

Γεωγραφίες

Αρ. 34 (2019)

Γεωγραφίες, Τεύχος 34, 2019



ΤΟ ΒΗΜΑ ΤΩΝ ΦΟΙΤΗΤΩΝ

-

ΤΟ ΒΗΜΑ ΤΩΝ ΦΟΙΤΗΤΩΝ

ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ, ΧΩΡΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΕΣ ΑΝΙΣΟΤΗΤΕΣ ΣΤΗΝ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΚΑΙ ΤΟΥ ΘΡΙΑΣΙΟΥ ΠΕΔΙΟΥ. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Αννα Σαρούκου

Η παρούσα εργασία ερευνά τους εργαζόμενους που δραστηριοποιούνται στη ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη του Πειραιά και του Θριάσιου, και συγκεκριμένα, εστιάζει στις ανισότητες με τις οποίες έρχονται αντιμέτωποι σε επίπεδα όπως το κοινωνικό, το χωρικό και το επαγγελματικό. Η μελέτη αφορά το έτος 2015, οπότε και έχουν εμπεδωθεί βαθιά οι συνέπειες της οικονομικής κρίσης που ήδη διένυε τον 6^ο-7^ο χρόνο της. Επιπροσθέτως, το 2015 αποτελεί έτος υλοποίησης προγράμματος επαγγελματικής κατάρτισης για περισσότερους από 2.500 εργαζόμενους, επαγγελματίες και απειλούμενους ανέργους της βιομηχανικής ζώνης του Πειραιά και του Θριάσιου.

Η εργασία, παρά το ότι εστίασε στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη, είχε ως ευρύτερη περιοχή μελέτης συνολικά την Αττική. Το αστικό μοντέλο Harris & Ullman χρησιμοποιήθηκε ως θεωρητικό πλαίσιο αστικής δομής, καθότι αρμόζει πολύ στη περιοχή μελέτης, αποτυπώνοντας με σχετική ακρίβεια τους πολλαπλούς πυρήνες οι οποίοι αναδύθηκαν σε αυτήν στο πέρασμα του χρόνου. Οι περιοχές κατοικίας των χαμηλών εισοδηματικών τάξεων (ευρισκόμενες στα Δυτικά προάστια), οι οποίες διαθέτουν και συγκροτήματα εργατικών κατοικιών (π.χ. Νίκαια -Παλιά Κοκκινιά-, Μέγαρο, Δραπετσώνα, Πέραμα κλπ.) είναι χωροθετημένες -επιβεβαιώνοντας το εν λόγω θεωρητικό μοντέλο- κοντά σε βαριές

βιομηχανίες και εγκαταστάσεις με υποβαθμισμένο περιβάλλον, αποτρέποντας τη βιώσιμη ανάπτυξη και την προοπτική εξέλιξης κλάδων και δραστηριοτήτων πέρα από τις ήδη υπάρχουσες, καθώς η εδραίωση των τελευταίων «επέβαλε» τη δική τους γεωγραφική και οικονομική κυριαρχία στο χώρο.

