

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
τηλ.: 24210 – 74456 fax: 24210 – 74388



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

Επιστημονικό Περιοδικό

αειχώρας

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

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

Επεκτάσεις σχεδίου, πολεοδομική χωρητικότητα και βαθμός οικιστικού κορεσμού στην Αθήνα, 1984-2004

Δημήτρης Εμμανουήλ

Διευθυντής Ερευνών, ΕΚΚΕ

Κώστας Γκόρτσος

Ειδικός Λειτουργικός Επιστήμων, ΕΚΚΕ

Παρασκευή Καμούτση

Ερευνήτρια, ΕΚΚΕ

Περίληψη

Η εργασία παρουσιάζει τα αποτελέσματα μιας συστηματικής καταγραφής του μεγέθους και της γεωγραφικής κατανομής της προσφοράς νέου πολεοδομικού χώρου στην ευρύτερη περιφέρεια της Αθήνας την περίοδο 1984-2004 με στόχο την εκτίμηση των πιθανών επιπτώσεων στις τιμές και στην προσφορά γης και κατοικίας. Η καταγραφή συνδυάζει την αναλυτική ποσοτική και χαρτογραφική αποτύπωση των νέων επεκτάσεων του σχεδίου πόλεως με εκτιμήσεις των οικοπεδικών εκτάσεων, των μέσων συντελεστών δόμησης και των μεγεθών πολεοδομικής χωρητικότητας που προστέθηκαν στην πόλη καθώς και με εκτιμήσεις των αντίστοιχων μεγεθών για τον υφιστάμενο αστικό ιστό. Διαπιστώθηκε ότι ενώ οι επεκτάσεις ήταν σημαντικές σε έκταση επέφεραν πολύ περιορισμένη αύξηση της πολεοδομικής χωρητικότητας της πόλης και μεγάλο μέρος τους υλοποιήθηκε σε περιοχές εκτός του κύριου κορμού της κτηματαγοράς σε ζώνες Β' κατοικίας. Ως συνέπεια, την περίοδο 1995-2004 που ο ρυθμός επέκτασης της πόλης μειώθηκε σημαντικά σε σύγκριση με τη δεκαετία 1985-1994, ο λόγος ζήτηση/προσφορά χώρου επιδεινώθηκε για την κτηματαγορά ενώ η πόλη ως σύνολο προσέγγισε υψηλούς βαθμούς οικιστικού κορεσμού. Σχετικά με την κοινωνική διαφοροποίηση της προσφοράς νέου χώρου, οι επεκτάσεις την περίοδο 1984-1995 ευνόησαν περισσό-

τερο τις ζώνες χαμηλού εισοδήματος σε αντίθεση με αυτές της επόμενης δεκαετίας. Στη δεύτερη δεκαετία, οι μεταβολές στη σχέση ζήτησης και προσφοράς χώρου και οι αυξήσεις του βαθμού κορεσμού ήταν κατανομημένες γεωγραφικά και κοινωνικά με σχετικά ομοιόμορφο τρόπο.

Λέξεις κλειδιά

Αθήνα, επεκτάσεις σχεδίου, πολεοδομικός χώρος, οικιστικός κορεσμός, αιεφόρος αστική ανάπτυξη, συμπαγή πόλη.

Town plan expansion, urban capacity and utilisation of available space in Athens, 1984-2004

The paper presents a survey of the size and geographical distribution of the supply of new planned urban space in the wider Athens region during 1984-2004 with the aim of estimating its impact on prices and supply in land and housing markets. The survey combined the detailed measurement and mapping of expansions of official Town Plans with the estimation of the building plot areas, average floorspace coefficients and urban capacities (total potential floorspace) that were thus added to each major zone of the region. Estimates of these variables per zone were also calculated for existing Town Plans, prior to 1984. It was found that while new plan expansions have been quite extensive in terms of total area covered, their contribution in increasing total urban capacity has been very limited and that in large part they have taken place in areas of secondary and vacation housing outside the main body of the city's real estate market. As a result, during the second half of the period (1995-2004) when the rate of expansion was much slower, the aggregate ratio of demand to supply for urban space worsened substantially from the point of the housing market while the city as whole approached a high degree of urban "saturation" (high utilisation of available space). Regarding the social distribution of the supply of new urban space, town plan expansions during 1984-1995 were more favourable to low-income residential zones. In contrast, during the next decade, changes in the relationship between the demand and supply of space and in the extent of urban "saturation" have been distributed, both socially and geographically, in a relatively uniform manner.

Keywords

Athens, town plans, town expansion, urban saturation, sustainable urban growth, compact city.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τη δεκαετία του 1990 υπήρξε αυξημένο ερευνητικό ενδιαφέρον στη Βρετανία και στις Η.Π.Α. για το ζήτημα της συμβολής της περιοριστικής πολεοδομικής πολιτικής στην αύξηση των τιμών της γης και των κατοικιών.¹ Η διαμόρφωση την ίδια εποχή των απόψεων για τη "συμπαγή πόλη" ως το νέο πρότυπο αστικής ανάπτυξης σύμφωνα με τις σύγχρονες αρχές της αειφορίας (sustainability)², προκάλεσε παράλληλες και συχνά συγγενείς διαμάχες και στις δύο πλευρές του Ατλαντικού. Την ίδια εποχή υπήρξε μια γενική αύξηση της κριτικής του παρεμβατικού κράτους από νεοφιλελεύθερη σκοπιά με αποτέλεσμα μια έντονη τάση αναθεώρησης ορισμένων κλασσικών πολεοδομικών αρχών πολιτικής όπως λ.χ. της πολιτικής για "πράσινες ζώνες" (green belts) στη Βρετανία (βλ. π.χ. Corkindale, 2004). Τα ερωτήματα που θέτει αυτή η ερευνητική προβληματική είναι δύο: Μήπως η υπερβολική έμφαση στην περιορισμένη γεωγραφική ανάπτυξη των πόλεων και στην οικονομία στη χρήση της γης οδηγούσε σε μεγάλες αυξήσεις του κόστους της γης και των κατοικιών και περιόριζε την παραγωγή νέων κατοικιών και τις δυνατότητες επιλογών από τους καταναλωτές; Με ποιο τρόπο μπορούν να αντιμετωπιστούν αυτά τα ζητήματα στο πλαίσιο ενός σχεδιασμού που είναι συνεπής με τις επιταγές της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης;

Τα ζητήματα αυτά ανέλαβε να διερευνήσει το ΕΚΚΕ για την περίπτωση της Πρωτεύουσας μετά ανάθεση του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος της Αθήνας³. Το αντικείμενο της έρευνας κάλυπτε τη χρονική περίοδο 1984-2004 και είχε ως γεωγραφικό πλαίσιο την Ευρύτερη Περιφέρεια της Αθήνας (ΕΠΑ - η ευρύτερη περιφέρεια που καλύπτει την ηπειρωτική Αττική και τη Σαλαμίνα). Βασικό στοιχείο και ουσιαστική προϋπόθεση αυτής της ευρύτερης ανάλυσης ήταν η καταγραφή των μεγεθών και της πορείας της προσφοράς πολεοδομικού χώρου και η εκτίμηση των

¹ Για τη Βρετανία βλ. κυρίως Bramley, 1993α, 1993β, 1998· Bramley, Bartlett, Lambert, 1995· Bramley και Watkins, 1996· Scottish Executive, 2001 – αλλά βλ. και τις κριτικές απόψεις στα Evans, 1991, 1996· Monk κ.ά., 1991. Για τις ΗΠΑ βλ. επιλεκτικά Malpezzi, 1996·, Glaeser, Gyourko, 2002· Glaeser κ.ά, 2005 και για μια σύγκριση των δύο χωρών το White και Allmendinger (2003).

