



اصفهان‌آر

افتتاح ایستگاه‌های شارژ و ارائه تخفیف ۷۰ درصدی برای تاکسی‌های برقی در اصفهان، اگرچه در ظاهر یک تصمیم موضعی در حوزه حمل‌ونقل شهری است؛ اما در واقع بخشی از تحولی بزرگ‌تر محسوب می‌شود؛ تحولی که همه کلان‌شهرهای جهان امروز در حال تجربه آن هستند؛ تغییر الگوی انرژی و حرکت به سمت حمل‌ونقل پاک. اهمیت این خبر نه در آمار تعداد شارژرهایست و نه در درصد تخفیف ارائه‌شده، بلکه در آن نشانه‌ای است که از تغییر نگرش مدیریت شهری به چشم می‌آید؛ پرسشی اصلی این است که چنین اقداماتی در چه پارچوبی معنا پیدا می‌کنند و چه آینده‌ای برای شهری مانند اصفهان رقم خواهند زد؛ نخست باید به این پرسش پاسخ داد که چرا خودروهای برقی تا این اندازه اهمیت یافته‌اند؛ اصفهان شهری است با بیش از چهار میلیون سفر روزانه، سفری که نیمی از آن توسط خودروهای شخصی انجام می‌شود. در کنار این حجم سفر، حضور پررنگ موتورسیکلت‌های دو زماه و خودروهای فرسوده، کیفیت هوای شهر را به یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های شهروندان است؛ زیرا وقتی شبکه تاکسی‌رانی می‌بیند با ثبت‌نام در سامانه شارژ می‌تواند هزینه انرژی خود را کاهش دهد؛ انگیزه بیشتری برای ورود به این عرصه پیدا می‌کند؛ تجربه جهانی به‌خوبی نشان داده‌است که ترکیب زیرساخت و مشوق، سبیل اصلی توسعه بازار خودروهای برقی است. در نروژ، معافیت مالیاتی در کنار گسترش شارژرها فروش خودروهای برقی را به بالای ۸۰درصد رساند. در چین، یارانه مستقیم خرید خودرو و ایجاد شبکه‌های گسترده از ایستگاه‌های شارژ، موتور محرک اصلی بازار شد. در اصفهان نیز اگر این دو سیاست هم‌زمان ادامه یابند می‌توان امیدوار بود که موجی واقعی به راه بیفتد، نه یک حرکت مقطعی؛ با این حال، تجربه‌های مشابه در دیگر کشورها نشان می‌دهد که تمرکز صرف بر ایستگاه‌های درون‌شهری کافی نیست؛ شهروندی که باید با خودروی برقی قف می‌تواند در محدوده شهر تردد کند، هرگز آن را به‌عنوان انتخاب اصلی خود در نظر نمی‌گیرد؛ حلقه مفقوده همان ایستگاه‌های بین‌شهری است. در اروپا، نقطه عطف توسعه خودروهای برقی زمانی بود که در بزرگراه‌ها هر کیلومتر یک ایستگاه شارژ سریع نصب شد؛ راننده با اطمینان می‌توانست به‌راحتی سفر طولانی خود را طراحی کند؛ برای اصفهان نیز چنین است؛ اگر در مسیر تهران و شیراز ویزد ایستگاه‌های سریع نصب نشود، خودروهای برقی در محدوده‌ای کوچک محبوس خواهند شد و اثرگذاری‌شان به همان حدیابی می‌ماند؛ بنابراین توسعه ایستگاه‌های واسطه باید هم‌زمان با برنامه‌های شهری پیش رود و گرنه، بخش بزرگی از سرمایه‌گذاری‌های اثر خواهد شد؛ مسئله دیگر، کیفیت برقی است که این خودروها مصرف می‌کنند. اینجا یک پارادوکس به وجود می‌آید؛ اگر نیروی موردنیاز برای شارژ خودروها از نیروگاه‌های مازوت‌سوز یا گازسوز تأمین شود، در واقع آلودگی از خیابان به حاشیه شهر منتقل شده و صورت مسئله تغییر چندانی نکرده است. در نتیجه، بحث خودرو برقی ناگزیر به موضوع انرژی‌های تجدیدپذیر می‌گردد؛ خود اصفهان به‌لحاظ اقلیمی ظرفیت