خبرها

پرداخت غرامت دام‌های استان لرستان

صندوق بیمه محصولات کشاورزی به محض اطلاع از وقوع این بلیه قهری موضوع را با دقت و حساسیت پیگیری می‌نماید و از آنجایی که عوامل خطر قهری و طبیعی مانند زلزله، سیل و امثال آنها در کلیه ۸۰ فعالیت تحت پوشش بیمه کشاورزی در زیربخش‌های زراعت، دام و طیور، باغبانی و منابع طبیعی مورد تعهد جبران خسارت هستند، امر بررسی خسارات و پرداخت غرامت مربوط به کلیه محصولات آسیب‌دیده مذکور با جدیت در حال پیگیری و اقدام است. در حال حاضر در استان لرستان ۱۳۰ هزار راس انواع دام تحت پوشش حمایتی بیمه قرار دارند که در حوزه عمل شعبه بانک کشاورزی دورود تعداد ۲۵ هزار راس دام سبک و ۲۱۵ راس دام سنگین و در حوزه عمل شعبه بانک کشاورزی بروجرد تعداد ۲ هزار راس دام سبک و ۷۰۰ راس دام سنگین تحت پوشش بیمه هستند. گزارش‌های اولیه مجموعاً حکایت از تلف شدن قریب ۴۰۰ راس دام سبک و حدود یکصد راس دام سنگین (بیمه شده) و همچنین تعداد ده مزرعه پرورش طیور خسارت‌دیده دارد که از این میان چهار مزرعه خسارات عمده‌ای داشته‌اند و خسارات وارده به ماکیان تلف شده نیز در حال بررسی است. گفتنی است چنانچه در اثر عوامل خطر قهری و طبیعی نظیر زلزله، خشکسالی، حمله وحوش، سیل، تگرگ، سرما و یخ‌زدگی، صاعقه، حوادث حمل و نقل و تصادفات جاده‌ای حین کوچ، آتش‌سوزی غیرعمد، مارگزیدگی و هارگزیدگی، پرت شدن از کوه و یا عوامل بیماری‌زایی همچون شاربن، آنتروتوکسمی، سالمونلوز، پنومونی آنزئوتیک، شاربن علامتی و نفخ کفی دام‌های تحت پوشش بیمه تلف شوند، معادل ۴۰۰ هزار ریال به بیمه‌گذاران براساس تعهدات قانونی مندرج در بیمه‌نامه پرداخت خواهد شد که بالغ بر یکصد برابر حق بیمه دریافتی بابت یک راس دام سبک است.

شروع پروژه فاز ۹ و ۱۰ پارس جنوبی در سال آینده

ایسنا: وزیر نفت روز پنجشنبه در جریان اولین بازدید رسمی خود در سال جدید از عسلویه تاکید کرد که فرودگاه بین‌المللی خلیج فارس افتتاح نشده است و حضور وی برای بازدید از عملیات بهره‌برداری بوده تا با بررسی اشکالات، مسئولان نسبت به رفع سریع آن اقدام کنند. وی همچنین درخصوص آخرین وضعیت آمادگی پیمانکاران فازهای ۹ و ۱۰ پارس جنوبی برای اجرای دستور رئیس‌جمهور در جهت تسریع در این پروژه‌ها گفت: شورای اقتصاد نگرانی از تامین مالی پروژه را رفع کرده است و از سوی دیگر مشکل مدیریتی شرکت اوپک در حال حل شدن است و امیدواریم با تسریع چهارماهه این پروژه در پاییز سال آینده (۱۳۸۶) شاهد شروع به کار واحد اول آن باشیم. وزیر نفت میزان درآمدهای نفتی سال ۸۴ را حدود ۴۵ میلیارد دلار اعلام کرد.

منوچهر منطقی:

امیدواریم امسال قیمت خودرو تغییر نکند

متن زیر گفت و گوی امین آزاد خبرنگار خبرگزاری ایسنا با مدیرعامل ایران خودرو است که در جریان بازدید منوچهر منطقی از خبرگزاری ایسنا انجام شده است.

