

کمبود نیروی کار در انگلستان

« آغاز شکار پیشخدمت »

نویسنده: TRISTAN DE BOURBON- PARME

نویسنده کتاب «بوریس جانسون، یک اروپایی ناراحت»، نشر فرانسوا بورن،

پاریس، ۲۰۲۱.

برگردان: شهباز نخعی

از بهار گذشته انگلستان دچار کمبود نیروی کار است. حمل و نقل، کشاورزی، صنعت، رستوران داری و... بسیاری از بخش های دیگر از گزند این کمبود در امان نمانده و این امر به ویژه در بخش هایی که عادت به این داشته اند که روی نیروی کار اروپایی با دستمزد پائین حساب کنند، بیشتر است. به نظر دولت، این مشکلی گذرا و ناشی از «برگزیت» است که اقتصاد انگلستان را آزاد خواهد کرد.

ماهنامه سیاسی، اجتماعی، فرهنگی: دسامبر ۲۰۲۱

در ۶ ماه گذشته، زندگی آقای هیول کلارک در جهت بهبودی دگرگون شده است. این مرد پنجاه و چند ساله ساکن حومه دوردست شمال لندن، با لبخند به یاد می آورد که: «دوسال پیش به دوست دخترم گفتم: "اگر قرار باشد از نو شروع کنم، راننده وسیله نقلیه سنگین نخواهم شد"، از حدود ۱۰ سال پیش، حقوق این کار کم بود و به ویژه به نظر خیلی ها شغلی خیلی بد می آمد: هنگامی که در تارنماهای ترتیب دهنده ملاقات به زنان می گفتم که راننده هستم، بهانه ای می یافتند و ظرف چند دقیقه محل دیدار را ترک می کردند. تلخکامی من از این بابت باعث شد ادعا کنم که خلبان خطوط هواپیمایی هستم...». از ۶ ماه پیش، او دیگر نیازی به این دغلبازی ندارد و چنان که توضیح می دهد: «امروز به من گفته می شود که یک قهرمان هستم و هنگامی که صبح برای کار کردن از بستر برمی خیزم، دنیا را تکان می دهم. حقوقم افزایش یافته و با چند ساعت اضافه کاری در سال ۵۰ هزار لیبره استرلینگ (حدود ۶۰ هزار یورو) دریافت می کنم، در صورتی که قبلا ۴۰ هزار لیبره (حدود ۴۸ هزار یورو) بود». چنین چیزی در ۲۰ سال گذشته بی سابقه بوده است.

انگلستان از بهار گذشته دستخوش کمبود جدی راننده وسایل نقلیه سنگین شده است. زمینه این بحران از دیرباز تکوین می یافت. همه کنشگران این بخش می دانند که این یک حرفه رویایی نیست. آقای راد مک کنزی، مسئول راهبرد انجمن حمل و نقل جاده ای می گوید: «در پی تصمیم موسسات حمل و نقل به استخدام اروپایی ها با دستمزد پائین، که موجب کاهش حقوق ها شد، این حرفه در طول چند دهه جذابیت خود را از دست داد».

ماهنامه سیاسی، اجتماعی، فرهنگی: دسامبر ۲۰۲۱

همه مردم مانند آقای استیو گرانیت، مدیر «تدارکات آبی» (Abbey Logistic)، ساکن سنت هلنز، شهری کوچک بین منچستر و لیورپول، منتظر یک شوک در فردای همه پرسى ۲۳ ژوئن ۲۰۱۵ بودند. در این همه پرسى ۱.۵۱ درصد از انگلیسی ها به خارج شدن از اتحادیه اروپا رأی دادند. او می گوید: «من فکر می کردم که "برگزیت" باعث رفتن بسیاری از رانندگان اروپایی خواهد شد، اما چنین نشد. از این رو ما نفس راحتی کشیدیم». طبق اعلام دفتر ملی آمار، در پایان ژوئن ۲۰۱۶، حدود ۳۱۶ هزار راننده جاده ای در انگلستان کار می کردند. در پایان ماه مارس ۲۰۲۰، ۶ هزار راننده اروپایی دیگر نیز به این تعداد اضافه شد.

