

”

در ابتدای کار، تیم فنی مهندسی خالدی که مسئولیت تدوین نقشه راه را به عهده داشتند، تصور می‌کردند که بخش زیادی از دانش فنی توربین توسط زیمنس به اوتی‌سی داده شده است. اما بعد از آغاز پروژه و بررسی دقیق‌تر مستندات، عرق سردی بر پیشانی آنها نشست!

نشده می‌توانست کمر پروژه را بشکنند. بنابراین باید شورایی تشکیل می‌شد که بتواند به سرعت تصمیم بگیرد و حرفش در عالی‌ترین سطح شرکت گاز خریدار داشته باشد. این شورا با شرکت مدیرانی از شرکت گاز، مدیرانی از اوتی‌سی و دو عضو هیأت علمی دانشگاه‌های کشور تشکیل شد اما خلاصه‌حضور یک بازوی فنی که بالای کار بایستد و واقعیت میدانی را از چشم یک ناظر فنی روایت کند، بشدت احساس می‌شد. سرانجام پس از رفت و آمدهای فراوان، تیمی از دانشگاه علم و صنعت به عنوان ناظر طرح به شورای راهبری اضافه شدند.

علاوه بر اینکه نظرات فنی در این شورا پخته می‌شد بلکه این شورا نقش ویژه‌ای در پایداری این پروژه بلندمدت نیز داشت. برای مثال وقتی در سال ۱۳۹۲ مدیرعامل شرکت ملی گاز تغییر کرد و مهندس عراقی به جای مهندس اوجی بر صندلی ریاست تکیه زد، این نگرانی وجود داشت که مهندس عراقی به دلیل عدم اطلاع از سابقه موضوع با افزایش مبلغ قرارداد (که به دلیل افزایش نرخ ارز و خطای برآورد اولیه طرح به وجود آمده بود) موافقت نکند. در این شرایط یک بار دیگر شورای راهبری به کمک پروژه آمد و با جدیت از این موضوع حمایت کرد. مهندس عراقی می‌دانست که این تصمیم، در شورایی متشکل از مدیران عالی شرکت ملی گاز گرفته شده است. همین امر باعث شد تا او نیز با تعدیل مبلغ قرارداد موافقت کند و وقفه‌ای در کار ایجاد نشود.

۸ در ابتدای کار، تیم فنی مهندسی خالدی که مسئولیت تدوین نقشه راه را به عهده داشتند، تصور می‌کردند که بخش زیادی از دانش فنی توربین توسط زیمنس به اوتی‌سی داده شده است. اما بعد از آغاز پروژه و بررسی دقیق‌تر مستندات،

عرق سردی بر پیشانی آنها نشست! آنها فهمیدند که اسناد موجود به مراتب کمتر از تصور اولیه است. با آغاز تحریم‌ها، زیمنس نیز آب پاکی را روی دست آنها ریخته بود و می‌رفت که برای مدت نامعلومی ایران را ترک کند! آلمانی‌ها تنها تجهیزات و قطعات مربوط به ۲۰ دستگاه از سد دستگاه را تحویل داده بودند و حتی برخی از توربین‌ها را نصب هم نکرده بودند چه رسد به آن‌که بخواهند اسناد فنی را کامل کنند.

بدین ترتیب موضوع در شورای راهبری پروژه توربین مطرح شد. مهندسی خالدی پیشنهاد داد که با استفاده از قطعات تحویل شده زیمنس، ۷ دستگاه توربین طی هفت مرحله توسط اوتی‌سی ساخته شود؛ به این ترتیب که در هر مرحله تعداد بیشتری از قطعات را خودشان بسازند و عمق بومی‌سازی را پله پله ارتقا دهند. برای ساخت قطعات طراحی شده در اوتی‌سی نیز دو سناریو در نظر گرفته شد یعنی بخشی از قطعات که امکان ساخت آن در کشور وجود داشت، توسط قطعه‌سازان داخلی تولید می‌شد. اما ساخت برخی قطعات مستلزم آزمون و خطای بیشتر بودند و شرکت‌های داخلی با فناوری لازم را نداشتند یا از توان و ظرفیت مهندسی کافی برای تولید

