

انحراف ذهن در تله «توجه محدود»

سپیده پیری
خبرنگار

افراد در فروشگاه‌ها کالاهایی را که در طبقات اول یا نزدیک‌تر هستند بیشتر انتخاب می‌کنند و کمتر متوجه دیگر کالاها یا کیفیت و قیمت مناسبی می‌شوند که در قفسه‌های عقب‌تر یا بالاتر قرار گرفته‌اند. این موضوع را دانشمندان طی آزمایش‌های متعدد تأیید کرده‌اند چون ذهن انسان فقط قادر است به بخش کوچکی از محرک‌هایی که دریافت می‌کند، توجه کند. این توجه به نحوی متمرکز است که نه تصادفی است و نه کاملاً آگاهانه چون انسان‌ها در هر لحظه از زمان می‌توانند به امور محدودی توجه کنند.

برای آنکه این موضوع را بهتر درک کنیم متن زیر را بخوانید:

«دانشمندان متعقدند که مغز انسان فقط به اول و آخر کلمات توجه می‌کند»

اگر توانستید متن را تا انتها بخوانید و متوجه غلط‌های املايي نشدید یعنی در تله خطای توجه محدود افتاده‌اید. ما عامدانه واژه‌های نادروستی را در متن گنجاندیم چون پیش‌بینی می‌کردیم احتمالاً چشم‌تان فقط به اول و آخر کلمات توجه کند اما ذهن‌تان پی تحلیل و نتیجه‌گیری متن برود.

■ **چرا توجه‌مان محدود می‌شود؟**

به بیان ساده ذهن بشر پهنای باند محدودی دارد و وقتی به موضوعی توجه می‌کند از امور دیگر غافل می‌شود. این اتفاق یکی از محدودیت‌های ذهن است.

با یک مثال بیشتر توضیح می‌دهم. شخصی را تصور کنید که در حال رانندگی با همسرش جر و بحث می‌کند و هم‌زمان بچه شیرخوراشان در حال گریه کردن است. بچه بزرگتر هم بستنی می‌خواهد. در همین حال راننده می‌خواهد پاسخ پیامک ضروری را هم بدهد. به نظر‌تان احتمال تصادف این راننده چقدر است؟ آیا متوجه سگی که در حال عبور از خیابان است خواهد شد؟ یا اصلاً انباری که در کنار جاده در حال سوختن است را می‌بیند؟

دکتر مصطفی نصرافقهانی نویسنده کتاب هنر سرمایه‌گذاری در توضیح این خطای شناختی ادراکی مروری تاریخی کرده و مثال جالبی دارد.

ایشان می‌نویسد: در یکی از ایالت‌های امریکا پلیس با سرعت مشغول تعقیب یک مجرم بود. هنگام تعقیب از کنار چند نفر که یکی از همکارانش را به شدت تنگ می‌زدند، عبور می‌کند اما متوجه این مساله نمی‌شود. دادگاه آن زمان امریکا پلیس مذکور را به خاطر بی‌توجهی به همکارش مجازات سنگینی می‌کند. پلیس به چندین سال زندان محکوم می‌شود. این اتفاق باعث می‌شود تا روانشناسان تلاش کنند غیر ارادی بودن این بی‌توجهی را به دادگاه نشان بدهند



و پلیس را نجات دهند. واقعیت این بود که شخص هنگام تعقیب مجرم هیچ چیز دیگری را نمی‌دیده است.»

با این مثال‌ها تلاش کردیم که بگوییم افراد فقط می‌توانند در آن واحد بر تعدادی از ویژگی‌های متعدد محیط انتخاب خودشان تمرکز و به آن توجه کنند. انتخاب به سمنتی که توجه جهت دهی می‌شود، حساس است. این امر می‌تواند باعث شود که افراد برخی از ویژگی‌های انتخاب را نادیده بگیرند و به برخی از ویژگی‌های دیگر بسته به مقداری که توجه را جلب می‌کند به حد افراط گونه وزن بیشتری بدهند.

■ **بازارهای مالی چگونه تأثیر می‌گیرند؟**

انتخاب‌های اقتصادی و بازارهای مالی هم از تله توجه محدود در امان نیستند. در بازار سهام ممکن است تمام توجه یک سهامدار بر یک سهم یا تعداد مشخص سهم متمرکز باشد. در حالی‌که سهم‌های زیادی در بازار وجود دارد که مورد غفلت قرار می‌گیرند. اساساً هدف ما در بازارهای مالی این است که بتوانیم بهترین بازدهی را دریافت کنیم. در حالی‌که توجه محدود، باعث تمرکزمان روی یک قسمت از بازارهای مالی می‌شود و از بخش‌های عمده آن غفلت می‌کنیم. مثلاً در سال ۹۹ که ما بشدت درگیر بازار سهام بودیم می‌توانیم دیجیتال فرصت سرمایه‌گذاری خوبی را به سرمایه‌گذاران می‌داد.