همه گیری کورونا باعث شد که بدترین نگرانی های آقای گرانیت تحقق یابد. او ادامه می دهد: «درحالی که ما فکر می کردیم که دورانی پیچیده را پشت سر گذاشته ایم و رفتن اروپایی ها در یک بازه زمانی چند ساله انجام خواهد شد، همه گیری کورونا اثری نابود کننده داشت: در حال حاضر، ۱۰ درصد از ۳۵۰ کامیون ما متوقف شده چون راننده ندارد و من در نگهداری راننده های دیگر، با وجود افزایش ۲۰ درصدی حقوق از آغاز سال جاری، دچار مشکل هستیم. اکنون حقوق راننده ها بین ۳۵ تا ۵۰ هزار لیره استرلینگ (بین ۴۱۲۰۰ تا ۵۹ هزار یورو) است».

افزایش ناگهانی دستمزدها

ماهنامه سیاسی، اجتماعی، فرهنگی: دسامبر ۲۰۲۱

۱۵ ماه پس از نخستین قرنطینه ملی اعمال شده به علت کووید-۱۹، سیزده هزار راننده اروپایی و ۵۴ هزار راننده انگلیسی کار رانندگی وسایل نقلیه سنگین را رها کرده اند. علاوه بر بازنشستگی های قابل پیش بینی و بازگشت اروپایی هایی که می خواستند دوران همه گیری را پیش نزدیکان خود باشند، بسیاری از رانندگان نیز کامیون خود را با یک خودرو تحویل خریدهای سوپر مارکتی به خانه ها عوض کرده اند. رد کردن چنین موقعیتی دشوار است چون تحویل کالا در مسیرهای محلی و ساعات کار دارای انعطاف بیشتری به سختی کار می کاهد و دستمزد هم بیشتر است. این امر تا جایی پیش رفت که قانونی جدید، که از ماه آوریل ۲۰۲۱ اجرایی شد، از جذابیت شغل رانندگی جاده ای از جنبه مالی کاست و تقریباً همه رانندگان را واداشت که حقوق بگیر شوند، در حالی که موقعیت خودکارفرمایی آن از میزان عوارض اجتماعی پرداختی آنها (در برابر حمایت اجتماعی بسیار کمتر) می کاست. به علاوه، ۴۰ هزار آزمایش برای دریافت گواهینامه وسایل نقلیه سنگین در دوران همه گیری لغو شد. در نهایت، «برگزیت» هم وضعیت ناشی از این عوامل را تشدید کرد، زیرا به موجب مقررات مهاجرتی اعمال شده پس از اول ژانویه ۲۰۲۱، هیچ فرد مقیم اروپا نمی توانست برای جبران کمبود آنهایی که رفته بودند استخدام شود زیرا هیچ اجازه کاری برای این حرفه، که دارای کیفیت پائین تشخیص داده می شد، صادر نشده بود.

از آغاز تابستان ۲۰۲۱، کمبود رانندگان جاده ای دیده شد. سوپرمارکت ها دیگر نمی توانستند قفسه های همه قسمت های خود را پر کنند. رستوران های زنجیره ای مک دونالد، چنان که در اعلامیه ۲۴ اوت به طور موجز توضیح داده شد، برخی از انواع غذاها را از منوی خود به دلیل «ایجاد اشکال در زنجیره تدارکات» حذف کردند. گروه ناندو، که تخصص آن فروش مرغ ادویه زده است، کار خود را به دلیل کمبود... مرغ تعطیل کرد. تولید کنندگان مرغ هم دچار کمبود نیروی انسانی شدند.

