

# Χάρος αειχώρος

**ΚΕΙΜΕΝΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

ΤΕΥΧΟΣ 12 | ΕΤΟΣ 2009  
ISSUE | YEAR



**ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ** - Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας  
*Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας  
και Περιφερειακής Ανάπτυξης*

ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΗΣ  
ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΝΤΕΛΗΣ  
ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ ΑΣΠΑ  
ΔΕΦΝΕΡ ΑΛΕΞΗΣ  
ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΥ ΟΛΓΑ  
ΨΥΧΑΡΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ  
ΣΤΑΘΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

**ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΣΥΝΤΑΞΗΣ**

Αραβαντινός Αθανάσιος	- ΕΜΠ
Ανδρικόπουλος Ανδρέας	- Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Βασενχόβεν Λουδοβίκος	- ΕΜΠ
Γιαννακούρου Τζίνα	- Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Γιαννιάς Δημήτρης	- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Δελλαδέτσιμας Παύλος	- Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
Δεμαθάς Ζαχαρίας	- Πάντειο Πανεπιστήμιο
Ιωαννίδης Γιάννης	- Tufts University, USA
Καλογήρου Νίκος	- ΑΠΘ
Καρύδης Δημήτρης	- ΕΜΠ
Κοσμόπουλος Πάνος	- ΔΠΘ
Κουκλέλη Ελένη	- University of California, USA
Λαμπριανίδης Λόης	- Πανεπιστήμιο Μακεδονίας
Λουκάκης Παύλος	- Πάντειο Πανεπιστήμιο
Λουρή Ελένη	- Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Μαλούτας Θωμάς	- Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
Μαντουβάλου Μαρία	- ΕΜΠ
Μελαχροινός Κώστας	- Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Μοδινός Μιχάλης	- Εθν. Κέντρο Περιβ. και Αειψ. Ανάπτυξης (ΕΚΠΑΑ)
Μπριασούλη Ελένη	- Πανεπιστήμιο Αιγαίου
Παπαθεοδώρου Ανδρέας	- Πανεπιστήμιο Αιγαίου
Πρεβελάκης Γεώργιος-Στυλ.	- Universite de Paris I, France
Φωτόπουλος Γιώργος	- Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου
Χαστάογλου Βίλμα	- ΑΠΘ

---

Διεύθυνση:  
Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας  
Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας  
και Περιφερειακής Ανάπτυξης  
Περιοδικό ΑΕΙΧΩΡΟΣ  
Πεδίον Άρεως, 383 34 ΒΟΛΟΣ  
<http://www.aeihoros.gr> e-mail: [aeihoros@prd.uth.gr](mailto:aeihoros@prd.uth.gr)  
τηλ.: 24210 – 74456 fax: 24210 – 74388



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

Επιστημονικό Περιοδικό

---

αειχώρος

## Ανακοίνωση

Από το παρόν τεύχος αλλάζει η αρίθμηση του περιοδικού αειχώρος. Καταργείται η αναφορά σε τόμο και τεύχος τόμου, και καθιερώνεται η αναφορά σε αύξοντα αριθμό τεύχους (από την αρχή της έκδοσης του περιοδικού).

---

Επιμέλεια έκδοσης: Άννα Σαμαρίνα — Παναγιώτης Πανταζής

Λαγού: Παναγιώτης Πανταζής

Σχεδιασμός εξωφύλλου: Γιώργος Παρασκευάς — Παναγιώτης Πανταζής

Εκτύπωση: Ευαγγελία Ξουράφα

Κεντρική διάθεση: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

<b>Εμμανουήλ Δ., Γκόρτσος Κ., Καμούτση Π.</b>	<b>4</b>
Επεκτάσεις σχεδίου, πολεοδομική χωρτικότητα και βαθμός οικιστικού κορεσμού στην Αθήνα, 1984-2004	
<b>Τοπάλογλου Λ., Πετράκος Γ.</b>	<b>34</b>
Αναζητώντας τις παραμέτρους ενός θεωρητικού υποδείγματος για την οικονομική γεωγραφία των συνόρων	
<b>Καλλιώρας Δ., Τοπάλογλου Λ., Βενιέρης Σ.</b>	<b>56</b>
Ανιχνεύοντας τους προσδιοριστικούς παράγοντες της οικονομικής διασυστοιακής αλληλεπίδρασης στην Ευρωπαϊκή Ένωση	
<b>Νικολαΐδης Μ.Ν., Χριστοπούλου Ο., Καρασάββογλου Α.Γ., Μανδήλας Α., Μαδυτινός Δ.</b>	<b>82</b>
Εκτίμηση της αποτελεσματικότητας του συστήματος αξιολόγησης των επενδύσεων στην Ελλάδα: Η περίπτωση των αναπτυξιακών κινήτρων στην Περιφέρεια της Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης	
<b>Καίσαρη Β.</b>	<b>112</b>
Η τέλεση του χώρου μέσω της θεατρικότητας και του παιχνιδιού: Διαβατήριο στην ταυτότητα και την ετερότητα	
<b>ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ</b>	
<b>Τσέκερης Θ., Τσούμα Α.</b>	<b>130</b>
Περιβαλλοντικές και ενεργειακές επιπτώσεις των μεταφορών: Διεθνής και εγχώρια εμπειρία και πολιτικές διαχειρίσις	
<b>ΚΡΙΤΙΚΕΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ</b>	
<b>Πετράκος Γ., Τοπάλογλου Λ.</b>	<b>144</b>
Λόης Λαμπριανίδης (Επιμέλεια) (2008) <i>The Moving Frontier: The Changing Geography of Production in Labour-Intensive Industries</i>	
<b>ΑΠΟΨΕΙΣ</b>	<b>158</b>
Συνέντευξη με τον <b>Greg Ashworth</b>	<b>160</b>

## **Αναζητώντας τις παραμέτρους ενός θεωρητικού υποδείγματος για την οικονομική γεωγραφία των συνόρων**

**Λευτέρης Τοπάλογλου**

Εντεταλμένος διδασκαλίας (407/80), Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας  
Επιστημονικός Συνεργάτης, ΤΕΙ Δυτικής Μακεδονίας

**Γιώργος Πετράκος**

Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

### **Περίληψη**

Μέσα από το παρόν άρθρο επιχειρείται η διερεύνηση των βασικών παραμέτρων για τη διατύπωση ενός θεωρητικού μοντέλου που αναφέρεται στην οικονομική γεωγραφία των συνόρων. Στο πλαίσιο αυτό εξετάζονται οι επιπτώσεις της οικονομικής ολοκλήρωσης στο συνοριακό χώρο. Ειδικότερα, διερευνάται με ποιο τρόπο και σε ποιο βαθμό η εγκατάσταση των επιχειρήσεων επηρεάζεται από το μεταφορικό κόστος, το μέγεθος αγοράς, το αστικό σύστημα και τα "μη οικονομικά εμπόδια". Επιπλέον, από τη σκοπιά της αγοράς εργασίας, το κρίσιμο ερώτημα έχει να κάνει με τις συνέπειες των μεταναστευτικών ροών στην οικονομία του συνοριακού χώρου. Η διερεύνηση των απαντήσεων στα παραπάνω ερωτήματα αποτελεί μια χρήσιμη συνεισφορά στην καλύτερη κατανόηση των δυναμικών που ελευθερώνονται στο χώρο και στην οικονομία λόγω της κατάργησης των συνοριακών εμποδίων.

### **Λέξεις κλειδιά**

Σύνορα, ολοκλήρωση, οικονομική γεωγραφία, θεωρητικό υπόδειγμα.

### **Tracing the parameters of a theoretical model on Economic Geography of Borders**

The present article attempts to probe into the basic parameters in forming a theoretical model which is associated with the economic geography of borders. Within

*this framework, the impacts of economic integration on border space are being scrutinized. More specifically what is examined, is the extent and the way in which the location of firms is affected by transport costs, market size, urban system and "non-economic obstacles". A crucial question arising from the labour market perspective, deals with the implications of migration flows in the border space economy. Analyzing the answers to the above questions constitutes a valuable contribution in providing a further understanding of the dynamics released on space and economy due to the abolition of border obstacles.*

### **Keywords**

*Borders, integration, economic geography, theoretical model.*

## **1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Η επίδραση της ολοκλήρωσης στο συνοριακό χώρο, έχει απασχολήσει ως ζήτημα τη βιβλιογραφία τα τελευταία χρόνια. Αν και τα συμπεράσματα ως προς το βαθμό επίδρασης των συνόρων ποικίλουν, σχεδόν όλες οι μελέτες καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι η διασυνοριακή οικονομική αλληλεπίδραση μεταξύ δύο χωρών θα ήταν πολύ πιο έντονη εάν δεν υπήρχαν τα σύνορα (McCallum, 1995· Helliwell, 1998· Bröcker, 1998· Wei, 1996). Κατά συνέπεια, τα σύνορα λειτουργούν ως εμπόδια στη διακίνηση ανθρώπων, αγαθών, υπηρεσιών, κεφαλαίου αλλά και ιδεών, πληροφοριών και δραστηριοτήτων (Kamann, 1993· Ratti, 1993· Suarez-Villa, 1992· Clark, 1994). Αν και προσλαμβάνουμε μια σχετικά καθαρή εικόνα μέσα από τη βιβλιογραφία σχετικά με τη χωρική κατανομή των δραστηριοτήτων όταν τα σύνορα είναι κλειστά, εντούτοις η εικόνα αυτή γίνεται λιγότερο ευκρινής στην περίπτωση που τα εμπόδια στα σύνορα εξαλείφονται.

Στο παρόν άρθρο επιχειρείται η διερεύνηση των βασικών παραμέτρων για τη διατύπωση ενός θεωρητικού υποδείγματος που αναφέρεται στην οικονομική γεωγραφία των συνόρων. Στο πλαίσιο αυτό, εξετάζονται οι επιπτώσεις της οικονομικής ολοκλήρωσης στο συνοριακό χώρο. Στην ανάλυση που ακολουθεί, η οικονομική ολοκλήρωση σύμφωνα με τον Balassa (1961), ορίζεται ως μια διαδικασία εξάλειψης των εμποδίων μεταξύ οικονομικών μονάδων που ανήκουν σε διαφορετικά εθνικά κράτη. Η διαδικασία αυτή περιλαμβάνει πέντε στάδια:

- i. Το Ελεύθερο Εμπόριο,
- ii. την Τελωνειακή Ένωση
- iii. την Κοινή Αγορά,
- iv. την Οικονομική Ένωση και
- v. την πλήρη Οικονομική Ολοκλήρωση.

Στο πλαίσιο αυτό η οικονομική ολοκλήρωση εξετάζεται ως μια δυναμική έννοια που αναφέρεται στη σταδιακή κατάργηση των εθνικών συνοριακών φραγμών μεταξύ δύο ή περισσότερων χωρών και την ελεύθερη διακίνηση καταναλωτών, αγαθών, υπηρεσιών και συντελεστών της παραγωγής.

