

ادامه از صفحه اول

توسعه سواحل مکران و لزوم بازنگری در نظام تدبیر

براساس این مردم بومی و محلی نیز در پی عملیات عمرانی و احداث واحدهای صنعتی کموبیش منتفع و برخوردار خواهند شد. اشتغال در قطب‌های توسعه رونق خواهد گرفت و زیرساخت‌های مورد نیاز مردم هم فراهم خواهد شد. به عبارتی واژه توانمندسازی معادل برخورداری فرض می‌شود. بر همین سیاق، تعریف و اجرای پروژه‌ها دربرگیرنده کارکردهای افزایش سطح برخورداری مردم و کمک به برنامه‌های ملی توسعه است. پیشرفت چشمگیر پروژه‌های منطقه، مستلزم انتصاب مدیرانی است که تکنوکراسی پیشه کنند و از سبقت و کارنامه اجرایی قابل دفاعی در راهاندازی صنایع بزرگ یا مستحدمات زیرساختی برخوردار باشند. به‌طور تاریخی چنین مدیرانی مطلوب نظام برنامه‌ریزی و اجرای کشور هستند. در این بین می‌توان نگرش دیگری را به توسعه سواحل مکران شناسایی کرد که تعبیری متفاوت از واژه توسعه دارد. برخی بنابر اقتضات منطقه، تجربیات تاریخی و نیز نبود پیوند بین اقتصاد منطقه با اقتصاد جهانی و عدم توفیق کشور در جلب سرمایه‌های داخلی و خارجی، رویکرد نخست را برای توسعه سواحل مکران ناممکن و نامطلوب ارزیابی می‌کنند و تعبیر «توسعه انسانی پایدار» را برای آبادانی منطقه مفید می‌دانند. در نگاه « توسعه انسانی پایدار»، روستاها جایگاه ویژه‌ای در نظام تولید کشور دارند و حفظ جمعیت و توانمندی روستایی با برداشتی از توانمندی که ذکر آن رفت، اصلی خدشه‌ناپذیر است. برنامه‌های متعدد توسعه روستایی در کشور با تالیفوی توانمندسازی و البته با برداشتی که تداعی‌کننده «برخوداری» است، به اجرا گذارده شده است که بر اساس آمار در دسترس نمی‌توان آنان را موفق ارزیابی کرد. به نظر می‌رسد نگاه «توسعه انسانی پایدار» در نظام برنامه‌ریزی و مسئولان کشور مقبولیت اندکی دارد و گرایش بسیاری بر رویکرد نخست مشاهده می‌شود. در تعامل با بسیاری از افرادی که در حوزه‌های مختلف صنعتی، زیرساختی و... سبقت برنامه‌ریزی و اجرایی دارند، می‌توان دریافت که آنان تعریف و به‌ویژه در پروژه‌های اجتماع‌محور را در بستر کنونی کشور، به‌ویژه در مناطق کم‌برخوردار، امری فانتزی و زاینده ذهن تعدادی از افراد بی‌اطلاع و خیال‌پرداز ارزیابی می‌کنند و بر این اعتقاد با می‌فشارند که با آوردن پروژه‌های زیرساختی و اقتصادی به منطقه ازسوی دولت، ابعاد مختلف توسعه منطقه محقق می‌شود. این نگاه و رویکرد بروز، با توسعه، نگرانی‌هایی را در برخی از گروه‌های مرجع این منطقه و نیز مدیران و کارشناسان میانی محلی و ملی برانگیخته است. نگرانی از آن است که در برنامه‌های توسعه سواحل مکران، رویکرد «توسعه به‌منایه دودکش و بتن» بر رویکرد «توسعه به‌منایه توانمندی مشارکتی» غلبه یابد و برنامه بر مدار آنچه در سایر مناطق محروم کشور چرخیده، بگردد، نتایج فوردیسم برنامه‌ریزی‌های دوره‌های پیشین از جمله رشد مصرف‌گرایی، تعارض فرهنگی، حاشیه‌نشینی، مهاجرت‌های گسترده، ازبین‌رفتن سامانه‌های عرفی و... همچنان تکرار نشوند و اندک باقی‌مانده سرمایه اجتماعی و طبیعی نیز از دست برود. نشانه‌های تأثیر این رویکرد به توسعه، اکنون در تحت فشار گرفتن شهر اصلی چاپهار میان پیکره‌های صنعتی و بندر شهید بهشتی، احداث واحدهای مسکونی ناسازگار با اقلیم و فرهنگ زیسته منطقه در مسیر کنارک به زرباد، گسترش حاشیه‌نشینی چاپهار و کنارک و فهرستی بلندبالا از دیگر پروژه‌های ناسازگار با بستر طبیعی، اقتصادی و اجتماعی منطقه مشهود است. این رویکرد به توسعه، پروژه‌های زیرساختی مانند راه‌آهن چاپهار به زاهدان را بر مدار صرفه اقتصادی تحلیل و بررسی می‌کند و آثار مثبت و منفی اجتماعی آنها را رنگ‌پرده می‌بیند. اگرچه غلبه «توسعه بتونیستی» بر «توسعه اجتماع‌محور»، نگرانی عظیمی را برانگیخته است، نگرانی‌های دیگری نیز سر بر آورده‌اند که بی‌توجهی به آنها مسیر توسعه مکران را به ناکجاآباد رهسپار خواهد کرد. ازجمله می‌توان به ترافیک نهادهای بالادست مطالبه‌کننده پیشرفت برنامه‌های توسعه، آلودگی دستگاهی و تداخل مأموریتی دستگاه‌های اجرایی، سیاه‌چالگی مناطق آزاد در جلب توجه و نادیده‌گرفتن شهرهای اصلی در بازبدهیای مقامات کشور و همچنین توزیع داده‌ها و اخبار غلط از سوی برخی افراد حامل تفکر توسعه بتونیستی، به‌ویژه درباره آینده جمعیتی منطقه و اجرای نگرانی در گروه‌های مرجع منطقه اشاره کرد. این در حالی است که رویکرد درست توسعه منطقه که در برخی اسناد بالادستی نیز تشریح شده، توسعه پایدار و متوازن از طریق تلفیق توسعه درون‌زا و برون‌زا است. باید به خیرخواهان سواحل مکران حق داد که با مشاهده جدال سازمان‌ها بر سر تصاحب راهبری منطقه و مواجهه با درجه بالایی از آلودگی دستگاهی، چه در عرصه راهبری و چه در مقام مطالبه‌گری، دچار اندیشه و تشویش‌شوند، چراکه بنابر تجربیات تاریخی، یکی از مهم‌ترین دلایل عدم توفیق سازمان‌های توسعه منطقه‌ای کشور در گذشته همین عوامل بوده‌اند. در پایان یادآور می‌شود دولت اگر می‌خواهد در این دو سال باقی‌مانده با عمر خود یادگیری ماندگار در منطقه بر جای گذارد، اجازه دهد رویکرد دیگری از توسعه در منطقه تجربه شود و «توسعه اجتماع‌محور» در کنار رویکردی دیگر از کانون توجهات آن دور نشود

