

نردبان شکسته

چگونه نابرابری بر طرز فکر، زندگی و مرگ ما تأثیر می‌گذارد

کیت پین

ترجمه‌ی سمانه پرمهرکاری



نشر میلکان

www.ketab.ir

سوشناسه: پین، کیث؛ Payne, Keith

عنوان و نام پدیدآور: نردبان شکسته: چگونه نابرابری بر طرز فکر، زندگی و مرگ ما تأثیر می‌گذارد؛
نوشته‌ی کیث پین؛ ترجمه‌ی سمانه پرهیزکاری.

مشخصات نشر: میلکان، ۱۳۹۸.

مشخصات ظاهری: ۲۳۲ص.

شابک: ۹۷۸-۶۳۲-۶۵۷۳-۶۲-۷

وضعیت فهرست‌نویسی: فیبا

یادداشت: عنوان اصلی: 2017, *The Broken Ladder: How Inequality Affects the Way We Think, Live, and Die*

موضوع: برابری، جنبه‌های روانشناسی، قشریندی اجتماعی، درآمد، توزیع

شناسه‌ی افزوده: پرهیزکاری، سمانه - مترجم

رده‌بندی کنگره: HM۸۲۱

رده‌بندی دیویی: ۳۰۵

شماره‌ی کتاب‌شناسی ملی: ۵۸۴۶۳۰۸

نردبان شکسته
چگونه نابرابری بر طرز فکر، زندگی و مرگ ما تأثیر می‌گذارد
کیث پین
ترجمه‌ی سمانه پرهیزکاری

بازخوانی متن از سیدحسن رضوی
ویراسته‌ی پوریا محمودی از «ویراستاریاشی»

میلکان تولید: کاوان بشیری
صفحه‌آرایی و آماده‌سازی: واحد تولید کتاب میلکان

چاپ پنجم، ۱۴۰۰

تیراژ: ۱۱۰۰ نسخه

شابک: ۹۷۸-۶۲۲-۶۵۷۳-۶۲-۷



نشر میلکان

www.Milkan.ir
info@Milkan.ir

مقدمه. ۹

فصل اول: دانش اقتصادی بوفه‌دار. ۱۹

فصل دوم: نسبتاً ساده. ۳۷

فصل سوم: منطق فقرا. ۶۱

فصل چهارم: راست، چپ و نردبان. ۸۵

فصل پنجم: زندگی‌های طولانی و سنگ قبرهای دراز. ۱۱۵

فصل ششم: کد، توطئه‌ها و زبان فرشتگان. ۱۳۷

فصل هفتم: نابرابری در سیام و سفید. ۱۵۴

فصل هشتم: نردبان سازمانی. ۱۷۵

فصل نهم: هنر زندگی کردن به صورت عمودی. ۱۹۴

منابع. ۲۱۷

پی‌نوشت‌ها. ۲۲۹

مقدمه

پرواز از واشینگتن دی سی به جکسون ویل فلوریدا دو ساعت طول می کشد؛ این زمان بیش تر از آن چیزی است که برای تغییر یک زندگی لازم است. هیچ کس نمی داند چرا ژوزف شارکی^۱ در آن پرواز بلند شد، به عقب برگشت و یقه ی مسافری را گرفت که در بخش عادی هواپیما پشت سرش نشسته بود. شاید مسافر بلند حرف زده بود، یا مثلاً با پایش به پشت صندلی او ضربه زده بود. به گفته ی شاهدان، هیچ عملی که محرک حمله باشد، از مسافر سر نزده بود. در هر صورت غوغای ایجاد شده آن قدر شدید بود که خدمه ی پرواز مجبور شدند آن ها را از هم جدا کنند. شارکی در تلاشی بیهوده با زانو به کشاله ی ران یکی از مهماندارها ضربه زد، بعد به سمت در خروج اضطراری رفت و سعی کرد آن را حین پرواز هواپیما باز کند. مهماندار و چند نفر از مسافرها، در نهایت موفق شدند او را کنترل کنند و با دستبند های پلاستیکی نشانندش روی صندلی. وقتی هواپیما فرود آمد، پلیس شارکی را دستگیر کرد و در نهایت به بیست سال زندان محکوم شد.

