

چرتکه

کنکور دو‌گزینه‌ای پزشکیان در واگذاری مدیریت دو خودرو ساز دولتی

بخش اقتصاد– مسعود پزشکیان در نشستی که با حضور «مجمع کارآفرینان ایران» برگزار شد، بعد از شنیدن آخرین وضعیت حوزه تولید و تجارت از زبان تولیدکنندگان و سرمایه‌گذاران اطمینان داد سیاست‌های کلان اقتصادی او و دولت متبوعش «تسهیل‌گری» خواهد بود.
کلیدواژه‌ای که به‌عنوان شاه‌بیت سخنان رئیس‌جمهور در عرصه اقتصاد تأملی ویژه می‌طلبد.

رئیس‌جمهور در نشست نخست در «مجمع کارآفرینان یران»، با تأکید بر رفع تمام موانعی که معیشت مردم را به خطر انداخته است، گفت که «دولت برای برون‌رفت از وضعیت فعلی، آماده ایجاد بسترهای مناسب جهت تسهیل امور فعالین بخش خصوصی و سرمایه‌گذاران است تا بتوانیم با استفاده از این ظرفیت مناسب، به سمت رشد و آبادانی کشور حرکت و عقب‌ماندگی‌ها را جبران کنیم».
سخنانی که نشان می‌داد رئیس‌جمهور مناسبات دولت با بنگاه‌های تولیدی، صنعتی و بازرگانی را به‌درستی صورت‌بندی کرده است و بنا دارد دولتش را به‌عنوان تسهیل‌گر در اقتصاد جانمایی کند.

اگرچه پزشکیان به اقتضای جلسه و جایگاه، جزئیات بیشتری درباره سازوکار تسهیل‌گری ارائه نداد، اما میراث چندهمای اقتصادی دولتی و تبعات فلج‌کننده و زیان‌ده آن راه‌حل عملیاتی را به‌روشنی روی میز گذاشته است؛ کاهش تصدی‌گری.

دشمن شماره یک تسهیل‌گری

تجربه ناخوشایند چهار دهه دخالت دولت در سازوکارهای بازار و تأسیس شرکت‌های تولیدی و تجاری، گواهی می‌دهد بین تصدی‌گری و تسهیل‌گری دولت در زمینه تولید و تجارت رابطه الاکلنگی برقرار است و تسهیل‌گری در تولید هیچ راه دومی غیر از کاهش تصدی‌گری دولت ندارد.

البته برخی ناظران فراتر از این معتقدند تصدی‌گری نقطه مقابل تسهیل‌گری است و مادام که دولت عنان و اختیار بنگاه‌های بزرگ تولیدی و صنعتی را به بخش خصوصی واگذارند، در حمایت و مساعدتی مصداق سرکنکبینه خواهد بود که بر صفرها می‌افزاید؛ یعنی هم منابع مالی را می‌بلعد و هم برعکس نتیجه می‌دهد. نمونه واضح آن نیز دخالت دولت در صنعت خودروسازی است که بعد از چهل سال حمایت‌های پیدا و پنهان مالی و غیرمالی و تصدی‌گری از «ایران خودرو» و «سایپا» دو غول زیان‌ده ساخته است که از یک‌طرف روزبه‌روز زیان انباشته‌شان متورم‌تر می‌شود و از سوی دیگر کاهش کیفیت محصول نهایی به برخی از خودروهای وطنی لقب «ارابه مرگ» داده است.

برای روشن‌شدن موضوع فقط کافی است تجربه متفاوت دو خودروساز کشور را با هم قیاس کنیم که هر دو مولود دولت بودند و زیست هر دو نیز در یک جغرافیا و اتمسفر ادامه یافت، اما یکی در چنبره مدیریت دولتی گرفتار ماند و دیگری این قبال را داشت که در خلال اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی به بخش خصوصی واگذار شود.

گروه بهمن موتور یکی از تولیدکنندگان خودروهای سواری، تجاری و … از سال تا ۱۳۳۱ تا ۱۳۹۵ به‌صورت دولتی یا خصوصی اداره می‌شد، اما سال ۹۵ به‌معنای واقعی به بخش خصوصی واگذار شد.

