رویداد

معاون اول رئیس‌جمهوری:

دولت تعهدی در تأمین هزینه آزادراه همدان-کرمانشاه ندارد

● **تسنیم:** معاون اول رئیس‌جمهوری با ابلاغ مصوبه هیأت وزیران برای ساخت آزادراه همدان-کرمانشاه اعلام کرد: تأمین صددرصد منابع مالی تا مرحله بهره‌برداری و تسویه کامل هزینه‌ها برعهده طرف مشارکت است و دولت هیچ‌گونه تعهدی ندارد. متن مصوبه هیأت وزیران بدین شرح است:

۱- وزارت راه‌وشهرسازی، که از این پس «وزارت» نامیده می‌شود، مجاز است برای احداث آزادراه همدان-کرمانشاه حدفاصل همدان-سنقر-بیستون و کرمانشاه به طول حدود ۲۰۶ کیلومتر و تأسیسات جانبی خاص و نگهداری و بهره‌برداری از آن نسبت به انعقاد قرارداد مشارکت با شرکت احداث، نگهداری و بهره‌برداری آزادراه همدان-کرمانشاه که از این پس به اختصار «طرف مشارکت» نامیده می‌شود، با رعایت ضوابط و مقررات زیست‌محیطی و سایر مقررات و آیین‌نامه قانون مشارکت اقدام کند.

۲- تأمین صددرصد منابع مالی مورد نیاز تا مرحله بهره‌برداری و تسویه کامل هزینه‌ها برعهده و تعهد طرف مشارکت بوده و دولت هیچ‌گونه تعهدی در خصوص تأمین هزینه‌های اجرایی طرح نخواهد داشت.

۳- انجام کلیه امور پیمانکاری مرتبط با موضع مشارکت، پس از تصویب قیمت‌های پیشنهادی توسط وزارت و با تأیید صلاحیت پیمانکار/ پیمانکاران مربوط از سوی سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، برعهده طرف مشارکت خواهد بود.

۴- دوران مشارکت معادل هجده‌ونیم سال شمسی مشتمل بر ۳.۵ سال دوران احداث کامل و ۱۵ سال دوران بهره‌برداری خواهد بود. گزارش هزینه-درآمد پروژه مورد تأیید وزارت و طرف مشارکت مبنای محاسبه دوران احداث و بهره‌برداری است.

۵- سود قطعی مورد انتظار سرمایه‌گذاری طرف مشارکت حداکثر معادل سود سالانه سپرده‌های بلندمدت پنج‌ساله نزد بانک‌های دولتی به‌علاوه چهار درصد است و جزئیات آن از سوی وزارت در قرارداد مشارکت پیش‌بینی می‌شود. مبنای محاسبه سود به ریال انجام می‌شود.

تبصره: چنانچه در اثر قصور طرف مشارکت یا پیمانکار/ پیمانکاران وابسته به طرف مشارکت، دور احداث بیش از سه‌ونیم سال به طول انجامید، به زمان مازاد هیچ‌گونه سودی تعلق نخواهد گرفت. همچنین درصورتی‌که به‌علت مذکور، عملیات عمرانی تمام یا قسمتی از پروژه قبل از خاتمه آن متوقف شود، ضمن آنکه هیچ‌گونه تعهدی در ارتباط با هزینه‌های انجام‌شده از سوی طرف مشارکت برعهده وزارت نبوده، وزارت می‌تواند قرارداد مشارکت را اصلاح و محدود کرده و باقی‌مانده عملیات اجرایی را به دیگر متقاضیان واگذار کند. دراین‌صورت پس از محدودشدن قرارداد مشارکت، سودی برای آورده سرمایه‌گذار محاسبه و منظور نشده و هرگونه اقدام در خصوص بازگشت اصل سرمایه، منوط به استهلاک کامل اصل و سود سرمایه‌گذار جدید خواهد بود. وزارت موظف است ضمانت‌های لازم برای اجرای مفاد این بند را از طرف مشارکت اخذ کند.

