در سهمیه تاکسی‌های اینترنتی تجدیدنظر شود

موسی شهبازی غیاثی، کارشناس اقتصادی در خصوص سهمیه‌بندی بنزین گفت: این طرح تصمیمی است که سران قوا گرفته‌اند بنابراین باید حفظ شود و از آن مراقبت‌های ویژه‌ای صورت گیرد. دولت باید هر چه سریع‌تر بخشی از درآمدهای حاصل از اجرای این طرح را در قالب افزایش یارانه نقدی به مردم اعطا کند و با توجه به این که دولت جمع‌بندی درستی از مشمولین و حذف‌شده‌ها ندارد، باید به ۶۰میلیون یارانه‌بگیر این یارانه را واریز کند. این کارشناس اذعان داشت: باید در سهمیه ارائه‌شده به تاکسی‌های اینترنتی تجدیدنظر شود و سهمیه آنها افزایش یابد چون در دو سال گذشته بخشی عظیمی از جوانان و نیروی کار موجود در جامعه به دنبال بیکاری به این شغل گرایش پیدا کرده‌اند. وی با بیان این که طبیعتاً می‌توان با یکسری تعدیل‌ها و اصلاحات این طرح را به بهترین نحو اجرا کرد، اذعان کرد: البته این امر عقب‌نشینی نیست و باید به قیمت سقف که همان ۳۰۰۰ تومان است کاری نداشته باشیم و در عوض سایر ابزارهای مکمل این طرح را نیز فعال کرد.

مصوبه افزایش نرخ بنزین چگونه می‌تواند تبدیل به قانون بهتری شود؟

۱۰ پیشنهاد تکمیلی برای اصلاح قیمت بنزین

امین محمودی
محمدحسین علی‌اکبری
گروه اقتصاد

دولت جمعه گذشته بدون زمینه‌سازی و اعلام قبلی اعلام کرد قصد دارد سهمیه‌بندی را بازگردانده، نرخ بنزین را افزایش دهد و منابع حاصل از افزایش قیمت را بین ۱۸ میلیون خانوار تقسیم کند. علی‌رغم آن‌که نمایندگان مجلس می‌گویند دولت به مجوز قانونی جدیدی برای انجام این کار نیاز نداشته، دولت برای اجرای این طرح به مصوبه شورای هماهنگی اقتصادی سران قوا استناد کرده است.

دلایل اجرای این تصمیم از سوی مقامات دولت، مبارزه با قاچاق سوخت، هدفمندتر شدن یارانه‌ها، حمایت از معیشت ۱۸ میلیون خانوار و جلوگیری از افزایش بی‌رویه مصرف بنزین اعلام شده است. با این حال کارشناسان معتقدند برای تحقق اهداف مدیریت مصرف سوخت، باید در کنار افزایش قیمت، راهکارهای غیرقیمتی هم مدنظر قرار گیرد و صرف گران کردن بنزین، موجب تحقق اهداف دولت نخواهد شد. از سوی دیگر پرداخت کمك معیشتی به خانوارها و جلوگیری از گران‌فروشی و افزایش قیمت کالا از جمله وعده‌های دولت برای جلوگیری از فشار تورمی افزایش قیمت بنزین است.

به دنبال افزایش قیمت بنزین مسؤولان مختلف با ارائه طرح‌های دولت در راستای حمایت از اقشار کم‌درآمد از محل درآمد حاصل از افزایش قیمت بنزین قول دادند با هرگونه افزایش قیمت ناشی از اثر افزایش قیمت بنزین جلوگیری و برخورد شود و به این ترتیب پیش‌بینی می‌شود نه‌تنها قشر کم‌درآمد جامعه مشمول دریافت یارانه شود بلکه با مدیریت و کنترل قیمت‌ها با کمك مسؤولان وزارت صنعت و سایر سازمان‌ها و نهادهای مربوطه از هر نوع افزایش قیمت کالا هم جلوگیری شود و اجرای این طرح به سرانجام مورد انتظار دولت برسد.

تکرار یک سناریوی بدون تغییر پس از ۹ سال

احسان خاندوزی، عضو هیات علمی دانشگاه علامه طباطبایی تصریح کرد: هر کارشناسی که با تأثیر قیمت بر رفتار تولیدکننده و مصرف‌کننده آشنایی داشته باشد قطعاً می‌داند که قیمت نسبی حامل‌های انرژی در اقتصاد ایران کاهش چشمگیری داشته و پیامدهای آن هم در انحراف تخصیص منابع کشور واضح و آشکار است.

