

نردبان شکسته

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

کیت پین

ترجمه‌ی سمانه پرهیزکاری



نشر میلکان

سرشناسه: پین، کیت: Payne, Keith
عنوان و نام پدیدآور: نردبان شکسته: چگونه نابرابری بر طرز فکر، زندگی و مرگ ما تأثیر می‌گذارد؛ نوآوری ک... پین؛
ترجمه‌ی سمانه پرهیزکاری.
مشخصات نشر: میلکان، ۱۳۹۸.
مشخصات ظاهری: ۲۲۴ص.
شابک: ۹۷۸-۶۲۲-۶۵۷۳-۶۲-۷
وضعیت فهرست‌نویسی: فیبا
یادداشت: عنوان اصلی: The Broken Ladder: How Inequality Affects the Way We Think, Live, and Die, 2017
موضوع: برابری، جنبه‌های روانشناسی، قشریندی اجتماعی، درآمد، توزیع
شناسه‌ی افزوده: پرهیزکاری، سمانه - مترجم
رده‌بندی کنگره: HMA۲۱
رده‌بندی دیویی: ۳۰۵
شماره‌ی کتاب‌شناسی ملی: ۵۸۴۶۳۰۸

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

بازخوانی متن از سید حسن رضوی
ویرا، ته‌ی پوریا محمودی از «ویراستاریا»
زیر نظر کاوان بشیری
صفحه‌آرزی و آاد سازی: واحد تولید کتاب میلکان

بیتوک: باختر
چاپ: دالاهو
چاپ اول، ۱۳۹۸
تیراژ: ۱۱۰۰ نسخه
شابک: ۹۷۸-۶۲۲-۶۵۷۳-۶۲-۷



نشر میلکان

نشر میلکان: تهران، خیابان آزادی، خیابان نوفلاح، پلاک ۶۵، واحد ۲

۶۶۴۲۰۹۹۸

www.Milkan.ir
info@Milkan.ir

مقدمه. ۹

فصل اول: دانش اقتصادی بوفه‌دار. ۱۹

فصل دوم: نسبتاً ساده. ۳۶

فصل سوم: منطق فقرا. ۵۹

فصل چهارم: راست، چپ و نردبان. ۸۱

فصل پنجم: زندگی‌های طولانی و سنگ قبرهای دراز. ۱۱۰

فصل ششم: نداء، توطئه‌ها و زبان فرشتگان. ۱۳۰

فصل هفتم: نابری در سیاه و سفید. ۱۴۶

فصل هشتم: نردبان سازمانی. ۱۶۶

فصل نهم: هنر زندگی کردن به دورت عمودی. ۱۸۴

منابع. ۵

پی‌نوشت‌ها. ۲۱

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 بنس^۲ ای 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 زده 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. با دست های پلاستیکی بنشانندش 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 متفاوت دارد. در سال ۲۰۰۹، ایوانا ترامپ^۳ تازه سوار پرواز پالم بیچ به نیویورک شده بود که پسند چه می صندلی کناری شروع کردند به سرو صدا و شلوغ کاری. ایوانا هدفونش را روی گوش گذاشت اما در نهایت صدای گریه ی بچه ای دیگر طاقش را طاق کرد. ایوانا از نوره 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 روزهای ما، با آنها مواجه می شویم. با صداها 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 فضاها ی 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

می‌غرد و می‌لرزد که هرگز فراموش نکنیم در میان هوا تا جایی که چشم کار می‌کند، بدون هیچ نقطه‌ی اتکایی گیر افتاده و محبوس شده‌ایم. بنابراین روی صندلی می‌نشینیم؛ درحالی‌که بر زمان ترک مبدأ، زمان رسیدن به مقصد و این‌که چه زمانی می‌توانیم از وسایل الکترونیکی مان استفاده کنیم، کنترل نداریم. منتظر می‌مانیم؛ بدون اطمینان به این‌که چه کسانی در پرواز همراه ما هستند، شرایط پرواز چیست یا این‌که دسته‌ی صندلی برای چه کسی ست. در تمام مدت، فانی بودن مان به ما یادآوری می‌شود. کدای جریده‌ی جودی‌تر از این است؟

