

# چگونه کار بی ثبات دستمزدها را در جهان کاهش می دهد؟

در حال خدمت و کارگران موقت که به «اقتصاد گیگ» مشهور است بحث هایی در فضای عمومی حول کار بی ثبات، کار پرمخاطره و تعریف «کار خوب» در گرفت. همه ما می دانیم که کارهای بی ثبات مدت ها قبل از ظهور تاکسی های اینترنتی وجود داشته و به اقتصاد گیگ محدود نمی شود. اما بر آورد تلاش و نقش دولت برای ایجاد یک استراتژی کار نا پایدار مؤثر به دلیل فقدان داده ها در مورد مقیاس و تأثیرات کار بی ثبات با مشکل مواجه است. داده های آماری اشتغال نامطمئن و کار بی ثبات به سادگی قابل جمع آوری نیست. بنابراین درک این نکته ضرورت دارد که تصمیمات سیاسی می تواند شکل بازار کار و در نتیجه کیفیت زندگی کارگران را متأثر کند. در این مقاله به کار بی ثبات در بازار کار کانادا و نقش سیاست های دولت در گسترش آن نگاهی می اندازیم.



کار با قیمت رقابتی یا ارزان» است. در سال ۲۰۱۶، زمانی که بیل مورنو، وزیر دارایی سابق لیبرال، آشکارا اعلام کرد که کارگران کانادایی «پاید» «تکان شغلی» ناشی از کار قراردادی و ناامنی را بیذیرند، نمونه ای آشکار از رضایت سیاسی از این روند به نمایش گذاشته شد. همان طور که «لیا وِسکو» استاد علوم سیاسی مشاهده کرده، این تغییر به سمت ناامنی شغلی و کار بی ثبات در اوایل دهه ۷۰ آغاز شد. زمانی که کارفرمایان از این مسئله شکایت داشتند که «بازارهای کار سفت و سخت» سود بالقوه آن ها را می کشد: «اولین بار در اواخر دهه ۱۹۶۰ شکاف ها و درزهایی در سیستم تولید فوردیسم، و متعاقباً در (SER) یا سیستم اشتغال استاندارد به عنوان یک مدل هنجاری اشتغال، آشکار شد. زمانی که سختی بازار کار به موانعی بر سر راه رشد اقتصاد جهانی تبدیل شده بود.»

نقل و انتقالات اقتصادی می تواند تا حدودی سختی های ناشی از افزایش ناامنی را تسکین دهد، اما فاستر نشان می دهد که دولت ها در همه سطوح رویکرد مخالف را در پیش گرفته اند، رویکردی که کارگران با شرایط کار بی ثبات را ناامیدتر می کند. او می گوید که الزامات و ضوابط واجد شرایط بودن برای برنامه های کمکی در بحبوحه کاهش درآمدهای دولت در دهه ۱۹۸۰ تشدید شد. به عنوان مثال، در اوایل دهه ۱۹۷۰، کارگران کانادایی مجبور بودند حداقل ۲۰ ساعت و به مدت حداقل هشت هفته در سال کار کنند تا واجد شرایط بیمه کار (EI) شوند. با گذشت زمان، حتی این برنامه به دلیل «سختوتمندانه بودن» بیش از حد مورد حمله قرار گرفت و معیارهای واجد شرایط بودن تشدید شد. امروزه کارگران باید بین ۴۲۰ تا ۷۰۰ ساعت کار کنند تا واجد شرایط برخورداری از بیمه باشند. طبق گزارشی از مرکز کانادایی سیاست های جایگزین، تا سال ۲۰۱۹ پوشش کل بیمه کار از ۸۰ درصد کل کارگران به ۴۲ درصد از آن ها کاهش یافت.

بیمه کار (EI) همراه با تمام برنامه های کمک های اجتماعی و تأمین اجتماعی کانادا، از قوانین فقرای انگلیسی الگوبردار می شود و همواره هدفش این است که «مانع» کار کردن افراد نباشد. اما این رویکرد پشتیبانی ها را به شدت کاهش داده و مزایای آن تا حد زیادی از بین رفته و به حداقل رسیده است. در حال حاضر بالاترین میزان پرداخت در این برنامه ۷۵ درصد از درآمد متوسط بیمه شونده است و تنها ۵۵ درصد کارکنان را پوشش می دهد. کسانی که از کار ثابت خارج می شوند اغلب به خاطر کار بی ثبات خود سرزنش می شوند. اما با توجه به اینکه اکنون بیش از یک سوم نیروی کار با این مشکل مواجه هستند، به وضوح این مسئله نه یک انتخاب است و نه یک مشکل فردی. در واقع کار بی ثبات و کار موقت نتیجه اولویت دادن به سودآوری و منافع شرکت ها و بنگاه های سرمایه گذاری بر حمایت و امنیت کارکنان است. مسئله ای که منجر به سرکوب دستمزدها و ناامنی و ترس در بین کارگران می شود. ناامنی شغلی گسترده در بخش ها و استان های کانادایی دقیقاً همان طور که در نظر گرفته شده عمل می کند و سود را به قیمت جان و معیشت کارگران به کارفرمایان باز می گرداند.