فاصله‌گرفتن این شرکت از منطق و مدار تصمیم‌گیری دولتی، سبب شد ظرف هشت سال ظرفیت‌های تولیدی این شرکت خودروسازی به فعلیت درآمده و از شرکتی زیان‌ده به شرکتی سودآور بدل شود.

مساحت گروه بهمن که در ابتدای خصوصی‌سازی ۲۵ هکتار بوده، در حال حاضر به ۱۶۳ هکتار رسیده است

میزان تولید خودرو در گروه بهمن امروز به ۴۶۳۰۲ دستگاه در سال و ۱۸ خودرو در ساعت رسیده که به سمت افق تولید سالانه ۳۰۰هزار خودرو حرکت می‌کند.
. شمار نیروی انسانی مستقیم این شرکت از ۳ هزار و ۶۶۸ نفر در سال ۹۵ به ۷ هزار و ۳۶۶ نفر افزایش یافته و بهمن موتور را به رتبه ۴۶ شرکت‌های ایران از منظر رشد اشتغالزایی بدل کرده است.

ین آمار منهای شاخص‌های دیگر نظیر رشد فروش، گسترش دامنه فعالیت به شهرهای مختلف و مهم‌تر از همه تنوع و نوآوری محصولات است. نکته قابل تأمل این است که رشد شاخص‌ها در این گروه خودروسازی در شرایطی رخ داد که کشور در شرایط تحریمی شدید بعد از خروج آمریکا از برجام قرار داشت، اما در همین بازه زمانی بر بزرگ‌ترین گروه خودروسازی کشور یعنی ایران‌خودرو چه گذشت؟

بر اساس آخرین گزارشی که سه شرکت ایران‌خودرو، سایپا و پارس‌خودرو از صورت‌های مالی تلفیقی سال ۱۴۰۲ در سامانه کدال بورس ارائه داده‌اند، زیان انباشته خودروسازان از مرز ۲۴۵ هزار میلیارد تومان گذشته است؛ یعنی این شرکت‌ها تنها در سال ۱۴۰۲ حدود ۶۲ هزار میلیارد تومان زیان کرده‌اند. رکورددار زیان‌دهی در صنعت خودروسازی کشور، شرکت ایران‌خودرو است. به‌گواهی آمار، ایران خودرو در سالی که گذشت، ۳۷ هزار و ۹۳ میلیارد تومان زیان معادل هر ساعت بیش از ۴ میلیارد تومان خلق کرد؛ رقمی که بیش از سرمایه ثبت شده ایران خودرو (۳۰ هزار و ۱۶۵ میلیارد تومان) در بورس است.
به زیان ساده در هر یک ساعتی که در گروه بهمن ۱۸ خودرو تولید می‌شود، ایران خودرو ۴ میلیارد تومان زیان تولید می‌کند؛ این در حالی است که ایران خودرو نیز به بخش خصوصی واگذار شده است، اما دولت به پشتیبانی سهم ۵ درصدی در این شرکت همچنان حضور مالکانه خود بر بزرگ‌ترین شرکت خودروسازی حفظ کرده و این تولیدی را به غولی زیان‌ده بدل کرده است. تجربه پیشینی و از همه بدتر ادامه‌دار بودن روندهای فلج‌کننده و زیان‌ده در رأس این شرکت، این خواسته را پررنگ‌تر از همیشه مطرح می‌کند که دولت چهاردهم یکبار برای همیشه ایران‌خودرو را از ریل زیانباری برای دولت و مردم خارج کند و مدیریت ان را به صاحبان اصلی آن یعنی بخش خصوصی بسپارد.
هم خودروسازی با تصدی‌گری دولت و هم خودروسازی با مدیریت بخش خصوصی در کشورمان امتحان خود را پس داده‌اند و حال مسعود پزشکیان با تصمیم خود درباره «تغییر مدیر» یا «تغییر مدیریت»، بین دو گزینه «تسهیل‌گری» یا «تصدی‌گری» مخیر است و نتیجه هر انتخاب نیز پیشاپیش مشخص است. سوال اینجاست آیا رئیس‌جمهور از عزم و اراده کافی برای عمل به وعده خود برای «تسهیل‌گری» در عرصه تولید برخوردار است؟

