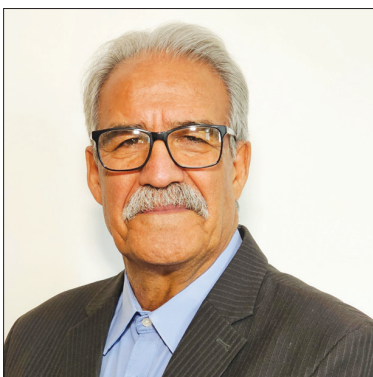


تبدیل موقعیت جغرافیایی ایران به موقعیت ژئوپلیتیکی



«موقعیت جغرافیایی» بستر واحد سیاسی و «موقعیت ژئوپلیتیکی» کارکرد سیاست‌های خارجی برای ارتقای سطح یک کشور در محیط پیرامون و جهان است. با وجودی که ایران دارای مزیت‌های جغرافیایی برای اتصال کشورهای پیرامونی با آب‌های آزاد است؛ این به آن معنا نیست که موقعیت انحصاری دارد، زیرا آن‌ها می‌توانند از مسیرهای جایگزین برای ارتباط با جهان خارج بدون نیاز به عبور از قلمرو ایران استفاده کنند.



دکتر بهرام امیراحمدیان

استادیار مطالعات روسیه، آسیای مرکزی و قفقاز دانشکده مطالعات جهان دانشگاه تهران



/// ایران در بخش جنوبی آسیای غربی واقع شده که از شمال به دریای خزر (بزرگ‌ترین دریاچه جهان و همسایگی با چهار کشور ساحلی آن: ترکمنستان، قزاقستان، روسیه، آذربایجان) محدود می‌شود که دارای خط ساحلی ۷۶۵ کیلومتری است. در جنوب نیز ایران به خلیج فارس و دریای عمان با ۲۰۴۰ کیلومتر خط ساحلی محدود می‌شود. در همسایگی جمهوری اسلامی ایران کشورهایی واقع شده‌اند که امکان ارتباط کشورمان با مناطق پیرامونی را فراهم می‌سازند. از سوی دیگر ایران در منطقه‌ای واقع شده است که امکان ارتباط کشورهای محصور در خشکی را در سه جهت شمالی، آسیای مرکزی (شامل پنج جمهوری ترکمنستان، تاجیکستان، ازبکستان، قزاقستان و قرقیزستان) در شرق دریای خزر و قفقاز (جمهوری آذربایجان و ارمنستان) در غرب دریای خزر و افغانستان در شرق را با آب‌های آزاد فراهم می‌سازد. ایران در شمال شرقی با ترکمنستان هم‌مرز است (۱۲۰۵ کیلومتر)، در شمال غربی ایران با منطقه قفقاز جنوبی، به ترتیب از غرب دریای خزر با جمهوری‌های آذربایجان (۷۵۹ کیلومتر مرز مشترک) و ارمنستان (۴۱

کیلومتر مرز مشترک) تنها کشور همسایه مسیحی هم‌مرز است. در غرب، ایران به ترتیب از جنوب به شمال با کشورهای عراق (۱۶۰۹ کیلومتر مرز مشترک) و ترکیه (۵۱۱ کیلومتر مرز مشترک) هم‌مرز است. در شرق به ترتیب از شمال به جنوب با افغانستان (۹۴۵ کیلومتر مرز مشترک) و پاکستان (۹۷۸ کیلومتر) هم‌مرز است. همسایگان آبی ایران در خلیج فارس و دریای عمان به ترتیب از غرب به شرق عبارتند از کویت، بحرین، قطر، عربستان سعودی، امارات متحده عربی و بخشی از عمان در رأس تنگه هرمز. این تصویری از موقعیت جغرافیایی ایران است که به‌منزله آدرس جغرافیایی یک قلمرو سیاسی (یک کشور) است. این موقعیت طبیعی را گاهی به‌عنوان «موقعیت ژئوپلیتیکی» می‌نامند که با این تعریف هماهنگ نیست. در حقیقت «موقعیت جغرافیایی» بستر واحد سیاسی و «موقعیت ژئوپلیتیکی» کارکرد سیاست‌های خارجی برای ارتقای سطح یک کشور در محیط پیرامون و جهان است. با وجودی که ایران دارای مزیت‌های جغرافیایی برای اتصال کشورهای پیرامونی