هستند که به «ایمن» بودن شهروند اما حتی حمایت در این بخش ها نیز در حال تهی شدن است. جناح راست اغلب این ناامنی های رو به رشد را به گردن سیاست های سبزی می اندازد و روند بزرگتر را نادیده می گیرد، اما مهم نیست که چه تغییری رخ می دهد، در نهایت این کارگران هستند که متضرر می شوند.

حوزه یقه سفید اقتصاد نیز چرخش به سمت بی ثباتی را احساس می کند. همان طور که مطالعاتی در دانشگاه «مک مستر» در سال ۲۰۲۳ نشان داد که بیش از ۴۰ درصد افرادی که در بخش های دانش یا متکی به خلاقیت به کار گرفته شده اند، در کارهای بی ثبات یا آسیب پذیر مشغول به کارند. اکثریت این مشاغل نیازمند مدرک دانشگاهی هستند.

کتاب فاستر به یافته های آمار کانادا هم اشاره می کند که مطابق آن ۳۶ درصد از نیروی کار در تلاش اند تا با کارهای غیراستاندارد و غیررسمی زندگی خود را تأمین کنند. این یافته به ویژه با توجه به این واقعیت اهمیت می یابد که نرخ مشارکت نیروی کار کانادا زیر ۶۶ درصد است. در مجموع، این بدان معناست که کارفرمایان کانادایی تنها از ۶۶ درصد نیروی کار بالقوه استفاده کرده اند، حتی با وجود اینکه سهم رو به افزایشی از نیروی کار در جست و جوی شغل پاروقت هستند. کسانی که در این موقعیت های مخاطره آمیز مشغول به کارند، معمولاً نسبت به کسانی که تمام وقت کار می کنند، درآمد کمتری دارند. نتیجه این وضعیت یک حلقه باز خورد مخرب از کار بیش از حد و بیکاری است که هر یک دیگری را تقویت می کند و بر شرایط کلی کار تأثیر منفی می گذارد.

## تأثیر تغییر صنعتی

هرچند افزایش بی ثباتی کاری در کانادا تا حد زیادی به تغییر صنعتی در بسیاری از شهرهای بزرگ کانادا، به تولید خدماتی مربوط است اما چنین توضیحی به تنهایی ساده و پیش پا افتاده به حساب می آید. ذکر این نکته ضروری است که این روند هم بر کارگران تولیدی و هم در بخش خدمات تأثیر می گذارد. به علاوه این پدیده یک توسعه غیرفعال یا تصادفی نیست بلکه به طور فعال توسط تصمیمات سیاسی خاص تقویت و تسهیل شده است. همان طور که فاستر می گوید، در طول سه دهه گذشته، تلاشی سیستماتیک برای از بین بردن دستاوردهای کارگران از دوره پس از جنگ صورت گرفته است.

در واقع، افزایش کار بی ثبات مایه افتخار سیاستمداران کانادایی است، که مشتاق هستند منافع اقتصادی فرضی آن را برجسته کنند. در سال ۲۰۱۹، نهاد غیرانتفاعی نظارتی (PressProgress) گزارش داد که آژانس سرمایه گذاری دولت فدرال، به خود می بالد که بخش کشاورزی-غذایی کانادا دارای کمترین هزینه نیروی کار در جهان صنعتی است. در این باره گزارش شورای فناوری اطلاعات و ارتباطات کانادا حاکی از آن است که بسیاری از سرمایه گذاران مستقیم خارجی در کانادا به دنبال کارایی هستند. به این معنا که هدف آن ها «کاهش هزینه های تولید با دستیابی به فناوری های جدید یا نهاده ها و نیروی

کار بی ثبات (Precarious work) در تعریف لغوی می تواند به معنای نداشتن ساعات کاری قابل اطمینان، نداشتن امنیت شغلی، مزایای اندک (اگر اصلاً مزایایی وجود داشته باشد) و یا عدم دسترسی معنادار به حقوق و حمایت های محل کار باشد. این واژه به نوعی تر تیبات کاری اشاره دارد که باعث ایجاد ناامنی و سختی برای افراد و خانواده های شان می شود. دقیقاً آنچه که یک شغل را مخاطره آمیز می کند بر اساس واقعیت های دائمی در حال تغییر بازارهای کار محلی شکل می گیرد. بنابراین در مکان ها و دوره های زمانی مختلف متفاوت به نظر می رسد. این امر، تعریف کار بی ثبات را به چالش تبدیل می کند و در عین حال تعریف آن را برای درک و پرداختن به مسئله حیاتی می سازد. در سال های اخیر با ظهور پیمانکاران مستقل، کارگران پلتفرم های آنلاین، کارگران شرکت های قراردادی، کارگران



