خبر

تضمین بازپرداخت تسهیلات اعتباری سیستم بانکی تا سقف ۱۵۷ میلیون یورو

فارس: بازپرداخت تسهیلات اعتباری میان‌مدت و بلندمدت سیستم بانکی کشور از موسسات خارجی و بین‌المللی تا سقف ۱۵۷ میلیون یورو و نیز یک مورد پروژه تا سقف ۱۳۳ میلیون دلار به وسیله وزارت امور اقتصادی و دارایی تضمین می‌شود. هیات‌وزیران طی مصوبه‌ای با استناد به جزء ۳ بند ب ماده ۱۳ قانون برنامه چهارم توسعه حکم به تضمین بازپرداخت مبالغ مذکور از سوی این وزارتخانه کرد. بر این اساس تامین مالی طرح خط تولید کاشی گرانیتی تا سقف مبلغ ۱۷ میلیون و ۴۸۱ هزار و ۳۴۶ یورو بابت خرید ماشین‌آلات خط تولید سرامیک و کل کرایه حمل ماشین‌آلات خرید ۱۵ سری قالب، ۳۲ عدد ماشین چاپ، ماشین‌آلات مخلوط رنگ و تجهیزات پشت پرس، خرید تجهیزات خط لعاب و سنگ‌شکن و غبارگیر از سوی وزارت امور اقتصادی و دارایی تضمین بازپرداخت می‌شود. همچنین وزارت امور اقتصادی و دارایی بازپرداخت مبلغ ۱۳ میلیون و ۸۰۳ هزار و ۴۰ یورو بابت تامین مالی طرح خرید خط تولید سیگارت و اجزای جانبی شامل سه خط تولید و سه خط بسته‌بندی سیگار توسط شرکت دخانیات قشم را تعهد می‌کند. تامین مالی طرح خرید خط تولید سیمان خاکستری تا سقف ۴۳ میلیون و ۵۰۰ هزار یورو توسط شرکت سیمان سامان غرب از جمله دیگر تعهدات وزارت امور اقتصادی و دارایی است. وزارت امور اقتصادی و دارایی براساس مصوبه هیات‌وزیران همچنین متعهد می‌شود نسبت به بازپرداخت تسهیلات به مبلغ ۴۹ میلیون و ۹۳۵ هزار و ۹۳۰ یورو بابت طرح خط تولید MDF توسط شرکت فیبر برتر شمالی و نیز بازپرداخت مبلغ ۲ میلیون و ۹۰ هزار و ۸۰۰ یورو بابت تامین مالی طرح خرید ماشین‌آلات و لوازم یدکی خط تولید مقاطع آلیاژی مسی توسط شرکت پولاد کف اقدام کند. این گزارش حاکی است براساس مصوبه هیات وزیران بازپرداخت تسهیلات مربوط به تامین مالی طرح خرید ماشین‌آلات و لوازم یدکی خط تولید مقاطع آلیاژی مسی تا سقف هفت میلیون و ۶۱۸ هزار و ۸۹۰ پوند انگلیس توسط شرکت صنایع مس نوآوران نیز از سوی وزارت امور اقتصادی و دارایی تعهد می‌شود. ازجمله دیگر تعهدات وزارت امور اقتصادی و دارایی براساس مصوبه مذکور تضمین بازپرداخت تسهیلات مربوط به تامین مالی طرح خرید ۶ دستگاه ماشین مخصوص سنتز CNC تا سقف مبلغ ۴ میلیون و ۷۱۴ هزار یورو توسط شرکت تولیدی و صنعتی پادار توس و نیز تضمین بازپرداخت تسهیلات مربوط به تامین مالی طرح خرید و تامین کسری تجهیزات مورد نیاز جهت تکمیل طرح بازسازی خطوط ۱ و ۲ تولید سیمان تا سقف مبلغ ۵۹ میلیون و ۶۸۹ هزار و ۸۸۷ یورو توسط شرکت سیمان آبیک است. تضمین تسهیلات مربوط به تامین مالی طرح احداث کارخانه الکترود گرافیتی تا سقف مبلغ ۱۶۴ میلیون و ۹۷۸ هزار یورو و نیز تضمین بازپرداخت تسهیلات مربوط به تامین مالی بخش پوشش فاز ۲ طرح تجهیز معادن سنگ‌آهن سنگان تا سقف مبلغ ۱۳۳ میلیون و ۵۹۶ هزار و ۴۰۰ دلار توسط شرکت ملی فولاد ایران ازجمله تعهدات وزارت امور اقتصادی و دارایی در مصوبه هیات وزیران است.

