

خبر

بازگشت رانت و انحصار با بخش نامه جدید خودرویی؟

● با مصوبه جدید هیئت دولت و با توجه به مکاتبه رئیس مجلس شورای اسلامی با رئیس‌جمهور، واردکنندگان غیررسمی مجدداً از گردونه واردات خودرو حذف شدند. به گزارش تسنیم، اواخر هفته گذشته معاون اول رئیس‌جمهور مصوبه جدید خودرویی را ابلاغ کرد که بر اساس آن، واردکنندگان غیررسمی خودرو مجدداً از صف واردات حذف شدند. بر اساس تبصره یک ۱۳ مصوبه دی‌ماه سال جاری هیئت دولت درباره واردات خودرو، واردکنندگان غیرنمایندگی نیز اجازه واردات خودرو را پیدا کرده بودند.

در ماده ۱۳ آمده است که واردات خودرو سواری با توجه به ماه (۴) قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان مصوب ۱۳۸۸، منوط به داشتن نمایندگی رسمی و همچنین زیرساخت‌های لازم و کافی برای ارائه خدمات پس‌ازفروش و اخذ تأییدیه‌های لازم از وزارت صنعت، معدن و تجارت است. این در حالی است که از اواخر سال ۹۵، فقط واردکنندگان رسمی و دارای نمایندگی امکان واردات داشتند؛ اما از ابتدای سال جاری، سایت ثبت سفارش خودرو برای همه واردکنندگان بسته شد و عملاً برای هیچ‌یک از دو گروه امکان واردات و ثبت سفارش وجود نداشت. موضوع ممنوعیت فعالیت واردکنندگان غیرنمایندگی، در چند سال اخیر همواره مورد بحث بوده؛ اما با نامه رئیس مجلس شورای اسلامی به رئیس‌جمهور درباره دستورالعمل واردات خودرو، این‌بار ظاهراً مجلس از فعالیت این کفر جلوگیری کرده است.

ادامه از صفحه اول

نوروز از منظر فرهنگی و اجتماعی

۸. نوروز همچنین نمایش توجه به محیط زیست و طبیعت انسانی است. در این ایام، گونا نسیمی وزیدن می‌گیرد و فطرت خفته انسانی را بیدار می‌کند و انسان با استمداد از طبیعت، راهی به سوی بازیابی طبیعت انسانی خویش می‌گشاید. سفرهای نوروزی به اقصی نقاط کشور و نیز پرده‌ن‌ن انسان‌ها به طبیعت در روز سیزدهم فروردین را نیز در همین راستا می‌توان ارزیابی کرد.

نه به استعفا

یکی از موفقیت‌های دکتر نجفی تنظیم گزارش مستند حقوقی درباره عملکرد مالی و مدیریتی شهردار سابق و مهم‌تر از آن ارائه رسمی و قانونی آن به قوه قضائیه بوده است که این می‌تواند یکی از افتخارات مدیریت شهری باشد.

۳- مسئولیت‌پذیری و پاسخ‌گویی از دیگر اصول حکمرانی است که شهردار تهران در این مدت به صورت راهبردی به آن اهتمام ورزیده است. مسئولیت‌پذیری بدون حاکمیت قانون و شفافیت محقق نخواهد شد. اینکه شهردار خود را در مقابل شورای شهر تهران که نماینده مردم است، به صورت مستمر (حداقل دو هفته یک بار) ملزم به پاسخ‌گویی بداند یا نسبت به نیازهای اساسی مردم مسئولیت‌پذیری داشته باشد، رویه‌ای مبارک است. ۴- عدالت یکی از اصول کلیدی حکمرانی خوب است. عدالت، رفاه و آرامش پایدار در جامعه و رعایت حقوق مساوی و برابر برای همه شهروندان از اصول اولیه حکمرانی شایسته است.