۶- صددرصد منافع حاصل از بهره‌برداری آزادراه پس از کسر هزینه‌های نگهداری و بهره‌برداری، متعلق به طرف مشارکت بوده و صرف بازگشت اصل و سود سرمایه‌گذاری خواهد شد. همچنین مسئولیت نگهداری و بهره‌برداری از آزادراه و تأسیسات جانبی خاص آن به وزارت انتقال می‌یابد. چنانچه به‌دلیل دخالت دولت، تعرفه عوارض ضربدر ترافیک عبوری پیش‌بینی‌شده در گزارش هزینه-درآمد از طرف دولت با رعایت قوانین و مقررات مربوط قابل‌جبران خواهد بود و یا به مدت‌زمان بهره‌برداری اضافه خواهد شد.

۷- بیمه، مالیات و سایر حقوق و عوارض ناشی از اجرای آزادراه تابع قوانین و مقررات طرح‌های عمرانی کشور می‌باشد.

۸- وزارت موظف است در قرارداد مشارکت منعقده، نحوه استیفای حقوق دولت را در صورت خودداری و یا ناتوانی طرف مشارکت در اجرای مفاد قرارداد به‌گونه‌ای پیش‌بینی کند که در اجرای پروژه و تکمیل آن خللی به وجود نیاید.

۹- طرف مشارکت موظف است قبل از تأسیس شرکت احداث نگهداری و بهره‌برداری آزادراه همدان-کرمانشاه و انعقاد قرارداد مشارکت نسبت به اخذ گواهی صلاحیت سرمایه‌گذاری از سازمان سرمایه‌گذاری‌ها و کمک‌های فنی و اقتصادی اقدام و به وزارت ارائه کند. اجرای مفاد این تصویب‌نامه منوط به ارائه گواهی مذکور به وزارت خواهد بود.

۱۰- چنانچه پروژه مذکور خارج از مفاد قانون مشارکت و آیین‌نامه مربوطه و در چارچوب ماده ۶ قانون تشویق و حمایت از سرمایه‌گذاری خارجی مصوب-۱۳۸۱- و ماده ۱۵ آیین نامه قانون یادشده انجام پذیرد، اجرای طرح موصوف صرفا با اخذ مجوز از سازمان سرمایه‌گذاری و کمک‌های اقتصاد و فنی ایران به‌عنوان مجوز سرمایه‌گذاری خارجی تحت پوشش قانون و به همراه قرارداد دوجانبه فی‌مابین سرمایه‌گذاری خارجی و وزارت در قالب قرارداد ساخت، بهره‌برداری و واگذاری و الزامات مرتبط با آن قرارداد انجام خواهد شد.

۱۱- از تاریخ تصویب این تصویب‌نامه، تصویب‌نامه شماره ۱۷۲۰۹۶/ت/۴۷۳۶۸ ه- مورخ ۹۰/۹/۱ لغو می‌شود.

کف‌گیر به ته دیگ خورده

ادامه از صفحه۵

البته قاعدتا بهتر است دولت‌ها برای جبران کمبود بودجه به راهکارهای دیگری بیندیشند یا حداقل اگر قرار بر جبران کسری از خزانه برخی بنگاه‌های اقتصادی است، این‌گونه کسری‌ها را از بنگاه‌های سودآور تأمین کنند.

