

شرایط قطعه‌سازان خودرو برای تداوم تولید اعلام شد

دو انجمن قطعه‌سازی خودروی فعال در کشور با صدور بیانیه‌ای مشترک، با اشاره به شرایط خاص و خارج از روال عادی حاکم بر صنعت، توصیه‌ها و پیشنهادهایی را برای نحوه تولید، فروش و تعامل قطعه‌سازان با خودروسازان ارائه دادند. در این بیانیه که به طور مشترک از سوی انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودروی کشور و انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو تهیه شده، آمده است: «با توجه به تماس‌ها و درخواست‌های متعدد فعالان صنعت قطعه‌سازی در خصوص تعیین تکلیف نحوه همکاری با خودروسازان در شرایط فعلی، انجمن‌ها تأکید می‌کنند که وضعیت پیش‌آمده مصداق «فورس ماژور» بوده و ادامه فعالیت‌ها مطابق روال گذشته امکان‌پذیر نیست. بر همین اساس، اتخاذویکردی متناسب با شرایط موجود، به صورت موقت و تا زمان بازگشت ثبات به فضای تولید ضروری است.» در بخش دیگر بیانیه آمده است: «ارائه قیمت‌های به‌روز در قالب توافقنامه، صورتجلسه یا ترجیح‌پیش‌فاکتور با اعتبار زمانی حداکثر یک هفته، به عنوان یکی از محوره‌ای اصلی پیشنهاد شده است. همچنین اولویت با پرداخت نقدی بوده و در صورت ضرورت، حداکثر بازه زمانی پرداخت تا یک ماه در قبال دریافت اسناد مالی معتبر قابل قبول خواهد بود.» این بیانیه مشترک می‌افزاید: «به دلیل تفاوت در نوع مواد مصرفی و شرایط تأمین در میان واحدهای مختلف، امکان ارائه یک الگوی واحد برای همه فعالان این حوزه وجود ندارد و پیشنهادهای ارائه‌شده صرفاً در راستای ایجاد وحدت رویه و هماهنگی بیشتر در صنعت مطرح شده است.»

ماشین وارداتی

225L؛ سدان لوکسی کشیده‌بام



بام و **225L Msport** مدل ۲۰۲۵ یکی از تازه‌ترین سدان‌های لوکس کامپکت در بازار است که با ترکیب جذابی از طراحی اسپرت، کابین ارتقایافته و پیرشرانه پرتوان عرضه می‌شود. این نسخه که در واقع مدل کشیده‌تر خانواده ۲۲۵ محسوب می‌شود، با افزایش محسوس فاصله مجوری و طول بدنه، راحتی سرنشینان عقب را به سطحی فراتر از استاندارد این کلاس رسانده است. در قلب این خودرو، یک موتور ۲ لیتری چهار سیلندر توربوشارژر قرار دارد که ۲۰۴ اسب بخار قدرت و ۳۰۰ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند. گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه، وظیفه انتقال نیرو به چرخ‌های جلو را برعهده دارد و در نتیجه، شتاب صفر تا صد ۷.۷ ثانیه برای آن ثبت شده است. این خودرو امکانات متنوعی همچون سقف پانوراما، صندلی‌های اسپرت برقی با پوشش چرم، سیستم صوتی HiFi، تهویه مطبوع اتوماتیک، دوربین عقب و مجموعه‌ای از سامانه‌های ایمنی شامل هشدار عابرپاده را ارائه می‌دهد. بام و **225L Msport** مدل ۱۴۰۲۵ اکنون با قیمت ۹ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان توسط شرکت عرضه‌کننده وارد بازار شده است.

● بازار خودرو

ریش قیمتی برخی خودروهای وارداتی در پایان هفته

انجمن قطعه‌سازان، خودروسازان، کمیسیون صنایع مجلس و دولت در حال تدوین بسته حمایتی هستند تا بازگرد. همچنین مسئولان امر به فکر ایجاد راهکارهایی برای کاهش فشار برصنعت خودرو به دلیل شرایطی که جنگ تحمیلی ایجاد کرد، هستند تا شرایط دومین صنعت بزرگ کشور بهبود یابد. در این میان بازار خودرو نیز واکنش‌های متفاوتی دارد. بازاری که مدت‌ها رکود را تجربه کرد، افزایش قیمت را دید اما همین بازار هم کنترل شد تا خودرو تا حدی از کالی سرمایه‌ای به کالی مصرفی تبدیل قیمتی داشته‌است. قیمت صفر فولکس نشان می‌دهد برخی خودروهای وارداتی ریزش قیمتی را تجربه کردند. خودروهای وارداتی که احتمالاً به دلیل شرایط واردات خودرو از جنوب کشور دچار مشکلاتی خواهند بود اما بازار به سمت افزایش قیمت نرفته‌است. در واقع با یک بازار بالغ طرف هستیم. بررسی قیمت‌های وارداتی هاد در پایان هفته‌ای که گذشت به این شرح است:

