

آمروز

صاحب امتیاز: ابوالفضل شاکری

رییس شورای سیاستگذاری: دکتر مجید رضاییان

مدیر هنری: سمیرا هاشمی

ایمیل روزنامه: info@emrooz.today

وب گاه روزنامه: www.todayonline.ir

لینو گرافی و چاپ: ریحان

شنبه ۱۷ اردیبهشت ۱۴۰۱ / ۷ / ۲۲ / شماره ۱۰۳۵

رقابت تیم های رباتیکی در لیگ خودروهای خودران

در شصت‌ونهمین دوره مسابقات ربوکاپ آزاد ایران تیم های دانش آموزی و دانشجویی در لیگ خودروهای خودران به رقابت می پردازند.

دکتر مرتضی موسی خانی رئیس کمیته ملی ربوکاپ ایران در افتتاحیه شانزدهمین دوره مسابقات ربوکاپ آزاد ایران ۲۰۲۲ که در دانشگاه آزاد واحد علوم تحقیقات برگزار شد در جمع خبرنگاران گفت: ۱۲۰ تیم در مرحله کیفی مسازی ربات‌ها در دو بخش دانش آموزی و دانشجویی ثبت نام کردند و یی با اشاره به لیگ جدید حاضر در این مسابقات گفته لیگ خودروهای خودران در این دوره از رقابت‌ها حضور دارند زیرا روند صنعت خودروسازی همه کشورها به سمت خودروسازی خودران است. موسی خانی ادامه داد: برگزاری این لیگ می تواند زمینه‌های مناسبی را در صنعت خودروسازی و در سالی که شمار سال مربوط به دانش بنیان هاست فراهم سازد رئیس کمیته ملی ربوکاپ افزود حضور این لیگ در شانزدهمین دوره مسابقات ربوکاپ می تواند گام‌های خوبی به سمت پیشرفت باشد وی تاکید کرد این دوره از مسابقات بعد از دوسال دوران کرونا اسمال یا محدودیت‌هایی برگزار شده ولی سال آینده این رقابت‌ها گسترش بیشتری خواهد داشت رئیس کمیته ملی ربوکاپ گفته این دوره از رقابت‌ها در ۹ لیگ طی سه روز در دانشگاه آزاد اسلامی برگزار می شود.

شانزدهمین دوره مسابقات ربوکاپ آزاد ایران با حضور تیم‌های دانش آموزی و دانشجویی از امروز چهارشنبه تا جمعه برگزار می شود. در ربوکاپ با جام جهانی ربات‌ها، یک پروژه بی‌رویه میلی برای ارتقای هوش مصنوعی، دانش رباتیک و مکتوریک است. فدراسیون جهانی ربوکاپ در تلاش است تا طرح مسئله‌ای استاندارد که دامنه گستره آن تمامی فناوری‌های موجود را به مشارکت و آزمون فرامی خواند، به پرورش تحقیقات هوش مصنوعی و ربات‌های هوشمند بپردازد.

ربوکاپ با بازی فوتبال را با هدف ایجاد ابتکاراتی برای مسائل اساسی اجتماعی و صنعتی به عنوان محور اصلی تحقیقات خود انتخاب کرده است و هدف نهایی آن تشکیل یک تیم کاملاً هوشمند از ربات‌های انسان نما است که در سال ۲۰۵۰ برابر تیم قهرمان جام جهانی فوتبال به پیروزی دست یابد. این دوره از مسابقات ربوکاپ آزاد ایران ۱۴۰۱ در ۹ لیگ از جمله لیگ‌های دانش آموزی، فوتبالیست، املاک‌دار، نموی دانش آموزی و کوانتیس و ربات‌های سرویس‌رسان در کار، ربات برنده خودرو خودران و نموی بزرگسال برگزار خواهد شد.

