

مدیرعامل آبفای **استان تهران** مطرح کرد:

بروز شدیدترین خشکسالی یک قرن اخیر در تهران

مدیرعامل شرکت آب و فاضلاب استان تهران گفت: سال آبی گذشته با ۱۵۹ میلی‌متر بارش، شدیدترین خشکسالی یک قرن اخیر در استان تهران اتفاق افتاد.

به گزارش شرکت آب و فاضلاب استان تهران، محسن اردکانی افزود: در طول دوره آماری ۶۰ سال اخیر، گاه میزان بارش‌های سالانه به بالای ۵۰۰ میلی‌متر می‌رسید و معمولاً پس از دو سال خشکسالی، چند سال ترسالی رخ می‌داد که پیامدهای خشکسالی‌ها را جبران می‌کرد، اما در پنج سال اخیر میانگین بارندگی‌های استان تهران کمتر از متوسط بارندگی‌های سالانه بوده و در سال آبی گذشته با ۱۵۹ میلی‌متر بارش، شدیدترین خشکسالی یک قرن اخیر در این استان اتفاق افتاد.

وی ادامه‌داد: روند بارش‌ها و تغییر اقلیم بیانگر آن است که هرچه بیشتر می‌رویم، وضعیت ناهمگون‌تر خواهد شد، ضمن آنکه زیست‌بوم شهر تهران فقط ظرفیت پذیرش چهار میلیون تا پنج میلیون نفر جمعیت را دارد درحالی که اکنون بیش از این ظرفیت در پایتخت ساکن هستند و افزون‌بر آن جمعیت شناور و اتباع ساکن در اطراف شهرنشینی تهران نیستند.

مدیرعامل آب و فاضلاب استان تهران سرانه آب تجدیدشونده در کشور را ۱۲۲۷ مترمکعب به ازای هر نفر اعلام و خاطرنشان کرد: این میزان در استان تهران با احتساب دو سد طالقان و لار ۲۵۰ مترمکعب و بدون احتساب این دو سد ۱۸۰ مترمکعب برای هر نفر در سال است که شرایط کمبود آبی مطلق

صف طولانی مالکان خودروهای مونتاژی برای قطعات یدکی

مونتاژ کاران به وظایف خود عمل نمی‌کنند

به گفته رئیس اتحادیه صنف فروشندگان لوازم یدکی خودرو طبق ماده ۴ قانون حمایت از مصرف‌کنندگان، تأمین قطعات و خدمات پس از فروش خودروهای مونتاژی بر عهده مونتاژکاران است، اما بی‌توجهی به این قانون باعث شده صاحبان خودروها برای تهیه قطعات ماه‌ها در انتظار بمانند و در نتیجه، قیمت قطعات خودروهای چینی با نمونه‌های ژاپنی برابری کند.

سید احمد حسینی، رئیس اتحادیه صنف فروشندگان لوازم یدکی خودرو و ماشین‌آلات تهران، در گفت‌وگو با ایسنا، اظهار کرد: طی سال‌های گذشته، به‌ویژه در دو سال اخیر، به دلیل شرایط پریسک سیاسی و اقتصادی کشور، بخش قابل توجهی از فعالان اقتصادی و کسب‌وکارها دچار رکود شده‌اند و صنعت لوازم یدکی نیز از این وضعیت مستثنی نبوده است.

وی افزود: چاشنی که در یک سال گذشته شدت گرفته، توزیع ناعادلانه ارز و تخصیص نامناسب آن ازسوی وزارت صمت است؛ به‌گونه‌ای‌که تولیدکنندگان و بازرگانان واقعی برای تأمین ارز مورد نیاز خود با مشکلات جدی مواجه هستند.