Στο παραπάνω πλαίσιο, διερευνάται με ποιο τρόπο και σε ποιο βαθμό η εγκατάσταση των επιχειρήσεων επηρεάζεται από το μεταφορικό κόστος, το μέγεθος αγοράς, το αστικό σύστημα και τα μη οικονομικά εμπόδια. Επιπλέον, από τη σκοπιά της αγοράς εργασίας, το κρίσιμο ερώτημα έχει να κάνει με τις συνέπειες των μεταναστευτικών ροών στην οικονομία του συνοριακού χώρου. Η απάντηση στα παραπάνω ερωτήματα αποτελεί μια χρήσιμη συνεισφορά στην καλύτερη κατανόηση των δυναμικών που ελευθερώνονται στο χώρο και στην οικονομία λόγω της κατάργησης των συνοριακών εμποδίων.

Η διάρθρωση του άρθρου έχει ως εξής: Στο επόμενο κεφάλαιο ακολουθεί μια επισκόπηση της βιβλιογραφίας. Το τρίτο κεφάλαιο αναφέρεται στις βασικές παραμέτρους ενός θεωρητικού υποδείγματος της οικονομικής γεωγραφίας των συνόρων. Στο τελευταίο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα συμπεράσματα.

## 2. ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ

Στο πλαίσιο της συζήτησης περί ελεύθερου ή προστατευτικού εμπορίου τα σύνορα έχουν συνδεθεί με την επιβολή δασμών, ποσοστώσεων ή άλλων περιορισμών (Balassa, 1961· Di Tella, 1982) Μέσα από την οπτική της παραδοσιακής θεωρίας χωροθέτησης, οι φραγμοί στα σύνορα αποτελούν αιτία αύξησης του κόστους του διεθνούς εμπορίου και διαστρέβλωσης της αγοράς. Επιπλέον, η παρεμβολή του συνόρου ενδεχόμενα να δυσκολεύει σε επιχειρήσεις την πρόσβαση σε πρώτες ύλες που μπορεί να βρίσκονται πίσω από τη συνοριακή γραμμή και τη δυνατότητά τους κατά συνέπεια να συμπιέσουν το παραγωγικό τους κόστος. Στην περίπτωση μάλιστα συνοριακών εξαγωγικών επιχειρήσεων, τα εμπόδια στα σύνορα περιορίζουν το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που έχουν οι επιχειρήσεις αυτές να διαθέτουν τα προϊόντα τους σε χαμηλότερες τιμές στο διασυνοριακό χώρο, λόγω χωρικής εγγύτητας.

Δεδομένου ότι η αύξηση της απόστασης συνοδεύεται με μείωση της έντασης του εμπορίου, μπορούμε να υποθέσουμε ότι τα συνοριακά εμπόδια λειτουργούν ως παράγοντες που αυξάνουν την απόσταση (Rauch, 1991· Kinoshita και Campos, 2003· Johnston κ.ά., 1994). Η υπόθεση αυτή επιβεβαιώνεται από πολλές εμπειρικές έρευνες με πιο χαρακτηριστική την εργασία του Bröcker (1984), ο οποίος επιχειρήσε να εκτιμήσει τις επιπτώσεις της ύπαρξης εθνικών συνόρων στο διεθνές εμπόριο, κατασκευάζοντας ένα μοντέλο βαρύτητας (gravity model). Στην ανάλυσή του χρησιμοποίησε δύο παραμέτρους που εμποδίζουν το διεθνές εμπόριο: το κόστος κάλυψης μιας γεωγραφικής απόστασης και το κόστος



διάσχισης των συνόρων. Τα αποτελέσματα του μοντέλου έδειξαν ότι το κόστος διάσχισης των συνόρων στις χώρες της Δυτικής Ευρώπης ισούται με το κόστος κάλυψης 375 χιλιομέτρων, επιφέροντας μια μείωση του όγκου του διεθνούς εμπορίου στο ένα έκτο (1/6). Ερμηνεύοντας την προσέγγιση του Bröcker, θα μπορούσαμε να πούμε ότι δύο συνοριακές περιφέρειες παρά το γεγονός ότι είναι όμορες είναι σαν να απέχουν μεταξύ τους 375 χλμ. λόγω της παρεμβολής των συνόρων! Επιπλέον υπολογίστηκε στην ίδια μελέτη ότι η ροή αγαθών μεταξύ πόλεων ομοειδούς μεγέθους από τις δύο πλευρές των συνόρων είναι 75% χαμηλότερη σε σχέση τις αντίστοιχες ροές στο εσωτερικό της κάθε χώρας.

Ο Giersch (1940) από πολύ νωρίς, ανέλυσε τις επιπτώσεις της ύπαρξης των συνόρων στην εγκατάσταση των επιχειρήσεων. Υποστήριξε ειδικότερα, ότι η μείωση του μεταφορικού κόστους και οι εσωτερικές οικονομίες κλίμακας στην παραγωγή, ωθούν τις επιχειρήσεις να εγκατασταθούν στο κέντρο και όχι κοντά στα σύνορα, καθώς έχουν τη δυνατότητα λόγω κεντρικότητας να ελέγχουν μεγαλύτερη αγορά. Τόνισε μάλιστα ότι όσο πιο μεγάλη είναι μια αγορά, τόσο πιο μικρές είναι οι πιθανότητες μια επιχείρηση να εγκατασταθεί κοντά στα σύνορα. Στην ίδια λογική ο Lösch (1944/1954), βλέπει τα σύνορα ως μια έρημο στην οποία ένα προϊόν ή ένα αγαθό μπορεί να αποκτηθεί μόνο αν διανύσει κανείς μια απόσταση. Στην σφαίρα της πραγματικότητας ωστόσο, δύσκολα μπορεί να ισχυριστεί κανείς ότι όλες οι συνοριακές περιφέρειες είναι εν γένει περιοχές χαμηλών ευκαιριών και ισχνής οικονομικής ανάπτυξης. Στον οικονομικό πυρήνα της Ευρώπης για παράδειγμα, υπάρχουν συνοριακές περιφέρειες που ποτέ δεν αισθάνθηκαν αποκομμένες ή απομονωμένες ακόμη και πριν από την ευρωπαϊκή ενοποίηση, όπως οι περιφέρειες στα σύνορα της Γαλλίας-Βελγίου, Γερμανίας-Αυστρίας, Ολλανδίας-Γερμανίας κ.ά.

Η εξάλειψη των συνοριακών φραγμών προκαλεί μείωση του διασυνοριακού μεταφορικού κόστους και αύξηση της προσβασιμότητας και στις δύο πλευρές των συνόρων. Σύμφωνα με τους Brülhart κ.ά., (2004), οι εγχώριες επιχειρήσεις της μιας πλευράς, έχουν αυξημένο κίνητρο να εγκατασταθούν κοντά στα σύνορα για να βρίσκονται κοντά στους καταναλωτές της γειτονικής αγοράς ή κοντά στις πρώτες ύλες εξοικονομώντας κατά συνέπεια μεταφορικές δαπάνες. Κατά συνέπεια, οι κεντρομόλες δυναμικές που σχετίζονται με την εγχώρια αγοραστική δύναμη αποδυναμώνονται, λόγω της αυξανόμενης καταναλωτικής ζήτησης από τη γειτονική χώρα. Στη βιβλιογραφία εντοπίζονται αρκετές μελέτες που επιβεβαιώνουν εμπειρικά τον τελευταίο ισχυρισμό, ειδικότερα για την περίπτωση των συνόρων ΗΠΑ-Μεξικού (Hanson, 1996, 1998). Συγκεκριμένα, διαπιστώθηκε ότι όσο υπήρχαν σημαντικοί εμπορικοί φραγμοί, οι μεξικανικές επιχειρήσεις ήταν συγκεντρωμένες κυρίως γύρω από την πρωτεύουσα. Όταν όμως τα εμπορικά εμπόδια μειώθηκαν λόγω της NAFTA, διαπιστώθηκε σημαντικός βαθμός μεταγκατάστασης επιχειρήσεων στα σύνορα, προσβλέποντας στη μεγάλη αμερικάνικη αγορά. Η μετακίνηση αυτή οδήγησε σε σύγκλιση των μισθών σε περιφερειακό επίπεδο εντός Μεξικού.

Οι παραπάνω διεργασίες φαίνεται ότι αυξάνουν την ελκυστικότητα των συνοριακών περιφερειών. Ταυτόχρονα όμως, οι επιχειρήσεις κοντά στα σύνορα είναι εκτεθειμένες στον ανταγωνισμό από τις επιχειρήσεις της απέναντι πλευράς στην περίπτωση που το κόστος παραγωγής είναι εκεί χαμηλότερο. Το γεγονός αυτό ωθεί τις επιχειρήσεις ή να μετακινηθούν στο εσωτερικό της χώρας μακριά από τον ανταγωνισμό, ή να μετεγκατασταθούν στην άλλη πλευρά της γειτονικής χώρας (Petraκος και Topaloglou, 2008).

Από αυτή τη σκοπιά, η ολοκλήρωση προκαλεί ταυτόχρονα τόσο κεντρομόλες, όσο και φυγόκεντρες δυναμικές στα σύνορα, εγείροντας το ερώτημα για το σημείο στο οποίο ισορροπούν οι δύο τάσεις. Οι Brülhart κ.ά., (2004), μέσα από την ανάλυση ενός σχετικού μοντέλου, υποστηρίζουν ότι η ελκυστικότητα των συνοριακών περιοχών θα υπερκεράσει τελικά τα αρνητικά αποτελέσματα από τον έντονο ανταγωνισμό, λόγω βελτίωσης της προσβασιμότητας.

Ο Krugman (1991), υποστηρίζει ότι η κατάργηση των εμποδίων στο εμπόριο, μειώνει το μεταφορικό κόστος και ωθεί τις επιχειρήσεις να εγκατασταθούν στα μεγάλα αστικά κέντρα, όπου ήδη υπάρχουν μεγάλες αγορές και ισχυρές οικονομίες συγκέντρωσης. Μέσα από αυτή τη θεώρηση που εντοπίζεται στη βιβλιογραφία ως "επίδραση της εγχώριας αγοράς" (Home market effect) τα εθνικά σύνορα δεν είναι τίποτε άλλο παρά δασμολογικοί φραγμοί, η κατάργηση των οποίων θα αυξήσει το διεθνές εμπόριο και την εξειδίκευση της παραγωγής. Η μεγάλη λοιπόν αγορά που είναι το κέντρο (core), ελκύει επιχειρήσεις και εργαζόμενους από μικρότερες περιφέρειες (periphery), αυξάνοντας ακόμη περισσότερο την εγκατάσταση σε μεγάλες αγορές. Η συσσωρευτική αυτή διαδικασία αναπτύσσεται μέσα από δύο κυρίως μηχανισμούς. Ο πρώτος βασίζεται στην κινητικότητα της εργασίας και στη συνεπαγόμενη ζήτηση αγαθών (Krugman, 1991· Krugman και Venables, 1995) και ο δεύτερος στηρίζεται στις αμφίδρομες διασυνδέσεις (backward/forward linkages) ανάμεσα στις ίδιες τις επιχειρήσεις, οι οποίες δημιουργούν με την συνύπαρξή τους στην ίδια περιοχή, ευνοϊκές κοστολογικές συνθήκες μεταφοράς, υποδομών, ενδιάμεσων προϊόντων, έρευνας και καινοτομίας, (Krugman και Venables, 1995· Venables, 1996).