فوق‌العاده‌ای برای استفاده از سلول‌های خورشیدی دارد. نصب پنل‌های خورشیدی بر فراز ایستگاه‌های شارژ می‌تواند نه تنها استقلال نسبی این ایستگاه‌ها را فراهم کند بلکه پیام روشنی به شهروندان بدهد؛ پایی باید کامل باشد. کشورهایی که چنین مدلی را اجرا کرده‌اند، نتوانستند فشار بر شبکه برق را کاهش دهند و هزینه‌ها را نیز پایین بیاورند؛ تصور کنید راننده‌ای که خودروی برقی‌اش را با انرژی خورشیدی شارژ می‌کند، چه احساس متفاوتی از مشارکت در یک حرکت جهانی خواهد داشت؛ مقایسه با دیگر کشورها نشان می‌دهد ایران تازه در نقطه آغاز این مسیر است. انتخابی اروپا برایمربریزی کرده که از سال ۲۰۲۵ تولید خودروهای بزنبنی و دیزلی را متوقف کند؛ چین با قدرت تمام به سمت تولید انبوه و صادرات خودروهای برقی حرکت کرده است. آمریکا نیز با ورود جدی تسلا و سرمایه‌گذاری شرکت‌های بزرگ سنتی جهانی محسوس داشته است. در چنین شرایطی، اگر ما همچنان تا تردید و تأخیر حرکت کنیم، فاصله‌مان با جهان هر روز بیشتر می‌شود؛ مسئله فناوری نیست؛ بلکه فرصت‌های اقتصادی نیز در دست است؛ بازی که امروز در دنیا صدها میلیارد دلار ارزش دارد می‌تواند در ایران نیز اشتغال و سرمایه‌گذاری عظیمی به همراه داشته باشد؛ اما این فرصت تنها با تصمیم‌های جسورانه به دست می‌آید؛ تاکسی‌های برقی در این میان جایگاه ویژه‌ای دارند. آنها بیشترین تردد را در سطح شهر دارند و بیشترین سهم را در تولید آلایندها، برقی کرن کانه‌ها؛ تنها از منظر کاهش آلودگی هوای شهری می‌تواند البته، بلکه تأثیر روانی عمیقی بر مردم دارد؛ شهروندی که هر روز با تاکسی برقی رفته‌امد می‌کند، کم‌کم این فناوری را به‌عنوان بخشی از زندگی روزمره خود می‌پذیرد؛ درست همان‌گونه که اتوبوس‌های گازسوز در دهه‌های گذشته فرهنگ تازه‌ای را شکل دادند؛ تاکسی‌های برقی هم می‌توانند دروازه‌ای برای ورود عمومی مردم به این عرصه باشند؛ اما آینده این پروژه‌ها به مدیریت هماهنگ ملی گره خورده است. شهرداری‌ها به تنهایی قادر نیستند چنین تحولی را به سرانجام برسانند؛ هماهنگی با وزارت نیرو برای تأمین برق، با وزارت صمت برای تولید و واردات خودرو، و با بانک‌ها و بیمه‌ها برای ارائه تسهیلات ضروری است. مدیریت شهری اگرچه آغازگر مسیر است، اما بدون پشتیبانی ساختارهای بالادستی، پروژه‌ها در سطح پایلوت می‌مانند و هیچ‌گاه به جریان تبدیل نمی‌شوند؛ امروز، در آستانه یک انتخاب هستیم؛ یا خودروهای برقی را به چشم یک پروژه مقطعی ببینیم و چند سال بعد از یاد ببریم، یا آن را به‌عنوان راهبردی بلندمدت در نظر بگیریم و زیرساخت‌های لازم را گام‌به‌گام بسازیم؛ انتخاب دوم شواؤرات است؛ اما تنها راهی است که می‌تواند آینده شهر را تغییر دهد؛ اصفهان با میراث تاریخی‌اش همیشه الگویی برای دیگر شهرها بوده است؛ اگر این بار نیز پیشگام شود؛ شاید روزی نتچندان دور ناشی در کنار شهرهای قرار گیرد که در مسیر زیست پایدار و حمل‌ونقل برقی الگو شدند؛ این آینده نه دور از دسترس است و نه رویایی؛ تنها نیازمند تصمیم‌های است که امروز باید گرفته شوند.