سرمايه گذارى ۱۰ ميليارد يورو ويى فولكس بر اى توليد خودروى برقى

شركت آلمانى فولكس واگن و شر كاي آن ۱۰ ميليارد يورو براى ساخت خودروهاى برقى و باتارى در اسپانيا سرمايه گذارى خواهند كرد كه ۳ ميليارد يورو بيشتر از آن چيزى است كه قبلا تعهد كرده بودند.

اين شركت همچنين قراردادى شركت برق اسپانيا ايبيردولا امضا كرده تا يك پارك خورشيدى براى تأمين بخشى از انرژى كارخانه توليد باترى در ساكوتو در نزدىكى والنسيا تأسيس شود. ليگاسيو سائو گالان، مدير اجراى اين شركت بدون اشاره به جزئيات بيشتر به خبرنگاران گفته: ايبيردولا ۵۰۰ ميليون يورو در طرح برق سرمايه گذارى خواهد كرد. فولكس واگن در ماه مارس اعلام كرد ۷ ميليارد يورو براى ساخت كارخانه باترى و توليد خودروهاى الكتريكى در كارخانه خودروسازى خود در اسپانيا سرمايه گذارى خواهد كرد، اما مدير عامل آن هربرت ديس گفت اين رقم با مشاركت شر كاي جديد به ۱۰ ميليارد يورو افزايش يافته است.

توليد باترى‌هاى نسل بعدى خودروهاى الكتريكى

يك استارت‌آپ باترى كه توسط يك مهندس سابق تسلا تأسيس شد، بر نامه‌هاى خود را براى توليد انبوه مواد نسل بعدى باترى در ايالات متحده با هدف كاهش هزينه‌ها، افزايش برد ارتانگى و كاهش اتكاي صنعت به چين اعلام كرد. ژن پريدچفسكى، مدير عامل شركت باترى سايلا، به رويترز گفت كه شركت سايلا ناتوكتكولوژى با صدها ميليون دلار سرمايه گذارى در كارخانه جديدى در ايالات واشنگتن كه قرار است در سال ۲۰۲۴ افتتاح شود، سرمايه گذارى خواهد كرد.

كاهش روند افزايشى داشت، بنا بر اين مورد جديد مى‌تواند به كاهش هزينه‌هاى برابى مصرف‌كنندگان كمك كند. برديدچفسكى گفته: سايلا ۱۰ كارخانه جديد در شهر موزس واشنگتن براى توليد مواد نسل دوم سيليكون استفاده خواهد كرد كه مى‌تواند ۲۰ درصد انرژى بيشترى نسبت به اندهاى كه معمولاً از گرافيت استفاده مى‌كند. كه ۷۰ درصد آن از چين مى‌آيد، ذخيره كند.

گرافيت در فهرست مواد معدنى جابجايى ايالات متحده قرار دارا اما سيليكون در فهرست مواد معدنى جابجايى ايالات متحده نيست. زيرا دولت باين قصد دارد اريكا به چين در زنجيره تأمين باترى را كاهش دهد. هدف تاسيسات جديد توليد سايلا نده انديتى بر سيليكون براى تأمين انرژى ۱۰ گيگاوات ساعت باترى در ۱۰۰ هزار خودروى الكتريكى با هدف افزايش ظرفيت توليد دو ميليون خودروى الكتريكى در سال است. برديدچفسكى گفت سايلا در تلاش است تا به چالش‌هاى افزايش براى رفع نيازهاى خودروسازان رسيدگى كند. ايلان ماسك، مدير عامل تسلا، برنامه‌هاى براى استفاده از انديتى بر سيليكون در باترى‌هاى جديد خود در سال ۲۰۲۰ اعلام كرد اما مشخص نيست كه از اين قوتورى جديد استفاده خواهد كرد يا نه.

بى ام و CS M3 در عكس‌هاى جاسوسى جديد چهره خود را نشان مى‌دهد

نسخه جديد بى ام و M۳ در حال توسعه است و تصاوير جاسوسى جديد سلمان چهار درب را براى آزمون بازيابى بيشتر در پيست تورينو گ نشان مى‌دهند.