■ ■ ■

■ به نظر می‌رسد مشکل بزرگ صنعت خودرو ایران، نبود دانش طراحی پلت‌فورم باشد و به همین دلیل مدت‌ها طول می‌کشد که یک خودرو از چرخه تولید خارج شود. استراتژی ایران‌خودرو برای غلبه بر این ضعف در آینده چیست؟

استراتژی فعلی ایران‌خودرو در راستای پلت‌فورم جدید است. ما در گذشته بر روی پلت‌فورم پیکان و حال بر روی پلت‌فورم پژو ۴۰۵ و ۲۰۶ خودرو تولید می‌کنیم و در آینده نزدیک پلت‌فورم X90 جایگزین پیکان و PF2 (پلت‌فورم ۳۰۷) جایگزین پلت‌فورم پژو ۴۰۵ می‌شود. پس مشخص می‌شود که ایران‌خودرو به سمت استراتژی پلت‌فورم جدید حرکت کرده است و پلت‌فورم‌های قدیمی را با پلت‌فورم‌های جدید جایگزین می‌کند. ارتقای پلت‌فورم پژو ۴۰۵ نیز از موارد دیگری در این خصوص است و اگر سه نکته باقی مانده را هم حل کنیم آنگاه ما دارای پلت‌فورمی به روز هستیم که در پروژه سمند P2 استفاده می‌شود. از طرف دیگر ما به روی یک پلت‌فورم جدیدکار خود را شروع کرده‌ایم که X11 نام دارد. در این پلت‌فورم از موتور ۱/۴ لیتری ملی استفاده کرده‌ایم. در این پروژه همچنین به دنبال شرکت خارجی برای کار مشترک هستیم. به همین دلیل با دو شرکت در چین وارد مذاکره شده‌ایم و امیدواریم با یکی از آنها به نتیجه برسیم. ما در کار مهندسی قوی‌تریم و شرکت‌های چینی در ساخت زیرمجموعه‌ها در مدت کوتاه و در ارزان تمام کردن کار توانمند هستند. با یک سرمایه‌گذاری مشترک با آنها، چینی‌ها یک خودرو در بازار خودشان و ما هم یک خودرو در بازار خودمان خواهیم داشت و همزمان قیمت و هزینه طراحی نیز کاهش می‌یابد.

■ ■ ■

■ با تمام موارد عنوان شده ایران‌خودرو جایگزین مناسبی برای پیکان نداشت و بخش زیادی از بازار را از دست داد. این طور نیست؟

نه، اینگونه نبود؛ پلت‌فورم X90 برای جایگزینی پیکان بود اما در توقف تولید پیکان عجله شد. در دنیا سه استراتژی برای توقف تولید یک محصول وجود دارد. در یک استراتژی، تولید محصول به یک‌باره قطع می‌شود که این مورد در خصوص پیکان رخ داد و معمولاً به ندرت در دنیا این کار را می‌کنند. روش دوم، جایگزینی یک محصول جدید به جای محصول قدیمی به موازات هم است. این استراتژی از تولید محصول قدیمی به مرور کاسته و تولید محصول جدید به موازات آن افزایش می‌یابد. این روش رایج‌ترین روش در دنیا است. در استراتژی سوم تلفیقی از استراتژی اول و دوم است و معمولاً هنگامی استفاده می‌گردد که از فضای تولید محصول قدیمی عیناً بخواهیم در تولید محصول جدید استفاده کنیم. برای پیکان محصول جایگزین انتخاب شده بود ولی به دلیل فشارهای موجود، ما تولید پیکان را یکجا قطع کردیم و از طرفی پروژه جایگزینی آن هم تا حدودی عقب افتاد. ولی برای سال ۸۵ علاوه بر پلت‌فورم X90 گزینه‌های دیگری برای جایگزینی پیکان داریم.

