

فرهنگیتجان

پنجشنبه ۲۰ آذر ۱۴۰۴

شماره ۴۵۷۹

FARHIKHTEGANDAILY.COM

FARHIKHTEGANONLINE

فرهنگیتجان

فرهنگیتجان

فرهنگیتجان



فاطمه قدیری

خبرنگار گروه جامعه

پاییز امسال در حالی به پایان نزدیک می‌شود که بخش عمده‌ای از کشور چشم انتظار نخستین بارش‌های مؤثر مانده است؛ انتظاری که نه تنها برای شهروندان، بلکه برای نظام حکمرانی کشور نیز معنایی متفاوت و اضطرابی پیدا کرده است. طبق گفته‌های محمد جوانبخت، معاون وزیر نیرو در بیستم آبان ماه، طی ۵۰ روز، تنها ۳/۵ میلی متر بارش ثبت شده بود. این آمار در مقیاس ملی، تصویر روشنی از دشواری‌های اقلیمی پیش‌روی کشور ترسیم می‌کند؛ دشواری‌هایی که در سال‌های اخیر به تدریج به یک الگوی پایدار تبدیل شده‌اند.

ایران اکنون در ششمین سال پیاپی خشکسالی قرار دارد؛ دوره‌ای ممتد که نشانه‌های آن در ذخایر سدها، سفره‌های زیرزمینی، سطح تالاب‌ها و حتی کیفیت خاک و پوشش گیاهی مناطق مختلف کشور دیده می‌شود. مؤلفه‌های اقلیمی جهانی از یک سو و تغییرات فرآیندها اقلیم منطقه‌ای از سوی دیگر، موجب شده‌اند الگوهای بارشی که پیش‌تر نظم نسبی داشتند، دچار جابه‌جایی و نوسان شوند. همین عدم قطعیت موجب شده پاییز امسال که معمولاً فصل آغاز بارش‌ها و احیای نسبی منابع آب کشور تلقی می‌شود تا امروز یکی از خشک‌ترین پاییزهای پنج‌دهه اخیر باشد. گزارش‌های رسمی سازمان هواشناسی تا اواخر آبان نشان می‌دهد حدود ۸۰ درصد بارش‌های ثبت‌شده در کشور زیر نرمال بوده و در بیش از ۲۰ استان طی حدود دو ماه هیچ بارشی مشاهده نشده است. این وضعیت نه تنها مدیریت منابع آب را با چالش مواجه کرده، بلکه فشار قابل توجهی بر تولید برق‌آبی، امنیت غذایی و اکوسیستم‌های طبیعی وارد کرده است. به گفته کارشناسان، افزایش یک‌درجه‌ای دما طی نیم‌قرن گذشته، تبخیر را ۶ درصد بیشتر کرده و همین امر، تاب‌آوری منابع آبی را به شدت کاهش داده است. البته با وجود این شرایط نگران‌کننده، تحلیل شاخص‌های بزرگ مقیاس جوی نشان می‌دهد طی دو هفته آینده بخشی از پازل اقلیمی جهان در حال حرکت به سمت الگوهایی است که به نفع خاور میانه و ایران عمل می‌کنند. سه شاخص مهم جوی نوسان قطبی (AO)، نوسان اطلس شمالی (NAO) و الگوی اقیانوس آرام-آمریکای شمالی (PNA) در کنار تقویت دوباره پدیده ماندن جولیان (MJO)، تصویری نیمه امیدوارکننده ترسیم می‌کنند؛ تصویری که احتمال شکل‌گیری بارش‌های مؤثر در غرب و شمال غرب کشور را در بازه نیمه آذر افزایش می‌دهد.