وی افزود: مهم‌تر از اینکه نیازمند افزایش قیمت حامل‌های انرژی در ایران هستیم، سازوکار قیمت‌گذاری در کشور دچار مشکل است. تا زمانی هم که این سازوکار اصلاح نشود نمی‌توانیم درباره قیمت نظر دهیم و هرگونه اظهارنظری در این زمینه منحرف کردن اذهان کارشناسی و آدرس غلط دادن است.

خاندوزی معتقد است در تصمیم پنجشنبه‌شب دولت شاهد تکرار سناریوی قیمتی و توزیعی سال ۸۹ بودیم که بنزین ۲۰۰ درصد گران شود و منابع آن به ۷۵ درصد جمعیت کشور به صورت یکسان برسد.

این استاد دانشگاه با بیان اینکه تجربه ۹ ساله هدفمندی یارانه‌ها کافی بود تا اشتباهات گذشته را تکرار نکنیم تاکید کرد: نباید قیمت‌گذاری را به ملاحظات غیر کارشناسی، سلیقه‌ای و سیاسی دولت و مجلس سپرد. در همه اقتصادهای پیشرفته مجامع کارشناسی درباره این موضوعات نظر می‌دهند و دولت و مجلس نمی‌توانند یک‌شبه نرخ حامل‌های انرژی را تغییر دهند.

عضو هیات علمی دانشگاه علامه طباطبایی به روند قیمت‌گذاری در کشورهای پیشرفته اشاره کرد و افزود: در کشورهای توسعه‌یافته سازمان‌های رگلاتوری اقدام به کار کارشناسی می‌کنند و در طول سال با پایش و رصد قیمت کالاها تأثیر افزایش و کاهش نرخ یک کالا را بررسی می‌کنند.

خاندوزی با بیان اینکه طرح‌های مناسب دیگری برای اجرای سناریوی افزایش قیمت بنزین توسط کارشناسان مطرح‌شده بود، گفت: کارشناسان و اقتصاددانان زیادی طرح‌های مختلفی برای اجرای سناریوی افزایش قیمت بنزین به دولت تحویل دادند اما متاسفانه دولت بدون هیچ اصلاح و پیشرفتی طرح سال ۸۹ را تکرار کرد.

وی تصریح کرد: تابستان سال ۹۷ به همراه چند اقتصاددان نزد آقای جهانگیری معاون اول رئیس‌جمهور رفتیم و طرحی را برای افزایش قیمت بنزین ارائه کردیم که مورد توجه دولت قرار نگرفت. در این طرح عادلانه به هر نفر دارای کد ملی بنزین تعلق می‌گرفت و اساساً در یک دوره گذار، قیمت‌گذاری بنزین را از دست مجلس و دولت خارج می‌کرد و به سمت بازار متشکل انرژی می‌برد.

استاد دانشگاه علامه طباطبایی با تاکید بر اینکه مخالفت با طرح‌های مربوط به بنزین به دلیل جهت‌گیری‌های سیاسی بود ادامه داد: وقتی زمان مناسبی برای اجرای سیاست‌ها در نظر نمی‌گیریم نباید منتظر نتیجه خوب باشیم. احمدی‌نژاد زمانی افزایش قیمت بنزین را کلید زد که در ماه‌های ابتدایی دولت دوم خودش قرار داشت و از سرمایه اجتماعی بالایی برخوردار بود. همچنین نرخ تورم نقطه به نقطه در پایین‌ترین حد خود قرار داشت و چشم‌انداز درآمدی دولت بسیار مثبت بود اما متاسفانه دولت فعلی این الگو را بدون تغییر انجام داد.

به گفته خاندوزی، افزایش قیمت بنزین در شرایطی اجرا شد که سرمایه اجتماعی دولت وضعیت خوبی نداشت و بهترین زمان اجرای آن سال ۹۶ پس از انتخابات دوازدهم بود. همچنین شوک تورمی که در سال ۹۷ و بهار سال ۹۸ رخ داد شرایط اقتصادی کشور را به بدترین وضعیت در طول سال‌های پس از جنگ تحمیلی تبدیل کرد.

به هر حال با توجه به اینکه افزایش نرخ بنزین در دستور کار سه قوه قرار گرفته باید کمک کرد تا حد ممکن هزینه اجرایی و پیاده‌سازی این سیاست‌ها به حداقل برسد.

