

زندگی هایی که در مسیر طولانی کار و خانه بر باد می رود

## آدم‌های ماشینی

◀ برای کارگران شهرک‌های صنعتی مرخصی ساعتی معنایی ندارد



عکس: امین

با خودروی خودم می‌روم. آن اوایل خیلی مزاحمت ایجاد می‌کردند، شماره می‌گرفتند، می‌چسباندند به ماشین. یک‌بار هم خیلی ترسناک شد که زنگ زدم به پلیس ۱۱۰، او هم گفت خاتم شما توجه نکن، خودش بی‌خیال می‌شود و می‌رود!» ۱۴ سال قبل که او را استخدام کردند، منطقه تازه صنعتی شده بود، کسی نیروی خانم نمی‌گرفت و مدیران کارخانه هم فکر نمی‌کردند او ماندگار شود. «برای کارخانه ما معمولاً در آگهی‌ها می‌نویندند ساکن شرق تهران و افسریه و شهرری باشند. خیلی پیش می‌آمد نیروهایی که خودم استفاده می‌کردم بعد از دو سه ماه به خاطر دوری راه منصرف شوند و بگویند نمی‌آیند. برای همین آموزش نیروهای جدید اوایل کار جدی نیست تا ببینیم می‌توانند ادامه دهند یا نه.» بسته به محل کارخانه، سرویس‌ها از نقاطی مثل ترمینال خاوران یا متروی نواب‌ایساهر، افسریه منتظر نیروها هستند.

### نیروهایی از مناطق حاشیه‌شهر

بیشتر کارفرماها ترجیح می‌دهند از ورامین و پیشوا کارگر یا نیروی اداری بگیرند، اما نیروی کارشناس در آن مناطق کمتر پیدایمی‌شود و از نزدیک‌ترین نقطه‌در شهر تهران می‌گیرند: «ما ترجیح می‌دهیم نیروهای کارشناس ساکن شرق تهران باشند، درخواست‌هایی که ادس‌های دورتری دارند، قبول نمی‌کنیم و برای مصاحبه‌زنگ نمی‌زنیم.» امیرحسین می‌گوید نزدیکی راه تنها دلیلی نیست که کارفرماها از حاشیه تهران کارگر استخدام می‌کنند. او در کارگاهی با نزدیک ۲۰ کارگر کار می‌کند. کارگرها همه از نزدیک‌ترین شهر، پاکدشت و ورامین می‌آیند. می‌گوید بعضی کارخانه‌ها ترجیح می‌دهند حتی از ایوانکه و گرمسار کارگر بگیرند: «کارگرانی که ساکن حاشیه هستند، مزد کمتری می‌گیرند و فرم‌اندیز ترند، آنهایی توانمندتر پاکدشت و ورامین با ماهی ۷۰ تا ۱۰۰ تومان یک خانه ۱۰۰ متری اجاره کنند. می‌گوید برای شرکت‌های بزرگتر بهتر است از تهران بیرون بروند، چون خیلی از کسانی که در حواشی ساکن هستند، تازه مهاجرت کرده‌اند و با مسائل شهری ندادن کار کردن با آنها سخت است. در کارگاه‌های بیشتر کارگرها از پاکدشت می‌آیند. جنوب تهران می‌پذیرند. سرویس‌ها در سهراده افسریه می‌ایستند و کارگران را می‌بردند و می‌گرداند.»

کارگرها در راه برگشت در سرویس با هم معاشرت می‌کنند، خیلی‌ها صندلی‌های مشخص و رفیق سرویس خودی را در طول روز واحدایشان جاسط، ولی در سرویس هم‌پایانند، برای هم جام می‌گیرند و این‌گونه در مسیر طولانی هر روز دوام می‌آورند. نبوی می‌گوید سرویس‌های کارخانه‌های بزرگ اتوبوس بودند. منیر پورس با وضع بدی دارند، دود می‌دهند، در زمستان گرم نیستند و صندلی‌های راحت دارند. «یک‌بار داستانی شنیدم این‌که دخترهای گفتند در سرویس راحت نیستیم و سرویس‌ها را جدا کنید. کارفرمایا خط هزینه قبول نکرد، قرار شد ما جلو و مرءها عقب بنشینند. به‌مره‌ها بر خورد بود.»

