

چگونه با آمار دروغ بگویم

کتاب «چگونه با آمار دروغ بگویم» نوشته دارل هاف، یکی از کتابهای کلاسیک و پرفروش در حوزه آمار است که برای خواننده عمومی نوشته شده است. این کتاب با زبانی ساده و طنزآمیز و با کمک تصویرسازی‌های جذاب، به شکلی ملموس به بررسی روش‌هایی می‌پردازد که با استفاده از آمار و ارقام، می‌توان واقعیت را تحریف یا مخاطب را گمراه کرد.

محتوا و رویکرد نویسنده در این کتاب، آموزش دفاع در برابر انبوه داده‌ها و آمارهای گمراه‌کننده‌ای است که هر روز در رسانه‌ها، تبلیغات و اخبار با آنها مواجه می‌شویم. هاف که خود یک روزنامه‌نگار است، به جای ارائه نظریه‌های پیچیده، با مثال‌های عینی و ملموس از زندگی روزمره، خواننده را با متاول‌ترین ترفندهای فریب آماری آشنا می‌کند. از جمله این ترفندها می‌توان به انتخاب عمدی نمونه‌های دارای سوگیری، طراحی خاص نمودارها با منقطع کردن مفهوم از محورها یا تغییر مقیاس، و «اشتباه گرفتن رابطه همبستگی با رابطه علت و معلولی» اشاره کرد. پیام اصلی نویسنده این است که خواننده باید با دقت و تردید به هر آماری که ارائه می‌شود بنگرد و همیشه از خود بپرسد: «چه کسی این آمار را می‌گوید؟»، «منبع آن کیجاست؟» و «چه چیزی ممکن است جا افتاده باشد؟».

ویژگی برجسته این کتاب، سادگی بیان و کاربردی بودن آن برای همه افراد، بدون نیاز به دانش تخصصی ریاضی است. این اثر علاوه بر بیان تله‌های آماری، به خواننده می‌آموزد که چگونه مانند یک منتقد، آمار را واریسی کند و در برابر فریب‌های عددی از خود محافظت کند. این کتاب توسط حسین اهدا به فارسی ترجمه و در نشر دنیای اقتصاد منتشر شده است.

اخبار

سازوکار اتخاذشده برای بانک ناتراز آینده «ادغام» نیست

رئیس کل بانک مرکزی با بیان اینکه سازوکار اتخاذشده برای بانک ناتراز آینده «ادغام» نیست، گفت: تمام دارایی‌های سمی و غیرقابل نقدشونده بانک سابق آینده باید تعیین تکلیف شود و تنها، منابع و دارایی‌های نقدشونده به بانک ملی ایران منتقل شود.

نخستین جلسه هیات گزیر و هیات مدیره صندوق ضمانت سرده‌ها با موضوع تعیین تکلیف دارایی‌های بانک سابق آینده صبح دیرروز، با حضور رئیس کل بانک مرکزی تشکیل شد.

پس از اخذ احکام لازم از سران ۳ قوه (شنبه ۲۶ مهر) و به استناد مصوبه هیات عالی بانک مرکزی در روز یکشنبه ۲۸ مهرماه ۱۴۰۴، فعالیت بانک آینده پس از ۲ دهه ناترازی و عملکرد ناسالم، لغو و این بانک با عاملیت بانک ملی وارد مسیر فرآیند گزیر یا فاصله شد.

محمدرضا فرزین، رئیس کل بانک مرکزی در این جلسه تأکید کرد: اولویت نخست صندوق ضمانت سریده‌ها باید استفاده از روش‌های متنوع برای فروش دارایی‌ها تملک‌شده و نقد کردن آنها باشد.

وی تصریح کرد: تمام دارایی‌های سمی و غیرقابل نقدشونده بانک سابق آینده باید مطابق تجربه جهانی توسط شرکت مدیریت دارایی‌ها (AMC) که در قانون برنامه پیش‌بینی شده است تعیین تکلیف شود و تنها، منابع و دارایی‌های نقدشونده به بانک ملی ایران منتقل شود.