قطعی برق و کمبود ارز چالش های اصلی صنایع استان است

از کویر تا صنعت های تک در زواره اصفهان



بلکه در بازارهای جهانی نیز قابلیت رقابت دارند؛ ما با رعایت اصول بهبود مستمر و پیشگیری از نقص، توانستیم اعتماد خودروسازان بزرگ داخلی همچون ایران خودرو و سایپا را جلب کنیم.

■ **صنعت پاک بدون مصرف آب در قلب کویر**

راماندی یک کارخانه بزرگ در دل کویر هموار با پرسش‌هایی درباره مصرف آب و مسائل زیست‌محیطی همراه است. اما یاتاقان گلن، الگویی متفاوت ارائه داده است. این کارخانه در فرآیند تولید خود هیچ مصرف آبی ندارد و آلودگی زیست‌محیطی و صوتی بسیار کمی ایجاد می‌کند. به همین دلیل، در دسته صنایع پاک انرژی و کمبود تخصیص ارز دولتی برای واردات مواد اولیه بوده است.

سید محمد رسول طلایی، مدیرعامل شرکت در این باره می‌گوید: قطع سربوزه برق در هفته عملا ظرفیت تولید ما را نصف کرده و سالانه بیش از ۳۰ میلیارد تومان خسارت به مجموعه وارد می‌کند. ما این حال، علی‌رغم کاهش درآمد شدید، ما هیچ‌گاه به تعدیل نیرو تن ندادیم؛ البته اگر روند فعلی ادامه یابد، فشار اقتصادی می‌تواند ما را وادار به تصمیمات سخت‌کنندار سوی دیگر، این مجموعه در حال برنامه‌ریزی برای احداث نیروگاه خورشیدی اختصاصی است تا بخشی از مشکل انرژی خود را جبران کند. اقدامی که می‌تواند به الگویی برای دیگر صنایع کشور نیز تبدیل شود.

■ **نگاه به آینده: صادرات و مسئولیت اجتماعی در زواره**



نشانستایم که مشروح آن را در ادامه می‌خوانید:

■ **آیا صدور دستور موقت کاهش تعرفه واردات خودرو قانونی است؟**

تولید و واردات خودروهای خارجی بعد از فراز و فرودهای و آزمون و خطاهای مختلف در چند سال اخیر، در نهایت در سال گذشته با مصوبه دولت به ساحل آرامش نزدیک و این امر موجب شده بود که قیمت‌های نجومی خودروهای خارجی با حجم مصوباتی مختلف روند نزولی به خود گیرد، به گونه‌ای که خودرو خارجی ۱۰ میلیارد تومانی در سال گذشته با کاهش قیمت به مبلغ نزدیک ۱ میلیارد تومان در روزهای اخیر خرید و فروش می‌شد.

در ظاهر این امر با ملایق بعضی از منفعت طلبان واردکننده خودرو سازگار نبوده و منافع آنها رو به خطر انداخته، بنابراین تلاش کرده‌اند تا توسل و تقلب نسبت به قانون دعوی به خواسته ابطال مصوبه دولت در دیوان عدالت اداری مطرح کنند، غافل از اینکه مطابق ا‌م‌القوانین به صورت مطابق نص صریح قانون اساسی وظیفه اصلی دیوان عدالت اداری رفع ظلم بر علیه مردم است و نه ایجاد تعظیم برای مردم و سخت کردند مصوبات سهل برای آنها.