■ شما برنامه مختلفی برای همکاری با شرکت‌های خارجی دارید که سمند را در سایه نگاه می‌دارد. برای آن که این برند حفظ شود چه برنامه‌هایی دارید؟

سمند مرتباً به‌روزسازی می‌شود. PF2 پلت‌فورم جدیدی است که در آینده در مدل‌های جدیدتر این خودرو استفاده خواهد شد؛ از طرفی موتور ملی و موتورهای دیگر روی آن نصب می‌کنیم.

■ یک خودروساز واقعی باید بتواند خودرو طراحی کند و حلقه اصلی طراحی، پلت‌فورم است، اما شما بیشتر از پلت‌فورم خودروسازان دیگر استفاده می‌کنید. در این باره چه نظری دارید؟

X11 و پلت‌فورم ۴۰۵ بهینه شده در آینده از آن ما خواهد بود.

■ ولی ما طراحی سیستم تعلیق یا ترمز نداریم و این بدان معنی است که توانایی طراحی پلت‌فورم که احتیاج یک خودروساز واقعی است را نداریم!

ما یک کار جدید را در دستورکار قرار داده‌ایم که در سال ۸۵ کلید می‌خورد. در این طرح زیرمجموعه سازان باید مرکز طراحی داشته باشند تا بتوانند سیستم تعلیق را طراحی یا مطابقت دهند. این کار را شروع کردیم و در موتور جلو رفته‌ایم. بر روی سیستم تعلیق هم با محورسازان کار را شروع کردیم تا دانش طراحی سیستم تعلیق را داشته باشیم. طراحی گیربکس را در نیز در کاری مشترک با نیرومحرکه آغاز کرده‌ایم. در طرح جدید برای دستیابی به دانش طراحی پلت‌فورم، نیروهای ساپکو و مرکز تحقیقات ایران‌خودرو را در یک تیم و با یک همکار خارجی و شرکت قطعه‌ساز داخلی فعال می‌کنیم و امیدواریم تا انتهای سال ۸۵ بحث دانش طراحی پلت‌فورم را به تدریج به دست آوریم.

■ مردم همیشه می‌پرسند چه زمانی خودرو ارزان می‌شود و از طرفی این ذهنیت برای آنان وجود دارد که چرا خودرویی که سه میلیون تومان هزینه تولیدش است، به مردم ۱۲ میلیون تومان فروخته می‌شود؟

بحث ارزان یا گران بودن خودرو در مقایسه با جهان مشخص می‌شود. جالب است بدانید ۴ مدل سمندی که به روسیه صادر می‌شود بین ۱۱ تا ۱۳ هزار دلار قیمت دارد که قیمتش نزدیک ایران است. این قیمت برای ورود به بازار است و اگر موفق شویم قیمت‌ها افزایش می‌یابد. پژو ۲۰۶ در بازار ایران از فرانسه ارزان‌تر است. باید به این نکته توجه داشت که ارزان شدن خودرو به چندین عامل بستگی دارد که یکی از مهمترین آنها تورم است. ما هر چقدر سعی کنیم کاهش هزینه دهیم تا قیمت کاهش یابد با تورم دو رقمی اثر آن از بین می‌رود و از این رو تنها می‌توانیم قیمت را ثابت نگهداریم و امیدواریم در سال ۸۵ نیز قیمت خودرو تغییر چندانی نکند.

■ به احتمال بسیار زیاد بنزین در سال ۸۵ سهمیه‌بندی خواهد شد. تحلیل شما از تاثیر این مسئله در افزایش یا کاهش تقاضای خودرو چیست؟

ما هنوز بررسی کارشناسی در این زمینه نکرده‌ایم ولی قادر هستیم روی همه خودروها موتورهای کم‌مصرف بگذاریم. از طرفی سال آینده تولید موتور ملی که کم مصرف و دوگانه‌سوز است آغاز می‌شود.