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

ترسیم شکل‌چینش صندلی‌های یک هواپیما براساس این نکات به توضیح این‌که چرا مردم در این محدوده‌ی عجیب و غریب انسان‌دوستانه به غریبه‌ها حمله می‌کنند و کودکان را به باد ناسزا می‌گیرند، کمک می‌کند. کسی که به تازگی دوروان‌شناس به نام‌های کاترین دی‌سلس^۱ و مایکل نورتون^۲ انجام داده‌اند، نشان می‌دهد سلسله‌مراعات 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 نه‌ونیم ساعت تأخیر بالا می‌برد.

برای آزمایش این فرضیه به شکل متفاوت، دو محقق تصمیم گرفتند تأثیر فرآیند بوردرینگ^۳ (سوار هواپیماشدن) بر تفاوت‌های اجتماعی را بررسی کنند. بیش‌تر هواپیماهای دارای بخش فرست کلاس مسافرها را از سمت جلو سوار می‌کنند؛

به این ترتیب مسافرهای عادی مجبور می شوند با باروبنه و چمدان هاشان راهروی طولانی را جلوی چشم مسافرهای شیک پوش بخش فرست کلاس که از قبل روی صندلی های راحت شان نشسته اند، طی کنند. اما در حدود ۱۵ درصد از پروازها، مسافرها را از وسط یا پشت هواپیما سوار کرده و به این ترتیب مسافرهای عادی را از این فرآیند چالش برانگیز معاف می کنند. همان طور که پیش بینی می شد، میزان خشم در پروازهایی که مسافرهای عادی را از قسمت جلو سوار می کردند، دو برابر بیش تر بود و احتمال بروز حوادث این چنینی را به اندازه ی شش ساعت تأخیر افزایش می داد.

این پژوهش درخصوص میزان خشم در پروازهای هوایی، تحقیق مهمی ست؛ نه فقط به آن دلیل که نشان می دهد نابرابری چطور باعث تفاوت میان دارا و ندار می شود. این پژوهش را از نظر من شگفت انگیز می کند، تصدیق وقوع خشم حتا در مواقعی ست که هیچ مانع ندراری در پرواز حضور ندارد. از آن جاکه میانگین هزینه ی بلیت کلاس عادی ۱۰۰ درصد دلار است، تعداد معدودی از آدم های واقعاً فقیر، استطاعت سفر به هواپیماهای تفریحی ندارند. با این حال، حتا تفاوت های نسبی میان افراد محترم طبقه ی متوسط و درگیری و هرج و مرج منجر شود. درحقیقت، درگیری محدود به مسافرهای عادی نیست؛ در هواپیماهایی که مسافرها را از سمت جلو سوار می کنند، احتمال بروز تنش و درگیری در مسافرهای قسمت فرست کلاس به واسطه ی برقراری تماس نزدیک و به خصوصی با مسافرها، چندین برابر بیش تر از سایر هواپیماهاست. همان طور که از نتایج این ترامپ می توان متوجه شد، وقتی سطح نابرابری به حدی بالا می رود که امکان ندارد آن وجود ندارد، ممکن است همه رفتار عجیب غریبی از خودشان نشان دهند.

اما این رفتار عجیب غریب صرفاً به روش های قدیمی بروز می یابد. نابرابری کنش ها و احساسات ما را به شیوه ای نظام مند و قابل پیش بینی در هر سطح مکرر تحت تأثیر قرار می دهد؛ باعث می شود کوتاه بین و مستعد هر گونه رفتار پرخطر شویم، و میل به قربانی کردن آینده ی امن مان برای لذتی آتی افزایش یابد، باعث می شود میل بیش تری به تصمیم گیری های متناقض داشته باشیم، به افکار عجیب باور پیدا کنیم و به شکلی خرافاتی جهان را آن گونه ببینیم که می خواهیم باشد، نه آن گونه که هست. نابرابری ما را از هم جدا می کند و در جبهه هایی قرار می دهد که نه تنها براساس درآمد، بلکه براساس ایدئولوژی و نژاد از هم تفکیک شده اند، و به این ترتیب اعتماد به یکدیگر

را کاهش می‌دهد. نابرابری اضطراب ایجاد می‌کند و باعث می‌شود از سلامت و شادی کم‌تری برخوردار باشیم.

