



اینکه بنای جامعه بر فرهنگ است یا اقتصاد، همیشه مورد مناقشه بوده است اما به‌طور قطع کمبود هر یک منجر به برجستگی و اهمیت و در نتیجه رجحان یکی بر دیگری می‌شود. در بحث فرهنگ‌سازی و تغییر رفتار عنوان می‌شود رسانه‌ها نقش زیادی دارند. البته در مقابل جامعه هم می‌تواند خواسته‌هایی داشته باشد و منجر به تغییر رویکرد رسانه‌ها شود. به‌هر روی، این تأثیرات به‌طور متقابل و دو طرفه است. چندی است نهضت ساخت داخل با عزم ملی در کشور شکل گرفته است. با آغاز تحریم از مرزاد ۹۷، کشور در تأمین محصولات وارداتی با مشکل روبه‌رو شد. این امر در بخش‌هایی حساس و حیاتی است مانند مواد غذایی و دارویی و در بعضی حوزه‌ها نیز ممکن است روی تیراژ و تولید تأثیر منفی بگذارد که خیلی به ادامه حیات یک حوزه ارتباطی ندارد اما فراهم بودن آنها افزایش قدرت اقتصادی صنعتی کشور را به‌دنبال دارد. توانمندی در حوزه تولیدات صنعتی، کشور را در محافل بین‌المللی دارای جایگاه می‌کند و به‌نوعی پرچم کشور را به‌هتزاز در خواهد آورد. کمبود نقدینگی به‌عنوان چشم‌أسفندیار واحدهای صنعتی از اوایل دهه ۹۰ خورشیدی خود را نشان داد و امروز حیات این صنایع را با خطر جدی روبه‌رو کرده است، به‌طوری‌که شاهدیم به‌دلیل کمبود نقدینگی برخی کارخانه‌ها تعطیل و بعضی دیگر با حداقل ظرفیت فعالیت دارند که نحوه فعالیت آنها در برخی موارد با تعطیلی تفاوتی ندارد. صنعت خودرو شامل واحدهای خودروساز و قطعه‌ساز، از جمله صنایعی است که کمبود منابع مالی حتی منجر به آشفته شدن بازار آن نیز شده است. در این فضای ملتهب، برخی سواد و توان درک منافع ملی و جمعی را ندارند و فقط به‌دنبال منافع شخصی و به‌دنبال این هستند تا از آب گل آلود ماهی بگیرند. به‌مانند که اگر این افراد می‌دانستند این روند موتقی است و سود بلندمدت ندارد شاید در برنامه‌ریزی خود برای دلالی تجدیدنظر می‌کردند.

از سوی دیگر، بسیاری از کارشناسان اقتصادی و صنعتی با نقد عملکرد مدیران کشور در برخورد با صنایع عنوان می‌کنند که وابستگی مالی واحدهای صنعتی مشکلات بسیاری را برای آنها رقم زده است. حسین ساسانی از نظر به‌پردازان توسعه پایدار در این‌باره گفته که «نقدینگی حاصل از درآمدهای نفتی به صنایع تزریق می‌شود و تصور این است که صنایع فقط با افزایش مالی و نقدینگی می‌توانند روی پای خود بایستند. تا زمانی که این نگاه حاکم باشد که متأسفانه تا امروز هم این‌گونه بوده، وضعیت صنعت کشور همین‌گونه باقی خواهد ماند. وقتی برای صنعتی مشکلی پیش می‌آید، چالش‌های مسیر فعالیت آن صنعت را به منابع مالی نسبت می‌دهیم. صنعتگر عادت کرده در رویارویی با هر مشکلی عنوان کند که بانک‌ها به آنها تسهیلات نمی‌پردازند، درحالی‌که مشکل فضای کسب‌وکار ما در جاهای دیگر است؛ اینکه خوب مدیریت نمی‌کنیم، ناآوری و خرابی‌ت‌نداری‌روز و در نتیجه بهره‌وری بالایی حاصل نمی‌شود، از فناوری‌های روز جهان استفاده نمی‌کنیم، بازارهای جهانی را نمی‌شناسیم و... این رویکرد باعث می‌شود صنایع کشور در بلندمدت به نقدینگی بیشتر و درآمدهای نفتی وابسته‌تر شوند. اگر روزی درآمدهای نفتی کمتر شود، مانند وضعیتی که در شرایط تحریم رخ داده، ایجادکنندگان کسب‌وکارها در کشور ابراز نگرانی می‌کنند که در حال ورشکستگی هستند و تقاضای نقدینگی و نیاز به تزریق مالی دارند».