میانگین بارش کشور ۵۰ درصد کمتر از میانگین بلندمدت

بررسی داده‌های رسمی هواشناسی نشان می‌دهد میانگین بارش کشور در نیمه نخست سال جاری بین ۳۰ تا ۵۰ درصد کمتر از میانگین بلندمدت بوده است. این روند کاهشی تنها به امسال محدود نمی‌شود. کاهش میانگین بارش در ۱۷ سال گذشته از ۲۴۶ میلی‌متر به ۲۲۶ میلی‌متر و افت منابع آب تجدیدپذیر از

۱۰رام قطار چینی و ایرانی در اهاند

صف‌م‌ترو خلوت‌تر می‌شود

متروی تهران که یکی از اصلی‌ترین شریان‌های حمل‌ونقل درون شهری است، در حال حاضر روزانه بیش از دو میلیون سفر را پوشش می‌دهد. این رقم به ما نشان می‌دهد مترو تنها یک ابزار تردد نیست، بلکه جزئی از زیست‌روزمه شهروندان محسوب می‌شود. با این حال تجربه بسیاری از مسافران، روایت دیگری دارد، ازدحام در سکوی ایستگاه‌هایی که در ساعات اوج ترافیک، فشار جمعیت در آن‌ها مثل موجی فشرده پیش می‌رود؛ قطارهایی که به‌دلیل کمبود ناوگان هر تأخیر شان زنجیره‌ای از توقف و بلاکلیفی را ایجاد می‌کنند؛ پله‌برقی‌هایی که در ایستگاه‌های قدیمی مدت‌هاست از کار افتاده و حضورشان تنها به تابلوپی خاک‌خورده محدود شده و واگن‌هایی که آن قدر سن و سال دارند که گاهی مسافر حس می‌کند کیفیت تهویه، سرمایش یا حتی نور آن‌ها کمتر از استانداردهای ابتدایی حمل‌ونقل است. در این میان، شبکه‌ای که قرار بود شهر را از بار ترافیک نجات دهد، خودش زیر بار کمبود واگن و فشار تقاضا گرفتار مانده است.

در چنین فضایی، هر تصمیم درباره خرید واگن، توسعه خطوط یا بهبود در فاصله‌ها تبدیل می‌شود به پرسشی درباره آینده شهر؛ آیا تهران می‌تواند از چرخه فرسایش و تأخیر خارج شود و به سمت متروی کارآمد و قابل اتکا حرکت کند؟ این پرسش زمانی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که بدانیم براساس تکالیف قانونی تعیین شده در برنامه ششم توسعه، دولت موظف بوده از سال ۱۳۹۶ تا ۱۴۰۰، حداقل ۶۳۰ واگن جدید به تهران تحویل دهد؛ تکلیفی که به‌دلایل متعدد (از اختلاف بر سر پرداخت پیش‌پرداخت گرفته تا وقفه‌های ناشی از شرایط اقتصادی و تحریم‌ها) سال‌ها بلاکلیف مانده. همین تعلل‌ها باعث شد بخش عمده‌ای از ظرفیت شبکه ریلی تهران از دست برود و سرفاصله‌های قطار در برخی خطوط به حدی برسد که عملاً نقش متر و پیمان حمل‌ونقل «انبوهی» زیر سؤال برود. اما تصویر مترو تنها در چهارچوب عقب‌ماندگی‌ها خلاصه نمی‌شود. از نیمه دهه ۹۰ و به‌ویژه در سال‌های اخیر، مسیر متفاوتی هم در پس‌زمینه آغاز شده؛ مسیری که هدفش کاستن از وابستگی تاریخی مترو به واگن‌های وارداتی و شکل دادن به ظرفیت بومی برای تولید، نگهداشت و توسعه ناوگان بوده است. پروژه قطار ملی مترو و روند افزایش عمق داخلی‌سازی، نقطه عطفی در این تلاش محسوب می‌شود؛ پروژهای که با حضور مجموعه‌هایی مانند شهرداری تهران، مپنا، جهاد دانشگاهی، واگن‌سازی تهران و چند شرکت دانش‌بنیان آغاز شد و توانست سهم تولید داخل را از حدود ۳۰ درصد به بیش از ۸۵ درصد برساند؛ عددی که اگر چه نیازمند نقد و بررسی فنی است؛ اما نشان می‌دهد مترو در ایران دیگر یک صنعت وابسته مطلق نیست. داستان توسعه شبکه مترو و چالش‌های ناوگان، امروز در نقطه‌ای ایستاده که دو تصویر را همزمان پیش روی شهر قرار می‌دهد: از یک سو تجربه روزمره شهروندانی که همچنان با ازدحام، تأخیر، ضعف تهویه و فرسودگی واگن‌ها دست‌وپنجه نرم می‌کنند؛ و از سوی دیگر چشم‌انداز آینده‌ای که در آن ورود واگن‌های جدید، چه از محل قراردادهای بین‌المللی مانند ۶۳۰ واگن و چه از مسیر تولید داخلی می‌تواند نقطه بازگشت اعتماد به مترو باشد. اکنون تقریباً هزار و ۱۸۱ واگن در خطوط مترو داخل تهران مشغول به فعالیت هستند و در عین حال با کمبود حدود هزار و ۵۰۰ واگن مواجه است؛ کمبودی که اگر پر نشود، نه تنها توسعه خطوط جدید را اثر می‌کند، بلکه کیفیت خدمات موجود را هم به‌مرور تضعیف خواهد کرد.

