

حمایت اتاق بازرگانی اصفهان از پروژه قطار سریع‌السیر

دومین جلسه کمیسیون بازرگانی، خدمات و ارتباطات با حضور فعالان اقتصادی، نمایندگان مجلس شورای اسلامی و شورای شهر اصفهان، مدیران استانی و شهری، اعضای هیئت نمایندگان اتاق بازرگانی و سایر مدعوین برگزار شد.



به گزارش روابط عمومی اتاق بازرگانی اصفهان، **محمد رضا رجالی، رئیس کمیسیون بازرگانی، خدمات و ارتباطات و عضو هیئت نمایندگان اتاق** در این جلسه گفت: در شاخص های لجستیکی ایران در جایگاه ۱۲۳ جهان قرار دارد و این آمار نشان می دهد که توسعه زیرساخت های لجستیکی در کشور از اهمیت بالایی برخوردار است و باید در اولویت قرار گیرد. به رغم یارانه سوختی که توسط دولت پرداخت می شود هزینه لجستیک در ایران تقریباً دو برابر کشورهای توسعه یافته است. در حال حاضر بیشترین بار لجستیک کشور روی دوش ناوگان جاده ای قرار دارد که باتوجه به یارانه سوخت بار مالی سنگینی به کشور تحمیل می کند.

وی در ادامه افزود: پروژه قطار سریع السیر اصفهان- تهران یکی از پروژه هایی است که می تواند صنعت لجستیک کشور را متحول کند و فرصت های اقتصادی فراوانی را به وجود آورد. به همین خاطر اتاق بازرگانی اصفهان تمام قد از اجرای این پروژه حمایت می کند و تاکنون در کنار استانداری و اداره راه و شهرسازی استان تلاش های بسیاری برای به سرانجام رسیدن این پروژه انجام داده است. باتوجه به مشکلات موجود در زمینه حمل و نقل باری و مسافری بین اصفهان و تهران و کمبود بلیت هواپیما، قطار و اتوبوس در این مسیر، اجرای پروژه قطار سریع السیر می تواند فرصت های بسیاری را هم برای تهران و هم برای اصفهان ایجاد کند. معتقدیم اجرای این پروژه باعث افزایش ارزش مالی کل شهر اصفهان تا حدود ۳۰ درصد می شود و برند اصفهان را ارتقا می بخشد.

سید وحید دزفولی، رئیس کمیسیون کشاورزی و صنایع وابسته و عضو هیئت نمایندگان اتاق بازرگانی اصفهان در این جلسه در زمینه بحران آب زاینده رود توضیحاتی ارائه داد و گفت: رسالتی که بر عهده اتاق بازرگانی اصفهان در موضوع احیای دائمی زاینده رود قرار داشت به کمیسیون کشاورزی و صنایع وابسته محول شده است و در همین راستا کارگروهی برای پیگیری این موضوع شکل گرفت. از سال ۶۸ تغییرات خطوط مرزی استان آغاز و باعث شد بخشی از حوضه زاینده رود از لحاظ جغرافیایی از استان جدا شود. همچنین در دولت های گذشته مدیریت زاینده رود نیز از اصفهان گرفته شد.

وی در ادامه افزود: برخی مطالبی که درباره علت خشکی زاینده رود گفته می شود با واقعیت تطابق ندارد. نزدیک به ۷۵ درصد از منابع آبی موجود سهم حقایبه داران و محیط زیست است و تنها ۲۵ درصد آن در اختیار وزارت نیرو قرار دارد؛ ولی دولت تاکنون پنج برابر بیشتر از سهم خود آب مصرف کرده و تخصیص داده است. طبق قانون دولت نمی تواند بدون تأمین منابع آب، مصارفی را تخصیص دهد و در غیر این صورت تخلف کرده است و باید جوابگو باشد.

مهدی طغیانی، نماینده مردم اصفهان در مجلس شورای اسلامی نیز گفت: امروز اصفهان با چند ابر چالش مواجه است و می توان گفت که اکنون در نقطه عطف تحولات و رویدادهای شهر اصفهان قرار داریم. بحران آب یکی از این ابر چالش ها است چرا که اساس سکونت و زندگی در این شهر به جریان زاینده رود گره خورده است. اگر امروز هم مثل گذشته از فرصت های موجود برای احیای زاینده رود استفاده نکنیم خیلی زود این شهر غیرقابل سکونت می شود. با انتقال آب از جنوب استان، انتقال آب دریا برای صنایع، جلوگیری از برداشت های بیشتر و کنترل مهاجرت می توان بحران زاینده رود را مدیریت کرد و ظرف چند سال کاری کرد که در نیمی از دوره سال زاینده رود جاری باشد. اگر چنین شود با وجود مادی ها می توان از بحران فرونشست نیز جلوگیری کرد.

وی در ادامه اظهار داشت: مسئله آلودگی هوا و مهاجرت نیز دو بحران بزرگی دیگری است که گریبان گیر اصفهان شده اند. بنای اصفهان آینده بر پایه قطار سریع السیر ساخته می شود. با این پروژه دسترسی اصفهان به خدمات و امکانات و نیروی انسانی تهران و برعکس فراهم می شود. آمارها نشان می دهند که تورم اصفهان از میانگین کشوری بالاتر است و علت آن هم وجود گلوگاه تولید در استان است. با راه اندازی این پروژه زنجیره تأمین منابع و مواد اولیه تولیدکنندگان تکمیل می شود. همچنین با راه اندازی این پروژه اصفهان می تواند میزبان همایش ها و جلسات ملی و بین المللی شود که رونق گردشگری را در پی دارد.

علیرضا صلواتی، مجری طرح های زیربنایی وزارت راه و شهرسازی در استان اصفهان نیز با ارائه گزارشی از روند پیشرفت پروژه قطار سریع السیر اصفهان تهران گفت: اعتبار اولیه مسیر قطار سریع السیر تهران - قم - اصفهان در سال ۸۹ تصویب شد و در حال حاضر در محدوده قم - اصفهان از مسیر حدود ۲۴۵ کیلومتری این پروژه، زیرسازی ۱۵۰ کیلومتر آن به پایان رسیده و آماده انجام روسازی و ریل گذاری است. برای شروع ظرفیت ۶ میلیون مسافر در سال برای این مسیر در نظر گرفته شده که پیش بینی می شود این میزان تا ۱۶ میلیون نفر در سال نیز برسد.

وی در ادامه افزود: محل ساخت ایستگاه مرکزی قطار سریع السیر اصفهان تهران در شمال شهر و مجاور ورزشگاه بزرگ نقش جهان در نظر گرفته شده و قرار است که از طریق مترو به شبکه ریلی و ایستگاه راه آهن متصل شود. اتاق بازرگانی می تواند در زمینه ساخت ایستگاه مرکزی و شهرک اطراف نقش مؤثری داشته باشد و توسعه منطقه ایستگاهی با معماری ایرانی اسلامی را بر عهده گیرد.

در ادامه جلسه دبیران کمیته های تخصصی و کارگروه ها به بیان گزارش فعالیت های خود پرداختند و اعضا نیز پرسش ها و دغدغه های خود را مطرح کردند.