مدیرعامل ایپکو در گفت‌وگو با شرق

رنو نمی‌گذارد ال ۹۰ را گاز سوز کنیم

سید حمزه حسینی

عکس: رضا معطرپور، شرق

محمد زالی یکی از منتقدین سرسخت و جدی توقف تولید پیکان بوده و هست. به گفته خودش زمانی که بحث توقف پیکان ایجاد شد او نامه‌هایی را برای تمامی دست‌اندرکاران امر فرستاده بود اما به هیچکدام توجهی نشد. شاید به همین دلیل بود که او سعی کرد تا به هر صورتی موتوری را طراحی کند که نام و از همه مهمتر یاد پیکان را زنده نگه دارد. او اکنون مدیر عامل شرکت، طراحی و تولید موتور ایران‌خودرو (ایپکو) است که از نمونه کارهای او می‌توان به انتقال موتور پیکان بر روی RD اشاره کرد. و اکنون نیز می‌خواهد تا با کمک دانشجویان و فارغ‌التحصیلان رشته‌ای که خود پایه گذارش بوده موتور ملی طراحی کند و به گفته خودش در این کار بسیار موفق بوده است اما به‌واقع موفقیت او زمانی کامل می‌شود که مردم و متقاضیان نیز از طرح او استقبال کنند. پس باید قضاوت را به آینده سپرد.

■■■

■ با توجه به اینکه شما مشغول طراحی و ساخت موتور ملی هستید و گویا در مراحل پایانی هم به سر می‌برید می‌خواهم بپرسم به چه دلیل ما به موتور ملی نیاز داریم؟

نیاز به داشتن موتور پرواضح است و هر خودرویی که دارید درونش هم یک قوای محرکه وجود دارد. بنابراین اینکه نیاز به موتور داریم واضح است.

■ منظور من این است که می‌خواهیم با طراحی یک موتور ملی به کجا برسیم. چه هدفی را دنبال می‌کنید و اصلاً ضرورت وجودی یک موتور ملی چیست؟

وقتی که نیاز به ماشین در ایران هست و تقاضای بالایی هم وجود دارد برای استمرار این جریان سه راه داریم. ما مطالعاتی را در سال ۸۰ با دانشگاه امیرکبیر انجام دادیم که برای موتورهای احتراق داخلی کدام یک از راه‌ها را انتخاب کنیم. برویم از خارج موتور بخریم و بیاوریم و یا بیاییم تحت نظر خارجی‌ها موتور تولید کنیم یا اینکه ما موتوری را طراحی کنیم و بعد آن را تولید کنیم که متعلق به خود ما باشد. قبل از اینکه بخواهیم این بحث را گسترش بدهیم خوب است سابقه موتور را در دنیا مرور کنیم.