از سوی دیگر، شاهد گرایه‌هایی از سوی صنعتگران از جمله قطعه‌سازان هستیم که معتقدند تحریم‌های داخلی موثرتر از تحریم‌های خارجی بوده و بیشتر اعتراض‌ها در برخورد بانک مرکزی برای پرداخت تسهیلات مورد نیاز این صنعت اعلام می‌شود. بنابر آنچه آمد، بخشی از مسئله‌ای که بیشترین وابستگی را برای صنایع ما به‌وجود آورده، مربوط به مواد اولیه و محصولات نیمه‌ساخته خارجی است که با نهضت و تعمیق ساخت داخل تا حدودی درحالح رفع شدن است که ۱۰۰ درصد نخواهد بود، چراکه مقیاس اقتصادی موضوعی دیگر است که در این مجال کوتاه نمی‌توان به آن پرداخت. شاید آنچه به‌عنوان تحریم داخلی باید به آن اشاره کرد، وابستگی مالی خارج از اعتدال واحدهای صنعتی به درآمدهای نفتی است که البته این به معنی مقصر دانستن صنعتگر نیست، زیرا روال و عملکرد مدیران کشوری صنایع کشور را به این سو سوق داده است. کمک مالی از سوی سیستم بانکی امری ناصواب نیست و در کشورهای صنعتی بخشی از تأمین مالی صنایع از سوی بانک‌ها انجام می‌شود. آیا بانک‌محوری برای تأمین مالی صنعت در کشورهای گوناگون یک ضعف به‌شمار می‌رود؟ به‌نظر پاسخ منفی است، زیرا بنا بر گفته اقتصاددانان امریکا و انگلیس سرمایه‌محور بوده اما آلمان، ژاپن، چین، کره‌جنوبی و تایوان و بسیاری دیگر از اقتصادهای مهم جهان بانک‌محور هستند. یا اقتصاد سنگاپور به‌تنها بانک‌محور بوده، بلکه کمک‌های گوناگونی حتی به‌طور بلاعوض به بخش صنعت می‌دهد. نقد بر نحوه رفتار و عملکرد سیستم مالی و صنایع، مربوط به‌شدت وابستگی صنعت کشور به این سیستم مالی است و اینکه تزریق نقدینگی به‌شکل درست و مناسب انجام نمی‌شود و در برخی مواقع شاهدیم که بی‌بخش زیادی از سرمایه‌های کشور به‌دلیل مدیریت مالی نادرست به‌بدررفته و خروجی مطلوبی نداشته است. شاید صنعتگران بتوانند با تغییر درخواست‌های خود به‌همراه پیشنهادهای جدید، روند و عملکرد موجود را اصلاح کنند. رسانه اینجا ابزاری برای انتقال نظرات و مطالبه‌گری‌ها بوده و باید در کنار واژه‌ها داده‌های همه‌نهادها و افراد مربوط به موضوع را روشن‌نگری کند تا بلکه تحولات در بخش فرهنگ و اقتصاد رقم بخورد.

## گفت‌وگو

**سیدمحمد بحرینیان در گفت‌وگو با** **صنعت** **عنوان کرد**

## صنعت خودرو

# مواجهه یک مویر با چهل قلندر

ایران دارای منابع فراوان است و توسعه را دوست دارد اما با تمام تلاش‌ها، همچنان کشوری جهان‌سومی به‌شمار می‌رود. بخشی از چرایی مسئله به این برمی‌گردد که نه برنامه به معنای واقعی کلمه داشتیم، نه می‌دانیم چه می‌خواهیم و بنابراین با گرفتار شدن در روز مگر، بخش قابل توجهی از منابع