و دبیری بر شورای تازه‌تأسیس توسعه سواحل مکران به‌کار گذاشته شود که مدیریت توسعه مکران بدغفه دست چندم او نبوده، به نقش مردم و گفتمان «توسعه اجتماع‌محور» باور داشته، مروج آن بوده و تعریف و اجرای پروژه‌های اجتماع‌محور را که منجر به توسعه پایدار انسانی می‌شود در دستور کار خود قرار دهد. اگرچه پیاده‌سازی این رویکرد با موانعی جدی مواجه است و توانمندی توانمان حاکمیت و جامعه را می‌طلبد، مهم‌ترین رهاورد آن، بازگشت اعتماد مردم به کارآمدی نظام تدبیر کشور خواهد بود.

شرق: خودروسازان تولیدکنندگان بدقولی هستند که به حقوق مصرف‌کنندگان توجهی ندارند. افرادی که مدت‌ها پیش خودرو پیش خرید کرده‌اند، فیش‌دردست در انتظارند تا شاید خودروسازان در قالب طرح‌هایی که از نظر خودشان شگفت‌انگیز است، چاره‌ای برای خلف وعده‌هایشان در زمینه تحویل خودروها بیندیشند. روز شنبه ایران خودرو طرح جدید تبدیل محصولات خود ویژه شهریور ماه ۹۸ را رونمایی کرد و بر اساس آن به راحتی مفاد قراردادی که بین ایران خودرو و مردم بسته شده بود، باد هوا شد زیرا افراد به جای مدل‌های ثبت‌نامی باید بر اساس لیست ایران خودرو، محصول جدید تحویل بگیرند. ایران خودرو تنها تولیدکننده بدقول خودرو نیست. سایپا، امک خودرو، شرکت صنعت خودروی آذربایجان (آذوپکو) و بسیاری برندهای دیگر هم حقوق مصرف‌کننده را رعایت نمی‌کنند. رعایت نکردن حقوق مصرف‌کنندگان سبب شده است که مصرف‌کنندگان شاکي، هرازگاهی مقابل وزارت صمت تجمع کنند. دیروز هم مشتریان آذوپکو مقابل وزارت صمت تجمع کردند. علی شکوهی، کارشناس خودرو در گفت‌وگو با «شرق» انحصار تولید را عاملی می‌داند که سبب شده است خودروسازان اصلا غصه تعهدات خود به مصرف‌کننده را نخورند اما او بر این نکته هم تأکید دارد که بخشی از بدقولی‌ها به خاطر تحریم‌هاست و در این میان حقوق تولیدکنندگان هم به نحوی تضییع شده است.

