

بزرگ‌ترین پایانه کانتینری هوشمند جهان در بندر شانگ‌های چین



بندر شانگ‌های چین یکی از بزرگ‌ترین بندرها و دارای بزرگ‌ترین پایانه کانتینری هوشمند در جهان است که به لطف فناوری از راه دور و هوشمند تقریباً بدون کارگر است!این ترمینال خودکار از خودروهایی هدایت‌شونده بومی (AGV) برای جابه‌جایی استفاده می‌کند.

به گزارش اقتصادسراسر آمد از مانا، بندر شانگ‌های چین یکی از بزرگ‌ترین بندرهای جهان در ماه گذشته با ظرفیت کانتینری بیش از ۴.۳۱ میلیون واحد معادل بیست فوت (TEU) به فعالیت خود ادامه داد و به رکورد بالایی در ماه گذشته رسید و رکورد یک روزه پذیرش را شکست و همچنان شلوغ‌ترین بندر کانتینری جهان باقی ماند.

واحد معادل بیست پا (TEU یا twenty-foot equivalent unit) خلاصه شده و مرسوم شده و می‌توان به راحتی بین حالت‌های مختلف حمل و نقل اغلب برای توصیف ظرفیت کشتی کانتینری و پایانه‌های کانتینر استفاده می‌شود. اساس آن بر حجم ۲۰ فوت (۶/۱ متر) کانتینر، (جعبه فلزی به اندازه استاندارد که می‌توان به راحتی بین حمل‌های مختلف استفاده مانند کشتی، قطار و کامیون انتقال یابد) بوده و در اصل یک واحد برای کانتینرها می‌باشد.

این ایستگاه در خلیج هانگژو واقع شده است و دارای بزرگ‌ترین پایانه کانتینری هوشمند در جهان است که در دسامبر سال ۲۰۱۷ آغاز به کار کرده است. مساحت آن ۲.۲۳ میلیون متر مربع و خط ساحلی ۲۳۵۰ متری است

که می‌تواند چهار میلیون TEU را در سال جابه‌جاند.

اما نکته جالب این بندر آن است که به لطف تکنولوژی و سیستم مدیریت و کنترل کامل اتوماتیک که توسط SIPG(گروه بین‌المللی بندر شانگ‌های SIPG)مسئولیت بهره‌برداری و مدیریت پایانه‌های عمومی بندر شانگ‌های را به عهده دارد) توسعه یافته است. تقریباً هیچ کارگری در آنجا دیده نمی‌شود که این عملیات هوشمند، کامل است و شامل بارگیری، حمل افقی و تخلیه کانتینر است.

این سیستم با پلتفرم‌های اصلی داده و اطلاعات بندر شانگ‌های در ارتباط است و از ساعت زمان نیاز دانهایی و سیستم کنترل فرایند مشارکتی کار می‌کند؛ اپراتورهای ترمینال که قبلاً در محل کار می‌کردند هم اکنون در داخل اتاق‌های کنترل منتظر هستند و تمام کارهای خود را در مقابل صفحه کامپیوتر انجام می‌دهند.

براساس گزارش مراکز معتبر، شانگ‌های در ماه جولای در بین سه مرکز کشتیرانی برتر جهان در سال ۲۰۲۱ در کنار سنگاپور و لندن قرار گرفته است و براساس یک برنامه پنج ساله متعهد شده است که تا سال ۲۰۲۵ یک مرکز حمل و نقل بین‌المللی در سطح جهانی و به صورت کاملآ کاربردی، باز، یکپارچه، سبز، هوشمند و باقابلیت ارائه پشتیبانی‌های قوی و ارائه ترمینال خودکار ارائه کند.

"هر آنکج شبوسونگ" مدیر مرکز فناوری SIPG گفت: به مشتریان قول می‌دهیم که بتوانیم بارگیری و تخلیه ۵۰۰۰ TEU را در مدت ۱۶ تا ۲۴ ساعت به پایان برسانیم؛ فرایند حمل و نقل مستلزم در نظر گرفتن همه جزئیات است اینکه کشتی در چه منطقه‌ای پهلو بگیرد یا اینکه محموله‌ها و بارها در کدام تخلیه شوند؟ این سیستم هوشمند اکنون جایگزین کار دستی در عملیات تکراری شده است.