● **در ۶ برنامه توسعه، چقدر به آمایش سرزمین برای جانمایی صنایع توجه شده است؟**
اگر اغراق نباشد می‌توان گفت تقریباً صفر. فقط ۶ برنامه پس از انقلاب نبوده، بلکه از برنامه پنجم عمرانی پیش از انقلاب، این بحث مطرح شد. اما همان اشتباهی که در آن زمان (پیش از انقلاب) رخ داد، پس از انقلاب هم تکرار شد. پیش از انقلاب درباره آمایش سرزمین، قراردادی با شرکت فرانسوی با نام مهندسان مشاور ستیران منعقد کرده و کاری فوق‌العاده ارزشمند انجام دادند. تمام بیچارگی که اکنون کشور در زمینه نابرابری‌های اجتماعی، ناهنجاری‌های بسیار خطرناک در جامعه، از دست رفتن حوزه‌های تمدنی، گسترش در حوزه آلودگی هوا و... دچار آن است، راهکارهای آن در تحقیقات این گروه مهندسان مشاور دیده شده بود که رژیم وقت به آنها واقعی نگذاشت.

مهندسان مشاور در گزارش‌های خود به نکته‌ای بسیار مهم اشاره کردند «تهیه و تدوین یک طرح آمایش، فقط «حلقه‌ای» است در جریان برنامه‌ریزی.» به‌عبارت دیگر، آمایش ابزاری است در خدمت برنامه‌ریزی. اما مشاهده می‌شود که در ایران، ابزار تبدیل به هدف شده است. در نتیجه این موضوع با ایهامات فراوان روبه‌رو شده و به نتیجه نمی‌رسد. پس از انقلاب هم در برنامه‌های متعدد، تهیه آمایش همواره وجود داشته که آخرین آن هم در برنامه ششم در قالب «جزء١ ابتد الف ماده ۲۶» در حد یک سطر کمتر آمده، اما همچون قوانین دیگر با کلی گویی همراه بوده و هر کس می‌تواند تفسیری از آنها داشته باشد. درحال حاضر در بحث جانمایی و تعدد صنایع مختلف در تولید یک محصول و سطح فناوری پایین که درصد قابل توجهی از آنها ناکارآمد هستند، در کشور دچار معضل شدید هستیم. هنوز مفاهیم اساسی، تعیین ترتیب‌ها برای انجام آنها، پیش‌نیازها و سلسله مراتب ساختارها برای تصمیم‌گیری روشن را نمی‌دانیم و تجربه عملی و کاربردی درباره آنها نداریم. بیم آن می‌رود که به‌دلیل ضعف و عقب‌ماندگی در علوم، فنون و اقتصاد، این مفصلد برای تصمیم‌گیران همچنان روشن نباشد. البته این ضعف در بیش از ۱۲۰ سال گذشته در کشور ریشه دوانده و خسارت‌های سنگینی را بر کشور تحمیل کرده است. برای این موضوع، مصداق‌های زیادی هم وجود دارد. زمانی که مسیر طی شده کشورهای عقب‌مانده، اما اکنون توسعه‌یافته را مورد بررسی قرار دهیم، مشاهده می‌شود که باید چشم‌اندازی با یک یا دو هدف به‌عنوان نقطه کانون وجود داشته باشد، نه اینکه مانند دیگر برنامه‌های مان، خروارها آمال و آرزو را به‌عنوان چشم‌انداز مطرح کنیم که هر کدام چندین برنامه برای تحقق نیاز داشته باشند. به‌عنوان مثال، کر جنوبی یک موضوع اساسی یعنی «صنعت مدرن» را در چشم‌انداز خود برای حدود ۵۰ سال در نظر گرفت. پس از چشم‌انداز و جمعی آن، برنامه توسعه طراحی می‌شود که بیشترین تحریک برای پیشرفت و ایجاد بخش‌های صنعتی و خدماتی و حتی کشاورزی و در نهایت اقتصاد پایدار را ایسا کند. از این‌رو بخش‌های مهم و پیشران واقعا موثر برای پیشرفت کشور، که معمولاً از تعداد انگشتان یک دست هم فراتر نمی‌رود، انتخاب می‌شود. اما اگر همچون کشور ما ۲۶ حوزه در اولویت قرار گرفته باشد، مشخص است که به‌دلیل ضعف اطلاعاتی دانش و نابودی، مفهوم اولویت به‌درستی درک نشده است.