### خودروی شخصی

هر روز با خودروی خودش ۷۵ کیلومتر می‌رود و ۷۵ کیلومتر برمی‌گردد. کارگاه ابتدای جاده امام‌رضا بعد از شهر مازاند است. آن‌جا ۵-۶ شهرک صنعتی کنار هم‌اند که حدوداً یک ساعت و ربع تا دو ساعت و ربع بسته به ترافیک رفت‌وآمد به آن طول می‌کشد: «مدیران ردیبالا و بعضی مهندسین با آژانس کارخانه می‌روند و برمی‌گردند و این آژانس‌ها به نسبت سهراده افسریه بهتر آنها را بیشتر داخل شهر می‌برند. بعضی از آنها خودروی شخصی‌شان را می‌آورند که کارخانه می‌پوشد، منیر برای آن ماهی ۸۰۰ تومان برای خودروی سواری می‌خرد.»

می‌گوید خودرویش همیشه برای سفر آماده است، چون هر روز در جاده است و همیشه رسیدگی می‌خواهد: «سیدگی پیش از حد، حتی اگر به یک قطعه شک داشته باشی، باید عوض کنی تا در زمستان و ترافیک و جاده توی راه نمایی. کسی که خارج از تهران کار می‌کند، هزینه قابل توجهی را برای خودرو صرف می‌کند.» هسر روز بعد از این که دخترش را به مدرسه می‌رساند، راه می‌افتد. برای کسانی مثل او که با خودروی شخصی رفت‌وآمد می‌کنند، راه‌هایی برای استفاده از این زمان وجود دارد: «مهمترین امکانی که این مسیر طولانی از آدم می‌گیرد، زمان است. توصیه من استفاده از اصوات است. مثلاً فایل‌های صوتی آموزشی یا یادکده‌هایی که موسیقی و داستان دارند. اگر خودرو بلوتوث داشته باشد و بتواند از جی‌پی‌اس و رادیو اینترنتی استفاده کند، می‌تواند ترافیک را تخمین بزند تا وارد ترافیک، خیلی‌ها می‌شناسم که در مسیر تلفن را وصل می‌کنند و بخشی از معاملاتشان با صحبت‌هایی که در زمان کاری نمی‌توانند انجام دهند، ابرای مسیر می‌گذارند. باید حتماً هزینه خوبی روی خودرو بگذرانند و انومات باشد تا راحت‌تر استفاده کنند.»

غیر از سرویس‌های کارگران، شرکت‌ها از آژانس هم زیاد استفاده می‌کنند. بریز می‌گوید شرکتی داریم که روزی ۲۵ خودرو می‌گیرد. کارخانه‌ها شرکت‌ها سرویس‌های کارگران را هم از او می‌گیرند: «بیشتر سرویس‌های تهران شخصی هستند، چون مینی‌بوس دنگ‌فنگ دارد، نمی‌گذاریم. شرکت‌های بزرگ اتوبوس هم می‌گیرند و گاهی عصرها ۲۰-۱۰ تا اتوبوس ردیف می‌شوند که از ورودی شهرک خارج شوند. اما برای مهمان‌هایشان یا کارفرماها و بعضی کارشناس‌ها آژانس می‌گیرند.»

زمانی که افراد طی می‌کنند تا به محل کارشان برسند، بخشی از ساعت کارشان نیست. آنها می‌گویند دست کم باید در این مدت آرامش داشته باشند، سرویس‌های راحت و وسایل نقلیه ارزان و بهنگام که آنها را ایدخلقی کارفرما برای دیررسیدن مواجه‌کنند. آنها نمی‌توانند انتخاب کنند که کجا کار کنند، بازار کار این امکان را به آنها نداده است و راه، به جای همه گروه‌ها، جمع‌ها و تفریحات آخر روز همدشان می‌شود. راه و صدای مداوم حرکت در مسیری که انتظار آنها ندارد.