اين مدل بى ام و CS M۳ است كه مدل بر قدرت راى براى عملکرد بهتر تغيير مى‌دهد. اين شامل مجموعه‌اى از به روزرساني‌ها است كه احتمالاً به قدرت بيشتر، تنظيم سيستم تملك اضافى و ويژگى‌هاى فيزى كيرن اضافى تچهيز مى‌شوند.

عكس‌هاى جديد بهترين نگاه از نسخه اينده M۳ مى‌دهند. چهره آن براى هر كسى كه عكس‌هاى جاسوسى CSL M۳ را ديده است كاملاً آشنا است. اين سلمان دارى طرحى تهاجمى

جلبوى با بويلر پشت است كه اطراف لبه‌هاى برابى سبر جلو مى‌بنجد.

قسمت عقب كاملاً باز است، اگرچه خودروى شيشه‌هاى جابجى عيب استار مى‌كند. اين خودرو احتمالاً صنللى‌هاى عقب سطلى قالب گيرى شده را پنهان كرده است. در قسمت عقب سلمان هيچ قابل توجهى وجود ندارد. همه چيز شيبه M۳ معمولى به نظر مى‌رسد. جديدترين اطلاعات در مورد مدل جديد نشان مى‌دهد كه بى ام و موتور شش سيلندر ۲.۰ ليتري توئين توربوشارژر خود را در مدل M۳ قرار مى‌دهد. گيركس دستى عرضه نخواهد شد. نيرو از طريق سيستم xDrive آن برنده هر چهار چرخ فرستاده مى‌شود.

بى ام و CS M۳ در عكس‌هاى جاسوسى جديد چهره خود را نشان مى‌دهد. يكي از مواردى كه استار همچنان پنهان مى‌كند، ارتقه فيزى كيرن جديد خودرو است. مشخص نيست كه اين مدل چقدر فيزى كيرن دريافت خواهد كرد، اما بايد به كاهش وزن كلى آن و بهبود عملکرد آن كمك كند. بى ام و اعلام نكرده است كه CS M۳ جديد چه زملى خواهد بارزاز مى‌شود.

فولكس واگن ۶۰ درصد از خودروهاى احتراقى را حذف مى‌كند

ما اين تصور را داريم كه هر خودروسازى در حال حركت به توليد خودروهاى مدل بالا است، كه ممكن است توضيح دهد كه چرا برند ارزان قيمت داچيا امروزه بسيار محبوب است. به هر حال، گروه فولكس واگن شركت بى‌مدنى است كه با افزايش كيفيت محصولات خود، نشان دهنده ورود به يك كلاس برتر است. در اين فرايند، فولكس واگن قصد دارد در هشت سال اينده توليد ۶۰ درصد از خودروهاى موتور احتراقى را متوقف كند. برخى استلال مى‌كنند كه اين تغيير در حال حاضر به خوبى در لدم خواهد داشت، با عرضه بيشتر و بيشتر خودروهاى برقى، منطقى است كه اين شركت به طور مشاه آغاز پايان خودروهاى بنزينى و دزلى باشد.

تا سال ۲۰۳۰ تعداد بسيار كمترى از خودروهاى فولكس واگن مجهز به ICE براى انتخاب وجود خواهد داشت و اميدواريم كه تصميم براى ارتقه بازار نه تنها در قيمت درخواستى بلكه در كيفيت محصول نيز منكس شود.

با ادامه اين مسير، گروه فولكس واگن احتمالاً رقايت براى بزرگترين توليدكننده خودرو در جهان را رها خواهد كرد. در سال ۲۰۲۱، ۹ ميليون و ۳۰۵ هزار دستگاه فروخته شد، اگر دقيقاً در مورد اروپا صحبت كنيم، فولكس واگن در فروش خودرو اول شد و از استالتيس پيشى گرفت.