باید گفت زمانی که در جانمایی اکثریت صنایع فعلی کشور توجه و مذاقه کافی انجام شود، مراحل ذکر شده رعایت نشده که آمایش سرزمین رعایت شده باشد. بسیاری از این طرح‌ها با برنامه‌ریزی همراه نبوده، بلکه در راستای واحدهای قوم‌گرایی و منطقه‌گرایی مسئولان یا نمایندگان مجلس بوده است. برآورد نمونه در منطقه‌ای کم‌اب فولاد راه‌اندازی می‌کنند. برخی وزرا یا مسئولان به تمایلات خریداران محبوبیت تن داده‌اند. محمد شریعتمداری، از وزرا اسبق وزارت صنعت، معدن و تجارت، در گزارش روزنامه آفتاب یزد و خبرگزاری مهر ۱۱ بهمن ۱۳۹۶ همین واقعیت را بیان کرد که «۱۱۰ میلیون تن مجوز راکد و ۶۵ میلیون تن مجوز با سرسوزن‌نا معلوم در زنجیره فولاد وجود دارد.» تمام صنایع نظام یا یک برادر سرمایه‌گذار پشت در اتاق معاون معدنی نشسته‌اند تا مجوز فولاد بگیرند.»
حدیث مفصل بخوانید از این مجمل. حال این پرسش پیش می‌آید که چگونه معاون معدنی یا جانب ایشان و

## صنعت



از زشمند کشور اگر هدر نرفته باشد، دستاوردها به قواره این منابع نبوده و نیست. اگر بخواهیم به‌طور ریشه‌ای به این مسئله بپردازیم، شاید بتوان مدعی شد پرسش اساسی را درست مطرح نکرده‌ایم. برخی اندیشمندان معتقدند تا درست پرسش نشود به پاسخ درست هم دست نخواهیم

دیگر مسئولان اجازه داده یا هنوز می‌دهند که چنین مجزوهایی صادر شود؟
● **سایت‌های خودرویی که در استان‌های گوناگون راه‌اندازی شده هم براساس آمایش سرزمین نبوده است؟**
همان‌طور که در موارد ذکر شده قبلی عنوان کردم آمایشی نداشته‌ایم که بخواهند براساس آن عمل کنند. پس پاسخ به این پرسش خیر است. راه‌اندازی سایت‌های خودرویی تفاوتی با سایر صنایع ندارد و بدون چشم‌انداز و برنامه و بحث آمایش بوده است. جدا از مسائل دیگری که صنعت خودرو کشور با انبوهی از آنها دست به گریبان بوده و بسیاری از دولت‌ها به لحاظ خرید محبوبیت برای خود، هزینه‌های سنگین را به گردن این صنعت تحمیل کردند. این سایت‌های داخلی و خارجی دستاوردی هم برای اقتصادی شدن این صنعت و ارتقای توان و درون‌زا شدن فناوری برای کشور نداشته است. در نتیجه جانمایی در کشور معنا و مفهومی ندارد و همین نحوه عمل موجب بی‌برنامگی و نابرابری اجتماعی شده است و ما را به‌نتیجه نمی‌رساند. متولیان برخی صنایع مانند صنعت چرم عنوان می‌کنند جانمایی این صنعت درست‌انجام شده، اما سیاست‌های اشتباه سبب شده ارزش‌افزوده‌ای برای کشور نداشته باشند.

براساس آخرین آمار، واحدهای فعال و در دست اجرای وزارت صنعت، معدن و تجارت در پایان سال ۱۳۹۸، در زمینه فرآوری انواع چرمها ۲۶۸ واحد دارای پروانه بهره‌برداری به اصطلاح فعال و ۶۴ واحد در دست اجرا داریم؛ آیا با تمام تعداد، احتمال ایجاد ارزش‌افزوده پایدار وجود دارد؟
در بسیاری از صنایع با چنین وضعیتی مواجه هستیم. بیم آن می‌رود برخی مجوز اخذ کنند که در پوشش آن امکان رانت‌خواری ارزی وجود داشته باشد. فهرست منتشر شده بانک مرکزی از ابتدا سال ۱۳۹۷ تا بهمن ۱۳۹۹ برای دریافت‌کنندگان ارز، که بعد از دوران دکتر مصدق اقدایی تاریخی بود، حداقل بسیار تلخی را عیان کرده است. این در حالی است که هنوز فهرست سال‌های قبل‌تر تا انتشار نداده تا عیاریا و ادعاها شفاف شده و سنگ محک بخورد. اما همین آمارهای منتشرشده به صورت حیرت‌آوری حقایق پوچ بودن برخی گزافه‌گویی‌ها واحدهای به اصطلاح تولیدی را چه در بخش دولتی، چه بخش عمومی دولتی و چه بخش خصوصی آشکار کرده است.

