های اهواز. بماند که چطور این سه مجموعه را با هم متصل کردند اما بالاخره توانستند فولادی تولید کنند که اسید نفت روی آن‌ها اثر نکند و لوله‌های انتقال نفت، بومی‌سازی شد.

راستی نگفتم اصلاً این خط لوله هزار کیلومتری چه فایده‌ای دارد؟ انتقال نفت از گوره به جاسک، موضوع امنیتی و استراتژیکی محسوب می‌شود. مهم‌ترین بندر نفتی ایران، یعنی بندر خارک، داخل خلیج فارس است و به عبارتی این طرف تنگه هرمز. اگر جنگی بگیرد و به هر دلیل تنگه بسته شود، چگونه نفت بفروشیم؟ از طرفی، مشتری‌های بیشتری هم دارد. چرا کشتی‌ها بروند آن طرف هرمز برای بارگیری نفت؟ اینجا که ارزان‌تر است. تازه از عمان و امارات و عراق هم در دسترس‌تر است. پس چشم مشتری را به خودش می‌گیرد.

اما مسأله فقط خط لوله نیست. کتاب اذعان کرده همه چیز این خط لوله ایرانی است، به جز الکتروموتورها. ظاهراً تولیدکننده‌های داخلی



”

«شریان مکران» کوتاه، اما جذاب و غرورآفرین به این پروژه ملی، راهبردی و استراتژیک پرداخته است. خواندنش یک روز بیشتر زمان نمی‌برد.