موتور در دنیا نزدیک به ۹۰ سال است که سابقه دانشگاهی دارد یعنی موتور در ایران تدریس می‌شود اما دانشگاه‌های ایران که تا قبل از تاسیس این مرکز تحقیقات، در حدود ۸۰ سال سابقه دارد ما کار آکادمیک و دانشگاهی بر روی موتور انجام نداده بودیم. به هر حال وقتی آن مطالعات صورت گرفت دیدیم مبحثی به نام مالکیت وجود دارد و موتورهایی که تا به امروز در ایران تولید می‌شده است هیچ‌کدام در مالکیت ایران نیستند. حتی ال-۹۰ هم مالکیت ایرانی ندارد و به خاطر همین عدم مالکیت باید یک هزینه پنهان بپردازیم و به دلیل اینکه موتور آنها را به کشور خودتان می‌آورید و می‌سازید و سرهم‌بندی می‌کنید دو مرتبه باید یک هزینه به طرف مقابل بپردازید و اگر به مجموع این هزینه‌ها توجه کنیم می‌بینیم هزینه‌ای که باید پرداخت شود بسیار زیاد است.

■ در این زمینه آماری از هزینه‌هایی که ایران بابت استفاده از موتورها پرداخت کرده وجود دارد؟

بله، هزینه‌ها خیلی بالا است. مثلاً فرض کنید که به طور متوسط ۲۵ یورو بابت طراحی موتور به شرکت مالک بپردازیم، اگر سالانه یک میلیون خودرو در ایران تولید شود در نتیجه این رقم در حدود ۲۵ میلیون یورو می‌شود و این در هیچ قراردادی ذکر نمی‌شود اما این را می‌پردازیم. ما آمدیم بررسی کردیم و دیدیم که نیروهای تحصیلکرده زیادی در الکترونیک و مکانیک داریم و دانشگاه‌ها و مراکز آموزشی معتبری هم داریم پس چرا نباید یک موتور ملی داشته باشیم. مطالعات ما نشان داد که طراحی و ساخت موتورهای احتراق داخلی در کشور امکان‌پذیر است و این را به دولت بردیم و دولت آن را تصویب کرد. ما این بحث را در دستور کار قرار دادیم و از همین مرکز تحقیقات کار آغاز شد. اولین کار بسترسازی بود و این بسترسازی با ورود رشته طراحی موتور در ایران آغاز شد.

دومین کار در راه بسترسازی تجهیزاتی بود که برای آزمون موتوری لازم داشتیم.

وقتی موتوری وارد کشور ما می‌شود متاسفانه آزمون‌های موتوری برای تایید آن در ایران انجام نمی‌شود. مگر اینکه نهایتاً آزمون‌های ترمزی و یا دینامومتری روی آن انجام شود.

موارد بسیار زیاد و نهفته‌ای در بحث موتور و آزمون‌های آن وجود داشت که آن موقع نمی‌توانستیم آنها را تشخیص دهیم. مثلاً موتوری وارد کشور می‌شود، حالا می‌خواهد موتور پژو باشد یا رنو و یا کیا اما هیچ کس به این امر فکر نمی‌کند که چه مقدار از توان این موتور خرج خود موتور می‌شود مثلاً می‌گویند موتور x، ۱۰ کیلووات قدرت دارد. اما سئوال این است که چه مقدار از این ۱۰ کیلووات را خود موتور مصرف می‌کند.

زمانی که این موتور را بر روی دینامومتر می‌بریم، ممکن است عدد ۱۰ را نشان دهد اما زمانی که اصطکاک‌سنجی می‌کنیم، می‌بینیم که ۳ کیلووات آن خرج خود موتور می‌شود. در معادلاتی که در قراردادها ذکر می‌شود مثلاً عدد ۱۰۰ اسب بخار آورده می‌شود و پول همین ۱۰۰ اسب را می‌دهیم. اما چیزی که عاید مشتری می‌شود ۹۰ اسب است. اینها مباحث مهمی است و ما در آن موقع این مسائل را نمی‌دانستیم اما امروزه به مدد همین مرکز توانایی انجام این آزمون‌ها را داریم و به تبع آن دقت انتخاب ما بالا رفته است.

■ پس با توجه به این موضوع بسیاری از قراردادهایی که با خودروسازان خارجی بسته شده است به واسطه این عدم آگاهی ضررهای پنهان زیادی را با خود به ارمغان آورده است.