پس از چند ماه بی‌بارشی مناطق وسیعی از غرب کشور بارانی شد، ابرها به تهران هم رسیدند کارشناسان می‌گویند این روند تا یک ماه به تناوب ادامه دارد؛ اما هنوز نمی‌توان گفت مشکل بی‌آبی حل می‌شود

ایران هم خندید

۱۳۰۰ به ۱۰۰ میلیارد متر مکعب، تصویری روشن از فشار روزافزون بر منابع آبی کشور ارائه می‌دهد. در چنین شرایطی، تنها ۲/۵ میلی‌متر بارش، واقعیتی است که نگرانی‌ها را دوچندان کرده‌است. سفره‌های زیرزمینی افت محسوس نشان می‌دهند و برخی تالاب‌ها وارد مرحله خشکی بحرانی شده‌اند. در بخش کشاورزی نیز کاهش رطوبت خاک، الگوی کشت پاییزه را در بسیاری از استان‌ها مختل کرده است. البته طبق گفته کارشناسان یکی از دلایل اصلی تأخیر در شروع بارش‌های پاییزی، تقویت و ماندگاری بیش از حد پرفشار جنب‌حاره‌ای بوده است؛ سامانه‌ای که به‌طور معمول در تابستان بر بخش زیادی از ایران حاکم است اما امسال با شدت بیشتری تا مهر و حتی آبان ادامه یافت. وقتی این سامانه پرفشار تقویت می‌شود، اجازه نفوذ سامانه‌های کم‌فشار مدیترانه‌ای را نمی‌دهد و مسیر حرکت آن‌ها به سمت عرض‌های بالاتر یا شرق مدیترانه منحرف می‌شود. همین موضوع موجب شده موج‌های بارشی معمول پاییز نتوانند به‌طور مؤثر وارد کشور شوند.

نوسانات جوی جهانی امیدافزایش بارش‌ها را زنده می‌کند

کارشناسان اقلیم‌شناسی معتقدند تغییرات اقلیمی جهانی نقش مهمی در جابه‌جایی الگوهای بارشی دارد. افزایش دمای سطح زمین باعث افزایش تبخیر، کاهش رطوبت خاک، تغییر مسیر سامانه‌های باران‌زا و تضعیف شدن جریان‌های مرطوب می‌شود. از سوی دیگر، خشکسالی‌های پی‌درپی در منطقه خاور میانه و کمبود بارش در کشور‌های همسایه نیز نشان می‌دهد ایران تنها بازیگر این صحنه نیست، بلکه کل منطقه تحت تأثیر گردش عمومی جو قرار گرفته‌است. به گفته کارشناسان، دیگر نمی‌توان انتظار داشت بارش‌ها طبق الگوی سنتی گذشته رخ دهند. این تغییر الگو به‌ویژه در پاییز امسال کاملاً محسوس بوده و باعث شده یکی از خشک‌ترین پاییزهای پنجاه سال اخیر شکل بگیرد. در کنار تصویر خشک موجود، تحلیل شاخص‌های جوی نشان می‌دهد که شرایط می‌تواند در دو هفته آینده تغییراتی مثبت برای ایران رقم بزند.