تنها راهش این بود که با آژانس به شهر برسد. آن موقع حقوق کارگرها ۷۰۰ هزار تومان بود، کرایه آژانس ۴۰-۳۰ هزار تومان. «در یکی از شهرک‌های صنعتی جاده خاوران، نزدیک پاکدشت، سرویس هر روز زن‌های کارگر را ساعت ۶ صبح به کارخانه می‌رساند. زن‌هایی که ساعت ۶ صبح سوار سرویس‌هایشان در تهران شده‌اند تا به‌موقع به کارخانه که نزدیک علی‌آباد است، برسند. رفت‌وآمد برای زنان سخت‌تر است. آنها از کارگران فصلی می‌گویند که در ورودی شهرک رفت و برگشت کار و استراحت کنند: «مگر می‌گوید من که ماهی ۱۵۰ میلیون حقوق نگذردم، کار می‌دهم.»

۷-۸ میلیون هم در ماه هزینه می‌کنم برای یکی استیشن باراننده که بتوانم از وقت استفاده کنم.»

### قصد مسیروسین‌ها

سرویس‌ها بیشتر از دو دقیقه برای کسی صبر نمی‌کنند. کارگرها عادت دارند در سرویس چرت بزنند و بیشترشان اختلال خواب دارند. گاهی دوان دوان از انتهای کوچهای می‌رسند و سرویس راه افتاده و می‌دوند تا جایی که بالاخره تاخیرشان را ببخشند و نگه دارد و سوارشان کند. نبوی می‌گوید: «نیس کارخانه‌مان یک‌بار تصمیم گرفت برای این‌که پول کمتری بابت سرویس بدهد، همه را مجبور کند تا آخرین متروی تهران که کهریز یک بود، بیایند و آن‌جا سوار سرویس شوند. خیلی هم اصرار کرد، اما اعتراض کردیم و نتوانست. گاهی هم پول سرویس خودم بر گردم، مسیر دور و خلوت بود و باید جایی می‌ایستادم که تا کسی نخورد. ما ماشین امن بیاید و کسی آزار و اذیت نکند. الان سال هاست که

نکند یک نفر دیگر کار را قبول می‌کند.» او می‌گوید شهرک‌های کارگری و کارمندی می‌توانند امکانی باشند که از اثرات جلوگیری کنند. «وقتی فاصله کم می‌شود و همکارها در شهرکی کنار هم زندگی می‌کنند، عمدتاً روابط دوستی و اجتماعی قوی‌تری بین‌شان ایجاد می‌شود.» اما در باره خانه‌های سازمانی هم سوال‌هایی مطرح است، این‌که این خانه‌ها با چه هزینه‌ای ساخته می‌شوند و آیا از محل دستمزد نیروهاست یا سود کارخانه و خود نیروها چقدر در آن مشارکت دارند.

فروغ نبوی یک‌سال در منابع انسانی کارخانه‌ای در اتوبان تهران-قم کار کرد، اما دوام نیاورد و استعفا داد. او می‌گوید روز آخر هم مرخصی‌های زیادی بدهکار بودم که مزایای کم شد. زن‌ها و مردهای زیادی را می‌شناسم که برای این‌که بچه‌شان را به دکتر ببرند یا یک کار اداری انجام دهند، باید یک روز کامل مرخصی می‌گرفتند: «هزینه رفت‌وآمد زیاد بود، نمی‌آزید که مرخصی ساعتی بگیرند. مرخصی‌هایشان بیشتر صرف همین کارها می‌شد و هیچ‌وقت نمی‌توانستند برای استراحت یا تفریح مرخصی بگیرند، چون وضعیت برای کادر اداری راحت‌تر است. آنها می‌توانند گاهی مرخصی ساعتی بگیرند، ولی مرخصی کارگرها بستگی به سفارشی دارد که می‌آید و آزادی عملی ندارند. مدیران کارخانه‌ها که زمان کاری دست خودشان است، ساعت ۲ و ۳ بعدازظهر به سمت تهران برمی‌گردند تا به ترافیک نخورند. این را امیرحسین می‌گوید که نیروی کارشناسی یک کارگاه

دارد و یک‌سری پیامدهای روحی-صدای خودرو و ماندن در ترافیک و راه طولانی، فرسودگی می‌آورد.