رئیس اتحادیه صنف فروشندگان لوازم یدکی خودرو ادامه داد: از اردیبهشت‌ماه ۱۴۰۲ و با اجرای قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، تأمین ارز و واردات صرفاً باید از طریق تخصیص ارز رسمی انجام شود. براساس این قانون، افراد دیگر مجاز به تأمین ارز به‌صورت مستقیم نیستند و در صورت انجام این کار، اقدام آن‌ها قاچاق محسوب می‌شود. در مقابل، با ارز به فعالان واقعی تخصیص داده نمی‌شود، با فرآیند دریافت آن به‌فدری طولانی است که تولیدکنندگان و

اعلام تعرفه جدید ۱۰۰ درصدی ترامپ برای چین و سقوط بازارهای مالی جهان

دونالد ترامپ، رئیس‌جمهور آمریکا اعلام کرد: آمریکا از اول نوامبر (۱۰ آبان)، تعرفه‌های جدید ۱۰۰ درصدی بر واردات کالا از چین را علاوه بر تعرفه‌هایی که درحال حاضر وجود دارند، اعمال خواهد کرد.

ترامپ همچنین گفت آمریکا، در همان تاریخ، کنترل صادرات را بر هر گونه نرم‌افزار حیاتی اعمال خواهد کرد. این اظهارات ترامپ، ساعاتی پس از آن اعلام شد که او تهدید کرد به تلافی کنترل‌های جدیدی که چین بر صادرات مواد معدنی کمیاب اعمال کرده، تعرفه‌های واردات کالا از چین را به شدت افزایش خواهد داد.

حدود ۷۰ درصد از عرضه جهانی مواد معدنی کمیاب از چین تأمین می‌شود. این مواد معدنی برای صنایع پیشرفته از جمله خودروسازی، دفاع و نیمه‌رساناها ضروری هستند. ترامپ پیش از این اعلام کرده بود دیدار با شی جین پینگ، رئیس‌جمهور چین در اجلاس همکاری اقتصادی آسیا اقیانوسیه در کره جنوبی را به دلیل اقدامات جدید چین، لغو خواهد کرد.

طبق گزارش موسسه ولز فارگو اکونومیک و تحلیلیگران بانک فدرال رزرو نیویورک، تقریباً هر محصولی که از چین به آمریکا وارد می‌شود، درحال حاضر با تعرفه‌های سنگین مواجه است و درحالیکه سطوح مختلفی از تعرفه‌های خاص بر واردات از ۵۰ درصد برای فولاد و آلومینیوم گرفته‌تا ۷۵درصد برای کالاهای مصرفی، وجود دارد، نرخ تعرفه متوسط بر واردات چین درحال حاضر ۴۰ درصد است.

ترامپ در پستی در شبکه اجتماعی تروث سوشال نوشت: به‌تازگی مطلع شده‌ایم که چین با ارسال نامه‌ای به‌شدت خصمانه به جهان، موضعی فوق‌العاده تهاجمی در قبال تجارت اتخاذ کرده و اعلام کرده از اول نوامبر ۲۰۲۵،

محسوب می‌شود.

اردکانی افزود: با توجه به کاهش شدید میزان بارندگی در سال‌های اخیر به‌ویژه در سال آبی گذشته، پیش‌بینی می‌شد سد ماملو در پایان مردادماه و سدهای امیرکبیر و لتیان در پایان شهریورماه امسال از مدار بهره‌برداری خارج شوند و امکان داشت در ابتدای امیرهامه امسال ۳۰ تا ۴۰درصد شهر تهران با بی‌آبی مطلق مواجه شوند که با اجرای اقدام‌های لازم در چندین گام، پایداری شبکه حفظ شد و امیدواریم با همکاری اساتید دانشگاهی، راهکارهایی را تعریف و اجرا کنیم که مدیریت آب در آینده بهتر از گذشته انجام شود.

مدیرعامل آبفای استان تهران سپس به اقدام‌های فراوان این شرکت برای افزایش ظرفیت توان تأمین آب در استان تهران از جمله ارتقای ظرفیت و توان تصفیه و ذخیره‌سازی، نوسازی و بهسازی شبکه آبرسانی، هوشمندسازی و مدیریت بهینه و بهبود مدیریت مصرف اشاره کرد و گفت: استفاده از سامانه‌های هوشمند اسکاذا در دو سال گذشته از ۲۵ درصد پیشرفت به ۸۵ درصد رسیده که در مدیریت تأمین آب و رفع ناترازی شدید بسیار مؤثر بوده است.