خودروهای وارداتی

قیمت صفربنز کلاس **A** سدان **A200L**، در روز پنجشنبه ۲۴ فروردین ماه، ۱۰ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان بود. در حالی که روز ۲۳ فروردین یعنی چهارشنبه این خودرو ۱۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان بود. این خودرو حدود ۱۳ درصد کاهش قیمتی داشته‌است. قیمت صفر فولکس **ID.4 Crozz** ۲۴ پیور ۲۴ فروردین ۴ میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان بود و در روز ۲۳ فروردین یعنی سه‌شنبه ۵ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان قیمت خورد. این خودرو در بازار آزاد آخر هفته‌ای که گذشت، کاهش ۸،۳۳ درصدی را تجربه کرد. اما مدل دیگری از این خودرو با پسوند پلاس، فولکس **ID.4 Crozz** پیورپلاس، ۲۴ فروردین ۵ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان معامله شد در حالی که ۲۳ فروردین ۵ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان بود و ظرف یک روز کاهش قیمتی ۴۰۰ میلیون تومانی را تجربه کرد. آخرین خودروی وارداتی که در پایان هفته گذشته کاهش قیمتی را تجربه کرد، بام و **ix1 eDrive 25L** است که ۱۱ چهارشنبه ۱۰ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان بود و روز سه‌شنبه ۱۱ میلیارد تومان قیمت داشت.

کارشناسان حوزه خودرو در گفت‌وگو با «ایران» مطرح کردند

چرخش واردات خودرو به سوی شمال کشور

با احتمال محدودیت در بنادر جنوب، نقش بنادر شمال و شرکای جدید پرنرگ‌تر می‌شود



● گزارش

یاسمن صادق شیرازی

گروه خودرو

در حالی‌که آتش بس اخیرفضای سیاسی منطقه را تا حدی آرام‌تر کرده است، اما ادعاهاى آمریکا مبنی بر محاصره دریایی ایران گمانه‌زنی‌هایی در درباره احتمال محدود شدن فعالیت بنادر جنوبی ایران افزایش داده است. یعنی واردات قطعه و خودرو از بنادر جنوبی که همیشه از بندر جبل علی به ایران می‌آمدند این سؤال را ایجاد کرده است که با ادعای محاصره چه سرنوشتی خواهد داشت؟ موضوعی که البته، تنها مختص ایران نیست و جابه‌جایی کالا در دیگر کشورها و بنادر منطقه نیز با عدم قطعیتی مشابه مواجه شده است. با این حال، کارشناسان تأکید می‌کنند صنعت خودروی ایران به‌جای توقف، وارد مرحله‌ای از بازتعریف مسیرهای تجاری خود شده و در عمل این شرایط، نقشه واردات خودرو و قطعات را از نو ترسیم کرده است. اگرچه هنوز هیچ محدودیتی رسمی اعلام نشده، اما احتمال ایجاد اختلال در بنادر جنوبی، پرسش‌های مهمی را پیش‌روی فعالان صنعت قرار داده است؛ از جمله اینکه آیا زنجیره واردات خودرو و قطعات در آستانه ورود به مرحله‌ای جدید قرار دارد و مسیرهای جایگزین تا چه اندازه می‌توانند نیاز بازار ایران را پاسخ دهند؟

چرخش ایران به‌سوی شمال

در این میان، نگاه کارشناسان به ظرفیت‌های

خودروی افسانه‌ای نیسان دوباره زنده می‌شود

بازگشت پر سروصدای «اکسترا»



شنیدیم. آنچه در ادامه می‌خوانید نسخه کامل و دقیق همین برنامه است.

نسل آینده سیستم‌های کمک‌راننده

نیسان برای ورود قدرتمند به عصر AI، فناوری (فناوری رانندگی مبتنی بر هوش مصنوعی) معرفی کرده است. هرچند هنوز اطلاعات کامل منتشر نشده، اما هدف این فناوری، ارتقای سیستم‌های فعلی کمک‌راننده مانند پروپایلوت (ProPilot) است؛ سیستمی که تجربه رانندگی نیمه‌خودران را نرم‌تر، دقیق‌تر و قابل اعتمادتر می‌کند.