وقتی سرکار می‌رسیم مسیر آن‌قدر فرسوده‌مان می‌کند که از همان اول توانایی کار کردن پایین است. نخستین اتفاق این است که در روابط کاری با کارفرما مشکل ایجاد می‌شود. «هیچ کارگر و کارمندی نمی‌تواند مشکلات کوچک را توجیه کند و بگوید من این راه دور را می‌آیم، کارفرما خیلی زود می‌گوید من چه. او زمانی به کلاس آموزش مدیریت می‌رفت و یک روز از استاد پرسید مدیران یک واحد برای اید و ذهاب نیروها باید چه کار کنند، استاد جواب داد

هیچی، به آنها چه مربوط است. زمانی که هنوز مترو نبود و مسیرهای درون‌شهری کوتاه نشده بود. «در گذشته خانه سازمانی داشتیم و کارخانه‌دارها در نزدیکی محل کارشان برای نیروی کارشان خانه سازمانی می‌ساختند. طبیعتاً فشار ناشی از طول زمان رسیدن را کاهش می‌دادند و تبعات آن را کم می‌کردند. آخر شب هم وسایل استحمام در کارخانه بود و بخشی از بار تولید نیروی انسانی در همان جانشیم می‌شد. اگر عقلایت همراه با اخلاق را داشته باشیم به نیروی انسانی طوری نگاه می‌شود که در فرایند بازتولید تحلیل نرود و برای بهتر کار کردن آماده شود و مسطح بهره‌وری بالا برد.» از روزهایی می‌گوید در گذشته، از پیکان شهر محل زندگی کارگرهای ایران خودرو. «بعد از جنگ کم‌کم به خاطر فرار از هزینه گفتند چرا ما مسئولیت تعمیرات و آماده‌سازی منازل را به عهده بگیریم و اگذار می‌کنیم به کارشناس بازار کار هم طوری است که اگر کسی به این بهانه‌ها کار

شادی خوشسار |صبح‌ها که مینی‌بوس‌ها، اتوبوس‌ها و تاکسی‌ها از ورودی شهر کاروان می‌شوند، نیروها پیاده می‌شوند، کارت می‌زنند و کارشان در سالن‌های بزرگ کارخانه‌ها و کارگاه‌ها شروع می‌شود، یک نفر درهای نامرئی زندانی بزرگ را می‌بندد. دور از شهر، دور از زندگی و تمام آدم‌های آشنای خارج از کار، پارک‌ها و خیابان‌های پر از ایستگاه‌های اتوبوس و مترو. درهای نامرئی فاصله است و دوری از همه آنچه آشناست و خانه. در کارخانه‌های بیرون از شهر، برنامهریزی برای روز معنایی ندارد. مرخصی ساعتی، وقت دکتر گرفتن، کار اداری در طول روز، هیچ‌کدام اینها جایی در برنامه کار در نقاط دور از شهر ندارند. باید ساعت‌های کار را سر کرد، دوباره سوار سرویس‌ها شد و به‌خانه برگشت. بعد از یکی دو ساعت ماندن در جاده و ترافیک و شلوغی، «در تمام آن مدتی که در کارخانه کاری می‌کردم، حتی یک‌وقت کمتر هم نتوانستم بگیرم و بروم.» به‌طور متوسط روزی یک ساعت ونیم و در تهران روزی دو ساعت می‌شود یک مسیر که کارگر یا کارمندی به خارج از شهر برود و همین مدت برگردد. نیروهایی که تحلیل می‌روند، زمانی که از دست ناشی از خستگی و احساس انزوا و عزالت و اشتباهات ناشی از خستگی در کار و کارفرماهایی که با این مسائل کنار نمی‌آیند.