روند افزايشى فروش جهانى خودروهاى الكتريكى آغاز شد

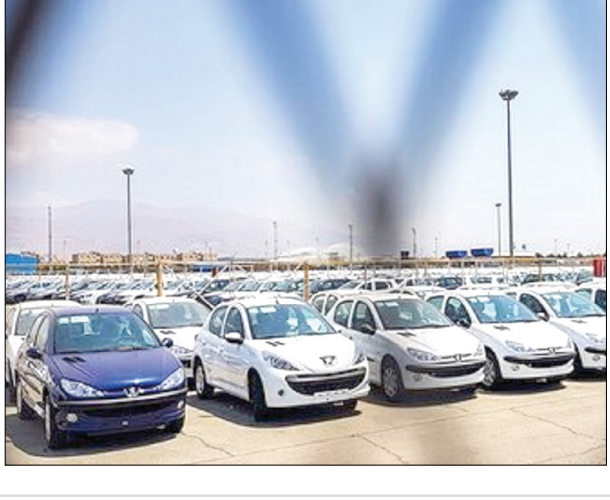
نيكل و ليتيوم كافي براى توليد ۱۴ ميليون خودروى الكتريكى در سال ۲۰۲۳ و ۲۰۲۲ وجود دارد. گروه كمپن مجيوازى «حمل ونقل و مجيوازى» (T&E) اعلام كرد كه نيكل و ليتيوم كافى براى توليد ۱۴ ميليون وسيله نقليه الكتريكى در جهان در سال ۲۰۲۳ وجود دارد. بنا بر اين، اروپا بايد مواد خام بيشترى را براى دور شدن سريع‌تر از نفت تأمين كند. نتايج بررسى‌ها نشان داد كه حداكثر حجم جهانى نيكل و ليتيوم در سال ۲۰۲۵ براى توليد ۲۱ ميليون خودروى الكتريكى در سطح جهان كافي است. T&E گفته به استثنائى نيكل روسيه، بايد مواد خام كافي براى ۱۹ ميليون خودروى الكتريكى در سال ۲۰۲۵ وجود داشته باشد. فروش جهانى خودروهاى برقى بيش از دو برابر شده و در سال ۲۰۲۱ از دو ميليون دستگاه در سال ۲۰۲۰ به ۴.۲ ميليون دستگاه رسيده است. شركت مشاوره خودرو LMC پيش‌بينى كرده است كه فروش جهانى خودروهاى برقى در سال ۲۰۲۳ به ۹ ميليون و در سال ۲۰۲۵ به ۱۴.۲ ميليون برسد.

قيمت مواد باترى خودروهاى الكتريكى طى سال گذشته افزايش يافته است و نيكل ردهاى جديدى را پس از حمله به اوكرين شكست زير روسيه يكي از توليدكنندگان عمده نيكل است. برخى از تحليلگران نسبت به تنگناهاى كوتاهمدت در تأمين باترى هشدار داده‌اند. زيرا صنعت خودروسازى به سرعت توليد خودروهاى بدون آلايندگى را سرعت مى‌بخشد كه مى‌تواند مواد توليد را نيز به دنبال داشته باشد. T&E گفت، رقايت براى ليتيوم و نيكل شديد است و صادراتشان كرد كه چين و ايالات متحده براى اطمينان از دسترسى به اين مواد خام تلاش كرده‌اند. اروپا بايد از اين روند بپروي كند و آژانس راى براى تضمين تأمين اقازات جابجايى با منابع پايدار» ايجاد كند. جولى پوليسكانوول، مدير ارشد T&E گفته: اکنون زمان تمرکز بر تأمین مواد خام پايدار مورد نیاز این قاره برای استقلال انرژی و آینده سبز است.

