

پیامدهای منفی کریدور میانی بر موقعیت سرزمینی ایران

اقتصادسرمآمدبررسی می کند

# ضرورت توسعه کریدور شمال-جنوب برای مقابله با کریدور میانی

**مقامات ایران تقویت زیرساخت های ترانزیتی را جدی بگیرند**

**سرتیغ** گروه اقتصاددریاپایه – توحد ورستان-از جمله پیامدهای مهم ژئوپلیتیکی جنگ روسیه علیه اوکراین، تقویت مجدد کریدور میانی است، هم به عنوان یک منطقه اقتصادی منطقه ای شامل آسیای مرکزی، قفقاز و ترکیه و هم به عنوان یک مسیر جایگزین جذاب بین اروپا و چین. هرچند، کریدور میانه نمی تواند به طور کامل جایگزین کریدور شمالی شود، ادغام منطقه ای در امتداد مسیر حمل و نقل بین المللی ترانس خزر به احتمال زیاد پتانسیل آن را به ضرر روسیه در دراز مدت افزایش خواهد داد. کریدور میانه گاهی به عنوان ابتکار چین توصیف می شود، اما نقش یکن در زیرساخت های اخیر ترانس خزر و قفقاز بسیار کم بوده است. در حالی که «کریدور چین-آسیای مرکزی-آسیای غربی» یکی از شش کریدور رسمی BRI است و ایران را به جای قفقاز جنوبی در بر می گیرد. چین یکی از طرف های توافقنامه ترانس خزر است که در سال ۲۰۱۳ بین قزاقستان، آذربایجان و گرجستان امضا شد و باوجود مذاکرات مکرر در مورد هم افزایی بین «کریدور میانی» و BRI، این همکاری ها به امضای تفاهم نامه محدود می شود.

#### مزایای کریدور میانی

کریدور میانی که به عنوان مسیر حمل و نقل بین المللی ترانس خزر نیز شناخته می شود، به عنوان اتصال کلیدی شرق به غرب، به ویژه پس از حمله روسیه به اوکراین و تحریم های بعدی، محبوبیت بیشتری پیدا کرده است. این مسیر همراه با کشورهای اطراف، پتانسیل قابل توجهی برای کسب و کارها دارد. نخست، کریدور میانه مسیری را ارائه می دهد که حداقل ۲۰۰۰ کیلومتر کوتاه تر از کریدور شمالی است که از روسیه می گذرد. این به معنای کاهش زمان سفر است، یعنی کوتاه کردن سفر بین چین و اروپا به کمتر از ۱۲ روز، در حالی که کریدور شمالی در حال حاضر ۱۹ روز طول می کشد. مهم تر از همه، کریدور میانه به شرکت ها کمک می کند

تاریسک ها، عدم قطعیت ها و مسائل مربوط به تبعیت از تحریم ها مرتبط با ترانزیت از روسیه را کاهش دهند. مرحله توسعه این مسیر همچنین فرصت های جدیدی را برای تعاملات B۲B و B۲G در لجستیک، حمل و نقل و ساخت وساز زیرساخت ها باز می کند، زیرا کشورها در تلاش برای مدرن سازی و گسترش سیستم های ریلی و بنادر دریایی خود هستند. همچنین دسترسی به بازارهای جدید را با جمعیتی بالغ بر ۸۰ میلیون نفر در طول مسیر ارائه می دهد. کریدور میانی در حال حاضر توسط شرکت های لجستیک مختلف جهانی، از جمله گروه بار ریلی اتریش، مرسک دانمارک، نورمینن لجستیک فنلاند، و باربری هلند، مورد استفاده قرار می گیرد. شرکت های چندملیتی باید در کوتاه مدت شاهد افزایش ترافیک در امتداد کریدور میانی باشند، اما محدودیت ها در ظرفیت های حمل و نقل و معایب هزینه ها در مقایسه با کریدور شمالی بعید است در سال ۲۰۲۳ برطرف شود و به زمان و منابع مالی بیشتری نیاز دارد.