رئیس کل بانک مرکزی همچنین تأکید کرد: سازوکار اتخاذشده در قبال بانک ناتراز و ناسالم آینده، ادغام نیست، زیرا در موضوع ادغام، باید بانک با تمام ناترازی‌های خود به بانک ملی منتقل می‌شد اما در سازوکار اتخاذشده کنونی، به‌گونه‌ای عمل می‌شود که معادل سپرده منتقل‌شده به بانک ملی، منابع و دارایی‌های نقد بانک سابق به بانک ملی ایران انتقال داده خواهد شد.

■ ■ ■

در خواست تاجیکستان از ایران برای همکاری در راه‌اندازی بورس

وزیر مالیه تاجیکستان در دیدار با رئیس سازمان بورس ایران با تأکید بر گسترش همکاری‌های اقتصادی گفت: توسعه بازار سرمایه و ایجاد بورس‌های جدید از محورهای همکاری مشترک ۲ کشور است. فیض‌الدین قهارزاده، وزیر مالیه تاجیکستان، در دیدار با حجت‌اله صیدی، رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار ایران، توسعه همکاری با کشورهای مختلف دنیا را از اولویت‌های سیاست اقتصادی دوشنبه دانست و گفت: «در حوزه اقتصاد با ایران همکاری‌های مشترک زیادی داریم اما باور داریم این روابط باید گسترش یافته و در مسیر همکاری‌های پایدار و اثربخش‌تر گام برداریم».

او با اشاره به رشد پایدار اقتصاد تاجیکستان طی یک دهه اخیر، خواستار تعامل نزدیک‌تر با سازمان بورس و اوراق بهادار ایران برای توسعه بازار سرمایه و ایجاد بورس‌های جدید در این کشور شد.

در ادامه رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار ایران با بیان اینکه مشابهت‌های فرهنگی و زبانی ۲ کشور زمینه‌های همکاری بیشتری را فراهم کرده است، گفت: «با توجه به سابقه حدود ۶۰ ساله بورس اوراق بهادار در ایران و بیش از ۲۰ سال تجربه در بورس‌های کالایی، آمادگی داریم در راه‌اندازی بورس‌های کالایی و طراحی اوراق بهادار مبتنی بر کالا در تاجیکستان همکاری کرده و تجربیات خود را منتقل کنیم». صیدی ابراز امیدواری کرد این نشست سرآغاز مرحله‌ای جدید از همکاری‌های عمیق‌تر میان ۲ کشور در حوزه توسعه بازارهای مالی و سرمایه‌ای باشد.

گزارش «وطن امروز» از تأثیر تغییر متولی تعیین قیمت خودرواز شورای رقابت به سازمان حمایت

خودروسازان مرجع قیمت‌گذاری شدند!



در همین حال، خودروهای مونتاژی نیز از شرایط بی‌نصیب نمانده‌اند. قیمت این محصولات نیز به طور قابل توجهی افزایش یافته و حتی برخی مدل‌های مونتاژی در ایران بسیار گران‌تر از شرکت مادر به بازار عرضه می‌شود. در برخی موارد، خودروهای داخلی با خودروهای وارداتی هم‌قیمت شده‌اند؛ با این تفاوت که خودروهای خارجی از نظر مصرف سوخت، ایمنی، فناوری و خدمات پس از فروش، فاصله‌ای چشمگیر با نمونه‌های داخلی دارند. پیش‌بینی‌ها برای ادامه سال ۱۴۰۴ چند سناریو را ترسیم می‌کند: در خوش‌بینانه‌ترین حالت، افزایش عرضه و نظارت دستگاه‌های متولی می‌تواند به تثبیت نسبی قیمت‌ها منجر شود اما در سناریوی بدبینانه، کاهش تولید و نبود اصلاحات ساختاری، زمینه‌ساز جهش‌های قیمتی بیشتر خواهد بود. در سناریوی میانه، بازار با نوسان محدود مواجه خواهد شد اما همچنان دغدغه اصلی مصرف‌کنندگان، نبود تناسب میان قیمت و کیفیت باقی خواهد ماند.