دو سه هفته پیش سرویس‌های کارگران کارخانه‌ای در جاده خاوران، هفت ساعت در اتوبان ماندند. «یک عابر پیاده وسط اتوبان افتاده بود آن هم در مسیری که راه در رو ندارد. هفت ساعت طول کشید تا راه باز شود.» گاهی انتخاب مسیری طولانی‌تر از ماندن در ترافیک آسان‌تر است. برای همین پرویز به سمت راننده‌ها می‌گوید عصرها از جاده ورامین به سمت تهران بروند، این‌طوری حداقل یک ساعت زمان رسیدن کم می‌شود. او آمرزشرکت‌ها و کارخانه‌هایی که کارشان کم‌شده یا تعداد نیشان‌ها و خودروهایی که برای فرستادن بارشان می‌گیرند، می‌داند. می‌داند مواد اولیه کدام گران شده و متوقف شده‌اند یا کدام‌ها رونق دارند. ساعت ۱۱ و نیم شب وقتی دیگر ترافیک گذشته است، از شهرک صنعتی تا نزدیک‌ترین نقطه شهر یعنی افسریه به ۲۵ دقیقه طول می‌کشد، اما زمانی که همه سرویس‌ها و تاکسی‌ها به سمت شهر راه می‌افتند، یک ساعت و نیم راه است.

پرویز وسط صحبت‌هایش به تلفن‌ها جواب می‌دهد و به راننده‌های آژانس ادس می‌دهد: «از خلیج پرو شریف آبادیلدی؟» ۴۰ سال است که آژانس‌ی در شهرک صنعتی راه‌انداخته: «قلامدیر کارخانه‌بوم، خودم بودم، به بحث تحمیریه‌ها و کارمان خوبید. چندسال جایم را عوض کردم و در کارخانه‌های دیگر کار کردم، شرایط پرداخت خوب نبود. قبل از من دو آژانس دیگر در این مجموعه کار می‌کردند. در آن ۹-۹ سال می‌دیدم که بعضی از آژانس‌ها ذایت می‌کنند، مثلاً قطعه تحویل می‌دام برای جاده کرج، هشت صبح می‌گفتند راه افتاده، اما پنج عصر می‌رسید. بارها را نگه می‌داشتند و تا چهار تا پنج روزه‌ها می‌بردند.»

مسافری‌های تهران با وزنگ می‌زنند و می‌پرسند ساعت چند باید راه بیفتند تا به پروازشان یا جلسه‌ای در شهر برسند. مسیری‌ها را می‌شناسد و ساعت‌های ترافیک را می‌داند. ۲۰ روز آخر سال همیشه شلوغ‌تر است و همه باید زودتر راه بیفتند. جاده‌ها پارک‌اند و شلوغی‌های مسیر گاهی بی‌مورد است. «سهراهی سیمان تا نزدیکی آفتابو صبح‌ها ترافیک و شلوغی می‌مورد می‌شود.» باخترها بسته به شرایط شرکت گاهی خود قبول کارفرماست و گاهی نه. «هفته پیش تصادف شد و کارکنان از پاکدشت تا این‌جا یک ساعت توی راه بودند. بعضی کارفرماها هم برای کارگرها و هم برای مدیران تأخیر می‌زنند.»

با افزایش زمان رفت و برگشت و در نتیجه کاهش حضور در گروه‌های کوچک و اولیه میزان لذت‌گمی، شی‌واگی و فاصله درونی ساکنان کلان‌شهر افزایش می‌یابد. همچنین ناپیی و معدم‌شاملیر حاج‌هاشمی در پژوهشی به موضوع فاصله طولانی محل کار تا خانه پرداخته و به پیامدهای اجتماعی