² Για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη στην Ευρώπη βλ. C.E.C., 1990. Στις Η.Π.Α. οι αντίστοιχες ιδέες προωθούνται υπό τους όρους "Νέα Αστικότητα" ("New Urbanism") και "Έξυπνη Ανάπτυξη" ("Smart Growth") – βλ. APA, 2002.

³ Ερευνητικό πρόγραμμα 2005-2006 του Ινστιτούτου Αστικής και Αγροτικής Κοινωνιολογίας του ΕΚΚΕ "Χωρική διάρθρωση της προσφοράς γης και πολεοδομικού χώρου στο ΡΣΑ – Σχέσεις με την προσφορά και ζήτηση κατοικίας και επιπτώσεις στις τιμές γης και ακινήτων". Στην ομάδα του ερευνητικού προγράμματος συμμετείχαν οι: Δημήτρης Εμμανουήλ ως Επιστημονικός Υπεύθυνος και οι Κώστας Γκόρτσος και Φραϊή (Παρασκευή) Καμούτση ως Ερευνητές-Συνεργάτες ενώ ο Καθηγητής Θωμάς Μαλούτας, Διευθυντής του ΙΑΑΚ συνέβαλε σε επιμέρους σημεία ως Σύμβουλος. Ευχαριστίες οφείλονται στα στελέχη του Οργανισμού Αθήνας για τη σημαντική συμβολή τους στη υλοποίηση της έρευνας. Εννοείται ότι την αποκλειστική ευθύνη για τις απόψεις και διαπιστώσεις που αναπτύσσονται στα επόμενα έχουν οι συγγραφείς.

μεγεθών οικιστικής χωρητικότητας, πληρότητας και κορεσμού κατά μεγάλες χωροταξικές-οικιστικές και κοινωνικο-οικονομικές ζώνες. Στην παρούσα εργασία θα μας απασχολήσει αποκλειστικά αυτή η καταγραφή και δεν θα ελεγκτούμε στα ζητήματα των επιπτώσεων στις τιμές και της προβληματικής σχέσης μεταξύ των επιταγών της αειφορίας και των πιέσεων της αγοράς. Η συστηματική μέτρηση όχι μόνο των επεκτάσεων αλλά των μεταβολών στη προσφορά πολεοδομικού χώρου στην περίπτωση της Αθήνας έχει νομίζουμε φανερό ενδιαφέρον καθαυτή ενώ επιπλέον θέτει μια σειρά από τεχνικά και μεθοδολογικά προβλήματα με ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την ελληνική πολεοδομική πρακτική.

Οι δημόσιες διαμάχες για τις επεκτάσεις στην Αθήνα είναι παλιές και γνωστές. Η σύγχρονη πολιτική για "συμπαγείς" πόλεις και εντονότερη έμφαση στην προστασία της "πράσινης" γης στο νεότευκτο θεωρητικό και αξιακό πλαίσιο της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης απλώς επαναπροσδιόρισε τους όρους της διαμάχης. Στην περίπτωση της Ελλάδας, άλλωστε, –και πιο συγκεκριμένα της Αθήνας– τα θεωρητικά και ιδεολογικά στοιχεία που διαμόρφωσαν το πρότυπο της συμπαγούς πόλης ήταν ήδη κυρίαρχα από τη δεκαετία του 1980 –τόσο στη πολεοδομική σκέψη όσο και στην επίσημη πολιτική. Στην ουσία, πάντα, τα τελευταία πενήντα χρόνια, η επίσημη πολιτική για την Αθήνα είναι αυτή της συμπαγούς πόλης.⁴ Διατυπώθηκε μάλιστα με ακριβέστατους και συνεπείς όρους στο Ρυθμιστικό του 1965 του Προκόπη Βασιλειάδη. Έκτοτε, η επίσημη πολιτική βασίζεται στον περιορισμό των επεκτάσεων της πόλης και στην ανάπτυξη ή βελτίωση του ήδη υπάρχοντος "αστικού ιστού". Οι λόγοι για αυτό, με κάποια σχηματοποίηση, αλλάζουν ανάλογα με την εποχή. Στη δεκαετία του 1960 επειδή το σχέδιο πόλης ήταν πράγματι υπερβολικά εκτεταμένο και υποαξιοποιημένο και η επέκταση είχε υψηλό κόστος υποδομών. Στις δεκαετίες του 1970 και 1980 επειδή οι επεκτάσεις θα ενίσχυαν τον "υδροκεφαλισμό" της Αθήνας σε βάρος της επαρχίας. Και στη δεκαετία του 1990 και μέχρι σήμερα για να προστατευθεί το περιαστικό φυσικό περιβάλλον. Από την άλλη, είναι γνωστό ότι οι συνεχείς επεκτάσεις της πόλης την περίοδο που εξετάζουμε (μετά το 1983), είτε *de facto* είτε με επίσημα σχέδια, ήταν μια πραγματικότητα και συχνά προβάλλονταν θετικά από τις εκάστοτε κυβερνήσεις ως πολιτική αρεστή στους ψηφοφόρους, στους τοπικούς δημοτικούς άρχοντες και στους παράγοντες της κτηματαγοράς και του οικοδομικού κλάδου. Συνεπώς υπάρχει ένα σαφές ζήτημα συστηματικής παρακολούθησης και αξιολόγησης των πραγματικών εξελίξεων που, κατά τεκμήριο, βρίσκονται σε σύγκρουση με ευρύτερους δημόσιους στόχους. Ωστόσο, παρά το γεγονός ότι αυτό το ζήτημα θεωρείται καίριο για την Αθήνα, υπάρχει πλήρης

⁴ Βλ. ΥΠΕΧΩΔΕ-ΕΜΠ, 2004 και το πρόσφατο Σ.Ν για το "Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης", ΥΠΕΧΩΔΕ, Απρίλιος 2008, σελ. 14 και 67. Θα πρέπει να υπογραμμιστεί πάντως ότι η θεωρία της αειφόρου "συμπαγούς" πόλης έχει κατανοηθεί μονομερώς στην Ελλάδα ως πολιτική για τη συγκράτηση κάθε επέκτασης. Στη Βρετανία και κυρίως στις ΗΠΑ εξίσου μεγάλη έμφαση δίνεται στο συμπαγή και "αστικό" χαρακτήρα των νέων αναπτύξεων.