از دیگر اقدامات خوب شهردار در ماه‌های گذشته تلاش برای تحقق عدالت در ایجاد اجتماعی، انسانی، اقتصادی، سیاسی و مدیریتی است. مبارزه با رانت‌خواری و شبکه گسترده تبعیض و بی‌عدالتی و قطع‌کردن دست رانت‌خواران و ویژه‌خواران و تلاش برای تحقق عدالت در مدیریت شهری یکی از توفیقات اساسی شهردار تهران بوده است.

۵- انبرخشی و کارایی را ابزاری برای تنظیم فعالیت نهاده‌ا در راستای استفاده کارا از منابع طبیعی و حفاظت از محیط زیست تعریف کرده‌اند. یکی از رویکردهای موفق شهردار تهران که همواره مورد حمایت شورای شهر بوده، تلاش برای تمرکز بر منابع پایدار درآمدی و رهییز از ترکم‌فروشی؛ شهرفروشی و تخریب محیط زیست بوده است. متأسفانه در دهه گذشته، شهر تهران بدترین و ناکارآمدترین شیوه را برای اداره شهر اتخاذ کرده بود و نتیجه آن اداره شهر با هزینه‌های هنگفت و تخریب باغات و محیط زیست و فقدان اثربخشی بوده است. از اصول حکمرانی خوب و شایسته، اهتمام و اثربخش کردن مدیریت شهری را راهبرد توسعه‌ای است عملکرد شهرداری در هفت ماه گذشته نشان داده است این رویکردها می‌تواند نویدبخش یک الگوی موفق اداره شهر برای کلان‌شهرهای کشور باشد. اقدامات شایسته شهردار تهران در مدت کوتاه، نویدبخش آینده خوب و درخشان برای شهر تهران و شهروندان تهرانی است. بالطبع شورای شهر تهران به‌صورت یکپارچه از تداوم مدیریت آقای دکتر نجفی حمایت کرده و اینجانب نیز قطعا در روز ۱۹ فروردین در صحن علنی شورا به پاس احترام به رأی مردم شریف تهران و پاسداشت اعتماد آنان به استعفاي آقای نجفی رأی منفی خواهم داد.

اقتصاد

مونتاز کاری سهم صنعت خودروسازی را در ایجاد در آمد برای دولت کاهش داد

پشت‌پرده تصمیم کاهش تعرفه واردات خودرو



شرق: مجلس براساس طرحی دوفوریتی تصمیم دارد تعرفه واردات خودرو را کاهش دهد. خودروی وارداتی قشر کمی از جامعه را تحت تأثیر قرار می‌دهد، اما معلوم نیست چرا مجلس، با قید دوفوریتی قصد دارد برای کاهش تعرفه وارد عمل شود.
داستان اقدام مجلس برای کاهش تعرفه واردات خودرو زمانی جالب‌تر می‌شود که بدانیم ۲۴ دی سال ۹۶ یکی از اعضای انجمن صنفی واردکنندگان خودرو به‌عنوان عضو شورای اندیشه‌ورزی وزارت صنعت، معدن و تجارت با حکم محمد شریعتمداری منصوب می‌شود. او ۲۵ دی سال ۹۶ نیز به‌عنوان مشاور خودرویی کمسیون اصل ۹۰ حکم دریافت می‌کند. درست دو روز بعد از این انتصاب، در ۲۷ دی سال ۹۶، کمیسون اصل ۹۰ طرح دوفوریتی کاهش تعرفه واردات خودرو را به هیئت‌رئسه مجلس تقدیم می‌کند. اقدام عجیب وزیر صنعت به‌عنوان حمایت‌کننده بخش تولید برای انتصاب یکی از مهم‌ترین ذی‌نفعان واردات خودرو به‌عنوان مشاور خود، همچنین اقدام هم‌زمان کمیسون اصل ۹۰ مجلس، این سؤال را در ذهن ایجاد می‌کند که واردکنندگان چه جایگاهی در صنعت خودرو دارند؟ این اطلاعات بهانه‌ای شد که با سیدمحمد بحرینیان، صنعتگر و پژوهشگر توسعه، گفت‌وگو کنیم. به اعتقاد بحرینیان صنعت خودروی ایران صنعتی مونتاژکار است که سیاست‌های غلط مدیران سبب شده وابستگی این صنعت به خارج بیشتر شود. او نیم‌نگاهی هم به نقش برخی ذی‌نفعان و واردکنندگانی دارد که به دلیل سود نهفته در واردات، تلاش می‌کنند صنعت خودرو در مسیر واقعی خود قرار نگیرد.