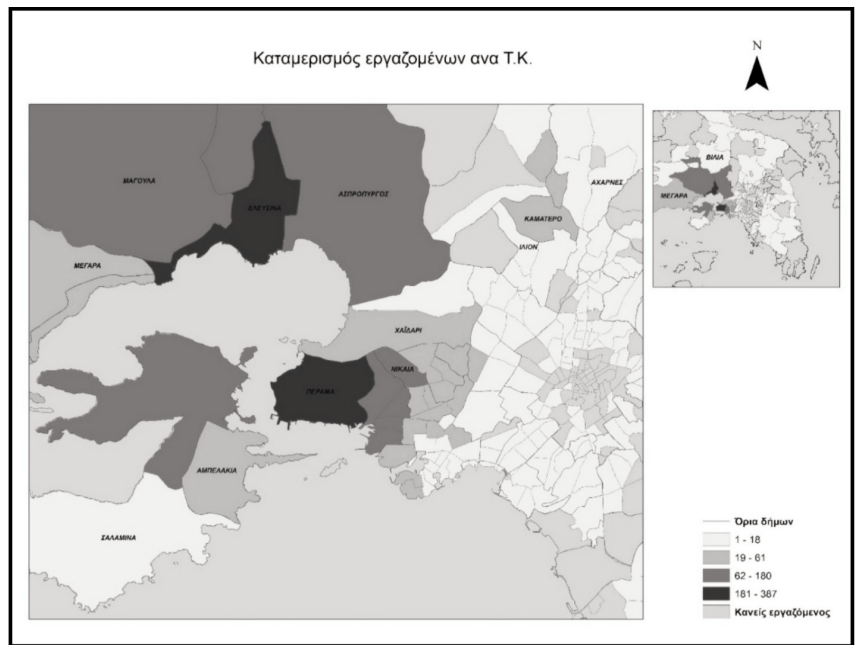
Τα ναυπηγεία είναι εργασιακές μονάδες που έχουν ως κεντρικό άξονα την (ανα)κατασκευή κάθε τύπου πλοίων και πλωτών μέσων. Διενεργούνται, δε, σε αυτά, διάφορες εργασίες σχετικές την νηολόγηση, όπως είναι η ναυπήγηση, η συντήρηση, η σχεδίαση και η κατασκευή πλοίων. Ακολουθώντας ένα θεωρητικό πλαίσιο επηρεασμένο από τον Γάλλο θεωρητικό Henri Lefebvre, θα μπορούσε να ειπωθεί ότι αποτελούν χώρους οι οποίοι στην ουσία είναι κατακερματισμένοι αλλά και ιεραρχημένοι, τόσο στη ρύθμιση όσο και στη λειτουργία και τη χωροθέτηση των εγκαταστάσεων. Όσον αφορά στο εργατικό δυναμικό, οι εργαζόμενοι οι οποίοι μεταποιούν τα υλικά όπως τα μέταλλα, τα ξύλα και διαφόρων ειδών αδρανή υλικά, εργάζονται σε κλάδους δευτερογενούς τομέα. Ωστόσο, η όλη διαχείριση της παραγωγικής διαδικασίας γίνεται μέσω κλάδων του τριτογενούς τομέα, όπως οι υπηρεσίες, διοίκηση κλπ. Συνολικά, ο κλάδος της Ναυπηγοεπισκευαστικής, ακολουθεί τα πρότυπα των Top-Down πρακτικών, οι οποίες παρουσιάζονται ως παράδειγμα

1. Πτυχιακή εργασία «Κοινωνικές, χωρικές και επαγγελματικές ανισότητες στην ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη του Πειραιά και του Θριάσιου πεδίου. Ανάλυση και ερμηνεία στη περίοδο της κρίσης», Οκτώβριος 2018. Επιβλέπων καθηγητής: Στέλιος Γκιάλης, Τμήμα Γεωγραφίας, Πανεπιστημίου Αιγαίου.

πρακτικής ηγεσίας σε συγκεκριμένες καινοτόμες επιχειρήσεις. Οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στις ναυπηγοεπισκευαστικές ζώνες της Ευρώπης αλλά και ευρύτερα, μπορούν να είναι είτε μικρές ιδιωτικές είτε και μεγάλες πολυεθνικές. Συνήθως έχουν την βάση τους σε μεγάλες βιομηχανικές χώρες, χωρίς αυτό όμως να είναι και απαραίτητο, καθώς τα τελευταία χρόνια παρατηρείται η μεταφορά των κεντρικών τμημάτων τους σε χώρες με χαμηλά ποσοστά φορολόγησης. Η εγκατάσταση αυτών έξω από την χώρα της έδρας των ναυπηγείων, φέρνει ορισμένα οφέλη στο εσωτερικό της χώρας εγκατάστασης, όπως για παράδειγμα τη δημιουργία θέσεων εργασίας, την μεταφορά και εισαγωγή σύγχρονης ή καινοτόμου γνώσης, αλλά και τεχνογνωσίας που απαιτείται για την διεκπεραίωση των εργασιακών καθηκόντων και υποχρεώσεων.

Τα ναυπηγεία δεν αποτελούν ασφαλή εργασιακά περιβάλλοντα, μιας και οι εργατές σε αυτά έρχονται σε επαφή με υλικά/εξοπλισμούς τα οποία αν και επικίνδυνα, είναι απαραίτητα για την εύρυθμη λειτουργία τους. Ως εκ τούτου, διάφοροι υποκλάδοι της ναυπηγικής εντάσσονται στα βαρέα και ανθυγιεινά επαγγέλματα, λόγω της έκθεσης των εργαζομένων τους σε διάφορες ουσίες και εξοπλισμούς οι οποίες μπορούν να προκαλέσουν σοβαρούς τραυματισμούς, προβλήματα υγείας, μέχρι και θάνατο.

