

# فردبان شکسته

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

کیث پین

ترجمه‌ی سمانه پرهیزکاری



نشر میلکان

سؤاستاسدا ین، کیت: Payne, Keith

عنوان و نام پدیدآور: نردبان شکسته: چگونه نابرابری بر طرز فکر، زندگی و مرگ ما تأثیر می‌گذارد؟

نوشته‌ی کیت پین؛ ترجمه‌ی سمانه پرهیزکاری.

مشخصات نشر: میلکان، ۱۳۹۸.

مشخصات ظاهری: ۳۳۳ ص.

شابک: 978-622-6257-12-7

وضعیت فهرست‌نویسی: فیا

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

موضوع: برابری، جنبه‌های روانشناسی - کشورشناسی اجتماعی، درآمد، توزیع

شناسه‌ی افزوده: ۵۵: پرهیزکاری، سولانه - مترجم

رده‌بندی کنگرد: HMAT۱

رده‌بندی دیویی: T۰۵

شماره‌ی کتابشناسی ملی: ۵۵۳۳۰۸

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 داوراستاریاشی

مدیر تولید: کاوان بشری

صفحه‌آرایی و آماده‌سازی: واحد تولید کتاب میلکان

چاپ: ۱۴۰۰

نزد: ۱۱۰۰ نسخه

شابک: ۹۷۸-۶۲۲-۶۵۲۲-۶۲-۷



نشر میلکان

[www.Milkan.ir](http://www.Milkan.ir)

[info@Milkan.ir](mailto:info@Milkan.ir)

مقدمه، ۹

فصل اول: دانش اقتصادی بوفهدار، ۱۹

فصل دوم: نسبتاً ساده، ۳۷

فصل سوم: منطبق فقرا، ۶۱

فصل چهارم: راست، چپ و نردبان، ۸۵

فصل پنجم: زندگی‌های طولانی و سنگ قبرهای دراز، ۱۱۵

فصل ششم: خدا، توطئه‌ها و زبان فرشتگان، ۱۳۷

فصل هفتم: نابرابری در سبزه 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<sup>۱</sup> در آن پرواز بلند شد، به عقب برگشت و بقیه 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 دستبند های پلاستیکی پشاندندش 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<sup>۲</sup> 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 سوی 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 دوستشان داریم یا همکارانمان به کار می بریم. در لوله ی فلزی باریکی چنانچه می شویم که هراس ما از فضاهای 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 نرس مان از ارتفاع تشدید

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

اما هواپیماها پیش از نگرانی‌هایی که به وجود می‌آورند، بُعد دیگری دارند که پیش 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 سوار شدن و کلاس صندلی‌ها پندهای آن‌را تشکیل می‌دهند.

ترسیم شکل چنین صندلی‌های یک هواپیما براساس این نکات به توضیح این‌که چرا مردم در این محدوده‌ی عجیب‌غریب آسمان دوستانه به غریبه‌ها حمله می‌کنند و کودکان را به باد ناسزا می‌گیرند، کمک می‌کند. پژوهشی که به تازگی دو روان‌شناس به نام‌های کاترین دی‌سلس<sup>۱</sup> و مایکل نورتون<sup>۲</sup> 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 به‌شکل متفاوت، دو محقق تصمیم گرفتند تأثیر فرآیند بوردینگ<sup>۳</sup> (سوار هواپیماشدن) بر تفاوت‌های اجتماعی را بررسی کنند. بیش‌تر

هوایماهای دارای بخش فرست کلاس مسافرها را از سمت جلو سوار می‌کنند؛ به‌این ترتیب مسافرهای عادی مجبور می‌شوند با باروبنه 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 به‌این 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 پیش‌تر بود و احتمال بروز حوادث این چنینی را به‌اندازه‌ی شش ساعت تأخیر افزایش می‌داد.

این پژوهش در خصوص میزان خشم در پروازهای هوایی، تحقیق مهمی است؛ نه فقط به این دلیل که نشان می‌دهد نابرابری چطور باعث تفاوت میان دار و ندار می‌شود. آن چه این پژوهش را از نظر من شگفت‌انگیز می‌کند، صدیق و موج‌خشم حنا در مواقعی است که هیچ انسان ناداری در پرواز حضور ندارد؛ از آن‌جا که میانگین هزینه‌ی بلیت کلاس اقتصادی چندصد دلار است، تعدیل معدودی از آدم‌های واقعاً فقیر، استطاعت سفر با هوایماهای تجاری ملون را دارند. با این حال، حنا تفاوت‌های نسبی میان افراد محترم طبقه‌ی متوسط هم می‌تواند به درگیری و هرج و مرج منجر شود. درحقیقت، درگیری محدود به مسافرهای عادی نیست؛ در هوایماهایی که مسافرها را از سمت جلو سوار می‌کند، احتمال بروز خشونت و درگیری در مسافرهای قسمت فرست کلاس به‌واسطه‌ی برقراری تماس نزدیک و شخصی با مسافرها، چندین برابر پیش‌تر از سایر هوایماهاست. همان‌طور که از رفتار ایوانا ترامپ می‌توان متوجه شد، وقتی سطح نابرابری به‌حدی بالا می‌رود که امکان نادیده‌گرفتن آن وجود ندارد، ممکن است همه رفتار عجیب‌غریبی از خودشان نشان دهند.

