



قدیمی انحصاراً برای کامیون‌ها آماده شد. این همه حجم کالا آمد و شد می‌کند و اگر این راه نبود ما اکنون چالش آنچنانی داشتیم، اما ریل فقط برای گیلانی‌ها نیست مگر گیلان چقدر جمعیت دارد؟ الان قطار مسافربری وجود دارد، ببینید چقدر مسافر دارد؟ ما اصلاً ریل برای مسافربری برای استان گیلان نیاز نداریم، بلکه بیشتر برای باربری است. دیدیم که این تعلل شد و کریدور را فعال نکردند و همین تعلل در مسیر چابهار به زاهدان انجام شد. آنجایی که ۴ فصل و شبانه روز می‌توانستند کار کنند. ما در کشور عناوینی مانند جهادی و انقلابی یا رویکرد اقتصاد مقاومتی داریم که چند ماه بعد از روی کار آمدن دولت آقای روحانی ابلاغ

کارها می‌توانست در دولت قبل انجام بگیرد اما باور همکاری جدی با روسیه و چین وجود نداشت. قرارداد ۲۰ ساله هم که بسته شده است به این شکل نیست که به دلیل فشار از جاهای دیگر بود و بالاخره اراده حاکمیت بود که این کار انجام شود و شد.

در بحث راه آهن گیلان آقای نوبخت به لحاظ تعهداتی که به خاطر گیلانی بودن به آنجا داشت، اعتبارات و بودجه را اختصاص داد و شاید خیلی مورد اتهام نیز قرار گرفت. ضمن اینکه اعتقاد دارم ایشان در برخی موارد خیلی قصور کرد، اما در بحث بزرگراه که راه جاده‌ای به گیلان را توسعه دهد، خیلی همت کرد که امروز ما شاهد تردد تریلی‌ها به صورت انبوه هستیم. یک جاده

و آثار آن مشخص است و مسیر دریایی هم که به خاطر تعلل و قصوری که دولت گذشته داشت، میسر نیست، تنها مسیری که اکنون می‌تواند صادرات کشور ما را شتاب دهد عبور از خاک ترکمنستان و مسیر ریلی است. خوشبختانه در ایران سرمایه‌گذاران علاقه‌مند به توسعه مسیر ریلی داریم. در حال حاضر یکی از دستاوردهای سفر آقای رئیسی آنطور که حتی از خود روس‌ها شنیدم، پیگیری توسعه مسیر ریلی است که پلتفرم‌های کامل یعنی چرخ و... در روسیه و واگن آن در ایران ساخته می‌شود. این‌گونه پیش برود واگن‌سازی ما به وضعیتی خواهد رسید که جذب نیرو خواهد کرد؛ اقتصاد و فعالیت اقتصادی همین‌ها است. این