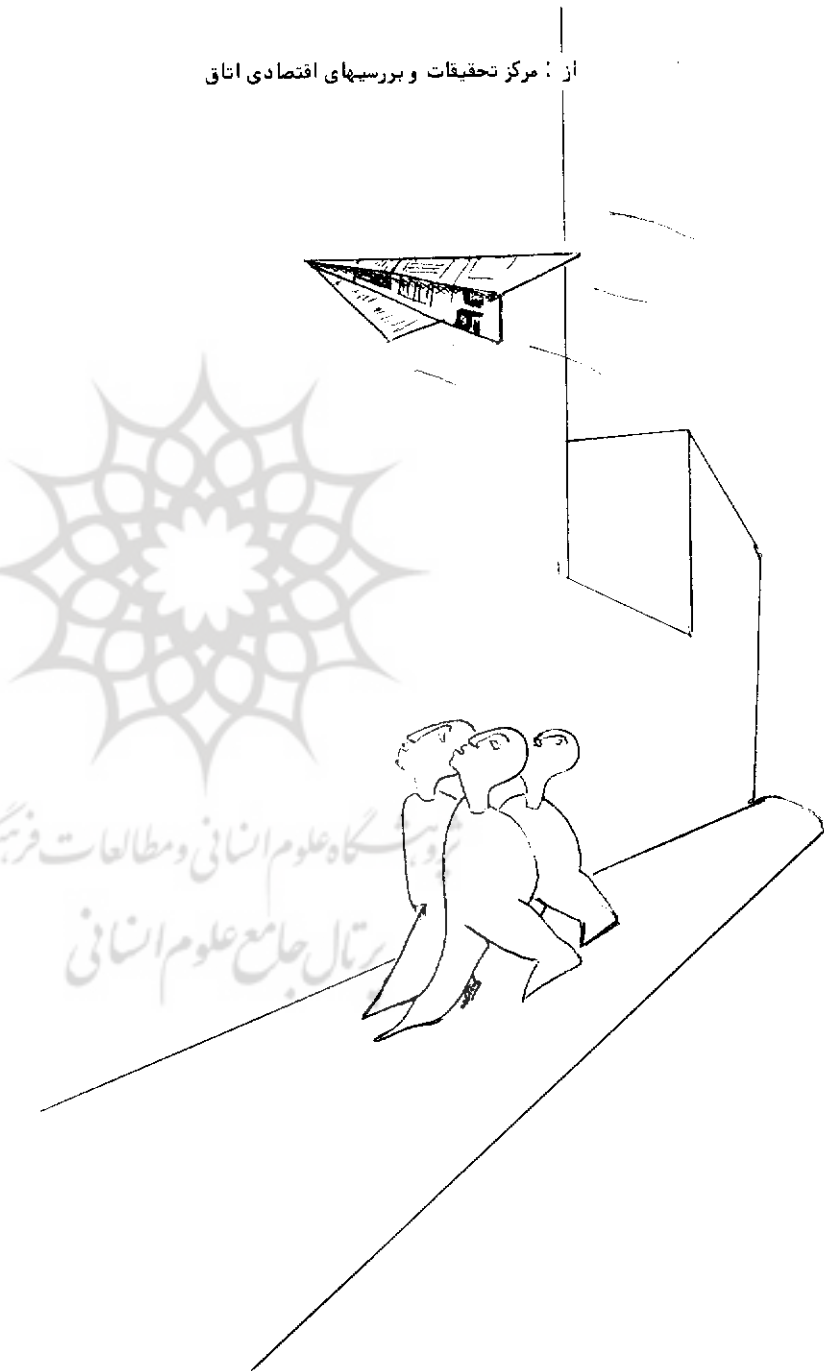


## بحران بیکاری در اروپا

از : مرکز تحقیقات و بررسیهای اقتصادی اتاق

هارت موت مدورن رئیس فعال آژانس فضایی آلمان ( Dasa ) که در مسیر کاری خود همواره ترقی و توسعه حاصل نموده بود ، هفته گذشته به ناچار برخلاف این امر اعلام کرد : دیگر عصر اخراجهای " ملایم " به پایان رسیده است و باید اخراج های واقعی صورت گیرد . صنایع اروپا شاغلین خود را به شرح زیر تعدیل خواهند کرد . دازا ( Dasa ) ۱۰۰۰۰ نفر ، دایملربنز ( Daimler-Benz ) ۳۳۰۰۰ نفر ، فولکس واگن ۳۰۰۰۰ نفر ، و حتی مقتدرترین واحدهای صنعت شیمی از قبیل بایر ، هوخست و ب . آ . اس . اف ( BASF ) بالغ بر ۳۳۰۰۰ نفر را اخراج می کنند . گروه هلندی فیلیپس ۷۵۰۰۰ نفر یعنی سی درصد از کارکنان خود را در سراسر جهان از کار برکنار می سازد ( نمودار ۱ ) . سیاستمداران اروپایی متشکل در بروکسل از آن بیم دارند که تا پایان سال ۱۹۹۴ در ۱۲ کشور عضو این جامعه ، جمعاً " ۱۹ میلیون نفر بیکار شوند . برای سال ۱۹۹۵ تعداد بیکاران ۲۰ میلیون نفر پیش بینی می شود که این رقم با ۱۲ درصد کل افرادی که قادر و مایل به کار کردن هستند برابر است . بدین ترتیب حتی یک شکوفایی نوین اقتصادی نیز قادر به دمیدن روحی تازه در بازار کار نیست . کارشناسان به این نتیجه رسیده اند که حتی بعد از هر رکود اقتصادی ، در کشورهای جامعه مشترک اروپا ، بازبخش به سزایی از بیکاری باقی می ماند و مشاغل از دست رفته پس از پشت سر گذاشتن رکود اقتصادی هیچگاه به طور کامل احیاء نمی شود .