بدرفتاری در پرواز فرست کلاس، شکل متفاوتی دارد. در سال ۲۰۰۹، ایوانا ترامپ^۲ تازه سوار پرواز پالم بیچ به نیویورک شده بود که چند بچه روی صندلی کناری شروع کردند به سروصدا و شلوغ کاری. ایوانا هدفونش را توی گوشش گذاشت اما در نهایت صدای گریه ی بچه ای دیگر طاقش را طاق کرد. ایوانا از کوره در رفت و سر بچه ها داد زد؛ این طور بود که مهماندارها مجبور شدند او را از هواپیما بیرون کنند.

هواپیماها مدل های کوچکی از جهان ما و نگرانی های هر روزه ای اند که با آن ها مواجه می شویم. با صدها غریبه یک جا جمع شده و مجبور به برقراری سطحی از صمیمیت می شویم که معمولاً آن سطح از صمیمیت را با کسانی که دوست شان داریم یا همکاران مان به کار می بریم. در لوله ی فلزی باریکی چپانده می شویم که هراس ما از فضا های بسته را تحریک می کند. وقتی هواپیما بلند می شود، دیگر راه فراری وجود ندارد و به نظر می رسد پرواز تا ابد ادامه خواهد داشت. به خودمان که می آیم، می بینیم در ارتفاع هزاران پایی قرار داریم و ترس مان از ارتفاع تشدید

می شود. هواپیما آن قدری می غرد و می لرزد که هرگز فراموش نکنیم در میان هوا تا جایی که چشم کار می کند، بدون هیچ نقطه‌ی اتکالی گیر افتاده و محبوس شده‌ایم. بنابراین روی صندلی می‌نشینیم؛ درحالی که بر زمان ترک مبدأ، زمان رسیدن به مقصد و این که چه زمانی می‌توانیم از وسایل الکترونیکی مان استفاده کنیم، کنترلی نداریم. منتظر می‌مانیم؛ بدون اطمینان به این که چه کسانی در پرواز همراه ما هستند، شرایط پرواز چیست یا این که دسته‌ی صندلی برای چه کسی ست. در تمام مدت، فانی بودن مان به ما یادآوری می‌شود. کدام تجربه وجودی تر از این است؟

اما هواپیماها بیش از نگرانی‌هایی که به وجود می‌آورند، بُعد دیگری دارند که بیش از پیش آن‌ها را به جهان کوچکی تبدیل می‌کند. هواپیماها تجسم فیزیکی سلسله‌مراتب اجتماعی‌اند؛ درحقیقت نوعی نردبان اجتماعی ساخته شده از آلومینیوم و لوازم داخلی‌اند که ردیف‌ها، وضعیت سوارشدن و کلاس صندلی‌ها پله‌های آن را تشکیل می‌دهند.

ترسیم شکل چنین صندلی‌های یک هواپیما براساس این نکات به توضیح این که چرا مردم در این محدودی عجیب‌غریب آسمان‌دوستانه به غریبه‌ها حمله می‌کنند و کودکان را به باد ناسرا می‌خورند، کمک می‌کند. پژوهشی که به تازگی دو روان‌شناس به نام‌های کاترین دی‌سنس^۱ و مایکل نورتون^۲ انجام داده‌اند، نشان می‌دهد سلسله‌مراتب اجتماعی در سفر هوایی فشاری شدید و پنهانی بر رفتار ما حین پرواز وارد می‌کند. این دو محقق داده‌های حاصل از میلیون‌ها پرواز را برای شناسایی عوامل پیش‌بینی‌کننده‌ی بروز خشم در هواپیما تحلیل کردند. ابتدا پروازهایی را که دارای قسمت فرست کلاس‌اند، با پروازهای فاقد این قسمت مقایسه کردند. استدلال آن‌ها این بود که اگر نابرابری اجتماعی محرک رفتار بد است، باید در پروازهای دارای بخش فرست کلاس نسبت به پروازهای بدون بخش فرست کلاس شاهد خشم بیش‌تری باشیم. براساس نتایج آن‌ها، میزان بروز خشم در قسمت عادی هواپیماهای دارای بخش فرست کلاس چهار برابر بیش‌تر از هواپیماهای فاقد کابین فرست کلاس بود. البته عوامل دیگر هم تأثیرگذارند، مثلاً تأخیر در پرواز. اما وجود قسمت فرست کلاس احتمال خشم و مزاحمت در پرواز را به اندازه‌ی نُه‌ونیم ساعت تأخیر بالا می‌برد.

