

اخبار

مرغ ارزان می‌شود؟

معاون وزیر جهاد کشاورزی از افزایش میزان جوچه ریزی تا ۱۴۰ میلیون قطعه تا پایان آذر خبر داده و گفته با تولید بیشتر، قیمت مناسب‌تر خواهد شد. لذا در هفته‌ها و ماه‌های آینده باید منتظر کاهش قیمت این محصول پروتئینی پرمصرف باشیم. چند هفته‌ای می‌شود که قیمت مرغ افزایش یافته و در مغازه‌های سطح شهر تهران به بیش از کیلویی ۹۰ هزار تومان رسیده است. افزایش قیمتی که فعالان صنعت طیور دلایل متعددی از جمله بالا رفتن هزینه‌های تولید و عدم تأمین به موقع نهاده‌ها بر آن عنوان می‌کنند. حبیب اسد... نژاد، کارشناس صنعت طیور یکی از دلایل این افزایش قیمت را عدم تأمین به موقع نهاده‌ها دانست و عنوان کرد که خوراک طیور به موقع تأمین نمی‌شود و همین امر باعث شده تا مرغداران خوراک مورد نیاز خود را از بازار آزاد با قیمت‌های بالاتر تهیه کنند. به گفته وی، در حالیکه قیمت سویای دولتی ۲۰ هزار و ۹۰۰ تومان است اما چون تأمین به موقع صورت نمی‌گیرد مرغداران آن را با قیمت هر کیلو ۳۵ هزار تومان تهیه می‌کنند. وی همچنین عامل دیگر افزایش قیمت مرغ را قیمت مصوب جوچه یکروزه عنوان کرد و گفت که قیمت مصوب جوچه یکروزه نیز ۱۵ هزار و ۹۰۰ تومان است، اما تولیدکنندگان آن را با قیمت‌های ۲۶ تا ۲۷ هزار تومان خریداری می‌کنند.

سدهای کشور از نصف هم کمتر آب دارند

آمار بهره‌برداری از سدهای مخزنی کشور تا ۲۱ آذر ماه بیانگر این است میزان پرشدگی حجم آب موجود در مخازن کشور تنها ۴۰ درصد است. به گزارش ایسنا، میزان ورودی مخازن کل کشور از ابتدای سال آبی (ابتدای مهرماه) تا ۲۱ آذرماه معادل سه میلیارد و ۸۴۰ میلیون مترمکعب بوده که در قیاس باسال گذشته که عددی معادل سه میلیارد و ۵۹۰ میلیون مترمکعب بوده هفت درصد رشد داشته است. همچنین میزان کل خروجی سدهای کشور نیز نسبت به سال قبل با ۲۲ درصد افزایش مواجه بوده است. حجم آب موجود مخازن اکنون ۱۹ میلیارد و ۸۰۰ میلیون متر مکعب ثبت شده که این عدد نسبت به سال قبل که عددی معادل ۱۸ میلیارد و ۲۰۰ میلیون مترمکعب بوده ۱۰ درصد افزایش یافته است. همچنین حجم پرشدگی سدهای کشور نیز تا ۲۱ آذر ماه ۴۰ درصد است. وضعیت برخی از سدهای مهم کشور بیانگر این است که در شش درصد پرشدگی کمتر از ۱۰ درصد است، به طوری که سد دوستی و سد طرق استان خراسان رضوی به ترتیب ۶ و ۱۰ درصد، سد رودبال داراب استان فارس یک درصد، چاه‌نیمه‌ها استان سیستان و بلوچستان سه درصد، سد تنگ‌تویه سیرجان استان کرمان ۹ درصد، سد ساوه استان مرکزی هفت درصد پر هستند. همچنین ارتفاع کل ریزش‌های جوی کشور معادل ۵.۳۴ میلیمتر است. این مقدار با بارندگی نسبت به میانگین دوره‌های مشابه درآمده (۳.۵۰ میلیمتر) ۳۱ درصد کاهش و نسبت به دوره مشابه سال آبی گذشته (۳.۲۷ میلیمتر) هفت درصد افزایش را نشان می‌دهد.