صنعت خودروسازی اگرچه با مشکلات متعددی دست و پنجه نرم می‌کند اما فسخ یک‌طرفه قرارداده‌ا یا تغییر مفاد آن، یکی از مسائل است که مردم نسبت به آن کله دارند. یکی از مشتریان سایپا در تماس با روزنامه «شرق» از این کله دارد که این شرکت خودروسازی با وجود آنکه پول کامل خودرو را از او دریافت کرده است اما خودروی خریداری‌شده را تحویل نمی‌دهد. او تأکید می‌کند: اگر سایپا خودرویی برای تحویل‌دادن به من در اختیار ندارد، چطور می‌تواند فروش فوری بگذارد و ۵/۵ روزه به دیگرانی که خرید نقدی می‌کنند، خودرو تحویل دهد.

سایپا تنها خودروساز بدقول نیست. ایران خودرو هم به راحتی با طرحی‌هایی، مفاد قراردادهای بین خود و مصرف‌کننده را مخدوش می‌کند. این شرکت خودروسازی دیروز از طرح جدید تبدیل محصولاتش، ویژه شهریورماه ۹۸ رونمایی کرد. بر اساس این طرح که گفته شده بر اساس درخواست برخی مشتریان بوده است،

به دلیل بروز تأخیر طولانی در تحویل برخی مدل‌های خودرو، مصرف‌کننده می‌تواند قرارداد خود را تبدیل به سایر مدل‌ها کند. بنابراین، مشتری حق دارد در چارچوب‌هایی که این طرح برایش تعیین می‌کند، از خرید مدل قبلی صرف‌نظر کند و مدل تحمیلی جدید را برای خود برگزیند.

تجمع مشتریان آذوپکو
مشتریان شرکت صنعت خودروی آذربایجان (آذوپکو) از دیگر ناراضیانی هستند که دیروز مقابل وزارت صمت، معدن و تجارت (صمت) تجمع کرده‌اند. آن‌طور که تجمع‌کنندگان اعلام می‌کنند، بیش از صد نفر از مشتریان این شرکت به دلیل تأخیر در تحویل خودروهای ثبت‌نامی (MG) مقابل وزارت صمت تجمع کرده‌اند و بخشی از آنها به کلاتری ۱۰۷ فلسطین منتقل شده‌اند. اغلب تجمع‌کنندگان فقط یک فیش ثبت‌نامی در اختیار داشتند و خواستار تحویل خودروی خود بودند. آنها از انتظار طولانی‌مدت کله داشتند و اعلام کردند که بین یک‌وینم تا سه سال منتظر تحویل خودروهای خود بوده‌اند.

به جز چند برند نام‌برده‌شده، بسیاری از برندهای دیگر خودروسازی مثل رامک و عرضه‌کنندگان خودروهای CKD هم محصولات خود را به‌موقع به مصرف‌کننده تحویل نمی‌دهند و خلف وعده آنها ناراضیتی ایجاد کرده است.

تحریم‌ها عامل بخشی از مشکلات
در مقابل همه این بدقولی‌ها و خلف وعده تولیدکنندگان خودرو، مصرف‌کننده چه حقوقی دارد؟ چرا پیمان‌شکنی خودروسازان مرتباً تکرار

اقتصاد

«شرق» از خلف وعده تولیدکنندگان خودرو به مردم گزارش می‌دهد

فیش‌هایی با خودروهای اشتباهی



می‌شود و هیچ کس نگران قهر مصرف‌کننده نیست؟ علی شکوهی کارشناس خودرو در گفت‌وگو با «شرق» در این رابطه عنوان می‌کند: انحصار تولید باعث شده است که تولیدکننده اصلا غصه مصرف‌کننده را نخورد و متأسفانه این حالت ادامه دارد و درست هم نمی‌شود.