■ **چیز کم که محدود نباشیم؟**

حالا که به این ضعف ذهن آگاه شدیم برای رهایی چه باید کرد؟ مشکلات ما در تصمیم‌گیری تکرار شونده هستند بنابراین می‌توان اساساً هدف ما در بازارهای مالی این است که بتوانیم بهترین بازدهی را دریافت کنیم. در حالی‌که توجه محدود، باعث تمرکزمان روی یک قسمت از بازارهای مالی می‌شود و از بخش‌های عمده آن غفلت می‌کنیم. مثلاً در سال ۹۹ که ما بشدت درگیر بازار سهام بودیم می‌توانیم دیجیتال فرصت سرمایه‌گذاری خوبی را به سرمایه‌گذاران می‌داد.

■ **چه کنیم که محدود نباشیم؟**

حالا که به این ضعف ذهن آگاه شدیم برای رهایی چه باید کرد؟ مشکلات ما در تصمیم‌گیری تکرار شونده هستند بنابراین می‌توان اساساً هدف ما در بازارهای مالی این است که بتوانیم بهترین بازدهی را دریافت کنیم. در حالی‌که توجه محدود، باعث تمرکزمان روی یک قسمت از بازارهای مالی می‌شود و از بخش‌های عمده آن غفلت می‌کنیم. مثلاً در سال ۹۹ که ما بشدت درگیر بازار سهام بودیم می‌توانیم دیجیتال فرصت سرمایه‌گذاری خوبی را به سرمایه‌گذاران می‌داد.

پس خطای شناختی - ادراکی توجه محدود باعث می‌شود که انتخاب‌هایمان به جای آنکه سراسری و گلوبال باشند در سطح موضعی و لوکال باقی بمانند. این یعنی اگر سقلمه‌ای را طراحی می‌کنیم باید نشان دهنده توجه ما به کل موضوع باشد نه برشی از آن.

مثلاً در بازار سهام تحلیلگر خوب فردی است که به فیلتر نویسی مسلط باشد تا ذهن با تمرکز بر نماد‌های مشخصی از سایر نمادها غفلت نکند. این مهارت به تحلیلگران کمک می‌کند ویژگی‌های مطلوبشان را در تمامی نمادها دنبال کنند. ذهن ما در طول میلیون‌ها سال تکامل یاد گرفته از ظرفیت محدودش برای پردازش اطلاعات استفاده بهینه کند چون اطلاعاتی که در محیط زندگی ما وجود داشتند بسیار بیشتر از ظرفیت ذهن ما بود. یعنی ذهن ما با دیدن یک پدیده فقط به بخشی که فکر می‌کند مهم‌تر است توجه نشان می‌دهد درست مثل مخاطبانی که در ابتدای این نوشته، برای خواندن متن پر از اشتباه کلیت کلمات را مهم‌تر دیدند نه تک تک حروف را.

گفت‌وگوی «ایران» با مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا:

سود ۱۲۰ هزار میلیارد تومانی

دلالان خودرو در ۲۰ ماه گذشته

از ابتدای سال ۹۹ تا پایان آبان ماه ۱۴۰۰ در قرعه کشی‌ها قیمت مصوب با بازار آزاد،

در مجموع ۱۲۰ هزار میلیارد تومان تفاوت داشته است

سوء مدیریت‌های گذشته به صنعت خودرو آسیب زد



سایپا

بالایی دارند. توجه کنید به اینکه دقیقاً در همین دوران سخت، تولید، حتی یک روز هم متوقف نشد. این درحالی است که به ازای توقف تولید پراید به‌عنوان یک خودرو با تکنولوژی قدیمی، تولید خودروهای جدید و توسعه محصول رانیز شاهد بودیم.

با وجود این، اگر برخی سوء مدیریت‌ها در گذشته نبود، امروز می‌توانستیم کارنامه بهتری نیز داشته باشیم.