نوسان قطبی (AO) AO طی دو هفته آینده عمدتاً رو به بالا است، اما نوسان‌های دوره‌ای آن باعث می‌شود چند روزی منفی شود. منفی شدن AO یعنی امکان جنوب‌سویی‌های سردافزایش می‌یابد؛ موضوعی که برای خاور میانه می‌تواند بستر تشکیل موج‌های بارشی قوی‌تر را فراهم کند. این نوسان‌پذیری (حتی اگر کوتاه‌مدت باشد) به‌طور معمول برای کشور ما سیگنال منفی تلقی نمی‌شود.

نوسان اطلس شمالی (NAO) NAO در روند افزایشی قرار دارد و این یکی از مهم‌ترین نکات مثبت برای ایران است. افزایش NAO معمولاً موجب تشکیل بلوکینگ یا «سد هوایی» بر فراز اروپای غربی می‌شود. این سد، حرکت سامانه‌های بارشی را تغییر داده و مسیر

جریان سرد شمالی را به شرق اروپا و سپس شرق مدیترانه هدایت می‌کند. در چنین وضعیتی، چاله‌های کم‌فشار مدیترانه‌ای تقویت می‌شوند و این همان سیستمی است که بارش‌های مؤثر ایران را تأمین می‌کند.

الگوی PNA PNA اکنون خنثی تا کمی منفی است. اگر کمی منفی‌تر شود، جریان جت جنب‌حاره‌ای موح‌تر دتر شده و عرض‌های پایین‌تر می‌رسد؛ اتفاقی که می‌تواند مسیر سامانه‌های بارشی را هموار کند و آن‌ها را به سمت خاور میانه هدایت کند.

نقش مهم MJO نقش MJO در این فازها فعال می‌شود، پشته هوای گرم بر فراز اقیانوس هند و درای عمان جابه‌جای می‌شود و رطوبت این مناطق به‌سادگی به سمت ایران هدایت می‌شود و در نتیجه غرب، جنوب غرب و شمال غرب کشور بیشترین بهره را از ایسن انتقال می‌برند. این یعنی زمینه‌برای بارش‌های مؤثر در صورت وجود سایر شرایط به‌مراتب فراهم‌تر خواهد شد. ترکیب این چهار شاخص نشان می‌دهد حدود ۵۰ درصد شرایط جوی بزرگ مقیاس جهانی به نفع ایران در حال تغییر است. البته این به تنهایی تضمین‌کننده بارش نیست، اما به معنای باز شدن بخشی از مسیرهای اصلی انتقال رطوبت و شکل‌گیری سامانه‌های بارشی است.

بارش‌ها فقط مانع از بدتر شدن شرایط فعلی می‌شوند

در مجموع، تحلیل شرایط نشان می‌دهد که با وجود تداوم خشکی تا اواسط آذر، سیگنال‌های مثبت اقلیمی در حال تقویت است. تقویت NAO، نوسان AO، امکان منفی‌تر شدن PNA و ورود MJO به فازهای مطلوب، همگی دست‌به‌دست هم می‌دهند تا احتمال شکل‌گیری موج‌های بارشی در نیمه غربی کشور طی دو هفته آینده افزایش یابد.