عرضه همه توليدات خودروسازان خصوصى دولتى از طريق سامانه يکپارچه

طبق اعلام روابط عمومى وزارت صمت، فروش همه خودروها به «سامانه فروش يکپارچه» منتقل مى‌شود و استثنائى براى هيچ خودرو و خودروسازى وجود نخواهد داشت. فروش خودرو از طريق اين سامانه خواهد بود. براساس دستور وزير صمت مقرر شده است فروش خودرو از اين پس نه از طريق قرعه‌كشى در شركت‌هاى خودروسازى، بلكه در سامانه فروش يکپارچه خودرو و به‌صورت شفاف انجام شود. در برخى رساله‌ها عنوان شده بود كه خودروهاى بخش خصوصى شامل اين بخشنامه نمى‌شوند.

همچنين برخى ادرس‌ها در خصوص اين سامانه اعلام شده بود كه فعلا هيچ كدام تايم نشده است. نكته‌اى كه بايد مورد توجه قرار گيرد آن است كه اکنون تنها برخى خودروسازها آن هم به‌صورت موازى اقدام به فروش خودرو از طريق قرعه‌كشى مى‌كنند كه ضمن شفاف شدن روند فروش خودروى آن‌ها، ساير خودروسازها نيز مكلف به عرضه خودرو از طريق «سامانه فروش يکپارچه» مى‌شوند.



توليد در تيراز بالا قيمت خودرو و اقتصادى مى‌كند

يك كارشناس صنعت خودرو مى‌گويد: افزايش تيراز كمك به توليد اقتصادى خودرو مى‌كند. وزير صمت وعده داده كه اسمال توليد خودرو بايد به يك ميليون و ۶۰۰ هزار دستگاه برسد. اين در حاليست كه توليد خودروسازان سال گذشته به كمتر از يك ميليون رسيد و نتوانستند تيراز بازار را تأمين كنند. اما آيا اين وعده اسمال محقق مى‌شود؟ براى پاسخ اين سوال نظر يكي از كارشناس صمت خودرو را جوايا شده.

آقاى ابراهيمى تراز عرضيهت علمى دانشگاه علم و صنعت گفته: افزايش تيراز كمك به توليد اقتصادى خودرو مى‌كند. عضو هيئت علمى دانشگاه علم و صنعت مى‌گويد: خودروسازان خصوصى اکنون مى‌دانند ككش لازم در بازار وجود ندارد و به همين دليل خودرو را با تاخير به بازار عرضه مى‌كنند و در بسيارى مواقع تقاضا را در بار افزايش مى‌دهند.

به گفته ابراهيمى تراز مسئله مديريت فروش، توليد و عرضه در دستور كار خودروسازان مونتاژى است و خودروسازان دولتى در كير اين مسئله نيشته‌اند. اما بر اين واقعيت همچونى ندارد. شايد با توليد يك ميليون خودرو سوارى چينى اين بازار اشاع شود و در آن زمان بايد وام داد افزايش در اشتقاق به خريد كند.

در سال ۱۴۰۲ زمانى كه بازار اشاع از خودروهاى چينى، وارداتى و داخلى بود. خودروسازان به مردم وام مى‌دانند تا توليد رونق بگيرد. کاهش مونتاژ خودرو و حركت به سمت توليد خودروهاى داخلى از زمان دور دوم تجربه جديد، خورد و پس از خروج برلايد پروژ ۲۰۵ خطوط توليدشان، خودروسازان به توليدات جديد روى آوردند. بررسى آماده‌هاى سه خودروساز بزرگ شركت حكايت از افت سهم خودروهاى مونتاژى در سيد توليداتشان دارد.

خودروسازى و يترين توسعه صنعتى است، هيچ كشورى آن را به دست بيگانگان نمى‌سپارد

مدير عامل ساپكو ضمن تاكيد بر ضرورت حمايت از صنعت خودروى كنسور، گفته: خودروسازى و يترين توسعه صنعتى است و هيچ كشورى در دست بيگانگان نمى‌سپارد.