خودروسازان قطعه را گران می‌خرند

مدیرکل دفتر صنایع خودرویی وزارت صمت گفت: در همه دنیا سهم قطعات در قیمت خودرو کمتر از ۶۰ درصد است اما در خودروهای داخلی این سهم به ۸۵ درصد می‌رسد. عبدا... توکلی لاهیجانی در گفت‌وگویی با صدا و سیما اظهار کرد: خودروسازان بزرگ قطعات را گران‌تر از نرخ واقعی خریداری می‌کنند و ماهر چقدر هم قیمت خودروهای داخلی را بالا بریم باز هم ۸۵ درصد از قیمت به زنجیره تأمین قطعات اختصاص می‌یابد. مدیرکل دفتر صنایع خودرویی وزارت صمت افزود: در همه دنیا سهم قطعات در قیمت خودرو کمتر از ۶۰ درصد است، اما در خودروهای داخلی این سهم به ۸۵ درصد می‌رسد. وی ادامه داد: این گرانفروشی قطعات، ریشه‌های متفاوتی دارد. نخست اینکه رابطه قطعه‌ساز و خودروساز درست تعریف نشده و گاهی قیمت قطعه‌سازان با نفوذ در هیات مدیره خودروساز باعث تعارض منافع می‌شوند. مدیرکل دفتر صنایع خودرویی وزارت صمت گفت: از طرفی رابطه قطعه‌ساز و خودروساز در دنیا بر اساس مقیاس اقتصادی تولید است و خودروسازان دنیا، در تولید سهم سازه با قطعه‌ساز کار می‌کنند که به مقیاس اقتصادی تولید نمی‌رسیم و قیمت قطعه بالا می‌رود. وی گفت: هر یک از خودروسازان بزرگ داخلی، سایت‌های مختلف تولیدی برای یک بن سازه مشترک دارند؛ به طور نمونه خودروهایی تیبیا، سایپا و کوئیک با بن سازه مشترک در ریزر مجموعه‌های مختلف شرکت سایپا تولید و قطعات آن‌ها از چندین تأمین‌کننده متفاوت خریداری می‌شود؛ همه این محصولات را می‌تواند یک مجموعه واحد تولید و از تعداد محدودی تأمین‌کننده برای تولید قطعات آن‌ها استفاده کرد. تا قطعات در مقیاس تولید انبوه با هزینه کمتری تولید و حمل‌شود.

قیمت میوه‌های شب پلدا اعلام شد

رئیس اتحادیه میوه و سبزی قیمت میوه‌های شب پلدا را اعلام کرد. اسیدا... کارگر رئیس اتحادیه میوه و سبزی اظهار کرد: براساس سنوات گذشته بخش خصوصی تلاش دارد سفره شب پلدا را مردم را تأمین کند که در حال حاضر قیمت‌ها در تعادل است. وی افزود: هرگاه تهران بار باگراتی روه روی می‌شود، مجدد به ثبات باز می‌گردد. بنابراین این گونه نیست که گرانی برخی اقلام مهم به همان صورت بماند. کارگر درباره نرخ اقلام مورد نیاز سفره شب پلدا مردم هم گفت: ما بیشتر در این مناسبت از اقلامی مثل انار، هندوانه و خرمالو استفاده می‌کنیم و میوه‌های دیگر نیز در کنار آن جای دارد و مصارف عمدتاً هندوانه و خرمالو و انار است. البته این سفره تنوع دارد. رئیس اتحادیه میوه و سبزی ضمن برشمردن برخی نرخ‌ها هم گفت: خرمالو‌ی شمال از ۱۵ تا ۲۰ هزار تومان وجود دارد و سقف این میوه نیز ۴۰ هزار تومان است. خرمالو‌ی شهریار از ۱۵ هزار تومان تا ۴۰ هزار تومان عرضه می‌شود که سقف این میوه هم ۶۰ هزار تومان است. وی افزود: قیمت انار داد: برای این هدف، سه کار عمده قرار شد انجام بشود؛ یکی پروژه‌های زیرساختی است، مسئولیت این کار با وزارت راه و شهرسازی است که پروژه‌های زیرساختی را برای این

