«ایران» عملکرد عباس آخوندی در ترک فعل بخش‌های مسکن و حمل و نقل را بررسی می کند

یادگاری‌های آقای مخالف

گروه اقتصادی/ سه بار استیضاح و در نهایت اجبار به استعفا، کارنامه عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی در دولت یازدهم و دوازدهم است.این کارنامه کافی است تا اوضاع بحرانی عملکرد یک وزیر در دوره مسئولیتش را به نمایش بگذارد. آخوندی، با ۳بار استیضاح در مجلس، رکورددار بیشترین تعداد استیضاح یک وزیر در تمام دولت‌ها است. سه بار استیضاح در مدت ۵ سال، از سال ۹۲ تا ۹۶، به خاطر عملکرد آخوندی برخلاف نیازهای کشور در بخش‌های مهم اقتصادی در حوزه مسکن و حمل‌ونقل است تا جایی که نارضایتی از عملکرد وزیر راه و شهرسازی، در کابینه دولت نیز خود را نشان داد و با افزایش فشارها بر او، آخوندی در سال ۹۷، مجبور به استعفا شد.

انتقادها از آخوندی زمانی بیشتر شد که ۳سال بعد از روی کارآمدن دولت یازدهم، هیچ برنامه مشخصی برای بخش مسکن ارائه نشد. این در حالی بود که آخوندی، مخالفت خود با مسکن مهر، به‌عنوان مهم‌ترین برنامه ساخت مسکن در کشور را علناً اعلام کرده بود اما برنامه جایگزینی برای ساخت و ساز نداشت. مسکن، پاشنه آشیل دولت قبل است. در دولت قبل صدور پروانه ساختمانی و ساخت مسکن به کمترین میزان و قیمت مسکن به بیشترین میزان رسید. اسناد بالادستی و قانون، تکالیف مشخصی را در بخش مسکن برعهده دولت گذاشته است اما کارنامه دولت قبل در این بخش، نشان می دهد قوانین و برنامه‌های بالادستی مسکن اجرا نشده است. در بخش حمل ونقل نیز وعده‌های دولت قبل بر زمین مانده است. از نوسازی ناوگان هوایی، ریلی و جاده‌ای تا برقی کردن برخی خطوط مهم راه‌آهن، ارتقای حمل ونقل عمومی، ساخت و تکمیل کریدورهای ترانزیتی و به سرانجام رسیدن آزادراه تهران- شمال...هیچکدام بر اساس برنامه‌های اعلام شده پیش نرفت.