برای آزمایش این فرضیه به شکل متفاوت، دو محقق تصمیم گرفتند تأثیر فرآیند بوردینگ^۳ (سوار هواپیماشدن) بر تفاوت‌های اجتماعی را بررسی کنند. بیش‌تر

هوایماهای دارای بخش فرست کلاس مسافرها را از سمت جلو سوار می‌کنند؛ به این ترتیب مسافرهای عادی مجبور می‌شوند با بارونه و چمدان‌هاشان راهروی طولانی را جلوی چشم مسافرهای شیک‌پوش بخش فرست کلاس که از قبل روی صندلی‌های راحت‌شان نشسته‌اند، طی کنند. اما در حدود ۱۵ درصد از پروازها، مسافرها را از وسط یا پشت هوایما سوار کرده و به این ترتیب مسافرهای عادی را از این فرآیند چالش‌برانگیز معاف می‌کنند. همان‌طور که پیش‌بینی می‌شد، میزان خشم در پروازهایی که مسافرهای عادی را از قسمت جلو سوار می‌کردند، دو برابر بیش‌تر بود و احتمال بروز حوادث این‌چنینی را به اندازه‌ی شش ساعت تأخیر افزایش می‌داد.

این پژوهش در خصوص میزان خشم در پروازهای هوایی، تحقیق مهمی‌ست؛ نه فقط به این دلیل که نشان می‌دهد نابرابری چطور باعث تفاوت میان دارا و ندار می‌شود. آن‌چه این پژوهش را از نظر من شگفت‌انگیز می‌کند، تصدیق وقوع خشم حتا در مواقعی‌ست که هیچ انسان‌نداری در پرواز حضور ندارد. از آن‌جاکه میانگین هزینه‌ی بلیت کلاس اقتصادی چندصد دلار است، تعداد معدودی از آدم‌های واقعاً فقیر، استطاعت سفر با هوایماهای تجاری مدرن را دارند. با این حال، حتا تفاوت‌های نسبی میان افراد محترم طبقه‌ی متوسط هم می‌تواند به درگیری و هرج‌ومرج منجر شود. درحقیقت، درگیری محدود به مسافرهای عادی نیست؛ در هوایماهایی که مسافرها را از سمت جلو سوار می‌کنند، احتمال بروز خشونت و درگیری در مسافرهای قسمت فرست کلاس به واسطه‌ی برقراری تماس نزدیک و شخصی با مسافرها، چندین برابر بیش‌تر از سایر هوایماهاست. همان‌طور که از رفتار ایوانا ترامپ می‌توان متوجه شد، وقتی سطح نابرابری به حدی بالا می‌رود که امکان نادیده‌گرفتن آن وجود ندارد، ممکن است همه رفتار عجیب‌گرایی از خودشان نشان دهند.

اما این رفتار عجیب‌گریب صرفاً به روش‌های قدیمی بروز و ظهور نمی‌یابد. نابرابری کنش‌ها و احساسات ما را به شیوه‌ای نظام‌مند و قابل پیش‌بینی و همین‌طور مکرر تحت تأثیر قرار می‌دهد؛ باعث می‌شود کوتاه‌بین و مستعد هر گونه رفتار پرخطر شویم، و میل به قربانی کردن آینده‌ی امن‌مان برای لذتی آنی افزایش یابد، باعث می‌شود میل بیش‌تری به تصمیم‌گیری‌های متناقض داشته باشیم، به افکار عجیب باور پیدا کنیم و به‌شکلی خرافاتی جهان را آن‌گونه ببینیم که می‌خواهیم

باشد، نه آن گونه که هست. نابرابری ما را از هم جدا می‌کند و در جبهه‌هایی قرار می‌دهد که نه تنها براساس درآمد، بلکه براساس ایدئولوژی و نژاد از هم تفکیک شده‌اند، و به این ترتیب اعتماد به یکدیگر را کاهش می‌دهد. نابرابری اضطراب ایجاد می‌کند و باعث می‌شود از سلامت و شادی کم‌تری برخوردار باشیم.