(بویژه کشورهای محصور در خشکی) با آب‌های آزاد است؛ این به آن معنا نیست که موقعیت انحصاری دارد، زیرا آن‌ها می‌توانند از مسیرهای جایگزین برای ارتباط با جهان خارج بدون نیاز به عبور از قلمرو ایران استفاده کنند. ایران، ترکیه و پاکستان قبل از فروپاشی شوروی، اعضای کشورهای سازمان همکاری عمران منطقه‌ای (RCD) بودند. پس از فروپاشی شوروی، از سال ۱۳۷۲ به بعد، این سه کشور به‌اضافه ۵ کشور آسیای مرکزی، افغانستان و آذربایجان مجموعاً ده کشور عضو سازمان همکاری‌های منطقه‌ای (ECO) را تشکیل می‌دهند. با این لحاظ سه کشور اصلی هم از نظر اقتصاد و هم ساختار سیاسی نگرش‌های متفاوتی دارند. درعین‌حالی که ایران دارای سیاست خارجی مستقلی است، ترکیه به‌سوی غرب؛ اتحادیه اروپا و آمریکا گرایش دارد و عضو ناتو است. درحالی‌که پاکستان با چین هم پیوند است و به‌سوی شمال می‌نگرد. در این فضا داشتن نگرش همگرایی منطقه‌ای و ارتقای جایگاه موقعیت جغرافیایی به موقعیت ژئوپلیتیکی با چالش‌هایی روبه‌رو است.





در ایران کریدورهای ترانزیتی مناسبی فعال است که در زیرساخت و رو ساخت دارای توانایی‌هایی برای برقراری ارتباط در مسیرهای شمالی-جنوبی (اتصال جاده و ریل از مرزهای آسیای مرکزی [ترکمنستان تنها آسیای مرکزی هم مرز زمینی با ایران])، شرقی- غربی (با منطقه آسیای مرکزی در شمال و افغانستان و پاکستان در شرق) با ترکیه و عراق است. استفاده از این کریدورها بستگی به نیاز شرکای تجاری دو طرف در هر دو سوی کریدورها دارد.

ایران مرکز عالم

در ایران اندیشه‌ای از گذشته‌های دور شکل گرفته و بر این باور است که هر جریانی از شرق به غرب و از شمال به جنوب ناگزیر از ایران می‌گذرد و شاید نگرش به دوران باستانی و تاریخی جاده ابریشم است که ایران در میانه راه ارتباطی، امپراتوری چین را با امپراتوری روم فراهم می‌آورد. بعدها در سده‌های چهارم به بعد در تقسیمات اقلیمی جهان که آن را به هفت اقلیم تقسیم می‌کرد، ایران در اقلیم چهارم یعنی در مرکز اقلیم‌های هفتگانه قرار می‌گرفت. بر این مبنا در تصاویر تقسیم اقلیم‌ها هفت دایره کشیده شده و در هر کدام نام اقلیم‌ها آورده شده است و در وسط شش دایره، دایره ایران قرار می‌گرفت. از اینجا بود که ایران را مرکز عالم می‌دانستند. نظامی گنجوی بر این اساس سروده است:

همه عالم تن است و ایران دل
نیست گوینده زین قیاس خجل
چون که ایران دل زمین باشد
دل ز تن به بُود یقین باشد

امروزه با نگاهی به نقشه جهان درمی‌یابیم که چنین پنداری برای جهان امروز نادرست است و بدون ایران هم ارتباطات برقرار می‌شود. دیگر اینکه بیش از ۸۰ درصد تجارت جهانی از طریق حمل و نقل دریایی صورت می‌گیرد؛ بنابراین شعار دادن به اهمیت «موقعیت ژئوپلیتیکی» و ناکارآمدی در رسیدن به آرمان‌های تعریف شده، نومیدی و یاس برای ملت ایران به دنبال دارد. ایران در شرایط کنونی با توجه به روابط سیاسی-اقتصادی با کشورهای همسایه و جهان باید با محیط بین‌الملل در تعامل باشد.