آرمان ملی – صدیقه بهزادپور: افزایش تعرفه‌های مالیاتی در

سال آینده همزمان با کاهش صادرات نفت در حالی اعلام شده است که کسب و کار اکثریت مردم به دلیل گذر از مشکلات دوران پساکرونا و همچنین تحریم و... کاهش یافته است، هر چند دولت تأکید بر این دارد که افزایش مالیات ستانی در سال آینده بیشتر متمرکز بر افزایش مودیان مالیاتی و نه مقدار مالیات است.

تأمین رفاه، ضرورت مالیات ستانی عادلانه
مرتضی افقه، کارشناس اقتصادی در این باره گفت: نگرش دولت در خصوص اخذ مالیات از مردم نباید با این عقیده آمیخته باشد که دریافت مالیات از مردم در شرایط دشوار اقتصادی فقط به مثابه محلی برای دریافت منابع مالی بدون اینکه دراندیشه تأمین رفاه آنها باشد نیست، بلکه اهرم‌های فشار در مرحله نخست باید متوجه خود دولت و کاهش هزینه‌ها و همچنین حذف معافیت‌های مالیاتی و قرار گرفتن سازمان‌های دولتی و دولتمردان در شرایط سخت و صرفه جویی از اولویت‌های نظام مالیاتی در اجرای مالیات ستانی باشد. این کارشناس اضافه کرد: در حقیقت تلاش دولت برای افزایش در حوزه‌های مختلف بدون بررسی ظرفیت‌های موجود چالش‌هایی را به وجود خواهد آورد، چراکه تورم حدود ۴۵ درصد کنونی احتمالاً سال آینده افزایش نیز خواهد یافت و افزایش حقوق ۲۰ درصدی در سال آینده عرضه را بر مردم به ویژه قشر کارمندان و کارگران تنگ خواهد کرد که مجالی برای افزایش نرخ مالیات باقی نخواهد گذاشت. از سوی دیگر افزایش مالیات به افزایش قیمت کالاها از سوی فروشندگان خواهد انجامید و این چرخه نهایتاً باعث افزایش قیمت در سطوح مختلف خواهد شد و فشاری غیرقابل تحمل با تبعات غیرقابل پیش بینی ایجاد می‌کند. افقه اضافه کرد: اعتراض‌های مردمی به اخذ مالیات از طریق تراکشن‌های مالیاتی نشان از این دارد که مردم در صورت هرگونه تعریف جدیدی از مالیات ستانی آماده اعتراض به این رویه در شرایط تحریم و تورم هستند و مالیات‌های بیشتر را به منزله فروپاشی کسب و کار تلقی می‌کنند. در حقیقت افزایش درآمدهای مالیاتی به جای درآمدهای نفتی تصویری اشتباه است که از سوی کسانی مطرح شده که گویا با واقعیت‌های موجود جامعه فاصله دارند. این روحانی است که به اعتقاد کارشناسان دولت نباید به دلیل کسری بودجه تمام فقدان منابع اعتباری خود را در درآمدهای مالیاتی جست‌وجو کند.