■ از انحصار تا بی‌اعتمادی عمومی

آنچه در سال ۱۴۰۴ در صنعت خودروی ایران رخ داده، فراتر از یک چالش قیمتی یا رکود کیفی است؛ این وضعیت نشانه‌ای از بی‌توجهی تدریجی خودروسازان به اعتماد عمومی و سازوکارهای تنظیم‌گری و سیاست‌گذاری در حوزه خودرو است. افزایش‌های مکرر قیمت، بدون ارتقای محصول، نه‌تنها نشان‌دهنده ضعف نظارت و انحصار ساختاری است، بلکه گواهی‌است بر شکاف عمیق میان منطق تولید و منافع مصرف‌کننده.

این وضعیت بیش از آنکه نیازمند تدوین آیین‌نامه‌های جدید باشد، نیازمند بازتعریف رابطه میان تولیدکننده، سیاست‌گذار و مصرف‌کننده است. تا زمانی که منطق قیمت‌گذاری بر پایه شفافیت، رقابت و ارتقای محصول بنا نشود و تا زمانی که خودروسازان از پاسخگویی واقعی معاف باشند، صنعت خودروی ایران نه‌تنها از مسیر توسعه‌یازی‌ماند، بلکه به یکی از نмаدهای ناکارآمدی ساختاری در اقتصاد ملی تبدیل خواهد شد. بازگشت اعتماد، تنها از مسیر اصلاحات عمیق و شجاعانه ممکن است نه از تکرار سناریوهای افزایش قیمت بدون پاسخگویی.

نیازمند بازنگری عمیق در سیاست‌گذاری، ساختار مالکیت و مدل کسب‌وکار است. تدوین آیین‌نامه‌های جدید، اگرچه می‌تواند بخشی از خلأهای نظارتی را پر کند اما تا زمانی که منطق اقتصادی تولید و قیمت‌گذاری اصلاح نشود، این آیین‌نامه‌ها صرفاً به ابزاری برای توجیه وضعیت موجود تبدیل خواهند شد. بازگشت به اصول رقابت، شفافیت و نوآوری، تنها راه عبور از بن‌بست فعلی است. در گذشته ایران خودرو و سایپا مجوز افزایش قیمت گرفتند و الزاماً مجوز جدید افزایش قیمت خودرو در شرایطی توجیه پیدا می‌کند که تغییری کیفی ایجاد کرده باشند.

به عبارت دیگر، می‌توان ادعا کرد در سال ۱۴۰۴ صنعت خودروی ایران با موجی از افزایش قیمت‌ها و رکود کیفی مواجه بوده است؛ موجی که نه از مسیر نوآوری عبور کرده و نه از دریچه رقابت در حالی که بسیاری از کشورهای جهان در حال گذار به خودروهای برقی، کم‌مصرف و هوشمند هستند، خودروسازان داخلی همچنان در مدار تولید محصولاتی با طراحی قدیمی، مصرف سوخت بالا و فناوری محدود باقی مانده‌اند؛ محصولاتی که حالا با قیمت‌هایی هم‌سطح خودروهای وارداتی عرضه می‌شوند، بی‌آنکه ارتقای محسوسی در کیفیت یا ایمنی داشته باشند.

بررسی روند تولید و قیمت‌گذاری خودرو در سال جاری نشان می‌دهد برخی مدل‌های پر تقاضا مانند پژو ۲۰۷، دنا پلاس، شاهین و تینا با افزایش قیمتی تا ۳۰ درصد مواجه شده‌اند. این رشد قیمتی در حالی رخ داده که مصرف‌کنندگان هیچ تغییر ملموسی در امکانات، طراحی یا عملکرد این خودروها مشاهده نکرده‌اند. در واقع، آنچه گران‌تر شده، همان محصولی است که سال‌هاست بدون تحول جدی در خط تولید باقی مانده است.