■ ایده به جای عمل

آمار و ارقام ساخت مسکن، در دولت قبل آماری به شدت نزولی نسبت به سال‌ها و حتی دهه‌های قبل است.دولت روحانی با مسئولیت آخوندی به‌عنوان وزیرراه و شهرسازی، رکورددار سقوط خانه‌سازی و جهش قیمت مسکن است. در سال ۹۲ وقتی دولت یازدهم روی کار آمد، مسکن مهر در در حال اجرا بود. مسکن مهر، برنامه ساخت ۴میلیون مسکن شهری و روستایی، مهم‌ترین برنامه در حوزه ساخت مسکن در دودهه اخیر بود. بر اساس این برنامه ساخت و نوسازی ۱میلیون و ۷۰۰ هزار مسکن روستایی و احداث ۲ میلیون و ۳۰۰ هزار مسکن شهری از سال ۱۳۸۷ در دستور کار دولت وقت قرار گرفت.از مجموع ۲میلیون و ۳۰۰ هزار واحد شهری، تا سال ۹۲ و آغاز به کار دولت یازدهم، یک میلیون و ۲۰۰ هزار واحد به مردم تحویل داده شده و یک میلیون و ۱۰۰ هزار واحد با پیشرفت فیزیکی بین ۷۰ تا ۸۰ درصد باقی مانده بود. دولت یازدهم بر اساس قانون مکلف به اتمام ساخت و واگذاری مسکن‌های باقی مانده بود. اما بعد از ۸ سال، مسکن مهر همچنان باقی مانده و آمار رسمی نشان می‌دهد ۲۴۰ هزار واحد تکمیل نیست و به متقاضیان تحویل داده نشده است.بیشترین مسکن مهر در دولت قبل بعد از استعفای آخوندی و در زمان وزارت محمد اسلامی، تکمیل شد چون آخوندی معتقد بود مسکن مهر «طرح مزخرفی» است. با اینکه دولت اعلام کرده بود که متعهد به اتمام مسکن مهر است اما وزیرراه و شهرسازی اعتقادی به آن نداشت و این ناهماهنگی‌ها در کابینه بیشترین ضربه را به مردم و بخصوص اقشار ضعیف جامعه وارد کرد که چشم انتظار تحویل مسکن مهر خود بودند. اظهارات متولی بخش مسکن در دولت قبل، عملاً مسکن مهر را از اولویت‌های دولت خارج کرد.اقدامات دولت قبل در تکمیل مسکن مهر نشان می‌دهد نگاه سیاسی به برنامه‌ای اقتصادی، مسکن مهر را از اولویت ساخت و ساز عقب راند و تکمیل مسکن مهر بر دوش دولت سیزدهم افتاد.کم کاری وزیر در بخش مسکن، حتی انتقاد رئیس دولت را نیز در پی داشت.رئیس جمهور وقت در تیرماه سال ۹۹ به عقب‌ماندگی دولتش در بخش مسکن اعتراف کرد و گفت: «در دولت یازدهم در ساخت مسکن دچار عقب‌ماندگی شدیم». روحانی «بخشی از مشکل» را ناشی از «مدیریت دولت خودش» دانست. آخوندی با انتقاد از مسکن مهر، نوسازی بافت‌های فرسوده و ساخت و ساز در این بافت‌ها را به‌عنوان برنامه دولت در بخش مسکن اعلام کرد. اما آمارها گویای آن است که در این برنامه هم موفقیتی حاصل نشده است و در حالی که قرار بود سالی ۱۰۰هزار مسکن فرسوده نوسازی شود، در دولت قبل سالانه به‌طور متوسط ۱۰ تا ۱۵هزار مسکن در بافت فرسوده ساخته شده است. از سال ۹۲ تا ۱۴۰۰ فقط ۱۱۰ هزار بافت فرسوده نوسازی شدند. آمار مربوط به سرشماری سال ۹۵ نشان می‌دهد که جمعیت ساکن در سکونتگاه‌های غیررسمی که تا سال ۸۲، ۴.۵ میلیون نفر بود به حدود ۱۲ میلیون نفر رسیده که شامل ۳ میلیون و ۲۰۰ هزار خانوار است. یعنی از سال ۸۲ تا ۹۵ جمعیت ساکن در سکونتگاه‌های غیررسمی ۲.۶ برابر شده بود. به این ترتیب نه مسکن مهری ساخته شد و نه مسکن‌های فرسوده نوسازی شدند تا میزان ساخت مسکن در ۸ سال به کمترین حد برسد. کاهش ساخت و عرضه مسکن در سال‌های اخیر منجر به جهش بی‌سابقه قیمت مسکن شده است.

مقایسه صدور پروانه ساختمانی در شهر تهران در بهار سال ۹۲ نسبت به بهار امسال کاهش ۸۰ درصدی و مقایسه صدور پروانه ساختمانی در بهار سال ۹۲ نسبت به بهار امسال در کل کشور، کاهش ۳۲ درصدی صدور پروانه ساختمانی را نشان می‌دهد. کاهش صدور پروانه ساختمانی، منجر به افت ساخت و عرضه مسکن شده است. میانگین ساخت مسکن در ۸ سال گذشته به‌طور متوسط ۳۵۰هزار واحد در سال است درحالی که این عدد در ۸ سال پیش از آن به‌طور متوسط ۷۰۰ هزار واحد در سال است.