برنامه نیسان این است که ۹۰ درصد محصولات خود را به این فناوری مجهز کند. اولین خودرو مجهز به **AiDT**، نسل جدید نیسان ایل‌گرند (Elgrand) بازار ژاپن خواهد بود؛ مینی‌وَنی که اواخر امسال با طراحی تازه معرفی می‌شود. نسخه پیشرفته‌تر پروپایلوت نیز از سال ۲۰۲۷ روی خودروهای جدید نصب خواهد شد.

الکتریکی سازی، هرچند دیراما جدی

در رقابت هیبریدها، نیسان از رقبایی مانند تویوتا و هیوندای عقب‌مانده بود، اما این

کاهش وابستگی تک‌مسیره

به یار کارشناسان، فشار احتمالی بر مسیر جنوب می‌تواند به ایجاد

سبد متنوعی از مسیرهای وارداتی منجر شود. عمادالدین جعفری،

کارشناس خودرو در این باره می‌گوید: «اگر سیاست‌گذاری درست

داشته شده که پیش از این کمتر مورد توجه قرار داشتند؛ بنادر شمالی، مسیرهای دریایی دریای خزر، همکاری با روسیه و مسیرهای جایگزین در کشورهای همسایه. این وضعیت بیش از آنکه نشانه‌بن بست باشد، بازتابی از یک تغییر مسیر مثبت است. تغییری که می‌تواند ظرفیت‌های تازه‌ای را نیز آشکار کند. سال‌هاست که امارات و بنادر جنوبی نقش اصلی را در واردات خودرو و قطعات ایفا می‌کنند، اما شرایط کنونی پیام روشنی دارد. مدل گذشته واردات که عمدتاً از عبور از خلیج فارس تکیه داشت، دیگر نمی‌تواند تنها مسیر اتکای ایران باشد. چین همچنان شریک اصلی خودرو و قطعات است، اما پرسش اصلی این است که این کالاها از کدام مسیر وارد کشور شوند؟ بابک صدرايي، کارشناس بازار خودرو، در گفت‌وگو با «ایران» در این باره

دوخته شده که پیش از این کمتر مورد توجه قرار داشتند؛ بنادر شمالی، مسیرهای دریایی دریای خزر، همکاری با روسیه و مسیرهای جایگزین در کشورهای همسایه. این وضعیت بیش از آنکه نشانه‌بن بست باشد، بازتابی از یک تغییر مسیر مثبت است. تغییری که می‌تواند ظرفیت‌های تازه‌ای را نیز آشکار کند. سال‌هاست که امارات و بنادر جنوبی نقش اصلی را در واردات خودرو و قطعات ایفا می‌کنند، اما شرایط کنونی پیام روشنی دارد. مدل گذشته واردات که عمدتاً از عبور از خلیج فارس تکیه داشت، دیگر نمی‌تواند تنها مسیر اتکای ایران باشد. چین همچنان شریک اصلی خودرو و قطعات است، اما پرسش اصلی این است که این کالاها از کدام مسیر وارد کشور شوند؟ بابک صدرايي، کارشناس بازار خودرو، در گفت‌وگو با «ایران» در این باره توضیح می‌دهد: «واردات خودرو از چین و دیگر کشورها تقریباً همیشه از امارات عبور می‌کرده و این مسیر در حکم کانال حیاتی ورود کالا بوده است. اما اکنون شرایط جدید سناریوهای دیگری را مطرح کرده؛ از مسیر عمان گرفته تا پاکستان، ترکیه و بنادر شمالی. اگرچه هیچ‌یک از این مسیرها قطعی نیستند و همه چیز به وضعیت سیاسی و امنیتی منطقه بستگی دارد، اما واضح است که مسیرهای جایگزین با وجود محدودیت ظرفیت اولیه، می‌توانند نیاز صنایع مهم کشور، از جمله خودروسازی را تا حد قابل توجهی پوشش دهند.»