از سوی دیگر، خودروسازان با استناد به افزایش هزینه‌های تولید، نوسانات نرخ ارز و تغییر تعرفه واردات قطعات، خواستار خروج کامل شورای رقابت از فرآیند قیمت‌گذاری شده‌اند. با انتقال این مسؤولیت به سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، قیمت‌گذاری خودرو عملاً به فرآیندی شرکتی تبدیل شده است؛ فرآیندی که در آن خودروساز، بدون مجوز، مرجع اعلام هزینه‌هاست و بدون الزام به ارتقای محصول، قیمت‌های جدید را اعمال می‌کند.

امکانات به‌روز عرضه می‌شوند، خودروهای داخلی با همان طراحی و مصرف بالا، به همان قیمت فروخته می‌شوند. این وضعیت نه‌تنها موجب کاهش قدرت انتخاب مصرف‌کننده شده، بلکه انگیزه خودروسازان برای نوآوری و ارتقای کیفیت را نیز تضعیف کرده است.

در بازار جهانی، خودروهایی با مصرف سوخت کمتر از ۵ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر به طور گسترده تولید و عرضه می‌شوند. بسیاری از خودروسازان بین‌المللی با بهره‌گیری از فناوری‌های نوین، به سمت تولید خودروهای برقی، هیبریدی و کم‌مصرف حرکت کرده‌اند. در مقابل، خودروسازان ایرانی همچنان خودروهایی با مصرف ۸ تا ۹ لیتر تولید می‌کنند بدون تغییر جدی در پلتفرم، موتور، یا طراحی.

این شکاف، نه‌تنها فنی بلکه ساختاری است. در حالی که جهان به سمت کاهش آلایندگی، افزایش بهره‌وری انرژی و ارتقای تجربه کاربری حرکت می‌کند، صنعت خودروی ایران در چرخه‌ای از تولید انبوه، سودآوری غیررقابتی و حمایت‌های دولتی گرفتار شده است. نتیجه این وضعیت، عرضه محصولاتی است که با قیمت خودروهای وارداتی رقابت می‌کنند اما از نظر کیفیت، ایمنی و فناوری، فاصله‌ای چشمگیر دارند.

افزایش قیمت خودرو بدون ارتقای کیفیت، پیامدهای متعددی دارد؛ از جمله کاهش قدرت خرید مصرف‌کننده، تضعیف اعتماد عمومی به صنعت خودرو، افزایش تقاضا برای خودروهای وارداتی و توقف نوآوری در صنعت داخلی. وقتی سودآوری خودروسازان مستقل از کیفیت محصول باشد، انگیزه‌ای برای سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه باقی نمی‌ماند.

برای خروج از این چرخه معیوب، مجموعه‌ای از اصلاحات ساختاری از جمله بازگشت به قیمت‌گذاری رقابتی بر اساس شاخص‌های کیفیت و رضایت مشتری، ایجاد فضای رقابتی واقعی با کاهش انحصار، شفاف‌سازی هزینه‌ها و صورت‌های مالی خودروسازان، حمایت از تولید خودروهای برقی و کم‌مصرف از طریق مشوق‌های مالیاتی و زیرساخت‌های شارژ و افزایش نظارت بر کیفیت و خدمات پس از فروش ضروری است.