اتفاقا من بحث دیگری دارم. از بنگاه‌های سودآور هم جبران کمبودهای خود را حتی در قالب عوارض نداشته باشند. در تمام دنیا رابطه شرکت‌های خصوصی با دولت، مالیاتی است؛ این یک رابطه تعریف‌شده در دنیاست. آقایانی که از این عوارض حمایت می‌کنند و می‌گویند که وضع شرکت‌های بیمه‌ای خوب است، اجازه بدهند ما فعالیت خود را انجام دهیم، بر مبنای سود بیشتری که به‌دست آوردیم، از ما مالیات بگیرند، نه اینکه با این تفکر که وضع شرکت‌های بیمه‌ای خوب است، از ما عوارض بگیرند. البته اشتباه نشود، عوارض وزارت بهداشت یک قسمت از هزینه‌های ما را جبران می‌کند و من هیچ‌وقت خواستار حذف کامل این عوارض نیستم. این عوارض هم به‌دلیل نگاه انسانی و هم با نگاه شرکتی و بیزینسی بجاست و فی‌النفسه بد نیست ولی در زمان وضع این عوارض، وزارت بهداشت موظف به ارائه گزارش عملکرد خود درباره این وجوه شد. دیوان محاسبات هم طبق وظایف ساختاری و قانونی تفریغ بودجه انجام می‌داد و به صورت شفاف گزارشی در مورد عملکرد وزارت بهداشت در این خصوص ارائه می‌کرد تا ما هم در صنعت بیمه خیالمان راحت باشد که این پول‌ها کجا و چطور خرج شده است. متأسفانه ما آماری در این بخش نداریم ولی طبق شواهد و قرائنی که دردست داریم، این مبلغی که به وزارت بهداشت پرداخت می‌شود، بالا است و معقول نیست.

منظور شما این است که آن ۱۰ درصدی که صنعت بیمه در قالب عوارض به وزارت بهداشت پرداخت می‌کند، زیاد است؟

بله.

دقیقا چقدر زیاد است؟ برخی بیمه‌گران و تحلیلگران صنعت بیمه عنوان می‌کنند عوارض وزارت بهداشت باید از ۱۰ درصد به پنج درصد تقلیل پیدا کند.

باید محاسبه دقیقی شود.

رئیس کل بیمه مرکزی در آخرین اظهارات خودشان اعلام کردند صنعت بیمه سه هزار میلیارد تومان به وزارت بهداشت در قالب عوارض، پول پرداخته کرده در حالی‌که با انتقاد از این موضوع سخن گفتند که اصلا نمی‌دانیم این پول‌ها کجا رفته و چطور هزینه شده است.

این‌طور حساب کنید که ما در سال گذشته ۱۶ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان حق بیمه داشتیم که ۴۲ این مبلغ رشته شخص ثالث است که از این میزان ۷۰۰ میلیارد تومان به وزارت بهداشت داده شده است. در سال ۹۳ حدود ۲۲ هزار میلیارد تومان حق بیمه داشتیم که ۹۲۰ میلیارد تومان نیز در سال ۹۳ گرفتند.

اما محل مصرف این همه پول مشخص نیست؟ چه کسی باید نظارت کند؟

بله، دقیقا. این پول‌ها از درآمد و سهام‌داران شرکت گرفته می‌شود اما به ما تفریغ بودجه نمی‌دهند که ما بتوانیم در مجامع پاسخ‌گو باشیم. سهام‌دار حق دارد در مورد این همه پول که بابت جبران هزینه‌های خسارت مجروحان تصادفات جاده‌ای و خیابانی داده شده، سؤال بپرسد و من هم باید بتوانم در جواب سهام‌دار بگویم که خیالتان راحت باشد که پول اضافه‌ای به وزارت بهداشت داده نشده است. اما وقتی سهام‌دار در مجمع درباره گزارش این وجوه به وزارت بهداشت می‌پرسد، در مورد اینکه آیا این مقدار پولی که به وزارت بهداشت داده شده، منطقی است یا خیر، من برای هیچ‌کدام از اینها در مجمع پاسخی ندارم؛ چون در خلأ اطلاعاتی هستم. به‌هرحال مطمئن نیستم پولی که وزارت بهداشت می‌گیرد، عینا هزینه مجروحان می‌شود؛ یقین دارم که عین این مبلغ هزینه نمی‌شود.

چه شواهد و قرائنی در دست دارید که این پول‌هایی که از سوی صنعت بیمه در قالب عوارض به وزارت بهداشت داده می‌شود، اضافی است؟

هزینه‌های بیمارستانی را در گذشته خود شرکت‌های بیمه‌ای پرداخت می‌کردند و اسناد آن در دفاتر ما موجود است. اصلا فرض را بر این بگذاریم که تفکر ما اشتباه است، تفریغ بودجه کنند و به ما رقم بدهند.

به‌واقع چرا تفریغ بودجه نمی‌شود؟

نمی‌دانم.