شروط اجرای مالیات ستانی عادلانه

این کارشناس معتقد است: یافتن مودیان جدید مالیاتی، تحقق درآمدهای دولت از طریق توزیع عادلانه مالیات در سطوح مختلف، کسب درآمد از طریق پایه‌های جدید مالیاتی مانند: مالیات بر عایدی سرمایه و... همگی در ظاهر شگفت‌گوش‌نواز هستند اما همواره کسانی که درآمدهای انبوه دارند از پرداخت مالیات فرار می‌کنند یا با نفوذ و ارتباطات گسترده با دستگاه‌های مختلف دولتی درصدد پرداخت مالیات‌ها از فرار می‌آیند و در نهایت هدف اصلی دولت‌ها که اخذ مالیات از منابع مالی و ثروت‌های زیاد و سرگردان در جامعه است عملیاتی نمی‌شود و به جای آن قشر کارمندان و کارگران که همواره در دسترس هستند در معرض اعمال انواع طرح‌های مالیاتی به عنوان خوسا قولان اجباری پرداخت مالیات قرار می‌گیرند در حالی که بسیاری مطلوب است دولت هزینه‌های خود را کاهش دهد و با فروش املاک و دارایی‌ها خود میزان اتکاخود به درآمدهای مردمی را

«آرمان ملی» مشکلات مالیات ستانی در سال آینده را بررسی می‌کند

چالش‌های مالیات ستانی ناقص



می‌ورد و نهادهایی که مالیات به دولت پرداخت نمی‌کنند، برنامه داشته باشد، گفت: تنها در صورت تنظیم این موارد، دولت می‌تواند درآمدهای پایدار خود را بدون افزایش فشار به بنگاه‌های اقتصادی افزایش دهد. با ادامه تحریم‌ها، درآمدهای نفتی به ایران بازرگانه نخواهد شد. این کارشناس اقتصادی در ادامه به کاهش درآمدهای نفتی در لایحه بودجه ۱۴۰۳ اشاره کرد و گفت: کاهش اتکا به درآمدهای نفتی، از جمله ادعا‌های تکرار است که همواره در بودجه‌های ادوار گذشته مطرح شده دوری از اقتصاد نفتی، جزو شعار غیر قابل حذف دولت‌ها بود که تا به امروز محقق نشد. تحریم‌ها باعث کاهش درآمدهای حاصل از فروش نفت شده و در عمل، برنامه اقتصادی قوی و با پشتوانه‌ای، اقتصاد کشور را به سمت درآمدهای غیرنفتی سوق نداد. با این حال تا زمانی که تحریم‌ها علیه ایران همواره با برجا باشد، در صورت توسعه صادرات غیرنفتی نیز درآمدها به ایران بازرگانه نشده و به منابع مالی خوددستری نخواهیم داشت. این مسأله در ادامه به کمبود منابع مالی برای هدایت کشور و تأمین هزینه‌های مورد نیاز دولت منجر خواهد شد.

مالیات ستانی دولت‌ها از مردم

این گزارش حاکی است: کارشناسان عقیده دارند علت شkest دولت‌ها در اجرای یک برنامه بودجه انقباضی، در نظر نگرفتن کسری بودجه سال قبل و خوش بینی به درآمدهای سال پیش رو است. در چنین شرایطی هر تزلزل و نوسان اقتصادی و غیراقتصادی بر درآمدهای دولت تأثیر منفی گذاشته و در نهایت دولت با کاهش منابع مالی و افزایش هزینه‌ها مواجه می‌شود. استقرار تلاش برای تأمین این منابع مالی، روندی است که دولت‌ها تا به امروز ناچار به اجرای آن بودند. هنوز جزئیاتی از لایحه بودجه ۱۴۰۳ و قطعیت آن منتشر نشده و به نظری می‌رسد برای تصویب این برنامه، دولت راهی طولانی در پیش دارد، به ویژه در بخشی که افزایش حقوق کارکنان ۱۸ درصد عنوان کرده، اما هنوز تورم بیش از این مقدار است. باید دید در ادامه دولت از کدامیک از ارقام اعلام شده در بودجه ۱۴۰۳، عقب‌نشینی خواهد کرد.