بررسی ساخت مسکن و قیمت آن همچنین قیمت اجاره بهای مسکن نشان می دهد ۸ سال دولت روحانی بدترین وضعیت را برای بازار مسکن رقم زده است و در دولت قبل قیمت مسکن بیش از ۸ برابر شده است. قیمت مسکن در مرداد سال ۹۲ در شهر تهران معادل ۳میلیون و ۸۰۰هزار تومان بود که در مرداد ۱۴۰۰ معادل ۳۰میلیون و ۹۰۰هزارتومان بود یعنی در ۸ سال، قیمت مسکن در شهر تهران بیش از ۷۰۰درصد افزایش یافت.

براساس آمارهای بانک مرکزی و مرکز آمار ایران، نرخ تورم سالانه اجاره‌بهای مسکن در نیمه اول سال ۱۴۰۰ به رقم۶۳.۷ درصد رسیده که بالاترین و شدیدترین جهش نرخ تورم اجاره‌بهای مسکن از سال ۱۳۶۲ تاکنون است.

■ قوانین برزمین مانده

علاوه بر ترک فعل در ساخت و ساز، در اجرای سایر قوانین در حوزه مسکن نیز دولت قبل تعلل کرده است. قانون مالیات بر خانه‌های خالی، سال ۱۳۹۴ به تصویب رسید و در آن زمان مقرر شد وزارت راه و شهرسازی در زمان شش ماه به تشکیل سامانه ملی املاک و اسکان به‌عنوان پایگاه اطلاعاتی اخذ این پایه مالیاتی اقدام کند. با وجود تکلیف قانونی مجلس به دولت و وزارت تحت امر آخوندی برای تشکیل سامانه مالیات بر خانه‌های خالی در سال ۹۴، آخوندی هیچ اقدامی در این حوزه انجام نداد. وزارتخانه تحت وزارت آخوندی با ترک فعل قانونی سامانه ملی املاک و اسکان را ایجاد نکرد، این سامانه بعد از ۳ سال و در زمان وزارت محمد اسلامی راه‌اندازی شد اما تأخیر در راه‌اندازی آن، دریافت مالیات از خانه‌های خالی را مسکوت گذاشت، قانونی که به اعتقاد کارشناسان اقتصادی راهکار اصلی برای عرضه واحدهای خالی و کنترل سوداگری و سودجویی در بازار مسکن است. هدف از تصویب قانون مالیات خانه‌های خالی، کنترل قیمت مسکن و اجاره بها بود، اما دولت قبل این قانون را اجرا نکرد تا در کنارعوامل دیگر، اجرانشدن این قانون هم دلیل دیگری بر افزایش قیمت مسکن و اجاره بها باشد. ترک تکالیف قانونی در حوزه مسکن، پیامدهای زیانباری بر پیکره جامعه و خانوار وارد کرده است. آثار منفی عملکرد دولت قبل در حوزه مسکن، تا سال‌ها ادامه دارد و فقیرتر شدن خانوار به خاطر افزایش هزینه مسکن در سبد هزینه‌ای مهم‌ترین نتیجه عملکرد آخوندی در ۶سال دوران وزارت او است. براساس آمار، در سال ۹۰ حدود ۲۶ درصد خانوار کشور اجاره‌نشین بودند اما تا پایان سال ۹۹ تعداد خانوار مستأجر به بیش از ۳۸درصد رسیده است.

اطلاعات مراکز آماری نشان می‌دهد بیشترین رشد اجاره‌نشینی مربوط به دولت یازدهم و دوازدهم است. در سال ۹۵، بر اساس سرشماری نفوس و مسکن، از ۲۳ میلیون و ۵۸۰ هزار خانوار ۳۰.۷درصد خانوارها اجاره‌نشین بودند.