افزایش مصرف سوخت نباید منجر به افزایش سایر کالاها شود

حسن خوشپور، کارشناس بودجه در خصوص افزایش قیمت و سهمیه‌بندی بنزین که به تصویب سران قوا رسیده و به حالت اجرا درآمده است، گفت: دولت باید از درآمدهای حاصل از افزایش قیمت بنزین به نحو درستی استفاده کند. از طرف دیگر افزایش قیمت سوخت نباید روی قیمت کالاهای دیگر اثر زیادی داشته باشد که به معیشت مردم لطمه بخورد و یارانه‌ها باید به صورت هدفمند پرداخت شود و جو روانی بر آن حاکم نباشد، به همین دلیل لازم است نهادهای نظارتی توجه ویژه‌ای به این امر داشته باشند.

این کارشناس مسائل اقتصادی تصریح کرد: روی قیمت بنزین کارشناسی زیادی صورت گرفته است به طوری که می‌توان به طور زیادی از حجم قاچاق به کشورهای همسایه کاست ولی آن چیزی که باید به آن توجه ویژه‌ای داشت معیشت مردم است که باید در اولویت دولتمردان قرار گیرد.

قیمت بنزین هنوز قابل تغییر است

محمدرضا جهان‌بیگلری، کارشناس اقتصادی درباره اصلاح قیمت حامل‌های انرژی به خبرنگار ما گفت: اصلاح قیمت کالایی مانند بنزین زمانی باید اتفاق بیفتد که کشور در رکود اقتصادی نباشد و درآمد مردم نسبت به هزینه افزایش یابد اما دولت اصرار دارد که این کالا را به نرخ فوب خلیج فارس نزدیک کند.

وی افزود: بنزین در داخل کشور با مواد اولیه داخلی، هزینه کارگر داخلی، برق و گاز و منابع دیگر تولید شده اما دولت قصد دارد این کالا را به نرخ صادراتی به مردم خودمان عرضه کند که این اقدام در کشورهای توسعه‌یافته هم انجام نمی‌شود. در کشور آلمان که نفت در اختیار ندارد برای مردمشان یارانه بنزین پرداخت می‌کنند.

جهان بیگلری با بیان اینکه اصلاح مصرف بنزین باید اتفاق بیفتد تاکید کرد: در اینکه مصرف بی‌رویه بنزین داریم و باید به مصرف نرمال جهانی برسیم شکی نیست اما روشی که دولت اجرا کرده باعث شوک در اقتصاد کشور شده که افزایش هزار تومانی نرخ دلار را به دنبال داشته است.

این کارشناس اقتصادی با اشاره به اینکه سهمیه‌ای که برای بنزین در نظر گرفتند بسیار کم است افزود: این امکان وجود دارد که قیمت بنزین تغییر کند و سهمیه خودروها معقول شود و با همان نرخ قبلی به دست مردم برسد. مازاد مصرف هم به صورت پلکانی طی چند سال افزایش یابد تا اقشار متوسط و ضعیف قدرت خرید خود را از دست ندهند.

وی تاکید کرد: افزایش قیمت بنزین برخلاف اظهارنظر مقامات دولتی مبنی بر اینکه مراقب افزایش بی‌رویه کالاها هستیم آثار تورمی به دنبال خواهد داشت. به این دلیل که بنزین یکی از کالاهای پایه به حساب می‌آید و حدود ۸۰ درصد شبکه توزیع با وانت‌بارها و کامیونت‌های بنزینی انجام می‌شود.

به گفته وی، نظارت‌هایی که دولت از آن می‌گوید کوتاه‌مدت است و انتظار می‌رود این موضوع، حداقل ۱۵ درصد تورم به دنبال داشته باشد.

این کارشناس اقتصادی با بیان اینکه فشار اقتصادی روی اقشار متوسط و ضعیف است ادامه داد: دولت اعلام کرده باید به ۶۰ میلیون نفر یارانه پرداخت کنیم که این موضوع نشان می‌دهد این تعداد تحت تأثیر این تصمیم آسیب می‌بینند.

راهکارهای غیرقیمتی کنترل مصرف سوخت

احمد توکلی، عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام با بیان این‌که فرآیند تصمیم‌گیری و اعلام قیمت بنزین بسیار بد بود، گفت: تنها با افزایش قیمت نمی‌توان جلوی مصرف بی‌رویه و قاچاق سوخت را گرفت.

به گزارش فارس، توکلی معتقد است حذف کارت سوخت اقدامی خیانت‌بار بود و دولت فرآیند بد و نادرستی را برای تصمیم‌گیری و اعلام قیمت‌های جدید بنزین طی کرد.