معاون وزیر راه اعلام کرد:

رشت – استار اطبق برنامه پیش می‌رود

وزارت راه و شهرسازی است، این مسیر بسیار کمک می‌کند که کشورهای آسیای مرکزی که کشورهای در حال رشد از نظر اقتصادی هستند به کشورهای حوزه خلیج فارس و بین دو کشور، امیدواریم از ابتدای سال ۲۰۲۴ میلادی، یعنی حدود یک ماه و نیم دیگر این پروژه شروع شود. این پروژه ۱۶۲ کیلومتر است و حدود ۳۰ تا ۴۰ درصدیل است و ما با تکمیل شدن این حلقه مستقیماً به جمهوری آذربایجان وصل می‌شویم، از جمهوری آذربایجان به روسیه و از روسیه به شمال اروپا، یعنی از شمال اروپا از طریق ریل به بندرعباس می‌آییم. این یعنی یک شبکه متصل شده که می‌تواند نقش عمده‌ای را در کردار شمال جنوب ایفا کند. افندی‌زاده با بیان اینکه پروژه رشت استار اطبق ریل راه پیش می‌رود، گفت: بعد از اینکه موافقتنامه در اردیبهشت ماه امضا شد، نزدیک به ۸ ماه طراحی آن طول کشید و ما طبق برنامه‌ای که در دنیا می‌تواند کشورها را به هم متصل می‌کند، منافع مشترک ایجاد می‌کند و در درون سازمان‌ها و مسائل مختلف نقش دارد. در این پروژه علاوه بر شبکه ریلی، تجهیزات و ناوگان هم در موافقتنامه وجود دارد. دولت روسیه هم به این پروژه خیلی علاقه‌مند است، چون مسیری که انتخاب شده به نفع دو کشور است. وی با اشاره به پروژه چاپهار – زاهدان و یوسنی – مشهد بیان کرد: چاپهار بندری است که به دریای آزاد متصل است و می‌تواند باطی مسیر بسیار کوتاهی، به کشورهای آسیای مرکزی حتی افغانستان و کشورهای دیگر متصل شود. این پروژه هم یکی از پروژه‌های کلان وزارت راه و شهرسازی است. از خود چاپهار تا زاهدان حدود ۶۰۰ کیلومتر است، که ۱۵۰ کیلومتر آن کاملاً افتتاح شده و ۴۵۰ کیلومتر دیگر طرف یک سال و نیم تا دو سال آماده می‌شود. همچنین مسیر زاهدان به سمت یوسنی که راه‌های باقی‌به‌سند مشهد را قطع می‌کند، حدود ۹۰۰ کیلومتر است که در خراسان جنوبی ریاست محترم جمهور کلنگ آن را زدند و آن هم جزء پروژه‌های کلان

معاون وزیر راه اعلام کرد:

مسیر فراهم کند. در کردار شمال جنوب

پروژه‌های مهمی مطرح است و آن بحث محورهایی است که می‌تواند از شرق با غرب دریای خزر باشد و همچنین پروژه‌هایی که می‌تواند در شرق ایران بین چاپهار، زاهدان و سوسن و مشهد باشد. افندی‌زاده با طرح این پرسش که امروزه چرا در دنیا به کردارهای ترانزیتی یا راهگذر ترانزیتی توجه می‌کنند؟ گفت: راهگذرهای پای‌های هستند برای کردارهای لجستیک، کردارهای لجستیک به مراکزی می‌گویند که می‌تواند توزیع کالا را انجام دهد، کردارهای لجستیک می‌توانند در نهایت تبدیل شوند به راهگذرهای تجاری و بعد می‌شود کردارهای اقتصادی و بعد توسعه‌ای. برای همین تمام کشورهای دنیا که دنبال بسته‌های اقتصادی هستند، تلاش می‌کنند در موضوع حمل‌ونقل به بحث راهگذرها یا کردارها بپردازند. راهگذرها در دنیا می‌تواند کشورها را به هم متصل می‌کند، منافع مشترک ایجاد می‌کند و در روان سازی و مسائل مختلف نقش دارد. در این پروژه‌های خیلی عمده‌ای را در ایران داریم که اگر با نگاه ترانزیتی به آن‌ها نگاه کنیم، اولویت‌های کشور می‌شوند. ما مدهای مختلف حمل‌ونقل داریم. به دلیل موقعیت‌ها و داشتن بنادر در شمال یا جنوب، از حمل‌ونقل دریایی برخورداریم؛ بیش از ۲۲۰ هزار کیلومتر راه را داریم که حدود ۳۰ تا ۳۵ هزار کیلومتر راه‌های اصلی هستند؛ در بخش خشکی هم بحث حمل‌ونقل ریلی مطرح است. البته در بخش حمل‌ونقل ریلی می‌تواند مسیر ریلی بین کشورهای مختلف حرکت کند، بازرسی‌ها به حداقل می‌رسد و سرعت می‌تواند به حد اکثر خودش برسد، بنابراین به همین علت است که در ایران اولویت بر پروژه‌های ریلی گذاشته شده است. معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: برای این هدف، سه کار عمده قرار شد انجام بشود؛ یکی پروژه‌های زیرساختی است، مسئولیت این کار با وزارت راه و شهرسازی است که پروژه‌های زیرساختی را برای این