مسیر طولانی خانه تا محل کار را برشمرده‌اند. یافته‌های این پژوهش نشان داد که مهمترین اثر اجتماعی این شرایط، احساس انزوا، عزالت و افسردگی است. «ترباطاتی که در مسیر برایشان پیش می‌آید، دایمی نیست و تعاملی ایجاد نمی‌کند. آنها در طول مسیر خسته هستند یا چون صبح‌های خیلی زود بیدار می‌شوند در سرویس‌ها می‌خوابند. وقتی ۱۰ ساعت در روز کار می‌کنید و بعد هم مسافت طولانی را طی می‌کنید، دیگر توانایی برای ارتباط اجتماعی با دیگران نمی‌ماند. اوقات فراغت کم می‌شود و همین خسته‌تر بودن و دل‌سردی و افسردگی؛ کارایی را پایین می‌آورد.» آنها روزهایشان را به دور از جمع‌های خارج از کار می‌گذرانند. آنها کسانی‌اند که بیشتر وقت‌ها در جمع‌ها حضور ندارند و روابط اجتماعی‌شان دچار انقطاع می‌شود. وقتی حتی پنجشنبه‌ها هم شهرک‌ها از سرویس‌های کارگران کارمندان خالی نیست، زندگی برای آنها که خارج از شهر کار می‌کنند، جز کار معنایی پیدا نمی‌کند. آنها که جوان‌ترند و تازه کار شروع کرده‌اند، هنوز آن‌قدر انگیزه و توانایی دارند که بعد از تمام شدن ساعت‌اداری خودشان را به جمع‌های دوستانه، کلاس‌های مختلف و رفت‌وآمد در شهر برسانند. چند سالی که بگذرد خستگی طولانی مدت دیگر این کارها را بی‌معنا می‌کند. «شهر دیگر محل رفت‌وآمد ما نبود. سرویس کنار مترو نگه می‌داشت و از همان‌جا هر کسی به خانه‌اش می‌رفت.»

### قتیصم‌رخصی

از خانه تا کارخانه، ۲۵ دقیقه با مترو و ۲۵ دقیقه با اتوبوس راه است. تازه اگر اتوبوس به‌موقع راه بیفتد و معطل برشدن و مسافران بیشتر نباشد. اتوبوس‌ها وقتی که خصوصی شدند، این در دسر‌ها هم اضافه‌شد. کارگرها که دیر برسند، حتی اگر سرویس تصادف کند یا در ترافیک مانده باشد، جزو اتفاقات نیست. از حقوق همه کم می‌شود. خستگی آکبری، فعال کارگری که هر روز این مسیر را می‌رود، می‌گوید مسأله مسافت نیست، بلکه نحوه سازمان دادن و مدیریت کردن یک مجموعه است که پیامدهایی مثل خستگی و استهلاک روحی دارد: «خستگی یک بعد جسمانی

## کارگر در مسیر کارخانه، زمانش را واگذار می‌کند

### فریزر رئیس‌دانا-اقتصاددان

شهرهای بزرگ ما حدود ۲ تا ۲۴ میلیون جمعیت دارند و سهم عمدتاً از کارگران ایران که جمعیت‌شان حدود ۱۴ میلیون است، به‌ویژه کارگران صنعتی در این شهرها زندگی می‌کنند. این فرسودگی جمعیت و فرسودگی صنعتی از کارآمدی لازم برای چه تولید، چه برای رفاه و چه برای اشتغال برخوردار نیست. یکی از مسائل اصلی در حوزه اشتغال کارگری نقل و انتقال بین محل کار و سکونت است. در شهرهای بزرگ فاصله محل کار تا سکونت بیشتر می‌شود و شهرها پر از دحام‌تر می‌شوند، ترافیک سخت‌تر می‌شود و زمان، هزینه، رنج سفر و خطر سفر بالاتر می‌رود. بخشی از این کارگران در شهرک‌های صنعتی هستند و زمان زیادی را هر روز برای رسیدن به محل کار طی می‌کنند. مثلاً در شهر صنعتی اشتهاارد از مناطق ویژه اقتصادی مثل شهرهای صنعتی استان کرمان کارگران با موتور و مینی‌بوس و کرایه از دور دست‌ها و روستاهای اطراف رفت‌وآمد می‌کنند. کارگران این زمان رفت‌وآمد را هم ارزش کارشان به کارفرما و اگذار می‌کنند.