توکلی افزود: فرآیند اتخاذ تصمیم و شیوه اعلام افزایش قیمت بنزین بسیار بد بود و تصمیم به این مهمی باید پیوست تبلیغاتی می‌داشت و حداقل چند ماه در رسانه‌ها به‌خصوص صداوسیما بحث می‌شد. با توجه به اعلام دولت، هدف از این افزایش، اصلاح مصرف سوخت است، اما در وضع فعلی با افزایش قیمت بنزین، این هدف محقق نمی‌شود و تنها اثر تورمش مردم را از نفس می‌اندازد. اصلاح مصرف سوخت وابسته به بسته‌ای است که باید در آن سیاست‌های غیرقیمتی، قیمتی و به‌خصوص سیاست حمایتی از مشاغل ذی‌ربط و مردم مستضعف دیده شود. در این بسته حتی سیاست‌های غیرقیمتی مقدم بر سیاست‌های قیمتی است.

عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام درباره این که آیا افزایش قیمت بنزین تاثیری بر مصرف آن ندارد، گفت: بنزین همانند دارو و نان کالایی کم‌کشش است. کالای کم‌کشش کالایی است که تغییر قیمت تاثیری در تقاضا و مصرف آن ندارد و حساسیت متقاضی نسبت به تغییر قیمت کم است؛ یعنی افزایش قیمت، تأثیر کمی در تقاضا دارد. در مقابل هر کالایی که جانشین خوبی داشته باشد، معمولا پرکشش می‌شود. در این صورت با افزایش اندك قیمت، تقاضا کاهش متناسبی دارد. در مورد بنزین اگر خطوط اتوبوسرانی و مترو به اندازه کافی باشد، آن وقت افزایش تدریجی قیمت بنزین می‌تواند بدون فشار بر مردم، مصرف را کاهش دهد. اگر خدمات جایگزین برای بنزین ناکافی باشد، مصرف کاهش پیدا نمی‌کند، پس تنها با افزایش قیمت بنزین نمی‌توان مصرف را مدیریت کرد.

وی درباره این‌که آیا افزایش قیمت جلوی قاچاق بنزین را می‌گیرد یا خیر هم بیان کرد: سیاست قیمتی به تنهایی نمی‌تواند جلوی قاچاق بنزین را بگیرد، اما سهمیه‌بندی سوخت و کارت هوشمند سوخت می‌تواند قاچاق بنزین را کنترل کند. بر اساس قیمت‌های جهانی در ۱۱ نوامبر سال جاری (دوشنبه پیش) قیمت هر لیتر بنزین در ترکیه بر اساس نرخ داخلی ارز (نرخ در پنجشنبه پیش) ۱۴ هزار و ۱۸۴ تومان است. اگر شما قیمت هر لیتر بنزین در ایران را حتی تا ۷۰۰۰ تومان هم برسانید که از حیث مصالح هم پذیرفتنی نیست، باز هم انگیزه صددرصد تفاوت قیمت سود بین ایران و ترکیه وجود دارد که به قاچاق این حامل انرژی کمك می‌کند.

توکلی راهکارهای مدیریت مصرف سوخت را این‌طور بیان کرد: باید به موازات سیاست تنظیم قیمت، سیاست‌های غیرقیمتی هم اجرا شود. از جمله اصلاحات فنی، اصلاحات دیوانی (مانند دولت الکترونیك)، توسعه سیستم حمل و نقل عمومی، تولید بنزین با اکتان بالا، اصلاح و بهبود روش تولید بنزین در پالایشگاه‌ها و آموزش‌های فرهنگی مردم برای کاهش مصرف. این سیاست‌های غیرقیمتی آثار تورمی ندارد. اگر سیاست‌های غیرقیمتی انجام نشود و صرفا بخواهیم با افزایش قیمت مصرف را کنترل کنیم، باید قیمت آن را بسیار بیشتر قرار می‌دادیم. افزایش بالای قیمت بنزین تورم طرف عرضه و تورم انتظاری دارد و هم مردم را گرفتارتر می‌کند و هم مصرف را کاهش نمی‌دهد.

وی افزود: اصلاحات خوب است، اما به نظر من باید همراه با سیاست غیرقیمتی اجرا شود. من مخالف سیاست قیمتی به تنهایی هستم. با رشد فناوری اطلاعات IT می‌توان با روش‌هایی مانند نصب دستگاه جی‌پی‌اس (موقعیت‌یاب) روی خودرو، مصرف و نیاز واقعی آن را مشخص کرد و متناسب با آن سهمیه سوخت داد. با سهمیه‌بندی و کارت سوخت هم می‌توان سیاست حمایتی از مردم انجام داد. برای خودروهای حمل و نقل عمومی هم باید با توجه به خدمتی که ارائه می‌دهند، سهمیه تعیین کرد.