بله، دقیقاً همین‌طور است.

■ با توجه به این بحث عدم آگاهی‌ها و اینکه صنعت خودروی ما بیشتر کار مونتاژ را انجام می‌دهد به نظر شما پایه‌های این صنعت در ایران با مشکل مواجه است؟ الان که این آگاهی ایجاد شده است.

بله ایجاد شده ولی در گذشته که بسیاری از قراردادها منعقد می‌شد این آگاهی نبود و براساس همین نادانی این کار صورت می‌گرفته است البته باید به نکته‌ای اشاره کنم. الان هم که این مرکز ایجاد شده معلوم نیست موتورها را برای آزمون در اختیار ما بگذارند. مثلاً موتور ال-۹۰ را باید به ما بدهند تا اندازه بگیریم اما این موتور تا به حال به ما داده نشده است. که اندازه‌گیری کنیم و مورد آزمون قرار دهیم تا بفهمیم چقدر از قدرتش خرج خودش می‌شود و چند اسب بخار است. ممکن است بگویند که در خارج انجام داده‌ایم اما در واقع این آزمون حتماً باید در شرایط جغرافیایی ایران انجام بگیرد.

■ در حال حاضر کدام یک از خودروهایی که در ایران تولید می‌شوند از امکانات آزمونی این مرکز استفاده کرده‌اند؟ با توجه به اینکه شما تنها مرکز آزمون و تحقیقات موتوری در ایران هستید.

پیکانی که موتورش انژکتوری شد ما آن را آزمون کردیم و دیدیم در آن زمان پیکان ۷ اسب خرج خودش می‌کرد. و این مقارن شد با انژکتوری کردن پیکان. در آن زمان از فن برقی استفاده کردیم و آن فن ۴ اسب از هدر رفتن انرژی جلوگیری کرد. ببینید الان مکانیسم موتور ۱۰ دهه است که تغییر نکرده. چیزی که تغییر می‌کند علوم و دانش است که از لحاظ مواد، اصطکاک، آلیاژها، سوخت و... موتور را به روز می‌کند و ما توانسته‌ایم مرکزی را ایجاد کنیم که حداقل در مرحله اول بستری برای رشد این دانش است و در مرحله دوم می‌تواند طراحی و تولید یک موتور را به عهده بگیرد و از طرف دیگر در منطقه تنها ما و هند این مرکز را داریم و رفتن به سمت این جریان خودش یک کار بزرگ بوده است.

■ ولی با این وضعیتی که شما شرح دادید گویا استفاده خوبی از این مرکز نمی‌کنیم. مثلاً همین بحث «ال-۹۰» موضوع مهمی است که به شما واگذار نشده.

خب این کاری بوده که در آن موقع سازمان گسترش باید آن را انجام می‌داد ولی این کار را نکرد. ما همان موقع هم به سازمان گسترش گفتیم باید این کار را انجام دهیم و باید «ال-۹۰» آزمون شود. به هر حال آنها گفتند که ما از تمامی این داده‌ها اطمینان داریم و می‌خواهیم این کار را انجام دهیم.

■ به غیر از پیکان الان کدام خودرو تحت کنترل شما قرار گرفته است؟

به جز پیکان، پژو ۴۰۵ و ۲۰۶ و آریان هم تحت کنترل ما قرار گرفت.

■ پس با توجه به این آزمون تغییراتی در آنها برای سازگاری با محیط جغرافیایی ایران در آن صورت گرفت؟

بله، مثلاً در همین پیکان ما توانستیم تغییرات خوبی را ایجاد کنیم. الان مصرف پیکان به ۸/۶ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر رسیده و اینها بر روی RD و وانت سوار می‌شود و این یک تحول بزرگ بود و در بحث آلایندگی به نزدیک یورو ۳ رسیده‌ایم و ۲۷ تا ۲۸ درصد هم قدرت گشتاور موتور پیکان را افزایش داده‌ایم و از ۶۲ اسب به نزدیک ۸۰ اسب رسیده‌ایم و در مصرف سوخت از ۱۱/۸ به ۸/۶ رسیدیم و این موتوری است که زنده شده و می‌تواند با هزینه کم بر روی بسیاری از خودروهای فرسوده مورد استفاده قرار بگیرد.