به هر صورت بر این بنیاد دستور توقفی که در این تصویر توسط رئیس هیئت تخصصی صنایع و بازرگانی دیوان عدالت اداری صادر شده، به لحاظ حقوقی دارای ایرادات مهمی است که از منظر قانون اساسی، قانون بودجه، و آئین دادرسی دیوان عدالت اداری، فاقد وجهات قانونی و مستوجب نقض دستور موقت است.

■ **دلایل قانونی نادرست دستور توقف مجوز واردات خودرو چیست؟**

تعارض با قانون بودجه مصوب مجلس شورای اسلامی، بند (ه) تبصره ۷ قانون بودجه سال‌های ۱۴۰۲ و ۱۴۰۳ به صراحت دستور واردات خودرو با تعرفه ترجیحی یا حتی صفر را به دولت داده است.

طبق اصل ۵۲ و ۵۵ قانون اساسی، تصویب قانون بودجه اختصاصا در صلاحیت مجلس است و تغییر یا توقف

استفاده از ظرفیت‌های انسانی بومی، مهم‌ترین سرمایه‌ماست. علاوه بر ایجاد اشتغال پایدار، بخشی از درآمد مجموعه نیز صرف امور خیریه و توسعه ورزشی زواره می‌شود تا شهر هم‌زمان از ظرفیت صنعتی و اجتماعی بهره‌مند شود.

■ **چالش‌های قطعه‌ساز ایرانی: از قطعی برق تا کمبود ارز**

اگرچه یاتاقان گلن به موفقیت‌های چشمگیری دست یافته، اما مسیر فعالیت آن خالی از چالش نبوده است. مهم‌ترین مشکلات این شرکت در سال‌های اخیر شامل قطعی مکرر برق، ناترازی انرژی و کمبود تخصیص ارز دولتی برای واردات مواد اولیه بوده است.

سید محمد رسول طلایی، مدیرعامل شرکت در این باره می‌گوید: قطع سربوزه برق در هفته عملا ظرفیت تولید ما را نصف کرده و سالانه بیش از ۳۰ میلیارد تومان خسارت به مجموعه وارد می‌کند. ما این حال، علی‌رغم کاهش درآمد شدید، ما هیچ‌گاه به تعدیل نیرو تن ندادیم؛ البته اگر روند فعلی ادامه یابد، فشار اقتصادی می‌تواند ما را وادار به تصمیمات سخت‌کنندار سوی دیگر، این مجموعه در حال برنامه‌ریزی برای احداث نیروگاه خورشیدی اختصاصی است تا بخشی از مشکل انرژی خود را جبران کند. اقدامی که می‌تواند به الگویی برای دیگر صنایع کشور نیز تبدیل شود.

■ **نگاه به آینده: صادرات و مسئولیت اجتماعی در زواره**

هرچند تمرکز اصلی یاتاقان گلن بر تأمین بازار داخلی است، اما نگاه صادراتی نیز در دستور کار مدیران آن قرار دارد. تاکنون صادرات محدودی به کشورهای مانند عراق و آذربایجان انجام شده و هدف‌گذاری برای حضور گسترده‌تر در بازارهای جهانی در حال پیگیری است.

در کنار توسعه صنعتی، این شرکت مسئولیت اجتماعی را نیز جدی گرفته‌است. مشارکت در امور خیریه، حمایت از فعالیت‌های ورزشی شهر و سرمایه‌گذاری در توسعه زیرساخت‌های محلی، بخشی از اقداماتی است که یاتاقان گلن در زواره به اجرا گذاشته است. همان‌طور که مدیران شرکت تأکید می‌کنند، وقتی از ظرفیت‌های یک منطقه استفاده می‌کنیم، موظفیم در آبادانی همان منطقه نیز سهم‌داشته باشیم.