دردیه

مازوت سوزی داریم؟

در شرایطی که مازوت سوزی در نیروگاه‌های کشور از سوی بسیاری از مسئولان در دستگاه‌های مختلف رد شده است، اما همچنان معادله آلودگی هوا برای ساکنان کلانشهرها لاینحل مانده است. به گزارش مهر، قصه تکراری، پاییز؛ زمستان و آلودگی هواسال‌ها مقابل چشمان شهروندان تهرانی و هموطنان ما در سایر کلانشهرهای کشور دوره می‌شود. این موضوع همه ساله با علل مختلفی دهان به دهان می‌چرخد و به دنبال آن، عملکرد دستگاه‌های مرتبط مورد بحث و چالش قرار می‌گیرد. بی‌تردید این بحث‌ها و گفت‌وشنودها، تماماً در راستای خاتمه دادن به این معضل تکراری زمستانه است؛ اما اینکه چه میزان اثربخش بوده است؛ جای سوال دارد؛ در این شرایط مطلوب است در مرحله نخست نگاهی به عملکرد دستگاه‌های مختلف در مسیر کاستن از آلودگی هوا و دیدگاه صاحبه نظران در این باره داشته باشیم. بر اساس اعلام وزارت نیرو، شاید آنچه موجب شده است، معادله چندوجهی آلودگی هوای تهران و سایر کلانشهرها همچنان مجهول باقی بماند، ارائه نظرات غیرکارشناسانه و همچنین کار کردن صورت مسأله از سوی برخی افراد است؛ اما این «مازوت» است که سال‌هاست به عنوان علت اصلی آلودگی هوا مطرح می‌شود! این در حالی است که از بین ۱۴۱ نیروگاه بزرگ کشور تنها ۱۶ نیروگاه قابلیت و امکان مصرف سوخت مازوت دارند و از سوی دیگر هیچکدام از نیروگاه‌های فعال استان تهران و دیگر کلانشهرها مازوت مصرف نمی‌کنند؛ همچنین در کل کشور فقط ۱۶ نیروگاه بخاری وجود دارد و بقیه نیروگاه‌ها گاز و سیکل ترکیبی هستند که اساساً امکان مصرف مازوت را ندارند. از بین این ۱۶ نیروگاه نیز مخزن سوخت و نیروگاه بعثت و اصفهان سال‌هاست پلمب شده و از دسترس استفاده خارج است. شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی ایران نیز در خصوص توزیع و مصرف مازوت در نیروگاه‌ها موضع‌گیری و اعلام کرد: استدلالی مبنی بر غیراستاندارد بودن سوخت‌های تولیدی در کشور وجود ندارد. این شرکت تأکید کرد: شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی ایران در این زمینه تنها تأمین‌کننده سوخت جایگزین است تا در شرایط قطعی گاز تأمین پایدار براساس به‌مخاطره نینفد. این سوخت جایگزین پالایش‌شده نفتون شامل نفت‌تاز و نفت کوره می‌شود و همواره تلاش شده تا نفت‌گاز (گازوئیل) سوخت اصلی باشد و نفت کوره (مازوت) تنها در شرایط اضطرار مورد استفاده قرار گیرد. همچنین ناصر اسکندری، معاون راهبردی شرکت برق حرارتی ۲۱ آذر ۱۴۰۱ به رسانه‌ها گفت: هیچیک از نیروگاه‌های تهران طی ۸ سال گذشته از مازوت استفاده نکرده‌اند و نیروگاه‌های مستقر در پایتخت سال‌هاست از سوخت گاز استفاده می‌کنند و نقشی در آلودگی هوای تهران ندارند. اسکندری در توضیحاتی بیشتر افزود: به استناد اطلاعات استخراج‌شده از نرم‌افزار سوخت کشور، میزان مازوت مصرفی نیروگاه‌های اطراف تهران از سال ۱۳۹۳ تاکنون صفر درصد بوده که نشان می‌دهد افزایش شاخص دی اکسید گوگرد طی ماه‌های اخیر به دلیل مصرف سوخت مازوت در نیروگاه‌های اطراف تهران نبوده است. این گزارش می‌افزاید: مسأله آلودگی هوای کلانشهرها از جمله تهران ناشی از بارمتر ذرات ۵.۲ (PM۱۰) بوده که به استناد اطلاعات درج شده در ترازنامه انرژی، حدود ۸۱ درصد از آلودگی ناشی از ذرات مرتبط با پخش حمل و نقل است؛ همچنین براساس اطلاعات ترازنامه انرژی کشور، سهم آلاینده ذرات ناشی از احتراق مازوت با احتساب صنایع تولیدکننده سیمان و نیروگاه‌ها در حدود ۹.۱ درصد است از این رو منبع افزایش آلودگی هوا در تهران و سایر کلانشهرها باید در منابعی به غیر احتراق ناشی از مصرف سوخت و جو کرد. در همین رابطه علی سلاجقه رئیس سازمان حفاظت محیط زیست نیز اعلام کرده است: در تهران مازوت سوزی نداریم، در موضوع مازوت سوزی نیروگاه‌ها بیشتر جنبه روانی آن برای مردم مطرح بوده زیرا که هنوز درصد نقش مازوت در جو و آلودگی تاکنون مشخص نشده است. داریوش گل‌علیزاده رئیس مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان محیط زیست نیز در گفت‌وگویی است که در این رابطه به اظهار نظر پرداخته و گفته است: علت آلودگی هوا همان دلایل سال‌های قبل است، سهم منابع متحرک و ثابت در هر کلانشهر متفاوت است. در این سال‌ها به تعداد منابع متحرک اضافه شده، سال گذشته در منابع متحرک یک میلیون ۴۷۰ هزار دستگاه خودرو در سطح کشور شمارگذاری شده است و فقط در شهر تهران ۶۵۰ هزار خودرو شمارگذاری شده و وارد معبر شده‌اند. این در حالی است که در سال گذشته تنها ۲۰ هزار و ۸۰۰ خودرو اسقاط شد و امسال ۶۰ ماهه اول سال حدود ۳۵ هزار خودرو اسقاط شد، هر سال به تعداد خودروها و سن آن‌ها اضافه می‌شود. وی در همین زمینه اضافه کرده است: حمل‌ونقل عمومی به ویژه در حوزه اتوبوس که پیمایش بیشتر و سن بالایی دارند، باید مورد توجه قرار گیرد. حدود ۸۵ تا ۸۰ درصد اتوبوس‌ها، سن شان بالای ۲۰ سال و فرسوده هستند. این سن بالا باعث می‌شود که مصرف سوخت بیشتر و انتشار آلاینده‌های بالاتر برود.