Αναλυτικότερα, θέτοντας ο Krugman (1991) τον παράγοντα της απόστασης και του συνεπαγόμενου μεταφορικού κόστους στο επίκεντρο της ανάλυσής του, εξέτασε μέσα από ένα υπόδειγμα γενικής ισορροπίας τις δυναμικές που αναπτύσσονται στο χώρο, έχοντας κάνει τις υποθέσεις για μια αγορά που έχει ατελή ανταγωνισμό, διαφοροποιημένα προϊόντα, αύξουσες αποδόσεις κλίμακας στην παραγωγή, κινητικότητα των συντελεστών της παραγωγής και μη μηδενικό κόστος μεταφοράς. Το συμπέρασμα της ανάλυσης ήταν ότι το κόστος μεταφοράς είναι αυτό που παίζει ένα ρυθμιστικό ρόλο στην κατανομή των δραστηριοτήτων στο χώρο. Κατά συνέπεια, όταν το κόστος μεταφοράς είναι υψηλό, είτε λόγω της απόστασης, είτε λόγω των συνοριακών εμποδίων που ουσιαστικά αυξάνουν την απόσταση, οι επιχειρήσεις στην μια πλευρά των συνόρων λειτουργούν ως μονοπώλια στις επιμέρους

περιφερειακές αγορές. Αντίθετα, όταν το κόστος μεταφοράς μειώνεται, είτε λόγω τεχνολογικών εξελίξεων, είτε λόγω κατάργησης των εμποδίων στα σύνορα (που επιφέρει μείωση της απόστασης), οι επιχειρήσεις τείνουν να συγκεντρώνονται στις μεγαλύτερες αγορές, όπου απολαμβάνουν οικονομίες συγκέντρωσης στην παραγωγή, δίχως να κινδυνεύουν να χάσουν τις πλέον απομακρυσμένες αγορές.

Η κατάργηση των συνοριακών εμποδίων, αλλάζει τη σχετική γεωγραφική θέση μιας συνοριακής περιφέρειας μέσα σε μια ολοκληρωμένη αγορά, με αποτέλεσμα να επηρεάζονται οι συνθήκες εγκατάστασης όχι μόνο των επιχειρήσεων αλλά και των εργαζομένων. Η ολοκλήρωση ασκεί επίδραση στην περιφερειακή αγορά εργασίας μέσω τριών μηχανισμών, που είναι το εμπόριο, η μετανάστευση και οι άμεσες ξένες επενδύσεις (Boeri και Brücker, 2000). Σύμφωνα με τα νεοκλασικά μοντέλα ανάλυσης, η διαφοροποίηση στις αμοιβές και στο ύψος της ανεργίας μεταξύ δύο περιφερειών αποτελούν τις κινητήριες δυνάμεις της κινητικότητας της εργασίας. Ο μηχανισμός αυτός εξισορρόπησης, μετακινεί ουσιαστικά το συντελεστή εργασία στην περιφέρεια όπου αμείβεται υψηλότερα.

Η υπόθεση αυτή αποτυπώνεται στην παρακάτω απλή εξίσωση:

$$\text{\textit{Διαπεριφερειακή μεταναστευτική ισορροπία: } } W_A = W_B \quad (1)$$

όπου:

$W_A$  οι μισθολογικές ανισότητες της περιφέρειας Α,

$W_B$  οι μισθολογικές ανισότητες της περιφέρειας Β

Η παραπάνω διαδικασία, έχει ως αποτέλεσμα το ύψος των αμοιβών και στις δύο περιφέρειες να τείνει να εξισωθεί. Εντωμεταξύ, όταν το συνοριακό εμπόδιο που χωρίζει δύο περιφέρειες εξαλειφθεί, η μετακίνηση φθηνής εργασίας στις ανεπτυγμένες περιοχές, συμπιέζει τους μισθούς και το παραγωγικό κόστος αντίστοιχα προστατεύοντας ως ένα βαθμό τις περιοχές αυτές από τον ανταγωνισμό των γειτονικών οικονομιών χαμηλού παραγωγικού κόστους.

Πρέπει ωστόσο να σημειωθεί ότι οι οικονομικές ανταλλαγές ανάμεσα σε δύο συνοριακές περιφέρειες, δεν είναι μόνο ζήτημα φιλελευθεροποίησης στο θεσμικό πλαίσιο. Παράγοντες μη οικονομικού χαρακτήρα όπως οι διαφορές στη γλώσσα, στην κουλτούρα, στις επιχειρηματικές πρακτικές, στα νομικά συστήματα, και στις αντιλήψεις, μπορούν ν' αποδειχθούν καθοριστικοί παράγοντες οικονομικής αλληλεπίδρασης ακόμη και σ' ένα κόσμο χωρίς δασμούς ή άλλες εμπορικές επιβαρύνσεις (Galasinska και Galasinski, 2003· Meinhof κ.ά., 2003). Ακόμη και ανάμεσα στα ιδρυτικά μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης που έχουν πετύχει υψηλό βαθμό ολοκλήρωσης τα εμπορικά εμπόδια στα σύνορα παραμένουν σημαντικά (Helliwell, 1998· Bröcker, 1998). Άρα η κατάργηση των εμπορικών φραγμών δεν επιφέρει αυτόματα ανάπτυξη του διασυνοριακού εμπορίου. Τα μοντέλα ανάλυσης κατά συνέπεια των επιπτώσεων της ολοκλήρωσης στα σύνορα, δε μπορούν να αγνοούν τους μη οικονομικούς φραγμούς στα σύνορα όπως είναι οι πολιτισμικές, ιστορικές ή κοινωνικές

διαφορές (Topaloglou κ.ά., 2005). Με άλλα λόγια ακόμη και αν τα εμπόδια εξαλειφθούν ολοκληρωτικά, η διασυνοριακή οικονομική αλληλεπίδραση θα είναι μικρότερη σε σχέση με την οικονομική αλληλεπίδραση στο εσωτερικό των χωρών λόγω της "παρείσφρησης" διαφόρων "εθνικών παραγόντων" (Brenton και Vancauteren 2001).

### 3. ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Στο τμήμα του κεφαλαίου που ακολουθεί, επιχειρείται η διερεύνηση των βασικών παραμέτρων για τη διατύπωση ενός θεωρητικού υποδείγματος, που αναφέρεται στις χωρικές δυναμικές και στην οικονομική γεωγραφία των συνοριακών περιφερειών, πριν και μετά το άνοιγμα των συνόρων. Οι μεταβλητές που λαμβάνονται υπόψη για την ανάπτυξη του θεωρητικού υποδείγματος είναι το αστικό σύστημα που σε μεγάλο βαθμό εκφράζει το μέγεθος αγοράς, το παραγωγικό και μεταφορικό κόστος, τα οικονομικά εμπόδια στα σύνορα, τα "μη οικονομικά εμπόδια" (non tariff barriers), το κριτήριο έντασης (π.χ. κλάδος έντασης εργασίας) και η μετανάστευση.

#### 3.1. Σύνορα, οικονομική ολοκλήρωση και παραγωγικό κόστος

Στο πρώτο στάδιο της ανάπτυξης του θεωρητικού μας υποδείγματος, το οποίο παρουσιάζεται στο Σχήμα 1, υποθέτουμε ότι έχουμε δύο γειτονικές χώρες, που η μία βρίσκεται στη Δύση και η άλλη στην Ανατολή. Η κάθε χώρα έχει από δύο παραγωγούς του ίδιου προϊόντος, με τον έναν παραγωγό ( $B_W$  και  $B_E$ ) να είναι εγκατεστημένος κοντά στα σύνορα και τον άλλον στην ενδοχώρα ( $M_W$  και  $M_E$ ).

Το υπόδειγμά μας είναι σταθερών οικονομιών κλίμακας, γεγονός που σημαίνει ότι μια ταυτόχρονη αύξηση της εργασίας και του κεφαλαίου κατά 1% οδηγεί σε μια ισόποση αύξηση του προϊόντος κατά 1%, με αποτέλεσμα το κόστος ανά μονάδα προϊόντος να παραμένει σταθερό. Αυτό σημαίνει ότι δεν έχει σημασία εάν το προϊόν παράγεται από μία ή πολλές επιχειρήσεις. Υποθέτουμε επίσης ότι όλοι οι παραγωγοί προμηθεύουν το προϊόν τους στην αγορά με το ίδιο περιθώριο κέρδους. Μια άλλη υπόθεση είναι ότι στο βαθμό που τα σύνορα ανοίγουν, η κινητικότητα της εργασίας είναι απρόσκοπτη, με το εργατικό δυναμικό να μετακινείται στις περιοχές που η αμοιβή της εργασίας είναι υψηλότερη. Θεωρούμε ακόμη ότι οι αμοιβές των παραγωγικών συντελεστών (εργασία, κεφάλαιο, γη) καθώς και το επίπεδο τιμών και διαβίωσης είναι χαμηλότερα στην Ανατολή σε σχέση με τη Δύση. Ο συγκεκριμένος κλάδος είναι έντασης εργασίας, κατά συνέπεια το παραγωγικό κόστος των επιχειρήσεων που βρίσκονται στην Ανατολή, να είναι μικρότερο σε σχέση με τη Δύση. Υποθέτουμε επιπλέον, ότι παραγωγοί  $M_W$  και  $M_E$  είναι εγκατεστημένοι σε μεγαλύτερες πόλεις σε σχέση με τους παραγωγούς  $B_W$  και  $B_E$  αντίστοιχα. Αυτό σημαίνει, ότι οι συγκεκριμένοι παραγωγοί ωφελούνται από οικονομίες συγκέντρωσης, που προκύπτουν από την