■ **الگویی از هم‌فازایی تاریخ و صنعت**

زواره کهن، شهری با پیشینه تاریخی و فرهنگی ارزشمند امروز با حضور کارخانه یاتاقان‌سازی طلایه‌داران کویر، چهره‌ای صنعتی و مدرن نیز یافته‌است.

یاتاقان گلن توانسته ضمن تأمین نیاز داخلی، اشتغال پایدار ایجاد کند، به محیط‌زیست آسیب نرساند و حتی قدم در بازارهای جهانی بگذارد؛ این دستاورد نشان می‌دهد که ایران می‌تواند در حساس‌ترین بخش‌های زنجیره خودروسازی به خودکفایی برسد. یاتاقان گلن تنها یک کارخانه نیست؛ نمادی است از بلوغ صنعتی، خودیابری و توانمندی ایرانی در دل کویر.

خود به نوعی صدور رای در ماهیت در لویای دستور موقت است که از منظر قضائی بدعتی ناساز با قانون است.

■ **بر پایه قوانین، نقض اصل حقوق مکتسبه و اصل اعتماد مشروع از اصول حقوق اداری چگونه بررسی می‌شود؟**

شرکت‌ها و اشخاص واردکننده بر مبنای قانون مصوب مجلس و مصوبه دولت، اقدام به عقد قراردادهای خارجی، تخصیص ارز و ثبت سفارش کردند. توقف اجرای قانون در این شرایط، موجب نقض حقوق مکتسبه این اشخاص و خدشه به اصل «اعتماد مشروع» در حقوق عمومی می‌شود، این تخلف می‌تواند مبنای مسئولیت مدنی و جبران خسارت دولت باشد.

تعارض با رأی صریح هیئت عمومی دیوان عدالت اداری (در همین سند) در بخش بالایی همین تصویر، رأی هیئت عمومی آمده که صراحت بیان می‌کند که توقف اجرای بند (ه) تبصره ۷ قانون بودجه و مصوبه هیئت وزیران بدون رأی هیئت عمومی یا حکم صریح قانون، غیرقانونی است.

■ **آیا دستور موقت صادره مبنی بر توقف اجرای مصوبه واردات خودرو با تعرفه صفر**

است؟ عدم توجه به این معنی یعنی اینکه دیوان اعلام کرده که توقف اجرای مصوبه لازم‌الاجرا فقط در صلاحیت هیئت عمومی یا قانونگذار است. در نتیجه، صدور این دستور موقت توسط هیئت تخصصی، مغایر با رویه و رأی رسمی خود دیوان عدالت اداری است.

دستور موقت صادره مبنی بر توقف اجرای مصوبه واردات خودرو با تعرفه صفر؛ مغایر قانون بودجه و اصل ۸۵ قانون اساسی است و فاقد شرایط قانونی صدور دستور موقت است (مطابق ماده ۲۴ قانون دیوان) بوده و است.

دستور موقت صادره از دیوان عدالت، نقض کننده اصول حقوق مکتسبه و امنیت حقوقی فعالان اقتصادی است و حتی با رأی صریح هیئت عمومی دیوان عدالت اداری نیز در تعارض مستقیم قرار دارد از آنجایی که وظیفه دیوان رفع تعطلات دولت بر مردم است و نه ایجاد تعظم و موجبات تجاوز به حقوق مردم، دستور فوق از لحاظ قانونی باطل و قابل اعتراض و نقض فوری به خاطر تعارض با قانون و قاعده لاضرر است.