اردکانی افزود: در زمینه هدررفت آب نیز هم‌اکنون میانگین هدررفت آب در استان تهران ۲۲٫۱۶ درصد است که ۱۱ درصد آن مربوط به هدررفت ظاهری شامل خطا در دستگاه‌های اندازه‌گیری، مصارف غیرمجاز و… و ۱٫۴۶ درصد مربوط به «آبی بدون

واردکنندگان ماه‌ها در صف انتظار می‌مانند.

حسینی گفت: حال در این میان، ترخیص کاران و کسانی که کار آنها صرفاً واردات (غیر تخصصی) است و به صورت تخصصی واردات انجام نمی‌دهند و احتمالاً به برخی از رانت‌ها نیز متصل هستند، به راحتی، می‌توانند ارز مورد نیاز خود را دریافت کنند که این ارز با قیمت مبادله‌ای به آنها داده می‌شود و بسیاری از کالاها و قطعات بی‌کیفیت و تقلبی توسط همین افراد وارد می‌شود که در بازار وجود دارد و با قیمت کالاهای باکیفیت در بازار به فروش می‌رسند و سود تفاوت قیمت ارز آن به حدی زیاد است که قابل تصور نیست.

حسینی با انتقاد از رویکرد بنگاهداری دولت و بانک‌ها به‌جای حمایت از اصناف گفت: دولت در برخی حوزه‌ها خود نقش بنگاه‌دار را ایفا می‌کند و همین امر موجب شکل‌گیری بازارهای نابرابر و غیررقابتی شده است. درحالی که برخی فروشگاه‌های بزرگ تسهیلات چندصد میلیاردی دریافت می‌کنند و کالا را به‌صورت اقساطی عرضه می‌کنند، اصناف از دسترسی به چنین تسهیلاتی محرومند. در صورت ایجاد شرایط برابر، اصناف نیز می‌توانند نقش مؤثرتری در بازار ایفا کرده و با تأمین سرمایه به‌موقع، از کمبود قطعات و لوازم یدکی مورد نیاز مردم جلوگیری کنند.

وی تأکید کرد، این شرایط نشان می‌دهد که بانک‌ها نیز وارد عرصه بنگاهداری شده‌اند و خدمات بانکی واقعی به اصناف و فعالان بخش خصوصی ارائه نمی‌شود، درحالی که همین تسهیلات در قالب‌های کلان به فروشگاه‌های بزرگ و غیرتخصصی پرداخت می‌شود.



درآمد» در بخش شست‌وشوی مخازن و تعمیرات شبکه و استفاده از شیرهای پیلاری آتش‌نشانی و… است و میزان هدررفت واقعی نیز ۹٫۷ درصد یعنی حدود ۲ درصد بیش از میانگین کشورهای پیشرفته بوده که رقم معقولی است اما باید برای کاهش این میزان هم تلاش کرد.

وی گفت: هر آنچه که در زمینه ارتقای زیرساخت‌های تأمین و توزیع بهینه آب در شبکه لازم بود، در سال‌های اخیر انجام شده و هم‌اکنون رویکرد مطلق و ۱۰۰ درصدی آبفای استان تهران



حسینی گفت: هم‌اکنون حدود چهار میلیون واحد صنفی در کشور فعال هستند که از نظر تعداد، بیشترین سهم اشتغال را به خود اختصاص داده‌اند. نزدیک به ۳۰ میلیون نفر از جمعیت کشور به‌صورت مستقیم و غیرمستقیم در خانوارهای صنفی فعالیت دارند، با این حال، این بخش که بیشترین اشتغال و کمترین هزینه را برای دولت به همراه دارد، آنگونه که باید مورد حمایت قرار گرفته‌است. متأسفانه در چنین شرایطی، کالاهای بی‌کیفیت و نامرغوب از مبادی رسمی و قانونی وارد کشور می‌شوند.