شاید دیگر وزارت بهداشت از بابت پول‌هایی که صنعت بیمه طی این سال‌ها به آن داده، پُر شده است. به هر ترتیب این فرض وجود دارد که شاید اگر گزارشی در مورد هزینه‌کرد این پول‌ها ارائه شود، اضافی‌بودن وجوه افشا شود.

۱۰ سال است که وزارت بهداشت گزارشی بابت هزینه‌کرد ارائه نکرده است و تفریغ بودجه‌ای هم نشده که درواقع این تفریغ بودجه از وظایف دیوان محاسبات است.

یعنی دیوان محاسبات قصور و کوتاهی کرده است؟

نمی‌دانم. شاید هم تفریغ بودجه‌ای انجام شده و ما بی‌خبر ماندیم. شاید هم این تفریغ بودجه را آشکار نکردند، اما قاعدتا این تفریغ بودجه را باید به مجلس ارائه می‌کردند.

اما تاکنون مجلس گزارشی در مورد چنین تفریغ بودجه‌ای از سوی دیوان محاسبات ارائه نکرده است.

این موضوعات به مجلس مربوط است و اصلا نمی‌خواهم وارد این موضوع شوم، چون در حد اختیارات من نیست. اما من به‌عنوان مدیرعامل در مجمع باید بتوانم پاسخ‌گوی سهام‌دار باشم. حداقل در مورد این قسم از این قضیه که وزارت بهداشت چطور این همه پول را هزینه کرد. مگر می‌شود در یک شرکتی ۵۲ میلیارد تومان سود داشته باشید و ۸۰ میلیارد تومان عوارض داده باشید.

این آمار شرکت بیمه البرز است؟

بله. همه شرکت‌ها همین‌طور هستند. رابطه عوارض و سود خالص یک به دو و میانگین یک‌ونیم است؛ یعنی این شرکت یک‌ونیم برابر سودی که به سهام‌دار می‌دهد، عوارض پرداخت می‌کند. سهام‌دار از من در مجمع می‌پرسد چرا عوارض وزارت بهداشت، نیروی انتظامی، صندوق تأمین خسارت بدنی و شهرداری ۸۰ میلیارد تومان شده، اما سود من ۵۰ میلیارد تومان شده است. اصولا این رابطه باید عکس باشد، چون شما باید از سود، عوارض را پرداخت کنید.

چرا این اتفاق افتاده است؟

چون از سود عوارض نمی‌گیرند، بلکه از درآمد عوارض می‌گیرند درحالی‌که درآمد با سود متفاوت است.

از دیدگاه شما این عوارض ۱۰ درصدی که به وزارت بهداشت داده می‌شود، باید چه مقدار باشد؟

وزارت بهداشت باید گزارش دهد، دیوان محاسبات هم باید صحت گزارش‌ها را بررسی کند، آن وقت ما به‌طور قطع متوجه می‌شویم این رقم باید چه مقدار باشد. شاید اصلا به این نتیجه برسیم که اصلا ۱۰ درصد برای وزارت بهداشت کم است و جواب نمی‌دهد؛ آن‌وقت ما باید بازهم به وزارت بهداشت پول دهیم، چون هزینه‌هایی را پوشش می‌دهد که عملا هزینه‌های ماست. این هزینه‌ها واهی نیست، بلکه واقعی است. هزینه آن کسی را که در تصادفات جاده‌ای مجروح و به بیمارستان برده می‌شود، شرکت بیمه باید پرداخت کند که بیمه‌نامه صادر و مسئولیت آن را قبول کرده است.

البته گفته می‌شود گزارش‌هایی وجود دارد که برخی بیمارستان‌ها از مجروحان در تصادفات جاده‌ای پول دریافت کردند و اتفاقا رسیدگی خوبی به بیماران ندارند.

وظیفه آنها این است تا زمانی‌که بیمار به وضعیت مناسبی برسد بدون یک ریال وجه، درمان بیمار را پیگیری کنند.