ساخت مسکن برای اقشار ضعیف، ساخت مسکن به منظور عرضه به بازار اجاره، پرداخت وام مسکن به متقاضیان خانه اولی، برنامه‌هایی بود که در دولت قبل براجرای آن تأکید می شد اما هیچکدام از آنها به سرانجام نرسید. پرداخت وام به خانه اولی‌ها تحت تأثیر جهش‌های قیمت مسکن، عملاً به برنامه‌ای ناکارآمد تبدیل شد به طوری که سرمایه‌گذاری در صندوق‌های پس‌انداز وام خانه‌اولی‌ها به صفر نزدیک شد و این برنامه بعد از ۳سال اجرا، متوقف شد. به این ترتیب بخش مسکن که پیشران اقتصاد و اشتغال محسوب می شود، عملاً به بخشی بی‌تأثیر و حتی مخرب بر اقتصاد تبدیل شد. کاهش ساخت مسکن در ۸سال، بنگاه‌های مرتبط با این بخش را به رکود کشاند و بیکاری را افزایش داد.

گزارش رسمی وزارت رفاه که شهریور ماه امسال منتشر شد نشان می‌دهد ۴۵ درصد از خانوارهای شهری، از مسکن مقرون به صرفه محروم هستند و سهم هزینه مسکن در سبد هزینه خانوارهای ایرانی در سال ۹۹ به ۴۲ درصد رسید؛ به این ترتیب به خاطر عملکرد ضعیف دولت قبل در بخش مسکن، بیشترین هزینه خانوار برای مسکن و اجاره بها صرف می‌شود و از طرف دیگر این موضوع زمان دسترسی به مسکن را افزایش می‌دهد. عبدالجلال ایری، سخنگوی کمیسیون عمران مجلس اظهار کرده که «دوره انتظار برای خرید یک واحد ۷۵ متری آپارتمان در تهران برای دهک اول ۱۷۸ سال، برای دهک‌های دوم ۱۰۹ سال و برای دهک سوم ۷۹ سال است.» به گفته این نماینده مجلس، این آمار، از طرف وزارت راه و شهرسازی در جلسه کمیسیون عمران اعلام شده است. رشد قیمت مسکن چنان بوده که حتی مدت‌زمان انتظار برای خانه‌دار شدن دهک‌های درآمدی بالا هم افزایش قابل توجه داشته است. بر اساس گفته این نماینده مجلس دوره انتظار خرید مسکن برای دهک اول هم به ۲۵ سال رسیده است.

■ انفعال در حوزه حمل ونقل

بیشترین انتقادات به آخوندی، مربوط به ترک فعل او در بخش مسکن است. اما در حمل‌ونقل هم اقدامات وزیر بر اساس برنامه پیش نرفت وعملکرد او در این حوزه هم مورد نقد است. در سال ۹۶ و هنگام ارائه برنامه برای تصدی دور دوم وزارت راه و شهرسازی، آخوندی مهم‌ترین برنامه خود در حوزه حمل‌ونقل را خرید و ورود هواپیماهای نو از ایرباس و ATR و عقد قرارداد با شرکت بوئینگ برای خرید جمعاً ۲۰۰ فروند هواپیما با ارزش تقریبی ۳۳ میلیارد دلار اعلام کرد. قرارداد خرید این هواپیماها بعد از توافق برجام با ۳ شرکت بسته شد و خرید ۱۰۰ ایرباس، ۸۰ بوئینگ و ۲۰ ای تی آر در دستور کار بود که تنها ۳ایرباس و ۱۳ فروند ای تی آر وارد شد. جزئیات خرید این هواپیماها منتشر نشده است. این قرارداد در پی رفع تحریم‌ها و با صدور مجوز اوفک (اداره کنترل دارایی‌های خارجی وزارت خزانه‌داری امریکا) وارد شده بود. مجوز خرید تا پایان ۲۰۲۰ اعتبار داشت اما با خروج امریکا از توافق برجام، این مجوزها در سال ۲۰۱۸ لغو شدند و عملاً ۳ شرکت، هواپیمای دیگری تحویل ایران ندادند.