او تأکید می‌کند: البته بخش بزرگی از تأخیرهایی که انجام می‌شود به شرایطی بر می‌گردد که برای تولیدکننده خارج از اختیارش ایجاد شده است. این شرایط شامل تحریم‌های درونی و بیرونی است که صورت گرفته است.

نبود قراردادهای بلندمدت

شکوهی می‌گوید: تحریم‌ها یک بعد قضیه است که نباید به هیچ وجه از نظر دور باشد. دلیل دیگری که باعث تأخیر در تحویل خودروها می‌شود، عدم نگاه بلندمدت خودروسازان و فعالان اقتصادی ایران به بازار است. او اضافه می‌کند: به دلیل شرایط اجتماعی و سیاسی کشور، فعالان اقتصادی چون نمی‌توانند قرارداد بلندمدت با تأمین‌کننده کالاها و مواد اولیه داشته باشند، نمی‌توانند مذاکره درستی داشته باشند و نمی‌توانند روی بحث زنجیره تأمین کنترل خوبی داشته باشند.

این کارشناس خودرو عنوان می‌کنند: به خاطر دلایل ذکرشده، مشکل ایجاد می‌شود و خودروساز نمی‌تواند کالایی را که وعده داده است، به‌موقع تحویل دهد.

او ادامه می‌دهد: در کنار همه این موارد، بحث مدیریت نادرست هم هست که این مسائل را ایجاد می‌کند. این نابسامانی‌ها نه تنها در ایران خودرو،

سایپا و خودروسازی آذربایجان مشاهده می‌شود بلکه در سایر تولیدکنندگان کشور به‌خصوص آنها که یک‌مقدار وابستگی به ساختار دولتی دارند نیز شاهد چنین مشکلاتی هستیم.

اعلام زود هنگام «ام‌جی» برای توقف همکاری با ایران

به گفته شکوهی از مدت‌ها قبل مشخص بود که ام‌جی با ایران ادامه همکاری نخواهد داد. بنابراین خودروسازی آذربایجان این مسئله را می‌دانست.

او اضافه می‌کند: در مورد پژو، رنو و خودروهای چینی هم این حالت مشخص شده بود اما به‌واسطه شرایطی که در بازار وجود داشت همچنین سیاست‌گذاری‌های دولتی که عدم شفافیت در آن دیده می‌شد، شرایط کنونی رقم خورد. خیلی از شرکت‌ها مثل ایران خودرو و بقیه نتوانستند به تعهدات خود عمل کنند و حجم زیادی مشتری شاکي و ناراضی ایجاد شد که خودرو خود را می‌خواهند اما نمی‌توانند آن را دریافت کنند. در چنین شرایطی آنها یا باید وجه خود را دریافت می‌کردند یا راهکار دیگری برای آنها اندیشیده می‌شد.

شکوهی با اشاره به عدم توجه به حقوق تولیدکننده و واردکننده در سیاست‌گذاری‌ها بیان می‌کند: بیش از ۶۰ درصد نیروهایی که در شرکت‌های واردکننده کار می‌کردند، تعدیل و بی‌کاری شدند. افراد متخصص از این صنعت بیرون رفتند. همین حالت در مورد واحدهای تولیدی خودرو هم دیده می‌شود. خیلی از نیروهای بخش تولید که در شرکت‌هایی مثل هیوندای، کیا و پژو در ایران شاغل بودند و حتی چینی‌های حاضر در ایران، سراغ تعدیل نیرو رفتند. این شرکت‌ها به دلیل سیاست‌هایی خارج از محدوده اختیاراتشان نمی‌توانستند برنامه‌ریزی درستی برای خود داشته باشند اما هیچ‌کدام از مسئولان وزارتخانه یا بدنه دولت که باعث شدند این مشکلات برای تولیدی‌ها و وارداتی‌ها همچنین صاحبان فعالیت اقتصادی پیش آید، پاسخگو نیستند.

او تأکید می‌کند: مصرف‌کننده حق دارد محصول خود را دریافت کند و به بهترین شکل رضایتش جلب شود اما کسی به حلقه واسط مصرف‌کننده یا محصول که همان تولیدکننده است، توجه نمی‌کند. متأسفانه به خاطر وجهه نادرستی که از تولید در کشور ایجاد شده است، همه تولیدکننده را مقصر می‌دانند. حتی جایی که تولیدکننده تقصیر ندارد، مردم آن بخش را مقصر قلمداد می‌کنند.