ουσιαστικά έλλειψη συστηματικής καταγραφής και αξιολόγησης – πέραν κάποιων απλών συγκεντρωτικών εκτατικών μεγεθών για τις νέες εντάξεις στο σχέδιο πόλης. Από τη σκοπιά της σημασίας των επεκτάσεων για την αγορά γης και κατοικίας και της ζήτησης ικανοποιητικού χώρου και θέσης της στέγης από τα νοικοκυριά, αυτά τα μεγέθη είναι εντελώς ανεπαρκή και συχνά χωρίς νόημα. Πρώτον, δεν προσφέρουν πληροφορίες για τις μεταβολές στον οικοδομήσιμο χώρο της πόλης. Δεύτερον, δεν σχετίζονται συστηματικά με τον υφιστάμενο πολεοδομικό χώρο. Τέλος, δεν αξιολογούνται σε σχέση με τις ανάγκες και τη ζήτηση χώρου από τον πληθυσμό σαν σύνολο και κατά μεγάλα κοινωνικά στρώματα.⁵

Οι σύγχρονοι θεωρητικοί και πολιτικοί προβληματισμοί για τις επιπτώσεις της προσφοράς πολεοδομικού χώρου στην κτηματαγορά προσφέρουν εδώ σημαντικές ιδέες. Ωστόσο, εμφανίζονται υπό αρκετά διαφορετικούς όρους και συνθήκες πλαισίου από ότι στην Ελλάδα –γεγονός που θέτει πρόσθετα και συχνά διαφορετικά ερωτήματα για ανάλυση. Τόσο οι αμερικανικές όσο και οι βρετανικές εμπειρικές μελέτες των οικονομικών επιπτώσεων μιας "σφιχτής" πολεοδομικής πολιτικής ακολουθούν παρόμοιες προσεγγίσεις της σχέσης μεταξύ της ζήτησης κατοικίας και τη προσφοράς πολεοδομικού χώρου. Καταγράφονται κατ' αρχήν τα επίπεδα νέας οικιστικής ανάπτυξης (οικοδόμηση νέων κατοικιών). Αυτά τα μεγέθη, στη συνέχεια, συσχετίζονται με δείκτες που μετρούν τη σχέση μεταξύ της πραγματικής παροχής γης προς ανάπτυξη (από τον επίσημο πολεοδομικό σχεδιασμό) και των αναγκών για πολεοδομημένη γη βάσει των προβλέψεων για νέες κατοικίες στη περιοχή. Αυτοί οι δείκτες μετρούν το πόσο "σφιχτό" ή, αντίθετα "χαλαρό" και ευνοϊκό είναι το πολεοδομικό καθεστώς στη περιοχή και μετρούν ποσοτικά το επίπεδο προσφοράς γης σε σχέση με τη ζήτηση. Με δεδομένο τις πολύ έντονες θεσμικές και πολιτικές ιδιομορφίες των ΗΠΑ και τις συχνά πολύ μεγάλες διαφορές πολιτικής και θεσμικού πλαισίου μεταξύ Πολιτειών, το Βρετανικό μεθοδολογικό και εμπειρικό υλικό φαίνεται το πλέον πρόσφορο για τη συναγωγή υποθέσεων και μεθοδολογικών κατευθύνσεων για την ελληνική περίπτωση.

Ωστόσο, η πλησιέστερη περίπτωση όπου παρόμοια μεθοδολογία θα μπορούσε να εφαρμοστεί στις ελληνικές συνθήκες θα ήταν οι περιφέρειες με χωροταξικά σχέδια ΠΕΡΠΟ (Περιοχές Ρυθμιζόμενης Πολεοδομικής Οργάνωσης του ν.2508 για συνεταιρισμούς και ιδιωτικές πολεοδομήσεις) –όπου πράγματι υπάρχει η έννοια της προγραμματισμένης παροχής γης (με ειδική ζωνοποίηση) για ένα συγκεκριμένο χρονικό ορίζοντα και για ορισμένα προβλεπόμενα επίπεδα ζήτησης. Τα ΠΕΡΠΟ, όμως, αποτελούν περιορισμένο φαινόμενο, αφορούν κυρίως παραθεριστικές περιοχές και δεν συνδέονται άμεσα με την οικοδόμηση κατοικιών (στοχεύουν πρωτίστως στην οικοπεδοποίηση).

⁵ Από ότι γνωρίζουμε η μόνη παλαιότερη μελέτη που καλύπτει αναλυτικά αυτά τα θέματα για το σύνολο της Αθήνας είναι αυτή της ΔΕΠΟΣ του 1981-82 (Εμμανουήλ, 1985).

Συνεπώς, στην ελληνική περίπτωση τα αντίστοιχα μεγέθη θα πρέπει να είναι η παροχή πολεοδομικής γης βάσει των Προεδρικών Διαταγμάτων Πολεοδόμησης (Πολεοδομικής Μελέτης) σε εφαρμογή των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων (και κατ' εξαίρεση βάσει ΖΟΕ ή ΠΕΡΠΟ ή ειδικών χωροταξικών μελετών) –και μάλιστα μετά τη φάση εφαρμογής του πολεοδομικού σχεδίου οπότε πράγματι η πολεοδομική γη εισέρχεται ενεργά στην αγορά για οικοδόμηση. Αντίστοιχα, τα στοιχεία της πραγματικής ανάπτυξης θα πρέπει να είναι αυτά των νέων κατοικιών βάσει αδειών οικοδόμησης (για την παράνομη δόμηση βλέπε στα επόμενα). Δεδομένου ότι για τη νόμιμη δόμηση δεν υπάρχουν συστηματικές προβλέψεις ανά περιφέρεια χωροταξικού σχεδιασμού (όπως γίνεται υποχρεωτικά στο ΗΒ), η σχέση προσφοράς διαθέσιμου χώρου και δόμησης θα πρέπει να μετρηθεί *ex post*, στη βάση των εξελίξεων προηγούμενων ετών. Πέραν αυτού, η διαθέσιμη πολεοδομική γη δεν μετριέται σε όρους επιτρεπομένων νέων κατοικιών (ή υπνοδωματίων όπως στις ΗΠΑ). Συχνά μετριέται για τις νέες πολεοδομικές ενότητες η "χωρητικότητα" σε όρους πληθυσμού βάσει των προδιαγραφών για τα ΓΠΣ –αλλά αυτή η μέτρηση είναι πολύ αδρομερής και, το σπουδαιότερο, δεν λαμβάνει υπόψη τις συγκεκριμένες συνθήκες της ζήτησης στη δεδομένη περιοχή (ανάλογα με το εισόδημα και το μέγεθος των νοικοκυριών) και τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Ως εκ τούτου, η καλύτερη μέτρηση της παροχής γης ως προς τη ζήτηση κατοικίας είναι το απλό μέγεθος της **πολεοδομικής χωρητικότητας**: το γινόμενο της επιφάνειας της οικοπεδικής γης επί το μέσο συντελεστή δόμησης μείον το χώρο που καταλαμβάνουν άλλες χρήσεις.

2. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ (ΕΠΑ) 1984-2004

Το αντικείμενό μας είναι η ακριβής, κατά το δυνατόν, καταγραφή των επεκτάσεων του σχεδίου πόλης και της προσφοράς νέου πολεοδομικού χώρου κατά την περίοδο 1984-2004 δηλαδή μετά τον ν.1337/83 και την έναρξη της ΕΠΑ (Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης). Για αυτό απαιτείται η γνώση των μεταβολών στα σχέδια πόλης, οι αντίστοιχες εκτάσεις αξιοποιησιμης οικοπεδικής γης και οι συντελεστές δόμησης (ΣΔ) που αντιστοιχούν σε αυτές τις εκτάσεις. Το γινόμενο της οικοπεδικής έκτασης επί τον ΣΔ ορίζει την **πολεοδομική χωρητικότητα**.⁶ Ωστόσο, από τη σκοπιά του συστήματος ζήτησης και προσφοράς χώρου που λειτουργεί σαν μια ενοποιημένη υπερτοπική αγορά ο ρόλος κάθε επέκτασης προσδιορίζεται σε σχέση με την ευρύτερη προσφορά χώρου. Συνεπώς, είναι

⁶ Η πολεοδομική χωρητικότητα που είναι καθαρά γεωμετρική έννοια δεν θα πρέπει να συγχέεται με τη σύγχρονη έννοια της "αστικής χωρητικότητας" (urban capacity) στη θεωρία της αειφορίας, που αντιστοιχεί περισσότερο σε αυτό που έχει καθιερωθεί στην Ελλάδα ως "φέρουσα ικανότητα".