Με βάση την ανάλυση των στοιχείων, οι κύριες περιοχές κατοικίας του εργατικού δυναμικού είναι οι περιοχές πλησίον της Ζώνης. Συγκεκριμένα σε περιοχές οι οποίες έχουν συγκεντρωμένες μεγάλες και ισχυρές ναυπηγικές επιχειρήσεις, όπως το Πέραμα και η Ελευσίνα (COSCO και Ναυπηγεία Ελευσίνας), η συγκέντρωση είναι μεγαλύτερη. Αρκετά πιο μικρή είναι η συγκέντρωση σε περιοχές εκτός της Ζώνης στα προάστια, και κυρίως σε περιοχές οι οποίες είναι

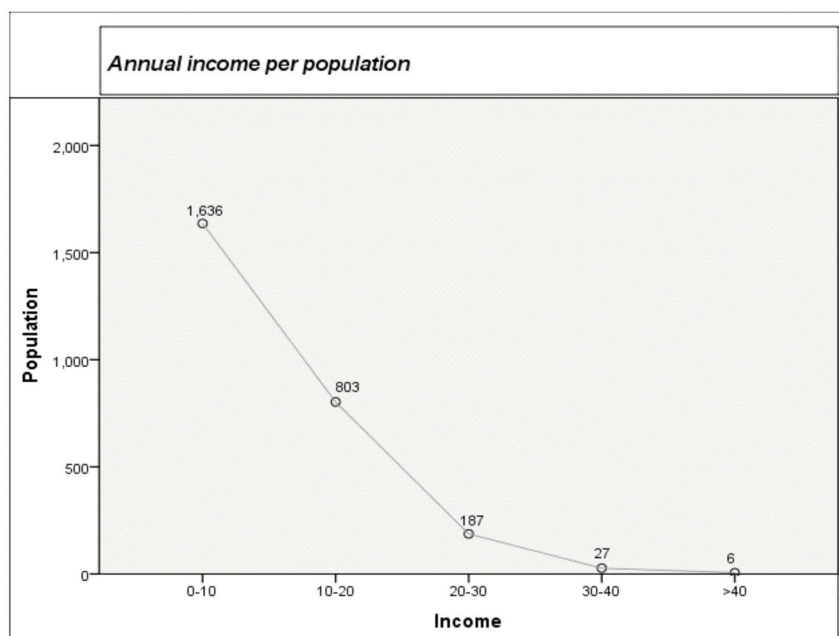


Χάρτης 1: Χάρτης κατανομής κατοικίας εργαζομένων στην Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη ανά Ταχυδρομικό Κώδικα, Αττική, 2015, Ιδία επεξεργασία

αρκετά απομακρυσμένες από τη Ζώνη, όπως η Παιανία, ο Ωρωπός και το Μαρκόπουλο. Αυτό είναι κάτι που σύμφωνα με τα μέχρι τώρα δεδομένα δεν αποτελεί έκπληξη, καθώς αποδεικνύεται η σχέση γειτνίασης εργασίας και κατοικίας. Πέραν των αντικειμενικών συνθηκών -κυρίως του μειωμένου χρόνου που απαιτείται για μετακινήσεις- που οδηγούν την πλειοψηφία του εργατικού δυναμικού στα ναυπηγεία να διαμένει κοντά στην περιοχή εργασίας του, επιπροσθέτως, οι εργαζόμενοι αναγκάζονται να μένουν εκεί λόγω της δύσκολης οικονομικής τους κατάστασης. Επιβεβαιώνεται ότι, η κατοικία ελκύει τους εργαζόμενους σε χώρους κοντά στη περιοχή εργασίας τους. Στη περίπτωση ωστόσο των αλλοδαπών εργαζομένων στη Ζώνη αυτή η συνθήκη δεν είναι απόλυτη, καθώς στις περιοχές κατοικίας τους συμπεριλαμβάνονται περιοχές του κέντρου, όπως τα Εξάρχεια, η Κυψέλη και τα Πατήσια.