در همین راستا صادق ضیائی‌ان، مدیرکل پیش‌بینی سازمان هواشناسی در گفت‌وگو با «فرهیختگان» به پیش‌بینی وضعیت آسبوهوای کشور در بلندمدت و کوتاه‌مدت پرداخت و تصریح کرد: «آنچه اکنون برای ۶ هفته آینده انتظار داریم، وقوع بارش‌های مناسب در کشور است و در اغلب مناطق، بارش‌ها در حد نرم یا طبیعی فصل پیش‌بینی می‌شود. بنابراین، به‌طورکل در زمستان انتظار بارش نرمال برای کشور وجود دارد. البته منظور از «بارش نرمال» این نیست که کم‌بارشی‌های گذشته جبران شود یا کمبود منابع آبی تأمین گردد. برای نوزدهم آذرماه نیز انتظار داریم

شود تا برای اولین بار یک قطار شهری ایرانی ساخته شود. البته ما قطار ایرانی در کشور داشتیم؛ اما قطار مترو تا آن زمان نداشتیم. یعنی از نظر قدمت، قرارداد سال ۹۷ قدیمی‌ترین و درواقع اولین پلتفرم ملی قطار شهری بود که اکنون به تولید انبوه رسیده است. یک‌رام پارسل‌ر و نمایی و وارد خط پرند شد و در حال فعالیت است، و دوام دیگر هم امسال رونمایی شدند. این دو رام جدید باعث شدند فاصله حرکت قطار ها دو تا سه دقیقه کاهش پیدا کند. قبلاً فاصله حرکت در خط‌های ۶ و ۷ گاهی به ۱۰ تا ۱۵ دقیقه هم می‌رسید و مردم معطل می‌شدند؛ اما با همین دو رام تازه، زمان انتظار چند دقیقه کاهش پیدا کرد.

در زمان شهید رئیسی قرار شد دولت بیش از ۷۰ میلیون دلار کمک ارزی کند؛ چراکه برخی تجهیزات باید از خارج وارد می‌شد. باقی بودجه را شهرداری پرداخت کرده است. الان داخلی‌سازی قطار‌ها به بالای ۸۰ درصد رسیده، یعنی بیش از ۸۰ درصد قطار، از بدنه گرفته تا تجهیزات برقی و مکانیکی، سیستم تعلیق، موتور، سیگنالیگ، تجهیزات الکتریکیال و حتی ترم‌مز هم در تکنولوژی بسیار پیشرفته و حساسی دارد، داخلی‌سازی شده است. این را در نظر بگیرد که ترم‌مز مترو اصلاً شوخی‌بردار نیست؛ یک لحظه تأخیر یا نقص در ترم‌ز، با آن جمعیت داخل قطار، می‌تواند فاجعه‌بار باشد؛ این فناوری بسیار حساس است و خوشبختانه انتقال فناوری و داخلی‌سازی آن انجام شده است.»

باید سال آینده حداقل ۱۰رام قطار وارد خطوط مترو شود

وی با اشاره به اینکه تکنولوژی ترم‌زا هم بسیار زیر خیرداری شده و لایسنس رسمی گرفته، گفت: «برای آژمایش ترم‌زا چند هزار کیلومتر تست آژمایشی انجام‌شده است، یعنی بارها بارها ترم‌زا امتحان شده تا مطمئن شوند استاندارد است تا لایسنس صادر شود. همه این مراحل انجام شده و استانداردهای لازم از مراجع خارجی نیز دریافت شده‌است. تنها قطعاتی که هنوز داخلی‌سازی نشده، برخی اجزای جزئی هستند. مثلاً درب قطار که یک پمپ هیدرولیکی دارد و در را باز و بسته می‌کند، هنوز وارد می‌شود. دلیل واردات عدم توانایی ساخت نیست، بلکه صرفه اقتصادی برای داخلی‌سازی آن وجود نداشته. هدف تیم سازنده این است که سرعت ساخت را بالا ببرند؛ یعنی به‌مرور به تولید ماهی یک‌رام قطار برسند. در حال حاضر ۱۱۳ واگن در قرارداد هستند و این تعداد واگن حدود ۱۶ یا ۱۷ رام قطار به ما می‌دهد. به عبارت دیگر اگر طبق قرارداد پیش بروند و ماهی یک‌رام تحویل بدهند، تا سال آینده حداقل ۱۰ تا ۱۲ رام قطار جدید باید وارد خطوط متروی تهران شود. البته مشکلات مالی همیشه وجود دارد و سرعت پروژه را کم می‌کند؛ اما اگر حداقل هفت رام تحویل شود، بسیار ارزشمند است. ورود هر قطار اثر زیادی دارد؛ همین دو قطار اخیر که وارد شدند، دو دقیقه فاصله حرکت را کم کردند. حالا تصور کنید هفت هشت رام وارد خطوط ۶ و ۷ شود؛ کاملاً می‌تواند این خطوط را متحول کند.»

