

**جلوگیری از صادرات قطران از اصفهان**

برش

بعد از یک هفته به آقای فلاحیان گزارش دادم و با حمایت ایشان مجوز صادرات قطران را گرفتم. بعد از آن یک واحد هوشمند و ساده برای فرآوری قطران احداث شد و با کامیون آن را به بندرعباس بردیم و از قرار تنی ۲۵۰ تا ۲۸۰ دلار به نروژ و فنلاند و دانمارک صادر کردیم. آقای کرباسچی که استاندار اصفهان شده بود، با آقای سعیدی کیا که به بنیاد مستضعفان رفته بودند و آقای مهندس سیفاللهی، معاون استاندار گفتند آقای ابراهیمی که خودش اصفهانی است از جلوی چشم ما دارد نفت کوره و قطران اصفهان را می برد و برای تهرانی ها مترو می سازد و جلو کار را گرفتند. موضوع بالا گرفت و در نهایت به یک صورت جلسه منجر شد که بنیاد مستضعفان ۴۰ درصد درآمد حاصل از فروش کل قطران را به مترو بدهد و ما از مجوزی که گرفته بودیم دست بکشیم و آنها خودشان صادر کنند یا یک کارخانه احداث کنند و قطران را پس از فرآوری به بازارهای داخلی و خارجی بفروشند. در آن جلسه به آنها گفتم که قطران ۲۵۰ نوع کاربری در صنایع مختلف دارد. بعد از آن جلسه، آقای ادیب به عنوان مدیرعامل و مجری طرح قطران منصوب شد و از این طریق هم من برای احداث مترو کسب درآمد کردم.



بعد از دوازده سال کاری که در مترو انجام شد، ۲/۵ میلیون مترمکعب بتن ریزی، ۴۰ کیلومتر تونل، ۵۳ ایستگاه، ۶۰ کیلومتر مسیر از رو، ۵۰۰ هزار مترمربع پناهگاه، مراکز تجاری، ساختمان های اداری، مجتمع های مسکونی و

پروژه اجرایی و همچنین ۸۰۰ هکتار زمین استملاک و اکتشاف معدن را انجام داده بودیم. مثلاً معدن سنگ گرانیت در کلاردشت را اکتشاف کردیم. این معدن ظرفیت ذخیره ای یک میلیارد تن را دارا بود که اگر سالی یک میلیون تن از آنجا بهره برداری شود برای هزار سال ظرفیت را به نام مترو گرفتیم.

معدن سنگ آهن تنگ زاغ بندرعباس و معدن دیاتومیت ممقان را هم اکتشاف کردیم. در واقع از طریق معدن درآمد زیادی کسب کردیم. از طریق صادرات نفت کوره مازاد حوضچه پالایشگاه اصفهان هم درآمد زیادی به دست آوردیم

و خانواده اش برویید. چون به این فرد اعتماد داشتم به فوریت پیش آقای هاشمی رفسنجانی رفتم و گفتم: اگر این خبر درست باشد عرب های کویت و امارات یا به فرار می گذارند و به اروپا و امریکا می روند. بهترین وقت برای خرید ماشین آلات در دوبی است و درخواست این کار را کردم. ایشان موافقت کرد و به آقای دکتر نوربخش دستور دادند مبلغ ۵ میلیون دلار در بانک ملی یا بانک ملت در دوبی به مترو تخصیص بدهند تا من و هیأت مدیره مترو به دوبی برویم و به محض شروع حمله احتمالی، ماشین آلات سنگین را به قیمت بسیار نازل خریداری و به بندرعباس حمل کنیم. ایشان آقای دکتر نوربخش را خواستند و موضوع را با وی در میان گذاشتند. آقای دکتر نوربخش گفت: ممکن است این خبر درست نباشد. من گفتم: در این صورت ارزی هزینه نمی شود و ما دوسه روز دیگر برمی گردیم. آن روز پیگیری کردم تا دستور پرداخت با تأیید من به بانک ملی در دوبی ابلاغ شد و ما شب به دوبی رفتیم و از همان شب شروع به رفتن به شرکت ها کردیم. روز بعد هم تعداد زیادی ماشین آلات سنگین و انبارهای نگهداری و فروشنده های آنها را شناسایی کردیم و قیمت اولیه را گرفتیم.

شب دیروقت به هتل آمدیم. وقتی حمله عراق به کویت شروع شد، اماراتی ها باعجله به سمت فرودگاه در حال فرار بودند. همان موقع به صورت تلفنی با تعدادی از فروشنده ها صحبت کرده و توافق کردیم ماشین آلات را با یک سوم تا یک چهارم مبلغی که قیمت داده بودند، خریداری کنیم؛ چون عجله داشتند، شماره حساب های نیویورک و لندن و لس آنجلس و کانادا را می دادند. بعد به انباردار دستور می دادند که ماشین آلات را به ما تحویل بدهند. ما در عرض سه روز، هفت کشتی لنج بزرگ ماشین های سنگین را با یک پنجم قیمت واقعی آن خریداری و به بندرعباس فرستادیم که شامل اقلام زیر می شد:

پمپ های بتن ثابت و متحرک تراک میکسرها کمپرسی ها بولدورهای D۹، D۸ ژنراتورهای برق

تیرلرها و کشنده ها بیل مکانیکی لودر دریل واگن پیچینگ پلانت جرثقیل

آخرین لنج را که ۱۷ دستگاه ژنراتور را بار زده و آماده حرکت بود مقامات اماراتی و افسران امریکایی متوقف کرده بودند. افسران امریکایی حاضر بودند مبلغ ۷ میلیون دلار برای خرید ژنراتورها بدهند که ما آنها را تخلیه کنیم، ولی گفتم این ژنراتورها برای روستاهایی است که برق ندارند و ما نمی توانیم آنها را بفروشیم. پس از سه ساعت معطلی چون قرار شد تعدادی ژنراتور و تابلو با هواپیما از شرکت کاترپیلار برایشان بیاورند به ما اجازه حرکت دادند. من تا دو هفته بعد بتدریج پول ماشین آلات سنگین خریداری شده را که رقمی حدود ۳۵ میلیون دلار ارزش واقعی داشت، به مبلغی حدود ۵ میلیون دلار به حساب های معرفی شده اماراتی ها منتقل کردم و بخش مهمی از مترو تهران با این ماشین آلات و ماشین آلاتی که از لهستان وارد کردم، ساخته شد.

تأمین منابع مالی مترو از معادن

الف. معدن سنگ گرانیت کلاردشت من برای تأمین منابع، یک گروه معدنی درست کردم و از آقای مهندس مهدی پارسی که از مدیران با سابقه و بازنشسته وزارت نفت و مدت ها مدیر اکتشاف نفت و گاز شرکت ملی نفت ایران بود، آقای عبدالمجید



را نمی دهد. گفتم: اشتباه می کنند، این نفت کوره ها را به مترو بدهید، ما صادر می کنیم و از درآمد حاصله بخشی از هزینه های مترو را تأمین می کنیم. آقای هاشمی فرمود: پس سریع بیا ریاست جمهوری. من رفتم و اسم من را داده بودند. در جلسه بحث شد که خدا انقلاب حوضچه های نگهداری نفت کوره مازاد بر حجم مخازن فلزی تهران را که در حوضچه های حاکی بوده، آتش زده و در تهران باران سیاه آمده است. در اصفهان هم این خطر وجود دارد و هواپیماهای عراقی هم این نقطه را شناسایی کرده و از ارتفاع بالا به دفعات از روی این حوضچه ها به پالایشگاه و نیروگاه اصفهان حمله کرده اند و وزارت نفت مجوز می خواهد که به طور کنترل شده این نفت کوره ها را آتش بزنند. من گفتم: اگر این نفت کوره ها را به مترو بدهید، حاضرم آنها را صادر کنم و از درآمد حاصله بخشی از هزینه های مترو را تأمین کنم. پرسیدند: می خواهی چه کار کنی؟ گفتم: اولاً منطقه را با پاشش خاک کرس استتار می کنم، بعد با درصدی گازوییل حدود ۵ تا ۶ درصد ویسکازیتی نفت کوره را تقلیل می دهم و با تانکر به بندرعباس می برم و برای سوخت کشتی ها به صورت بانکرینگ می فروشم. سران قوا قانع شدند و مصوبه ای دادند تاریخی که برای اولین بار اختیار صادرات نفت کوره مازاد پالایشگاه ها را به شرکت راه آهن شهری تهران و حومه (مترو) که غیرنفتی بود، دادند. بلافاصله من به اتفاق آقای مهندس پارسی، مهندس بخارایی، محمدرضا فرهادی، بهرام صوفی و تیمسار هاشمیان به اصفهان رفتم

و طرح استتار کردن و لوله کشی و ساختن چند مخزن و علمک های بارگیری را تهیه کردیم و تیم اجرایی مشغول کار شدند. با آقای تفنگ ساز و تعدادی از پیمانکاران حمل و نقل با تانکر هم وارد مذاکره شدیم و توافق کردیم به تدریج ظرفیت حمل را اضافه کنیم. به این ترتیب، در پیک روزانه تا ۲۰۰ کامیون نفت کوره بارگیری و به بندرعباس می بردیم و از طریق کی وال شماره ۱۴ کشتی سازی خلیج فارس (شرکت ایزو ایکو) هر ماه دو کشتی ۲۰ هزار تنی نفت کوره صادر می کردیم و از ارز حاصل از آن ماشین آلات، میلگرد، تخته پلی وود، دوربین های نقشه برداری، قطعات یدکی و اقلام ضروری مورد نیاز را وارد می کردیم. با اتمام نفت کوره پالایشگاه اصفهان سواپ نفت کوره ترکمنستان را آغاز کردیم و نفت کوره ترکمنستان را به بندرانزلی می آوردیم و در مخازن تخلیه می کردیم یا در بندر امیرآباد به نیروگاه نکا می دادیم و به جای آن از بندرعباس یا ماهشهر نفت کوره می گرفتیم و به فجیره می دادیم و از این محل نیز برای مترو کسب درآمد می کردیم.