Κατά κανόνα, οι εντοπισθείσες περιοχές κατοικίας στις οποίες διανέμουν οι εργαζόμενοι της Ζώνης είναι

περιοχές οι οποίες μαστίζονται από υψηλή ανεργία από την αρχή κιόλας της κρίσης (2008/2009). Απαντάται μια εικόνα εγκατάλειψης των μικρών ναυπηγικών εγκαταστάσεων, η οποία επεκτείνεται μάλιστα και στον οικιστικό ιστό. Ο ανθρώπινος παράγοντας δεν υπολογίζεται ιδιαίτερα, και η εκμετάλλευση του χώρου αυτού για δραστηριότητες που έχουν ως βάση το κέρδος έρχεται σε πρώτη προτεραιότητα. Πολλά από τα κτίρια στο βουνό του Περάματος είναι αυθαίρετα, ενώ όσοι δεν μπορούσαν να πληρώσουν τα έξοδα που απαιτούνται, αναγκάστηκαν να τα εγκαταλείψουν και να εγκατασταθούν σε κοντέινερ και τροχόσπιτα, τα οποία είναι εγκατεστημένα σε δύσβατες περιοχές, όπου μέσα μεταφοράς δεν έχουν πρόσβαση. Επιπροσθέτως, υπάρχει έντονη υποσυγκέντρωση σε ιατρικά και παραϊατρικά επαγγέλματα, κάτι που καταδεικνύει και την μειωμένη προσβασιμότητα σε δομές υγείας στην περιοχή, με το πιο κοντινό νοσοκομείο να είναι το Θριάσιο. Επιγραμματικά, η περιοχή της Ζώνης θα μπορούσε να είναι ένα



Διάγραμμα 1: Διάγραμμα κατανομής αριθμού εργαζομένων στη Ζώνη ανάλογα με το μέσο ετήσιο εισόδημα τους, 2015. Οι τιμές των αξόνων X & Y σε χιλιάδες. Ιδία επεξεργασία

είδος γκέτο συγκριτικά με το υπόλοιπο της Αττικής, λόγω του βιομηχανικού της χαρακτήρα και της σχετικής απομόνωσης της από το υπόλοιπο τη Αττικής.

Όσον αφορά τις ανισότητες στο εργατικό δυναμικό, ο λόγος αλλοδαπών και Ελλήνων εργαζομένων στη Ζώνη είναι περίπου 1/10. Η σχέση αριθμού γυναικών/ανδρών ανέρχεται περίπου σε 1/30. Γενικότερα τα επαγγέλματα αυτά λόγω της φύσης των δραστηριοτήτων τους, θεωρούνται κατ' εξοχήν ανδρικά, οπότε και η γυναικεία παρουσία είναι ελάχιστη, αν και έχει αποδειχθεί γενικότερα ότι οι γυναίκες μπορούν να διαχειριστούν επαγγέλματα ανδροκρατούμενα εξίσου καλά, όπως για παράδειγμα ως ηλεκτρολόγοι και διάφοροι τεχνικοί.

Όσον αφορά τον καταμερισμό του πληθυσμού με βάση την εισοδηματική κατάταξη, παρατηρείται ότι οι μεταβλητές πληθυσμός και εισόδημα είναι αντιστρόφως ανάλογες, μιας και όσο το ετήσιο εισόδημα αυξάνεται, τόσο ο εργαζόμενος πληθυσμός μειώνεται και

μάλιστα σε έντονο βαθμό, όσο προσεγγίζουμε μέσα υψηλά ετήσια εισοδήματα. Αυτό δείχνει ότι ο συγκεκριμένος κλάδος απασχόλησης (ναυπηγική), κατατάσσεται στα έντονα ιεραρχημένα μοντέλα στα οποία η μεγάλη μάζα των εργαζομένων λαμβάνει χαμηλές μέσες ετήσιες αποδοχές.

Φαίνεται επίσης να υπάρχει συσχέτιση και ανάμεσα στην ηλικία και το εισόδημα. Όπως στις περισσότερες περιπτώσεις έτσι και εδώ η μεγαλύτερη ηλικία συνεπάγεται περισσότερη εμπειρία και υψηλότερη ιεραρχικά θέση, οπότε και υψηλότερα εισοδήματα. Ωστόσο κάτι τέτοιο δεν φαίνεται να ισχύει για τους αλλοδαπούς, οι οποίοι δεν ανεβάζονται σε ανώτερες εισοδηματικές κλίμακες με το πέρασμα του χρόνου. Αναμφισβήτητα όμως και στις δύο περιπτώσεις, φαίνεται πως η ηλικιακή ομάδα αιχμής είναι 41-55. Στα παραπάνω όμως πρέπει να συνυπολογιστεί ότι αποτελεί ισχυρή πιθανότητα να δηλώνονται λιγότερα χρήματα από αυτά που λαμβάνει ο εργαζόμενος στην πραγματικότητα, αρά

το εισόδημα που δηλώνεται να είναι εικονικό και όχι πραγματικό.