صنعت خودرو در ایران برای خروج از وضعیت فعلی،

تحریم‌های اروپا و آمریکا علیه شرکت‌های روس نفت و لوک‌اویل اعلام شد

واکنش مبهم هند به تحریم نفتی غرب



این تحولات در حالی رخ می‌دهد که هند با پیامدهای تعرفه‌های سنگین آمریکا بر صادرات خود نیز دست‌وپنجه نرم می‌کند؛ تعرفه‌هایی که از ماه آگوست، به‌عنوان جریمه‌ای برای واردات نفت روسیه تا ۵۰ درصد افزایش یافته‌اند و البته آمریکا وعده داده با توقف دریافت نفت از روسیه به ۱۰ تا ۱۵ درصد کاهش می‌یابد. چین و هند همچنان بزرگ‌ترین خریداران نفت خام روسیه در جهان باقی مانده‌اند اما فشارهای سیاسی و اقتصادی بر این ۲ کشور برای کاهش وابستگی به نفت روسیه رو به افزایش است. در حالی که دونالد ترامپ، رئیس‌جمهور آمریکا، در هفته‌های اخیر چندین بار ادعا کرده هند موافقت کرده خرید نفت روسیه را متوقف کند، دولت هند تاکنون هیچ واکنش رسمی به این ادعا نشان نداده و تنها شرکت نفتی این کشور بیابیه صادر کرده است. همچنین از زمان اعلام تحریم‌ها، وزارت خارجه و وزارت نفت هند نیز سکوت اختیار کرده‌اند؛ سکوتی که می‌تواند نشانه‌ای از تردید، چانه‌زنی پشت پرده، یا انتظار برای روشن شدن مواضع نهایی باشد.

از این رو واکنش ریالینس به تحریم‌های غرب را می‌توان نمونه‌ای از پیچیدگی‌های تجارت انرژی در دوران ژئوپلیتیک پر تنش دانست؛ جایی که شرکت‌های بزرگ میان منافع اقتصادی، فشارهای بین‌المللی و سیاست‌های ملی گیر افتاده است. این وضعیت نشان می‌دهد تحریم‌ها، اگرچه ابزار فشار سیاسی هستند

گروه اقتصادی: هفته گذشته ایران خودرو و سایپا دوباره مجوز افزایش قیمت گرفتند. این اقدام آنها در حالی است که ابتدای سال نیز قیمت محصولات این ۲ خودروساز گران شده بود و از آنجا که در ابتدای سال نیز قیمت ارز بازار نیمایی در محدوده ۷۰ هزار تومان بود و در مقطع کنونی رشد بسیار جزئی داشته است، عملاً بهانه افزایش قیمت ارز نیمایی برای گرانی محصولات چندان توجیه‌پذیر نیست، بویژه که در یک مرحله افزایش قیمت خودرو انجام و عملاً تورم سالانه در آن رشد قیمت اعمال شده بود. به همین دلیل به نظر می‌سد افزایش‌های مکرر قیمت خودرو در سال ۱۴۰۴، بویژه از سوی ۲ خودروساز بزرگ کشور (ایران خودرو و سایپا)، عملاً به بهانه واگذاری سهام این ۲ خودروساز به بخش خصوصی انجام می‌شود. به عبارت دیگر، این خودروسازان در شرایط کنونی به دنبال آزادسازی کامل قیمت هستند تا بتوانند با دست باز هر زمان که تمایل داشتند قیمت‌ها را بالا ببرند.

نکته جالب توجه این است که هیچ تغییر محسوسی در کیفیت ساخت، ایمنی یا امکانات خودروهای تولیدی این شرکت‌ها مشاهده نمی‌شود. خریداران با محصولی مواجهند که همان مشخصات فنی و طراحی سال‌های گذشته را دارد اما با قیمتی که گاه با خودروهای وارداتی هم‌سطح شده به بازار عرضه می‌شود. این مساله باعث شده در سایه کاهش تولید و عرضه محصول، عملاً بازار خودرو انحصاری شود و خودروسازان با خیال راحت برنامه‌های خود را پیش ببرند. عامل اصلی این وضعیت، تغییر مرجع قیمت‌گذاری از شورای رقابت به سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان بوده است. در این ساختار جدید، قیمت خودرو نه بر اساس شاخص‌های رقابتی یا کیفیت محصول، بلکه بر مبنای لیستی از هزینه‌کردهایی تعیین می‌شود که خودروسازان ارائه می‌دهند. به عبارت دیگر، قیمت‌گذاری به فرآیندی درون‌سازمانی تبدیل شده که در آن خودروساز، هم تولیدکننده است و هم مرجع اعلام هزینه‌ها بدون الزام به ارتقای محصول یا پاسخگویی به بازار.