#### چشم انداز کریدور میانی

پیش بینی می شود که کریدور میانی شاید در میان مدت به حذف کریدور شمالی نزدیک شود. بنابراین، ضروری است که با احتیاط به خوش بینی پیرامون آن صحبت کرد. تاکنون کشورها نتوانسته اند رویه های نظارتی و گمرکی را برای محموله های ترانزیتی هماهنگ و ساده کنند. در حالی که در کریدور شمالی، واردکنندگان اروپایی می توانند از قیمت واحد و تحویل ساده که توسط یک اپراتور واحد مدیریت می شود، بهره مند شوند. علاوه بر این، شرکت های لجستیکی بزرگ در منطقه چالش هایی مانند ظرفیت محدود راه آهن به ویژه در گرجستان، و کمبود کشتی در دریای خزر را اعلام می کنند. از همین روی، آذربایجان و قزاقستان فعلا نه روی توسعه بنادر دریایی خود کار می کنند. با این حال، اشتباهی سیاسی قوی از سوی کشورهای شرکت کننده

و در دسترس بودن منابع مالی در آذربایجان، قزاقستان، ترکیه و چین می تواند به تسهیل گفتگو و حمایت از توسعه زیرساخت ها کمک کند. روابط رو به رشد بین چین و آسیای مرکزی در حال تجربه یک حرکت احیا شده است، بیانه بلندپروزانه امضا شده در اجلاس اخیر آسیای مرکزی و چین با تأکید بر فوریت برای تسریع توسعه مسیر ترانس خزر و سایر ابتکارات از تباطی منطقه ای در آسیای مرکزی در همین راستاست. با نگاهی به آینده، چالش های ترانزیت روسیه از طریق کریدور شمالی به دلیل تحریم ها و عدم اطمینان، به نظر می رسد در درازمدت ادامه داشته باشد و فرصتی برای توسعه کریدور میانی فراهم کند. در حالی که ماهیت چندوجهی کریدور میانه احتمالا کارایی آن را محدود کند و به طور بالقوه مانع از حجم عظیم ترافیک شود. از همین روی، گزینه های جایگزینی را ارائه می دهد تا مسیرهای عرضه را متنوع و دسترسی به بازار ایمین را برای صادرکنندگان قفقاز جنوبی و آسیای مرکزی فراهم کند. همچنین لازم به ذکر است که احتیاط کشورهای شرکت کننده، به ویژه در آسیای مرکزی، نسبت به مسکو باعث شده است که برای مدت طولانی، رویکردی محتاطانه نسبت به تحقق کریدور میانی ایجاد شود. با این حال، همسویی مجدد تجارت جهانی در نتیجه جنگ در اوکراین و تحریم های غرب، به طور قابل توجهی وضعیت را تغییر داده و توسعه کریدور میانه را به یک انتخاب اجتناب ناپذیر تبدیل کرده است.

#### پیامدهای کریدور میانی برای ایران

روابط فرهنگی نزدیک آنکارا با جمهوری های آسیای مرکزی همراه با تمایل جمهوری های این منطقه برای تنوع بخشیدن به روابط خارجی شان به دور از مسکو و یکن، اهرم های بیشتری را در منطقه به ترکیه می دهد. اتحادیه اروپا و ترکیه به چند دلیل منافع مشترکی در تقویت اتصال اوراسیا دارند: افزایش دسترسی تجاری به



آسیای مرکزی، افزایش انعطاف پذیری زنجیره های تامین اروپا و تنوع بخشیدن به منابع انرژی اروپا. تقویت ارتباط اوراسیا همچنین برای ایجاد توازن بین نفوذ روسیه، چین و ایران در آسیای مرکزی موثر است. بنابراین یکی از برندگان اصلی توسعه کریدور میانی، ترکیه خواهد بود که به دنبال افزایش نفوذ خود در کشورهای ترک زبان است. در این میان، کریدور میانی با حذف ایران از مسیر ترانزیتی چین-اروپا تأثیر منفی بر اهمیت ژئواکونومیکی ایران دارد. به طوریکه ایوب کارا، وزیر سابق ارتباطات رژیم صهیونیستی، در مطلبی نوشته بود: «اگر کریدور میانی ساخته شود، ما اسرائیلی ها نیز می توانیم به آن متصل شویم، زیرا ایجاد ارتباط قوی تر بین جمهوری های ترک، اسرائیل و جهان عرب، مقابله با حکومت تهران را تسهیل می کند. ما می توانیم از طریق کشتی به ترکیه متصل شویم و سپس از آنجا، با خطوط ریلی اسرائیل را به اردن و عربستان سعودی و از آنجا به امارات متحده عربی متصل کنیم».