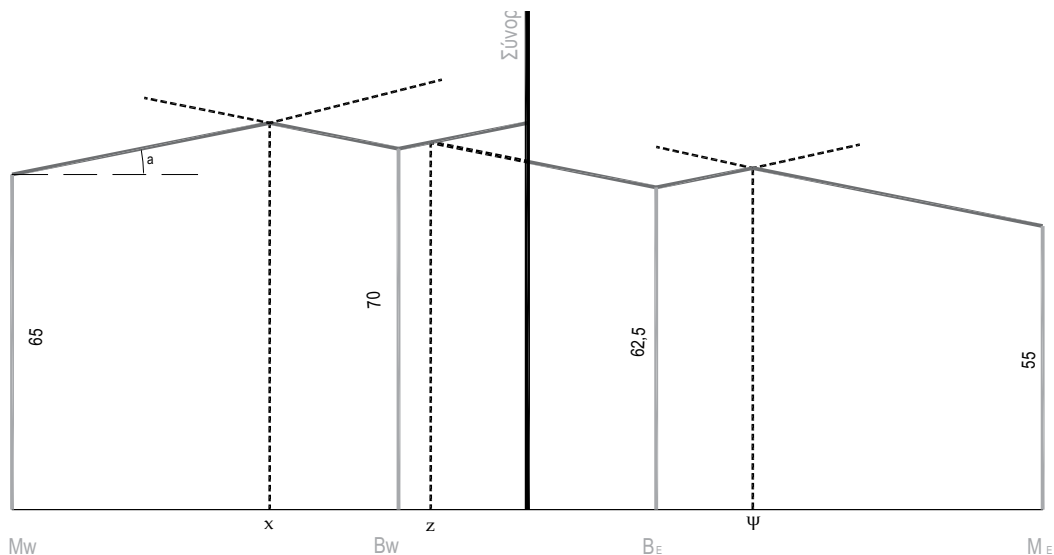
αποτελεσματικότερη χρήση των πόρων λόγω των οικονομιών αστικής κλίμακας και των οικονομιών χωρικής συσπείρωσης<sup>1</sup> (Πετράκος και Ψυχάρης, 2004). Οι συνθήκες αυτές μειώνουν το κόστος παραγωγής στις μεγάλες πόλεις, δίνοντας στους παραγωγούς μεγαλύτερα περιθώρια διεύρυνσης της περιοχής αγοράς μέσα στην οποία δραστηριοποιούνται. Μια άλλη θέση του υποδείγματος είναι ότι η μεταφορά ενός προϊόντος από τη μια περιοχή στην άλλη συνεπάγεται ένα μεταφορικό κόστος για όλους τους παραγωγούς ανάλογο με την απόσταση που θα πρέπει να διανυθεί. Κατά συνέπεια όταν το κόστος μεταφοράς είναι υψηλό, η απόσταση στην οποία το προϊόν μπορεί να πωληθεί σε ανταγωνιστικές τιμές ελαττώνεται. Υποθέτουμε επίσης ότι στο βαθμό που τα σύνορα ανοίγουν, η μετακίνηση των επιχειρήσεων και των εργαζομένων από το ένα σημείο στο άλλο γίνεται χωρίς εμπόδια θεσμικού ή οικονομικού χαρακτήρα. Ωστόσο, παραμένουν σε ισχύ εμπόδια μη οικονομικού χαρακτήρα όπως είναι για παράδειγμα η διαφορετική γλώσσα, θρησκεία, καταναλωτικές συνήθειες κλπ. Κατά συνέπεια οι συνθήκες ισορροπίας του συστήματος δεν μπορούν να προσδιοριστούν στο βαθμό που η αλληλεπίδραση στα σύνορα είναι αδύνατη λόγω ακραίων αιτιών μη οικονομικών χαρακτήρα π.χ. έλλειψη συνοριακής σύνδεσης, πολεμική σύρραξη, γεωγραφική μορφολογία κ.ά. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι το παρόν υπόδειγμα στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό σε απλουστευτικές παραδοχές που απέχουν σημαντικά από τον κόσμο της πραγματικότητας. Από την άλλη πλευρά ωστόσο, η διατύπωση ενός υποδείγματος οικονομικής αλληλεπίδρασης στα σύνορα που συνδυάζει νεοκλασικές υποθέσεις (μετακίνηση συντελεστών παραγωγής, σταθερές αποδόσεις κλίμακας) με υποθέσεις των θεωριών της συσσώρευσης και της νέας οικονομικής γεωγραφίας (οικονομίες συγκέντρωσης, απόσταση) διαμορφώνει ένα πλαίσιο για περαιτέρω εμβάθυνση της σχετικής συζήτησης. Η παραδοχή επίσης ότι η ερμηνεία της οικονομικής αλληλεπίδρασης στα σύνορα απαιτεί εκτός των άλλων και την ανάλυση μη οικονομικών παραμέτρων, υπογραμμίζει την ανάγκη της διεπιστημονικότητας στις μελλοντικές απόπειρες διατύπωσης σχετικών υποδειγμάτων.

Παρατηρούμε ότι ενόσω τα σύνορα παραμένουν κλειστά, οι επιχειρήσεις της Δύσης οριοθετούν την μεταξύ τους περιοχή αγοράς στο σημείο X, και αντίστοιχα οι επιχειρήσεις της Ανατολής στο σημείο Ψ. Είναι εμφανές επίσης, ότι η συνοριακή γραμμή διαστρεβλώνει το μέγεθος αγοράς της επιχείρησης  $B_E$ . Όταν όμως τα σύνορα καταργούνται, ο παραγωγός της επιχείρησης  $B_E$ , μπορεί πλέον να διεισδύσει στην περιοχή αγοράς του παραγωγού  $B_W$  έως το σημείο Z, καθώς έχει χαμηλότερο κόστος παραγωγής. Διαπιστώνουμε ότι το άνοιγμα των συνόρων επέφερε χωρικές επιπτώσεις στο συνοριακό αστικό σύστημα, καθώς βλέπουμε την παραγωγή της συνοριακής πόλης στην Ανατολή να αυξάνεται, ενώ αντί-

<sup>1</sup> Οι οικονομίες αστικής κλίμακας (urbanization economies) ορίζονται ως οφέλη των επιχειρήσεων που προκύπτουν από το υψηλότερο επίπεδο οικονομικής δραστηριότητας και τις υπηρεσίες που είναι διαθέσιμες στα μεγάλα αστικά κέντρα, ενώ οι οικονομίες συσπείρωσης (localization economies) ορίζονται ως τα οφέλη που προκύπτουν από τη συγκέντρωση ομοειδών επιχειρήσεων στη ίδια περιοχή.

στοιχα στη Δύση να μειώνεται. Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι λόγω της απόστασης (και του συνεπαγόμενου μεταφορικού κόστους) και των μικρών διαφορών στο κόστος παραγωγής, η αγορά του παραγωγού στη συνοριακή πόλη της Δύσης αν και συρρικνωμένη, δεν εξαλείφεται.

**Σχήμα 1.** Σύνορα, Οικονομική Ολοκλήρωση και παραγωγικό κόστος (1)



Παραδοχές

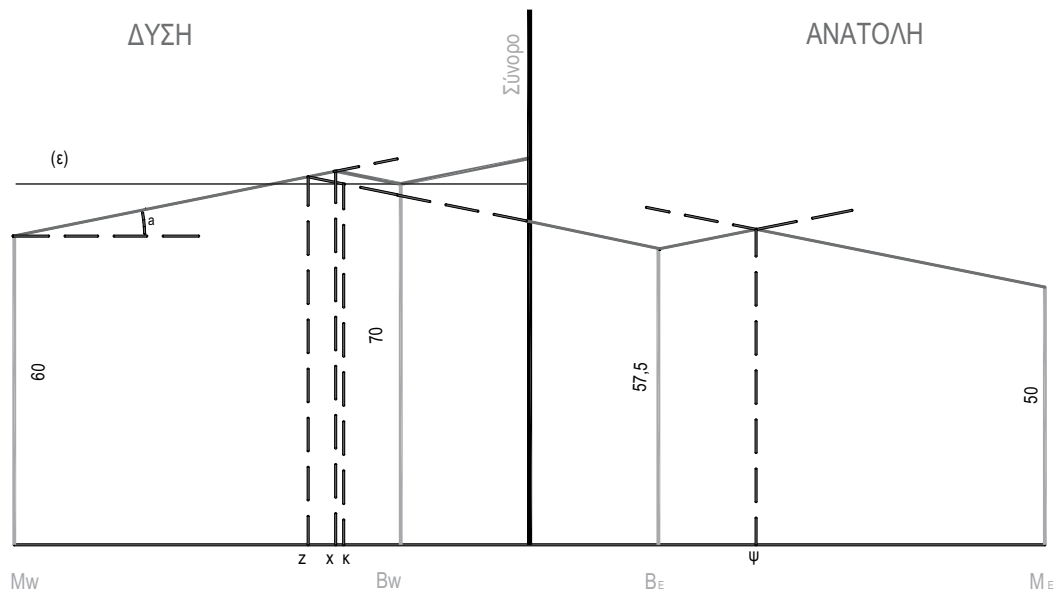
1. Κόστος παραγωγής του προϊόντος παραγωγών  $B_W=70$ ,  $B_E=62,5$ ,  $M_W=65$ ,  $M_E=55$  μονάδες.
2. Μεταφορικό κόστος 0,20 μονάδες/χλμ.
3. Απόσταση από τα σύνορα: Παραγωγοί  $M_W$ ,  $M_E=100$  χλμ., Παραγωγοί  $B_W$ ,  $B_E=25$  χλμ.
4. Μετανάστευση μηδενική.

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Στο Σχήμα 2, αυτό που αλλάζει σε σχέση με τις προηγούμενες παραδοχές, είναι η υπόθεση για τη διαφορά στο κόστος παραγωγής του προϊόντος μεταξύ των παραγωγών  $B_W$  και  $B_E$ , το οποίο αυξάνεται λόγω διαφορών στις παραμέτρους που διαμορφώνουν το κόστος παραγωγής μεταξύ Ανατολής και Δύσης, καθώς και η μείωση του κόστους παραγωγής των προϊόντων των παραγωγών  $M_W$  και  $M_E$ , λόγω ισχυρών οικονομικών συγκέντρωσης που αναπτύσσονται στις πρωτεύουσες. Συγκεκριμένα έχουμε την υπόθεση:

*Κόστος παραγωγής του προϊόντος παραγωγών:*  
 $B_W=70$ ,  $B_E=57,5$ ,  $M_W=60$ ,  $M_E=50$  μονάδες.