کشور برای این بخش صنعتی مصرف‌کننده شدید ارز و از روی اجبار، نه با نگرش توسعه‌ای، قانونی را تصویب کردند که حتی عنوان آن می‌تواند موضوع یک تحلیل اقتصادی عمیق کارشناسی درباره دلایل توسعه‌نیافتگی کشور باشد. «قانون چگونگی محاسبه و وصول درآمد حقوق گمرکی، سود بازرگانی و مالیات انواع خودرو و ماشین‌آلات راهسازی وارداتی و ساخت داخل و قطعات آنها» با بروز مشکل برای کشور تصویب شد. این قانون با در صنعت خودرو، محدود در همان بازه زمانی چین که اکنون می‌رود در دنیا در زمینه خودرو نیز اثرگذار باشد و شهود آن را در خیابان‌ها و بیابان‌های کشورمان مشاهده می‌کنیم. «قانون راهبرد بلندمدت برای توسعه تأمین صنایع خودرویی چین» را تدوین و تصویب کرد که از عناوین این قوانین به خوبی تفاوت نکش در دولت‌ها را می‌توان دریافت. با تصویب قانونی با رویکرد درآمدی برای صنعت خودرو، ثبت سفارش خودرو ممنوع شد. نه اینکه مثل کشور که بگویند ۲۵ سال واردات خودرو ممنوع است. هیچ سالی در کشور ما واردات خودرو ممنوع نبوده است؛ زیرا عوامل خارجی و ذی‌نفعان بیرونی زیاد بوده است و دولت‌های ما در زمینه تصمیمات اقتصادی، به جز دوره‌هایی محدود، چنین اقتدار یا تمایلی به بروز آن به دلایل مختلف نداشته‌اند.

در سال ۱۱،۴۲ خودرو ساز داشتیم. این تعداد خودروساز حدود ۱۷ هزار دستگاه خودرو تولید می‌کردند. در حال حاضر به ۴۲ واحد دارای پروانه بهره‌برداری در صنعت خودروسازی شامل خودروهای سواری و تجاری وجود دارد و تعداد واحدهای در دست اجرا هم ۲۱ واحد است. این آمارها با هیچ کجای دنیا نه به لحاظ منطقی و نه به لحاظ عقلانی همخوانی ندارد.

● **تعداد واحدهای خودروسازی در ایران بیش از ظرفیت مورد نیاز است؟**

این میزان واحد تولیدی خیلی زیاد است. در کره فقط پنج خودروسازی وجود دارد.

● **چرا در ایران علاقه‌مندیم بیش از ظرفیت مورد نیاز مجوز فعالیت برای واحدهای صنعتی صادر کنیم؟**

زیرا خودروسازی در ایران متکی به واردات است. خودروسازهای ایران عموماً واردکننده هستند و به‌عنوان مونتاژکار فعالیت می‌کنند. وقتی کشور بی پول شد، قانون درآمدی برای خودی خودرو وجود نداشت؛ ولی خیلی حرکت مثبتی برای حرکت به سمت تولید صورت نگرفت.