{اقتصاد}

تبعیض علیه زنان در بازار کار

چگونه می‌توان نرخ مشارکت زنان را افزایش داد؟



درصد بیشتر از زنان در این بخش اشتغال دارند.
نهایتا سهم اشتغال زنان و مردان در بخش خدمات به ترتیب ۶۱.۳ درصد و ۵۰.۷ درصد می‌باشد و این بار زنان حدود ۱۰.۶ واحد درصد بیشتر از مردان در این بخش اشتغال دارند.
مردان در بخش‌های کشاورزی و صنعت نسبت به زنان سهم بیشتری از اشتغال را به خود اختصاص می‌دهند.
در مقابل، زنان در بخش خدمات حضور بیشتری دارند چرا که مشاغل این بخش اغلب بر مهارت‌های ارتباطی، مدیریتی و مراقبتی متمرکز است و انعطاف‌پذیری بالاتری دارد که با شرایط اجتماعی و خانوادگی زنان سازگارتر است.

سهم بالای اشتغال زنان در بخش عمومی نسبت به مردان

میزان سهم اشتغال زنان در بخش عمومی ۲۳.۲ درصد و میزان سهم اشتغال مردان در بخش عمومی ۱۲.۶ درصد است.
یعنی زنان بیشتر از مردان در بخش عمومی اشتغال دارند چرا که بخش عمومی به مهارت‌های ارتباطی و مدیریتی نیاز دارند که زنان به خوبی از عهده آنها برمی‌آیند.
از سوی دیگر، سهم اشتغال زنان در بخش خصوصی ۷۴.۸ درصد و سهم اشتغال مردان در بخش خصوصی ۸۷.۴ درصد است.
مردان نسبت به زنان سهم بیشتری از اشتغال در بخش خصوصی را دارند.
بخش خصوصی به دلیل رقابت شدید و نیاز به توانایی‌های فنی و تخصصی، معمولاً برای مردان جذاب‌تر هستند.

مردان کرمانی و زنان کرمانشاهی پیشتاز در کشاورزی

با بررسی داده‌های مرکز آمار، سهم اشتغال مردان در بخش کشاورزی در بهار ۱۴۰۳ در استان‌های کرمان، اردبیل و آذربایجان غربی نسبت به سایر استان‌ها بیشتر است.
در نقطه مقابل، مردان استان‌های تهران، البرز و قم کمترین میزان سهم اشتغال در بخش کشاورزی را دارند.

زنان ساکن استان‌های کرمانشاه، کرمان و لرستان بیشترین میزان سهم اشتغال در بخش کشاورزی در کشور را دارند.
در نقطه مقابل، زنان ساکن استان‌های تهران، البرز و سمنان کمترین میزان سهم اشتغال در بخش کشاورزی را دارا می‌باشند.

مردان استان مرکزی و زنان استان سیستان و بلوچستان پیشتاز در صنعت

سهم اشتغال مردان در بخش صنعت در بهار ۱۴۰۳ در استان‌های مرکزی، یزد و البرز نسبت به سایر استان‌ها بیشتر است.
در نقطه مقابل، مردان استان‌های گیلان، کرمان و اردبیل کمترین میزان سهم اشتغال در بخش صنعت را دارند.

زنان ساکن استان‌های سیستان و بلوچستان، چهارمحال و بختیاری و اصفهان بیشترین میزان سهم اشتغال در بخش صنعت در کشور را دارند.
در نقطه مقابل، زنان ساکن استان‌های لرستان، ایلام و کهگیلویه و بویراحمد کمترین میزان سهم اشتغال در بخش صنعت را دارا می‌باشند.

مردان تهرانی و زنان شیرازی پیشتاز در بخش خدمات

سهم اشتغال مردان در بخش خدمات در بهار ۱۴۰۳ در استان‌های تهران، پوشهر و قم نسبت به سایر استان‌ها بیشتر است.
در نقطه مقابل، مردان استان‌های مرکزی، کرمان و زنجان کمترین میزان سهم اشتغال در بخش خدمات را دارند.
زنان ساکن استان‌های فارس، مازندران و کهگیلویه و بویراحمد بیشترین میزان سهم اشتغال در بخش خدمات در کشور را دارند.
در نقطه مقابل، زنان ساکن استان‌های سیستان و بلوچستان، اردبیل و زنجان کمترین میزان سهم اشتغال در بخش خدمات را دارا می‌باشند.