روزگاری فرماندهان پلیس برای کسب درآمد بیشتر به مجلس فشار آوردند که از شرکت‌های بیمه‌ای عوارض گرفته شود. تا چند سال پیش به نیروی انتظامی هم ۱۰ درصد عوارض پرداخت می‌شد اما حالا در بودجه پیش‌بینی شده که ۲۴۰ میلیارد تومان به نیروی انتظامی داده شود. موضوع این است که آن زمان به‌خاطر کسب درآمد بیشتر به‌دنبال عوارض آمدند اما اکنون که نیروی انتظامی درآمد قابل توجهی را از محل افزایش جریمه‌ها و نصب دوربین‌ها در سطح شهر به دست می‌آورد پس دیگر نیازی به این عوارض نیست.

امنیت در تردد مقوله مهمی است و اتفاقا به نظر من این پول برای نیروی انتظامی ضرورت دارد اما از بودجه دولت باید این پول پرداخت شود؛ چرا سهام‌دار شرکت من این پول را پرداخت کند؟

پس بحث اصلی شما این است که همین ۲۴۰ میلیارد تومان عوارض نیروی انتظامی که حدود ۲.۵ درصد می‌شود، باید حذف شود.

حرف من این است که رابطه منِ شرکت با دولت باید مالیات‌محور باشد. مالیات را از شرکت من بگیرید و در خزانه بریزید و بعد به نیروی انتظامی و راهنمایی و رانندگی پول بدهید. هرکس سود بیشتری به دست بیاورد، باید مالیات بیشتری بدهد، پس اگر شرکت‌های بیمه‌ای سود بیشتری به دست آوردند، مالیات بیشتری می‌دهند.

فرض را بر این می‌گیریم که عوارض پرداختی به نیروی انتظامی و کمی هم عوارض وزارت بهداشت حذف شود. دقیقا چه اتفاقی برای شرکت‌های بیمه‌ای می‌افتد و چه تأثیری روی کاهش حق بیمه‌ها می‌گذارد؟

با ۵۲ میلیارد تومان سود در سال ۹۳ بازده حقوق صاحبان سهام این شرکت ۱۲ درصد است. اگر نصف آن ۸۰ میلیارد تومان عوارض پرداختی، به این شرکت اضافه شود، بازدهی این شرکت به ۲۰ درصد می‌رسد. وقتی بازدهی بالا می‌رود، شرکت می‌تواند روی حق بیمه‌های خود هم تخفیف بدهد. ۸۰ درصد این عوارضی که ما به وزارت بهداشت و نیروی انتظامی و صندوق تأمین خسارت بدنی و شهرداری پرداخت می‌کنیم، فاقد وجاهت است؛ بنابراین دولت باید با شرکت‌ها، مالیاتی رفتار کند.

مگر عوارض پرداختی شرکت‌های بیمه‌ای به شهرداری پابرجاست؟

قبل از تصویب قانون مالیات بر ارزش افزوده، عوارض متعددی پرداخت می‌شد اما وقتی این قانون تصویب شد؛ در آن قانون پیش‌بینی شد کلیه عوارض‌های قبلی کان لم یکن است و دیگر وجود ندارد. دیگر هیچ‌کس نمی‌تواند عوارضی را از شرکت‌های بیمه‌ای و بانک‌ها بگیرد. با وجود چنین قانونی شهرداری‌ها به استناد اینکه شورای شهر آن را تصویب کرده، از فعالیت ما عوارض می‌گیرند، در صورتی که شورای شهر نمی‌تواند برای فعالیت‌های نشنال و ملی عوارض تعیین کند و صرفا می‌تواند برای فعالیت‌های محلی عوارض تعیین کند. اما وقتی کف‌گیر ته دیگ می‌خورد، دیگر به این چیزها توجهی ندارند. ابتدابه‌ساکن هم برای بیمه‌های آتش‌سوزی این عوارض گرفته می‌شد، آن‌هم به‌دلیل خدمات آتش‌نشانی که داده می‌شد ولی الان برای تمامی رشته‌ها عوارض را مصوب کردند. پس عوارض شهرداری طبق قانون تجمیع عوارض و مالیات بر ارزش‌افزوده غیرقانونی است. اگر هم این عوارض باید وجود داشته باشد، صرفا برای رشته بیمه آتش‌سوزی است. پس معضل بدتر صنعت بیمه با همین شهرداری‌هاست که زورمان هم به آنها نمی‌رسد. اینها دفاتر قانونی ما را قبول ندارند؛ می‌گوییم زور ما که به شما نمی‌رسد، بیایید توافق کنیم؛ مبلغی را به شما بدهیم، اما می‌آیند و ۱۰ برابر مبلغ واقعی تعیین می‌کنند. در کمیسیون ماده ۷۷ شهرداری رأی این را می‌گیرند و از حساب ما برداشت می‌کنند. ما هم باید برویم دنبال دیوان عدالت اداری تا پولمان را پس بگیریم. در کدام قاعده اقتصادی و در کجای دنیا سراغ دارید چنین اتفاقاتی بیفتد که سهام‌داران ۵۰ تا سود ببرند و افراد فرعی ۸۰ تا.