کتاب (Gigs, Hustles, & Temps) نوشته «جسون فاستر» مدیر مؤسسه «پارکلند» افزایش چشمگیر کار بی ثبات یا کار «غیررسمی» در میان کارگران کانادایی را نشان می دهد. این کتاب نشان می دهد که ۳۶ درصد از کارگران کانادایی در حال حاضر درگیر مشاغل پریسک یا موقت هستند که در چند دهه اخیر افزایش چشمگیری داشته است.

این تغییر به طور پیوسته در طول دهه ها رخ داده است، به گونه ای که کار بی ثبات به تدریج نه تنها در صنایع خاص، بلکه در سراسر کشاورزی و بخش عمومی نیز جایگزین اشتغال سنتی می شود. رواج این ناامنی به نوبه خود، پایداری و اثربخشی برنامه های تأمین اجتماعی را به خطر می اندازد و امنیت اجتماعی را متزلزل می کند. کتاب فاستر، موضوع خود را از نقطه نظر اقتصاد سیاسی مورد حمله قرار می دهد و تأکید می کند که چگونه در مواجهه با شیوع روزافزون قوانین غیررسمی کار، سیاست گذاران و ذی نفعان باید با ماهیت متغیر بازار کار و تأثیر آن بر زندگی کارگران مقابله کنند. فراگیر شدن شغل ناپایدار مستلزم بررسی همه جانبه قوانین کار، شبکه های ایمنی اجتماعی و حمایت از کارگران است. فاستر فوریت پرداختن به این مسائل را برای تضمین آینده ای عادلانه تر و پایدار برای کارگران کانادایی برجسته می کند.

## ظهور کار بی ثبات

فاستر می نویسد که در طول سه دهه گذشته، تلاشی سیستماتیک برای از بین بردن دستاوردهای کارگران پس از دوره جنگ جهانی صورت گرفته است. در حالی که دولت کانادا هیچ تعریف رسمی از کار بی ثبات ندارد، گردآوری مجموعه داده های فاستر روندی متمایز و غیرقابل انکار را نشان می دهد.

بنابر نوشته فاستر، از دهه ۱۹۸۰ کار بی ثبات در سراسر اقتصاد کانادا افزایش یافت. به طور رسمی، اشتغال غیردائم تقریباً دو برابر شده و از هفت درصد در دهه ۱۹۸۰ به ۱۰٫۴ درصد در اوایل دهه ۲۰۰۰ و ۱۲ درصد در دوره حاضر رسیده است. تحقیقات فاستر نشان می دهد که ۱۸٫۴ درصد از مشاغل کانادا در سال ۲۰۲۱ به عنوان شغل پاروقت طبقه بندی شده اند که نشان دهنده افزایش جزئی نسبت به ۱۸٫۱ درصد در سال ۲۰۰۰ است. علاوه بر این، طبق یافته های او در افزایشی چشمگیر از ۱۲ درصد در سال ۱۹۷۶، در سال ۲۰۲۰ خوداشتغالی کارگران ۱۵٫۴ درصد گزارش شده است.

در مجموع، این یافته ها به داده های مربوط به «اشتغال غیراستاندارد» نزدیک است که توسط اداره آمار کانادا گردآوری شده اند. این آژانس هر نوع شغلی غیر از کار دائمی و تمام وقت با یک کارفرما را غیراستاندارد تعریف می کند؛ دسته بندی ای که شامل کارگران پاروقت، موقت، خوداشتغال و کسانی است که برای چندین کارفرما کار می کنند. بنابر نوشته فاستر در این کتاب، آژانس آمار فدرال دریافت که تا ۳۶ درصد از نیروی کار کانادا درگیر کارهای غیراستاندارد هستند. رقمی که در سال ۱۹۸۹ تنها ۲۸ درصد بود. همچنین در سال ۲۰۱۸ بانک مرکزی کانادا در تقارن با تخمین آمار فدرال ۳۰ درصد از کارگران را مشغول نوعی فعالیت غیررسمی تعریف کرد.