نتیجه این مدل، حذف تدریجی رقابت‌پذیری از بازار خودروهای داخلی است. در شرایطی که بسیاری از خودروهای وارداتی با استانداردهای جهانی، مصرف سوخت پایین و

گروه اقتصادی: در پی تشدید تحریم‌های غرب علیه شرکت‌های بزرگ انرژی روسیه، از جمله روس‌نفت و لوک‌اویل، شرکت هندی «ریالینس اینداستریز» که بزرگ‌ترین واردکننده نفت روسیه در هند محسوب می‌شود، اعلام کرد به الزامات تحریمی پایبند خواهد بود. این موضع‌گیری رسمی به گمانه‌زنی‌های چندروزه درباره واکنش این غول پالایشگاهی به تحریم‌های جدید امریکا و اتحادیه اروپایی پایان داد و نشان داد حتی بازیگران بزرگ انرژی تحت تاثیر فشارهای سیاسی قرار دارند.

سخنگوی ریالینس در بیابیه‌ای اعلام کرد این شرکت عملیات پالایشگاهی خود را با الزامات انطباق تنظیم خواهد کرد، در حالی که روایت خود با تأمین‌کنندگان را حفظ می‌کند. این موضع‌گیری دوگانه یعنی پایبندی به تحریم‌ها و حفظ رولیت تجاری نشان‌دهنده تلاش ریالینس برای حفظ تعادل میان منافع اقتصادی و فشارهای سیاسی است. همچنین تأکید شد هر گونه اقدام بعدی، منوط به راهنمایی دولت هند خواهد بود؛ عبارتی که نشان می‌دهد شرکت‌های بزرگ هندی در مواجهه با تحریم‌های غرب، به دنبال هماهنگی با سیاست رسمی دولت هستند، حتی اگر آن سیاست هنوز به طور علنی اعلام نشده باشد.

تحریم‌های جدید امریکا علیه روس‌نفت و لوک‌اویل، که توسط دفتر کنترل دارایی‌های خارجی وزارت خزانه‌داری (OFAC) اعمال شده‌اند، بخشی از تلاش گسترده‌تر غرب برای محدود کردن منابع مالی روسیه در ادامه جنگ اوکراین است. اسکات بسنت، وزیر خزانه‌داری آمریکا، این اقدام را واکنشی به «مشتناق پوتین از پایان دادن به جنگ بی‌معنا» دانست و از متحدان خواست به این تحریم‌ها پایبند باشند. اتحادیه اروپایی نیز با تصویب نوزدهمین بسته تحریمی، معاملات با روس‌نفت را به طور کامل ممنوع و اعلام کرد از ۲۱ ژانویه، واردات سوخت از پالایشگاههایی که در ۶۰ روز گذشته نفت روسیه دریافت کرده‌اند، ممنوع خواهد بود.

ریالینس، تحت مدیریت موکش آمبانی، مالک بزرگ‌ترین مجتمع پالایشگاهی جهان در گجرات هند است و طبق گزارش‌ها تقریباً نیمی از نفت تخفیف‌دار روسیه که روزانه به هند ارسال می‌شود و حدود ۱،۷ تا ۱،۸ میلیون بشکه است، توسط این شرکت خریداری می‌شود. قرارداد ۱۰ ساله ریالینس با روس‌نفت برای خرید روزانه ۵۰۰ هزار بشکه نفت، که در سال ۲۰۲۴ امضا شده، اکنون در معرض ایهام قرار گرفته است. هرچند شرکت هنوز جزئیاتی درباره نحوه تطبیق با تحریم‌ها یا سر نوشت این قرارداد ارائه نکرده، اما تأکید کرده با الزامات وارداتی اروپا همر استا خواهد بود.