همچنین باید توجه داشت که افزایش نفوذ تجاری و اقتصادی ترکیه در آسیای مرکزی و قفقاز می تواند در بلندمدت اهمیت ژئوپلیتیکی ایران را نیز تقلیل دهد. از همین روی، ایران به دو طریق به دنبال حفظ نقش و جایگاه خود در ترانزیت جهانی است که نخستین آن تأکید بر توسعه کریدور شمال-جنوب است که می تواند سه کشور روسیه، ایران و هند را که کریدور میانی را برخلاف منافع خود می دانند، گرد هم آورد. دوم، تأکید ایران بر اتصال چین و قزاقستان به ترکمنستان و سپس ایران و ترکیه است. این مسیر نیز مزایای مهمی مانند اتصال چین به کشورهای خلیج فارس و نیز پیوند با دریای مدیترانه یا تکمیل راه آهن ایران-عراق-سوریه است. بنابراین لازم است، مقامات ایران با جذب سرمایه گذاری لازم و کاهش بروکراسی شرایط تقویت زیرساخت های ترانزیتی را فراهم کنند، و گر نه می تواند تأثیرات بسیار منفی برای کشور در پی داشته باشد.

## خط راه اندازی کیدر میانی خیلی جدی است، ایوب کارا، وزیر سابق ارتباطات رژیم صهیونیستی، در مطلبی نوشته: «اگر کریدور میانی ساخته شود، ما اسرائیلی هانیز می توانیم به آن متصل شویم، زیرا ایجاد ارتباط قوی تر بین جمهوری های ترک، اسرائیل و جهان عرب، مقابله با حکومت تهران را تسهیل می کند.

چهارشنبه ۱۱مرداد ۱۴۰۲- سال هفتم- شماره ۱۶۹۹

## اقتصاد دریا

ترانزیت دریا

بخش هشتم

حمل ونقل دریایی ذغال سنگ

**دکتر پهلوانرامی -** باید بخاطر داشت که به دلیل عبور تقریباً کلیه تجارت و حمل و نقل بین المللی کالا از بنادر ایران، پیشرفت اقتصادی کشور نیز به سرعت به بنادر وابسته گردیده است. از طرفی بدون وجود یک حمل و نقل دریایی کارا و توانمند جریان حمل و نقل مواد خام، محصولات کشاورزی و محصولات تولیدی کارخانجات مختل گشته و عواقب آن بصورت ایجاد موانع و بحران در رسیدن به رشد و شکوفایی اقتصادی و سربلندی ملی ظاهر می گردد. حمل و نقل ذغال سنگ که دومین منبع مهم انرژی می باشد یک سوم تجارت سنگ معدن را شامل می شود.

دو مورد مصرف ذغال سنگ، در ذوب فلزات و دیگ های بخار می باشد. ذغال سنگی که برای ذوب فلزات بکار می رود برای تشکیل کک که در تولید فولاد مصرف می شود، حرارت داده می شود. بسیاری از فعالیت های صنعتی در کشورهای توسعه یافته و یا در حال توسعه کاملاً بستگی به صادرات و واردات ذغال سنگ دارد. حمل این ماده در اروپا معمولاً توسط فله برهای بزرگ حمل می گردند که علت این امر بخاطر در دسترس بودن ترمینال های جدید دارای عمق زیاد و اسکله هایی می باشد که می توانند فله برهای به ظرفیت ۱۵۰۰۰ dwt یا پذیرا شوند. این خود نشان دهنده آن است که هرچه حمل کندهای مواد خام بزرگتر باشند هزینه حمل و نقل کمتر خواهد بود و بنابراین تولید و ساخت محصولات صنعتی ارزان تر خواهد شد که هم تولیدکنندگان و هم مصرف کنندگان از مزایا و امتیازات این کاهش هزینه بهره مند می شوند، خصوصاً آن دسته از کشورهای در حال توسعه ای که می خواهند برای توسعه اقتصادی خود صادر کنندهای محصولات ساخته شده و سرمایه ای باشند. اما نقش ترمینال ها و بنادر کارآمد در این زنجیره بسیار مهم تر از شاخه های دیگر می باشد.

##### آینده ذغال سنگ

حمل و نقل ذغال سنگ توسط کشتی ها بستگی به سطح تولید فولاد و همچنین توسعه تکنولوژی فولادسازی دارد که مقدار ذغال کک به ازای هر تن فولاد تولید شده را کاهش می دهد. در حالیکه تکیه بیشتر بر تولید فولاد به روش استفاده از انرژی الکتریکی تقاضا برای ذغال کک یا ذوب فلزات را کاهش می دهد. ذغال سنگ مورد استفاده برای دیگ های بخار بر طرف نمودن نیازهای جهانی به انرژی با توجه به افزایش قیمت های نفت خام گسترش یافته است.