در حالی که در آغاز دهه ۱۹۷۰ آمار بیکاران در آلمان غربی پیشین حدود یک درصد بود ، در سال ۱۹۷۹ یعنی در اوج شکوفایی اقتصادی این عدد هرگز به کمتر از ۳/۸ درصد نرسید . در دوران شکوفایی کاذب اتحاد دو آلمان در سال ۱۹۹۰ ، آمار بیکاران آلمان غربی پیشین ۲/۲ درصد بود ، یعنی بیشتر از آمار بیکاران آمریکا ، که در آن زمان دچار رکود



اقتصادی عظیمی بود .

بنا به گزارش پادرایگ فلین مسئول امور اجتماعیه بازار مشترک اروپا ، شمار مشاغل ایجاد شده بین سالهای ۱۹۶۰ تا ۱۹۹۲ بسیار ناچیز ( یعنی برابر ۱۰ درصد ) بود که آن هم بواسطه رشد عظیم اداری بوده است و این درحالی است که تعداد مشاغل ایجاد شده در آمریکا نسبت به سال ۱۹۶۰ دوبرابر می باشد . علاوه براین درصد جمعیت شاغل در ژاپن و آمریکا در مقایسه با اروپا ، بیشتر است . درحالی که در ژاپن و آمریکا بترتیب ۷۵ و ۷۰ درصد جمعیت قادر بکار شاعر هستند ، ولی این میزان در میان مردم اروپا تنها به ۶۰ درصد می رسد .

به منظور دستیابی به سطح اشتغال امریکای فرانسه ، باید در بازار مشترک اروپا ۲۳ میلیون شغل جدید ایجاد شود .

مجله خبری تایم ( TIME ) چاپ امریکا از هم اکنون به مشکلی اشاره می کند که مربوط به بافت اقتصاد و طرز فکر حاکم بر مومسات نیست بلکه بازار کار را در برمیگیرد .