بنادر شمالی؛ از مسیر فرعی

گمانه‌زنی‌ها درباره محدودیت واردات از مسیر

جنوبی کشور نگاه فعالان صنعت را به‌سوی بنادر شمالی و دریای خزر معطوف کرده است؛ مسیری که سال‌ها ظرفیت‌های آن دست‌نخورده باقی مانده بود. نکته مهم ماجرا اینجاست که حوزه خودرو در ایران همیشه در شرایط سخت هم بلد بوده چگونه از موانع عبور کند. صنعت خودرویی که در سال ۱۳۹۷ بسته شدن واردات را دید، تحریم‌ها را دید و کشورهای بدعهدی که در سر بزنگاه تاریخی تحریم، زیر قراردادها زده و ایران را ترک کردند. اما باز هم صنعت خودرو به راه خود ادامه داد و

با این بدعهدی‌ها و شرایط سخت از پا نیفتاد. صدرايي با اشاره به تغییرات لحظه‌به‌لحظه در منطقه می‌گوید: «شرایط فعلی ما را با مجموعه‌ای از گزینه‌ها روبه‌رو کرده‌است. از مسیرهای جنوبی گرفته تا پاکستان، ترکیه یا کشورهای شمالی. همه اینها سناریوهایی هستند که امکان تحقق دارند.» او تأکید می‌کند: «حجم بازرگیری در بنادر شمالی محدودتر است و از نظر لجستیکی با بنادر جنوب قابل مقایسه نیست، اما برای بخشی از قطعات و حتی برخی خودروهایی که از طریق روسیه قابل حمل هستند، می‌توان از این مسیر به‌طور قابل اتکا استفاده کرد. اگر همکاری ایران و روسیه تقویت نشود، روسیه نه‌تنها شریک سیاسی، بلکه شریک لجستیکی مهمی برای ایران خواهد بود و می‌تواند بخشی از فشار بر بنادر جنوبی را کاهش دهد.»



● بابک

صدرايي، کارشناس بازار خودرو:

شرایط فعلی ما را با مجموعه‌ای از گزینه‌ها

روبه‌رو کرده

است. از

مسیرهای جنوبی

گرفته تا

پاکستان، ترکیه یا

کشورهای شمالی.

همه اینها سناریوهایی

هستند که امکان تحقق

دارند

ظرفیت‌های بلااستفاده

همکاری با روسیه

صدرايي درباره ظرفیت‌های بلااستفاده همکاری با روسیه، یادآور می‌شود: «اگرچه در سال‌های اخیر همکاری ایران و روسیه در حوزه‌های مختلف توسعه یافته، اما در بخش خودرو همچنان ظرفیت‌های زیادی فعال نشده‌است. بازار بارها نشان داده که هرگاه مسیری کند یا بسته می‌شود، مسیر دیگری فعال می‌شود. ممکن است در ابتدا نوسان ایجاد شود، اما در میان‌مدت بازار راه خود را پیدا می‌کند.»

جابه‌جایی زنجیره تأمین؛ نه اختلال در واردات

عمادالدین جعفری، دیگر کارشناس بازار خودرو در گفت‌وگو با «ایران»، تأکید می‌کند: «این تغییرات اخیر، لزوماً به معنای اختلال در واردات نیست و آنچه در جریان است بیشتر جابه‌جایی زنجیره تأمین است تا توقف آن. با توجه به احتیاط برخی شرکت‌های حمل‌ونقل اماراتی، مسیرهایی مانند بنادر شمالی، عمان و حتی مسیرهای زمینی روسیه می‌توانند نقش جایگزین را ایفا کنند. علاوه بر این، تغییر مسیر واردات تأثیر جدی بر روابط ایران و چین نخواهد داشت و چین همچنان شریک اصلی باقی خواهد ماند.» جعفری در ادامه به تفاوت شرایط واردات قطعات خودروهای کامل، واردات خودروهای کامل و محدودیت‌های این سه روش اشاره می‌کند: «به دلیل محدودیت‌های ارزی، واردات خودروهای کامل احتمالاً با احتیاط بیشتری انجام خواهد شد. در شرایط پس از آتش‌بس و نیازهای ارزی گسترده‌تر، واردات وسیع خودروهای کامل چندان محتمل نیست. اما در واردات قطعات، به‌دلیل امکان استفاده از مسیرهای هوایی، بنادر شمالی و مسیر روسیه، چالش خاصی وجود نخواهد داشت.»

سازمان مدیریت بحران وزارت کشور، بیمه اصلی صنعت بیمه، یعنی ارائه پوشش جنگ

شاسی مستقل ساخته می‌شود و طراحی آن به‌صورت کاملاً هدفمند برای آفرود و توان عملیاتی بالا توسعه‌یافته است. بر اساس صحبت‌های سخنگوی نیسان، احتمال دارد اکسترا برخلاف رقبایی که به موتورهای هیبریدی چهارسیلندر روی آورده‌اند، از یک پیرشرانه شش سیلندر تنفس طبیعی (Naturally Aspirated V6) استفاده کند. گیربکس دستی تقریباً بعید است، اما هدف اصلی، رقابت مستقیم با فورد برانکو و تویوتا فورانر خواهد بود.