**Σχήμα 2.** Σύνορα, Οικονομική Ολοκλήρωση και παραγωγικό κόστος (2)



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Αποτυπώνοντας τις παραπάνω υποθέσεις στο Σχήμα 2, παρατηρούμε ότι η κατάργηση των εμποδίων στα σύνορα δίνει το περιθώριο στον παραγωγό  $B_E$  να πουλά τα προϊόντα του σε χαμηλότερες τιμές έως το σημείο Z, διεισδύοντας σε όλη την περιοχή αγοράς του παραγωγού  $B_W$  και σε μέρος (την απόσταση από X έως Z) της περιοχής αγοράς του παραγωγού  $M_W$ . Ως αποτέλεσμα, ο παραγωγός  $B_E$  αποκομίζει βραχυπρόθεσμα τουλάχιστον οφέλη, καθώς επεκτείνει τις δραστηριότητές του μέσα στη γειτονική χώρα. Τι συμβαίνει όμως με τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στη Δύση; Ο παραγωγός  $B_W$  διαπιστώνοντας ότι έχει χάσει την περιοχή αγοράς που είχε όταν τα σύνορα ήταν κλειστά, έχει ουσιαστικά δύο επιλογές εάν θέλει να επιβιώσει. Πρώτον, να μετακινηθεί πιο αριστερά από το σημείο K, έτσι ώστε να αισθάνεται ασφαλής από τον ανταγωνισμό που προέρχεται από την Ανατολή. Το σημείο K ορίζεται από την τομή της οριζόντιας ευθείας  $\epsilon'$  (που είναι το ύψος της τιμής πώλησης του προϊόντος του παραγωγού  $B_W$  χωρίς δαπάνες μεταφοράς), με την ευθεία του κόστους παραγωγής του προϊόντος από τον παραγωγό  $B_E$  (επιβαρυσμένη με τις μεταφορικές δαπάνες). Με την επιλογή αυτή, ο παραγωγός  $B_W$  εξακολουθεί να λειτουργεί, η αγορά ωστόσο στην οποία απευθύνεται, έχει συρρικνωθεί σημαντικά. Είναι προφανές ότι κάτω από αυτές τις συνθήκες το άνοιγμα των συνόρων αποτελεί μια αρνητική εξέλιξη για τον παραγωγό  $B_W$ . Η δεύτερη επιλογή του παραγωγού  $B_W$  είναι να μετακινηθεί στην



Ανατολή για να μειώσει το παραγωγικό του κόστος. Προκειμένου μάλιστα, να διατηρήσει το παλιό μέγεθος αγοράς του, είναι λογικό να επιδιώξει να εγκατασταθεί πολύ κοντά στα σύνορα. Αντίστοιχα και ο παραγωγός  $M_W$ , ο οποίος να σημειωθεί ότι δεν μένει ανεπηρέαστος από το άνοιγμα των συνόρων, για να αποφύγει τις ανταγωνιστικές πιέσεις του παραγωγού  $B_E$ , επιδιώκει να μετακινηθεί πιο αριστερά προκειμένου να διατηρήσει στο ακέραιο τα μερίδια αγοράς του.

Συμπερασματικά, οι συνοριακοί κλάδοι της Δύσης, τείνουν ν' αναπτύσσονται ή στην Ανατολή κοντά στα σύνορα, ή συρρικνωμένοι στη Δύση, μακριά όμως από τα σύνορα. Σε αυτό το επίπεδο διαφορών στο παραγωγικό κόστος, οι χωρικές επιπτώσεις στο αστικό σύστημα από το άνοιγμα των συνόρων γίνονται αισθητές τόσο στη Δύση όσο και στην Ανατολή. Στη Δύση οι πόλεις κοντά στα σύνορα χάνουν εισοδήματα και απασχόληση, καθώς οι επιχειρήσεις που λειτουργούν στις συνοριακές πόλεις της Δύσης τείνουν να μετακινηθούν, είτε μακριά από τα σύνορα (πιο αριστερά), είτε απέναντι από τα σύνορα (στην Ανατολή). Στην Ανατολή αντίστροφα, αναμένεται να αυξηθούν το επίπεδο των αμοιβών, της απασχόλησης και του εισοδήματος.

Στο Σχήμα 3, διατηρώντας σταθερές όλες τις μεταβλητές που αναφέρθηκαν παραπάνω, υποθέτουμε ότι η διαφορά στο κόστος παραγωγής μεταξύ Ανατολής και Δύσης είναι ακόμη μεγαλύτερη. Συγκεκριμένα έχουμε την υπόθεση:

*Κόστος παραγωγής του προϊόντος παραγωγών:*

$$B_W = 70, B_E = 50, M_W = 60, M_E = 40 \text{ μονάδες.}$$

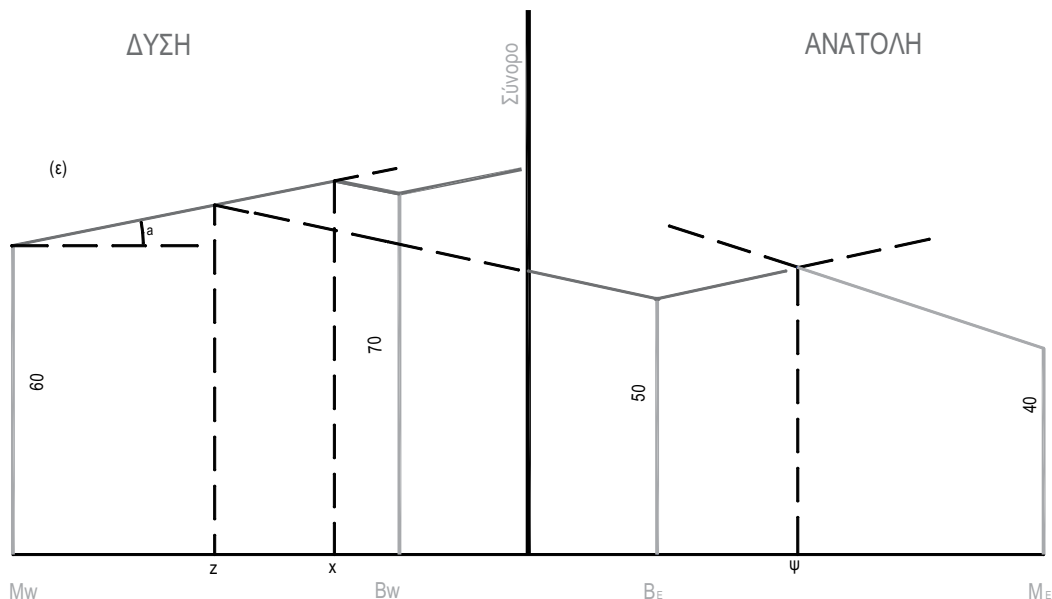
Είναι φανερό ότι με τα νέα δεδομένα παραγωγικού κόστους, η οικονομική ολοκλήρωση επιτρέπει τον παραγωγό  $B_E$  να διεισδύσει στο σύνολο της περιοχής αγοράς του παραγωγού  $B_W$ , καθώς και σε ένα σημαντικό μερίδιο της αγοράς του παραγωγού  $M_W$  (την απόσταση από X έως Z). Αυτό σημαίνει ότι ο παραγωγός  $M_W$  θα πρέπει να μετακινηθεί πιο αριστερά, εάν θέλει να συνεχίσει να κατέχει την ίδια περιοχή αγοράς πριν το άνοιγμα των συνόρων. Στην περίπτωση αυτή παρατηρούμε ότι οι επιπτώσεις από το άνοιγμα των συνόρων στο χωρικό σύστημα, δεν περιορίζονται μόνο στο συνοριακό χώρο, αλλά επεκτείνονται και στις μεγαλύτερες πόλεις που είναι πιο μακριά από τα σύνορα. Με άλλα λόγια, όταν οι διαφορές στο κόστος παραγωγής μεταξύ Ανατολής-Δύσης είναι σημαντικές, υπάρχει μεγάλη πιθανότητα να χάσουν μερίδια παραγωγής, εισοδήματος και απασχόλησης στη Δύση, όχι μόνο οι πόλεις κοντά στα σύνορα, αλλά και οι μεγαλύτερες πόλεις που βρίσκονται πιο μακριά.

Τι γίνεται όμως με τον παραγωγό  $B_W$ ; Ο παραγωγός  $B_W$  μέσα στις νέες συνθήκες, δεν έχει πλέον κανένα κίνητρο να μετακινηθεί πιο αριστερά, καθώς ο παραγωγός  $B_E$  μπορεί πλέον να πουλά φθηνότερα από αυτόν σε όλα τα σημεία της περιοχής αγοράς του. Η μόνη επιλογή του παραγωγού  $B_W$ , εάν θέλει να επιβιώσει, είναι η μετακίνησή του στην Ανατολή.



Οι μεγαλύτερες διαφορές μάλιστα στο παραγωγικό κόστος, λειτουργούν ως ένα επιπλέον κίνητρο μετεγκατάστασης στην απέναντι πλευρά των συνόρων.

**Σχήμα 3.** Σύνορα, Οικονομική Ολοκλήρωση και παραγωγικό κόστος (3)



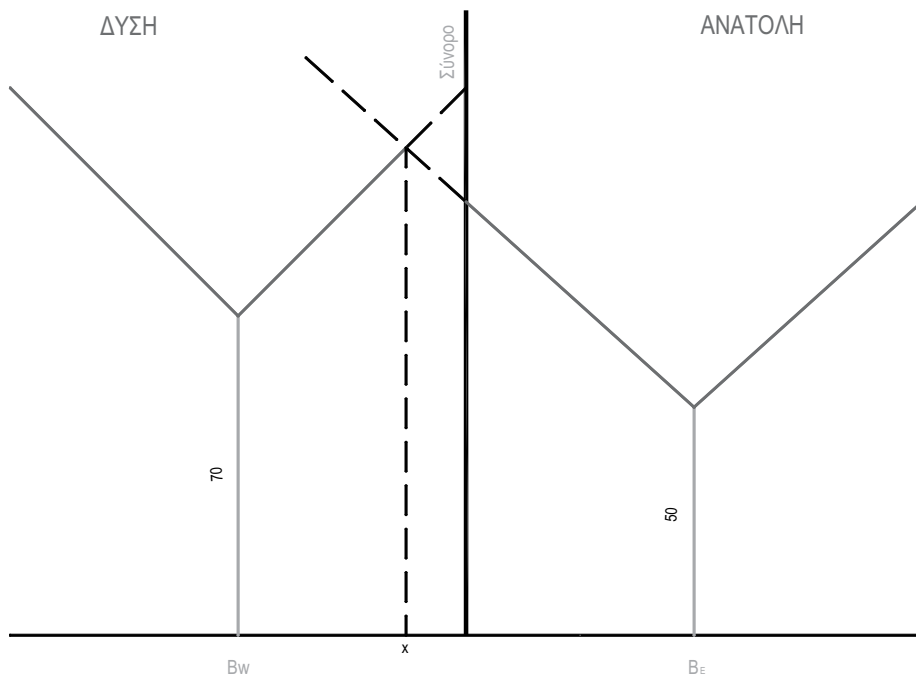
Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Στο σημείο αυτό, αξίζει να σχολιάσουμε το γεγονός ότι και στα τρία σενάρια θεωρητικών υποθέσεων που αποτυπώθηκαν στα παραπάνω Διαγράμματα, ο παραγωγός  $M_W$  κατάφερε να επιβιώσει έστω και με συρρικνωμένο μέγεθος αγοράς. Η διαπίστωση αυτή μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι το συγκριτικό πλεονέκτημα μιας χώρας σ' έναν κλάδο, δεν οδηγεί σε πλήρη εξαφάνιση του κλάδου στην άλλη χώρα όπως ισχυρίζεται η Ρικαρντιανή θεωρία, καθώς βλέπουμε τον παραγωγό  $M_W$  να επιβιώνει. Ένας από τους βασικούς λόγους που συμβαίνει αυτό, είναι το κόστος μεταφοράς που προστατεύει ως ένα βαθμό τον παραγωγό από τον ανταγωνισμό. Κατά συνέπεια, το κόστος μεταφοράς επηρεάζει το μέγεθος αγοράς των επιχειρήσεων κοντά στα σύνορα. Επιπλέον, παράγοντες που δεν έχουν αμιγώς οικονομικό χαρακτήρα όπως για παράδειγμα διαφορές στη γλώσσα ή στον πολιτισμό μπορούν να λειτουργήσουν ως φραγμοί στη διασυνοριακή αλληλεπίδραση. Αυτό σημαίνει ότι όσο πιο μεγάλο είναι το κόστος μεταφοράς ενός προϊόντος ή όσο πιο μεγάλες είναι οι διαφορές παραμέτρων μη οικονομικής φύσης, τόσο πιο μικρές είναι οι επιπτώσεις της κατάρτησης των συνόρων στις επιμέρους αγορές.