ماهنامه سیاسی، اجتماعی، فرهنگی: دسامبر ۲۰۲۱

نتیجه عملکرد آشکار شد. بحران اقتصادی ای که هواداران ماندن در اتحادیه اروپا در زمان کارزار همه پرسى اعلام مى کردند، به نظر مى رسيد که محقق شده است: اقتصاد انگلستان شروع به ازهم پاشيدن کرده بود (۱). اما، با نگاه کردن از نزدیک تر، «برگزیت» و همه گیرى یکی از فاجعه بارترین اشتباه های موسسات و دولت های انگلستان از ۳۰ سال پیش را آشکار کرد: توقف توسعه و آموزش در بسیاری از حرفه ها که به دلیل امکان جذب کارگران اروپایی - که از قبل آموزش دیده و دستمزدهای پائین را می پذیرفتند - رخ داده بود (۲). اکنون، به دلیل ناتوانی در دسترسی به نیروی کار بازار واحد اروپا، موسسات انگلیسی ناگزیرند که در شیوه عملکرد خود تجدیدنظر کنند. این درحالی است که حتی ثروتمندترها، مانند گروه های بزرگ توزیع که با پرداخت دستمزد بیشتر به کارکنان موسسات کوچک می کوشند با کمبود نیروی کار مقابله کنند، نیز قادر به ادامه این مزایده دستمزدها نیستند.

آقای مک کنزی تأکید می کند که انجمن حمل و نقل جاده ای از این وضعیت ناگوار استفاده نموده و خواهان صدور «اجازه کار موقت برای رانندگان خارجی ای شده که کیفیت لازم برای پاسخگویی به وضعیت اضطراری را داشته باشند». در ۲۷ اوت، کواسی کوارتنگ، وزیر امور موسسات در بیانیه ای خطاب به سازمان کارفرمایان پذیرفت که صدور این اجازه ها «می تواند راه حلی موقت و کوتاه مدت باشد». با این حال، او اعلام کرد که در پی همه گیرى «شماری از کارگرانی که در انگلستان کار می کنند با آینده ای نامطمئن روبرو شده اند و باید منابع شغلی تازه ای بیابند» و افزود: «من مطمئنم که شما به اهمیت استفاده از نیروی کار ملی خودمان و شیوه ای که سیاست های مهاجرتی مان باید در نظر بگیرند واقفید و به موازات آن با راهبردهای ما برای تضمین این که کارگران انگلستان سزاوار داشتن شغل های مناسب هستند موافقید».

ماهنامه سیاسی، اجتماعی، فرهنگی: دسامبر ۲۰۲۱

یک ماه بعد، وزیر ناگزیر از تسلیم شد. رانندگان خودرو در انگلستان که نگران کمبود بنزین بودند، به جایگاه های فروش بنزین رو آوردند و نشان دادن این امر در شبکه های تلویزیونی موجب تشدید موضوع شد و اضطراب بدل به هراس از کمبود شد. زنجیره های تدارکاتی، که از پیش هم تحت فشار بود از هم گسیخت. بنزین دیگر به جایگاه های فروش نرسید، صف های انتظار در سراسر کشور بیشتر و بیشتر شد و غرش خشم عمومی به گوش رسید. بوریس جانسون، نخست وزیر به سرعت وارد عمل شد. او به طور قطع به یاد می آورد که آنتونی بلر، نخست وزیر اسبق در شرایطی مشابه در نوامبر سال ۲۰۰۰، محبوبیت خود را از دست داده بود. در آن زمان، کامیون داران و کشاورزانی که از افزایش بهای سوخت ناراضی بودند، راه های دسترسی به پالایشگاه ها و جایگاه های فروش بنزین را مسدود کردند. از این رو، نخست وزیر و شهردار پیشین لندن، ۵ هزار اجازه موقت برای رانندگان صادر کرد.

با این حال، آقای جانسون به مناسبت سخنرانی خود در پایان کنگره حزب محافظه کار در ۶ اکتبر بر نکاتی تأکید کرد. تنش های تدارکاتی «عمدتاً مربوط به رشد و راه افتادن اقتصاد است» و برای پاسخگویی به آن «نیازی به استفاده معمول از اهرم مهاجرت کنترل نشده برای پائین نگهداشتن دستمزدها نیست» و «استفاده از مهاجرت برای اجتناب از سرمایه گذاری روی افراد، قابلیت ها، تجهیزات، تأسیسات و دستگاه هایی که به آنها نیاز است» کار درستی نیست. در همان کنگره، دومینیک راب، معاون نخست وزیر از «اعتیاد» موسسات «به نیروی کار خارجی ارزان و بی کیفیت» انتقاد کرد. گفتمانی که آقای جرمی کربین رهبر پیشین حزب کارگر، که تجسم جناح چپ آن بود، در گذشته جسارت بیان آن را داشت.