خودروسازان در نتیجه نگاه غیراصولی در گذشته و زیان انباشته چند ده هزار میلیارد تومانی دچار بحران نقدینگی هستند. از یک بنگاه اقتصادی که در نتیجه تصمیم‌های غیراقتصادی در زیان بحران به سر می‌برد، چگونه می‌توان انتظار افزایش کیفیت و توسعه محصول داش؟ این حقیقت تلخی است که متأسفانه با آن رو به رو هستیم.

رویکرد دولت‌های گذشته، مخصوصاً قیمت‌گذاری دستوری خودرو توسط شورای رقابت باعث شد تا خودروسازان محصولات خود را با زیان عرضه کنند و در حالی که صنعت خودرو روز به روز با زیان انباشته بیشتری مواجه می‌شود، گزارش‌های تحلیلی اعلام می‌کند که تفاوت قیمت خودروهای عرضه شده از ابتدای سال ۹۹ تا پایان آبان ماه ۱۴۰۰ در قرعه کشی‌های خودروسازان با بازار آزاد، در مجموع حدود ۱۲۰ هزار میلیارد تومان تفاوت قیمت داشته است. نکته تأسف بار این آمار و گزارش این است که این ۱۲۰ هزار میلیارد تومان از جیب مشتریان خارج شده اما وارد حساب تولید نشده است و واسطه‌ها بیشترین بهره را از این شرایط برده‌اند.

برای پایان دادن به این رویه غلط، قیمت‌گذاری خودرو براساس فرمول‌های صحیح اقتصادی، یک ضرورت است. این ذهنیت غلط در جامعه شکل گرفته است. خروج از قیمت‌گذاری دستوری به‌معنای افزایش قیمت خودرو در کشور است اما اینگونه نیست و اگر اجازه داده شود قیمت‌ها براساس فرمول‌های صحیح اقتصادی، واردات خودرو با قیمت‌هایی پایین‌تر از آنچه در بازار واسطه محور فعلی وجود دارد به دست مصرف کننده واقعی خواهد رسید.

صنعت خودرو جزو ۱۰ صنایع پیچیده است؛ از سوی دیگر از صنعتی است که به ۶۰ رشته تولیدی دیگر به‌صورت مستقیم در ارتباط است نقش بسزایی در چرخه اقتصادی کشورها دارد.

زیان انباشته شرکت‌های خودروسازی ایران از سال ۹۷ و با آغاز تحریم‌های صنعت خودرو شدت گرفت و در سال‌های ۹۸ و ۹۹ به اوج خود رسید. اگر با این پرسش مواجه شویم که چرا زیان انباشته ایجاد می‌شود و خودروسازان بدهی‌های سنگین به بار آورده‌اند؟ باید گفت سه سناریو وجود دارد؛ اولین موضوع این است که بنگاه صنعتی باید مواد و عوامل تولید را با قیمت مناسب و در حد کنش بازار تأمین کند، اگر چنین اتفاقی رخ ندهد

■ **دولت سیزدهم چه مسرهمایی را باید دنبال کند که مانند دولت گذشته گرفتار زیان دهی خودروسازان و قطعه سازان نشود؟**

خودروسازان و قطعه سازان کشور در دو تا سه سال اخیر که با استناد به شرایط تحریمی و کرونايي، به جرأت می‌توان

گفت یکی از سخت‌ترین دوره های تاریخ این صنعت بوده، نشان دادند که پتانسیل پیشنهادهای ما را که شما از آن به‌عنوان

به طور قطع قیمت‌ها دستخوش تغییر می‌شود.

نکته دیگر آنکه اگر یک بنگاه صنعتی نتواند بر اساس حداقل ظرفیت خود فعالیت کند، آن بنگاه با چالش مواجه خواهد شد و نمی‌تواند مدیریت هزینه را بخوبی انجام دهد.

مبحث دیگر این است که بنگاه صنعتی این امکان و اجازه را نداشته باشد که محصول خود را با توجه به قیمت تمام شده در بازار به فروش برساند، در چنین شرایطی بنگاه نمی‌تواند هزینه‌های تحمیل شده را جبران کند و مجبور است با زیان هر دستگاه خودرو را به فروش برساند.

این عوامل نشان می‌دهد که موضوعات بیرونی و محیطی باعث شده مشکلات در صنعت خودرو پدیدار شود، هر کدام از نکات عنوان شده می‌تواند اثر سوء و منفی بر صنعت خودرو یا هر تولید دیگر بگذارد، در چنین شرایطی اگر بنگاه صنعتی با تمام این موارد مواجه باشد، طبیعی است که زیان دهی در مسیر افزایش قرار می‌گیرد.