تجارت بین المللی و فعالیت های کشتیرانی و همچنین تغییرات در مواد خام و منبع انرژی نشان می دهند که فقدان پتانسیل تقاضای حمل برای یک نوع کالا یا محصول و ماده می تواند با رشد تقاضا برای کالای دیگری جبران شود.

##### سنگ فسفات

سنگ فسفات (Phosrock) ماده خاصی است که برای تولید کودها و مواد شیمیایی صنعتی مورد استفاده قرار می گیرد. یکی از صادر کنندگان مهم سنگ فسفات مراکش است که ۳۴ درصد از سهم بازار جهانی این ماده را به خود اختصاص داده است. پس از آن ایالات متحده، روسیه، تونس و اردن می باشند.

حمل سنگ فسفات بین مراکش و جنوب اروپا توسط فله برهای کوچک انجام می شود. این کشتی ها برای سفرهای کوتاه به بنداری که تسهیلات جابجایی کالا در اسکله های خود ندارند بسیار مناسب می باشند یک فله بر راحت گذر به ظرفیت ۱۵۰۰۰ dwt برای حمل سالانه ۲۰۰۰ تن در جایکه میزان تخلیه و بارگیری فقط ۲۰۰۰ تن در روز است مناسب نمی باشد. مقیاس صرفه جویی این کشتی در صورتیکه ۲۵ روز برای بارگیری و ۲۵ روز برای تخلیه کالا بعد از دو روز سفر دریائی داشته باشد، کاملاً بی معنا و بدون توجیه اقتصادی به نظر می رسد، در این حالت کل جابجائی سالانه سنگ فسفات در دو سفر دریائی تکمیل شده است.

این یک مشکل رایج در بسیاری از کشورهای در حال توسعه برای این نوع مواد خام فله ای می باشد و بنابراین از این جنبه اقتصاد سطح تولید کل روند توسعه تحت تأثیر بهره وری ضعیف بندر خواهد بود. به هر حال اندازه مطلوب، کشتی هزینه حمل و نقل را بسا توجه به میزان مطلوب محاسب، نرخ کرایه کشتی های با اندازه های مختلف محدودیت های بندر و اسکله تراکم در بندر، نرخ های جابجائی کالا و ظرفیت ذخیره ترمینال به حداقل می رسد. مسأله آشکار و پدیدهای دیگر این است که تولید گسترده سنگ فسفات در حدی پیش از نیازهای داخلی ضرورتاً به معنای صادرات بیشتر سنگ فسفسفات نیست. در برخی کشورها مازاد تولید سنگ فسفات به شکل کودهای فسفاتی که یکی از فرآورده های سنگ فسفات می باشد، صادر می شود. مراکش برخی از تولید سنگ فسفسفات خود را به صورت اسید فسفریک صادر می کند. همانطور که قبلاً اشاره کردیم ساخت کارخانه های صنعتی فرآورده ای در کشورهایی صادر کننده مواد خام می باشد می تواند نیاز به حمل برخی از مواد خاص را کاهش دهد اما نهایتاً تقاضای حمل فقط شکل کشتی را به شکلی دیگر تغییر می دهد. به همین دلیل است که امروزه می بینیم پیش از صد نوع کشتی مختلف خاص وجود دارد. کاهش فرآینده تقاضا برای فله برهای سنگ فسفات با بازار جدیدی برای فله برهای پرهزینه اسید فسفریک یا حتی اسید سولفوریک جبران می شود. همانطور که قبلاً اشاره کردیم کشورهای صادر کننده نفت (OPEC) پس از ایجاد پالایشگاه نفت و پروژه های کارخانه پتروشیمی تصمیم به تبدیل بخشی از صادرات مواد خام خود بصورت فرآورده های شیمیایی گرفتند.