■ زمینگیری برجامی‌ها

نوسازی ناوگان هوایی با توجه به فرسودگی بالای هواپیماهای کشور، از ضروریات رونق صنعت هوایی است، اما موضوع مهم چگونگی نوسازی است. سؤالی که مطرح می‌شود این است که نوسازی تعداد بیشتری هواپیما ضروری بود یا اینکه قرارداد خرید ۲۰۰ هواپیمای نو را ببندیم درحالی که شرکت‌ها تعهدی برای تحویل آن نداشته باشند؟ بعد از خروج امریکا از برجام ۳ شرکت طرف قرارداد به‌راحتی از تعهدات خود چشم‌پوشی کردند. در زمان امضای قرارداد خرید هواپیما، در سال ۹۴، متولیان خرید اعلام کردند که قرارداد خرید به‌صورت نقدی نیست و این خرید از محل فاینانس تأمین می‌شود و اقساط فاینانس هم از طریق پول بلیت هواپیما پرداخت می‌شود. اما یک سال بعد از قرارداد مشخص شد که خرید هواپیما با پول نقد و برداشت ۳۳۰ میلیون دلار از صندوق توسعه ملی بود. کارشناسان صنعت هوایی معتقدند وقتی هزینه خرید هواپیماها نقدی پرداخت شده باید پول کمتری بابت هر خرید می‌پرداختیم. اما ما هواپیما را نقدی و با قیمت بالا خریدیم درحالی که در دنیا این نوع خرید مرسوم نیست و خرید هواپیما به‌صورت اقساطی است.

مسأله دیگر در قرارداد خرید هواپیما در زمان برجام، مسئولیت سازنده‌ها برای تأمین قطعات در سال‌های بعد است. زمینگیر شدن هواپیماهای ای‌تی‌آر به‌خاطر مشکل قطعه نشان می‌دهد حتی شرکت‌های سازنده به این موضوع پایبند نبوده‌اند و اکنون برای تأمین قطعه برای هواپیماهای تحویل داده شده خود را ملزم نمی‌دانند. از ۱۳هواپیمای ای تی آر ۸فروند به‌خاطر نیاز به قطعه فعلاً زمینگیر است. هزینه هنگفتی از ذخایر ارزی و از صندوق توسعه ملی برای خرید هواپیما با قصد نوسازی ناوگان پرداخت شده است اما نتیجه آن هدف را تأمین نکرده است. از ۲۰۰ هواپیما که قرار بود به ایران تحویل داده شود فقط ۱۶هواپیما تحویل ایران شده است و شرکت‌های سازنده از تأمین قطعات این تعداد کم هم به بهانه تحریم خودداری می‌کنند. نوسازی ناوگان هوایی فقط به خرید چند هواپیما ختم شد و در دولت قبل اقدام عملی و اساسی دیگری برای نوسازی ناوگان هوایی انجام نگرفت.

در زمان وزارت آخوندی، در فاصله ۳سال، حادثه هواپیمای ایران ۱۴۰ در مرداد سال ۹۳ و سقوط هواپیمای ای تی آر در نزدیکی یاسوج در بهمن ۹۶، رخ داد که این حوادث تلخ با این فاصله زمانی کم، ضعف مدیریت در صنعت هوایی را در آن سال‌ها نشان می‌دهد. قطار تبریز-مشهد و فوت ۴۵نفر از مسافران این قطار، اتفاق تلخ دیگری بود که در سال ۹۵ و در زمان وزارت آخوندی به وقوع پیوست. حادثه ریلی با این تعداد کشته در کشور به ندرت اتفاق می‌افتد اما موضوعی که بیش از حادثه موجب رنجش بازماندگان و مردم شد این بود که وزیر راه به‌عنوان متولی و مسئول، به جای ابراز همدردی، گفته بود «همه مسافران تحت پوشش بیمه‌اند و از این نظر جای هیچ نگرانی نیست.» آن زمان این سخنان وزیر راه، احساسات مرم را به‌شدت جریحه دار کرد و مردم خواستار استعفای آخوندی شدند ولی بعد از حادثه هواپیمای ایران ۱۴۰ و قطار تبریز-مشهد، آخوندی برای اینکه مسئولیتی را متوجه خود نداند رئیس وقت سازمان هواپیمایی کشوری و مدیرعامل راه‌آهن را مجبور به کناره‌گیری و استعفا کرد تا در افکارعمومی خود را مبرا کند.