آیا اساسا فکر می‌کنید امید و راهکاری برای حذف این عوارض سنگین وجود دارد؛ با توجه به اینکه حالا دیگر این عوارض به بودجه سنواتی رفته و تا علی‌الابد شرکت‌های بیمه باید عوارض پرداخت کنند.

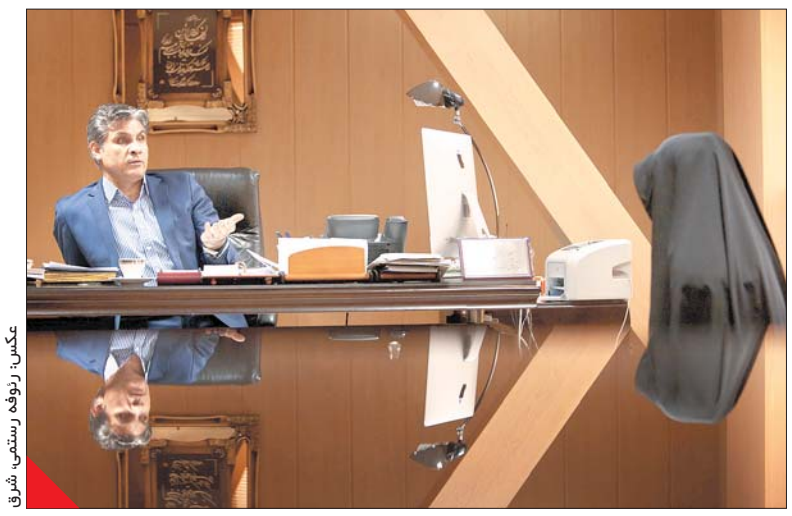
حذف عوارض بحث حکومتی است و اراده حکومتی و جمعی می‌خواهد. عوارض مصوبه مجلس است و حذف آن از ید دولت خارج است. در قانون اصلاح، تنظیم بخشی از مقررات مالی تصویب شد اما آن‌هم وحی منزل نیست چون قانون در دست مجلس است. باید این مفاهیم، شرایط صورت‌های مالی و مظلومیت این صنعت را به‌درستی به آقایان منتقل کنیم تا در جریان امور برای حذف عوارض قرار بگیرند.

با ادامه این وضعیت آینده صنعت بیمه چه خواهد شد؟

باید شرکت بیمه‌ای باشد که خسارت پرداخت کند؛ اگر این روند اصلاح نشود، شرکت‌های بیمه‌ای نخواهیم داشت که این خدمات را بدهند. شرکت‌ها یک سال تحمل می‌کنند، دو سال تحمل می‌کنند اما سال سوم سقوط خواهند کرد.

و ماجرایی همچون شکل و شمایل بیمه توسعه تکرار خواهد شد؟

بله، شک نکنید. آثار این موضوع در صورت‌های مالی این شرکت‌ها مشهود است؛ هم‌اینک روند حاشیه سود شرکت‌های بیمه به سوی بحران می‌رود. ورشکستگی که شاخ و دُم ندارد؛ وقتی تعادل نقدینگی به‌هم بخورد، ورشکستگی پدید می‌آید.