ما بیشتر در بخش‌هایی که متکی به خام‌فروشی بوده، موفق هستیم. اگر اری نباشد بخشی قابل توجه از صنایع تعطیل می‌شوند. بروز این مسائل به‌دلیل بی‌برنامگی، بی‌فکری و نابلدی برخی از مدیران اقتصادی تصمیم‌گیر کشور در دولت‌های مختلف است که بیم آن می‌رود منافع گروهی و میز و صندلی برای‌شان اهمیت بیشتر داشته تا منافع جامعه و منافع ملی. به‌عنوان مثال، در فهرست منتشرشده از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت ۹۵ واحد دارای پروانه بهره‌برداری با فعال در به اصطلاح تولید انواع خودرو سبک و سنگین و خاص هستند و ۶۰ واحد هم در دست اجرا حال باید پرسید این تعداد واحد مونتاژکار هستند یا تولیدکننده؟ در کدام کشوری در جهان با چنین وضعیتی روبه‌رو هستیم؟ البته در بیشتر محصولات دارو گرفته تا خود شیر، لبنیات و تولید مرغ گوشتی و خطوط هواییما می‌صداها محصول دیگر با همین وضعیت ناهنجار روبه‌رو هستیم. نگاهی به دور و بر خود بیندازید، آیا این همه تعدد، منجر به رقابت شده یا برعکس گرانی و فشار به مردم؟ مشاهده می‌شود که ناکارآمدی تصمیمات اجرایی و تقنینی پشت این واژه‌ها پنهان می‌شود.

شکی نیست که درهریختگی بسیار نابودکننده‌ای در صنعت خودرو شکل گرفته و انتقادی که مصرف‌کنندگان دارند، کاملاً درست است. این واقعیت است که صنعت خودرو همچون صنایع دیگر ناکارآمد و البته حتی با مردم است. اما مردم باید آگاه شوند که بیش از یک سده است «گردن زدن صنعت در ایران» در بسیاری از دولت‌ها – البته نه همه آنها – یک رویه شده است. عوامل بسیار محوری و مسبب دلیل ناکارآمدی صنعت خودرو، ریشه در ناتوانی و بی‌برنامگی بسیاری از دولت‌ها و اثر گذاری تاجرباشی‌ها، نابلدی و عدم اهلیت تصمیم‌گیران اقتصادی دارد. همچنین باید بدانند اگر دولت یک کشور توسعه‌نیافته برنامه

editor@smtnews.ir



یافت. بخشی از این پر سرشگری رامی‌توان در آمایش سرزمین و جانمایی واحدهای صنعتی جست، چراکه بهره‌وری و توسعه در دل این موضوع است. در این راستا، **صنعت** گفت‌وگویی مفصل با سیدمحمد بحرینیان، صنعتگر و پژوهشگر توسعه داشته که در ادامه می‌خوانید.

عکس: صناعت

شد؛ این یعنی ۱۲.۲ درصد کل درآمدهای حاصل از صادرات نفت و گاز در همان بازه زمانی، که به‌طور قطع کشور نمی‌توانست این وضعیت را ادامه دهد. از این‌رو در سال ۱۳۷۱، همان‌گونه که پیش‌تر ذکر کردم، از سر ناچاری و نه منطبق بر برنامه استراتژیک، برای داخلی‌سازی قطعات خودرو قانون «چگونگی محاسبه و وصول درآمد حقوق گمرکی، سود بازرگانی و مالیات انواع خودرو و ماشین‌آلات راهسازی وارداتی و ساخت داخل و قطعات آنها» (موسوم به قانون خودرو) نوشته شد. از عنوان این قانون می‌توان به عمق مسائل و نوع تفکرات توسعه‌های کشور و ناتوانی‌های مدیریتی پی برد. به عبارتی، دولت‌های ما عموماً دست‌بگیر از صنعت را دارند و در صنعت واقعی به فکر کمک نیستند، اما برخی مسئولان برای خام‌فروشی‌ها، آماده هر گونه همکاری هستند. در مقابل، به فاصله حدود ۳ سال بعد، چین قانون خودرو خود را باعنوان «قانون راهبردر بلندمدت برای توسعه تأمین صنایع خودرو چین» را نگارش و تصویب کرد. نتیجه این‌گونه نگرش توسعه‌ای در خیابان‌ها و جاده‌های خودمان به‌واسطه جولانی که خودروهای چینی می‌دهند و همین‌طور در دیگر کشورهای جهان قابل مشاهده است. نگاه ما به قانون خودرو نگاه در آمدی از این صنعت برای دولت بود، اما نگاه چینی‌ها نگاه توسعه‌ای برای تقویت این صنعت و پیشبرد توسعه آن.