● کاهش وزن استراتژیک

سبد محصولات نیسان یکی از بخش‌های مهم نقشه راه نیسان، کوچک‌سازی سبد محصولات جهانی است. این شرکت قصد دارد تعداد مدل‌های خود را از بیش از ۶۰ مدل به حدود ۴۵ مدل کاهش دهد؛ این شامل دو برند Nissan و Infiniti می‌شود. مدل‌هایی با عملکرد ضعیف مانند نیسان ورسا (Versa) از بازار حذف خواهند شد و منابع آزادشده به بخش‌های مهم‌تر اختصاص می‌یابد.

طبق برنامه جدید، مدل‌های هتک‌های شامل کراس‌اوورهای پر فروش مانند (Rogue)، حدود ۸۰ درصد فروش شرکت را تشکیل خواهند داد. باقی محصولات نیز در سه رده قرار می‌گیرند:

- مدل‌های ضروری‌رسان مانند اکسترا
- مدل‌های رشد‌مانند نیسان جوک جدید
- مدل‌های مشارکتی

هدف نیسان این است که حجم فروش هر مدل بیش از ۳۰ درصد افزایش یابد. همچنین برنامه‌ریزی شده که تا سال ۲۰۳۰ فروش سالانه شرکت در آمریکا و کانادا به یک میلیون دستگاه برسد. هدف فروش در ژاپن نیز ۵۵۰ هزار دستگاه اعلام شده‌است. ایوان اسپینوسا می‌گوید: «اکنون بهترین زمان برای توضیح چشم‌انداز بلندمدت نیسان است؛ دوره‌ای که از برنامه بهبود Re-Nissan عبور کرده و مسیر آینده را با وضوح کامل مشخص می‌شود. تمرکز ما روی تجربه مشتری است و ما به توسعه هوش مصنوعی، محصولات پیشرفته و قابل اعتماد تولید خواهیم کرد که ارزش واقعی ارائه می‌کنند.»

● نیم کلاچ

خسارت‌ها تا ۳۰ میلیون تومان بررسی می‌شود

آغاز پرداخت خسارت به خودروهای آسیب‌دیده جنگ رمضان

گروه خودرو؛ مدیرکل نظارت فنی بر بیمه‌های اموال، اوتومبیل و رسیدگی به شکایات بیمه مرکزی، گفت: «در روزهای آتی فرآیندهای مربوط به پرداخت خسارت خودروهای آسیب‌دیده ناشی از جنگ آغاز می‌شود.» عباس خسروچردی مدیرکل نظارت فنی بر بیمه‌های اموال، اوتومبیل و رسیدگی به شکایات بیمه مرکزی، گفت: «بیمه ایران در روزهای آتی فرآیندهای مربوط به پرداخت خسارت خودروهای آسیب‌دیده ناشی از جنگ با خسارت کمتر از ۲۰ میلیون تومان بعد از شروع جنگ، نامه‌های مختلفی به شرکت‌های بیمه ارسال شد و در اولین بخشنامه، لزوم تداوم ارائه خدمات بویژه در حوزه ارزیابی و پرداخت خسارت مورد تأکید قرار گرفت.» مدیرکل نظارت فنی بر بیمه‌های اموال، اوتومبیل و رسیدگی به شکایات بیمه مرکزی، افزود: «در همین زمینه، بیمه مرکزی به صورت میدانی بر اجرای این موضوع نظارت داشت و خوشبختانه در طول جنگ رمضان، پیش از نوروز و پس از آن، حتی در ایام تعطیل نیز هیچ‌یک از شرکت‌های بیمه ارائه خدمات صدور پرداخت خسارت را متوقف نکردند و صنعت بیمه به‌طور کامل از خدمات خود را ادامه داد و اکنون نیز ارائه این خدمات به‌طور طبیعی در جریان است.» به گزارش ایلنا، خسروچردی افزود: «بلافاصله پس از شروع جنگ، بیمه مرکزی علاوه بر بخشنامه نظارتی، ابلاغیه‌ای نیز برای ارائه پوشش جنگ صادر کرد. پوشش جنگ معمولاً در اغلب بیمه‌نامه‌ها در رسته‌های مختلف جزء استثناات است، اما بیمه مرکزی در ابتدای جنگ بخشنامه‌ای به شرکت‌های بیمه صادر کرد که براساس آن، ارائه پوشش خسارت‌های ناشی از جنگ در بیمه‌نامه‌های آتش‌سوزی منازل مسکونی، آتش‌سوزی صنعتی و غیرصنعتی، بیمه‌بدنه، بیمه‌دوران، بیمه‌های حمل‌ونقل و بیمه‌های زندگی بلامانع اعلام شد و شرکت‌ها اجازه یافتند این پوشش را ارائه کنند.» مدیرکل نظارت فنی بر بیمه‌های اموال، اوتومبیل و رسیدگی به شکایات بیمه مرکزی، اظهار کرد: «بیمه مرکزی به عنوان بیمه‌گر اتکایی، در پوشش اتکایی اجباری، سهمی از خسارت‌های بیمه‌نامه‌ها را که پوشش جنگ دارند به عهده دارد و در رابطه با پوشش‌های اتکایی اختیاری نیز سیاست‌های خود را از طریق معاونت اتکایی به شرکت‌های بیمه‌گراعلام کرده‌است.» این مسئول در بیمه مرکزی اعلام داد: «به همین دلیل یکی از خدمات اصلی صنعت بیمه، یعنی ارائه پوشش جنگ در بیمه‌نامه‌های خرد بویژه در مورد منازل و بیمه بدنه خودرو، عملیاتی شد و تقریباً همه شرکت‌های بیمه دارای مجوز بیمه‌های غیرزندگی این پوشش را ارائه می‌کنند.»