عکس: رزوفه رستمی، شرق

با تصویب قانون مالیات بر ارزش افزوده کلیه عوارض قبلی کان‌لم‌یکن شدند. با وجود چنین قانونی شهرداری‌ها به استناد اینکه شورای شهر آن را تصویب کرده، از فعالیت ما عوارض می‌گیرند، در صورتی که شورای شهر نمی‌تواند برای فعالیت‌های نشنال و ملی عوارض تعیین کند و صرفا می‌تواند برای فعالیت‌های محلی عوارض تعیین کند. اما وقتی کف‌گیر ته دیگ می‌خورد، دیگر به این چیزها توجهی ندارند

خبر

آخوندی: ۱۲۱ هزار میلیارد تومان بودجه می‌خواهیم

● **ایسنا:** در شرایطی که گمانه‌زنی‌ها برای توسعه حمل‌ونقل کشور در ایام پس از تحریم ادامه دارد و این انتظار به وجود آمده که در ماه‌های آینده تغییراتی عمده در این حوزه به وجود آید، وزیر راه برای برون‌رفت از شرایط فعلی بودجه‌ای را مطرح کرده که رسیدن به آن چندان ساده نخواهد بود. آخوندی در حاشیه سفر اخیر خود به شیراز، حل‌شدن مشکلات فعلی موجود در حمل‌ونقل عمومی و البته دست‌یافتن به اهداف درنظر گرفته‌شده برای آن را منوط به تأمین اعتباراتی کرده است که شاید در کوتاه‌مدت رسیدن به آنها ممکن نباشد. به گفته وی، توسعه و پیشرفت در صنعت ریلی ایران نیاز به سرمایه‌گذاری ۲۸ میلیارد دلاری دارد. ورود خطوط ریلی نسل جدید به ایران، افزایش دسترسی به راه‌آهن در مناطق مختلف کشور و ایجاد فرهنگ استفاده از قطار در میان مردم تنها بخشی از فعالیت‌هایی است که باید در این حوزه انجام شود و نیاز به بودجه‌ای کلان دارد. بستن قراردادی با اعتبار بیش از دو میلیارد یورو تنها برای ساخت راه‌آهن سریع‌السیر تهران - اصفهان نشان از اعتبارات بسیار زیادی دارد که تنها در حوزه زیرساخت‌ها به آن نیاز است. اگر به این بحث، موضوع تأمین ناوگان جدید ریلی را نیز اضافه کنیم اعتبارات موردنیاز فزونی می‌گیرند. در کنار ریل، اوضاع نه‌چندان مطلوب ناوگان هوایی کشور نیز با زمین‌گیری بیش از ۴۰ درصد از هواپیماهای ایرلاین‌های داخلی، باعث شده آخوندی بودجه موردنیاز در این صنعت را چیزی بیشتر از ۱۵ میلیارد دلار برآورد کند. تبدیل این ۴۳ میلیارد دلار به تومان با ارز دولتی به رقمی بیش‌تر از ۱۲۱ هزار میلیارد تومان می‌رسد و وقتی این رقم را با بودجه کمتر از ۱۰ هزار میلیارد تومانی کل وزارت راه‌وشهرسازی مقایسه کنیم این اختلاف اعتبارات بیشتر به رخ کشیده می‌شود. البته همان‌طور که پیش از این نیز مطرح شده بود آخوندی اعلام کرده برای تأمین این اعتبارات، دولت به منابع مختلفی چشم دوخته که جذب سرمایه بخش خصوصی داخلی و خارجی تنها جزئی از آن است. با وجود این امیدواری وزیر، به‌نظر می‌رسد رقم ۱۲۱ هزار میلیارد تومان حتی در صورت اقبال سرمایه‌گذاران نیز به‌راحتی به‌دست نخواهد آمد و این یعنی طرح‌های توسعه‌ای حمل‌ونقل به زمانی بسیار طولانی‌تر از چندماه و حتی چندسال نیاز دارند.