محله‌ای را تصور کنید پر از انسان‌هایی که توصیف کردم: انسان‌های کوتاه‌بین و بی‌مسئولیتی که تصمیمات اشتباه می‌گیرند، انسان‌های غیرقابل اعتمادی که براساس نژاد و ایدئولوژی از هم جدا شده‌اند، انسان‌های خرافاتی‌ای که به منطق و استدلال گوش نمی‌دهند، انسانی‌هایی که برای مقابله با اضطراب و نگرانی زندگی روزمره به عادت‌های خودویرانگر رو آورده‌اند. این‌ها نشانه‌های کلاسیک فقرند و می‌توانند توصیفی کلیشه‌ای از ساکنان محله‌ی شهری فقیرنشین یا پارکِ موقتِ روستایی محنت‌زده باشند. اما همان‌طور که در فصل‌های آینده خواهیم دید، نابرابری می‌تواند این تمایلات را حتا بین افراد طبقه‌ی متوسط و ثروتمند هم بیدار کند.

نکته‌ی قابل توجه در باره‌ی پژوهش یادشده درخصوص خشم مسافرهای پروازهای هوایی این است که نشان می‌دهد نابرابری همچون فقر نیست؛ هرچند به طرز هراسناکی می‌تواند حسی شبیه آن داشته باشد. موضوع کتاب حاضر پدیده‌ی نابرابری است. نابرابری باعث می‌شود افراد «احساس» فقیر بودن کنند و مثل فقرا «عمل کنند»؛ حتا وقتی فقیر نیستند. نابرابری در ذهن ما بسیار شبیه فقر است، به طوری که ایالات متحده‌ی امریکا - ثروتمندترین و نابرابرترین کشور جهان - را دارای ویژگی‌های بسیاری می‌بینیم که آن‌را شبیه کشوری در حال توسعه می‌کند نه یک ابرقدرت.

همان‌طور که معمولاً در گزارش‌ها می‌خوانیم، نابرابری درآمد و ثروت در حال حاضر بیش‌تر از نسل‌های گذشته است. امروزه افراد حاضر در فهرست ۸۵ نفره‌ی ثروتمندترین انسان‌های دنیا در مجموع ثروتمندتر از ۳/۵ میلیارد نفر از ساکنان فقیر کره‌ی زمین‌اند. در امریکا اقلیت ۱ درصدی ثروتمندان، بیش از ۲۰ درصد از درآمد ثروتمندترین ملتِ طولِ تاریخ جهان را به خود اختصاص داده‌اند.

درک مقیاس نابرابری اقتصادی در امریکای امروز از آن جهت دشوار است که فراتر از محدوده‌ی تصورات ماست. مثل این است که سعی کنیم فاصله‌ی یک سال نوری را تصور کنیم یا به عظمت صد‌ه‌میلیارد نورونی که در مغز ما وجود دارند پی ببریم، یا به صدها تریلیون اتصالاتی بیندیشیم که میان آن‌ها وجود دارد. به‌سادگی