شکل‌گیری سازمان همکاری منطقه‌ای

پس از فروپاشی شوروی با ابتکار ایران و همکاری ترکیه و پاکستان از اعضای سابق سازمان همکاری‌های منطقه، با پیوستن جمهوری‌های مسلمان آسیا نشین آسیای مرکزی و جمهوری آذربایجان به‌اضافه افغانستان مجموعاً ده کشور «سازمان همکاری‌های اقتصادی» (اگو) را در سال ۱۹۹۲ بنیان نهادند. از آنجا که این ده کشور مسلمان عضو سازمان از نظر ساختار سیاسی و اقتصادی همگن نبوده‌اند، نتوانسته‌اند به‌عنوان سازمانی منطقه‌ای تأثیرگذار به اهداف خود دست یابند.

در بین این ده کشور، میزان مبادلات درون‌سازمانی در سطحی نازل تا کمتر از ده درصد کل تجارت بین اعضا در درون سازمان و بقیه با بیرون از سازمان انجام می‌گیرد. به بیانی دیگر اگر این سازمان هم تشکیل نمی‌شد، همین میزان مبادلات تجاری بین کشورهای عضو با یکدیگر صورت می‌گرفت.

ایران در سال‌های نخست استقلال، جمهوری‌های محصور در خشکی شمال را با اتصال راه‌آهن و جاده با آب‌های آزاد فراهم کرد، ولی به‌تدریج در سال‌ها و دهه‌های بعدی، ساختار اقتصادی این کشورها در سه جهت شرقی (با چین و شرق آسیا)، غربی (با قفقاز و ترکیه و اروپا) و شمالی (با روسیه که در هفتادسال دوره شوروی اقتصادشان با هم گره خورده بود) شکل گرفته است.

میزان ارتباط تجاری و گره خوردگی اقتصاد آنان با ایران (بیشتر به سبب مشابهت‌های ساختاری و نه هم تکمیلی) در سطحی پایین‌تر از انتظارات جمهوری اسلامی ایران بوده است. دیگر اینکه به شرکای تجاری در واردات و صادرات این کشورها در جنوب ایران، یعنی خلیج فارس، دریای عمان و در حوزه اقیانوس هند نیست؛

بنابراین فضای سرزمینی ایران برای ترانزیت کالاهای صادراتی و وارداتی آنان از قلمرو ایران خیلی کمتر از ظرفیت‌هایی است که برای این منظور در ایران سرمایه‌گذاری صورت گرفته است.

تجارت خارجی

یکی از شاخص‌های مهم قدرت کشورها میزان تجارت خارجی است. هر کشوری در محیط بین‌الملل به‌اندازه سهم خود در تجارت خارجی ایفای نقش می‌کند. ایران در سال ۲۰۲۳ (بر اساس آخرین گزارش سایت‌های بین‌المللی trademap.org) با صادرات ۱۰۴/۵ میلیارد دلار (دو برابر نسبت به سال ۲۰۱۹) سهمی برابر ۰/۴ درصد (۴ دهم درصد) در تجارت جهانی حضور داشته است. بیش از ۲۵ درصد صادرات ایران به چین صورت می‌گیرد که نشانه آسیب‌پذیری تجارت ایران است. در همین سال ارزش واردات ایران ۵۶/۶ میلیارد دلار بوده (با ۶۰ درصد رشد نسبت به سال ۲۰۱۹) که سهم آن از تجارت جهانی ۳/۰٪ (۳ دهم درصد) بوده است. یکی از ویژگی‌های منفی واردات ایران این است که حدود ۶۰ درصد واردات ایران از چین و امارات متحده عربی تأمین می‌شود که امکان آسیب‌پذیری دارد.

در زمینه تجاری کمیسیون‌های مشترک همکاری‌های اقتصادی ایران با کشورهای دوست، با مسئولیت وزارتخانه مرتبط نشست‌های دوره‌ای به‌تناوب در ایران و در کشور مرتبط تشکیل می‌شود. ترکیب اعضای کمیسیون‌ها و توان مدیریتی و آشنایی کافی و کامل به ساختار اقتصادی ایران و کشور مقابل از نکات بسیار مهم و اساسی در توسعه روابط اقتصادی دو کشور به شمار می‌رود. رسیدن به همه مصوبات نیازمند داشتن اطلاعات و آگاهی