واگن‌سازی یک نمونه موفق از همکاری با چینی‌ها در شرایط تحریم است وی اذعان داشت: «شرکت واگن‌سازی تهران که اکنون این قطار‌ها در آن تولید می‌شود، از قدیم با مشارکت طرف چینی تأسیس شده و چینی‌ها هنوز در

ایران هم خندید

بارش در استان‌های خوزستان، بوشهر، شمال فارس، کهگیلویه و بویراحمد، چهارمحال و بختیاری، لرستان، اصفهان، همدان، کرمانشاه، البرز، تهران (به‌صورت پراکنده)، سمنان، مازندران، گلستان و خراسان شمالی رخ دهد و استان یزد نیز در روز پنجشنبه از بارش‌های پراکنده بهره‌مند خواهد شد. روز جمعه بارش‌ها در مناطق شرق خوزستان، بوشهر، فارس، کهگیلویه و بویراحمد، چهارمحال و بختیاری، شمال غرب استان کرمان، یزد، شمال اصفهان، شمال سمنان، شمال شرقی مازندران، گلستان، خراسان شمالی و بخش‌هایی از خراسان رضوی پیش‌بینی می‌شود.»

وی با تأکید دوباره بر اینکه سهم بارش‌ها محدود بوده و این بارش‌ها باعث جبران کمبود منابع آبی نخواهد شد، گفت: «همچنان در وضعیت بحرانی قرار داریم. این بارش‌ها فقط مانع از بدتر شدن شرایط فعلی می‌شود، اما کم‌آبی همچنان پابرجاست.»

بارش در استان‌های خوزستان، بوشهر، شمال فارس، کهگیلویه و بویراحمد، چهارمحال و بختیاری، لرستان، اصفهان، همدان، کرمانشاه، البرز، تهران (به‌صورت پراکنده)، سمنان، مازندران، گلستان و خراسان شمالی رخ دهد و استان یزد نیز در روز پنجشنبه از بارش‌های پراکنده بهره‌مند خواهد شد. روز جمعه بارش‌ها در مناطق شرق خوزستان، بوشهر، فارس، کهگیلویه و بویراحمد، چهارمحال و بختیاری، شمال غرب استان کرمان، یزد، شمال اصفهان، شمال سمنان، شمال شرقی مازندران، گلستان، خراسان شمالی و بخش‌هایی از خراسان رضوی پیش‌بینی می‌شود.»

وی با تأکید دوباره بر اینکه سهم بارش‌ها محدود بوده و این بارش‌ها باعث جبران کمبود منابع آبی نخواهد شد، گفت: «همچنان در وضعیت بحرانی قرار داریم. این بارش‌ها فقط مانع از بدتر شدن شرایط فعلی می‌شود، اما کم‌آبی همچنان پابرجاست.»