■ نمایندگان مجلس چندی پیش عنوان می‌کردند که ایران‌خودرو بحران مالی دارد و با ورشکستگی مواجه شده است. نظر شما دراین باره چیست؟

متاسفانه این بحث‌ها غیرکارشناسی و بعضاً مغرضانه است. به عنوان مثال سود تعهد شده سال ۸۴ را ما تا کنون محقق کرده‌ایم. یکی از عوامل مهم در مسئله نقدینگی حذف پیکان بود. پیکان هزار میلیارد تومان نقدینگی و ۱۰۰ میلیارد تومان سود برای ایران‌خودرو داشت و حذف پیکان فشار زیادی به ایران‌خودرو وارد کرد. به نظر من باید به جای استفاده از کلمه بحران مالی، بگوییم نامتوازن بودن چرخش مالی. برای تامین پول دو منبع وجود دارد: بانک و پیش‌فروش. ما پیش‌فروش را کاهش داده‌ایم. از سوی دیگر منابع مالی در بانک‌ها هم سقف دارند؛ ضمن این که منابع مالی کوتاه‌مدت است و وقتی در سال توزیع می‌شود در زمانی ممکن است نسبت به توان پرداختی شما بالاتر باشد و این به معنی عدم توانمندی پرداخت مجموعه نیست. ما در کل عدم توازن نقدینگی و نوسان در جریان نقدینگی داریم و نه بحران مالی.

■ با توجه به منابع محدود مالی و شرایط ورود به جهان پیرامونی شما باید وارد بورس‌های جهانی شوید. این کار کی انجام می‌شود؟

ایران‌خودرو اولین شرکت در ایران بود که برای ورود به بورس‌های جهانی شروع به کار کرد، اما به دو دلیل به مشکل برخوردیم. در ایران قوانین بورس و نظر سهامداران از موانع مهم برای ورود به بورس است. به عنوان مثال سازمان گسترش از سهامی که دارد باید ۱۰ درصد در بازار جهانی عرضه کند و بورس هم باید با این کار موافقت کند.

■ برنامه تولید شما برای سال آینده چیست. از طرفی به نظر می‌رسد شما به برنامه‌های تولیدی در سال ۸۴ دست نیافته‌اید علت چیست؟

ما در سال ۸۴ توانستیم با تولید ۵۲۰ هزار دستگاه رکورد تولید سال گذشته خود را بشکنیم. البته برنامه تولید ۵۸۰ هزار دستگاهی داشتیم. علت نرسیدن به هدف تولیدی نیز این بود که تولید پیکان حجم عملیات کمی داشت اما جایگزین‌های پیکان حجم عملیات طولانی‌تری داشتند. به هر حال امیدواریم در سال آینده اگر بازار کشش داشته باشد حداقل ۶۰۰ هزار دستگاه خودرو تولید کنیم. جالب است بدانید ما در سال ۸۴ هم تقاضای بالایی داشتیم اما از بسیاری از خریداران خواستیم تقاضای خرید خود را پس بگیرند.

■ نگرانی بین مردم نسبت به آتش‌سوزی پژو ۴۰۵ وجود دارد. دلیل این آتش‌سوزی‌ها چه بوده و چرا بعضی از خودروها حتی بعد از بازبینی باز هم آتش گرفته‌اند؟

این اتفاق در خیلی جاها افتاده و خودروسازان بزرگ نیز فراخوان می‌دهند و هر که فراخوان می‌دهد جرم نکرده است. عین همین مسئله برای پژو پیش آمد و پژو این مشکل را داشت، اما حتی عکس‌العمل ما بنابر اعتراف خود آنها از پژو در این مورد سریع‌تر بود. در ابتدای بحران ما فراخوان عمومی کردیم و با تک‌تک افراد تماس گرفتیم. با این حال حدود ۳۰ درصد از مردم برای بازبینی اقدام نکردند. در بعضی موارد هم پس از فراخوان، قطعه لازم در برخی تعمیرگاه‌ها وجود نداشت یا این که روی اصلاح عیب تسلط نداشتند، به همین دلیل مشکلات به طور کامل رفع نشد. البته بزرگ‌نمایی نیز در این خصوص صورت گرفته است و ما تنها ۳ مورد گزارش داشته‌ایم که خودرو پس از بازبینی دچار مشکل شده بود. تاکید می‌کنم ۳۰ درصد مشتریان باقیمانده که مراجعه نکرده‌اند باید سریع‌تر مراجعه کنند.