هوانگ می‌گوید: در گذشته ذخیره‌سازی کانتینر برای یک کشتی سه تا هشت روز است. درجه بالایی از اتوماسیون به عملکرد سالانه این بندر کمک کرده است. در سال ۲۰۱۸، پایانه خودکار کانتینر ۲۰۱ میلیون TEU را اداره کرد. در سال ۲۰۱۹، این تعداد به ۳.۲۷ میلیون نفر افزایش یافت و در سال ۲۰۲۰، ۴.۲ میلیون نفر ترافیت رفت و حداکثر توان روز و شب به بیش از ۲۰۸۲۳ TEU رسید.

سیستم خودکار نیز در حال ارتقا است تا متناسب با توسعه بندر باشد؛ تیم قصد دارد در آینده یک سیستم کنترل هوشمند با دامنه کامل، ادغام محاسبات ابری، داده‌های بزرگ، هوش مصنوعی و سایر مسائل فنی، برای دستیابی به نظارت دقیق‌تر و ایمن‌تر، تعمیر و نگهداری تجهیزات هوشمندتر و کارآمدتر و سازگار با محیط زیست ایجاد کند؛ انتظار می‌رود ظرفیت جابجایی سالانه پایانه‌های فردی را بیش از ۵۰ درصد افزایش دهد، این بدان معناست که ترمینال خودکار کانتینرها تا آن زمان ظرفیت تولید سالانه بیش از شش میلیون TEU را خواهد داشت.

ترمینال خودکار کانتینرها نخستین مورد در آسیا است که از خودروهایی هدایت‌شونده بومی (AGV) و سیستم تعویض الکتریکی اتوماتیک استفاده می‌کند. این AGVها که توسط میع‌های مغناطیسی تعبیه‌شده در زمین هدایت می‌شوند، جایگزین کامیون‌های کانتینر می‌شوند. براساس SIPG، درجه بالایی از اتوماسیون به عملکرد سالانه این بندر کمک کرده است. در سال ۲۰۱۸، پایانه خودکار کانتینر ۲۰۱ میلیون TEU را اداره کرد. در سال ۲۰۱۹، این تعداد به ۳.۲۷ میلیون نفر افزایش یافت و در سال ۲۰۲۰، ۴.۲ میلیون نفر ترافیت رفت و حداکثر توان روز و شب به بیش از ۲۰۸۲۳ TEU رسید.

سیستم خودکار نیز در حال ارتقا است تا متناسب با توسعه بندر باشد؛ تیم قصد دارد در آینده یک سیستم کنترل هوشمند با دامنه کامل، ادغام محاسبات ابری، داده‌های بزرگ، هوش مصنوعی و سایر مسائل فنی، برای دستیابی به نظارت دقیق‌تر و ایمن‌تر، تعمیر و نگهداری تجهیزات هوشمندتر و کارآمدتر و سازگار با محیط زیست ایجاد کند؛ انتظار می‌رود ظرفیت جابجایی سالانه پایانه‌های فردی را بیش از ۵۰ درصد افزایش دهد، این بدان معناست که ترمینال خودکار کانتینرها تا آن زمان ظرفیت تولید سالانه بیش از شش میلیون TEU را خواهد داشت.

سامانه یکپارچه بلیت الکترونیکی سفرهای دریایی در استان بوشهر عملیاتی شد

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر از عملیاتی سازی سامانه یکپارچه بلیت الکترونیک سفرهای دریایی در این استان خبر داد.
به گزارش اقتصادسراسر آمد، سبایش از ارجمندزاده با اشاره به ظرفیت‌های استان ساحلی بوشهر در عرصه سفرهای دریایی اظهار داشت: به دنبال اجرای سیاست‌های راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی و با توجه به برنامه دوم اصلاح نظام اداری کشور در خصوص توسعه دولت الکترونیک و هوشمند سازی ادار، طراحی و تولید سامانه مذکور و سرویس دهی آن از بستر اینترنت جهت افزایش رفاه مسافران و پشتیبانی از سفرهای ایمن دریایی، صورت گرفت و این افزود: سامانه فروش بلیت اینترنتی اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر با آدرس daryatik.ir ضمن هوشمند کردن فرآیند خرید بلیت سفرهای دریایی با توجه به شرایط خاص جزیره خارک، سبب ارتقای امنیت این نوع مسافرت‌ها در خدمات‌رسانی مطلوب به هموطنان و کاهش صاف انتظار مسافران شده است.مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر عنوان کرد: از مهم‌ترین مزایای اجرای این طرح، ثبت الکترونیکی اطلاعات فردی توسط مسافر، پرداخت الکترونیک هزینه بلیت از طریق درگاه بانکی، تهیه فهرست مسافران (Passenger list)، قبل از زمان خروج شناور از بندر، سهولت در پوشش بیمه سفرها و تسریع در عملیات جستجو و نجات در شرایط اضطرار است.