مورد دیگری که مطرح است این است که ما نمی‌توانیم در مورد موتورهایی که مالکیت آنها مربوط به خارج کشور است کار بهینه‌سازی انجام دهیم. ما موتور ال-۹۰ را برای پایه گازسوز صد درصد لازم داریم اما قطعاً رنو به ما اجازه چنین کاری نمی‌دهد و با اینکه توانمندی آن را داریم نمی‌توانیم این کار را انجام دهیم و این موضوع باید برای ما حل شود. تا به کی می‌خواهیم به این روند ادامه دهیم. وقتی موتوری را از خارج کشور می‌آوریم نیازمند این هستیم که سرمایه‌گذاری زیادی را برای مباحث پشتیبانی تولید انجام دهیم و وقتی ما دانش طراحی و مالکیت موتور را داشته باشیم می‌توانیم همین موتور را بدون اتلاف در سرمایه‌گذاری به‌روز کنیم. الان برای موتور پیکان همین اتفاق افتاده است و باید بگویم موتوری که بر روی RD سوار شده است دیگر موتور پیکان نیست و یک موتور جدید است. این موتور الکترونیکش فرق کرده و در بسیاری از جنبه‌های فنی دیگرش هم تفاوت‌هایی داشته است و موتور ملی هم اگر با حمایت‌های مسئولان مواجه شود در آینده می‌تواند در تیراژ میلیونی تولید شود که دائم هم به‌روز شود و این سخت‌تر از بحث هسته‌ای نیست و بنابراین آنچه مهم است این است که وقتی دارای مالکیت موتور می‌شوید، سطح شما در دنیا بالا می‌رود و همه نگاهشان به شما متفاوت می‌شود و ما اولین کشور اسلامی‌ای هستیم که توانایی طراحی موتور را دارد و این در جهت توسعه چشم‌انداز است و باید حمایت‌ها را به این سمت جهت‌دهی کنیم.

■ خوب حالا این موتور تولید شده، این موتور چه مزیتی نسبت به دیگر موتورهای موجود در دنیا دارد؟

موتور خانواده ملی ۳ نوع موتور دارد یکی ۱۷۰۰ سی‌سی طبیعی، یکی ۱۷۰۰ سی‌سی پرخوران و یکی هم ۱۴۰۰ سی‌سی است.

۱۷۰۰ را به کمک مرکز تحقیقات آلمان طراحی می‌کنیم. یعنی ما بخش آزمون را در داخل کشور برعهده داریم و این از هزینه‌ها می‌کاهد. در طراحی هم ما درگیر هستیم و در شبیه‌سازی و مدلینگ و قسمت دوم طراحی بخشی به گردن آلمانی‌ها است و بخش دیگر هم که آموزشی است ما درگیر کار هستیم.

در موتور دوم عکس این کار اتفاق می‌افتد و آلمانی‌ها ناظر خواهند شد و جنبه‌های خوب آن به‌زودی اعلام خواهد شد.

ولی نکته مهم این است که مالکیت این سه موتور متعلق به ایران است. قدرت گشتاوری که ما در نظر گرفته‌ایم با توجه به اینکه الان در وهله اول از سوخت بنزین به عنوان سوخت اول استفاده می‌کنیم در موتور ملی سعی می‌کنیم که سوخت دوم باشد و اتاق احتراق را بر مبنای گاز طراحی کرده‌ایم که با توجه به این فرضیات موتور ما پنجمین موتور در دنیا از این نوع است و از طرفی باز هم سعی کرده‌ایم که مالکیت در تمام این جریان حفظ شود مثلاً پیستونمان را به یک طرف ایرانی داده‌ایم و خودمان با یک شرکت خارجی وصلشان کردیم که مالکیتش متعلق به ایران باشد.