εξίσου απαραίτητη και η μέτρηση των πολεοδομικών χωρητικοτήτων και των μέσων σταθμισμένων συντελεστών δόμησης ανά περιοχή στον ήδη υφιστάμενο αστικό ιστό.

Για τις μεταβολές του σχεδίου την περίοδο 1984-2004 εξαιρετική πηγή αποτελούν οι αναλυτικές πίνακες της Διεύθυνσης Πολεοδομικού Σχεδιασμού του ΥΠΕΧΩΔΕ με τα ΦΕΚ των πολεοδομικών μελετών, τα στρέμματα και το όνομα της περιοχής ανά ΟΤΑ για το σύνολο της Αττικής.⁷ Αυτά τα στοιχεία, με ορισμένες συμπληρώσεις κενών, καλύπτουν πλήρως τις ανάγκες της ποσοτικής στατιστικής ανάλυσης που απαιτείται με την προϋπόθεση να συμπληρωθούν δύο πρόσθετα στοιχεία. Πρώτον, οι ΣΔ που αντιστοιχούν στις εκτάσεις, που καταγράφονται στα αντίστοιχα ΦΕΚ, τη *Δομική Ενημέρωση* ή τους χάρτες του Συστήματος Αντικειμενικών Αξιών (ΣΑΑ), και, δεύτερον, κάποιες εκτιμήσεις για το ποσοστό της οικοπεδικής γης στο σύνολο της έκτασης (ή, αντίθετα, του ποσοστού των κοινοχρήστων χώρων). Δεδομένου ότι από την μελέτη της Αττικό Μετρό ΑΕ έχουμε για το 1995 στοιχεία που μπορούν να μετρήσουν αυτή τη σχέση (οικοπεδική προς συνολική έκταση) για ένα μεγάλο φάσμα τύπων περιοχών, μια ρεαλιστική εκτίμηση για τις εκτάσεις των Π.Δ. είναι εφικτή.

Ωστόσο, κρίθηκε σκόπιμο στο πλαίσιο της έρευνας να αποτυπωθούν οι μεταβολές των σχεδίων πόλης και χαρτογραφικά –κατά χρονικές υπο-περιόδους του διαστήματος 1984-2004. Η εργασία αυτή αποδείχθηκε ιδιαίτερα επίπονη και βασίστηκε σε πολλές διαφορετικές καταγραφές των σχεδίων πόλης. Οι πηγές για αυτή την αποτύπωση ήταν οι ακόλουθες:

- Τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια και ορισμένες ΖΟΕ που διατέθηκαν από τον ΟΡΣΑ σε μορφή ηλεκτρονικού αρχείου (εικόνας TIF) και σε λίγες περιπτώσεις σε φωτοτυπία. Ωστόσο, τα ΓΠΣ που έχουν και την περισσότερη πληροφορία, δεν καλύπτουν όλες τις υπό εξέταση περιοχές αν και καλύπτουν σχεδόν όλες αυτές με σημαντικές επεκτάσεις. Επιπλέον, τα περισσότερα ΓΠΣ έχουν συνταχθεί πριν το ν.2508/97 και δεν καλύπτουν τις ζώνες Β' κατοικίας. Για αυτές βασιστήκαμε στις ΖΟΕ που δεν κάλυπταν, όμως, εκείνη τη χρονική στιγμή, τη βόρεια Αττική, τη Σαλαμίνα και τη Μεγαρίδα.
- Οι χάρτες της έκδοσης Θωμαΐδη που καλύπτουν την Ανατολική Αττική (Πολεοδομία Αγ. Παρασκευής) μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1990. Για τη Δυτική Αττική, τη Σαλαμίνα και την ακτή του Σαρωνικού δεν υπήρχε διαθέσιμη πιο πρόσφατη ενημέρωση.
- Η έκδοση "Δομική Ενημέρωση" και τα ΦΕΚ των Διαταγμάτων των πολεοδομικών μελετών –που συχνά, όμως, βοηθούν πολύ λίγο στη χωροθέτηση των μεταβολών.

⁷ Βλ. τον κωδικοποιημένο Πίνακα 1 στο Παράρτημα Πινάκων και Χαρτών στο Εμμανουήλ κ.ά., 2006

- Επισκέψεις στις τεχνικές υπηρεσίες επιλεγμένων ΟΤΑ
- Ο χάρτης της ΓΥΣ και οι χάρτες με οικοδομικά τετράγωνα της Αττικό Μετρό ΑΕ και του ΣΑΑ ως βοηθητικά υπόβαθρα (και του ΣΑΑ για πληροφορίες σχετικά με τους ΣΔ).
- Τέλος, ιδιαίτερα σημαντική πηγή υπήρξαν οι χάρτες με τα εγκεκριμένα σχέδια πόλης (όπου συχνά σημειώνονται και τα ΠΔ) των τόμων του Συστήματος Αντικειμενικών Αξιών για την Αττική για τα έτη 1990, 1995, 1998, 2002 και 2006 (που καλύπτει το 2004-05).

Για τη Δυτική Αττική, τη Σαλαμίνα και την ακτή του Σαρωνικού ακολουθήθηκε μια διαφορετική και λιγότερο λεπτομερειακή προσέγγιση που συμπληρώθηκε όπου ήταν δυνατόν, από τις άλλες πηγές. Κατ' αρχήν τα ΓΠΣ (και οι ΖΟΕ Λαυρεωτικής και Φυλής) εντάχθηκαν –ως εικόνες– με αναγωγή σε κλίμακα και θέση, στο ηλεκτρονικό υπόβαθρο ΟΤΑ, Δήμων και δρόμων/τετραγώνων του ΟΡΣΑ. Στη συνέχεια τα ΓΠΣ συγκρίθηκαν με τους χάρτες του ΣΑΑ και με τους χάρτες της μελέτης ΟΑΟΜ-STABILTON (1998) που περιγράφουν τις μεταβολές στα σχέδια μέχρι το 1997 και σημειώνουν επιπροσθέτως και τις υπό εκκρεμότητα περιοχές (πρόταση ΓΠΣ ή ΖΟΕ) ανάλογα με το βαθμό που έχει προχωρήσει η διαδικασία. Ένα πλεονέκτημα αυτής της μελέτης είναι ότι σημειώνονται και οι περιοχές Β' Κατοικίας που δεν εμφανιζόταν στα παλιότερα ΓΠΣ. Με αυτό τον τρόπο οριοθετήθηκαν:

- οι περιοχές με εγκεκριμένο σχέδιο μέχρι το 1983,
- οι περιοχές με εγκεκριμένο σχέδιο στο διάστημα 1984-1997 με διάκριση για Α' και Β' κατοικία,
- οι περιοχές με προχωρημένη πολεοδομική μελέτη μέχρι το 1997 για Α' και Β' κατοικία, που πιθανότατα θα έχουν ενταχθεί μέχρι το 2001-2004,
- οι περιοχές με απλή πρόταση πολεοδόμησης.