جک دلورز ( JAQUES DELORS ) رئیس بازار مشترک اروپا ، در تابستان ۱۹۹۳ رونموی غم انگیز اقتصاد برای روسای دولتهای ۱۲ کشور عضو این جامعه چنین توصیف کرد : از سال ۱۹۷۰ تاکنون ، جمعیت ۱۲۰ میلیونی ژاپن ۱۱/۷ میلیون و جمعیت ۲۵۰ میلیونی امریکای ۲۸ میلیون شغل جدید ایجاد کرده اند در حالیکه شمار مشاغل ایجاد شده توسط ۳۴۶ میلیون اروپایی بازار مشترک تنها ۸/۸ میلیون بوده است .

در نتیجه ، باید گفت ، اقتصاد اروپا توانایی ایجاد تغییرات اساسی در نظام بازار کار ندارد .

مشاغلی که تحت تاثیر رقابت های کلی و عمومی در شاخه صنعت از بین رفته است ، بواسطه توسعه و پیشرفت دیگر بخشهای اقتصاد جایگزین نمی شود . اقتصاددانان معتقدند که مشاغل جدید باید توسط بخش خدمات بوجود آید ، اما از آنجائی که این بخش در اروپا عمدتاً " مکانیزه " است ، تقاضای کافی برای نیروی انسانی در این

زمینه وجود ندارد .

این جریان که در دهه ۱۹۸۰ در آمریکا آغاز شد ، هم اکنون ۷۲ درصد از کل شاغلین این کشور را در برمیگیرد . در ۱۲ کشور عضو جامعه مشترک اروپا و همچنین در آلمان بترتیب ۶۲ درصد و ۵۶ درصد مشاغل موجود متعلق به بخش خدمات است .

بنابر عقیده اقتصاددانان جامعه مشترک اروپا ، خرید و فروش خدمات در اروپا در مقایسه با جهان نوین به دلیل سطح بالای حقوقها و گرانی ناشی از آن مقرون به صرفه نیست ، و به همین دلیل است که به عنوان مثال در ایستگاههای مترو از دستگاه خودکار فروش بلیط به جای انسان استفاده می شود .

در امریکا ، یعنی سرزمین " استخدام و اخراج " که افراد به مشاغلی با حقوق ساعتی پنج دلار تن به کار می دهند ، تنها شش درصد از جوانندگان برای مدت بیش از یکسال بیکار می مانند ، درحالی که در اروپا که در اغلب موارد مزایای بیکاری چشمگیری پرداخت می شود ، و کارخانهها به علت وجود قانون منع اخراج ، از استخدام نیروهای موقتی خودداری می کنند و به جای آن مایل به پرداخت اضافه کار هستند ، این رقم برابر ۴۵ درصد است ( نمودار ۲ ) یکی از دانشمندان مؤسسه پژوهش اقتصادی هامبورگ چنین نتیجه گیری می کند : در چنین موقعیتی حقوقها باید طبق قوانین اقتصادی کاهش یابد . یوهان اکهوف دبیر دولت در امور اقتصادی آشکارا می گوید : کسانی که میزان حقوقها را تعیین می کنند ، میزان درجه اشتغال را نیز در اختیار دارند .

این مسئله با قوانین بازار آزاد مغایرتی ندارد ، اما بازار کار اروپا باز نیست ، به عبارت دیگر کاهش ارزش کار و افزایش مدت زمان کار مقدور نمی باشد . برای سیاستمداران امور اجتماعی اروپا این دو شرط حکم حریمی را دارد که تجاوز به آن امکان پذیر نیست . این امر در عصری که سطح بالای تولید انبوه و رشد اقتصادی نیز

وجود دارد آسیبی به اقتصاد نمی رساند .

به هنگام اولین رکود اقتصادی صنعت فولاد سازی و معدن در ناحیه " رور " ، کارگران براهتی از طرف کارخانه جدید اهل در شهر بوخسوم جذب شدند ، و باردیگر اندک زمانی پس از آن که کارخانه اهل در " رولزهایم " شروع بکار کرد ، نیاز به خودروهایی جدید بقدری بالا بود که کارگران بسیار زیادی استخدام شدند .