توکلی گفت: متاسفانه دولت سیاست‌های غیرقیمتی در مورد حامل‌های انرژی را کنار گذاشته است، مثلا قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب ۱۳۸۶ و اصلاح الگوی مصرف مصوب سال ۱۳۸۹ فهرست بلندبالایی از اقدامات غیرقیمتی با تعیین محل تأمین اعتبارش داشت که اگر دولت اجرایشان می‌کرد، کشش تقاضای بنزین افزایش می‌یافت و امروز با افزایش کمتری در قیمت، کاهش مصرف اتفاق می‌افتاد. اگر دولت گاز طبیعی فشرده (سی‌ان‌جی) را به جای بنزین جایگزین می‌کرد، روزانه سه میلیون دلار صرفه‌جویی می‌شد و واردات بنزین کم می‌شد و درمجموع طی سال بین هفت تا هشت میلیارد دلار جلوی ضرر قاچاق گرفته می‌شد. بنا به گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، طی هشت سال ۸۶ تا ۹۴ که کارت سوخت فعال بود، درمجموع ۷۵ میلیارد دلار ارز صرفه‌جویی شد. تداوم استفاده از کارت سوخت می‌توانست دولت را موفق کند.

وی درباره کارت سوخت هم گفت: کنار گذاشتن کارت سوخت خیانت بود. کارت سوخت در سال ۱۳۸۶ با فشار مجلس طراحی شد و در همان ابتدا روزانه ۲۰ میلیون لیتر مصرف بنزین کاهش پیدا کرد و از روزانه ۸۰ میلیون لیتر به حدود ۵۸ تا ۶۰ میلیون لیتر کاهش پیدا کرد، چون از قاچاق سوخت و قاچاق گازوئیل توسط کامیون‌داران جلوگیری شد؛ اما دولت بعدا کارت سوخت را از کار انداخت. این خیانت بود و بعد از چهار سال تازه متوجه اشتباه خود شده و کارت سوخت را دوباره احیا کرده است. با یك حساب سرانگشتی دولت در چند سالی که کارت سوخت را کنار گذاشت، سالانه سه میلیارد دلار در قالب یارانه حامل‌های انرژی هدر داده است.

پیشنهادهای کارشناسان:

۱- اصلاحات دیوانی (مانند دولت الکترونیك) برای کاهش سفرهای درون‌شهری
۲- توسعه سیستم حمل و نقل عمومی
۳- تولید بنزین با اکتان بالا
۴- آموزش‌های فرهنگی مردم برای کاهش مصرف
۵- افزایش سهمیه بنزین
۶- کاهش قیمت بنزین آزاد
۷- پلکانی کردن قیمت بنزین آزاد متناسب با مصرف
۸- افزایش تولید خودروهای گازسوز و توسعه جایگاه‌های گاز
۹- افزایش یارانه جبرانی گرانی بنزین
۱۰- خارج کردن قیمت گذاری بنزین از دست دولت و مجلس

نبض اقتصاد

افزایش قیمت خودرو پس از گران شدن بنزین

با افزایش قیمت بنزین، قیمت خودروها هم رو به گرانی گذاشت به طوری که دیروز هر دستگاه پراید در بازار ۴۸ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان نرخ‌گذاری شد. به گزارش فارس، تجربه نشان داده افزایش قیمت بنزین در دنیا عاملی برای کاهش تمایل مردم به خرید خودرو و در نتیجه کسادی بازار خودروست. این اتفاق در بازار خودروی ایران نیز دور از انتظار نیست و برخی فعالان بازار خودرو معتقدند روند قیمتی بازار خودرو کاهشی خواهد بود. اما دیروز برخلاف انتظار در بازار خودرو هر دستگاه پراید با قیمت ۴۸/۵ میلیون تومان معامله شد و در مورد پژو ۲۰۶ تیپ ۲ نیز می‌توان به قیمت ۸۶ میلیون تومانی این خودرو اشاره کرد.