مدیرکل نظارت فنی بر بیمه‌های اموال، اوتومبیل و رسیدگی به شکایات بیمه مرکزی افزود: «یکی دیگر از اقدامات صنعت بیمه در جریان جنگ، ارزیابی خسارت خودروهای آسیب‌دیده است. در جنگ ۱۲ روزه نیز بیمه مرکزی از طریق بیمه ایران و براساس مصوبه دولت، ارزیابی خسارت خودروها را بر عهده داشت. در جنگ ۴۰ روزه نیز بنا بر درخواست سازمان مدیریت بحران وزارت کشور، بیمه مرکزی از طریق شرکت بیمه ایران، ارزیابی خسارت را از ابتدای جنگ آغاز کرد و این روند همچنان ادامه دارد.»

ارزیابی خسارت ۱۵هزار خودرو

به گفته این مقام مسئول، تا ۲۰ فروردین، حدود ۱۹ هزار دستگاه خودروی خسارت‌دیده در ۲۶ استان توسط مدیریت بحران شهرداری در تهران و ادارات کل در سایر استان‌ها به بیمه ایران معرفی شده‌اند که خسارت بیش از ۱۵ هزار خودرو تاکنون ارزیابی شده‌است. «مدرکل نظارت فنی بر بیمه‌های اموال ادامه داد: «بیمه ایران فقط مسئول ارزیابی خسارت و ارائه گزارش آن به دولت است و تأمین اعتبار و نحوه جبران خسارت برعهده بیمه مرکزی و با بیمه ایران نیست. با وجود این، براساس مصوبه هیأت وزیران و تأیید سازمان برنامه و بودجه، اعتبار خسارت‌های حداکثر ۳۰ تا میلیون تومان تأمین و به بیمه ایران ابلاغ شده‌است. بیمه ایران نیز در روزهای آتی خسارت خودروهای آسیب‌دیده ناشی از جنگ رمضان را که خسارت آنها کمتر از ۳۰ میلیون تومان است آغاز خواهد کرد. درباره خسارت‌های بالاتر از ۳ میلیون تومان نیز تصمیم‌گیری با ستاد مرکزی بازسازی و تأمین اعتبار از طریق سازمان برنامه‌بودجه است و بیمه ایران مجری تصمیمات این مراجع خواهند بود. بیمه ایران صرفاً موظف به ارزیابی خودروهای آسیب‌دیده ناشی از جنگ که از طریق سازمان مدیریت بحران شهرداری کلانشهرها و ستاد مدیریت بحران استانداری‌ها به آن شرکت معرفی می‌شوند بوده، لذا هموطنان خسارت‌دیده برای اعلام خسارت باید از طریق ستاد مدیریت بحران شهر محل حادثه اقدام کرده و نمی‌توانند مستقیماً به بیمه ایران مراجعه کنند.»