اروپا مسافت بین نقطه آغاز و رفاه عمومی را که در امریکا ۷۰ سال طول کشید با سرعتی برق آسای طی کرد . بازاری ، تسهیلات تجاری و مصرف انبوه ، در افراد چنان شوری بپا کرده بود که شرایط استثنایی حالت شرایط عادی را به خود گرفت . بر اساس همین شور بود که بیمه اجتماعی در اروپا بوجود آمد . صنایع عظیم ، سندیکاها و " دولت اجتماعی " نتیجه زندگی مسالمت آمیز مگاتن ها ( MEGATON ) و مگاوات ها ( MEGA WATT ) می باشد . پدیده ای که مولود لحظه نبود و باید تا ابدیت برجا بماند . حقوق بازنشستگی بالا ، درمان رایگان ، پرداخت دوسوم حقوق به هنگام بیکاری ، شش هفته مرخصی سالانه ، سی و پنج ساعت کار در هفته و حدالمقدور حقوق یکسان برای تمام بخشها همه از برکات همین عصر است . قیمت در بازار کار ارزش تعیین کنندگی خود را از دست داد .

سیستم اجتماعی دوران جهش اقتصادی تا زمانی مؤثر است که آمار بیکاران پائین باشد ، آنگاه که با بیکاری انبوه روبرو می شویم ، هزینهها به دریای بدون ساحل و فشار بر حقوقها به مرز غیرقابل تحمل می رسد و جامعه به دارا و نندار تقسیم می شود .

در بازار مشترک اروپا هر ۱۰۰ نفر شاغل می باید هزینه زندگی ۱۲۴ نفر ، در امریکا ۹۸ نفر و در ژاپن ۸۹ نفر غیر شاغل را تامین کنند . ریچارد لیارد استاد مدرسه اقتصاد لندن طی نامه ای به رئیس جامعه مشترک اروپا از این امر به عنوان یک ولخرجی اقتصادی و همچنین فشاری بر صندوق دولت یاد کرده است .

قشر بیکاران و تعداد کم شاغلین، ثروت اروپا را به قهقرا می‌فرستد. بیمه‌های بیکاری و بازنشستگی که باید لشکر بیکاران و بازنشستگان پیش از موعد را تامین کند، خود در آستانه سقوط قرار گرفته‌اند. از سال آینده (۱۹۹۴) حق بیمه بازنشستگی به ۱۹/۲ درصد می‌رسد، در حالیکه خدمات این بیمه رو به کاهش است.

خطر انفجار اجتماعی بیش از هر چیز در بیکاری جوانان به چشم می‌خورد که رقم آن بسیار بالا می‌باشد. در بازار مشترک اروپا یک پنجم جوانان تا ۲۵ سال بیکار هستند، که این امر موجب رشد هتک‌هزینه‌های اجتماعی می‌شود. کارشناسان و مشاورین رئیس بازار مشترک اروپا، در امور اروپا معتقدند که تحت شرایطی که در اوضاع بازار کار رفاه و آرامش اجتماعی را به خطر می‌اندازد باید در بازار کار تغییراتی بوجود آورد، که این تغییرات بیش از هر چیز متوجه سندیگاه است که در واقع نماینده گروه شاغلین را بعهده دارند که تعداد آنها رو به کاهش است و تنها به عنوان مهمانی خاموش بر سر میز مذاکرات می‌نشینند. ایمان به پیشرفت و غارت ادارات باعث شد تا سطح زندگی از آنچه باید باشد فراتر رود. هزینه بازسازی اجتماعی، درآمدها، حقوق‌ها و دستمزدها را پائین آورده و بر قیمت کالا و خدمات به منظور بالا بردن توانایی رقابت صنعت افزوده است. از اینرو اقتصاددانان اروپا درصد تغییرات این اوضاع هستند. از آنجائی که هزینه‌های اجتماعی با اضافه شدن هریک نفر بیکار بالا می‌رود و چون تعداد شاغلینی که باید این مخارج را تامین کنند همواره کمتر می‌شود، لذا حقوق‌های بالا در اروپا و بویژه در آلمان به یک رویای بولی تبدیل می‌شود و فشارهای وارد بر صندوق دولت و بالا بردن بی‌مورد قیمت اجناس، سطح زندگی را پائین می‌آورد.