عالم برمحمدى با اشاره به نظم ساختار يافته، شفافيت و پيوندى تأمين قطعات و مواد اوليه در مجموعه ساپكو به عنوان رهبر شيبه تاين گروه صنعتى ايران خودرو، تاكيد كرد در فرايندهاى مديريت زنجيره تاين، از شناسايى و انتخاب تاين‌كنندگان تا عقد قرارداد و پس از آن پايش كيفيت و ارتقاى توانمى‌هاى زنجيره، فرايندهاى معددى وجود دارد و بر اساس همين فرايندها و سيستمى اطلاعاتى است كه مديريت حجم وسيعى از قطعات و مجموعه‌ها در كند تعداد سازندگان مسير مى‌شود.

وقتى هدف براى تمامى قطعات، فرايند ارزيابى و انتخاب از مرحله شناسايى منبع منتج مى‌آغاز و پس از ارزيابى نهاى لازم و انتخاب سازنده، فرايند تكوين از مرحله اسكل سنجى اوليه تا ارائه نمونه و صحه گذارى محصول و فرايند توليد و اخذ تايمدهاى لازم براى ارسال قطعه با مجموعه به خط توليد خودروساز انجام مى‌شود.

پيرمحمدى گفته: پس از اين مراحل و طوره توليد انبوه ضمن پايش و ارزيابى عملکرد قطعه‌ساز، اقدامات لازم براى ارتقاى كيفيت و توانمى‌هاى زنجيره تاين انجام مى‌شود. به منظور عقد قراردادهاى تاين نيز فرايندهاى ساختار يافته جارى است و مراحل بررسى، تايد قيسى و انطباق با مولفه‌هاى حقوقى و قيمتى قرارداد توسط مرامج حقوقى صورت مى‌پذيرد.

مدير عامل ساپكو در خصوص موضوعات مطرح شده در شكات ۱۷ نماينده مجلس شوراى اسلامى و درخواست اجراى ماده ۳۳۴

اين نامه داخلى مجلس اظهار كرد: صنعت خودروى ايران به عنوان كموپوتصايع كشور در كشاكش تجربه‌هاى بي‌گمانگانه، جزو نخستين صنايعى بود كه در معرض تحريم قرار گرفت.

كاهش عرضه خودروسازان مونتاژى از تكنيك‌هاى بازار يابى

عضو هيئت علمى دانشگاه علم و صنعت گفته: اگر زمان عرضه تا رونمايى خودرو زياد است جزو تكنيك‌هاى بازار يابى خودروسازان است.

آقاى ابراهيمى نرژاد عضو هيئت علمى دانشگاه علم و صنعت گفته: هدف اين است كه خودرو با كيفيت به روز و با قيمت مناسب

به دست بخردار برسد. اما نگاه‌هاى اقتصادى اين موضوع مدنظر ندارند و به دنبال به حداكثر رسين سود خواهند.

عضو هيئت علمى دانشگاه علم و صنعت مى‌گويد: خودروسازان خصوصى اکنون مى‌دانند ككش لازم در بازار وجود ندارد و به همين دليل خودرو را با تاخير به بازار عرضه مى‌كنند و در بسيارى مواقع تقاضا را در بار افزايش مى‌دهند.

به گفته ابراهيمى تراز مسئله مديريت فروش، توليد و عرضه در دستور كار خودروسازان مونتاژى است و خودروسازان دولتى در كير اين مسئله نيشته‌اند. اما بر اين واقعيت همچونى ندارد. شايد با توليد يك ميليون خودرو سوارى چينى اين بازار اشاع شود و در آن زمان بايد وام داد افزايش در اشتقاق به خريد كند.