### 3.2. Σύνορα, οικονομική ολοκλήρωση και μεταφορικό κόστος

Στην παραδοχή περί διαφορών στο κόστος παραγωγής μεταξύ Ανατολής και Δύσης, προσθέτουμε στο θεωρητικό μας υπόδειγμα την υπόθεση ότι το κόστος μεταφοράς του προϊόντος από τη μια πλευρά των συνόρων στην άλλη είναι, είτε πολύ υψηλό (1,0 μονάδες/χλμ.), είτε πολύ χαμηλό (0,25 μονάδες/χλμ.). Υποθέτουμε επιπλέον για την απλοποίηση του υποδείγματος ότι οι παραγωγοί συνολικά είναι δύο (ένας στην Ανατολή και ένας στη Δύση) σε απόσταση 50 χλμ. μακριά από τα σύνορα.

**Σχήμα 4.** Σύνορα, οικονομική ολοκλήρωση και υψηλό μεταφορικό κόστος

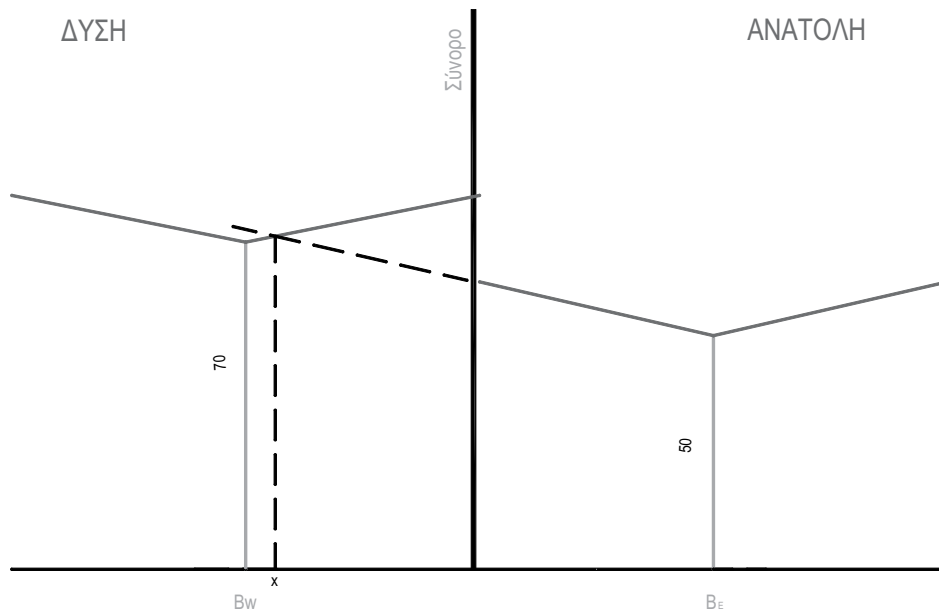


#### Παραδοχές

1. Ένα προϊόν και δύο παραγωγοί, ένας στη Δύση ( $B_W$ ) και ένας στην Ανατολή ( $B_E$ ).
2. Ο κλάδος του προϊόντος είναι εντάσεως εργασίας.
3. Κόστος παραγωγής του προϊόντος παραγωγών  $B_W = 70$ ,  $B_E = 50$  μονάδες.
4. Μεταφορικό κόστος 1,0 μονάδα/χλμ.
5. Απόσταση από τα σύνορα παραγωγών  $B_W$  και  $B_E = 50$  χλμ.
6. Μετανάστευση μηδενική.

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

**Σχήμα 5.** Σύνορα, οικονομική ολοκλήρωση και χαμηλό μεταφορικό κόστος



Παραδοχές

Ισχύουν οι ίδιες παραδοχές που κάνουμε στο Σχήμα 4, με τη διαφορά ότι το μεταφορικό κόστος είναι 0,25 μονάδες/χλμ.

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Στα Σχήματα 4 και 5, μπορούμε να παρατηρήσουμε τις χωρικές επιπτώσεις του ανοίγματος των συνόρων, όταν το μεταφορικό κόστος είναι υψηλό και χαμηλό αντίστοιχα. Γίνεται φανερό ότι στην περίπτωση υψηλού μεταφορικού κόστους, ο βαθμός διείσδυσης της επιχείρησης  $B_E$  στην περιοχή αγοράς της επιχείρησης  $B_W$  είναι χαμηλή. Στην περίπτωση αυτή η τελική τιμή που πωλείται το προϊόν επηρεάζεται σημαντικά από το κόστος μεταφοράς. Αντίθετα όταν το μεταφορικό κόστος είναι χαμηλό, η διείσδυση της επιχείρησης  $B_E$  στη Δύση είναι πολύ σημαντική. Στην περίπτωση αυτή η τελική τιμή πώλησης του προϊόντος επηρεάζεται σημαντικά από το κόστος παραγωγής.

Από τα παραπάνω διαπιστώνουμε ότι όταν το ύψος του μεταφορικού κόστους είναι χαμηλό, οι επιπτώσεις στην οικονομική γεωγραφία των συνόρων είναι σημαντικές. Με άλλα λόγια, το ύψος των δαπανών μεταφοράς ενός προϊόντος επηρεάζει καθοριστικά τις χωρικές δυναμικές, τις οικονομικές δραστηριότητες και κατ'επέκταση το αστικό σύστημα κοντά στα σύνορα. Όσο πιο σημαντική μάλιστα είναι η μείωση του μεταφορικού κόστους, τόσο λιγότερο προστατευμένες είναι οι επιχειρήσεις των πόλεων της Δύσης κοντά στα σύνορα. Συμπερασματικά, θα μπορούσαμε να ισχυριστούμε ότι ο βαθμός οικονομικής

διείσδυσης των επιχειρήσεων της μιας πλευράς των συνόρων στις αγορές της απέναντι πλευράς, εξαρτάται από τη σχέση κόστους παραγωγής και κόστους μεταφοράς.

### 3.3. Σύνορα, οικονομική ολοκλήρωση και μη οικονομικά εμπόδια

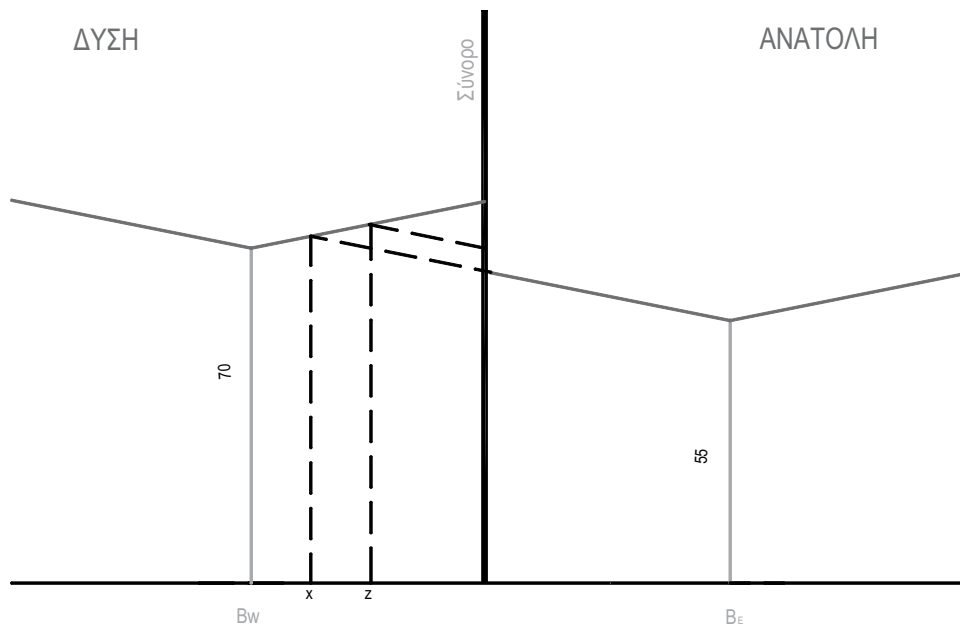
Συνεχίζοντας την ανάπτυξη του θεωρητικού μας μοντέλου, κάνουμε την παραδοχή ότι ενόσω τα σύνορα μεταξύ Ανατολής και Δύσης είναι κλειστά, παραμένουν σε ισχύ οικονομικοί και θεσμικοί φραγμοί όπως είναι οι δασμοί, οι ποσοστώσεις, οι τελωνειακοί έλεγχοι, οι γραφειοκρατικές διαδικασίες, τα φορολογικά αντικίνητρα και άλλα παρόμοια εμπόδια, που περιορίζουν τη μετακίνηση των παραγωγικών συντελεστών. Για την απλοποίηση του θεωρητικού υποδείγματος, υποθέτουμε ότι το κόστος διάσχισης των συνόρων που αναφέρεται στα παραπάνω οικονομικά και θεσμικά εμπόδια, είναι 5 μονάδες ανά μονάδα προϊόντος. Όταν τα σύνορα ανοίγουν, το κόστος αυτό εξαλείφεται, διευκολύνοντας τη διασυνοριακή κινητικότητα.

Θεωρούμε ωστόσο, ότι ακόμη και αν όλοι οι οικονομικοί και θεσμικοί φραγμοί στα σύνορα παραμερισθούν λόγω οικονομικής ολοκλήρωσης, θα υπάρχουν πάντα κάποια "μη οικονομικά εμπόδια" στη διασυνοριακή αλληλεπίδραση. Εμπόδια αυτού του είδους μπορεί να είναι η διαφορετική γλώσσα και κουλτούρα, τα βεβαρημένα ιστορικά γεγονότα, ζητήματα ασφάλειας, πολιτικής σταθερότητας, καθώς οι διαμορφωμένες αντιλήψεις για την ταυτότητα του "εμείς" και οι "άλλοι". Για τη διευκόλυνση της ανάλυσης, κάνουμε την παραδοχή στο Σχήμα 6, ότι οι μη οικονομικές παράμετροι επιβαρύνουν με 5 μονάδες την τιμή κάθε μονάδας προϊόντος από τη στιγμή που διαπερνά τα σύνορα.