صنعت خودرو چهار یا پنج مدیر با تهور ورود پیدا کردند تا خودروسازی را راه بینزدند. البته کشور برنامه منسجم برای تأمین منابع نداشت و با محدودیت‌های مالی مواجه شده بود؛ زیرا در سال ۷۷ درآمدهای کشور از محل صادرات نفت و گاز تکرر می شد و در آن سال اگر اشتباه نکنم، کمی بیش از ۹ میلیارد دلار درآمد داشتیم. از سال ۸۱ دوباره درآمدهای ارزی کشور با تغییر قیمت نفت افزایش یافت.

● به لحاظ همین افزایش، مجدداً فراموشی دولت‌ها بروز یافت و زحمات جوانان و کارشناسان کشور و ذخیره دانش انباشته‌شده را به دلیل سوءمدیریت‌ها و تصمیمات اقتصاد کلان دولت‌ها و عوامل بروز رانی بخش نوپای در حال رشد و توسعه، خاکسترنشین کرد.

● **چرا بازار خودروی ایران این‌همه طالب دارد؟**

برای پاسخ سؤال شما، اگر فروش خودروها را در دو مقطع در نظر بگیریم، برای هفت خودروساز شامل ایران خودرو (هم تولید و هم مونتاژ)، ایران خودرو دیزل (در حال حاضر عموماً مونتاژ)، سایپا (تولید و مونتاژ)، سایپا دیزل (که عموماً مونتاژ، گریانه کشور در این پارس خودرو (اندکی تولید و عموماً مونتاژ)، گروه بهمن (فقط یک خودروی تقریباً ساخت داخل دارد و بقیه محصولاتش مونتاژی است) و زامیاد (یک وانت‌نسان آبی دارد و بقیه عموماً مونتاژ است) می‌توان دلایل چنین اشتیاقی را نشان داد. از سال ۷۱ این صنعت با مصادیق مالی و تأمین آن در جهان همچنین بی‌اعتباری حاصل شده در جوامع ملی جهانی، مسئولان اقتصادی

اما گاهی چیزهایی در کشور راه می‌افتد که آدم متعجب می‌شود. می‌گویند انحصار در صنعت خودرو وجود دارد. اینکه دولت اثر می‌گذارد، حرف درستی است، اما کسی مگر جلوی وارداتی‌های مونتاژکننده را گرفته است؟

● **واردکننده‌ها معتقدند در واردات محدودیت دارند و دولت مانع واردات می‌شود. به نظر شما این محدودیت‌ها وجود ندارد؟**

خیر محدودیتی برای واردات وجود ندارد. واردکنندگان برای ساخت اقدام نمی‌کنند. کسی جلوی تولید را نگرفته است. وقتی واردات انجام می‌دهید باید ببینید منابع ارزی چگونه است. دولتی‌ها می‌عاشق واردات هستند. در ایران واردات خودرو بدون مجوز انجام می‌شود و خودروها در گمرک می‌ماند، اما همه می‌دانند بالاخره مجوز داده می‌شود، در صورتی‌که رهبر انقلاب ۱۱ مرداد سال ۹۵ بیان فرمودند که اگر کسی قاچاق وارد می‌کند، باید محصول واردشده آتش زده شود. در روسیه ماشین قاچاق وارداتی پرس می‌شود. در فیلیپین خودروی وارداتی قاچاق توسط رئیس‌جمهور با پولدورز نابود می‌شود. اما در ایران در نهایت خودروی قاچاق مجوز ورود می‌گیرد.

● **ایران خودرو و سایپا اگر خصوصی شود در روند کنترل رانت‌های موجود در صنعت خودرو و بهبود وضعیت تولید در ایران تأثیر خواهد داشت؟**

خیر تأثیری ندارد. زیرا تازمانی‌که سیاست‌گذاری صنعتی وجود ندارد و متولیان صنعت کشور به اصل «اتفاق و تضادف» معتقد باشند، همین وضع وجود دارد. حالا گریم با نام خصوصی‌سازی، باقی بماند.