حمل ۱۲میلیون و ۳۰۰ هزار تن کالای اساسی از بندادر کشور

مدیرکل حمل و نقل کالاهای اساسی سازمان راهداری گفت: با تأخیر اندیشیده‌شده در شهریورماه، تا روز ۲۶ شهریور ماه بالغ بر ۱۲ میلیون و ۳۰۰ هزارتن کالای اساسی از بنادر کشور حمل شده‌است.به گزارش اقتصادسراسر آمد، غلامحسین دغاغله مدیر کل حمل و نقل کالاهای اساسی سازمان راهداری درباره روند ترخیص کالاهای اساسی از بنادر گفت: با تأخیری که خصوصاً در شهریورماه اندیشیده شده است، تا روز ۲۶ شهریورماه بالغ بر ۱۲ میلیون و ۳۰۰ هزار تن کالای اساسی از بنادر کشور حمل کرده‌ایم.وی افزود: بنا بر اطلاعات دریافتی حدود ۸ میلیون تن کالای اساسی از بندر امام حمل شده است و روند فعالیت حمل و نقل در مرداد و شهریور ماه امسال سرعت بیشتری گرفته است.مدیر کل حمل و نقل کالاهای اساسی سازمان راهداری افزود: بازرگاری ۳۰۲ جلسه عملیاتی بین مدیران دستگاه‌های دولتی و صاحبان کالای دولتی، یکسری فرایندهایی که باعث کند شدن حمل شده بود، برطرف شد و عملیات حمل سرعت بیشتری به خود گرفت.

کریدورهای حمل و نقل فعال در دریای خزر

بنادر شمالی؛ ظرفیت مهم توسعه روابط با شانگهای



سازمان بنادر و دریانوردی با بر شمرند موارد پر اهمیت اقتصادی این اتحادیه، اظهار کرد: اعضای سازمان همکاری شانگهای با دارا بودن بیش از ۲۵ درصد از تولید ناخالص ملی دنیا، حضور ۴ کشور اعضای این سازمان در جمع قدرت‌های اتمی دنیا، عضویت دو کشور برتر اقتصاد دنیا از منظر قدرت اقتصادی در این سازمان و عضویت چین و روسیه به عنوان ۲ عضو از ۵ عضو دائم شورای امنیت سازمان ملل نشان دهنده اهمیت این سازمان است.

وی افزود: سازمان همکاری‌های شانگهای با دارا بودن جمعیتی بالغ بر ۳میلیارد نفر در حوزه‌های اقتصادی میان کشورهای عضو در زمینه موضوعات امنیتی و توسعه همکاری‌های چند جانبه برای حل و فصل مسائل مرزی، شکل گرفت، اما در ادامه به عنوان یک پلتفرم پویا و فعال، وارد مرحله جدیدی از استفاده بیشتر از سایر ظرفیت‌ها و فرصت‌های موجود توسط کشورهای حاضر در این سازمان شد.

در همین ارتباط و فارغ از اهمیت‌های سیاسی، امنیتی و بین‌المللی این سازمان در حوزه تعاملات بین‌المللی، می‌توان به اهمیت روزافزون حوزه اقتصادی و تجارت و براساس یک برنامه پنج ساله متعهد شده است که تا سال ۲۰۲۵ یک مرکز حمل و نقل بین‌المللی در سطح جهانی و به صورت کاملآ کاربردی، باز، یکپارچه، سبز، هوشمند و باقابلیت ارائه پشتیبانی‌های قوی و ارائه ترمینال خودکار ارائه کند.
رئیس اداره تواناقتنامه‌های بین‌المللی عبدالله جعفری؛ رئیس اداره تواناقتنامه‌های بین‌المللی