Αυτό το πρώτο επίπεδο οριοθέτησης και χρονολόγησης των μεταβολών του σχεδίου εξειδικεύθηκε σε επόμενη φάση με ανάλογη μεθόδευση με αυτή της Ανατολικής Αττικής. Με αυτό το τρόπο συντάχθηκε πλήρης κατάλογος των ΠΔ μαζί με τις εκτάσεις σε στρέμματα και το μέσο Συντελεστή Δόμησης (για τον υπολογισμό του οποίου βλ. παρακάτω) καθώς και τους κωδικούς των ΟΤΑ στους οποίους εντάσσονται οι αντίστοιχες ζώνες.⁸ Στον κατάλογο καταγράφονται, ευλόγως, οι μικτές εκτάσεις των ζωνών **κατοικίας** (και πολεοδομικών κέντρων) και όχι ειδικές ζώνες για αμιγώς άλλες χρήσεις. Στο Σχήμα 1 φαίνονται τα περιγράμματα των επεκτάσεων τα οποία καταγράφηκαν και ελέγχθηκαν επίσης από πολλαπλές πηγές.

Σύμφωνα με αυτές τις συστηματικές καταγραφές, οι νόμιμες επεκτάσεις την περίοδο 1984-2004 (αρχίζοντας από την εφαρμογή του ν.1337/83 και την ΕΠΑ) στην ηπειρωτική

⁸ Βλ. τον Πίνακα 1 στο Παράρτημα Πινάκων στο Εμμανουήλ κ.ά., 2006.

Αττική και Σαλαμίνα, φτάνουν τις **116.500 στρέμματα**. Σύμφωνα με τους υπολογισμούς της μελέτης του "Στρατηγικού Πλαισίου Χωρικής Ανάπτυξης για την Αθήνα-Αττική" με βάση στοιχεία του Υπουργείου (ΥΠΕΧΩΔΕ-ΕΜΠ, 2004: 94), οι επεκτάσεις από το 1980 μέχρι το 2000 Α' και Β' κατοικίας έφτασαν ένα σύνολο 95.000 στρ. Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι στο διάστημα 1980-1983 δεν είχαμε ουσιαστικά επεκτάσεις καθώς και τη διαφορά των τεσσάρων ετών μεταξύ 2000 και 2004, οι δύο εκτιμήσεις φαίνονται παραπλήσιες με κάποια πιθανή υποεκτίμηση από το "Στρατηγικό Πλαίσιο" της τάξης του 5% (βλ. και τον Πίνακα 1 στα επόμενα για τις επεκτάσεις της περιόδου 2001-2004).

3. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΕΣ: ΟΡΙΣΜΟΣ, ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

Αυτό που ενδιαφέρει από την άποψη της κτηματογοράς, όπως έχουμε ήδη τονίσει, δεν είναι τα γενικά μεγέθη μικτών εκτάσεων αλλά αφενός οι **καθαρές οικοπεδικές (οικοδομήσιμες) εκτάσεις** και αφετέρου οι **πολεοδομικές χωρητικότητες**. Επιπλέον μας ενδιαφέρει η γεωγραφική κατανομή αυτών των μεγεθών κατά ζώνες ανάλυσης με κοινωνικό και οικονομικό νόημα. Για αυτή την κατανομή οι επεκτάσεις ανά ΟΤΑ μαζί με τα συνοδευτικά πολεοδομικά τους μεγέθη οργανώθηκαν σε γεωγραφική βάση δεδομένων. Στον επόμενο Πίνακα 1 φαίνονται αυτά τα στοιχεία συγκεντρωτικά για τις 31 ζώνες ανάλυσης της Ευρύτερης Περιφέρειας της Αθήνας" (ΕΠΑ) και για πέντε περιόδους: 1984-1990, 1991-1995, 1996-2000, 2001-2004, 2005-1015 (ανάλογα με το χρόνο των ΦΕΚ). Οι ζώνες (με κωδικό ΧΟΕ1Β) ακολουθούν με μικρές μεταβολές τις "Χωροταξικά Ολοκληρωμένες Ενότητες" που προτείνονται στην ανάλυση του Στρατηγικού Πλαισίου Χωρικής Ανάπτυξης για την Αθήνα (ΥΠΕΧΩΔΕ-ΕΜΠ, 2004) φαίνονται στο Σχήμα 1 και αναλυτικά στο συνοδευτικό υπόμνημα του σχήματος. Η γεωγραφική κατανομή των επεκτάσεων φαίνεται (ενδεικτικά σ' αυτή τη κλίμακα) στο Σχήμα 2.⁹

Η έννοια της πολεοδομικής **χωρητικότητας** ορίζεται ως το πολλαπλάσιο της οικοδομήσιμης καθαρής οικοπεδικής έκτασης επί τον ισχύοντα συντελεστή δόμησης. Το πρόβλημα είναι ότι στα στοιχεία των επεκτάσεων δεν καταγράφεται η καθαρή έκταση ενώ συχνότατα δεν είναι διαθέσιμος και ο συντελεστής δόμησης¹⁰ δεδομένου ότι σε πολλές περιπτώσεις (ιδιαίτερα μετά το 1990) ορίζεται **κλιμακωτός συντελεστής** ανάλογα με το μέγεθος του οικοπέδου. Έχουμε καταγράψει ότι στην περίπτωση των επεκτάσεων της

⁹ Δεν είναι, βέβαια, δυνατόν σε αυτή την ενδεικτική μορφή του χάρτη να εμφανιστούν τα στοιχεία των διαταγμάτων που σημειώνονται σε κάθε επέκταση. Όποιος μελετητής ενδιαφέρεται για το χάρτη (σε μορφή σχεδίου AutoCAD) και για τον αναλυτικό κατάλογο των επεκτάσεων (που προσεγγίζουν τις διακόσιες!) μπορεί να επικοινωνήσει με τους συγγραφείς.

¹⁰ Νομίζουμε ότι για λόγους σωστής πληροφόρησης και δημόσιου ελέγχου αυτά τα μεγέθη θα πρέπει να αποτελούν απαραίτητο στοιχείο όλων των πολεοδομικών διαταγμάτων.

Αττικής έχουν εφαρμοστεί **περισσότερα από 70 διαφορετικά "μοντέλα" κλιμάκωσης** και ότι στη μεγάλη πλειονότητα των επεκτάσεων εφαρμόζονται τέτοια "μοντέλα" με τρόπο προφανώς προσαρμοσμένο κάθε φορά (με ποια λογική;) στις "ανάγκες" και "ιδιομορφίες" της περιοχής.¹¹