قطران، تبدیل تهدیدها به فرصت

روزی آقای فلاحیان، وزیر اطلاعات من را خواست و گفت در روستایی که پدر و مادر و فامیل او زندگی می کنند و روستاهای اطراف سرطان زیاد شده و بچه های کوچک و افراد سنین ۹ تا ۱۸ سال سرطان گرفته اند. خیلی هم پیگیری کرده اند و ریشه کار معلوم نشده است. از من خواست با توجه به حضور فعال تیم عملیاتی مترو در اصفهان برای صادرات نفت کوره و نیروهای متخصصی که در اختیار دارم، بررسی کنم و اگر موضوعی

اقدامات متوقف ماند و تنها ۱۱۰ متر تونل به عنوان پایلوت احداث شد که در تاریخ بماند و ان شاء الله روزی فرزندان این کشور کار را ادامه دهند.

ب. معدن دیاتومیت ممقان آذرشهر

در آذربایجان شرقی گروه معدنی ما به معدن دیاتومیت با درصد خلوص و کیفیت بسیار مرغوبی در ممقان آذرشهر دست یافتند و نمونه های معدنی را به اروپا فرستادند. پس از بازاریابی، صادرات دیاتومیت به آلمان و کشورهای اسکاندیناوی را آغاز کردند. این ماده معدنی وزن مخصوص پایین و خلل و فرج زیادی دارد و تا ۱۲۰۰ درجه سانتیگراد تغییر شکل نمی دهد و ۲/۵ برابر حجم خودش آب یا مایعات دیگر را جذب می کند. این ماده بیش از ۲۰۰ نوع کاربری در صنایع داروسازی، تصفیه آب، مواد شیمیایی، نظامی، رنگ سازی و صنایع غذایی دارد و هر تن آن تا ۳۰۰ دلار خریدار داشت. زیر بخش وسیعی از اراضی کشاورزی ممقان که بیاز قرمز کشت می شود، معدن دیاتومیت است.

ج. معدن سنگ آهن تنگ زاغ بندرعباس

در فاصله حدود ۱۱۰ کیلومتری از شهر بندرعباس یک معدن سنگ آهن با عیار بالای ۶۳ درصد اکتشاف کردیم که با مقداری باطله برداری به عیار و مشخصات فنی قابل قبول برای ذوب آهن اصفهان و صنایع فولاد کشور رسیدیم و نمونه هایی را نیز جهت تست به آنها تحویل دادیم تا به جای واردات سنگ آهن از کودرموخ هند یا استرالیا از مترو سنگ آهن بخرند تا با یک قرارداد بلندمدت، ما سرمایه گذاری جهت بالا بردن استخراج و قدرت بارگیری و تأمین دیوی کافی برای استمرار تحویل را برنامه ریزی و انجام دهیم، اما متأسفانه به دلیل کمیسون ها و منافعی که از خریدهای خارجی برای عدای وجود داشت و عدم اطمینان به توانایی تحویل به مقدار مورد نیاز و مستمر، از ما نخریدند و ما دنبال صادرات آن به کشورهای همسایه بودیم که با حذف هزینه های حمل از استرالیا یا آفریقا بتوانیم با قیمت پایین تر بازاری به دست بیاوریم. اما با رفتن من از مترو کلاً پروژه ها و طرح های معدنی متوقف شد و مدیرعامل بعد از من برای تأمین منابع به سمت دولت و شهرداری رفت و این بخش ها را تعطیل یا واگذار کرد.

سرمایه ۶۵۰ میلیارد تومانی مترو در سال ۷۶

برش

وقتی در سال ۱۳۷۶ برکنار شدم و می خواستم کار را تحویل بدهم، ۶۵۰ میلیارد تومان ارزش سرقفلی مراکز تجاری و زمین های مازاد حاشیه ای طرح های ما بود. کل پولی که من در دوازده سال از نظام بانکی گرفته بودم ۸۶ میلیارد تومان بود و تمام اسناد مالکیت یا قراردادها و قول نامه های واگذاری سرقفلی اش به بانک ها را من انجام دادم و مناقصات را من برگزار کردم. مناقصات بین المللی زیادی برای واگن ها، پلمبرقی، آسانسور، سیستم تهیه تعمیرگاه ها، برق فشار قوی، برق فشار ضعیف، روشنایی، کنترل مخاربات و سیگنالینگ برگزار کردیم. در مناقصات اولیه که به ارزش ۳،۲ میلیارد دلار بود، زمینس برنده شده بود که این را به ۷۰۷ میلیون دلار کاهش دادم و با هزینه های بانکی و بیمه و حمل و نقل و قطعات یدکی و آموزش ۸۴۸ میلیون دلار شد که همه آنها را فاینانس کردیم با نرخ لایبر به اضافه ۶۵ درصد و گریس پرئود (زمان تنفس) سه ساله و بازپرداخت هفت ساله که همه اینها الحمدلله انجام شد و LCA را هم باز کردم.