به جز چند برند نام‌برده‌شده، بسیاری از برندهای دیگر خودروسازی مثل رامک و عرضه‌کنندگان خودروهای CKD هم محصولات خود را به‌موقع به مصرف‌کننده تحویل نمی‌دهند و خلف وعده آنها ناراضیتی ایجاد کرده است.

تحریم‌ها عامل بخشی از مشکلات
در مقابل همه این بدقولی‌ها و خلف وعده تولیدکنندگان خودرو، مصرف‌کننده چه حقوقی دارد؟ چرا پیمان‌شکنی خودروسازان مرتباً تکرار

می‌شود و هیچ کس نگران قهر مصرف‌کننده نیست؟ علی شکوهی کارشناس خودرو در گفت‌وگو با «شرق» در این رابطه عنوان می‌کند: انحصار تولید باعث شده است که تولیدکننده اصلا غصه مصرف‌کننده را نخورد و متأسفانه این حالت ادامه دارد و درست هم نمی‌شود.

او اضافه می‌کند: در مورد پژو، رنو و خودروهای چینی هم این حالت مشخص شده بود اما به‌واسطه شرایطی که در بازار وجود داشت همچنین سیاست‌گذاری‌های دولتی که عدم شفافیت در آن دیده می‌شد، شرایط کنونی رقم خورد. خیلی از شرکت‌ها مثل ایران خودرو و بقیه نتوانستند به تعهدات خود عمل کنند و حجم زیادی مشتری شاکي و ناراضی ایجاد شد که خودرو خود را می‌خواهند اما نمی‌توانند آن را دریافت کنند. در چنین شرایطی آنها یا باید وجه خود را دریافت می‌کردند یا راهکار دیگری برای آنها اندیشیده می‌شد.

او اضافه می‌کند: در مورد پژو، رنو و خودروهای چینی هم این حالت مشخص شده بود اما به‌واسطه شرایطی که در بازار وجود داشت همچنین سیاست‌گذاری‌های دولتی که عدم شفافیت در آن دیده می‌شد، شرایط کنونی رقم خورد. خیلی از شرکت‌ها مثل ایران خودرو و بقیه نتوانستند به تعهدات خود عمل کنند و حجم زیادی مشتری شاکي و ناراضی ایجاد شد که خودرو خود را می‌خواهند اما نمی‌توانند آن را دریافت کنند. در چنین شرایطی آنها یا باید وجه خود را دریافت می‌کردند یا راهکار دیگری برای آنها اندیشیده می‌شد.

خبر

قیمت دلار به ۱۱۴۵۰ تومان رسید

● به گزارش مهر، قیمت هر دلار آمریکا (اسکناس) روز گذشته، یکشنبه ۱۰ شهریور ۹۸، در صرافی‌های بانکی به قیمت ۱۱ هزار و ۴۵۰ تومان رسید. همچنین قیمت خرید هر دلار نیز ۱۱ هزار و ۳۵۰ تومان بود. در عین حال قیمت خرید هر یورو (اسکناس) ۱۲ هزار و ۵۰۰ تومان و نرخ فروش آن هم ۱۲ هزار و ۶۰۰ تومان بود.

مسکن نیروهای مسلح ۱۰ هزار میلیارد تومان اعتبار می‌خواهد

● وزیر راه‌وشهرسازی از ساخت مسکن در قالب طرح خانه‌دارکردن نیروهای مسلح در ۲۶ پادگان ارتش خبر داد. به گزارش تسنیم، محمد اسلامی اظهار کرد: زمین‌های در اختیار نیروهای وزارت دفاع و نیروهای مسلح برای اجرای تقاهم‌نامه مشترک بین وزارت راه و وزارت دفاع به‌منظور ساخت صد هزار واحد مسکونی، بیش از نصف میزان متراز زمین‌هایی است که باید در اختیار اجرای این طرح قرار بگیرد. وزیر راه‌وشهرسازی با اعلام اینکه اجرای این تقاهم‌نامه ۱۰ هزار میلیارد تومان اعتبار نیاز دارد، گفت: تلاش وزارت راه، تکمیل واحدهای مسکونی کارکنان نیروهای مسلح در سال‌های ۹۸ و ۹۹ است.