وی درباره مشکلات موجود در حوزه تأمین لوازم یدکی مورد نیاز در خودروهای مونتاژی گفت: در حوزه خودروهای مونتاژی، مشکلاتی مانند عدم یا تأخیر در تخصیص ارز نیز شامل حال آنها نیز است. اما چاشنی که بیش از یک سال است به دنبال آن هستیم و هنوز پاسخی در رابطه با آن دریافت نکرده‌ایم مربوط به عدم توجه به مفاد قانون حمایت از مصرف کنندگان است.

رئیس اتحادیه صنف فروشندگان لوازم یدکی خودرو و ماشین‌آلات تهران گفت: متأسفانه در این رابطه نیز، تولیدکنندگان خودروهای مونتاژی به وظایف مربوط به ماده چهار قانون حمایت از مصرف کنندگان و تأمین قطعات مورد نیاز به خوبی عمل نمی‌کنند و در صورت تأمین قطعات هزینه آن با قیمت گزافی برای مصرف‌کننده نهایی تمام می‌شود و متأسفانه نظارت دقیقی در این حوزه وجود ندارد.

اوضاع صنفی در کشور فعال هستند که از نظر تعداد، بیشترین سهم اشتغال را به خود اختصاص داده‌اند. نزدیک به ۳۰ میلیون نفر از جمعیت کشور به‌صورت مستقیم و غیرمستقیم در خانوارهای صنفی فعالیت دارند، با این حال، این بخش که بیشترین اشتغال و کمترین هزینه را برای دولت به همراه دارد، آنگونه که باید مورد حمایت قرار گرفته‌است. متأسفانه در چنین شرایطی، کالاهای بی‌کیفیت و نامرغوب از مبادی رسمی و قانونی وارد کشور می‌شوند.

پاسخ، تعرفه‌های ۱۰۰ درصدی و محدودیت‌های صادراتی سخت‌گیرانه‌ای را اعمال خواهد کرد.

انتشار این پیام و تشدید نگرانی‌ها از آغاز موج جدیدی از جنگ تجاری میان دو اقتصاد بزرگ جهان، بلافاصله بازار رمزارزها را وارد فاز سقوط



کرد. داده‌های بازار نشان می‌دهد که بیت‌کوین طی ساعات گذشته بیش از ۱۲٫۳ درصد ریزش کرده و به پایین‌ترین سطح خود در چند ماه اخیر رسیده است.

اترיום نیز با افت حدود ۱۹ درصدی در محدوده بحرانی قرار گرفته و بسیاری از آلت‌کوین‌ها بین ۳۰ تا ۶۰ درصد سقوط را تجربه کرده‌اند. از جمله، ریپل (XRP) با ریزش ۲۵ درصدی، سولانا ۱۸ درصد، بایننس کوین ۲۰ درصد و دوج‌کوین بیش از ۳۷ درصد کاهش ارزش داشته‌اند.

طبق داده‌های پلتفرم‌های تحلیلی رمزارز، بیش از ۱۰ میلیارد دلار موقعیت معاملاتی

اقتصاد

دقیق و سخت در مانور و تنظیم فشار شیرخط‌های اصلی و فرعی در شبکه توزیع که در مقاطعی از شهر تا ۷۰ سال قدمت دارد، ۶۶ میلیون مترمکعب آب کمتری در شبکه جاری و با اتکا به فرهنگ غنی ایرانی «چو دخلت نیست خرج آهسته‌تر کن» و همکاری شهروندان، آب کمتری را مصرف کنیم و تابستان امسال را پشت سر بگذاریم.

اردکانی ابراز امیدواری کرد: با بهره‌برداری از بخش دیگری از پروژه خط دوم انتقال آب از سد طالقان و افزایش ۲۵۰۰ لیتر بر ثانیه ظرفیت جدید تأمین آب در آینده نزدیک، ضریب پایداری شبکه در پاییز امسال افزایش یابد هرچند که این اقدام هم به‌تنهایی کافی نیست و لازم است از هرگونه بارگذاری جمعیت جدید در تهران جلوگیری شود و جمعیت موجود نیز مصارف خود را به میزان الگوی همکار نزدیک کنند و سرانه مصرف به ازای هر نفر در شبانه‌روز از ۲۴۰ به ۱۳۰ لیتر کاهش یابد.