■ پس جدا از همه مباحث برای شما مالکیت و برند ایرانی از همه موارد مهمتر است؟

برآیند مالکیت فقط اسم نیست و از لحاظ اقتصادی اهمیت بیشتری دارد. اگر در ایران پژو یا پراید تولید می‌شود، معنی‌اش این نیست که شما توان طراحی پیدا کرده‌اید. قطعه‌سازان و کارخانه‌های خودروسازی با کمک نقشه‌هایی که از شرکت‌های طرف قرارداد گرفته‌اند کار خود را انجام می‌دهند و کپی‌سازی می‌کنند. با طراحی و مالکیت، سازندگان ارتقا می‌یابند و نامدار می‌شوند و بدین ترتیب با مالکیت خود می‌توانند صادرات انجام دهند و دیگر نیازی به تائید هیچ کشور و یا شرکتی خارج از ایران ندارند.

■ آقای زالی سئوالی که برای من و شاید بسیاری از مردم هم مطرح است این است که این همه تغییرات که بر روی خودروهای مختلف در ایران ایجاد می‌شود چه نفعی را به دنبال دارد مثلاً همین بحث سوار کردن موتور پیکان بر RD و یا پراید ۱۴۱ و... اینها چه نتیجه‌ای دارد؟ آیا صرفاً برای این است که بازار از دست نرود و یا دلیل دیگری دارد.

ممکن است همه این کارها درست نباشد اما این نیازی بود که ما در رابطه با رسیدن به بلوغ در کار فنی باید به آن می‌رسیدیم و رسیدیم. عقبه موتور در جهان نزدیک به دویست و اندی سال است و ببینید که ما از کجا شروع کردیم.

■ یعنی این کار لازم بوده است.

بله و باید ادامه هم پیدا کند. بحث موتورهای احتراق داخلی امکان دارد تا ۱۵ سال آینده ادامه داشته باشد. الان ایران باید در مطالعات راهبردی‌اش این را در نظر بگیرد که آیا می‌خواهد همین مسیر را طی کند. صورت مسئله خودرو این است: پیمایش بیشتر، مصرف کمتر و ما باید بتوانیم با تجربه کردن این مسیر مسئله را حل کنیم.

■ برداشت خود شما این است که این مسیری که در رابطه با تولید خودرو ملی رفته‌ایم مناسب بوده است؟

بله، موفق بوده است. آنچه مسلم است این است که پیکان را زمان جنگ نداشتیم و با زحمت بچه‌های ایران‌خودرو توانستیم سالانه ۳ یا ۴ هزار خودرو تولید کنیم و هنگامی که پس از پایان جنگ ما قراردادهایی را برای تولید پژو یا پراید بستیم بالاخره همین تولید کم نگرانی‌هایی را برای طرف خارجی از لحاظ رقیب داخلی ایجاد می‌کرد و ما دستمان باز بود که طرف خارجی هر طور که می‌خواست با ما قرارداد نبندد.