امکان حضور یک نهاد مالی سونیسی در اینستکس

● مشاور اقتصادی اتحادیه اروپا اظهار کرد: خرید یک میلیون و دویست هزار بشکه نفت ایران در واقع حداقل اقدام برای تأمین نیازهای فوری ایران است و هر میزان کمتر از آن انگیزه ایران برای ماندن در توافقات را کاهش می‌دهد و هر کاهششی در این میزان را اروپا باید جبران کرد. حمایت اتحادیه اروپا نباید فقط محدود به هم‌دردی‌کردن و سر تکان‌دادن شود چون مردم ایران ریر فشارهای اقتصادی تورم و بی‌کاری هستند و زمان آن رسیده است که اروپا اقدام عملی از خود نشان دهد.

مهررداد عمادی در گفت‌وگو با ایلنا درباره دلایل تلاش فرانسه برای میانجیگری میان ایران و آمریکا و نیز ارانه مشق‌های جدید اقتصادی برای ایران گفت: این موضوع می‌تواند سه دلیل اصلی داشته باشد: نخست آنکه خروج بریتانیا از اتحادیه اروپا یک فرصت تاریخی برای فرانسه است چون پیش از این تصمیم‌های کلیدی اتحادیه را پاریس، لندن و برلین اتخاذ می‌کردند که معمولاً در مواضع اقتصادی هم لندن با برلین همسوئی داشت. از همین روی غیبت لندن در این میان، این فرصت را فراهم می‌کند تا پاریس بتواند جایگاه خود را ارتقا دهد. البته پیش از ناپلئون و از زمان لوئی چهاردهم فرانسه در آرزوی این بود تا مجموعه اروپا را زیر نفوذ فرهنگی خود داشته باشد. او ادامه داد: دلیل دیگر در محور قرارگرفتن فرانسه در بحث مذاکرات، رابطه شخصی آقای مکرون با ترامپ است. چون مکرون اولین رهبر اروپایی است که از روز نخست، روی نزدیکی به واشنگتن سرمایه‌گذاری کرده است و به دنبال آن است که پل ارتباطی آمریکا با اتحادیه اروپا باشد که پیش از این در اختیار لندن بود؛ بنابراین پاریس به دنبال آن است که دروازه مذاکرات و گفت‌وگوهای سیاسی از این شهر باز شود که برای این کشور بسیار مهم خواهد بود. دلیل سوم در تلاش فرانسه، مربوط به مشکلات و چالش‌هایی است که آلمان در موضوع جانشینی خانم مرکل با آن روبه‌رو است و باعث شده تا آلمان در مذاکرات سیاسی حضور کم‌رنگی داشته باشد در فرانسه به همراه روسیه نقشی محوری را در مذاکرات ایفا کنند. مجموع وجع سه عامل موجب پوستاندازی و تغییر رفتار پاریس شده است.

این کارشناس اقتصادی با اشاره به پیشنهاد فرانسه مبنی بر اینکه آیا شما از جزئیات محتویات بسته خرید نفت ایران گفت: فرانسه در حال تکررن ردای جدیدی به عنوان رهبر سیاسی در اتحادیه اروپا است و در این زمینه می‌خواهد با آمریکا به چانه‌زنی بپردازد و حتی در هفته‌های آتی درباره یک پروژه نفتی با روسیه مذاکره خواهد کرد. از همین روی پاریس به دنبال افزایش اعتبار خود در هند و نیز تبدیل به پل ارتباطی با آمریکا است که اهمیت استراتژیک دارد و این برای خیرخواهی هند نیست بلکه همان‌طور که ذکر شد، به دنبال پروژه اروپای پاریس‌محور است.

این کارشناس اقتصادی در پاسخ به پرسشی مبنی بر اینکه آیا شما از جزئیات محتویات بسته جدید آگاهی دارید؟ گفت: البته این موضوع در حال ارزیابی است اما در چند مورد اصولی مانند میزان اعتباری که خط اعتباری از چه کتال‌هایی گشایش و اعمال شود و در دسترس باشد و نیز درباره تیم نظارت بر شفافیت این خط اعتباری توافق شده است. اگر این پروژه از نظر شفافیت و دادوستدها مشکلی نداشته باشد، پیش‌بینی می‌شود که سرمایه‌گذاری سه کشور به‌علاوه اتریش برای بازگشت بنگاه‌های تجاری و صنعتی اروپا به ایران بین ۲۸ تا ۳۰ میلیارد یورو باشد. البته پیش از این نیز پیش‌بینی شده بود تا بین ۳۵ تا ۴۰ میلیارد یورو سرمایه‌گذاری شود که اقدامات غیرسازنده از درون اتحادیه اروپا و سپس آمدن آقای ترامپ باعث عدم تحقق آن شد.