اما این رفتار عجیب‌غریب صرفاً به روش‌های قدیمی بروز و ظهور نمی‌یابد. نابرابری کُش‌ها و احساسات ما را به‌شیوه‌ای نظام‌مند و قابل پیش‌بینی و همین‌طور مکرر تحت تأثیر قرار می‌دهد؛ باعث می‌شود کونه‌بین 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 عجیب‌پاور پیدا کنیم و به‌مشکلی 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 بسیاری از مناطق روستایی محنت‌زده باشند. اما همان‌طور که در فصل‌های آینده خواهیم دید، نابرابری می‌تواند این تعابلات را حتی بین افراد طبقه‌ی متوسط و ثروتمند هم بیدار کند.

نکته‌ی قابل توجه در باره‌ی پژوهش یادشده در خصوص خشم مسافران 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 «احساس» فقیر بودن کنند و مثل فقرا «عمل کنند»؛ حتی وقتی فقیر نیستند. نابرابری در ذهن ما بسیار شبیه فقر است، به‌طوری که ایالات متحده‌ی امریکا - ثروتمندترین و نابرابرترین کشور جهان - را دارای ویژگی‌های بسیاری می‌بینیم که آن‌ها شبیه کشوری در حال توسعه می‌کند نه یک ابرقدرت.

همان‌طور که معمولاً در گزارش‌ها می‌خوانیم، نابرابری درآمد و ثروت در حال حاضر بیش‌تر از هر زمان گذشته است. امروزه افراد حاضر در فهرست ۸۵ نفره‌ی ثروتمندترین انسان‌های دنیا در مجموع ثروتمندتر از ۳٫۵ میلیارد نفر از ساکنان فقیر کره‌ی زمینند. در امریکا اقلیت ۱ درصدی ثروتمندان، بیش از ۲۰ درصد از درآمد ثروتمندترین ملتِ طولی 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 صد هابیلارد نوروتی که در مغزمان وجود دارند پی ببریم، یا به صدها تریلیون اتصالاتی بیندیشیم که میان آن‌ها وجود دارد. به‌سادگی



می‌توان گفت ارقام این چنینی در مقیاس انسانی نمی‌گنجد. بنابراین اجازه دهید ابتدا به اقتصاد در چهار چویی درک‌کردنی‌تر نگاه و این پرمش 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 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<sup>۱</sup> انجام داده است، از آمریکایی‌ها خواسته شد طبقه‌ی 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 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 یک دم بالای ۱ درصد، در بالاترین نقطه از ارتفاع قامت یک مرد یک‌متر و هشتاد و دو سانتی‌متری 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 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 درآمدها به میلیون دلار رسیده است. شکل منحنی در این جا زنگوله‌مانند نیست. ۸۰ درصد خانوارها زیر قوزکی مدل قرار گرفته‌اند.

در حالی که سقف مقیاس ۱/۵ میلیون دلار تعیین شده است، درآمد بعضی‌ها خیلی بیش‌تر است. اگر قرار بود ابر و ثروتمندان را هم در نظر بگیریم، برای نمایش نمودار در مقیاس انسانی به مدل قبلندتری نیاز داشتیم، یا قسمتی که ۹۹ درصد فقیر در آن قرار گرفته‌اند، چنان کوچک می‌شد که به سختی قابل خواندن بود. بنابراین مثل خیلی از تصاویر مربوط به توزیع درآمد، این تصویر هم الکتس رو در بکگر و بیش‌تر ورزشکاران حرفه‌ای، اسپر وینفیری<sup>۱</sup> و چهره‌های دارای درآمدهای بسیار بالا و مدیران صندوق‌های پوشش ریسک را نادیده گرفته است. اگر درآمد سالانه‌ی جان پالسون<sup>۲</sup> را در نظر می‌گرفتیم که در حال حاضر پردرآمدترین مدیر صندوق پوشش خطر در جهان است، سقف نمودار نه برابر با ارتفاع انسانی یک متر و هشتاد و دو سانتی، 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، پول می‌آورد. از آن‌جا که 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 بلندتر و 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... خوب نکته‌ی جالبی در مورد فقرا وجود دارد. یک‌پنجم از فقیرترین امریکایی‌ها در طول پنجاه سال گذشته جایگاه خود را حفظ کرده‌اند.