خبرها

مغایرت‌های قانونی تصویب‌نامه‌های دولت در اعطای تسهیلات

مهر: رئیس کل بانک مرکزی در نامه‌ای به رئیس سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور نسبت به بخشی از مغایرت‌های قانونی تصویب‌نامه‌های دولت در اعطای تسهیلات هشدار داد. در نامه ابراهیم شیبانی به فرهاد رهبر آمده است: هیات بررسی و تطبیق مصوبات دولت با قوانین و مقررات عمومی کشور طی نامه مورخه ۸۵/۲/۱۰ در رای مقدماتی خود ایراداتی به آئین‌نامه اجرایی ماده (۱) قانون برنامه چهارم توسعه مصوب هیات وزیران در تاریخ ۱۳۸۴/۴/۲۳ وارد کرده است. بنا بر این نامه، بخشی از چهار مغایرت‌های قانونی تصویب‌نامه‌های دولت در اعطای تسهیلات به ترتیب ذیل است: ۱- نظر به اینکه مقنن در بند (ج) ماده (۱) قانون برنامه چهارم استفاده از وجوه ذخیره ارزی را مقید به قید «در صورت عدم امکان تامین اعتبارات از محل سایر منابع درآمدهای عمومی و...» کرده است، لذا تبصره ماده (۱) تصویب‌نامه موضوع آئین‌نامه شماره «۲۲۵۱۳/ت۳۳۳۳۲ه-» مورخ ۱۳۸۴/۴/۲۳ که به قید مذکور تصریح نکرده است، مغایر قانون است. ۲- با توجه به اینکه در بند (د) ماده (۱) قانون برنامه چهارم، مطلق طرح‌ها مورد نظر مقنن بوده است، در نتیجه افزودن کلمه «انتفاعی» به طرح‌ها در تبصره (۲) ماده (۵) تصویب‌نامه مغایر قانون است. ۳- از آنجا که مقنن در بند (ه) ماده (۱) قانون برنامه چهارم توسعه، بانک کشاورزی را مسئول بازپرداخت اصل و سود تسهیلات ارزی مذکور در بند (۶) نکرده است، قسمت اخیر ماده (۶) تصویب‌نامه با این عبارت «مسئولیت بازپرداخت و واریز اصل و سود تسهیلات دریافتی به صورت ارزی در هر حال بر عهده بانک کشاورزی است» مغایر قانون است. ۴- تبصره (۳) ماده (۸) تصویب‌نامه نیز که بانک‌های عامل را مکلف به واریز اقساط تسهیلات پرداختی (اصل و سود سهم دولت) به حساب ارزی کرده است به همان استدلال مذکور در بند (۳) فوق مغایر قانون است. هیات بررسی و تطبیق مصوبات دولت با قوانین و مقررات عمومی کشور با ذکر چهار مورد مغایرت فوق از بانک مرکزی درخواست کرده است در صورت اعتراض به رای صادره به ترتیب مقرر در ماده (۹) آئین‌نامه اصلاحی موضوع تبصره (۷) قانون الحاق پنج تبصره به قانون نحوه اجرای اصل ۸۵ و ۱۳۸ قانون اساسی اقدام نمایند. در این رابطه معاونت حقوقی و امور مجلس وزارت امور اقتصادی و دارایی طی نامه شماره ۴۵۴۱/۳۴۵/۹۱ مورخ ۱۳۸۵/۲/۱۸ ضمن ارسال تصویر نامه هیات مذکور و بدون هیچ‌گونه اظهارنظری درخصوص رای صادره خواستار بررسی و انجام اقدامات مقتضی و نیز انعکاس نتایج حاصله به آن وزارت شده است. در نامه شیبانی به رئیس سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی تصریح شده است: با عنایت به مراتب فوق و نظر به اینکه وفق بند (ز) ماده یک قانون برنامه چهارم توسعه، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، بانک مرکزی و وزارت امور اقتصادی و دارایی متفقاً موظف به تهیه آئین‌نامه صدر الذکر بوده‌اند، لذا هرگونه تصمیم‌گیری درخصوص رای صادره قاعدتاً بایستی با هماهنگی و کسب نظر سازمان‌های یادشده صورت پذیرد. بدین‌لحاظ، انتظار