کامل نسبت به مباحث اقتصادی و ظرفیت‌های دو طرف است. پیگیری مصوبات تا دستیابی کامل به اهداف از پیش تعریف شده، نکته کلیدی کمیسیون‌های مشترک است. مصوبات کمیسیون‌ها در خصوص تجارت به اتاق‌های بازرگانی و اتاق‌های مشترک، محول می‌شود. در این خصوص ایجاد تشکل‌های صادراتی در زمینه نحوه بسته‌بندی، تشکیل کنسرسیوم‌های صادراتی نظارت‌شده، رعایت استانداردها، کیفیت و ثبات قیمت و اتحادیه صادراتی و وارداتی از اهم امور است. در این زمینه‌ها به سبب ساختار نیروی انسانی فعالان اقتصادی، از موضوعاتی که کمتر به آن‌ها توجه می‌شود و صدور کارت بازرگانی برای افراد در خارج از تشکیلات یاد شده، سال‌هاست که موجب تخریب وجهه بازرگانی خارجی ایران شده است که باید در این زمینه با جدیت کار کرد.

کریدورها و ترانزیت

با توجه به آنچه درباره موقعیت ایران گفته شد، کشور ما به سبب موقعیت جغرافیایی خود، شرایط مناسبی برای ایفای نقش در ترانزیت دارد. ترانزیت در بستر کریدورها شکل می‌گیرد. ترانزیت به جابه‌جایی کالاهای گمرک نشده‌ای گفته می‌شود که از یک گمرک (مبدأ) به گمرک دیگر (مقصد) منتقل می‌شود؛ به عبارت دیگر به کالایی که از سمت فرستنده ارسال شده، اما هنوز به دست گیرنده نرسیده باشد کالای ترانزیتی می‌گویند.

در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی، کریدور مسیر خطی بزرگ و واسطه‌ای محسوب می‌شود که بیشتر برای حمل‌ونقل کالا و در مواردی برای حمل مسافران کاربرد دارد. کریدورهای حمل‌ونقل در مسیرهای آبی، هوایی و جاده‌ای وجود دارند. کریدورهای اقتصادی، شبکه‌های یکپارچه‌ای از زیرساخت‌ها در یک ناحیه یا منطقه جغرافیایی هستند که برای تحریک توسعه اقتصادی طراحی شده‌اند. کریدورهای اقتصادی عوامل اقتصادی مختلف را در منطقه یا ناحیه جغرافیایی خاص به هم متصل می‌کنند. کریدورها ممکن است در داخل یک کشور یا بین کشورها ایجاد شوند. در ایران کریدورهای ترانزیتی مناسبی فعال است

که در زیرساخت و روساخت دارای توانایی‌هایی برای برقراری ارتباط در مسیرهای شمالی-جنوبی (اتصال جاده و ریل از مرزهای آسیای مرکزی [ترکمنستان تنها آسیای مرکزی هم مرز زمینی با ایران])، شرقی- غربی (با منطقه آسیای مرکزی در شمال و افغانستان و پاکستان در شرق) با ترکیه و عراق است. استفاده از این کریدورها بستگی به نیاز شرکای تجاری دو طرف در هر دو سوی کریدورها دارد.

ترانزیت

بخش ترانزیت در حمل‌ونقل، یکی از شاخصه‌های ارتقای جایگاه واحد سیاسی در محیط بین‌المللی است؛ زیرا بهره‌گیری از مسیرهای ترانزیتی از سوی کشورهای پیرامون نشان‌دهنده ثبات و امنیت در آن کشور است. ترانزیت در بستر کریدورها صورت می‌گیرد که بر اساس تعریف ورود و عبور و خروج کالا از کشور بدون دخل و تصرف و تغییرات در کالاست. در سال‌های گذشته بر اساس تحریم‌های یکجانبه ایالات متحده علیه ایران، ترانزیت کالا از ایران کاهش زیادی داشته است. در سال‌های اخیر بویژه پس از جنگ روسیه علیه اوکراین و تحریم روسیه از سوی اتحادیه اروپا، کریدور شمال-جنوب نقش زیادی برای ارتباطات روسیه با حوزه اقیانوس هند داشته است. در سال ۱۳۹۹ حجم ترانزیت از ایران ۵/۴ میلیون تن بوده است؛ این رقم در سال ۱۴۰۲ به ۱۷/۸ میلیون تن و در سال ۱۴۰۳ به ۲۱ میلیون و ۹۱۳ هزار تن رسید. این میزان کالاهای ترانزیتی از مسیر ایران در سال ۱۴۰۳ نسبت به مدت مشابه سال قبل ۲۲.۵ درصد افزایش نشان می‌دهد. از مجموع کالاهای ترانزیتی از مسیر ایران در سال ۱۴۰۳، به میزان ۱۹ میلیون و ۶۵۴ هزار تن از مبادی ۱۰ گمرک شامل گمرکات شهید رجایی، پرویزخان، باشماق، سرخس، بازرگان، آستارا، پیرانشهر، بیله‌سوار، لطف‌آباد و جلفا ترانزیت شده است. بیشترین میزان افزایش کالاهای ترانزیتی در این مدت از مبدأ گمرکات سرخس، پیرانشهر و لطف‌آباد بوده که به ترتیب ۱۴۸ درصد، ۶۵ درصد و ۵۸ درصد نسبت مدت مشابه سال قبل رشد نشان می‌دهد.