رئیس اداره تواناقتنامه‌های بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی ادامه داد: ایران با در نظر گرفتن شرایط فعلی در مقابله با تحریم‌های آمریکا، تحولات اخیر ایجاد شده در افغانستان و عزم جدی دولت سیزدهم و تم اقتصادی آن برای بازآیایی شرایط اقتصادی کشور، احیای فرصت‌های اقتصادی و تجاری از دست رفته طی

برگزیده ها

عضویت دائم ایران در سازمان همکاری شانگهای؛ حضور ایران در سازمان همکاری شانگهای

نقطه‌قوت برای بنادر کشور

مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان با اشاره به اینکه حضور در سازمان همکاری شانگهای می‌تواند نقطه قوتی برای بنادر کشور باشد، گفت: بنادر شمالی ایران از ظرفیت ویژه و موثری برای ترانزیت کالا برخوردار هستند و می‌توانند به صورت کارا فعالیت کنند.به گزارش اقتصادسراسر آمد، مدیرخضابآبی در رابطه با پیوستن ایران به سازمان همکاری شانگهای و اینکه بنادر و حمل و نقل دریایی ایران با محوریت بنادر شمالی چه نقشی می‌توانند در راستای تحقق اهداف این سازمان در حوزه دریایی و بندری داشته باشند، اظهار داشت: با توجه به شرایط تحریمی کشور و تحولات اخیر در افغانستان و نیز عزم جدی دولت سیزدهم در بازآیایی شرایط اقتصادی کشور، فرصت مناسبی در این رابطه به وجود آمده است.وی ادامه داد: پیوستن ایران به سازمان همکاری شانگهای می‌تواند این فرصت را به وجود آورد تا در حوزه حمل و نقل دریایی که سهم بسزایی در ترانزیت کشور دارد با ظرفیت بیشتر و بهتری فعالیت کنیم.مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان با تأکید بر ظرفیت‌های حمل و نقل دریایی کشور، عنوان کرد: پیش‌بینی‌های صورت گرفته در صایع توسعه ای کشور نشان می‌دهد که تا ۲۰میلیون تن عملکرد ترانزیت کالا از مبادی بنادر کشور وجود دارد و بنادر شمالی کشور با توجه شرایطی که دارند، می‌توانند در ترانزیت کالا بسیار راهبردی و موثر عمل کنند.آبای در پاسخ به اینکه ظرفیت بنادر کشور و به ویژه بنادر شمالی در راستای حمل و نقل ترکیبی با کشورهای حاشیه خزر، کشورهای حوزه CIS و اوراسیا را چگونه است؟ گفت: یکی از مباحث بسیار مهم این است که در شمال کشور بنادر خوبی وجود دارد و این بنادر فعال می‌توانند از آسرا تا امیرآباد نقش آفرینی کنند.وی با بیان اینکه در بنادر شمالی کشور، ناوگان دریایی وجود دارد که با پرچم ایران در حال خدمات‌رسانی هستند، افزود: کشورهای متقاضی در سازمان همکاری شانگهای در خشکی محصور هستند و لذا می‌توان از ظرفیت‌های دریایی و بندری کشور به بهترین شکل استفاده کرد.مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان در رابطه با اینکه پیوستن ایران به سازمان همکاری شانگهای چه مزایایی برای توسعه بنادر شمالی کشور و حمل و نقل دریایی ایران دارد؟ عنوان کرد: مساله مهم استفاده از ظرفیت‌های بنادر کشور است و آنچه در بندر انزلی می‌توان به آن اشاره کرد مو قعیت سوق الجیشی این بندر است که از گذشته در کریدورهای ترانزیتی نقش آفرینی کرده است و علاوه بر این می‌توان در حوزه گردشگری و گمرکی همکاری با کشورهای عضو و ناظر در سازمان همکاری شانگهای را توسعه بخشید.

کد ۷۰۰۰

گواهینامه پایه دو،
شهریار دیوسرا با کد ملی ۱۶۸۷۱۰۲۱۴۵۳۱ شماره شناسنامه ۳۵۶
فرزند امان الله‌در تاریخ ۱۴۰۰/۰۶/۰۳ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می باشد.