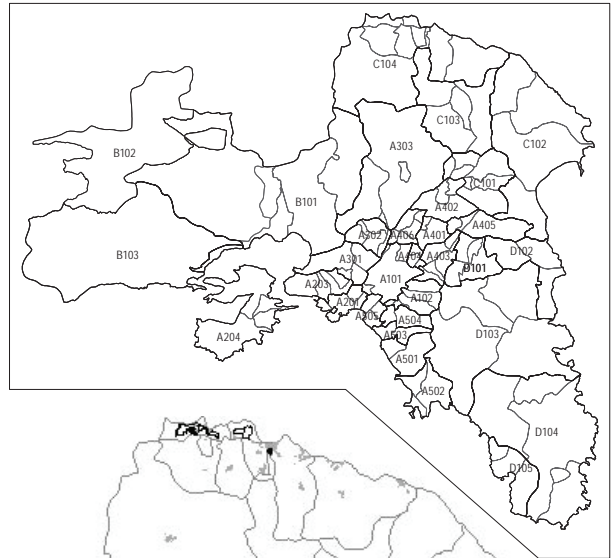
Για τον απαραίτητο υπολογισμό του ΣΔ εφαρμόστηκε μια έμμεση μέθοδος. Από τα στοιχεία της Πολεοδομικής Απογραφής της ΔΕΠΟΣ του 1988 έχουμε αναλυτικές κατανομές των οικοπέδων ανά τάξη μεγέθους για μια ευρεία τυπολογία περιοχών στην Αττική ανάλογα με το κοινωνικό-οικονομικό επίπεδο της περιοχής, τον πολεοδομικό της χαρακτήρα και τη θέση της στο αστικό συγκρότημα (κέντρο, εσωτερικά προάστια, προάστια και ζώνες εκτός ΠΣΠ (ΔΕΠΟΣ, 1989, Τόμος Ι, Πιν. 2-7α). Για κάθε μοντέλο κλιμάκωσης του ΣΔ έγινε εφαρμογή του συγκεκριμένου μοντέλου στο σύνολο των περιπτώσεων της τυπολογίας και, στη συνέχεια, επελέγη ο μέσος ΣΔ που προσιδιάζει στο τύπο της ζώνης όπου εντάσσεται η επέκταση. Με βάση ανάλογα στοιχεία της Πολεοδομικής Απογραφής της ΔΕΠΟΣ του 1988 εκτιμήθηκε επίσης ένα στατιστικό υπόδειγμα παλινδρόμησης που υπολογίζει το **ποσοστό κοινοχρήστων χώρων** για κυκλοφορία ανάλογα με τρεις παράγοντες: το μέσο μέγεθος των οικοδομικών τετραγώνων (ΟΤ), την οικονομική/εισοδηματική στάθμη της περιοχής και το μέσο συντελεστή δόμησης.¹² Με βάση αυτό το υπόδειγμα υπολογίστηκαν προσεγγιστικά τα ποσοστά δρόμων, πλατειών κλπ. και, εξ υπολοίπου, οι **καθαρές** οικοπεδικές εκτάσεις στις διάφορες επεκτάσεις. Τα μεγέθη των καθαρών οικοπεδικών εκτάσεων και οι συναγόμενες χωρητικότητες φαίνονται στον Πίνακα 1.¹³

¹¹ Δεν είναι εδώ ο χώρος για να επεκταθούμε επ' αυτού, αλλά είναι προφανές ότι αυτή η πρακτική μπορεί να διαμορφώσει αφενός χαοτική πολεοδομική οργάνωση και αφετέρου σοβαρές κοινωνικές αδικίες και αντικίνητρα για περισσότερο οργανωμένη δόμηση.

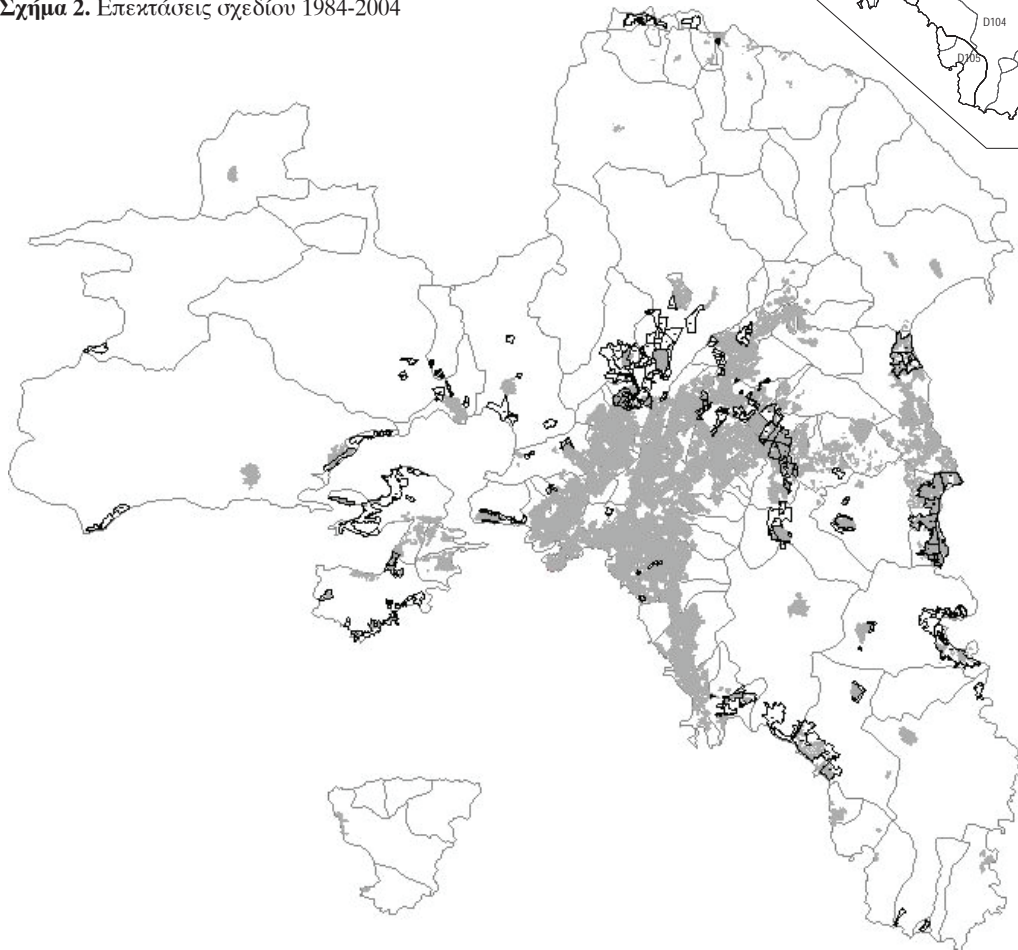
¹² Το ποσοστό των δρόμων (που συνιστούν το κύριο όγκο κοινοχρήστων χώρων) στην μικτή έκταση αυξάνεται αντιστρόφως ανάλογα με το μέσο μέγεθος των οικοδομικών τετραγώνων, ανάλογα με το συντελεστή δόμησης και, ασθενώς, αντιστρόφως ανάλογα με την εισοδηματική στάθμη της περιοχής.

¹³ Δεδομένου ότι οι πίνακες που ακολουθούν βασίζονται σε στοιχεία από πολλαπλές πηγές και δικούς μας σύνθετους υπολογισμούς, δεν θα σημειώνεται η "πηγή" του κάθε πίνακα όπως είναι καθιερωμένο.