حال که سخنان اقدامات دولت در خصوص خودروسازان پیش آمد، لازم است این موضوع را هم تشریح کنم که با وجود تمام مباحثی که مطرح می‌شود، متأسفانه دولت‌های گذشته هیچ حمایتی از صنعت خودرو نکرده‌اند. ممکن است انتقادهایی به این جمله وارد شود. براساس آنچه منتقدان در جلسات و رسانه‌ها مطرح کرده‌اند، قبلاً تعرفه و اخیراً ممنوعیت واردات خودرو به همراه تسهیلاتی که به صنعت خودرو اعطا شده، مهم‌ترین مصداق‌های حمایت دولت‌ها از صنعت خودرو عنوان می‌شود اما بد نیست این محورها را بیشتر بررسی کنیم.

تعرفه واردات، اجزایی است که نه فقط در ایران و نه فقط برای خودرو در نظر گرفته می‌شود و یکی از شیوه‌های حمایت

مهم‌ترین دلیل زیان شدن خودروسازان کشور که در سال‌های اخیر تشدید هم پیدا کرد، قیمت‌گذاری دستوری محصولات صنعت خودرو بوده است

■ **خودروسازان و قطعه سازان کشور در دو تا سه سال اخیر با استناد به شرایط تحریمی و کرونايي، که به جرأت می‌توان گفت یکی از سخت‌ترین دوره های تاریخ این صنعت بوده، نشان دادند که پتانسیل بالایی دارند**

■ **خودروسازان در نتیجه نگاه غیراصولی در گذشته و زیان انباشته چند ده هزار میلیارد تومانی دچار بحران نقدینگی هستند**

■ **برای پایان دادن به این رویه غلط، قیمت‌گذاری خودرو براساس فرمول‌های صحیح اقتصادی، یک ضرورت است**

■ **منت ممنوعیت واردات بر سر خودروسازان نیست و دولت قبل به‌دلیل مشکلات ناشی از تأمین ارز و جلوگیری از خروج ارز از کشور، واردات خودرو را ممنوع اعلام کرد**

■ **رویکرد دولت سیزدهم و وزیر صنعت، معدن و تجارت در ساماندهی صنعت و بازار خودرو که یکی از محورهای آن، اصلاح قیمت‌ها بوده است، مایه امیدواری صنعتگران این حوزه شده اما افزایش ۱۸ درصدی قیمت خودروهاتنها از شدت افزایش زیان کاسته است**

متأسفانه بدترین کاری که دولت‌های گذشته توانستند با صنعت خودرو کنند، قیمت‌گذاری دستوری محصولات با فرمول‌های غیراقتصادی و غیرکارشناسی بود. بارها و بارها به‌صورت علنی و غیرعلنی، رسمی و غیررسمی، مستقیم و غیرمستقیم این آمار و اطلاعات را با مستندات لازم ارائه کردیم و خواستیم تا این شیوه قیمت‌گذاری تغییر کند اما گوش شنوایی وجود نداشت.

اگر اجازه داده بودند قیمت خودرو براساس اصول اقتصادی و متناسب با بازار و عرضه و تقاضا پیش برود امروز دولت و وزیر صنعت، معدن و تجارت برای اجرای یک تصمیم اصولی و منطقی، تا این اندازه تحت فشار قرار نمی‌گرفتند.

رویکرد گذشته باعث شد تا قیمت خودرو مانند یک فنر فشرده شود تا زمانی که آزاد شود، جهش داشته باشد و آسیب‌هایی هم وارد کند اما اگر نگاه اصولی و اقتصادی بر آن حاکم بود، یک خودرو به جای اینکه ناگهان ۵۰ میلیون تومان افزایش قیمت داشته باشد، به مرور، متناسب با شرایط بازار و یک شب منطقی افزایش پیدا می‌کرد و مشتریان نیز به‌دلیل نقش آفرینی واسطه‌ها، برای تهیه خودرو مورد نیاز خود با این مشکلات

عیدیده رو به رو نمی‌شدند.

حال که با تصمیم جسورانه دولت وزیر صنعت، معدن و تجارت، زمینه اصلاح اشتباه‌های گذشته ایجاد شده است، می‌توان امیدوار بود که خودروسازان فرصت افزایش تولید و در نتیجه افزایش عرضه را پیدا کنند که همین امر نخستین گام در بهبود وضعیت صنعت و بازار خودرو خواهد بود.