مدیر شیلات کهگیلویه وبویراحمد

## پنج هزار تن ماهی از کهگیلویه وبویراحمد صادر می شود

**سرتیغ** مدیر شیلات سازمان جهاد کشاورزی کهگیلویه و بویراحمد گفت: سالانه ۲۲ هزار تن ماهی در این استان تولید می شود که از این میزان پنج هزار تن آن به روسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس صادرات می شود. به گزارش اقتصادسرمآمد، اسحاق رستمی به ایرنا اظهار کرد: صادرات ماهی استان به دلیل ضعف در زیرساخت ها از طریق دیگر استان ها صورت می گیرد. وی افزود: استان کهگیلویه و بویراحمد پایانه صادراتی ندارد و همین موضوع سبب شده تا تولیدات این استان با برند و بسته بندی سایر استان ها صادر شود. مدیر شیلات سازمان جهاد کشاورزی کهگیلویه و بویراحمد تصریح کرد: در صورتی که تولیدات شیلات استان در کهگیلویه و بویراحمد بسته بندی و برندسازی شود و پایانه صادراتی داشته باشیم حجم بیشتری از تولید استان صادرات خواهد شد و سود بیشتری نصیب بهره برداران می شود. رستمی بیان کرد: در حال حاضر ۲۷۰ مزرعه پرورش ماهی در استان کهگیلویه و بویراحمد وجود دارد و استان رتبه سوم کشوری در تولید ماهیان سردابی را داراست. وی عنوان کرد: البته بیشترین تولیدات ماهیان سردابی استان در حوزه رودخانه کارون است و رودخانه های مارون و زهره هنوز پتانسیل یابی نشده و جای کار بسیار وجود دارد چنانچه در این مناطق هم ماهی تولید شود استان جهش چشمگیری در تولید شیلات خواهد داشت. مدیر شیلات سازمان جهاد کشاورزی کهگیلویه و بویراحمد تأکید کرد: زنجیره تولید ماهی در این استان تکمیل نیست و همین مسئله سبب شده که سالانه ۲۸ میلیارد ریال بدون هیچ عایدی از این استان برود. استان کهگیلویه و بویراحمد معروف به سرزمین رودخانه های خوبی فراهم کرده طوری وجود تولید ۱۰ درصد از روان آب های کشور، ۵۷ درصد به طول یک هزار و ۴۰۰ کیلومتر و ۱۱ هزار کیلومتر آب راه، دارای ظرفیت های خوبی در حوزه منابع آبی است و بشار، مارون و زهره از مهم ترین رودخانه های استان کهگیلویه و بویراحمد هستند. این سرزمین با در اختیار داشتن ۱۰ درصد منابع آبی و ۱۱ و نیم میلیارد مترمکعب روان آب زمینه را برای توسعه بخش شیلات به خوبی فراهم کرده طوری که در حال حاضر تولید سالیانه از بیان در استان به مرز ۲۲ هزار تن رسیده است. استان کهگیلویه و بویراحمد سومین پرورش دهنده ماهی در ایران بشمار می رود و به شرط فراهم کردن زمینه های لازم برای توسعه صنعت شیلات به ویژه در مناطق دورافتاده و محروم نرخ بیکاری در اینجا به حداقل می رسد و شاخص های توسعه اقتصادی را تقا می یابد.