در حال حاضر خودروسازی‌های زیادی، به معنای واقعی کلمه نداریم. انبوه نام داریم اما خودروسازی‌های فعلی تجاری‌سازی کرده‌اند؟ همیشه دست نیاز ما باید به بیرون باشد؟ کدام دولتی به خود اجازه می‌دهد که در کشوری که تحریم است رانت‌ها واردات بدهد؟ در حال حاضر نصرت هم نمی‌تواند کسری بودجه ما را جبران کند. اینجا یک سری واردکننده هستند و مرتب واردات انجام می‌دهند. کشور هم با مشکلات روبه‌رو است و نمی‌تواند به‌راحتی دلار فراهم کند. کشورهایی که ما نفت خود را به آنجا صادر می‌کنیم، آیا کالا‌های اساسی ما را تأمین می‌کنند؟ همه آنها به ایران تلویزیون و یخچال می‌فروشند. شرکت‌هایی با عنوان تولید! تشکیل شده‌اند، اما همه این شرکت‌ها مونتاژکار هستند. این رفتارها سبب شده است صنعت رو به پایین برود. در چنین شرایطی تالیوان هم به‌دنبال فروش خودرو به ایران است. درحالی‌که این کشورها می‌دانند اگر به واردات لگام زده نشود، چه تجارتی خواهد داشت. ما واحدهایی تحت عنوان تولید خودرو داریم که عموماً تا حدود ۹۵ درصد در اصل واردکننده هستند.

● **صنعت خودرو می‌توانست یک صنعت مولد باشد اما سیاست‌های غلط آن را به صنعتی مصرف‌کننده تبدیل کرده است؟**

بله، صنعت خودرو می‌توانست منجر به توسعه واقعی کشور شود. اما ما عموماً مونتاژکار شده‌ایم. ما خود را در باتلاق واحدهای بیهوده گرفتار کرده‌ایم. ما خانه‌خراپ‌کن خود و دنیا‌بادکن دیگران شده‌ایم. متولیان صنعتی کشور هیچ‌گاه نخواستند روی این مسئله فکر کنند. بعضی نمایندگان و دولتی‌ها می‌گویند ما وام دادیم و از صنعت خودرو حمایت کردیم. هیچ حمایتی از صنعت خودرو نشده است، به گمانم دانش کافی از مفهوم حمایت وجود ندارد.

● **به واردکنندگان قطعات خودرو ارز یارانه‌ای می‌دهند. این حمایت نیست؟**

به صنعت خودرو ارز معمولی داده‌اند و وام بلندمدت برای سرمایه‌گذاری نداده‌اند. وقتی ایران با کشوری مثل آلمان و حتی آمریکایی که می‌گویند بازار آزاد است، قیاس می‌شود، این تفاوت‌ها به خوبی آشکار می‌شوند. دولت آمریکا سهام ژنرال‌موتور را در شرایط بحرانی می‌گیرد و پول در اختیار این صنعت قرار می‌دهد و با سوده‌شدن این واحد مجدداً سهام را به صاحبانش پس می‌دهد. من صنعت خودرو را تأیید نمی‌کنم و حق با ملت بزرگمان است که معتقدند این صنعت ناکارآمد است. اما خوب است به این واقعیت نیز توجه شود که تصمیم‌گیران اقتصادی و صنعتی ما ناتوان بوده یا اهلیت برای قبول رانتی مسئولیت‌های نداشته‌اند. آنها همان طور که در پیش قفیم اصل «اتفاق و تضادف» را همیشه در پیش گرفته‌اند و ذی‌نفعانی که حیاتشان در سودهای کلان حاصل از واردات است نیز نباید از نظر دور داشته شوند. توجه کنید که در سال ۷۱ که کشور به ناتوانی مالی افتی، کارشناسان ارزشمند کشورمان، به ویژه بخش خصوصی واقعی به همراه چند مدیر توانمند دولتی خیلی کارها برای بهبود وضعیت صنعت انجام دادند. حیف که قدرتمندان و دولت‌ها به جای اینکه رو به تولید باشند، با پشت‌کردن به صنعت این کارشناسان را خاکسترنشین کردند.