باارزش‌ترین شرکت‌های دنیا

شرق: موسسه تحقیقاتی میلوارد براون در آمریکا لیست خود از گران‌ترین و باارزش‌ترین شرکت‌های دنیا را اعلام کرد. در این لیست که پنجشنبه منتشر شد شرکت‌هایی که مجموع دارایی‌های آنها بیشتر از بقیه است ذکر شده‌اند و صد شرکت برتر دنیا در این زمینه را شامل می‌شود. در این لیست شرکت مایکروسافت با ۶۲ میلیارد دلار در صدر است. مکان‌های دوم و سوم هم از آن دو شرکت دیگر آمریکایی است. جنرال الکتریک- سازنده محصولات صنعتی- با ۵۵/۸ میلیارد دلار دوم و کوکاکولای نوشابه‌ساز نیز با ۴۱/۴ میلیارد دلار سوم است. جالب است که مکان چهارم را یک شرکت چینی به دست آورده است. به عبارت دیگر هیچ شرکت اروپایی و یا اصلاً غیرآمریکایی به اندازه این شرکت چینی ارزش مالی ندارد. شرکت مذکور «چاینا موبایل» نام دارد و ارزش آن بیش از ۳۹ میلیارد دلار ذکر شده است. فعالیت آن نیز همان‌گونه که از اسمش پیدا است در زمینه موبایل است. از آنجایی که رشد فزاینده تعداد مشترکان موبایل در چین بیش از هر کشور دیگری است، لذا رشد دارایی‌ها و ارزش چاینا موبایل بسیار سریع است. مکان پنجم لیست از آن مارلبورو- سیگارساز معروف باز هم آمریکایی- است. جایگاه ششم به وال‌مارت- مجموعه عظیم فروشگاه‌های زنجیره‌ای- تعلق دارد؛ با حدود ۳۷/۵ میلیون دلار. گوگل- جست‌وجوگر بزرگ اینترنت- با ۳۷/۴ میلیارد دلار هفتم است. تویوتای ژاپنی با ۳۰/۲ میلیارد دلار مکان دهم را به خود اختصاص داده. مک‌دونالد با ۲۸/۹ میلیارد دلار پس از آن پله یازدهم را در اختیار دارد. جالب است بگوییم که اولین اروپایی در این لیست تنها در خانه چهاردهم است. به عبارتی دیگر بزرگترین شرکت اروپایی‌ها به لحاظ ارزش تنها توانسته جایگاه چهاردهم جهانی را به خود اختصاص دهد. این شرکت که نوکیا - موبایل‌ساز معروف فنلاندی‌ها- است، با ۲۶/۵ میلیارد دلار توانسته چنین مقامی را به دست آورد. بدین‌ترتیب در میان ده شرکت باارزش دنیا فقط یک چینی و یک ژاپنی هستند و بدون حضور حتی یک اروپایی بقیه آنها در انحصار آمریکایی‌ها است. از جمله نام‌های مشهور دیگر در این لیست صدگانه می‌توان به موارد زیر اشاره کرد: خودروسازی بی‌ام‌و آلمان (با ۲۳/۸ میلیارد دلار جایگاه هفدهم)، کمپانی فیلمسازی والت‌دیسنی (با ۲۲/۲ میلیارد دلار مکان هجدهم)، شرکت رایانه‌ای هیولت پاکارد یا همان HP (۱۹/۷ میلیارد دلار و مکان بیست‌ویکم)، شرکت ژاپنی هوندا (۱۴/۳ میلیارد دلار- سی‌وسوم)، موتور جست‌وجوگر اینترنتی یاهو (۱۴/۱ میلیارد دلار- سی‌وچهارم)، شرکت حراج اینترنتی eBay (۱۳/۱ میلیارد دلار- سی‌وهشتم)، شرکت کره‌ای سامسونگ (۱۲ میلیارد دلار- چهل‌وسوم)، نوشابه‌سازی پپسی (۱۱/۴ میلیارد دلار- چهل‌وهفتم)، بانک UBS سوئیس که چندی پیش قطع همکاری آن با ایران سروصدا به پا کرد (۹/۵ میلیارد دلار- شصت‌ویکم)، شرکت ژاپنی سونی (۹/۳ میلیارد دلار- شصت‌وسوم)، موبایل‌سازی موتورولا (۹ میلیارد دلار- شصت‌وچهارم)، خودروسازی فولکس واگن (۶/۷ میلیارد دلار- هفتاد و یکم)، زیمنس (۶/۷ میلیارد دلار- هفتاد و دوم)، بریتیش پترولیوم (۵/۴ میلیارد دلار- هشتاد و سوم) و خودروسازی رنو (۵/۱ میلیارد دلار- هشتادوششم).