واگن‌سازی تهران سهام‌دار هستند. بخشی از تکنولوژی نیز از همین طرف چینی منتقل شده است. البته چینی‌ها سهام‌دار اقلیت هستند و اکثریت سهام متعلق به شهرداری تهران است. بنابراین مدیریت با شهرداری است؛ اما چینی‌ها با تمام مشکلات همچنان حضور دارند که همین موضوع با وجود تحریم‌ها، یک نمونه موفق همکاری بین ایران و چین محسوب می‌شود. اصل قرارداد، ۶۳۰ واگن بود که سال ۹۵ تصویب شد؛ اما بعدها به ۷۹۱ رسید و در این دوره صحبت افزایش آن هم مطرح شده و ممکن است تا ۸۱۸ واگن افزایش یابد. طبق این قرارداد قرار است ۱۰ یا ۱۵ رام نخست به‌صورت کامل ساخته‌شده و وارد کشور شود. بعد از آن، تولید به تدریج در داخل انجام می‌شود و چینی‌ها تعهد دارند تا بهمن امسال، ماهی دو رام قطار تحویل دهند. هیئت ایرانی هم همین روز‌ها برای تحویل اولیه در چین حضور دارند. قرارداد واگن‌های چینی ارتباطی با مدیریت شهری ندارد و قراردادی میان دولت ایران و دولت چین است. شهرداری صرفاً مجری قرارداد است. بخشی از این تقاضم نیز در چهارچوب سند همکاری جامع ۲۵ساله میان دو کشور قرار می‌گیرد. البته شهرداری ۱۵۰ میلیون دلار پرداخت کرده که از محل مطالباتش از دولت بوده؛ اما بقیه مبلغ قرارداد (که چند صد میلیون دلار است) را دولت ایران از محل فروش نفت و پول‌های بلوکه‌شده تأمین خواهد کرد.»

عدم اجرای تعهدات مالی؛ علت تأخیر در واردات آزادی در خصوص علت تأخیر در اجرای قرارداد گفت: «علت تأخیر در اجرای قرارداد ۷۹۱ عدم انجام تعهدات مالی بود. دولت ایران در زمان آقای روحانی، کم‌کاری کرد و پول را که حدود ۱۵۰ میلیون دلار بود، نداد. در دوره آقای رئیسی، دولت فهیید که موضوع حمل‌ونقل ایران واقعاً یک موضوع استراتژیک ملی است و مبلغ پرداخت شد. در این حوزه دو نگاه وجود داشت. یک نگاه در دوره‌های پیش از دولت سیزدهم بود که حمل‌ونقل شهری، مخصوصاً تهران، جزء دغدغه‌های اصلی کشور تلقی نمی‌شد. اما نگاه دوم که توسط آقای رئیسی، پیگیری‌های آقای زاکانی و دولت شکل گرفت، این بود که حمل‌ونقل تهران یک موضوع مهم ملی و استراتژیک است. در همین چهارچوب در قرارداد ۲۵ساله ایران و چین که شامل موضوعات کلان امنیتی، دفاعی، سیاسی و... است، موضوع حمل‌ونقل تهران هم وارد شد. معاون نخست‌وزیر چین به ایران آمد و با معاون اول رئیس‌جمهور جلسه گذاشت. نتیجه این شد که در قرارداد واگن‌سازی، ۱۵ رام قطار به‌صورت کامل ساخته شد و با کشتی به ایران آورده شد؛ اما باقی واگن‌ها قرار است در شرکت واگن‌سازی تهران مونتاژ شود و طرف چینی (شرکتی که قطار‌ها را می‌فرشد) آن را هم توسعه خواهد داد. همین حالا هم یک سوله جدید با سرمایه قابل توجه ساخته‌اند تا قطار‌هایی که طبق قرارداد به ایران می‌آید، آنجا مونتاژ شود. این یعنی انتقال و بومی‌سازی فناوری و خط تولید، ایجاد شده و از این به بعد مونتاژ در داخل کشور انجام می‌شود. با راه‌اندازی خطوط جدید، ظرفیت تولید دو برابر می‌شود و می‌توان امیدوار بود که از سال‌های آینده، واگن‌سازی تهران بتواند برای شهرهای دیگر کشور هم قطار تولید کند. یعنی نه تنها نیاز تهران در دو سه سال آینده کاملاً تأمین می‌شود، بلکه امکان گرفتن سفارش از شیراز، مشهد و سایر کلان‌شهرها نیز فراهم خواهد شد.»