بر این بود که وزارت امور اقتصادی و دارایی نظریه خود را در رابطه با مواد مطروحه اعلام می‌کرد. رئیس کل بانک مرکزی در این نامه دیدگاه‌های این بانک را در این رابطه به شرح زیر اعلام کرده است: الف- در مورد بند دوم ایرادات، نظر به اینکه در بند (د) ماده یک قانون برنامه چهارم توسعه به اعطای تسهیلات برای طرح‌های دارای توجیه فنی و اقتصادی اشاره شده که این موضوع به نوعی انتفاعی بودن طرح‌ها را تداعی می‌کند و از طرفی دیگر استفاده‌کنندگان از تسهیلات می‌بایستی قادر به تامین اصل و سود تسهیلات دریافتی باشند، لذا عبارت «انتفاعی» در تضاد با قانون نخواهد بود. ب- در مورد بندهای سوم و چهارم مورد نظر هیات، با توجه به اینکه بانک‌های عامل در بدو امر طرح‌های متقاضیان را از ابعاد مختلف بررسی و ارزیابی می‌کنند، لذا قاعدتاً تبعات این مهم نیز متوجه آنان باشد. بدیهی است در صورت عدم وجود هرگونه قیدی در ارتباط با مسئولیت بانک‌های عامل احتمال می‌رود کارشناسی طرح‌ها به صورت شایسته انجام نگرفته و به طریق اولی منابع حساب ذخیره ارزی به مخاطره افتد. بنا بر نامه شیبانی به فرهاد رهبر، بانک‌های عامل همواره ریسک عدم بازپرداخت تسهیلات پرداختی را با توجه به هزینه‌های دریافتی بابت کارشناسی فنی طرح‌ها و نیز سهم سود دریافتی به میزان لایبور به‌علاوه دو درصد بر عهده گیرند. در غیر این صورت، نقش بانک‌های عامل به عنوان واسطه‌ای جهت پرداخت تسهیلات در قالب «وجوه اداره‌شده» شکل خواهد گرفت. رئیس کل بانک مرکزی خطاب به سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی خاطرنشان کرده است: در مورد مفاد بند نخست رای صادره، از آنجا که این موضوع مربوط به نحوه واریز مازاد عواید حاصل از نفت نسبت به ارقام پیش‌بینی شده در جدول شماره (۸) قانون برنامه به «حساب ذخیره ارزی حاصل از عواید نفت» و همچنین نحوه اقدام درصورت عدم تحقق ارقام جدول مذکور است، لذا با توجه به اشراف کامل سازمان در این خصوص و نیز دخل و تصرف به عمل آمده در موادی از متن پیشنهادی این بانک (موضوع نامه شماره ۴۷۳۹/ه- مورخ ۸۳/۱۱/۵) به ویژه الحاق ماده (۴) و تبصره ذیل آن به متن موصوف ارجح است دستور فرمایند در این خصوص، رسیدگی لازم به عمل آید.

بدهی سازمان تعاون روستایی به چایکاران

ایانا: سازمان تعاون روستایی ۵۰ میلیارد و ۷۰۰ میلیون ریال به ازای خرید برگ درجه یک و ۶۰ میلیارد و ۵۰۰ میلیون ریال به ازای خرید برگ درجه دو به چایکاران بدهکار است. ایرج هوسمی مدیرعامل اتحادیه تعاون چایکاران کشور در گفت‌وگو با خبرنگار ایانا گفت: با گذشت یک ماه از تاریخ برداشت چین اول چای تاکنون ریالی از ۱۲۰ میلیارد ریال مطالبات کشاورزان پرداخت نشده است. وی گفت: تاخیر در پرداخت مطالبات چایکاران درحالی صورت گرفته است که پیش از این دستگاه مباشر متعهد شده بود ظرف یک هفته نسبت به پرداخت مطالبات چایکاران اقدام کند. هوسمی خاطرنشان کرد: از مجموع ۵۲ هزار تن برگ سبز برداشت‌شده ۳۴ درصد برگ سبز درجه یک به قیمت سه‌هزار و ۲۵۰ ریال و ۶۶ درصد درجه دو با قیمت یک هزار و ۹۰۰ ریال قلمدار خریداری شده است.