Σχήμα 1. Οι 31 ζώνες της ανάλυσης
(Χωροταξικά Ολοκληρωμένες
Ενότητες - ΧΟΕ1Β)



Σχήμα 2. Επεκτάσεις σχεδίου 1984-2004



Χωροταξικά Ολοκληρωμένες Ενότητες που παρουσιάζονται στο Σχήμα 1 (ΧΟΕ1Β) ανά ΟΤΑ

ΧΟΕ1Β	ΟΤΑ	ΧΟΕ1Β	ΟΤΑ	ΧΟΕ1Β	ΟΤΑ	ΧΟΕ1Β	ΟΤΑ
1 A101	ΑΘΗΝΑ	30 A303	ΑΝΩ ΛΙΟΣΙΑ	60 A503	ΑΛΙΜΟΣ	88 C103	ΑΦΙΔΝΑΙ
2 A101	ΓΑΛΑΤΣΙ	31 A303	ΑΧΑΡΝΕΣ	61 A503	ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ	89 C103	ΚΑΠΑΝΔΡΙΤΙ
3 A101	Ν. ΧΑΛΚΗΔΩΝ	32 A303	ΘΡΑΚΟΜΑΚΕΔΟΝΕΣ	62 A504	ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	90 C103	ΜΑΛΑΚΑΣΑ
4 A101	ΤΑΥΡΟΣ	33 A303	ΖΕΦΥΡΙ	63 A504	ΗΛΙΟΥΠΟΛΙΣ	91 C103	ΠΟΛΥΔΕΝΔΡΙ
5 A102	ΔΑΦΝΗ	34 A401	ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΝ	64 A505	ΚΑΛΙΘΕΑ	92 C104	ΑΥΛΩΝ
6 A102	ΚΑΙΣΑΡΙΑΝΗ	35 A401	ΠΕΥΚΗ	65 A505	Ν. ΣΜΥΡΝΗ	93 C104	ΚΑΛΑΜΟΣ
7 A102	ΒΥΡΩΝΑΣ	36 A402	ΕΚΑΛΗ	66 A505	Π. ΦΑΛΗΡΟ	94 C104	ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟ ΩΡ.
8 A102	ΥΜΗΤΤΟΣ	37 A402	ΚΗΦΙΣΙΑ	67 B101	ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΣ	95 C104	Ν.ΠΑΛΑΤΙΑ
9 A102	ΖΩΓΡΑΦΟΥ	38 A402	ΕΡΥΘΡΑΙΑ	68 B101	ΕΛΕΥΣΙΝΑ	96 C104	ΩΡΟΠΟΣ
10 A201	ΑΓ.Ι. ΡΕΝΤΗΣ	39 A403	ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	69 B101	ΦΥΛΗΣ	97 C104	ΣΚΑΛΑ ΩΡΟΠΟΥ
11 A201	ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ	40 A403	ΠΑΠΑΓΟΥ	70 B101	ΜΑΓΟΥΛΑ	98 C104	ΣΥΚΑΜΙΝΟ
12 A201	ΜΟΣΧΑΤΟ	41 A403	ΒΡΙΛΗΣΣΙΑ	71 B101	ΜΑΝΔΡΑ	99 D101	ΑΝΘΟΥΣΑ
13 A201	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	42 A403	ΧΑΛΑΝΔΡΙ	72 B102	ΕΡΥΘΡΑΙ	100 D101	ΓΕΡΑΚΑΣ
14 A203	ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ	43 A403	ΧΟΛΑΡΓΟΣ	73 B102	ΟΙΝΟΗ	101 D101	ΓΛΥΚΑ ΝΕΡΑ
15 A203	ΚΟΡΥΔΑΛΟΣ	44 A404	ΦΙΛΟΘΕΗ	74 B102	ΒΙΛΙΩΝ	102 D101	ΠΑΛΛΗΝΗ
16 A203	ΝΙΚΑΙΑ	45 A404	Ν. ΨΥΧΙΚΟ	75 B103	ΜΕΓΑΡΑ	103 D102	ΑΡΤΕΜΙΔΑ (ΛΟΥΤΣΑ)
17 A203	ΠΕΡΑΜΑ	46 A404	ΨΥΧΙΚΟ	76 B103	Ν. ΠΕΡΑΜΟΣ	104 D102	ΠΙΚΕΡΜΙ
18 A204	ΑΙΑΝΤΕΙΟ ΣΑΛΑΜΙΝΑ	47 A405	ΜΕΛΙΣΣΙΑ	77 C101	ΑΓΙΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	105 D102	ΡΑΦΗΝΑ
19 A204	ΑΜΠΕΛΑΚΙΑ ΣΑΛ.	48 A405	Ν. ΠΕΝΤΕΛΗΣ	78 C101	ΑΝΟΙΞΗ	106 D103	ΚΡΩΠΙΑΣ
20 A204	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	49 A405	ΠΕΝΤΕΛΗ	79 C101	ΔΙΟΝΥΣΟΣ	107 D103	ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟ ΜΕΣ.
21 A204	ΣΕΛΗΝΙΑ	50 A406	Ν.ΗΡΑΚΛΕΙΟ	80 C101	ΔΡΟΣΙΑ	108 D103	ΠΑΙΑΝΙΑ
22 A301	ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	51 A406	ΛΥΚΟΒΡΥΣΗ	81 C101	ΚΡΥΟΝΕΡΙ	109 D103	ΣΠΑΤΑ
23 A301	ΑΙΓΑΛΕΩ	52 A406	ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ	82 C101	ΜΠΑΛΑ	110 D104	ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
24 A301	ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ	53 A406	Ν. ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ	83 C101	ΣΤΑΜΑΤΑ	111 D104	ΚΑΛΥΒΙΑ ΘΟΡΙΚΟΥ
25 A301	ΧΑΙΔΑΡΙ	54 A406	Ν. ΙΩΝΙΑ	84 C102	ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟ	112 D104	ΚΕΡΑΤΕΑ
26 A302	ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ	55 A501	ΕΛΛΗΝΙΚΟ	85 C102	ΜΑΡΑΘΩΝΟΣ	113 D104	ΚΟΥΒΑΡΑΣ
27 A302	ΚΑΜΑΤΕΡΟ	56 A501	ΓΛΥΦΑΔΑ	86 C102	Ν. ΜΑΚΡΗ	114 D104	ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ
28 A302	Ν. ΛΙΟΣΙΑ (ΙΛΙΟΝ)	57 A502	ΒΑΡΗ	87 C102	ΒΑΡΝΑΒΑΣ	115 D105	ΑΝΑΒΥΣΣΟΣ
29 A302	ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΗ	58 A502	ΒΟΥΛΑ			116 D105	Π. ΦΩΚΕΑ
		59 A502	ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ			117 D105	ΣΑΡΩΝΙΔΑ