ماهنامه سیاسی، اجتماعی، فرهنگی: دسامبر ۲۰۲۱

این پیام با آن که به دولت امکان داد پس از وقوع، بحرانی که از آن غفلت کرده بود را توجیه کند، مانع از این نشد که کل زنجیره تولید و توزیع از آن اثر پذیرد. در پایان سپتامبر ۲۰۲۱، موسسات در جستجوی ۱.۱ میلیون کارگر بودند که ۲۷۱ هزار تن بیشتر از سپتامبر ۲۰۱۹ و یک رکورد بود. بخش هایی که دستمزد کمتری می پرداختند و ادامه کارشان وابسته به بکارگیری کارگران اروپایی بود، بیشتر تحت تأثیر قرار گرفتند: ۱۷ هزار شغل در بخش ساختمان، ۲۹ هزار در صنعت، ۳۲ هزار در خدمات درمانی و سلامت و ۳۷ هزار در هتل و رستوران داری بلاتصدی مانده بود.

به گفته آقای جردن اسکلیر، سرآشپز رستوران چوتوماته - پرویی/ژاپنی - در محله مرکزی و پر رفت و آمد سوهوی لندن: «آغاز شکار پیشخدمت رستوران» اعلام شد. جلوی او، ۳ پیشخدمت خوش پوش به حدود ۱۰ میز اشغال شده توسط مشتریان در ایوان رستوران خدمت می کنند. او می گوید: «یافتن پیشخدمت خوب چنان دشوار شده که چند هفته است رقیبان ما برای خوردن غذا به اینجا می آیند تا کارکنان ما را زیر نظر بگیرند. آنها در پایان غذا، کارت ویزیت خود را به پیشخدمت هایی که نظرشان را جلب کرده اند می دهند و نجوا کنان می گویند: "برای کار پیش من بیا، حقوق بیشتری می پردازم"».

این سرآشپز انگلیسی با نزدیک به دو متر قد، به این وضعیت جدید می خندد. علاوه بر پیشخدمت هایی که در تالار رستوران کار می کنند، او در نگهداشتن آشپزها و شیرینی پزها و استخدام افراد جدید هم مشکل دارد و می گوید: «تاکنون کارفرماها درباره شرایط کار و به ویژه دستمزد تصمیم می گرفتند، امروز کارکنان

ماهنامه سیاسی، اجتماعی، فرهنگی: دسامبر ۲۰۲۱

جای آنها را گرفته اند و تهدید می کنند اگر شرایط کار به مقدار زیاد بهتر نشود آن را ترک می کنند». از زمان بازگشایی رستوران ها در آوریل ۲۰۲۱، دستمزدها دوبار، از ۱۲ به ۱۴ لیره استرلینگ (۱۴ تا ۵.۱۶ یور) در ساعت برحسب نوع کار و بار دیگر بین ۱۴ تا ۲۰ لیره استرلینگ (۵.۱۶ تا ۶.۲۳ یورو) کنونی افزایش یافته است. همچنین، کارکنان به مزایایی جدید و انعطاف بیشتر در ساعات کار دست یافته اند.

این افزایش دستمزدها، که به ترغیب آقای جانسون بوده، و به عنوان یکی از سودهای «برگزیت» معرفی شده، چندان موجب خوشحالی کسانی نمی شود که امیدوار بودند خروج از اتحادیه اروپا، مقررات اجتماعی را سبک تر نموده و به تبدیل انگلستان به یک آزمایشگاه لیبرال منجر می شود. از این جمله، آقای دوبلا مک ویلیامز، بنیانگذار «مرکز پژوهش اقتصاد و کسب و کار»، یک اندیشکده لیبرال است. او از این خشنود است که «آمدن اروپایی های شرقی پس از گسترش اتحادیه اروپا در سال ۲۰۰۴، اقتصاد انگلستان را سرپا و هزینه دستمزد را در حداقل نگهداشت. این امر موجب رونقی ۵ ساله در زمانی شد که اقتصاد بی رمق شده بود». او بدون شگفتی با راهبرد «نادرست و خطا»ی دولت مخالف است: «افزایش دستمزد بدون رشد تولید در بهترین حالت موجب افزایش بیکاری و در بدترین حالت سبب تشدید چرخه در حال ظهور قیمت-دستمزد می شود که تنها یک رکود می تواند به آن پایان دهد».