نکات اساسی درباره کریدورها

در فرایند حمل‌ونقل و ترانزیت، این دولت‌ها نیستند که این فعالیت را انجام می‌دهند، بلکه بخش خصوصی است که با ساختارهای پیچیده فعالیت‌های اقتصادی در بخش تولید، توزیع و به‌طور کلی زنجیره تأمین و لجستیک در این فرایند دخالت دارند. بخش خصوصی برای ترانزیت کالا نیازمند دسترسی به «منفعت» بیشتر از طریق دسترسی به «سرعت»، «سهولت» و درنهایت «امنیت» در مبادی ورودی و خروجی و مسیر است. این عوامل هرکجا در دسترس باشد، مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد که آن هم مشروط به دسترسی به سه لایه مهم در این امر است که عبارتند از:

یکم - راه‌های حمل‌ونقل و ترانزیت سریع و ایمن که به‌عنوان کالای عمومی از طریق دولت‌ها ایجاد و راه‌اندازی می‌شود که زیرساخت نام دارد و اداره آن بر عهده دولت است،

دوم - فرایندها که به‌موجب قوانین و مقررات، نظام بانکی، بیمه‌ای، علائم و آیین‌نامه‌های ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی به وجود آمده است و مسیرهای ترانزیتی از طریق دولت‌ها فراهم می‌شود،

سوم - فضای سیاسی مترتب بر حرکت در مسیرهای معین شده است که در صورت فراهم بودن عوامل، منجر به دسترسی فعالان اقتصادی به سهولت، سرعت و منفعت می‌شود. ایجاد هر نوع موانعی از گمرکی و مالیاتی و نظایر آن موجب جایگزینی مسیر حمل‌ونقل و ترانزیت برای فعالان اقتصادی می‌شود. در همه این لایه‌های سه‌گانه، این بخش خصوصی است که فعالیت خواهد داشت.

جمع‌بندی و توصیه‌های سیاستی

برای تبدیل موقعیت جغرافیایی به موقعیت ژئوپلیتیکی توجه به موارد زیر که خود زیربنای توسعه اجتماعی- اقتصادی و فرهنگی است، بایسته و شایسته است:

- تدوین کدهای ژئوپلیتیکی با کشورهای همسایه برای برقراری تعامل سازنده جهت بهره‌مندی از ظرفیت‌ها برای مبادلات و مرادات و کاستن از هزینه‌های سرباری هدر رفته جهت ناسازگاری‌های موردی و دائمی ناشی از نبود

تعاملات سازنده (این یعنی ژئوپلیتیک)،
 - پیوستن به ساختارهای پولی- بانکی و بیمه‌های بین‌المللی ازجمله گروه ویژه اقدام مالی که در حال آماده‌سازی است،
 - ساماندهی مرزها بویژه غربی و شرقی و پایان دادن به پدیده‌های بسیار منفی «ورود و خروج غیرقانونی افغان‌ها»، «کولبری» در غرب و «سوخت بری» در شرق که موجب سرافکندگی دولت شده است،
 - بازنگری در برنامه آمایش ملی سرزمین متناسب با اهداف اعلامی دولت و با در نظر گرفتن اهداف توسعه پایدار (اهدافی که با سیاست‌های کلی نظام هماهنگ هستند). این برنامه نیاز به بازبینی و بازنگری دارد که ممکن است زمان‌بر باشد. حتی اگر دولت کنونی زمان زیادی هم در یک دوره از خدمت چهارساله خود را در این موارد صرف کند، ادامه برنامه برای دولت‌های آینده و ملت ایران خواهد ماند،
 - بازنگری در برنامه هفتم توسعه با توجه به تغییر دولت و چیدمان دوباره ساختار متناسب با برنامه‌های اعلامی با در نظر گرفتن مفاد برنامه آمایش سرزمین.