■ قطار برقی خاطره شد

برقی شدن برخی خطوط پرتردد ریلی، وعده‌ای بود که در ابتدای دولت یازدهم، به‌صورت مکرر به مردم داده می‌شد. در آذرماه سال ۹۶، آخوندی از نهایی شدن قرارداد برقی شدن قطار تهران-مشهد خبر داد. در این روز آخوندی اعلام کرد، «توانستیم پس از پیگیری‌های طولانی مدت پروژه برقی‌سازی خط آهن تهران-مشهد را از نظر تأمین منابع مالی لازم نهایی کنیم. ایران توانست سهم ۷.۵ درصدی خود را برای برقی‌سازی این خط آهن تأمین کند و پس از آن بانک صنعت و معدن ال سی لازم برای طرف چینی را باز کرد تا کار برقی‌سازی این پروژه رسماً آغاز شود.» با اینکه وزیر وقت راه و شهرسازی از آغاز رسمی پروژه برقی کردن قطار تهران-مشهد خبر داد اما این پروژه هیچگاه آغاز نشد. قبل از آن نیز در چهارمین نمایشگاه حمل‌ونقل در سال ۹۵، آخوندی اظهار کرده بود که «تا چهار سال آینده شاهد راه‌اندازی قطار سریع‌السیر تهران - قم -اصفهان با سرعت ۲۵۰ کیلومتر در ساعت خواهیم بود...» این پروژه نیز مانند قطار برقی تهران-مشهد به سرانجام نرسید. آخوندی علت اجرا نشدن پروژه‌های زیرساختی در زمان وزارت خود را تحریم و مشکلات فاینانس اعلام کرده است اما برخی متولیان بخش ریلی می‌گویند در حالی که با تکیه بر توان داخلی می‌توانستیم راه‌آهن برقی در دو مسیر تهران-مشهد و تهران-اصفهان را راه‌اندازی کنیم وزیر و مسئولان وقت، پروژه‌ها را بی‌دلیل بزرگ نشان می‌دادند، اما در شرایطی که در جنگ اقتصادی به‌سر می‌بریم نباید منتظر فاینانس برای پروژه‌ها بمانیم و این تفکر، ضد اقتصاد مقاومتی است.

■ قطارهای حومه‌ای

اتصال شهرهای حومه‌ای به شهرهای مادر از طریق ریل، یکی از برنامه‌های آخوندی بود که بارها بر آن تأکید کرده بود. اتصال پرند و پردیس و فرودگاه امام به شبکه ریلی سه پروژه‌ای بود که در دوران وزارت آخوندی به‌صورت مداوم از اجرای آن صحبت می‌شد اما بعد از ۸ سال، هیچکدام از این ۳ منطقه به ریل متصل نشدند. این درحالی است که اهمیت اتصال شهرهای حومه‌ای به ریل بر کسی پوشیده نیست. مهم‌ترین پیامد این اقدام سرریز جمعیت از کلانشهری مانند تهران به شهرهای جدید اطراف است. دسترسی آسان و سریع به حمل‌ونقل مردم را به سکونت در شهرهای جدید ترغیب می‌کند. این برنامه با کاهش جمعیت کلانشهرها، حتی موجب افزایش امنیت ملی، کاهش مصرف سوخت، کاهش هزینه حمل‌ونقل مردم ساکن در شهرهای کوچک، کاهش مخاطرات زیست محیطی و موجب بسیاری مزیت‌های دیگراست که دولت قبل بر خلاف تأکید برنامه ششم بر توسعه حمل‌ونقل ریلی اجرا نشد.