معمولاً علاقه مندان به اتومبیل در یکی از این دو دسته قرار می گیرند؛ کسانی که عاشق قدرت و سرعت خودرو هستند و مهندسی خودروهای آلمانی را تحسین می کنند و کسانی که فکر می کنند خودروهای ژاپنی با آن قابلیت اطمینان بی رقیب هستند. بر اساس همین دو معیار برای چندین دهه، این دو کشور به عنوان بزرگترین صادرکنندگان خودرو در جهان دست به رقابت با یکدیگر زده اند. اما به نظر می رسد تسلط این دو زوج بر تولید خودرو به پایان است و چین که در حال حاضر بزرگترین تولیدکننده خودرو در جهان است، در مسیر پیشی گرفتن از رقبای صادرات خودرو قرار دارد. تا چند سال پیش، تلاش های خودروسازان چینی برای گسترش به بازارهای خارجی چندان موفقیت آمیز نبود. در سال ۲۰۱۵ چین توانست تنها کمتر از ۳۷۵ هزار خودرو در سال صادر کند که کمتر از صادرات خودرو توسط هند و تقریباً به اندازه صادرات یک ماه کشورهای آلمان و ژاپن بود. از سال ۲۰۲۰، این بازی تقریباً به نفع چین تغییر کرد. چین در سال ۲۰۲۱ نزدیک به ۱٫۶ میلیون خودرو صادر کرد که تا سال ۲۰۲۲ به ۲٫۷ میلیون رسید. اما گویا فروش بین المللی خودرو در چین قرار است از این رقم هم فراتر رود. داده های گمرکی نشان می دهد که این کشور در شش ماه اول سال ۲۰۲۳، نزدیک به دو میلیون خودرو یا بیش از ۱۰ هزار دستگاه در روز صادر کرده است. عمده خریداران خودروی چینی کشورهای فقیر هستند، اما اکنون بسیاری از مصرف کنندگان غربی برای اولین بار به خودروهای ساخت چین علاقه مند شده اند. صادرات خودرو از چین به استرالیا در نیمه اول سال ۲۰۲۳، سه برابر و به اسپانیا، ۱۷ برابر شده است. بسیاری از این خودروها با برند غربی در آنجا به فروش می رسند. (MG) که به عنوان یک برند انگلیسی شروع به کار کرد و ولوو، اکنون در مالکیت شرکت های چینی هستند و مدل های آن ها نیز بخش بزرگی از خودروهای ارسالی به خارج از کشور را تشکیل می دهد. یکی از دلایل افزایش صادرات خودرو در چین، تخصص این کشور در خودروهای الکتریکی (EVS) است. چین با وجود تمام توان تولیدی خود، هرگز به موتورهای احتراق داخلی که صد ها قطعه متحرک دارند و مونتاژ آن ها دشوار است، تسلط پیدا نکرد. ورود وسایل نقلیه باتری دار که از نظر مکانیکی ساده تر هستند و ساخت آن ها آسان تر است، به چین کمک کرد تا به این حوزه پر قدرت وارد شود. سرمایه گذاری دولتی در فناوری (EVV)، در حدود ۶۷۶ میلیارد یوان (۱۰۰ میلیارد دلار) بین سال های ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۹، به این کشور کمک کرد تا به یکی از بازیگران اصلی در این عرصه تبدیل شود. امروزه خودروهای باتری دار یک پنجم فروش خودرو در چین و یک سوم صادرات را تشکیل می دهند، در حالی که در ژاپن و آلمان، تنها ۴۰ درصد و ۲۰ درصد صادرات به خودروهای برقی تعلق دارند.

جنگ اوکراین هم در رشد صادرات خودروی چین بی تأثیر نبوده است. پس از حمله به اوکراین در فوریه سال ۲۰۲۲، اکثر خودروسازان غربی فعالیت خود را در روسیه متوقف کردند. خروج آن ها به رقبای چینی این اجازه را داد تا سهم بازار بیشتری را تصاحب کنند. در نیمه اول سال ۲۰۲۳، روسیه نزدیک به ۳۰۰ هزار خودروی چینی به ارزش ۴٫۵ میلیارد دلار وارد کرد که رشدی شش برابری نسبت به سال ۲۰۲۲ داشت. طبق گزارش (Autostat)، که یک شرکت تحلیل آماری است، خودروهای چینی نزدیک به ۸۰ درصد از واردات خودرو در روسیه را تشکیل می دهند. با این شرایط، بعید به نظر می رسد که سرعت صادرات چین به زودی کاهش یابد. تخمین زده شده که فروش خودروهای برند چینی تا سال ۲۰۳۰ به ۹ میلیون دستگاه برسد، اگرچه برندهای چینی هنوز در غرب نسبتاً ناشناخته هستند، اما از آنجایی که قیمت آن ها تا ۴۰ درصد ارزان تر از خودروهای آلمانی ست، در بازارهای نوظهوری مانند برزیل محبوبیت دارند. در پایان باید گفت که ممکن است خودروسازان چینی فروش بالایی داشته باشند، اما تعداد کمی از آن ها درآمدزا هستند. این صنعت با پاره های دولتی حمایت می شود که ممکن است برای همیشه دوام نیاورد.