Το συνολικό κόστος διάσχισης των συνόρων στο Σχήμα 6, είναι είκοσι (20) μονάδες. Πιο συγκεκριμένα, το μεταφορικό κόστος είναι δέκα (10) μονάδες (5x0,2/χλμ), τα οικονομικά-θεσμικά εμπόδια πέντε (5) μονάδες και τα "μη οικονομικά εμπόδια" πέντε (5) μονάδες. Η οικονομική ολοκλήρωση μειώνει το κόστος διάσχισης των συνόρων κατά πέντε (5) μονάδες, ενώ τα "μη οικονομικά εμπόδια" ύψους πέντε (5) μονάδων παραμένουν σε ισχύ. Αυτό σημαίνει ότι παραγωγός  $B_E$  έχει τη δυνατότητα να επεκταθεί στην περιοχή αγοράς του παραγωγού  $B_W$  έως το σημείο Z. Στην υπόθεση ωστόσο μη ύπαρξης οικονομικών εμποδίων, ο παραγωγός  $B_E$  θα μπορούσε να διεισδύσει στην αγορά του παραγωγού  $B_W$  έως το σημείο X.

Ουσιαστικά, το κομμάτι της αγοράς μεταξύ των σημείων X και Z, είναι το αποτέλεσμα της προστασίας που παρέχει η παρουσία των μη οικονομικών εμποδίων στον παραγωγό  $A_W$ . Με άλλα λόγια, τα μη οικονομικά εμπόδια λειτουργούν σ' ένα βαθμό ως προστατευτικός φραγμός για τις επιχειρήσεις της Δύσης που δραστηριοποιούνται κοντά στα σύνορα.

**Σχήμα 6.** Σύνορα, οικονομική ολοκλήρωση και μη οικονομικά εμπόδια



Παραδοχές

1. Ένα προϊόν και δύο παραγωγοί, ένας στη Δύση ( $B_W$ ) και ένας στην Ανατολή ( $B_E$ ).
2. Ο κλάδος του προϊόντος είναι εντάσεως εργασίας.
3. Κόστος παραγωγής του προϊόντος παραγωγών  $B_W = 70$ ,  $B_E = 55$  μονάδες.
4. Μεταφορικό κόστος  $0,20\text{€/χλμ}$ .
5. Απόσταση από τα σύνορα παραγωγών  $B_W$  και  $B_E = 50$  χλμ.
6. Μετανάστευση μηδενική.

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

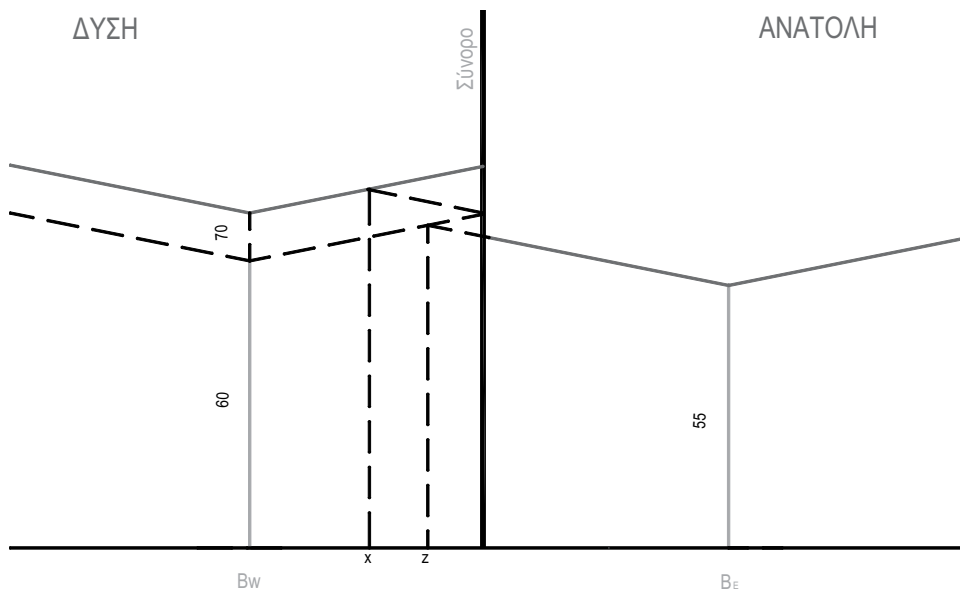
### 3.4. Σύνορα, οικονομική ολοκλήρωση και μετανάστευση

Επιχειρώντας να αναπτύξουμε περαιτέρω το θεωρητικό μοντέλο, εισάγουμε στην ανάλυση που ακολουθεί την υπόθεση της ύπαρξης μεταναστευτικών ροών από την Ανατολή στη Δύση. Στο πλαίσιο αυτό, υποθέτουμε ότι οι μισθοί στη Δύση είναι υψηλότεροι σε σχέση με την Ανατολή. Κατά συνέπεια το άνοιγμα των συνόρων ενθαρρύνει σ' ένα βαθμό τη μετακίνηση ενός αριθμού εργαζομένων από τη μία πλευρά των συνόρων στην άλλη. Έχουμε με άλλα λόγια, σε συνθήκες οικονομικής ολοκλήρωσης πλήρη κινητικότητα της εργασίας.

Παρατηρούμε στο Σχήμα 7, ότι η κατάργηση των οικονομικών και θεσμικών εμποδίων στα σύνορα, επιτρέπει αρχικά τον παραγωγό  $B_E$  να διεισδύσει στην περιοχή αγοράς του

παραγωγού  $B_W$  έως το σημείο X. Η δυνατότητα ωστόσο μετακίνησης εργατικού δυναμικού από την Ανατολή στη Δύση, έχει ως αποτέλεσμα την μείωση του παραγωγικού κόστους του παραγωγού A από τις 70 στις 60 μονάδες. Αυτό συμβαίνει λόγω της αυξημένης προσφοράς φθηνών εργατικών χεριών στη Δύση που προέρχονται από την Ανατολή, με αποτέλεσμα την πτώση των ημερομισθίων. Η μείωση του παραγωγικού κόστους στη Δύση, δημιουργεί μια νέα ισορροπία στις περιοχές αγοράς των παραγωγών  $B_W$  και  $B_E$ , στο σημείο Z.

**Σχήμα 7.** Σύνορα, οικονομική ολοκλήρωση και μετανάστευση



**Παραδοχές**

1. Ένα προϊόν και δύο παραγωγούς, έναν στη Δύση ( $B_W$ ) και έναν στην Ανατολή ( $B_E$ )
2. Ο κλάδος του προϊόντος είναι εντάσεως εργασίας.
3. Κόστος παραγωγής του προϊόντος παραγωγών  $A_W = 70$ ,  $B_E = 55$  μονάδες.
4. Μεταφορικό κόστος 0,20 μονάδες/χλμ.
5. Απόσταση από τα σύνορα παραγωγών  $B_W$  και  $B_E = 50$  χλμ.
6. Μετανάστευση μη μηδενική.

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Με άλλα λόγια, το μερίδιο της αγοράς από το σημείο X έως το σημείο Z είναι το αποτέλεσμα της κινητικότητας της εργασίας από την Ανατολή στη Δύση. Οι μεταναστευτικές ροές πιο συγκεκριμένα από την Ανατολή, αυξάνουν την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων της Δύσης κοντά στα σύνορα και περιορίζουν ως ένα βαθμό τη διεισδυτικότητα των επιχειρήσεων της Ανατολής. Υπό τις συνθήκες αυτές, περισσότερο ωφελημένη

βγαίνει η επιχείρηση που βρίσκεται στην πόλη προς την οποία έχουν συγκεντρωθεί οι περισσότερες μεταναστευτικές ροές, λόγω της δυνατότητας μεγαλύτερης συμπίεσης των μισθών, άρα και του παραγωγικού κόστους.

#### 4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στο παρόν άρθρο, επιχειρήθηκε η διερεύνηση των βασικών παραμέτρων για τη διατύπωση ενός θεωρητικού υποδείγματος οικονομικής γεωγραφίας των συνόρων. Το άνοιγμα των συνόρων διευρύνει το μέγεθος αγοράς και φέρνει στο επίπεδο του επενδυτικού περιβάλλοντος μια σειρά από ευκαιρίες και απειλές και για τις δύο πλευρές των συνόρων. Οι ευκαιρίες (τόσο για τη Δύση ως τόπο προορισμού επενδύσεων όσο και για την Ανατολή ως τόπο υποδοχής) συνίστανται κυρίως στη δυνατότητα μετεγκατάστασης σε περιοχές όπου το κόστος παραγωγής είναι χαμηλότερο. Οι απειλές αντίστοιχα που εμφανίζονται, είναι η δυνατότητα της μιας πλευράς να διεισδύσει στην περιοχή αγοράς της άλλης, προκαλώντας ως ένα βαθμό αρνητικές επιπτώσεις στο τοπικό παραγωγικό σύστημα, στο εισόδημα και στο επίπεδο απασχόλησης. Στην περίπτωση αυτή, το ύψος των διαφορών στο κόστος παραγωγής μεταξύ δύο γειτονικών χωρών αποτελεί βασική προσδιοριστική παράμετρο της οικονομικής γεωγραφίας των συνόρων. Με άλλα λόγια, όσο μεγαλύτερες είναι οι διαφορές στο κόστος παραγωγής, τόσο σημαντικότερες θα είναι οι χωρικές επιπτώσεις της οικονομικής ολοκλήρωσης.

Επιπλέον, το ύψος του μεταφορικού κόστους επηρεάζει σημαντικά το επίπεδο των διασυνοριακών οικονομικών ανταλλαγών. Μια ενδεχόμενη δραστική μείωση του μεταφορικού κόστους για παράδειγμα, δίνει τη δυνατότητα διείσδυσης των επιχειρήσεων με χαμηλό κόστος παραγωγής (Ανατολή) σε πολύ μεγαλύτερα μερίδια αγοράς της άλλης πλευράς των συνόρων (Δύση). Οι χωρικές αυτές δυναμικές που προκαλούνται από το ύψος του κόστους μεταφοράς, ασκούν επίδραση εκτός των άλλων στο συνοριακό αστικό σύστημα και ειδικότερα στην απασχόληση, στην παραγωγή στην κατανάλωση και στο εισόδημα των πόλεων. Κατά συνέπεια, η μείωση του μεταφορικού κόστους κάτω από ένα κρίσιμο επίπεδο, θα μπορούσε να προκαλέσει μια σειρά από αλυσιδωτές χωρικές επιπτώσεις στο συνοριακό χώρο.