Στην εισοδηματική κατανομή παρατηρείται λοιπόν έντονη ανισότητα, όχι μόνο ως προς το εισόδημα που παραλαμβάνουν οι Έλληνες έναντι των αλλοδαπών, αλλά και ως προς την δυνατότητά τους να μεταβούν σε υψηλότερες εισοδηματικές ομάδες. Δύσκολα κάποιος αλλοδαπός θα καταφέρει να πάρει πάνω από 10.000 ευρώ, σπανιότερο να πάρει πάνω από 20.000, και πρακτικά πολύ δύσκολο να ξεπεράσει τις 30.000 ευρώ ετησίως.

Ο αριθμός των ανειδίκευτων εργαζομένων είναι κατά πολύ μεγαλύτερος από αυτόν των ειδικευμένων, κάτι το οποίο αποτελεί ευκαιρία για τους εργοδότες να αποδίδουν χαμηλότερα μεροκάματα, μιας και αφού δεν υπάρχει πιστοποίηση, μπορεί να δικαιολογηθεί και ένα εξαιρετικά μειωμένο εισόδημα, το οποίο πολλές φορές δε συμβαδίζει με τις πραγματικές δυνατότητες και την εμπειρία του εργατικού δυναμικού. Από την εισοδηματική ομάδα των 20.000 ευρώ και άνω παρατηρείται ότι κανείς δεν απάντησε εάν υπάρχει βαθμός πιστοποίησης.

Οι εργαζόμενοι έρχονται αντιμέτωποι με απολύσεις και περικοπές στους μισθούς που οφείλονται κατά έναν βαθμό στην ιδιωτικοποίηση των μεγάλων ναυπηγείων. Όλα τα ναυπηγεία, και κυρίως τα μικρά, τα οποία λειτουργούσαν τόσα χρόνια ως δημόσιου συμφέροντος, λόγω της κρίσης, οδεύουν προς κλείσιμο. Η στροφή πλέον στα ιδιωτικά ναυπηγεία είναι φυσικό επακόλουθο, με αρνητικές μάλιστα επιπτώσεις για το δημόσιο οικονομικό συμφέρον. Η φύση της απασχόλησης στα ιδιωτικά ναυπηγεία αρχίζει και παίρνει πιο ευκαιριακό χαρακτήρα, με τη μόνιμη και πλήρη απασχόληση πλέον να αποτελεί εξαίρεση, ειδικά για τους νέους στο χώρο. Το ωράριο δεν είναι συνεχές παρά σπαστό, οι υπερωρίες δεν προσμετρώνται, και απαντώνται συμβάσεις διάρκειας

		Ετήσιο κατά κεφαλήν εισόδημα (σε χιλιάδες €)					
		>40	0-10	10-20	20-30	30-40	Άγνωστο
Ηλικία	<=25	0	19	2	3	0	0
	>55	1	445	154	36	2	5
	26-40	1	425	230	53	5	7
	41-55	4	706	392	92	20	5
	ΑΓΝΩΣΤΟ	0	41	25	3	0	42

Πίνακας 1: Πίνακας σχέσεως ετήσιου κατά κεφαλήν εισοδήματος και ηλικίας εργαζομένων στη Ζώνη ανάλογα με το μέσο ετήσιο εισόδημα του, 2015. Ιδία επεξεργασία.

μιας μέρας, με τις εταιρείες να μπορούν να προβούν σε απολύσεις χωρίς περιορισμούς και ανά πάσα στιγμή. Οι οποιοσδήποτε εξετάσεις γίνονται από ιατρούς της εταιρείας, που σημαίνει ότι τα αποτελέσματα των εξετάσεων των εργαζομένων πιθανόν να είναι ψευδή, χάριν συμφέροντος και διασφάλισης της απρόσκοπτης λειτουργίας των ναυπηγείων. Τέλος, οι εργαζόμενοι δεν μπορούν να εκφέρουν άποψη για τις απάνθρωπες συνθήκες που υφίστανται στα ναυπηγεία, μιας και υπογράφουν «όρκο σιωπής».