آکهی مفقودی

برگ سبزموتورسیکلت به رنگ طوسی سربی، مدل ۱۳۸۷، شماره موتور ۵۰۳۳۳ و ۵۰ شماره تنه ۱۲۸۵متعلق به عین اله سائیری خواه و به کد ملی۹۵۵۳۱۰۹۵۸۳۳۱مفقود و ازدرجه اعتبار ساقط می گردد.

آکهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی

اداره ثبت اسناد و امور حوزه ثبت ملک منطقه دو پونجورد هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی برابر رای شماره۱۴۰۰/۰۴/۲۴ مورخه ۱۴۰۰/۰۶/۰۶ هیات به شماره کلسه۱۵۸۰۰۱۵۸۰۰۱۵۸ موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک منطقه دو پونجورد تصرفات مالکانه بلعمرض متقاضی خاتم شهتار فرهادی از قبیل داد بشماره ششلسه ۱۱۱ صادره از پونجورد در شهسداد یک باب ساختن با مساحت ۱۷۶ متر مربع از یک پلاک ۹۰۷ فرعی از ۱۹۳ اصلی واقع در اراضی پهنه زار خراسان شمالی بخش دو پونجورد خریجاری از ملک رسمی شهرداری پونجورد محر گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به واسفله ۱ روز آکهی می شود در صورتیکه اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی نداشته باشند می توانند از تاریخ انتشار اولین کردی به مدت دوهامه اعلام خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.
تاریخ انتشار نوبت اول۱۴۰۰/۰۶/۰۱
تاریخ انتشار نوبت دوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت سوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت چهارم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت پنجم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت ششم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت هفتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت هشتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت نهم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت دهم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت یازدهم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیستم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و یکم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و دوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و سوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و چهارم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و پنجم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و ششم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هفتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هشتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و نهم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیستم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و یکم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و دوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و سوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و چهارم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و پنجم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و ششم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هفتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هشتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و نهم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیستم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و یکم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و دوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و سوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و چهارم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و پنجم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و ششم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هفتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هشتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و نهم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیستم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و یکم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و دوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و سوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و چهارم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و پنجم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و ششم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هفتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هشتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و نهم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیستم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و یکم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و دوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و سوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و چهارم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و پنجم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و ششم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هفتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هشتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و نهم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیستم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و یکم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و دوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و سوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و چهارم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و پنجم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و ششم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هفتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هشتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و نهم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیستم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و یکم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و دوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و سوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و چهارم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و پنجم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و ششم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هفتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هشتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و نهم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیستم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و یکم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و دوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و سوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و چهارم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و پنجم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و ششم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هفتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هشتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و نهم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیستم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و یکم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و دوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و سوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و چهارم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و پنجم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و ششم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هفتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هشتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و نهم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیستم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و یکم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و دوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و سوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و چهارم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و پنجم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و ششم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هفتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هشتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و نهم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیستم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و یکم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و دوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و سوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و چهارم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و پنجم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و ششم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هفتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هشتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و نهم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیستم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و یکم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و دوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و سوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و چهارم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و پنجم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و ششم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هفتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هشتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و نهم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیستم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و یکم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و دوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و سوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و چهارم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و پنجم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و ششم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هفتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هشتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و نهم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیستم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و یکم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و دوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و سوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و چهارم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و پنجم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و ششم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هفتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هشتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و نهم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیستم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و یکم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و دوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و سوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و چهارم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و پنجم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و ششم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هفتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هشتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و نهم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیستم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و یکم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و دوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و سوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و چهارم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و پنجم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و ششم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هفتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هشتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و نهم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیستم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و یکم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و دوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و سوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و چهارم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و پنجم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و ششم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هفتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هشتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و نهم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیستم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و یکم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و دوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و سوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و چهارم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و پنجم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و ششم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هفتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هشتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و نهم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیستم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و یکم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و دوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و سوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و چهارم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و پنجم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و ششم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هفتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هشتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و نهم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیستم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و یکم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و دوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و سوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و چهارم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و پنجم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و ششم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هفتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هشتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و نهم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیستم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و یکم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و دوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و سوم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و چهارم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و پنجم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و ششم۱۴۰۰/۰۶/۰۹
تاریخ انتشار نوبت بیست و هفتم۱۴۰۰/۰۶/۰۹