وی گفت: در استان تهران با بهره‌برداری از تصفیه‌خانه‌های موجود فاضلاب، ۵۵۰ میلیون مترمکعب ظرفیت تولید پساب استاندارد ایجاد شده است که بخشی از آن در حوزه کشاورزی و تولید محصول‌هایی نظیر چوب و بخش دیگر در حوزه صنعت استفاده می‌شود که امیدواریم در پایان برنامه هفتم توسعه این میزان به بیش از ۹۶۰ میلیون مترمکعب افزایش یافته و جایگزین مناسبی برای استفاده از در بخش‌های کشاورزی و صنعت ایجاد شود.

مدیریت مصرف است و در این زمینه باید با اصلاح قانون، بازدارندگی قیمتی در مصارف بیش از الگوی مصرف تعیین‌شده ایجاد کنیم که در همه دنیا این تجربه وجود دارد.

مدیرعامل آبفای تهران همچنین با اشاره به ساختار مناسبی که برای توسعه استفاده از ابزار و لوازم کاهنده مصرف با لحاظ تسهیلات قیمتی ایجاد شده است، ادامه‌داد: در نیمه نخست امسال توانستیم از طریق مدیریت فشار شبکه، ۱۲ میلیون مترمکعب هدررفت آب را کاهش دهیم و با اقدام‌های بسیار و نمایندگی برای تأمین قطعه منتظر می‌ماند.

حسینی افزود: همچنین در برخی از قطعات مانند گیربکس خودروهای چینی، کمبود این قطعات باعث شده که قیمت آنها به قیمت قطعات خودروهای ژاپنی برسد و این درحالی است که ارائه خدمات تعمیرگاهی و تعداد تعمیرگاه‌ها با تعداد خودروهایی که در بازار عرضه شده هیچ‌گونه مطابقتی ندارد و همین موضوع باعث شده تا مالکان خودروها، مدت طولانی در انتظار خدمات تعمیرگاهی و نوبت‌دهی در نمایندگی‌ها بمانند.

وی گفت: با این حال در حوزه کالاهای پر مصرف مانند شمع و لت و دیگر قطعات پرمصرف مشکلی در تأمین قطعات و لوازم یدکی خودروهای مونتاژی وجود ندارد و در کالاهای با مصرف متوسط نیز چالش زیادی نداریم و قطعات توسط بازار خدمات پس از فروش تأمین می‌شود؛ با این حال، در تأمین قطعات کم مصرف مانند (گیربکس یا شاسی خودروها)، چالش اصلی این است که هم تأمین آن برای تولیدکننده صرفه اقتصادی ندارد و هم عمر بالایی از خودروها نگذشته که واردکنندگان بتوانند

رئیس اتحادیه صنف فروشندگان لوازم یدکی خودرو و ماشین‌آلات تهران گفت: متأسفانه در این رابطه نیز، تولیدکنندگان خودروهای مونتاژی به وظایف مربوط به ماده چهار قانون حمایت از مصرف کنندگان و تأمین قطعات مورد نیاز به خوبی عمل نمی‌کنند و در صورت تأمین قطعات هزینه آن با قیمت گزافی برای مصرف‌کننده نهایی تمام می‌شود و متأسفانه نظارت دقیقی در این حوزه وجود ندارد.

یکشنبه ۲۰ مهر ۱۴۰۴ – شماره ۱۳۲۰۳ – سال چهل و هفتم

بازار خودرو در بن‌بست تصمیم‌گیری و سردرگمی مردم میان شورای رقابت و سازمان حمایت

بازار خودرو در بالاتکلیفی به‌سر می‌برد؛ نه قیمت‌های جدید مشخص است و نه عرضه پایدار انجام می‌شود. دستورالعمل شورای رقابت که قرار بود شفافیت بیابد، به‌دلیل ابهام در وظایف نهادها و ضعف زیرساخت‌ها، نتیجه‌ای معکوس داشته است.