مردان و زنان زنجانی بالاترین نرخ مشارکت اقتصادی را دارند

نرخ مشارکت اقتصادی مردان در استان‌های زنجان، آذربایجان غربی و کردستان به ترتیب ۷۵.۹ درصد، ۷۴.۴ درصد و ۷۴.۱ درصد بوده که

سال بیست و هفتم/ شماره ۶۶۱۵

کدامروز

بیشترین میزان نرخ مشارکت اقتصادی در بین استان‌های کشور را دارا بوده‌اند.
همین طور، نرخ مشارکت اقتصادی مردان در استان‌های سیستان و بلوچستان، ایلام و کهگیلویه و بویراحمد به ترتیب ۵۳.۳ درصد، ۵۳.۷ درصد و ۵۶.۳ درصد بوده که کمترین میزان نرخ مشارکت اقتصادی مردان در بین سایر استان‌ها بوده است.

نرخ مشارکت اقتصادی زنان در استان‌های زنجان، اردبیل و خراسان شمالی به ترتیب ۲۶.۷ درصد، ۲۱.۳ درصد و ۲۱.۲ درصد بوده که بیشترین میزان نرخ مشارکت اقتصادی در بین استان‌های کشور را دارا بوده‌اند.
همین طور، نرخ مشارکت اقتصادی زنان در استان‌های کهگیلویه و بویراحمد، مرکزی و فارس به ترتیب ۷.۷ درصد، ۸.۲ درصد و ۸.۸ درصد بوده که کمترین میزان نرخ مشارکت اقتصادی زنان در بین سایر استان‌ها بوده است.

چه استان‌هایی بیشترین نرخ بیکاری را دارند؟

نرخ بیکاری مردان در استان‌های سیستان و بلوچستان، کرمانشاه و بوشهر به ترتیب ۱۱ درصد، ۱۰ درصد و ۹.۲ درصد بوده که بیشترین میزان نرخ بیکاری در بین استان‌های کشور را دارا بوده‌اند.
همین طور، نرخ بیکاری مردان در استان‌های سمنان، یزد و مازندران به ترتیب ۳.۶ درصد، ۳.۷ درصد و ۴.۱ درصد بوده که کمترین میزان نرخ بیکاری مردان در بین سایر استان‌ها بوده است.

نرخ بیکاری زنان در استان‌های کرمان، خوزستان و کهگیلویه و بویراحمد به ترتیب ۳۵.۸ درصد، ۲۴.۷ درصد و ۲۳.۸ درصد بوده که بیشترین میزان نرخ بیکاری در بین استان‌های کشور را دارا بوده‌اند.
همین طور، نرخ بیکاری زنان در استان‌های آذربایجان غربی، همدان و بوشهر به ترتیب ۳.۲ درصد، ۶.۳ درصد و ۶.۳ درصد بوده که کمترین میزان نرخ بیکاری زنان در بین سایر استان‌ها بوده است.

مردان و زنان استان کهگیلویه و بویراحمد پیشتاز اشتغال در بخش عمومی

سهم اشتغال مردان در بخش عمومی در بهار ۱۴۰۳ در استان‌های کهگیلویه و بویراحمد، بوشهر و هرمزگان به ترتیب ۲۸.۹ درصد، ۲۲.۴ درصد و ۲۱.۵ درصد بوده که بیشترین میزان سهم اشتغال مردان در بخش عمومی را نسبت به سایر استان‌ها دارند.
در نقطه مقابل، سهم اشتغال مردان در بخش عمومی در استان‌های گیلان، قزوین و کردستان به ترتیب ۷.۷ درصد، ۷.۸ درصد و ۷.۹ درصد بوده و کمترین میزان سهم اشتغال در بخش عمومی را داشته‌اند.

سهم اشتغال زنان در بخش عمومی در بهار ۱۴۰۳ در استان‌های کهگیلویه و بویراحمد، ایلام خراسان جنوبی به ترتیب ۵۵.۷ درصد، ۴۶.۶ درصد و ۴۱.۲ درصد بوده که بیشترین میزان سهم اشتغال زنان در بخش عمومی را نسبت به سایر استان‌ها دارند.
در نقطه مقابل، سهم اشتغال زنان در بخش عمومی در استان‌های گیلان، مازندران و اردبیل به ترتیب ۱۵.۸ درصد، ۱۷.۶ درصد و ۱۷.۹ درصد بوده و کمترین میزان سهم اشتغال در بخش عمومی را داشته‌اند.