● **هلدینگ‌های تشکیل شده در ایران با رنو و سایر خودروسازان مدعی هستند که پلتفرم‌های جدید طراحی شده مورد قبول خودروسازان داخلی قرار نمی‌گیرد دلیل آن چیست؟**

آنچه در اختیار شرکای ایرانی قرار می‌گیرد باید در ایران طراحی شود. آنها گاهی پلتفرمی را به ما می‌دهند که از رده خارج شده است. طراحی پلتفرم نقطه اساسی توسعه صنعت خودرو است. چرا باید در اینجا این پلتفرم اجرا شود اما در مالتی خودرویی با پلتفرم جدید می‌دهند. از سوی دیگر با محرمانه‌اعلام‌کردن کلیات و نقاط اساسی قرارداده‌ا و نه جزئیات که امر به نسبت درستی است، مسئولان در سمیا حاضر می‌شوند و بسیار ساده می‌گویند به ماطمینان کنید. فراموش کرده‌اند که قبل از آنها هم به همین ترتیب خواستار اعتماد شده بودند.

خبر

ممنوعیت تحویل قطعات غیراستاندارد خودرو در سال ۹۷

● وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت: هیچ خودروسازی در سال آینده حق تحویل‌گرفتن قطعات غیراستاندارد را ندارد. به گزارش مهر، محمد شریعتمداری در مراسم رونمایی از کتاب گزارش عملکرد پایدار و مسئولیت اجتماعی ایران خودرو گفت: آخرین جلسه شورای سیاست‌گذاری خودرو در سال جاری، در ایران خودرو تشکیل و در آن گزارشی از وضعیت و عملکرد صنعت خودرو ارائه شد؛ این در حالی است که صنعت خودروسازی تا امروز توانسته با تولید یک میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه خودرو، حدود ۹۸ درصد هدف تعیین‌شده برای سال جاری را محقق کند. وزیر صنعت، معدن و تجارت افزود: به‌رشد کیفی ۲۰۵درصدی خودروها نسبت به سال قبل، راضی‌کننده نیست؛ بنابراین قطعه‌سازان و خودروسازان در سال جدید باید به این موضوع توجه داشته باشند؛ به نحوی که در سال ۹۷ هیچ خودروسازی حق تحویل قطعات غیراستاندارد را ندارد و تحویل این نوع قطعات برای خودروسازان ممنوع است و اگر این اتفاق بیفتد، با آنها برخورد خواهد شد. او تصریح کرد: برای نظارت بر این کار، یک شورا در کنار سازمان استاندارد مسئول پیگیری خواهد شد؛ این در حالی است که ۳۲ هزار میلیارد تومان برای نوسازی صنعت خودرو و قطعه‌سازی پرداخت شده است، ۵۳ درصد تولیدات صنعت خودرو دواسته شده که به‌هیچ‌وجه پدیدرفتنی نیست و چهار درصد تولیدات این صنعت نیز تک‌ستاره هستند که امیدواریم به‌زودی از صنعت خودرو ایران حذف شوند. وزیر صنعت در ادامه با اشاره به تمرکزگرایی صنعت کشور اظهار کرد: این سد باید شکسته شود و صنعت کشور به پیرامون حرکت کند. در عین حال، عمق ساخت داخل خودروها نیز یکی از مهم‌ترین مسئولیت‌های صنعت خودرو است؛ چراکه عمق ساخت داخل، بدون رعایت استانداردها خیانت به مردم ایران است و به‌تنهایی ممکن است منجر به فاجعه ملی شود.