به گزارش خبرگزاری تسنیم، شورای رقابت در نیمه شهریورماه ۱۴۰۴ دستورالعمل جدید قیمتگذاری خودرو را ابلاغ کرد؛ دستورالعملی که در ظاهر با هدف «شفاف‌سازی» و «افزایش رقابت‌پذیری» تدوین شده بود، اما در عمل ابهامات متعددی دارد.

طبق این مصوبه، خودروسازان باید قیمت پیشنهادی خود را براساس صورته‌های مالی به سازمان حمایت اعلام کنند و این سازمان طرف یک ماه نرخ نهایی را در سامانه ۱۲۴ منتشر کند. در عین حال، برخی اصلاحات مانند حذف الزام بلوکه پول هنگام ثبت‌نام و تأکید بر شاخص رقابت‌پذیری خودروها، از جمله تغییرات مثبت به‌شمار می‌رفت، با وجود این، کارشناسان از همان ابتدا نسبت به «ابهامات حقوقی و اجرایی» این مصوبه هشدار دادند.

به گفته کارشناسان، صند اشکال اساسی در متن دستورالعمل جدید وجود دارد که می‌تواند زمینه‌ساز بی‌ثباتی در بازار شود: – تداخل وظایف سازمان حمایت

دستورالعمل جدید، سازمان حمایت را هم مرجع محاسبه قیمت و هم ناظر بر اجرای آن معرفی کرده است؛ درحالی که این نهاد یک دستگاه اجرایی است و نه تصمیم‌گیر نهایی در سیاست‌های قیمتی، این مسئله از نظر حقوقی، تعارض منافع ایجاد می‌کند.

– ابهام در دفعات مجاز تغییر قیمت

هیچ محدودیتی برای تعداد درخواست‌های افزایش قیمت ازسوی خودروسازان در سال تعیین نشده است؛ موضوعی که می‌تواند راه را برای افزایش‌های پیاپی و خودسرانه باز کند.

– فقدان زیرساخت مناسب در سامانه ۱۲۴

سامانه‌ای که قرار است مرجع رسمی اعلام قیمت خودروها باشد، هنوز زیرساخت لازم برای انتشار شفاف و قابل‌استناد قیمت‌ها را ندارد و بیشتر به‌عنوان پلتفرم اطلاع‌رسانی عمومی فعالیت می‌کند.

هم‌زمان با اعلام این دستورالعمل سازمان حمایت ضمن ارسال ایرادات این مصوبه درخواست تجدیدنظر در این مصوبه را اعلام کرد اما با گذشت یک ماه از این موضوع هنوز رفع ایرادات مصوبه در دستورکار شورای رقابت نیست.

پس از ابلاغ این دستورالعمل، قائم‌مقام مدیرعامل ایران‌خودرو اعلام کرد قیمت‌های جدید محصولات این شرکت به سازمان حمایت ارسال شده است و در صورت عدم اعلام نظر این سازمان طی یک ماه، ایران‌خودرو می‌تواند قیمت‌ها را در سامانه ۱۲۴ درج و بر همان مبنا عرضه را آغاز کند.

با پایان مهلت یک‌ماهه، سازمان حمایت طی اطلاعیه‌ای اعلام کرد بررسی کارشناسی خود را انجام داده است، اما در تاریخ ۱۳ مهرماه کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی با ارسال نامه‌ای رسمی، ضمن طرح ایرادات نسبت به مصوبه جدید شورای رقابت، دستور توقف اجرای آن و بازگشت موقت به دستورالعمل قبلی را صادر کرده است.

برخی کارشناسان معتقدند این وضعیت ناشی از نبود هماهنگی میان نهادهای تصمیم‌گیر است. شورای رقابت، سازمان حمایت، وزارت صمت و حالا کمیسیون اصل ۹۰ هر یک دیدگاه متفاوتی دارند، اما هیچ کدام هنوز سازوکار مشترک و واحدی برای تعیین قیمت ارائه نکرده‌اند.