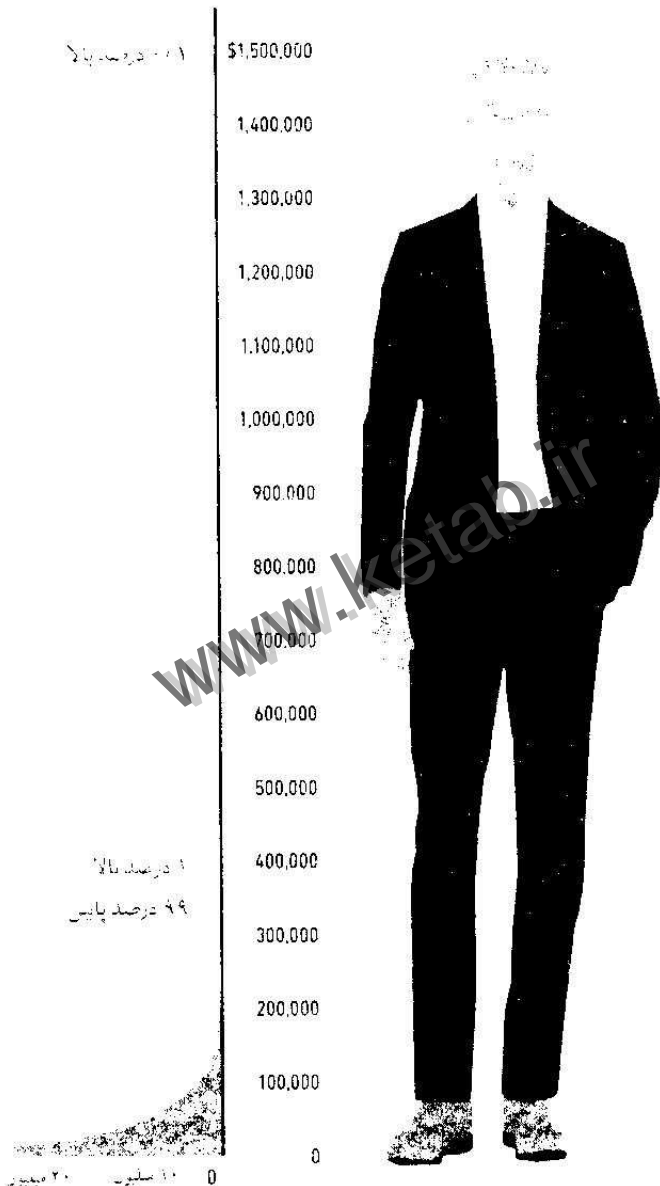
می‌توان گفت ارقام این چینی در مقیاس انسانی نمی‌گنجند. بنابراین اجازه دهید ابتدا به اقتصاد در چهارچوبی درک‌کردنی‌تر نگاه و این پرسش را مطرح کنیم که افراد در باره‌ی موقعیت اقتصادی خود در آن، چه تصویری دارند.

بسیاری از صفات انسانی - مثل قد - از منحنی‌ای زنگوله‌مانند تبعیت می‌کنند. این منحنی یک میانه‌ی حجیم دارد که در آن بیش‌تر افراد حول میانگین جمع شده‌اند و دم‌های زنگوله هم از هر دو طرف به سمت صفر میل می‌کنند. این الگو برای بسیاری از ویژگی‌ها مشابه است، به‌عنوان مثال در تعداد شیرهای اثرانگشت، خواص شیمیایی اجزای یک نوشیدنی، یا اندازه‌ی قفسه‌ی سینه‌ی سربازان اسکاتلندی. زمانی این باور وجود داشت که منحنی زنگوله‌مانند قاعده‌ای سراسری در طبیعت است. بعدها اشتباه‌بودن این فرضیه ثابت شد، اما این الگو چنان رایج است که به‌سادگی می‌توان درک کرد چرا بسیاری از اندیشمندان گذشته به چنین نتیجه‌ای رسیده‌اند.

وقتی افراد به طبقه‌ی اجتماعی خودشان نگاه می‌کنند، ظاهراً به شاخص‌های منحنی زنگوله‌ای فکر می‌کنند. در پیمایشی که به‌تازگی مرکز تحقیقاتی پیو^۱ انجام داده است، از آمریکایی‌ها خواسته شد طبقه‌ی اجتماعی خود را تعیین کنند. براساس پاسخ‌ها، منحنی زنگوله‌ای کلاسیکی به سمت آمد که براساس آن ۸۹ درصد پاسخ‌دهندگان خودشان را جزو طبقه‌ی متوسط می‌دانستند و تنها ۷ درصد خودشان را از اعضای طبقات پایین‌تر اجتماع و فقط ۲ درصد خودشان را از اعضای طبقات بالاتر می‌دیدند. از نظر آمریکایی‌ها، تقریباً همه از طبقه‌ی متوسط هستیم.