Η δυνατότητα των επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες σε μεγάλες πόλεις να διαθέτουν τα προϊόντα τους σε χαμηλότερες τιμές σε σχέση με τους ανταγωνιστές τους στις μικρότερες πόλεις, διευρύνει το πεδίο δράσης τους όταν τα εμπόδια στα σύνορα καταργούνται. Κατά συνέπεια, η οικονομική ολοκλήρωση αναμένεται να ευνοήσει τις συνοριακές περιφέρειες που βρίσκονται σε μικρή απόσταση από τα μεγάλα μητροπολιτικά κέντρα της μιας ή της άλλης πλευράς των συνόρων. Στη βάση αυτής της λογικής, οι μεγάλες αστικές συγκεντρώσεις κοντά στα σύνορα (π.χ. πρωτεύουσες περιφερειών ή πιο σπάνια πρωτεύ-

ουσες χωρών), διευρύνουν λόγω ολοκλήρωσης το ζωτικό τους χώρο και αποκτούν σημαντικό ρόλο στη διασυνοριακή αλληλεπίδραση.

Οι διασυνοριακές μεταναστευτικές ροές αποτελούν έναν ακόμη σημαντικό παράγοντα που επηρεάζει τον οικονομικό χάρτη των συνόρων. Η κατάργηση των συνοριακών φραγμών επιδρά όχι μόνο στις συνθήκες εγκατάστασης των επιχειρήσεων αλλά και στις συνθήκες εγκατάστασης των εργαζομένων. Ωστόσο, οι διασυνοριακές μεταναστευτικές ροές συνδέονται, όχι μόνο με το επίπεδο της απασχόλησης αλλά και με το επίπεδο της ανταγωνιστικότητας των συνοριακών περιφερειών και των συνοριακών πόλεων. Με άλλα λόγια, η διάρθρωση της μετανάστευσης συνδέεται σ' ένα βαθμό με το επίπεδο της ανταγωνιστικότητας του συνοριακού χωρικού συστήματος, καθώς οι χώρες υποδοχής έχουν τη δυνατότητα να συμπίεσουν το παραγωγικό κόστος, λόγω της δυνατότητας συμπίεσης των μισθών. Το αποτέλεσμα της αύξησης της ανταγωνιστικότητας της πλευράς υποδοχής μεταναστών, είναι ο περιορισμός της διεισδυτικότητας των επιχειρήσεων της χώρας προορισμού μεταναστών.

Συνοψίζοντας την παραπάνω ανάλυση, μπορούμε να ισχυριστούμε ότι όταν το ύψος των κοστολογικών διαφορών και του μεγέθους αγοράς είναι χαμηλό, ενώ ταυτόχρονα το ύψος των μεταναστευτικών ροών, της απόστασης και των μη οικονομικών εμποδίων είναι υψηλό, οι χωρικές επιπτώσεις της ολοκλήρωσης στο συνοριακό χώρο δεν είναι σημαντικές. Το ακριβώς αντίθετο μείγμα των παραπάνω παραγόντων, επιφέρει σημαντικές επιπτώσεις στο χώρο και στην οικονομία των συνοριακών περιφερειών. Η "δοσολογία" των πιο πάνω δυναμικών, θα προσδιορίσει όχι μόνο το σημείο ισορροπίας των επιπτώσεων της ολοκλήρωσης στο συνοριακό χώρο, αλλά και το βαθμό διείσδυσης των επιχειρήσεων της μιας πλευράς στην απέναντι πλευρά των συνόρων.

Το γεγονός ωστόσο ότι κάθε συνοριακή περιφέρεια έχει τις δικές της ιδιαίτερες ιστορικές, κοινωνικές, πολιτικές και οικονομικές αφετηρίες, καθιστά τη μελέτη του συνοριακού φαινομένου μια ιδιαίτερα πολύπλοκη και σύνθετη υπόθεση. Η κατανόηση της φύσης των συνόρων αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την κατανόηση και την ερμηνεία της διασυνοριακής αλληλεπίδρασης. Οι επιπτώσεις ειδικότερα των συνόρων στο χωρικό σύστημα και στη σφαίρα της οικονομίας, δε μπορεί να αναλυθούν με επάρκεια εάν εξετάζονται αποκλειστικά με όρους οικονομικούς και ιδιαίτερα με όρους που προσπερνούν αβασάνιστα τις μη οικονομικές παραμέτρους και τη διεπιστημονική προσέγγιση κατά συνέπεια.



## Βιβλιογραφία

- Balassa B. (1961) *"The Theory of Economic Integration"*, Richard Irwin: New York.
- Boeri T. και Brücker H. (2000) *"The Impact of Eastern Enlargement on Employment and Labour Markets in the EU Member States"*, Berlin, European Integration Consortium.
- Brenton P. και Vancauteran, M. (2001) "The Extent of Economic Integration in Europe: Border Effects, Technical Barriers to Trade and Home Bias in Consumption", *CEPS Working Document No. 171*
- Bröcker J. (1998) "How would an EU-membership of the Visegrad-countries affect Europe's economic geography?", *Annals of Regional Science*, Vol. 32: 91-114.
- Bröcker J. (1984) "How do international trade barriers affect interregional trade?", στο: Andersson AE, Isard Vv; Puu T (επιμ.) *Regional and industrial development theories*, Amsterdam: North-Holland, 219-239
- Brühlhart M., Crozet M. και Koenig P. (2004) "Enlargement and the EU Periphery: The Impact of Changing Market Potential", *Discussion Paper 270*, Hamburg Institute of International Economics.
- Clark T. (1994) "National Boundaries, Border Zones, and Marketing Strategy: A Conceptual Framework and Theoretical Model of Secondary Boundary Effects", *Journal of Marketing*, 58: 67-80.
- Di Tella G. (1982) "The Economics of the Frontier", στο: C.P. Kindleberger and G. Di Tella (επιμ.), *Economics in the Long View*, London: Macmillan.
- Galasinska A. και Galasinski D. (2003) "Discursive Strategies for Coping with Sensitive Topics of the Other", *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 29(5): 849-863.
- Giersch H. (1940) "Economic Union between nations and the location of industries", *Review of Economic Studies*, 17: 87-97
- Hanson G. (1998) "Regional adjustment to trade liberalisation." *Regional Science and Urban Economics*, 28: 419-444.
- Hanson G. H. (1996) "Integration and the location of activities – Economic integration, intra-industry trade, and frontier regions", *European Economic Review*, 40: 941-949.
- Helliwell J. (1998), *How Much do National Borders Matter*, Washington: The Brookings Institution.
- Kamann D.J.F. (1993) "Bottlenecks, Barriers and Networks of Actors", στο: Ratti R. και Reichman, S. (επιμ.), *Theory and Practice of Transborder Cooperation*, Basel und Frankfurt am Main: Verlag Helbing & Lichtenhahn: 65-102.

- Krugman P. (1991) "Increasing Returns and Economic Geography", *Journal of Political Economy*, 99(3): 483-499.
- Krugman P. και Venables, A.J. (1995) "Globalisation and the inequality of nations", *The Quarterly Journal of Economics*, 110: 857-880.
- Lösch A. (1944/1954), *The Economics of Location*, New Haven: Yale University Press.
- McCallum J. (1995) "National Borders Matter: Canada-US Regional Trade Patterns", *American Economic Review*, 85(3): 615-623.
- Meinhof U., Armbruster H. και Rollo C. (2003) "Border Discourse: Changing Identities, Changing Nations, Changing Stories in European Border Communities", *Periodic Progress Report*, Project No: SERD-1999-00023.
- Petrakos G. και Topaloglou L. (2008) "Economic Geography and European Integration: The effects on the EU external border regions", *International Journal for Public Policy*, 3(3/4): 146-162.
- Ratti R. (1993) "Spatial and economic effects of frontiers: Overview of traditional and new approaches and theories of border area development", στο: Ratti, R. και Reichman, S. (επιμ.), *Theory and Practice of transborder cooperation*, Basel und Frankfurt am Main: Verlag Helbing & Lichtenhahn:
- Suarez-Villa L., (1992) "Tentieth century U.S. Regional and Sectoral Change in Perspective", *Survey of Regional Literature*, 20: 32-39.
- Topaloglou L., Kallioras D., Manetos P. και Petrakos G. (2005) "A Border Regions Typology in the Enlarged European Union", *Journal of Borderlands Studies*, 20(2): 67-89.
- Venables A.J. (1996) "Equilibrium Locations of Vertically Linked Industries", *International Economic Review*, 37(2): 341-359.
- Wei S.J. (1996) "Intra-National versus International Trade-How Stubborn are Nations in Global Integration?", *Working Paper* No 5531, NBER Cambridge Massachusetts.

Λευτέρης Τοπάλογλου

· Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμ. Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης,  
Πεδίον Άρεως, 383 34 Βόλος  
e-mail: [ltopaloglou@lga.gr](mailto:ltopaloglou@lga.gr)

Γιώργος Πετράκος

· Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμ. Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης,  
Πεδίον Άρεως, 383 34 Βόλος  
e-mail: [petrakos@prd.uth.gr](mailto:petrakos@prd.uth.gr)





- 4 **Εμμανουήλ Δ., Γκόρτσος Κ., Καμούτση Π.**  
Επεκτάσεις σχεδίου, πολεοδομική χωρτικότητα και βαθμός οικιστικού κορεσμού στην Αθήνα, 1984-2004
- 34 **Τοπάλογλου Λ., Πετράκος Γ.**  
Αναζητώντας τις παραμέτρους ενός θεωρητικού υποδείγματος για την οικονομική γεωγραφία των συνόρων
- 56 **Καλλιώρας Δ., Τοπάλογλου Λ., Βενιέρης Σ.**  
Ανιχνεύοντας τους προσδιοριστικούς παράγοντες της οικονομικής διασυνοριακής αλληλεπίδρασης στην Ευρωπαϊκή Ένωση
- 82 **Νικολαΐδης Μ.Ν., Χριστοπούλου Ο., Καρασάββουλου Α.Γ., Μανδύλας Α., Μαδυτινός Δ.**  
Εκτίμηση της αποτελεσματικότητας του συστήματος αξιολόγησης των επενδύσεων στην Ελλάδα: Η περίπτωση των αναπτυξιακών κινήτρων στην Περιφέρεια της Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης
- 112 **Καίσαρη Β.**  
Η τέλεση του χώρου μέσω της θεατρικότητας και του παιχνιδιού: Διαβατήριο στην ταυτότητα και την ετερότητα

### ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

- 130 **Τσέκερης Θ., Τσούμα Α.**  
Περιβαλλοντικές και ενεργειακές επιπτώσεις των μεταφορών: Διεθνής και εγχώρια εμπειρία και πολιτικές διαχείρισης

### ΚΡΙΤΙΚΕΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ

- 144 **Πετράκος Γ., Τοπάλογλου Λ.**  
Λόης Λαμπριανίδης (Επιμέλεια) (2008) *The Moving Frontier: The Changing Geography of Production in Labour-Intensive Industries*

### ΑΠΟΨΕΙΣ

- 160 Συνέντευξη με τον **Greg Ashworth**