مردان و زنان گیلانی پیشتاز اشتغال در بخش خصوصی

سهم اشتغال مردان در بخش خصوصی در بهار ۱۴۰۳ در استان‌های گیلان، قزوین و کردستان به ترتیب ۹۲.۳ درصد، ۹۲.۲ درصد و ۹۲.۱ درصد بوده که بیشترین میزان سهم اشتغال مردان در بخش خصوصی را نسبت به سایر استان‌ها دارند.
در نقطه مقابل، سهم اشتغال مردان در بخش خصوصی در استان‌های کهگیلویه و بویراحمد، بوشهر و هرمزگان به ترتیب ۷۱.۱ درصد، ۷۷.۶ درصد و ۷۸.۵ درصد بوده و کمترین میزان سهم اشتغال در بخش خصوصی را داشته‌اند.

سهم اشتغال زنان در بخش خصوصی در بهار ۱۴۰۳ در استان‌های گیلان، مازندران و اردبیل به ترتیب ۸۴.۲ درصد، ۸۲.۴ درصد و ۸۲.۱ درصد بوده که بیشترین میزان سهم اشتغال زنان در بخش خصوصی را نسبت به سایر استان‌ها دارند.
در نقطه مقابل، سهم اشتغال زنان در بخش خصوصی در استان‌های کهگیلویه و بویراحمد، ایلام و خراسان جنوبی به ترتیب ۴۴.۳ درصد، ۵۳.۴ درصد و ۵۸.۵ درصد بوده و کمترین میزان سهم اشتغال در بخش خصوصی را داشته‌اند.

چرا زنان از بازار کار قهر کرده‌اند؟

این که چرا زنان تمایلی برای ورود به بازار کار ندارند و به اصلاح با بازار کار قهر کرده‌اند می‌تواند دلایل مختلفی داشته باشد. قوانین کار و استخدام در کشور به اندازه مناسبی به نفع زنان طراحی نشده است. از سوی دیگر، بسیاری از مشاغل با نگاه مردانه تنظیم شده و تسهیلات کافی برای زنان یا حمایت از تعادل کار و زندگی به اندازه کافی در نظر گرفته نشده است. این عوامل باعث می‌شوند که زنان در رقابت با مردان دچار نابرابری شده و انگیزه یا فرصت کافی برای مشارکت اقتصادی نداشته باشند.

همچنین در بسیاری از صنایع و بخش‌ها، شکاف جنسیتی در پرداخت حقوق و مزایا باعث می‌شود تا زنان حتی وقتی وارد بازار کار می‌شوند نتوانند به اندازه مردان درآمد داشته باشند. این موضوع به مرور زمان انگیزه زنان برای ماندن در شغل‌های مختلف را کاهش می‌دهد.
بنابراین، برای افزایش مشارکت زنان در بازار کار، نیاز به تغییرات عمیق فرهنگی، قوانین حمایتی بهتر و ایجاد فرصت‌های برابر در محیط کار وجود دارد.

چالش‌ها و فرصت‌های تخصیص بنزین بر اساس کد ملی

احتمالی این طرح، بیان کرد: «یکی از مزایای این طرح می‌تواند شفافیت بیشتر در تخصیص و مصرف بنزین باشد. وقتی مشخص شود که هر فرد چه میزان سهمیه بنزین دارد، امکان رصد دقیق‌تری از مصرف وجود خواهد داشت و این می‌تواند به مدیریت بهتر منابع سوختی کشور کمک کند.»
به گفته این نماینده مجلس اگر طرح به‌درستی اجرا شود و از جنبه‌های آماری و فنی دقیق بررسی شود، می‌تواند به کاهش واردات بنزین و همچنین بهینه‌سازی مصرف سوخت کمک شایانی کند.

حیات مقدم در ادامه گفت: «ما با هر طرحی که منجر به کاهش مصرف بنزین و جلوگیری از ناترازی در بودجه کشور شود، موافقیم. اما این طرح‌ها باید از نظر فنی و اجرایی به‌گونه‌ای طراحی شوند که هم مصرف را کاهش دهند و هم عدالت در توزیع منابع برقرار شود.»
وی تأکید کرد که دولت و مجلس باید با همکاری نزدیک به راهکارهایی دست یابند که نه‌تنها واردات بنزین را کاهش دهند، بلکه هزینه‌های اضافی ناشی از مصرف بی‌رویه سوخت را نیز کاهش دهند.