به هر صورت امید هیأت عمومی دیوان عدالت اداری که خود به نوعی پارلمان قانونگذاری قوه قضائیه و متشکل از قضات باتجربه و تحصیل کرده نسبت به متحاکم عمومی است، با منظر داشتن صرفه و صلاح مردم نسبت به نقض این دستور موقت و رد دعوی اصلی خواهان با توجه به مگوهای پشت پرده واردات خودرو نسبت به رد آن در جهت نیل به عدالت اقتصادی و برداشتن دیوارحصاری تعداد معدودی وارده کننده مافایي خودرو اقدام و از تکرار فجايع سوختن خودروهای پژو و کشنده‌های هوو جلوگیری شود.

تاسیان کسب و کار؛ از اضطراب

مدیران تا تولد دوباره سازمان‌ها

ادامه از صفحه یک:

۳فرهنگ سازمانی و انزوا: بسیاری از مدیران، به دلیل فرهنگ رقابتی شدید یا غرور سازمانی، خود را از شبکه‌های حمایتی (تجمن های کسب و کار، مشاوران و کوچ‌های سازمانی) محروم کرده‌اند. آن‌ها در خلا تصمیم می‌گیرند و بار مشکلات را به تنهایی به دوش می‌کشند که این خود تشدیدکننده حس تنهایی و بی‌پناهی است.

۴خستگی ذهنی و فرسودگی تصمیم‌گیری: مدیران در شرایط بحران باید در واحد زمان، تصمیمات بسیار بیشتر و پیچیده‌تری با اطلاعات ناقص بگیرند. این امر منجر به خستگی تصمیم‌گیری (Decision Fatigue) می‌شود که کیفیت تحلیل را پایین آورده و تمایل به انتقال یا تصمیمات عجولانه را افزایش می‌دهد. اگرچه تاسیان دردناک است، اما درست در لحظه‌ای که مدیر می‌پذیرد شرایط سخت را نمی‌تواند انکار کند، حرفه‌ای از امید و خلاقیت در او روشن می‌شود. این پذیرش، نقطه پایان انکار و آغاز جست‌وجو برای راحل‌های نوین است، تاسیان ما را وامی دارد تا مدل‌های ذهنی کهنه را کنار بگذاریم و به دنبال پارادایم‌های جدیدی برای بقا و رشد باشیم.

نقشه راه عبور از تاسیان: یک چارچوب استراتژیک عبور از این وضعیت نیازمند یک نقشه راه جامع است که فراتر از راهکارهای مقطعی عمل کند.

۱- شناخت و پذیرش بی قید و شرط واقعیت

انکار بحران تنها زمان و منابع را هدر می‌دهد. مدیر موفق باید با شناسشکل یک بحران و سناریوهای حتی برای بدترین حالت ممکن به طور شفاف و بی‌پرده با واقعیت‌ها روبه‌رو شود. این کار نه برای ایجاد ترس، بلکه برای آماده‌سازی و شناسایی نقاط آسیب‌پذیر کسب‌وکار انجام می‌شود. پذیرش واقعیت به معنای تسلیم شدن نیست، بلکه به معنای فهم دقیق میدان نبرد است.

۲- شبکه‌سازی استراتژیک و هم‌فازایی هیچ کسب‌وکاری در خلا و خارج از شبکه های حمایتی زنده نمی‌ماند. در دوران بحران، سناریوپردازی حتی برای بدترین حالت ممکن به طور شفاف و بی‌پرده با واقعیت‌ها روبه‌رو شود. این کار نه برای ایجاد ترس، بلکه برای آماده‌سازی و شناسایی نقاط آسیب‌پذیر کسب‌وکار انجام می‌شود. پذیرش واقعیت به معنای تسلیم شدن نیست، بلکه به معنای فهم دقیق میدان نبرد است.