■ کاهش درآمد ترانزیتی

عملکرد ترانزیتی کشور نیز در دولت قبل اهداف را تأمین نکرده است. در بخش‌های ریلی و جاده‌ای در ۸ سال اخیر در بهترین حالت، ترانزیت تنها یک‌بار به مرز ۱۳ میلیون تن رسیده است که با ظرفیت‌های بالقوه کشور فاصله‌ای چشمگیر دارد. تقریباً عمده این میزان بار هم سهم بخش جاده‌ای کشور بوده و بخش ریلی سهم چندانی در عملکرد ترانزیتی نداشته است. کشور در چند سال گذشته، با روند نزولی میزان ترانزیت روبه‌رو بوده به‌طوری‌که میزان افت در دو سال گذشته شدیدتر شده و بیش از ۵۰ درصد کاهش یافته است. این در حالی است در دولت دوازدهم اصلی‌ترین برنامه‌های اعلام شده از سوی آخوندی به «افزایش سهم ترانزیت ایران در سیستم حمل‌ونقل منطقه، بهبود فرایند جابه‌جایی بین مرزی در حوزه بار و گردشگری، تشویق برقراری خطوط دریایی، هوایی، زمینی و ریلی در حوزه ایران و جهان اسلام، تکمیل زیرساخت‌ها و افزایش طول خطوط اصلی ریلی، نوسازی و تکمیل سامانه‌های ارتباطی، تجهیز و توسعه امکانات بنادر، اجرای طرح جامع پارک‌های لجستیکی، ارتقای رویکرد بازرگانی بخش خصوصی از طریق واگذاری مدیریت بنادر با آنها، جلب سرمایه گسترده ملی و بین‌المللی در فرودگاه امام و هفت فرودگاه دیگر» بود. اما کاهش ترانزیت کشور نشان می‌دهد این برنامه‌ها اجرا و محقق نشده است.

آخوندی بر توسعه فرودگاه امام خمینی(ره) و تبدیل آن به هاب لجستیکی در مرکز کشور تأکید کرده بود. در زمان وزارت او بارها خبر راه‌اندازی ترمینال سلام این فرودگاه و افزایش جابه‌جایی از فرودگاه امام اعلام شد. احداث ترمینال سلام به‌عنوان یکی از ترمینال‌های مسافری و زیارتی فرودگاه امام از مجموعه شهر فرودگاهی امام خمینی(ره) از ابتدای سال ۹۴ کلید خورد. خرداد ماه سال ۹۴ آخوندی در بازدید از فرودگاه امام از آغاز عملیات اجرایی ترمینال سلام و تکمیل آن تا سال ۹۵ خبر داد اما در زمان وزارت او این ترمینال مهم نه تنها به بهره‌برداری نرسید بلکه تکمیل هم نشد. قرار بود با تکمیل ترمینال سلام ظرفیت جابه‌جایی مسافر از فرودگاه امام ۸۰درصد افزایش یابد و پروازهای حج، اربعین، عتبات و... از این ترمینال باشد و حتی با جذب مسافران زیارتی از کشورهای منطقه، از این ترمینال مسافران به عراق منتقل شوند ولی زیرساخت‌های این ترمینال در دولت قبل آماده نشده طوری که اربعین امسال مسئولان فرودگاه اعلام کردند پروازهای اربعین به‌دلیل نبود امکانات از ترمینال سلام انجام نمی‌شود و بعد از صدها میلیارد تومان هزینه، ترمینال سلام همچنان بسته و بدون پرواز است.