برای دستیابی به یک برنامه آمایش سرزمین مناسب که در ذیل آن برنامه‌های پنج‌ساله موظف به پیروی از اصول آن هستند و در ذیل برنامه پنج‌ساله، بودجه‌های سالانه ناگزیر به رعایت تدوین و بودجه‌بندی یک‌پنجم برنامه باشد، ضروری می‌نماید. بخش‌های بالادستی نظارت‌کننده موظف به پایش این روند خواهند بود تا در برنامه‌بودجه انضباط لازم صورت گیرد:
 - تهیه و تدارک بانک اطلاعات کارشناسان و اساتید و اندیشمندان و جامعه شناسان و اقتصاددانان بویژه فعالان اقتصادی،
 - تقویت سازمان بهره‌وری و پایش سالانه بهره‌وری نیروی کار، سرمایه و انرژی و غیره و گزارش و پیگیری آن در تزریق به بدنه برنامه‌ریزی،
 - بهره‌گیری بیشتر و کارآمدتر از متخصصان داده‌های سنجش از دور،
 - بهره‌گیری از اطلاعات داده‌های زمین‌شناسی (نقشه‌های زمین‌شناسی رقومی سازمان زمین‌شناسی)،
 - بهره‌گیری از اطلاعات داده‌های مکانی (نقشه‌های رقومی سازمان نقشه‌برداری)،

- برپایی سیستم اطلاعات جغرافیایی (GIS) ملی با ادغام سیستم‌های اطلاعات جغرافیایی سازمان‌های ملی و بخش خصوصی،
 - تدوین «جدول داده-ستانده اقتصاد ایران» و بهره‌گیری از ضرایب ماتریس‌های بخشی در برنامه‌ریزی‌های آمایش سرزمین، برنامه پنج‌ساله و موارد مشابه،
 - ایجاد بانک اطلاعات و آمار شامل: سرشماری‌های جمعیتی و آمارهای اقتصادی (کشاورزی، صنعتی، خدمات، آموزش و غیره).

چالش‌ها:

- احیای برقراری نظم در رانندگی (سال ۱۴۰۴ صدمین سال برقراری مقررات و آئین‌نامه راهنمایی و رانندگی است) شامل الزام به راندن بین خطوط، شناسایی حقوق عابر پیاده (رعایت از جانب پیاده و سواره) علائم، اجرای آیین‌نامه‌های رانندگی بین خطوط، احیای خط‌کشی عابر پیاده، نظام‌مند کردن موتورسواران و تعریف آن‌ها به‌عنوان وسیله نقلیه موتوری، جلوگیری از مسافركشی و باركشی موتورسیکلت‌ها و اتومبیل‌های پلاک شخصی، جلوگیری از کار رانندگان سیستم اسنپ در خارج از پلاک‌های اتومبیل‌های همان محدوده فعالیت

(برای جلوگیری از ورود اتومبیل‌های پلاک‌های شهرهای دیگر به محدوده‌های غیر مرتبط)،
 - جلوگیری از دست‌فروشی در معابر عمومی و بویژه در مترو و سازمان‌دهی آنان در محدوده‌های معین در پیرامون شهرها و هدایت شاغلان به‌سوی جلب و جذب در بخش‌های تولیدی با ایجاد سرمایه‌گذاری از محل داخلی و خارجی.

بحران‌های پیش رو که باید در کنار رعایت موارد فوق مدنظر قرار گیرد:

- محیط‌زیست، ازجمله ریزگردها،
 - مدیریت منابع آب، ساماندهی نگهداری از عرصه‌های طبیعی ازجمله منابع آبی دریاچه‌ها، حاشیه رودخانه‌ها، بازپس‌گیری اراضی ملی اشغال‌شده غیرقانونی توسط اشخاص حقیقی و حقوقی در عرصه‌های جنگلی، کوهستانی، ساحلی و غیره و تخصیص آن‌ها به منابع ملی (اجرا و تکمیل کاداستر ملی می‌تواند در این زمینه کارساز باشد)،
 - جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی برای ایجاد اشتغال مولد و امکان ایجاد اشتغال برای نیروهای فعال از نظر اقتصادی اکنون شاغل در دوره‌گردی و دست‌فروشی. III