▲ کوکاکولا که یکی از سمبل‌های سلطه و فرهنگ آمریکایی محسوب می‌شود با ارزشی حدود ۴۱ میلیارد دلار و چهل‌وپنج پله جلوتر از پپسی در مکان سوم است.

▲ یک توربین بزرگ در کارخانه جنرال‌الکتریک- مکان دوم.

▲ بیل‌گیتس و استیو بالمر بنیانگذار و مدیر مایکروسافت، یکی از بازی‌های دستگاه بازی رایانه‌ای ایکس‌باکس را معرفی می‌کنند- گران‌ترین شرکت دنیا.

فرم درخواست اشتراک روزنامه شرق در تهران

کلیه متقاضیان محترم می‌توانند هزینه اشتراک خود را بر اساس مبالغ مندرج در جدول ذیل به حساب جاری شماره ۷۱۷۱/۸ نزد بانک ملت شعبه گلفام آفریقا (قابل پرداخت در کلیه شعب بانک ملت) به نام علی خدابخش واریز و اصل سند بانکی مربوطه را به همراه فرم تکمیل شده به یکی از چهار طریق زیر به دفتر امور مشترکین تحویل فرمایند.

۱- تماس با شماره های ۲۰-۶۶۹۷۱۱۱۹ جهت اعزام مامور برای دریافت مدارک.
۲- مراجعه به آدرس دفتر امور مشترکین.
۳- ارسال از طریق صندوق پستی شماره ۷۳۴-۱۳۱۸۵
۴- ارسال از طریق دورنگار به شماره: ۶۶۴۰۴۱۶۵

امور مشترکین تمام وقت آماده دریافت نظرات و پاسخگوی سوالات متقاضیان گرامی می‌باشد.

شرایط اشتراک

۱- ساعت تحویلی روزنامه از ۶ الی ۱۱ صبح
۲- شروع ارسال روزنامه برای متقاضیان که درخواست خود را بصورت کامل تحویل داده اند حداکثر پانزده روز بعد از تحویل مدارک خواهد بود.
۳- مبالغ مندرج در جدول بابت یک نسخه اشتراک می‌باشد.
۴- نوشتن کد پستی و شماره تلفن در فرم ضروری می‌باشد.
۵- در صورت عدم تحویل روزنامه حداکثر ظرف ۲۴ ساعت مراتب را به امور مشترکین اعلام فرمایید.

توجه: لطفا کپی فیش بانکی را تا پایان اشتراک نزد خود نگهداری فرمایید.

مدت اشتراک	۳ ماهه	۶ ماهه	۹ ماهه	۱۲ ماهه
قیمت به ریال	۱۲۵/۰۰۰	۲۴۰/۰۰۰	۳۵۰/۰۰۰	۴۵۰/۰۰۰

رسید دریافت فیش یا وجه نقد

بدینوسیله مبلغ ریال: وجه نقد ☐ فیش ☐ چک ☐ به شرح زیر جهت اشتراک روزنامه شرق به مدت ماه
از مشترک شماره به نام دریافت نمودم.