دستورالعمل شورای رقابت با نیت اصلاح فرآیند قیمتگذاری تدوین شد، اما در عمل به‌دلیل ابهام در وظایف نهادها، ضعف زیرساخت‌ها و نبود زمان‌بندی شفاف، نتیجه‌ای معکوس داشته است، اکنون، نه قیمت جدید خودروها مشخص است نه عرضه پایدار، و نه مردم می‌دانند که باید منتظر گرانی باشند یا کاهش قیمت.

بازار خودرو امروز درگیر ابهام، توقف تصمیم‌گیری و بی‌اعتمادی عمومی است؛ وضعیتی که تنها با همافرایی و هماهنگی میان شورای رقابت، سازمان حمایت و مجلس قابل حل خواهد بود.

پرورنده پرداخت خسارت خودروهای جنگ ۱۲روزه روی میز سران قوا

تصمیم‌گیری درباره نحوه پرداخت خسارت خودروهای جنگ ۱۲روزه، با حجم برآوردی بیش از ۱۱۰۰ میلیارد تومان، در دستور کار نشست سران قوای سه‌گانه قرار گرفت. به گزارش خبرگزاری تسنیم، با گذشت چند ماه از پایان جنگ تحمیلی ۱۲ روزه و ثبت بیش از پنج‌هزار مورد خسارت به خودروهای شخصی، سازمانی و نظامی، هنوز سازوکار نهایی تأمین منابع مالی برای جبران این خسارت‌ها مشخص نشده است.

از مجموع خودروهای آسیب‌دیده در جریان جنگ تحمیلی ۱۲ روزه، تنها ۱۱۰۰ خودرو دارای بیمه‌نامه بدنه معتبر بوده‌اند و مابقی خودروهای آسیب دیده بدون پوشش بیمه‌ای درگیر خسارت شده‌اند. جمع‌بندی برآوردهای بیمه‌ای نشان می‌دهد پرداخت خسارت خودروهای آسیب‌دیده در جریان جنگ تحمیلی ۱۲ روزه، نیازمند بودجه‌ای در حدود ۱۱۰۰ میلیارد تومان است. گزارش‌ها حاکی از آن است که دولت پس از برآورد اولیه ارزیابی خسارت توسط شرکت سهامی بیمه ایران، درحال بررسی استفاده از منابع صنعت بیمه برای پرداخت این خسارات است؛ تصمیمی که با مخالفت‌هایی در داخل صنعت روبه‌رو شده است. براساس مستندات داخلی بیمه ایران، تا کنون ۵۴۳۳ مورد خسارت اعلام و حدود ۴۶۷۵ مورد بازپردی میدانی انجام شده است. بیشترین سهم خسارت مربوط به خودروهای سبک شخصی و ناوگان سازمانی بوده و برآوردها نشان می‌دهد بخش قابل‌توجهی از خودروهای آسیب‌دیده فاقد پوشش بیمه‌ای متناسب با خطرات جنگی‌اند.

دولت با هدف تسریع در پرداخت خسارت‌ها، استفاده از منابع صنعت بیمه را به‌عنوان یکی از سناریوهای پیشنهادی مطرح کرده است. براساس اطلاعات دریافتی تسنیم، موضوع اکنون به جلسات هماهنگی سران قوا ارجاع شده و نهادهای اقتصادی دولت، بیمه مرکزی و وزارت اقتصاد موظف به ارائه سناریوی نهایی تأمین منابع شده‌اند.

قرار است پس از جمع‌بندی کارشناسی، تصمیم نهایی درباره نحوه پرداخت خسارات و مرجع جبران مالی طرف روزه‌های آینده اتخاذ شود. با توجه به حجم بالای خسارات ثبت‌شده و نبود پوشش بیمه‌ای جنگ در اغلب بیمه‌نامه‌های بدنه، پرورنده مذکور می‌تواند آغازگر بازنگری جدی در ساختار بیمه‌های حوادث قهری و بحران‌ناپذیر کشور باشد.

فارغ از هر تصمیمی که در جلسه سران قوا گرفته شود که احتمالاً راه‌می موقت برای عبور از شرایط فعلی است، اما در بلندمدت نیاز به تعریف سازوکار مستقل بیمه بحران و جنگ را اجتناب‌ناپذیر می‌کند.