دستمزدهای پائین و شاغلین زیاد خلاف این نتیجه گیری را نوید می‌دهد. مالیاتها و درصد سایر پرداختی‌ها کم می‌شود و امکان از بین رفتن

گرانی در صورت افزایش رقابت بوجود می‌آید، بطوری که رو به هم رفته قدرت خرید خانواده‌ها زیاد می‌شود.

رئیس جامعه مشترک اروپا می‌گوید زمان آن رسیده است تا جامعه مشترک در فکر نوعی نظام اجتماعی باشد که طالب آن است. آیا نظام امریکایی "استخدام و اخراج" با کمترین دستمزد مورد توجه است و یا راه حل دیگری وجود دارد؟

پایان عصر حاضر برنامه‌ریزی شده است، فیلیپ مای اشتات (Philippe Maystadt) وزیر دارایی بلژیک خواهان از بین رفتن رابطه حاکم بین صنعت و خدمات می‌باشد.

## صنعت خودرو سازی:

فردینالد بی اچ رئیس گروه صنعتی فولکس واگن اغلب اهدافی را دنبال می‌کند که جاه طلبانه و غیرمنطقی است.

وی چند هفته پیش اعلام کرد، باید از رکود فروش فولکس واگن در آمریکا جلوگیری کرد و سعی نمود در بازار آمریکا همان جایگاهی را بدست آورد (۱۵ درصد بازار اتوموبیل) که مسدول "فولکس واگن" برای فولکس واگن داشته است. وی همچنین اظهار می‌دارد: "چنانچه آمریکا را از دست بدهیم، دنیا را از دست داده‌ایم". اگر واقعاً چنین باشد باید او به تنهایی عمل نماید چرا که هیئت مدیره فولکس واگن عقب نشینی کامل خود را از بازار آمریکا بررسی می‌کند. بزرگترین تولیدکننده خودرو در اروپا در آنچنان بحرانی قرار گرفته است که هیئت مدیره آن در یکی از جلسات خود، خواهان متوقف ساختن فروش مدل‌های آودی و فولکس واگن که با ضرر همراه می‌باشد، شده است. بطوری که یکی از شخصیت‌های مهم این گروه صنعتی در شهر ولفزبورگ می‌گوید: "احتمالاً برای مارا حل دیگری وجود ندارد".

فروش سالانه گروه صنعتی فولکس واگن که در بزرگترین بازار جهانی خود هرسال رو به کاهش

می‌رود، در سال ۱۹۹۳ طبق نمودار ۳ به پائین‌ترین سطح خود رسیده است. فولکس واگن و آودی در ۹ ماه اول سال ۱۹۹۳، تنها قادر به فروش ۴۳۶۸۵ خودرو در آمریکا شده که این رقم نسبت به فروش سال قبل در همین مدت زمان ۳۹ درصد کاهش داشته است. سهم این گروه از کل فروش بازار خودرو در آمریکا ۴/۰ درصد بوده است که حتی کمتر از فروش کارخانه سوپارو، از تولیدکنندگان "کوچک" ژاپنی، است.