نحوه پرداخت	شماره فیش/ چک	تاریخ	نام بانک	نام شعبه	کد شعبه	مبلغ

نام و نام خانوادگی دریافت کننده: امضای دریافت کننده:

توجه: لطفا نحوه مطلوب و ساعت مورد نظر دریافت روزنامه را اعلام دارید.

مدت اشتراک	۳ ماهه ☐ ۶ ماهه ☐ ۹ ماهه ☐ ۱۲ ماهه ☐	شماره اشتراک: تعداد نسخ اشتراک:
پرداخت وجه	مبلغ ریال به حروف ریال از آقای/خانم/شرکت: طی فیش بانکی ☐ چک ☐ نقد ☐ با شماره بانک شعبه دریافت گردید.	نام و نام خانوادگی دریافت کننده: امضا
مشخصات متقاضی	نام: نام خانوادگی: نام موسسه: آدرس دقیق: کدپستی: تلفن: نمابر:	امضای متقاضی:

نگاه

از کیسه دولت یا از جیب ملت

محمدصادق جنان‌صفت

آقای احمد توکلی به هر دلیل رهبر فکری اصولگرایان در عرصه اقتصاد شده است. او این نقش را به تمام و کمال در مجلس اصولگرای هفتم و در سمت ریاست مرکز پژوهش‌های مجلس ایفا می‌کند. او در دو سال گذشته منشاء چند تصمیم مهم شده است: تثبیت قیمت کالاهای اساسی به‌ویژه بنزین از جمله این تصمیم‌ها است. تازه‌ترین نقش‌آفرینی احمد توکلی و همفکرانش که هنوز روی صحنه است، تصویب طرح منطقی کردن نرخ سود تسهیلات بانکی با هدف کاهش این نرخ به زیر ۱۰ درصد است. محوریت او در این باره موجب شده است پس از پایان کار مجلس در روز تصویب این قانون بیشترین تقاضا برای مصاحبه به سمت او سرازیر شود. رئیس مرکز پژوهش‌های مجلس در پاسخ به پرسش‌های خبرنگاران گفته است: «به شهادت کارکرد ۲۷ساله سیستم بانکی ایران کاهش نرخ سود سپرده‌ها تاثیر تعیین‌کننده بر میزان سپرده‌ها نخواهد داشت.» او یادآور شد: «در دهه ۱۳۷۰ نرخ تورم ۲۵ تا ۲۹ درصد و نرخ سود سپرده‌ها ۸ تا ۱۲ درصد بود اما سپرده‌ها رشد می‌کرد.» آیا آقای توکلی در خلوت خویش نیز باور دارد در ۲۷سال گذشته «نظام بانکداری» واقعی داشته‌ایم؟ این نظام بانکداری در کدام کشور دنیا تجربه شده است؟ چند بنگاه اقتصادی ـ سیاسی دولتی که مدیران آنها منصوب دولت‌اند و اطاعت امر دولت را می‌کرده و می‌کنند را «نظام بانکداری» تلقی کردن بی‌انصافی کارشناسی نیست؟ بنگاه‌هایی که دخل خود را به جیب پس‌اندازکنندگان مستاصل وصل کرده، اما دستور خرج را از جای دیگر می‌گیرند «نظام بانکداری» دانستن کج‌سلیقگی نیست؟ بنگاه‌هایی که ولی‌نعمتان و مالکان اصلی آنها (پس‌اندازکنندگان) هیچ نقشی در انتخاب مدیران آنها ندارند و هیچ ابزاری برای نظارت بر کار آنها در اختیار ندارند «نظام بانکداری» تلقی کردن جای تاسف دارد. این بنگاه‌ها که قلک دولت شده‌اند از ۱۳۵۹ تا امروز با کدام رقیب خارجی رقابت کرده‌اند؟ انتخاب این معیار برای یک تصمیم سرنوشت‌ساز جای تعجب دارد. رفتار پس‌اندازکنندگان مستاصل و درمانده ایرانی که هیچ جایی برای حفظ ارزش پول خود از شرارت دیو تورم ندارند و از سر ناگزیری پس‌اندازهای خود را به بنگاه‌های یکسره دولتی داده‌اند نمی‌توان معیاری کارآمد، منصفانه و عقلانی برای اتخاذ یک تصمیم مهم به کار بست. این داوری درباره پس‌اندازکنندگان ایرانی که حتی با وجود زیان کردن سپرده‌های خود را به بانک‌های دولتی می‌دهند، تعجب‌آور و نادیده گرفتن درک و شعور آنها است. اگر در دهه ۱۳۷۰ پس‌اندازکنندگان مستاصل جریمه شده و به آنها اجحاف شده است می‌توان با همان معیار، مجوز اجحاف دوباره داد. حتم دارم پس‌اندازکنندگان آگاه و هوشیار که دست و پایی دارند تا حرکت کنند حاضر نمی‌شوند رنج کار خویش را به بنگاه‌هایی بدهند که ارمغان آنها زیان باشد. می‌ماند پس‌اندازکنندگان کم‌اطلاع و کوچک و مستاصل که جایی برای رفتن نمی‌یابند. در این صورت مطمئن باشید دستورها و اوامر برای حبس کردن پس‌اندازها در داخل مرزها ضرورت اجتناب‌ناپذیر خواهد بود. استدلال آقای توکلی در برابر این پرسش که آیا کاهش نرخ سود سپرده‌ها و تسهیلات به رونق رانت‌خواری نمی‌انجامد نیز شنیدنی است. او گفته است: «صف تقاضا برای استفاده از منابع بانکی در حال حاضر وجود دارد. این صف‌ها برای دریافت وام برای منابع بانک‌های خصوصی و بازار غیررسمی نیز وجود دارد. وقتی نرخ سود تسهیلات بانک‌های دولتی کاهش یافت، صف تقاضا برای دریافت وام بانکی افزایش می‌یابد و صف تقاضا برای دریافت وام از بازار غیررسمی کم می‌شود و به این ترتیب نرخ سود در بازار غیررسمی نیز کم می‌شود.» آقای توکلی توجه ندارند در حال حاضر و با همین نرخ‌های بالا نیز صف دریافت وام از بانک‌ها به اندازه‌ای است که پاسخگویی به همه آنها دشوار شده است. درازتر شدن صف برای وام پول ارزان قیمت مردم نتیجه‌اش این است که قدبلندها، دست‌درازها، زبان‌بازها، پارتی‌دارها و... می‌توانند به این منابع دست یابند. بدبخت و بیچاره‌هایی که در ته صف بودند باز هم ته صف خواهند بود. لابد باز هم به روسای بانک‌ها دستور می‌دهند به بیچاره‌ها اولویت دهید و باز هم سیل ناظران را روانه بانک‌ها می‌کنند که هر قرارداد را بررسی کنند و... درد بی‌درمان اقتصاد ایران «منشاء تورم» است. منشاء تورم، تزریق پول به جامعه است. هیچ‌کس حاضر نیست این درد شناخته شده را مداوا کند چون باید داروی تلخ بخوراند. مگر همین ترکیه در بیخ گوش ایران و برزیل در آن سوی دنیا برای کاهش نرخ‌های تورمی سه رقمی، پول مردم را به حراج گذاشتند؟ اگر آقای توکلی و دوستانش می‌خواهند هزینه تولید را کاهش دهند بهتر نیست به جای بخشیدن پول مردم نرخ مالیات‌ها را کاهش دهند؟ دولت نمی‌خواهد و نمی‌تواند جیب‌های باز شده برای دریافت پول را ببندد و به همین دلیل نیروی خود را متمرکز کرده است تا پس‌اندازکنندگان را جریمه کند.