همچنین هر دستگاه پژو ۲۰۶ تیپ ۵ با قیمت ۱۰۵ میلیون تومان به مشتریان عرضه می‌شود. قیمت پژو پارس و پژو ۴۰۵ جی‌ال‌ایکس نیز در بازار طی روزهای اخیر تغییری نداشته و به ترتیب صد میلیون تومان و ۷۶/۵ میلیون تومان معامله می‌شود. قیمت رانا نیز از ۸۳ میلیون تومان طی روزهای اخیر به ۸۴ میلیون و ۳۰۰ هزار تومان رسیده است. در مورد قیمت سمند LX نیز باید به نرخ ۸۱ میلیون تومانی خودرو در بازار اشاره کنیم. همچنین هر دستگاه تیبا صندوق‌دار به قیمت ۵۸ میلیون تومان و تیبا هاچ‌بك به قیمت ۶۱ میلیون و ۷۰۰ هزار تومان به خریداران عرضه می‌شود. قیمت ساندرو استپ‌وی نیز در بازار به ۱۹۸/۵ میلیون تومان رسیده و هر دستگاه سراتو نیز به قیمت ۳۰۲ میلیون تومان در بازار معامله می‌شود.

نصب پیمایش‌سنج در وانت‌بارها

عضو هیأت عامل سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای با تأکید بر این‌که کرایه سواری عمومی بین‌شهری افزایش نمی‌یابد، گفت: اگر قانون‌گریزی در این حوزه رخ دهد به تخلف راننده یا شرکت حمل‌ونقلی در کمیسیون‌های ماده ۱۱ و ۱۲ رسیدگی می‌شود. به گزارش فارس، مهران قربانی درباره آخرین وضعیت سهمیه سوخت ناوگان سواری عمومی بین‌شهری و تخصیص سوخت براساس پیمایش اظهار کرد: سهمیه سوخت سواری‌های عمومی بین‌شهری برای ناوگان تك‌سوز ۷۵۰ لیتر و برای ناوگان دوگانه‌سوز ۴۵۰ لیتر تعیین شده است. البته تا ماه آینده موضوع نصب سامانه پیمایش‌سنج روی ناوگان سواری کرایه اجرا می‌شود و راننده‌هایی که پیمایش بیشتری داشته باشند و مسافر بیشتری جابه‌جا کنند سوخت بیشتری دریافت می‌کنند. قربانی افزود: از سوی دیگر دفتر نمایندگی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در پایانه‌های مسافربری مستقر است و مسافران در صورت بروز مشکل یا شکایت می‌توانند به نمایندگان ما در این دفاتر مراجعه کنند.

طرح ملی مسکن تأثیری بر کنترل قیمت ندارد

نایب رئیس اتحادیه مشاوران املاک با اشاره به اینکه طرح اقدام ملی مسکن برخلاف اظهارات معاون وزیر هیچ تأثیری در کنترل قیمت مسکن نخواهد داشت، گفت: ساخت ۴۰۰ هزار مسکن‌ملی تا سال ۱۴۰۰ به اتمام نمی‌رسد و به دولت بعدی منتقل خواهد شد.

حسام عقبایی در گفت‌وگو با فارس، با اشاره به اینکه دولت شش سال به بخش مسکن توجهی نکرد و هیچ کار عملیاتی برای آن نداشت، گفت: از همان روزهای نخست دولت یازدهم وقتی وزیر سابق راه و شهرسازی با مسکن مهر مخالفت کرد و گفت افتخار می‌کنم یک مسکن مهر افتتاح نکردم مشخص شد که به بخش مسکن کم توجهی خواهد شد. نایب رئیس اتحادیه مشاوران املاک اظهار داشت: از همان روزهای نخست بی توجهی به بخش مسکن باعث شد تا فاصله تعادل میان عرضه و تقاضا در بخش مسکن بیشتر شود. وی افزود: وزارتخانه عظیم راه و شهرسازی نیازمند یک برنامه‌ریزی قوی و کوتاه‌مدت و بلندمدت است اما متأسفانه تغییر پی در پی معاونان بخش مسکن وزارت راه و شهرسازی نشان داد که برنامه‌ریزی چندانی برای بخش مسکن نباید متصور بود. عقبایی گفت: ساخت یک ساختمان چهار طبقه تک‌واحدی ۲۰ ماه زمان می‌برد حال چطور و چگونه از زبان وزیر راه و شهرسازی و معاون مسکن او اعلام می‌شود که ۴۰۰ هزار طرح اقدام‌ملی مسکن تا سال ۱۴۰۰ به اتمام می‌رسد؛ وقتی چنین چیزی می‌شنویم باید به شناخت و اطلاع آنها از بخش مسکن شک کرد.