ضررهای ناشی از معاملات آمریکا در سال ۱۹۹۳ بالغ بر ۵۰۰ میلیون مارک بود، و از آنجا که این گروه قادر به تحمل آن نیست، لذا باید هیئت رئیسه فولکس واگن هرچه سریعتر نسبت به اخذ تصمیماتی در رابطه با معاملات درون آمریکا اقدام نماید. بازار فروش کلیه مدل‌های این گروه صنعتی (فولکس واگن، آودی، سئات) در اروپا در حال فرو ریختن است چرا که تولید شرکتهای تحت پوشش این گروه صنعتی با ضرر مواجه است و گروه صنعتی "مادر" قادر به تامین نیازهای مالی آنها نیست.

علاوه بر این فولکس واگن در داخل آلمان نیز تحت فشار قرار دارد. بطوری که باید تا پایان سال ۱۹۹۴ از ۱۱۲۰۰۰ شاغل خود ۱۲۰۰۰ نفر را اخراج کند، و این در حالی است که طبق آخرین محاسبات هیئت رئیسه فولکس واگن، تا پایان سال ۱۹۹۴ تنها ۸۵۰۰۰ نفر مورد نیاز است.

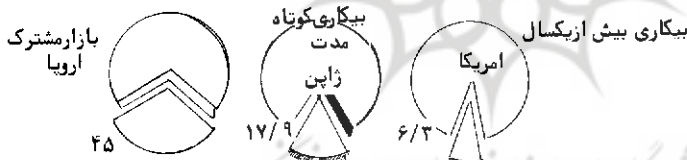
"صغریاه" و نتایج رضایت بخش که بی اچ از آن به عنوان هدف اولین سال ماموریت خود در ولفزبورگ، یاد کرده بود، نه تنها حاصل نشد بلکه تبدیل به رویا گشت و همچنین از صرفه جویی‌هایی که ایگناچو لویز عضو هیئت مدیره، که در حال حاضر به دلیل جاسوسی صنعتی محاکمه می‌شود، اثری نیست.

بحران گروه صنعتی فولکس واگن بیش از هر چیز ناشی از اوضاع اقتصادی کارخانه اسپانیایی سئات است که تحت پوشش این گروه قرار دارد. زمانی که روسای این گروه صنعتی از اوضاع وخیم

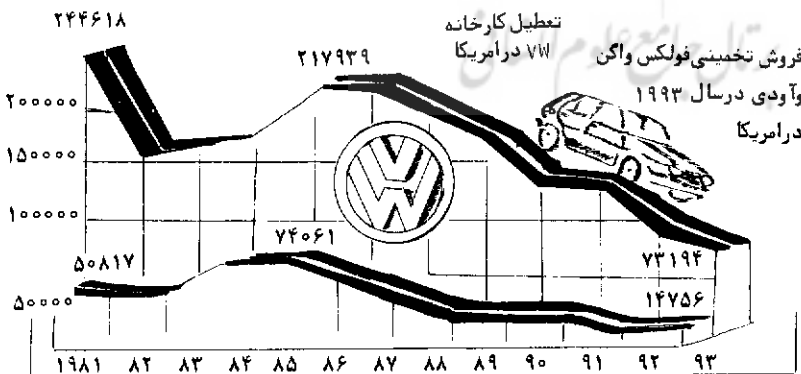
نمودار ۱: آمار اخراج شده، گان مو، سات اروپایی