محلّه‌ای 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 نوعی کلیشه‌ای از ساکنان محلّه‌ی شهری فقیرنشین یا پارک موقت روستایی محنت‌زده باشند. ما همان‌طور که در فصل‌های آینده خواهیم دید، نابرابری می‌تواند این تمایلات را با ایجاد تفاوت در ثروت و متوسط و ثروتمند هم بیدار کند.

نکته‌ی قابل‌توجه دربارۀ پژوهش‌های یادشده درخصوص خشم مسافرهای پروازهای هوایی این است که نشان می‌دهد نابرابری همچون فقر نیست؛ هرچند به‌طرز هراسناکی می‌تواند حسی شبیه آن داشته باشد. موضوع کتاب حاضر پدیده‌ی نابرابری است. نابرابری باعث می‌شود افراد «اساس» (بیربانی‌کنند و مثل فقرا «عمل کنند»؛ حتّا وقتی فقیر نیستند. نابرابری در ذهن ما بسیار شبیه فقر است، به‌طوری‌که ایالات متحده‌ی آمریکا - ثروتمندترین و نابرابرترین کشور جهان - را دارای ویژگی‌های بسیاری می‌بینیم که آن‌را شبیه کشوری در حال توسعه می‌کند. یک قدرت.

همان‌طور که معمولاً در گزارش‌ها می‌خوانیم، نابرابری درآمد و ثروت در حال حاضر بیش‌تر از نسل‌های گذشته است. امروزه افراد حاضر در بهر سال ۸۵، ثروتمندترین انسان‌های دنیا در مجموع ثروتمندتر از ۳/۵ میلیارد نفر از سال ۱۹۸۰ می‌باشند. در آمریکا اقلیت ۱ درصدی ثروتمندان، بیش از ۲۰ درصد از درآمد ثروتمندترین ملتِ طول تاریخ جهان را به خود اختصاص داده‌اند.

درک مقیاس نابرابری اقتصادی در آمریکای امروز از آن جهت دشوار است که فزاینده‌تر از محدوده‌ی تصورات ماست. مثل این است که سعی کنیم فاصله‌ی یک سال نوری را تصور کنیم یا به عظمت صد‌ها میلیارد نرونی که در مغزمان وجود دارند پی ببریم، یا به صد‌ها تریلیون اتصالی بیندیشیم که میان آن‌ها وجود دارد. به‌سادگی می‌توان گفت ارقام این‌چنینی در مقیاس انسانی نمی‌گنجند. بنابراین اجازه دهید ابتدا به اقتصاد در چهارچوبی درک‌کردنی‌تر نگاه و این پرسش را مطرح کنیم که افراد درباره‌ی 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 می‌کند. این الگو برای بسیاری از ویژگی‌ها مشابه است، به عنوان 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 اشتباه بودن این فرضیه ثابت شد، اما این الگو چنان رایج است که به سادگی می‌توان درک کرد - 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 به تازگی مرکز تحقیقاتی پیو^۱ انجام داده است، از آمریکایی‌ها خواسته شد که شاخصه‌ی اجتماعی خود را تعیین کنند. براساس پاسخ‌ها، منحنی زنگوله‌ای کلاسیکی به دست آمد که براساس آن ۸۹ درصد پاسخ‌دهندگان خودشان را جزو طبقه‌ی متوسط می‌دانستند. 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 می‌باشیم.

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، فیاس نمودار را به گونه‌ای تغییر دادیم که یک‌دهم بالای ۱ درصد، در بالاترین ۱ درصد از ارتفاع قامت یک مرد یک‌متر و هشتاد و دو سانتی 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، اینج اول متناظر با تقریباً ۲۰ درصد انحصارترین 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 ۱۰ هزار دلار متوقف می‌شوند؛ اگر خانواده‌ی شما درآمد شش رقمی دارد، پس شما جزو ۲۰ درصد برتر هستید و چهار اینج بالاتر از معیار سنجش قرار می‌گیرید.