با این حال اگر به توزیع درآمد واقعی در شکل ۱ نگاه کنید، متوجه خواهید شد داستان کاملاً متفاوت است. موقع تبدیل آن به مقیاس انسانی، مقیاس نمودار را به‌گونه‌ای تغییر دادیم که یک‌دهم بالای ۱ درصد، در بالاترین نقطه از ارتفاع قامت یک مرد یک‌متر و هشتاد و سانی قرار می‌گیرند. محور عمودی نشان‌دهنده‌ی درآمد سالانه است. محور افقی نشان می‌دهد در هر سطح درآمدی چه تعداد خانوار وجود دارند. با شروع از سمت چپ محور افقی، اینچ اول متناظر با تقریباً ۲۰ درصد از فقیرترین آمریکایی‌هاست. با حرکت به سمت نوک منحنی، به درآمد میانه می‌رسید، جایی که در آن نیمی از خانوارهای آمریکایی زیر این نقطه و نیمی بالای آن قرار می‌گیرند. ۸۰ درصد فقیرها در نقطه‌ی ۱۰۰ هزار دلار متوقف می‌شوند: اگر

خانواده‌ی شما درآمد شش رقمی دارد، پس شما جزو ۲۰ درصد برتر هستید و چهار اینچ بالاتر از معیار سنجش قرار می‌گیرید.



شکل ۱. توزیع درآمد در ایالات متحده در مقیاس ارتفاع قامت یک انسان

تمرکز زیاد بر سمت چپ نشان می‌دهد تقریباً کل جمعیت در نزدیکی کف منحنی روی هم انباشته شده‌اند. خط بسیار نازک صعودی هم نشانگر تعداد کسانی است که درآمدشان به میلیون دلار رسیده است. شکل منحنی در این جا زنگوله‌مانند نیست. ۸۰ درصد خانوارها زیر قوزک مدل قرار گرفته‌اند.

در حالی که سقف مقیاس ۱/۵ میلیون دلار تعیین شده است، درآمد بعضی‌ها خیلی بیش‌تر است. اگر قرار بود ابرثروتمندان را هم در نظر بگیریم، برای نمایش نمودار در مقیاس انسانی به مدل قدبلندتری نیاز داشتیم، یا قسمتی که ۹۹ درصد فقیر در آن قرار گرفته‌اند، چنان کوچک می‌شد که به‌سختی قابل خواندن بود. بنابراین مثل خیلی از تصاویر مربوط به توزیع درآمد، این تصویر هم الکس رودریگز^۷ و بیش‌تر ورزشکاران حرفه‌ای، اپرا وینفری^۸ و چهره‌های دارای درآمدهای بالا و مدیران صندوق‌های پوشش ریسک را نادیده گرفته است. اگر درآمد سالانه‌ی جان پالسون^۹ را در نظر می‌گرفتیم که در حال حاضر پردرآمدترین مدیر صندوق پوشش خطر در جهان است، سقف نمودار نه برابر با ارتفاع انسانی یک مترو هشتاد و سوانتی، بلکه معادل با بلندی یک برج می‌شد.

نمودارهای توزیع درآمد همیشه به دو دلیل اصلی نامتعادل‌اند: اول آن‌که کف نمودار دارای یک کران پایین طبیعی است، چون نمی‌توانید - لاقبل برای مدتی طولانی - درآمد زیر صفر داشته باشید؛ دوم آن‌که پول به‌طور بی‌پایان می‌توان ثروت را سرمایه‌گذاری کرد و به این ترتیب افزایش داد پول چرخه‌ای طبیعی ایجاد می‌کند که از طریق آن ثروتمندان ثروتمندتر شده و دم نمودار طولانی‌تر می‌شود. کسانی که چیزی برای سرمایه‌گذاری ندارند، نمی‌توانند در این چرخه شرکت کنند؛ بنابراین در کف نمودار باقی خواهند ماند.

هر چند نمودارهای توزیع درآمد همیشه نامتعادل و فاقد تقارن‌اند، امروزه توزیع درآمد در ایالات متحده چند برابر نامتعادل‌تر از گذشته و در مقایسه با سایر اقتصادهای توسعه‌یافته، بسیار نامتقارن‌تر است. شکل ۲ میزان تغییر درآمد در طول پنجاه سال گذشته در میان دهک‌های مختلف درآمد و همچنین ۵ درصد ثروتمند را نشان می‌دهد (مقادیر دلاری با میزان تورم تعدیل شده‌اند). می‌توانید در عمل دم بلند نمودار شکل ۱ را مشاهده کنید: ثروتمندها ثروتمندتر شده‌اند و فقرا... خب نکته‌ی جالبی در مورد فقرا وجود دارد. یک‌پنجم از فقیرترین امریکایی‌ها در طول پنجاه سال گذشته جایگاه خود را حفظ کرده‌اند.