جالب است که بدانید در این مدت، به‌دلیل نداشتن منابع، تنها ثبت‌سفارش خودرو انجام نمی‌شد، حتی به صراحت نگفتند که واردات خودرو ممنوع است. گرچه مستندات گمرک نشان از واردات خودرو دارد، اما خیلی کمتر شده بود. در مقابل، کره‌جنوبی به صراحت و بدون رودرپایستی، در زمان تعیین شده استراتژی توسعه، اعلام کرد که ۲۵ سال واردات خودرو ممنوع است و در نهایت درباره خودرو سواری، نخبگان به این نتیجه رسیدند که ۳ سال دیگر این ممنوعیت تمدید شود. چین هم مطابق اسناد APEC برای خودرو سواری علاوه‌بر ممنوعیت موردی، ۲۰۰ تا ۳۰۰ درصد تعرفه را تصویب کرده و در صورتی‌که خودروسازان خارجی برای تولید در چین بخواهند اقدام کنند، باید در سال اول ۴۰ درصد، سال دوم ۶۰ درصد و در سال سوم ۸۰ درصد ساخت داخل داشته باشند. نتایج چنین عملکردی را اکنون با حسرت و داغ قشمان‌مان می‌بینیم. اما باید به این نکته اشاره کنم با صدمه علانوی که وجه درآمدی داشت و هیچ‌گونه نحوه تأمین مالی در آن لحاظ نشده بود، برخلاف کره‌جنوبی و چین، جوانان متخصص این کشور و با تدبیر چند مدیر توانمند میانی دولت و یک اقدام خیرآمانه و عقلائی که بهزاد نبوی نسبت‌ت‌الیوت اسناد و مدارک و ماشین‌آلات خط ورشکسته تالیوت برای تولید پیکان، به مبلغ ۷.۵ میلیون پوند کردند و حتی مورد جحیم علانوی که ناگاهران قرار گرفتند؛ این در حالی است که چین ده‌ها کارخانه ورشکسته، هند چند مورد کارخانه ورشکسته و مالزی یک مورد کارخانه ورشکسته را خریداری کردند و با استفاده از دانش موجود آنها، نتایج آن را هم اکنون می‌بینند و به دستاوردهای بسیار ارزشمندی رسیدند. اما اسنادی که از طریق این خرید برای واحدهای تولیدی کشور فراهم شد، گرچه قدیمی بود، اما ذهن بخشی‌های از مهندسان جوان را روشن کرد، زیرا آن‌گونه روبه‌ها و دانش مهندسی کاربردی، تقریباً در آموزش دانشگاه‌های جایی نداشتت و محتویات آنها زمینه‌ای برای جهش ارتباطات خوبی برای انتقال دانش به بخش‌های دفاعی و نفتی فراهم شد. تا وقتی درآمد نفتی کشور کم بود و بدهی خارجی کشور کم نشده بود، این صنعت در حال ارتقا بود. اما از سال ۱۳۸۱ که درآمدهای نفتی افزایش یافتت و مدیران سیاسی در تصمیم‌گیری‌های این دو واحد بزرگ خودروسازی کشور قرار گرفتند، به‌تدریج این صنعت به خاکستر نشینی فرو افتاد.

این ناتوانی فعلی ما در صنعت خودرو، ناشی از ناکارآمدی در اجرا و قانون‌گذاری‌های متناقض، همچنین عدم اهلیت تصمیم‌گیران اقتصادی و نیز سیاسی‌کاری و ناتوانی برخی از وزرا بوده که در این دوره‌ها مسئول بوده‌اند.

### قلم

### ستون توسعه



فاطمه امیرا احمدی روزنامه‌نگار