در سال ۱۴۰۲ زمانى كه بازار اشاع از خودروهاى چينى، وارداتى و داخلى بود. خودروسازان به مردم وام مى‌دانند تا توليد رونق بگيرد. کاهش مونتاژ خودرو و حركت به سمت توليد خودروهاى داخلى از زمان دور دوم تجربه جديد، خورد و پس از خروج برلايد پروژ ۲۰۵ خطوط توليدشان، خودروسازان به توليدات جديد روى آوردند. بررسى آماده‌هاى سه خودروساز بزرگ شركت حكايت از افت سهم خودروهاى مونتاژى در سيد توليداتشان دارد.

مدير عامل ساپكو ضمن تاكيد بر ضرورت حمايت از صنعت خودروى كنسور، گفته: خودروسازى و يترين توسعه صنعتى است و هيچ كشورى در دست بيگانگان نمى‌سپارد.

عالم برمحمدى با اشاره به نظم ساختار يافته، شفافيت و پيوندى تأمين قطعات و مواد اوليه در مجموعه ساپكو به عنوان رهبر شيبه تاين گروه صنعتى ايران خودرو، تاكيد كرد در فرايندهاى مديريت زنجيره تاين، از شناسايى و انتخاب تاين‌كنندگان تا عقد قرارداد و پس از آن پايش كيفيت و ارتقاى توانمى‌هاى زنجيره، فرايندهاى معددى وجود دارد و بر اساس همين فرايندها و سيستمى اطلاعاتى است كه مديريت حجم وسيعى از قطعات و مجموعه‌ها در كند تعداد سازندگان مسير مى‌شود.

وقتى هدف براى تمامى قطعات، فرايند ارزيابى و انتخاب از مرحله شناسايى منبع منتج مى‌آغاز و پس از ارزيابى نهاى لازم و انتخاب سازنده، فرايند تكوين از مرحله اسكل سنجى اوليه تا ارائه نمونه و صحه گذارى محصول و فرايند توليد و اخذ تايمدهاى لازم براى ارسال قطعه با مجموعه به خط توليد خودروساز انجام مى‌شود.

پيرمحمدى گفته: پس از اين مراحل و طوره توليد انبوه ضمن پايش و ارزيابى عملکرد قطعه‌ساز، اقدامات لازم براى ارتقاى كيفيت و توانمى‌هاى زنجيره تاين انجام مى‌شود. به منظور عقد قراردادهاى تاين نيز فرايندهاى ساختار يافته جارى است و مراحل بررسى، تايد قيسى و انطباق با مولفه‌هاى حقوقى و قيمتى قرارداد توسط مرامج حقوقى صورت مى‌پذيرد.

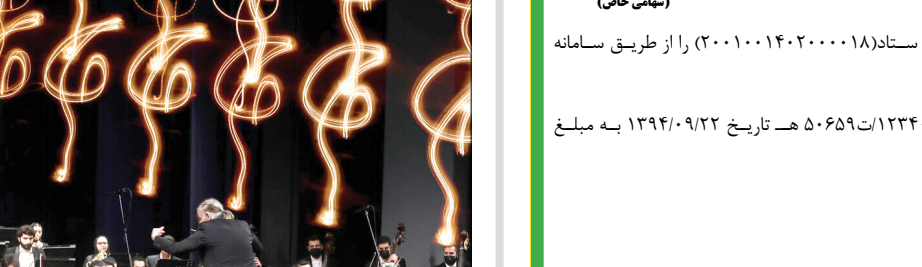
مدير عامل ساپكو در خصوص موضوعات مطرح شده در شكات ۱۷ نماينده مجلس شوراى اسلامى و درخواست اجراى ماده ۳۳۴

اين نامه داخلى مجلس اظهار كرد: صنعت خودروى ايران به عنوان كموپوتصايع كشور در كشاكش تجربه‌هاى بي‌گمانگانه، جزو نخستين صنايعى بود كه در معرض تحريم قرار گرفت.