متهمان بورسی ممنوع‌الخروج شدند

● مدیر امور حقوقی و انتظامی سازمان بورس و اوراق بهادار، در دستور قضائی مبنی بر ممنوع‌الخروجی ۱۴ متهم بورسی خبر داد. محمدشلی شیری‌زاده گفت: این متهمان بورسی اخیراً در یکی از پرونده‌ها که در آن ظن دست‌کاری و استفاده از اطلاعات نهانی می‌رفت، از طریق مرجع قضائی ممنوع‌الخروج شدند. وی افزود: این اقدام پس از آن انجام شد که گزارش‌هایی مبنی بر اینکه در یکی از نمداهای بورسی مجموعه‌ای از فعالیت‌های غیرمجاز در حال انجام است، به سازمان بورس و اوراق بهادار رسید. البته مجموعه‌ای از عناوین و جرائم عمومی هم در پرونده احراز شد. این موارد نیز اعلام شد، اما در مورد جرائم عمومی طبق ماده ۵۲ قانون بازار، وظیفه ما اعلام جرم است. مدیر امور حقوقی و انتظامی سازمان بورس و اوراق بهادار با بیان اینکه سازمان بورس و اوراق بهادار در خصوص جرائم بورسی به‌عنوان شاکی وارد می‌شود، گفت: افرادی که در نماد بورسی موردنظر اقدام به دست‌کاری و استفاده از اطلاعات نهانی کرده‌اند در سطح گسترده فعالیت کرده و ما در این خصوص شکایت خود را در دادسرا به ثبت رسانده‌ایم. به گفته شیری‌زاده، همه اشخاصی که در این پرونده متهم هستند، عمدتاً با همدیگر روابط فامیلی سببی و نسبی دارند و به صورت «سازمان‌یافته» فعالیت کرده‌اند. به‌این‌معنی که تمامی متهمان با برنامه‌ریزی و به صورت هماهنگ اقدامات خود را انجام داده و جرائم متعددی را مرتکب شده‌اند.

اطلاعیه‌امور اراضی درباره تغییر کاربری زمین و باغ در ایام نوروز

● **شرق:** با توجه به شدت‌گرفتن تبلیغات کاذب و فعالیت‌های سوءجوپانه در زمینه خرید زمین و ویلاسازی و ساخت‌وسازهای غیرمجاز در زمین‌های کشاورزی در تعطیلات نوروزی، سازمان امور اراضی از مردم خواست فریب این تبلیغات را نخورند. بر اساس اطلاعیه سازمان امور اراضی، بر اساس قانون حفظ و تفکیک اراضی کشاورزی، سرگونه تغییر کاربری کشاورزی ممنوع است و علاوه بر قلع و قمع بناهای احداثی، با متخلفان طبق قانون برخورد خواهد شد. در این اطلاعیه همچنین تأکید شده است: مردم در صورت مشاهده هرگونه تخریب و تخریب کشاورزی زمین‌های کشاورزی مراتب را از طریق تماس با سامانه ارتباط مردمی حفاظت اراضی کشاورزی (تلفی ۱۳۱) یا مراجعه به واحدهای کشیک مستقر در مدیریت جهاد کشاورزی شهرستان و مدیریت‌های امور اراضی استان اطلاع دهند. گشت‌های حفاظت اراضی کشاورزی در ایام تعطیلات نوروز با گشت و مراقبت مستمر و حضور فعال در عرصه‌های کشاورزی و نیز گزارش‌های دریافتی از سامانه ۱۳۱ مزارع و باغ‌ها را رصد می‌کنند و با هرگونه ساخت‌وساز غیرمجاز و اقدام به تغییر کاربری و تخریب برخورد خواهند کرد. بر اساس قانون جلوگیری از خردشدن اراضی کشاورزی، هرگونه تفکیک و افزایش اراضی کشاورزی به قطعات کمتر از نصاب‌های تعیین‌شده ممنوع بوده و ارائه هرگونه خدمات ثبتی از قبیل صدور سند مالکیت تفکیکی یا افزاری به این‌گونه زمین‌ها نیز غیرمجاز است.