فرمانده نیروی دریایی روسیه

## مأموریت دور دنیای ناوگروه ایرانی تنها از عهده ابر قدرت هابر می آید

**سرتیغ** فرمانده نیروی دریایی روسیه در دیدار با فرمانده نیروی دریایی ارتش با اشاره به مأموریت ناوگروه ۸۶ جمهوری اسلامی ایران به دور دنیا گفت: تنها یک کشور ابر قدرت از عهده چنین مأموریت مهمی برمی آید. به گزارش اقتصادسرمآمد، این سخنان را در دیدار یک روزه بین دو فرمانده نیروی دریایی ایرانی فرمانده نیروی دریایی ارتش در سن پترزبورگ بیان کرد. فرمانده نیروی دریایی روسیه از این مأموریت راهبردی ناوگروه ایرانی تمجید کرد و گفت: همچنان تحت تأثیر این حرکت شجاعانه و مبتنی بر توانمندی داخلی ایران هستم. در این دیدار که با حضور کاظم جلالی سفیر و ناخدا رضا خسروی مقدم وابسته نظامی سفارت جمهوری اسلامی ایران در روسیه و دیگر اعضای هیات ایرانی انجام شد، طرفین در خصوص مباحث مورد نظر گفت و گوی مفصلی داشتند. بنا بر این گزارش، فرمانده نیروی دریایی ارتش که بنا به دعوت رسمی روسیه و برای شرکت در آیین رژه سالانه نیروی دریایی این کشور به سن پترزبورگ سفر کرده است، دوشنبه در آخرین روز این سفر با شمار دیگری از مقام های شرکت کننده در این آیین به ویژه کشورهایی که در مأموریت دور دنیای ناوگروه ۸۶ نیروی دریایی ارتش، میزبان ناوهای کشورشان بودند، دیدار و گفت و گو کرد. امیر دریدادار ایرانی در دیدار با دریا سالار «پرتویو آگوستو» معاون فرمانده نیروی دریایی برزیل ، دریا سالار «جایانتا کولاراته» رئیس ستاد نیروی دریایی سریلانکا و فرمانده نیروی دریایی کراچی پاکستان، درباره راه های تحکیم و توسعه همکاری های دریایی به گفت و گو نشست. وی پیش از این، با فرماندهان نیروی دریایی کشورهای آفریقای جنوبی و ونزوئلا دیدار کرده بود. فرمانده نیروی دریایی راهبردی ارتش پیش از این، شنبه در بلدو رود به سن پترزبورگ گفته بود: به فرموده فرمانده معظم کل قوا، نیروی دریایی ایران، بین المللی است و از این رو، همواره تلاش خواهد شد که در عرصه بین المللی، حضور موثر و موفقی داشته باشیم و پرچم نظام مقدس و مردم عزیزمان را در جهان، برافراشته نگاه داریم. امسال علاوه بر حضور هیات نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران در مراسم رژه سالانه نیروی دریایی روسیه، سه فروند شناور رزمی نیروی دریایی ارتش مستقر در دریای خزر با حضور در بندر کاسپسک در شمال این دریا به رژه دریایی روسیه پیوستند.



استاندار سیستان و بلوچستان

## طرح انتقال آب دریای عمان به سیستان با جدیت پیگیری می شود

**سرتیغ** استاندار سیستان و بلوچستان گفت: طرح انتقال آب از دریای عمان با جدیت پیگیری می شود و علاوه بر یک کارگاه که در منطقه مزلا ب در حال احداث است، ۵ کارگاه دیگر نیز در

نقاط مختلف استان احداث می شود.

به گزارش اقتصادسرمآمد، محمد کریمی در جلسه کمیته اضطرار تامین آب شرب منطقه سیستان با حضور ائمه جمعه منطقه سیستان در محل حفر چاه های منطقه حرمک بر گزار شد، اظهار داشت: با توجه به خشکسالی های موجود در منطقه سیستان ما به سمت تامین منابع آبی جایگزین رفته ایم و برخلاف پیگیری جدی حقایبه تالاب هامون، تلاش کرده ایم که متکی به آب عاریه ای نباشیم. استاندار سیستان و بلوچستان خاطر نشان کرد: طرح انتقال آب از دریای عمان بسا جدیت پیگیری می شود و علاوه بر یک کارگاه که در منطقه مزلا ب در حال احداث است، ۵ کارگاه دیگر نیز در نقاط مختلف استان احداث می شود.

کریمی استاندار سیستان و بلوچستان ادامه داد: انتقال آب از منطقه تهلاب نیز در حال انجام می باشد و همزمان موضوع حق آبه هم به عنوان حق قانونی منطقه سیستان در حال پیگیری است. استاندار سیستان و بلوچستان تأکید کرد: خدایی که آب را در آسمان قرار داده همان آب را در دل زمین نیز جای نهاده اما ما باید با تلاش و کوشش به آن دست پیدا کنیم.

استاندار سیستان و بلوچستان خاطر نشان کرد: وظیفه ما تامین آب آشامیدنی در مرحله اول و بعد تامین آب برای کشاورزی است. استاندار سیستان و بلوچستان ادامه داد: باید بتوانیم دام مولد را از طریق مرزها وارد کشور کنیم تا در فصل زمستان شاهد افزایش قیمت گوشت نباشیم.

استاندار سیستان و بلوچستان خاطر نشان کرد: باید بتوانیم فرهنگ کار را در بین مردم سیستان و بلوچستان نهادینه کنیم و مردم را پای کار بیاوریم.

استاندار سیستان و بلوچستان گفت: باید امید را در دل های مردم زنده کنیم و اجازه ندهیم، ففساسی مجازی با القای ناامیدی، کنترل افکار عمومی جامعه ما را به دست بگیرد.