تصوير روز



برداشت توت فرنگى در بهمنپر: كنت توت فرنگى از شخم زدن، ناپلن زدن، بوته، نهد، كارى و چند مرحله هم باشى براى تقويت و توليد بهتر از ابان و آذر ماه آغاز مى‌شود و مرحله برداشت آن از روزهاى آخر فروردين شروع و در اواخر خرداد ماه به اتمام مى‌رسد.



كنسرت ار كستر سمفونيك تهران: كونسرت ار كستر سمفونيك تهران به رهبرى ولنگانك ونكزوت پنجشنبه در تالار وحدت اجرا شد. در اين كونسرت قطعاتى از براس، مندلسون و محمد تقى مسعوديه به اجرا درآمد.

مدير عامل ساپكو در خصوص موضوعات مطرح شده در شكات ۱۷ نماينده مجلس شوراى اسلامى و درخواست اجراى ماده ۳۳۴

اين نامه داخلى مجلس اظهار كرد: صنعت خودروى ايران به عنوان كموپوتصايع كشور در كشاكش تجربه‌هاى بي‌گمانگانه، جزو نخستين صنايعى بود كه در معرض تحريم قرار گرفت.

مدير عامل ساپكو در خصوص موضوعات مطرح شده در شكات ۱۷ نماينده مجلس شوراى اسلامى و درخواست اجراى ماده ۳۳۴

اين نامه داخلى مجلس اظهار كرد: صنعت خودروى ايران به عنوان كموپوتصايع كشور در كشاكش تجربه‌هاى بي‌گمانگانه، جزو نخستين صنايعى بود كه در معرض تحريم قرار گرفت.

مدير عامل ساپكو در خصوص موضوعات مطرح شده در شكات ۱۷ نماينده مجلس شوراى اسلامى و درخواست اجراى ماده ۳۳۴

اين نامه داخلى مجلس اظهار كرد: صنعت خودروى ايران به عنوان كموپوتصايع كشور در كشاكش تجربه‌هاى بي‌گمانگانه، جزو نخستين صنايعى بود كه در معرض تحريم قرار گرفت.

مدير عامل ساپكو در خصوص موضوعات مطرح شده در شكات ۱۷ نماينده مجلس شوراى اسلامى و درخواست اجراى ماده ۳۳۴

اين نامه داخلى مجلس اظهار كرد: صنعت خودروى ايران به عنوان كموپوتصايع كشور در كشاكش تجربه‌هاى بي‌گمانگانه، جزو نخستين صنايعى بود كه در معرض تحريم قرار گرفت.

مدير عامل ساپكو در خصوص موضوعات مطرح شده در شكات ۱۷ نماينده مجلس شوراى اسلامى و درخواست اجراى ماده ۳۳۴

اين نامه داخلى مجلس اظهار كرد: صنعت خودروى ايران به عنوان كموپوتصايع كشور در كشاكش تجربه‌هاى بي‌گمانگانه، جزو نخستين صنايعى بود كه در معرض تحريم قرار گرفت.

مدير عامل ساپكو در خصوص موضوعات مطرح شده در شكات ۱۷ نماينده مجلس شوراى اسلامى و درخواست اجراى ماده ۳۳۴

اين نامه داخلى مجلس اظهار كرد: صنعت خودروى ايران به عنوان كموپوتصايع كشور در كشاكش تجربه‌هاى بي‌گمانگانه، جزو نخستين صنايعى بود كه در معرض تحريم قرار گرفت.

مدير عامل ساپكو در خصوص موضوعات مطرح شده در شكات ۱۷ نماينده مجلس شوراى اسلامى و درخواست اجراى ماده ۳۳۴

اين نامه داخلى مجلس اظهار كرد: صنعت خودروى ايران به عنوان كموپوتصايع كشور در كشاكش تجربه‌هاى بي‌گمانگانه، جزو نخستين صنايعى بود كه در معرض تحريم قرار گرفت.