در ورای این نظر، آیا سیاست دستمزدی مورد ترغیب دولت برای موسسات و اقتصاد قابل تحمل است؟ آقای ریچارد نیکلس، مسئول عملکرد مرغداری «کاستلمد پولتری» نخستین پاسخ را به این شکل می دهد: «به دلیل کمبود نیروی کار ماهر، ما در تابستان امسال ۱۰۰ هزار لیره استرلینگ (۱۱۷۹۰۰ یورو) برای

ماهنامه سیاسی، اجتماعی، فرهنگی: دسامبر ۲۰۲۱

خرید یک دستگاه ساخت آلمان جهت تسهیل قطعه کردن و بسته بندی مرغ ها سرمایه گذاری کرده ایم، اما نمی دانیم این دستگاه چه زمانی تحویل داده می شود چون در این بخش همه این کار را می کنند و از این رو انتظار می تواند طولانی باشد».

در عین حال، همه توانایی یا امکان سرمایه گذاری را ندارند. آقای جاناتان پورتز، استاد اقتصاد دانشگاه کینگز کالج لندن می گوید: «بخش هایی که بیشترین آسیب را دیده اند هتل و رستوران داری، بارها و غیره هستند که امکان رشد تولیدشان در کوتاه مدت محدود است. به دلیل این محدودیت، من نمی دانم که چگونه این افزایش دستمزدها می تواند منجر به بالارفتن قیمت ها نشود». این در حالی است که با توجه به وابستگی کشور به واردات، به ویژه محصولات کشاورزی - غذایی (۴۵ درصد میزان مصرف)، مهمیز افزایش قیمت حمل و نقل و هزینه های مربوط به آن، به پیکر توزیع کنندگان می خورد. این قطع جریان بازرگانی، هزینه صنعت زدایی کشور را آشکار می کند. به این ترتیب، هراس اقتصاد از این است که «به دلیل این تورم، بازتوزیع سبب فقیر شدن بقیه مردمی شود که نتوانسته اند از افزایش دستمزد برخوردار شوند، و در عین حال موجب محدودیت افزایش دستمزد واقعی کسانی شود که فکر می کنند از آن بهره برده اند».

بین ماه اوت ۲۰۱۹ و اوت ۲۰۲۱، در انگلستان دستمزد ها ۵.۷ درصد افزایش یافته است. کارگران بخش صنعت با (۷.۲+ درصد)، ساختمان با (۴.۴+ درصد) و هتل - رستوران داری و خرده فروشی با (۹.۴+ درصد) کمترین سهم از این افزایش را داشته اند، درحالی که بخش خدمات با (۷.۸+ درصد) و بخش مالی با (۵.۱۲+ درصد) برندگان بزرگ این افزایش دستمزد ها بوده اند. با این همه، تورم ۲.۵ درصدی ثبت شده

در طول همین بازه زمانی، این افزایش دستمزد را خنثی کرده است. دستمزد واقعی (پس از کسر افزایش قیمت ها) برای مشاهده وضعیت واقعی سطح زندگی انگلیسی ها تعیین کننده است. این در حالی است که داده ها شادمانی آفرین نیست چون دستمزد هفتگی متوسط ماه اوت ۲۰۲۱ (۵۲۱) لیره استرلینگ معادل ۶۱۴ یورو) تنها به سطح دستمزد ماه فوریه ۲۰۰۸ می رسد که پیش از بروز ناگهانی بحران مالی بود. پسروی سطح زندگی بسیاری از مردم در طول ۱۳ سال، امکان درک علت عدم محبوبیت راهبرد اعلام شده توسط نخست وزیر را ممکن می سازد. خوش بینی همه جانبه او موجب جذب آراء عرصه انتخاباتی انگلستان در زمانی شده که حزب کارگر آقای کِر استارمر دچار انحراف به راست شده است.

۱- مقاله «برگزیتی برای هیچ»، لوموند دیپلماتیک، مارس ۲۰۲۰

<https://ir.monediplo.com/2020/03/article3386.html>

Cf. l'étude de Stephen Nickell et Jumana Saleheen, « [The impact of immigration on occupational wages : evidence from Britain](#) », Bank of England, Londres, décembre 2015.