می‌توانیم دو ساعت زمانی که کارگر در سفر می‌گذارد و دستمزد نمی‌گیرد، به‌حسب دستمزد کارگر حساب کنیم، درحالی‌که واقعیت بیشتر از این است و او زندگی‌اش را در این‌جا صرف می‌کند. فرض کنید ۱۴ میلیون کارگر داریم که به‌طور متوسط یک ساعت عمرشان را در مسیر بگذرانند، اگر بتوانیم این راه به نیم‌ساعت برسانیم، ۷ میلیون ساعت صرفه‌جویی شده که در سال رقم بزرگی است. اما این رقم وقتی صرفه‌جویی شود در کیسه چه کسی می‌رود؟ در کیسه سرمایه‌دار می‌رود که آن را زود خارج می‌کند یا مستقیماً به خارج می‌برد؟ یا این‌که بخشی از آن حداقل صرف خدمات رفاهی کارگرها می‌شود یا مستقیماً به دستمزد می‌رسد؟

در یک قرار داد منصفانه، کارگر از زمانی که پایش را از خانه بیرون می‌گذارد، کارش را فروخته، اما کارفرما دلش می‌خواهد از زمانی که کارگر پایش را به کارخانه می‌گذارد، حساب کند. کارگر برای تفریح و خوشگذرانی و تفتن یا به انتخاب و سلیقه خودش این راه طولانی را طی نمی‌کند. او انتخاب نمی‌کند که در جاده‌ها با خطر تصادف مواجه شود، از خانواده و تربیت فرزند و بیمه دور شود و هزینه

زیادی برای حمل‌ونقل صرف کند، خوابش کم باشد، در محیط کار اشتباه کند و با آسیب‌ها و حوادث حین انجام کار روبه‌رو شود، حتی در پیشرفته‌ترین جوامع صنعتی هم این مسأله حق انتخاب کارگر نیست. سرمایه‌داران اعلام می‌کنند از زمانی که کارگر پایش را در کارخانه و کارگاه گذاشته، حساب می‌شود، درحالی‌که نسبت به مسیر از خانه تا محل کار مسئولند. کارگر تاگزیر است به دلیل نیاز و موقعیت انحصاری سرمایه‌داران، خود را در اختیار آنها قرار دارد. این وضع در مورد جامعه کم‌توسعه‌ای مثل ایران که بیکاری هم در آن زیاد است به مراتب تشدید می‌شود و طبقه کارگر قدرت مانور، انتخاب و تعیین نوع شغل را از دست می‌دهد.

کارگر بایست این زمان به‌طور متوسط ۷۰ دقیقه‌ای که در مواردی به حدود ۱۴۰ دقیقه می‌رسد، هیچ پولی از کارفرما دریافت نمی‌کند. متوسط این زمان در تهران به حدود دو ساعت می‌رسد. او باید تا زمانی که خواست کارفرما و مقررات کارخانه است، در محل کار بماند و زمان برگشت بازدحام و وحشت و جهنم ترافیک، آلودگی، نامتی، معطلی و فرسودگی روبه‌رو شود. در این فاصله علاوه بر این‌که با فرسودگی و خطر مواجه می‌شود، فرصت هم‌زیستی با خانواده را هم از دست می‌دهد. فرزندان کارگرها در شرایط اجتماعی و تربیتی بسیار بدی هستند، به‌ویژه که محله‌هایشان با آسیب اجتماعی فراوانی مثل مواد مخدر روبه‌رو است و این هم یک هزینه دیگر است. در مقابل کارفرما و حامی‌کلیت به قدری طرف‌دار بازار و بخش خصوصی است که همه این مشکلات و اجحاف‌ها را تحمل می‌کند و معتقد است این هزینه‌ای است که باید برای خوشبختی بدهیم.

من در طول زندگی همیشه با گر دوخاک، سروصدای ریختن آهن و بسته‌شدن کوجه به پهانه توسعه مواجه بودم، اما در این مدت نه خانه‌ام بزرگ‌تر شده و نه از توسعه نصیبی بردم. طرف‌داران نظام بازار این را نمی‌بینند، چون مسأله برایشان نه رفاه طبقه کارگر که سود معدود سرمایه‌داران است. درحالی‌که توسعه از طریق آن رفاه به دست می‌آید، نه از طریق سرکوب دستمزدی. کارگر در ساعت‌هایی که در مسیر هدر می‌رود، مورد بهره‌کشی قرار می‌گیرد. به دست آوردن ارزش اضافه از سوی کارفرما نه از طریق تکنولوژی و کارآمد کردن و رفاه بخشیدن بلکه می‌خواهد از طریق فشار و محدود کردن و منتقل کردن بار فشار به دوش طبقه کارگر