۳- یکپارگی عملیاتی و اقدامات کوچک سریع در شرایط تاسیان، انتظار برای یک معجزه یا یک تغییر بزرگ، را هر بار هز گونه اقدام موثر می‌بندد. به جای آن، باید اقدامات کوچک سریع و کم هزینه یا پیروزی های کوچک (Small Wins) تمرکز کرد بر قدم یا پیروزی کوچک، دو فایده دارد: اول اینکه پیشرفت ملموسی ایجاد می‌کند و دوم، حس کنترل و اعتماد به نفس را به تیم بازمی‌گرداند. بهینه‌سازی مصرف انرژی، حذف یک هزینه غیرضروری، برون‌سپاری یک فرآیند پرسرک، یا تست یک کانال فروش جدید در مقیاس محدود نمونه‌ای از اینگونه اقدامات هستند.

۴- سرمایه‌گذاری بر تاب‌آوری دیجیتال فناوری می‌تواند یکی از مهم‌ترین سلاح‌ها برای مقابله با بی‌ثباتی باشد. خودکارسازی فرایندها، استقرار نرم‌افزارهای مدیریت از دور، توسعه فروش آنلاین و استفاده از پلتفرم‌های دیجیتال برای بازاریابی، وابستگی کسب‌وکار به عوامل فیزیکی و محدودیت‌های مکانی را به طور چشمگیری کاهش می‌دهد. تاسیان کسب‌وکار، اگرچه تجربه‌ای تلخ و فرساینده است، اما یک گذار الزامی برای مدیران ایرانی است. این شرایط دیگر یک وضعیت استستا و گذرا نیست؛ بلکه یک وضعیت جدید ما و رویتن فضای کسب و کار کشور است.

انتقال آب دریا به فلات مرکزی،

راهبردی هوشمندانه‌است

استاندار اصفهان گفت: طرح کلان انتقال آب دریا به فلات مرکزی به عنوان یک راهبرد و بر مبنای هوشمندی و دراندیشی عملیاتی شده‌است.

به گزارش ایرنا، مهدی جمالی نژاد افزود: اصفهان با اجاری این طرح به آب‌های آزاد جهان متصل شده که از لحاظ پایدند غیرعامل دستاورد بزرگی است.

از افزودن انتقال آب دریا به اصفهان یک تصمیم شجاعانه بود که در دوره شهید آیت الله ریسی پس از سه دهه انتظار با سه شیفت کاری بی وقفه، سرانجام از روی کاغذ به بزرگ‌ترین عملیات پرشتاب میدانی کشور تبدیل شد.

جمالی نژاد افزود: این طرح در دوره ریاست جمهوری دکتر پزشکیان، سکندار دولت چهاردهم نیز در اولویت تکمیل و بهره‌برداری قرار گرفت تا با حذف وابستگی آبی صنایع استان به راینده‌رود، مسیر احیای این رودخانه را هموار کند.

او اضافه کرد: طرح انتقال آب دریا به اصفهان، پروژه ماندگار (انتقال آب از منابع آبی جنوب استان اصفهان) طرح سد کوهرنگ به وسامانه دوم ابرسانی به ۱۴ شهرستان استان، نمود توجه ویژه حاکمیت به کاهش تنش های آبی در اصفهان است. جمالی نژاد افزود: این توجه به احداث زیرساخت‌های طرح انتقال آب دریا به اصفهان، امکان طراحی پویست‌های آبی مرتبط با آن در آینده بر مبنای نیاز استان و کشور وجود دارد. استاندار اصفهان گفت: نگاه ما به این طرح باید ملی باشد. بنابراین تجربه‌گیری متصنابه به آن در شرایط فعلی کشور متصفانه نیست. جمالی‌نژاد تأکید کرد: با انتقال آب دریا به اصفهان قرار نیست صنایع جدید آبادانی شود، بلکه نیاز آبی صنایع موجود از راینده‌رود قطع شده می‌شود؛ افزود: در کنار تکمیل این پروژه ملی، سایر طرح‌های آبی استان نیز برای احیای راینده‌رود و تأمین نیاز آبی استان با جدیت در حال پیگیری است؛ اگرچه با توجه به اعتبار هفتک مورد نیاز (بیش از ۱۰۰ هکت)، روند اجرای آنها زمانبر خواهد بود.