Η φύση του συνδικαλισμού υπό αυτές τις συνθήκες έρχεται σε βαθιά σύγκρουση με αυτή του καπιταλισμού, με την δεύτερη να απειλείται από τη πρώτη αλλά και αντίστροφα. Κατά συνέπεια, οι εργοδότες αναζητούν συνεχώς τρόπους ώστε να εξουδετερώσουν όσο το δυνατό αποτελεσματικότερα τη συνδικαλιστική δράση. Το εισόδημα αποτελεί ένα από τα ισχυρότερα εργαλεία καπιταλιστικού ελέγχου των εργαζομένων και ο βαθμός συνδικαλισμού είναι αντιστρόφως ανάλογος με το ετήσιο εισόδημα. Η άμεση παρεμπόδιση του συνδικαλισμού, και συγκεκριμένα ο φόβος των εργαζομένων να μη χάσουν το πόστο τους, οδηγεί σε μειωηφικά ποσοστά συμμετοχής σε σωματεία και συνδικαλιστικές οργανώσεις.

Ο χώρος παίζει καθοριστικότατο ρόλο στη διαμόρφωση της ταυτότητας των εργαζομένων, ανατροφοδοτώντας την ταυτότητα του ίδιου του χώρου.

Φαίνεται να καθορίζει και τη χωροθέτηση των περιοχών κατοικίας αλλά και των εγκαταστάσεων επιχειρήσεων που αφορούν συγκεκριμένες ειδικότητες, δημιουργώντας μια αναδυόμενη κοινωνικο-ταξική και επαγγελματική γεωγραφία. Άλλωστε, σύμφωνα με τον Engels, «η εργατική τάξη τοποθετείται σε περιοχές ώστε να αποκρύβεται από τα ευαίσθητα μάτια των αστών», διαβρώνοντας έτσι τη πραγματική διάσταση του προβλήματος στον «έξω κόσμο» και καθιστώντας τον γεωγραφικό χώρο ως συνθήκη αλλά και ανασταλτικό παράγοντα για την ανάπτυξη ταξικής συνείδησης και κατ' επέκταση ταξικής πάλης.

Αν και η ναυπηγική δραστηριότητα λόγω του μεγέθους και των αριθμών των δραστηριοτήτων της μπορεί να είναι ένα ισχυρός κλάδος, το σκηνικό μες στη κρίση είναι διαφορετικό, με μείωση των εγχώριων εγκαταστάσεων. Λόγω των επενδύσεων σε μεμονωμένες υπο-περιοχές της ζώνης (π.χ. επενδύσεις COSCO), η αλλαγή του τύπου της εγχώριας ναυπηγικής βιομηχανίας από ανταγωνιστική σε μονοπωλιακή είναι ένα εξαιρετικά πιθανά στα επόμενα χρόνια.

Ενδεικτική βιβλιογραφία

Barlas B., Izci F., Individual and workplace factors related to fatal occupational accidents among shipyards workers in Turkey, Safety

Science, Vol. 101, January 2018, p. 173-179

Ferris B. Heimann H., Shipyard Health Problems, Environmental Research, 1976, Vol. 11, Issue 2, 140-15

Saari J., Nasanen M., The effect of positive feedback on industrial house-keeping and accidents; A long-term study at a shipyard, International Journal of Industrial Ergonomics, Vol 4, Issue 3, Nov 1989, p 201-211

Stevenson D. Πόλεις και αστικοί πολιτισμοί, 2003, University Press UK Limited, p. 39,40,42,45,71

Βλάχος, Γ.Π. (1996). Προβλήματα και προοπτικές της ελληνικής Ναυπηγικής και επισκευαστικής βιομηχανίας. Αθήνα : Σταμούλης

Γκιάλης Σ., Herod A. (2015) Γεωγραφία της Εργασίας. Εργατική δράση, ευέλικτη απασχόληση και χωρικές ανισότητες, ΣΕΑΒ,

Κουρλιούρος Η. (2011) Διαδρομές στις θεωρίες του χώρου. Οικονομική γεωγραφία της παραγωγικής αναδιάρθρωσης και της άνισης ανάπτυξης, Προπομπός p.249,250

Σπυριδάκης Μ. (2016), Χώρος και άτυπη εργασία. Η εθνογραφική εμπειρία της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας, Γεωγραφίες, Τεύχος 28, p.24-34