نماینده حوزه انتخابیه امیدیه، بندرماهشهر و هندیجان در پایان با تأکید بر لزوم انجام کار کارشناسی دقیق در مورد این طرح، اظهار کرد: «اجرای این طرح نیازمند بررسی‌های دقیق آماری و نظارتی است. ما باید بدانیم که چه تعداد خودرو در کشور وجود دارد و چگونه می‌توان مصرف بنزین را کنترل کرد. در غیر این صورت، این طرح ممکن است به نتایج معکوس منجر شود و مصرف سوخت در کشور افزایش یابد.»
امیر حیات مقدم در پایان گفت: «مجلس و دولت باید با همکاری نزدیک در این زمینه کار کنند تا از اجرای موفق طرح‌های مدیریت مصرف سوخت اطمینان حاصل شود و بودجه کشور نیز از ناترازی رهایی یابد.»



آماری دقیق است تا مشخص شود چه تعداد افراد فاقد خودرو هستند و چگونه می‌توان از سوءاستفاده از این سهمیه جلوگیری کرد.
حیات مقدم در ادامه به موضوع اتباع خارجی ساکن کشور اشاره کرد و گفت: «ما در حال حاضر تعداد زیادی از اتباع افغانی در کشور داریم که از سهمیه بنزین استفاده می‌کنند. این موضوع باید در بررسی‌های کارشناسی مدنظر قرار گیرد تا سهمیه‌بندی بنزین به درستی اجرا شود و تأثیری منفی بر مصرف سوخت نداشته باشد.»
این نماینده مجلس دوازدهم تأکید کرد که باید مکانیزمی مشخص شود تا افرادی که نیاز بیشتری به بنزین دارند، به‌طور منطقی از این سهمیه استفاده کنند.

عضو کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس با اشاره به مزایای

بخش اقتصاد– عضو کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس شورای اسلامی با اشاره به طرح تخصیص بنزین به هر کد ملی، تأکید کرد این طرح می‌تواند موجب کاهش واردات بنزین شود.

به گزارش مهر، امیر حیات مقدم در خصوص ناترازی بنزین و لزوم مدیریت آن برای برون رفت از ناترازی بودجه ۱۴۰۴، اظهار کرد: «در سال ۱۴۰۳ با توجه به هزینه‌های گزافی که برای واردات بنزین انجام می‌شود، دولت باید به دنبال راهکارهایی باشد که بودجه را بدون ناترازی به مجلس ارائه کند. یکی از راهکارهای مطرح‌شده، طرح تخصیص بنزین به نفر بر اساس کد ملی است که نیازمند بررسی کارشناسی دقیق است. حیات مقدم بیان کرد: «اگر این طرح به‌درستی اجرا شود و بتواند واردات بنزین را کاهش دهد، موافق آن هستیم، اما این موضوع باید با دقت و آمارهای دقیق مورد بررسی قرار گیرد، با تغییر شیوه تخصیص بنزین به جای خودرو به هر کد ملی باید شاهد کاهش مصرف بنزین شویم. مسئله اصلی در این طرح، تخصیص بنزین به همه افراد دارای کد ملی است، درحالی‌که در حال حاضر افرادی که چندین خودرو دارند به میزان زیادی از سهمیه بنزین برخوردار و مردم دیگر فاقد خودرو از این سهمیه برخوردار نمی‌شوند. نماینده حوزه انتخابیه امیدیه، بندرماهشهر و هندیجان در مجلس با اشاره به چالش‌های احتمالی طرح تخصیص بنزین به کد ملی گفت: «در حال حاضر، تعداد زیادی از افراد در جمهوری اسلامی ایران دارای کد ملی هستند اما همه آن‌ها خودرو ندارند. از طرفی، وقتی سهمیه بنزین به همه افراد داده شود، حتی به کسانی که خودرویی ندارند، این مسئله ممکن است منجر به افزایش مصرف سوخت در کشور شود.»
وی اضافه کرد: این مسئله نیازمند کار