در بخش‌های جاده‌ای و بندری نیز اقدامات مطابق با برنامه نیست. در بخش جاده‌ای، نوسازی ناوگان و احداث راه‌های جدید و راه‌های روستایی در برنامه دولت قبل آمده بود. نوسازی ناوگان عملاً انجام نشد و آمار بالای حوادث جاده‌ای در سال‌های اخیر، گویای وضعیت جاده‌ای و ناوگان است. آخوندی تحریم را مانع تحقق اهداف و برنامه‌های خود در زمان وزارتش عنوان کرده است با اینکه حداقل دو سال از ۶سال وزارت آخوندی در زمان توافق برجام گذشت اما هیچکدام از قراردادهایی که در آن زمان منعقد شد به سرانجام مشخصی نرسید. در این میان سرمایه ملی کشور در پای طرح‌هایی ریخته شده که نتیجه آن مشخص نیست. به نظر می‌رسد وزیر راه و شهرسازی دولت قبل در مورد عملکردش به‌ویژه در بخش مسکن، بدهکار پاسخگویی به مردم است. وزیری که بیشتر به ایده‌پردازی مشغول بود و عملکرد او تحت تأثیر ایده‌پردازی‌های به دور از واقعیت و برنامه ارائه شده بود. سرانجام در مهرماه سال ۹۷، بعد از اینکه انتقادات از وزیر راه و شهرسازی بیشتر شده بود و حتی رئیس دولت نیز علناً در بخش مسکن به‌ویژه برنامه نوسازی بافت‌های فرسوده، از عملکرد وزیر انتقاد کرده بود، آخوندی مجبور به استعفا شد و استعفای او بلافاصله مورد پذیرش رئیس‌جمهور وقت قرار گرفت.

نگاه

■ ۸سال دولت روحانی بدترین وضعیت را برای بازار مسکن رقم زده و در دولت قبل قیمت مسکن بیش از ۸ برابر شده است. قیمت مسکن در مرداد سال ۹۲ در شهر تهران معادل ۳میلیون و ۸۰۰هزار تومان بود که در مرداد ۱۴۰۰ معادل ۳۰میلیون و ۹۰۰هزارتومان بود یعنی در ۸ سال قیمت مسکن در شهر تهران بیش از ۷۰۰درصد افزایش یافت

■ آثار منفی عملکرد دولت قبل در حوزه مسکن، تا سال‌ها ادامه دارد و فقیرتر شدن خانوار به‌خاطر افزایش هزینه مسکن در سبد هزینه‌ای، مهم‌ترین نتیجه عملکرد آخوندی در ۶سال دوران وزارت او است، در سال ۹۰ حدود ۲۶ درصد خانوار کشور اجاره‌نشین بودند اما تا پایان سال ۹۹ تعداد خانوار مستأجر به بیش از ۳۸ درصد رسیده است

■ هزینه هنگفتی از ذخایر ارزی و صندوق توسعه ملی برای خرید هواپیما با قصد نوسازی ناوگان پرداخت شد، اما نتیجه آن هدف را تأمین نکرده است، از ۲۰۰ هواپیما که قرار بود به ایران تحویل داده شود فقط ۱۶هواپیما تحویل ایران شد و شرکت‌های سازنده از تأمین قطعات این تعداد کم هم به بهانه تحریم خودداری می کنند

عملکرد عباس آخوندی در حوزه مسکن در دولت یازدهم و دوازدهم

موضوع	برنامه ارائه شده و قیمت‌ها در ابتدای دولت	عملکرد
ساخت مسکن	برنامه ساخت سالانه یک میلیون مسکن	ساخت و سازمسکن ۳۵۰ تا ۴۰۰هزار واحد در سال
صدور پروانه ساختمانی	برنامه صدور مجوز ساخت بطور متوسط برای ۶۰۰ هزار واحد در سال	صدور پروانه برای ۳۰۰هزار واحد در سال
قیمت یک متر آپارتمان	متوسط قیمت یک متر آپارتمان در تهران در سال ۹۲ معادل ۳.۸ میلیون تومان	متوسط قیمت یک متر آپارتمان در تهران در سال ۹۷ معادل ۱۱ میلیون تومان
اجاره‌نشینی	تعداد خانوار مستاجر در سال ۹۲معال ۲۶درصد کل خانوار کشور بود	تعداد خانوار مستاجر در سال ۹۷ معادل ۳۲درصد کل خانوار بود
نوسازی بافت فرسوده	برنامه نوسازی سالانه ۱۰۰ هزار مسکن فرسوده	نوسازی سالانه ۱۰ تا ۱۵هزار مسکن فرسوده