کارخانه	بخش	دوره	میزان شاغلین بیکار شده
فیلیپس (هلند)	الکترونیک	۱۹۹۰-۹۳	۷۵۰۰۰
راه آهن مرکزی آلمان	ترابری	۱۹۹۲-۹۳	۵۰۷۰۰
فراویه داستاتو (ایتالیا)	ترابری	۱۹۹۳-۹۵	۴۳۱۰۰
بریتیش تله کوم (انگلستان)	ارتباطات	۱۹۹۲-۹۳	۳۹۸۰۰
بریتیش کول (انگلستان)	انرژی	از سال ۱۹۹۲	۳۱۰۰۰
آی - سی - آی (انگلستان)	شیمی	۱۹۹۱-۹۳	۲۱۰۰۰
دایملر بنز (آلمان)	خودرو، صنعت	۱۹۹۲-۹۳	۳۳۰۰۰
فولکس واگن (آلمان)	خودرو	۱۹۹۳-۹۴	۳۰۰۰۰
تله کوم (آلمان)	ارتباطات	۱۹۹۳-۹۶	۲۰۰۰۰
فیات (ایتالیا)	خودرو	۱۹۹۳	۲۰۰۰۰
سیشلین (فرانسه)	چرخ (خودرو) و لاستیک	۱۹۹۱-۹۴	۲۰۰۰۰
الکترو لوکس (سوئد)	دستگاه سازی	۱۹۹۰-۹۱	۱۵۰۰۰
اس. کی. اف. (سوئد)	بلیبرینگ	۱۹۹۰-۹۴	۱۴۰۰۰
زیمنس (آلمان)	برق	۱۹۹۳	۱۳۰۰۰
ای. بی. بی. (سوئد)	انرژی	۱۹۹۳	۱۲۰۰۰
ولوو (سوئد)	خودرو	۱۹۹۰-۹۳	۱۱۰۰۰
رنو (فرانسه)	خودرو	۱۹۹۱-۹۳	۱۰۶۰۰

نمودار ۲: شغل: بیکار آمار بیکاران دراز مدت سال ۱۹۹۳ به درصد



نمودار ۳: وداع با بزرگراه آمار فروش فولکس واگن (VW) و آودی (AUDI) در آمریکا



مأخذ: مجله اشپیکل، شماره ۴۲، ۱۹۹۳

کارخانه که باورشکستگی فاصله چندانی نداشت، آگاه شدند، الزاما " سرمایه‌های معادل ۱/۵ میلیارد مارک از این امر جلوگیری کرد، که البته این تنها یک راه حل موقتی است و کارخانه سئات جهت بازسازی نهایی هنوز محتاج میلیاردها مارک دیگر است. گروه صنعتی فولکس واگن بر سردوراهی قرار دارد، باید کارخانه سئات را برای صرفه‌جویی در سوبسیدهای چندمیلیاردی تعطیل کند، و یا باید از معاملات فروش خودرو در آمریکا که همراه با ضررات چشم‌پوشند. راه خروج از این دوراهی بنا به عقیده یکی از اعضا هیئت رئیسه فولکس واگن تقریبا " روشن است. تعطیل کردن ۴ کارخانه تولیدکننده سئات در اسپانیا به رغم قوانین سخت اجتماعی آن کشور، بقدری گران خواهد بود، که این امر را تقریبا " غیرممکن می‌سازد، از طرفی دیگر چون تولید کارخانه فولکس واگن واقع در وست مورلند از سال ۱۹۸۸ متوقف شده است لذا این راه حل بیشتر عملی می‌باشد. عقب نشینی از بازار آمریکا، چنانچه هیئت رئیسه چنین تصمیمی اخذ نماید، پایان بخش یک ماجرای دردناک طولانی است و از ابامی که فولکس واگن قادر به فروش بیش از نیم میلیون " فورباغه " به عنوان نشان اعجاز اقتصاد آلمان در آمریکا بود، تنها خاطرات خوش باقی خواهد ماند.

مدیران ونزبورگ، خودروی مدل گلف را که از کیفیت کافی برخوردار نبود و با سلیقه آمریکائیهها مطابقت نداشت، جان‌نشین تولید " فورباغه " در وست مورلند ساختند و همچون ناظرین بی‌عمل شاهد سقوط هرچه بیشتر فروش خود شدند، آنگاه با ایجاد تعادل بین میزان تولید " خرگوش " ( نام امریکایی خودروهای گلف ) با میزان فروش تا حدی پیشرفتند که دیگر نیازی به یک کارخانه مختص تولید نبود، لذا این امر منجر به تعطیل کردن این کارخانه گشت.

مترجم: آقای مهندس عامری