Πίνακας 1. Επεκτάσεις, 1984-2004

ΧΟΕ1Β	Σύνολο περιόδου 1984-2004				1984-1990, έτος ΦΕΚ			1991-1995, έτος ΦΕΚ		
	Έκταση (στρέμ.)	Καθαρή έκταση	% καθαρής έκταση	Χωρητικότητα	Έκταση (στρέμ.)	Καθαρή έκταση	Χωρητικότητα	Έκταση (στρέμ.)	Καθαρή έκταση	Χωρητικότητα
A101	145	100,58	69,4%	80,46	135	93,64	74,91	10	6,94	5,55
A102										
A201	465	323,47	69,6%	258,78	445	309,56	247,65	20	13,91	11,13
A203	1365	917,38	67,2%	653,54	665	446,93	361,86	700	470,45	291,68
A204	12210	9199,36	75,3%	3423,58	2000	1506,86	602,74			
A301	487	346,85	71,2%	196,30	397	282,75	157,84	90	64,10	38,46
A302	4135	2913,58	70,5%	2052,19	4135	2913,58	2052,19			
A303	17222	12201,76	70,8%	9056,60	10909	7928,90	6324,58	3463	2544,35	1633,29
A401	3244	2507,65	77,3%	1904,37	1955	1511,24	1155,91	1021	789,24	582,39
A402	2645	2221,69	84,0%	1105,48	1540	1293,53	632,66	555	466,18	227,97
A403	3520	2828,32	80,4%	2096,29	1940	1558,79	1128,88	1000	803,50	642,80
A404										
A405	315	260,46		183,56				165	136,43	109,14
A406	1040	773,49	74,4%	625,05	940	699,12	565,55	80	59,50	47,60
A501	30	24,59	82,0%	15,25	30	24,59	15,25			
A502	3978	3328,96	83,7%	1117,60	3558	2977,49	948,56	120	100,42	55,23
A503	503	387,06	77,0%	280,14	485	373,21	269,06			
A504	310	230,47	74,3%	169,51	210	156,12	124,90	100	74,35	44,61
A505	10	7,44	74,4%	6,18	10	7,44	6,18			
B101	5490	3999,3	72,8%	2519,81	2930	2134,42	1400,01	430	313,24	214,54
B102	750	587,32	78,3%	205,56	750	587,32	205,56			
B103	6620	4974,01	75,1%	2381,51	2050	1540,29	762,63	4570	3433,72	1618,88
C101										
C102	5330	4346,21	81,5%	1470,61	4480	3653,10	1255,75			
C103										
C104	2587	2082,37	80,5%	575,01	2465	1984,17	521,00	122	98,20	54,01
D101	6512	5003,73	76,8%	3430,23	4640	3565,31	2588,70	822	631,62	378,97
D102	12405	9723,37	78,4%	2965,64	10005	7842,18	2382,48	1800	1410,89	437,37
D103	15580	12387,08	79,5%	4426,47	10250	8149,40	2679,20	1030	818,92	479,15
D104	9645	7360,12	76,3%	2109,12	1570	1198,07	585,22	5950	4540,46	1135,12
D105										
Σύνολο	116543	89036,62	76,4%	43308,84	68494	52738,01	27049,27	22048	16776,42	8007,89
Μέσος ΣΔ		0,764		0,49		0,77	0,51		0,76	0,48

Πίνακας 1. (συνέχεια) Ελεγκτάσεις, 1984-2004

ΧΟΕ1Β	1996-2000, έτος ΦΕΚ			2001-2004, έτος ΦΕΚ		
	Έκταση (στρέμ.)	Καθαρή έκταση	Χωρητικότητα	Έκταση (στρέμ.)	Καθαρή έκταση	Χωρητικότητα
A101						
A102						
A201						
A203						
A204	1210	911,64	364,66	9000	6780,86	2456,18
A301						
A302						
A303	1610	1182,91	858,67	1240	545,60	240,06
A401	48	37,10	30,02	220	170,07	136,05
A402	550	461,98	244,85			
A403	180	144,63	115,70	400	321,40	208,91
A404						
A405	150	124,03	74,42			
A406	20	14,87	11,90			
A501						
A502				300	251,05	113,81
A503	18	13,85	11,08			
A504						
A505						
B101	1550	1129,13	677,47	580	422,51	227,79
B102						
B103						
C101						
C102				850	693,11	214,86
C103						
C104						
D101	290	222,83	112,18	760	583,97	350,38
D102	600	470,30	145,79			
D103	2000	1590,12	572,44	2300	1828,64	695,68
D104	2125	1621,59	388,78			
D105						
Σύνολο	10351	7924,98	3607,96	15650	11597,21	4643,72
Μέσος ΣΔ		0,77	0,46		0,74	0,40

Ωστόσο για να εξεταστεί η πραγματική πολεοδομική και οικονομική επίπτωση των νέων ελεγκτάσεων και χωρητικότητας που προστίθενται στην πόλη είναι απαραίτητη, όπως τονίσαμε, και η εκτίμηση της **υφιστάμενης χωρητικότητας** στην αρχή της περιόδου μελέτης (1983-84). Για αυτή τη μέτρηση τα συνήθη μεγέθη απλών μικτών εκτάσεων του σχεδίου πόλης δεν επαρκούν. Η μέτρηση έτσι έγινε με την καταγραφή των στοιχείων για ένα μεγάλο δείγμα (περ. 3200) οικοδομικών τετραγώνων από το αρχείο της μελέτης της Αττικό Μετρό ΑΕ του 1995 (ΑΜ95)¹⁴. Τα πολεοδομικά στοιχεία – ένταξη στο σχέδιο και ΣΔ καταγράφηκαν για κάθε οικοδομικό τετράγωνο (ΟΤ) από τους χάρτες και πίνακες του ΣΑΑ για το 1990 όσον αφορά το ΠΣΠ και τις Αχαρνές και με τα στοιχεία και τους χάρτες του ΣΑΑ του 1995 για τις άλλες εκτός ΠΣΠ ζώνες. Το τυχαίο δείγμα ελέγχθηκε στατιστικά για την εγκυρότητά του σε σχέση με μια σειρά πολεοδομικά μεγέθη του συνολικού αρχείου της μελέτης ΑΜ95: την έκταση και το μέσο μέγεθος των ΟΤ, τις βασικές χρήσεις γης (ποσοστό χρήσεων κατοικίας), και το σύνολο των κτιριακών επιφανειών σε κάθε ζώνη (ΧΟΕ). Για το σύνολο του δείγματος διαπιστώθηκαν σημαντικές αποκλίσεις που οφείλονταν στην συχνή ύπαρξη ιδιαίτερα μεγάλων "τετραγώνων" στο αρχείο της ΑΜ95 –κατά κανόνα ζώνες πρασίνου, αγροτικές ή δασικές εκτάσεις κλπ. Επειδή το ενδιαφέρον μας συγκεντρώνεται εδώ στα οικόπεδα και τη δόμηση κατοικίας ελέγξαμε το δείγμα εξαιρώντας τα ΟΤ με έκταση μεγαλύτερη των 30 στρεμμάτων. Σε αυτή την περίπτωση το δείγμα αποδείχθηκε ιδιαίτερα έγκυρο "προβλέποντας" τα μέσα πολεοδομικά μεγέθη ανά ζώνη σε πολύ υψηλό βαθμό (95-98%).

Παρά τη φαινομενική της απλότητα, η έννοια της χωρητικότητας στο υφιστάμενο σχέδιο είναι ιδιαίτερα σύνθετη και παρουσιάζει προβλήματα στη μέτρησή της. Για αυτό το λόγο έγιναν διάφορες εναλλακτικές μετρήσεις με γνώμονα πάντα το πόσο ουσιαστικά μεγέθη προσφέρουν αυτές οι μετρήσεις από την άποψη της πραγματικής αγοράς κατοικίας. Πρώτον, υπήρχε ένα ζήτημα με το αν πρέπει να συμπεριληφθούν και οι κοινόχρηστες και, κυρίως, οι κοινωφελείς (χαρακτηρισμένες στο σχέδιο) χρήσεις που σε ορισμένες περιπτώσεις διογκώνουν μη-ρεαλιστικά τη χωρητικότητα –ιδιαίτερα στις περιπτώσεις των ΧΟΕ Α101 (Δ. Αθηναίων κλπ.) και Α201 (Δ. Πειραιώς κ.λπ.). Δεύτερον, θεωρήθηκε ότι συχνά είναι προτιμότερο να εξαιρεθούν τα πολύ μεγάλα ΟΤ εντός σχεδίου (άνω των 20 στρεμ.) γιατί συνήθως περιέχουν πολύ ειδικές χρήσεις (ιδρύματα, βιομηχανίες κλπ.). Τρίτον, συχνά υπάρχουν υπερβάσεις του ΣΔ από τα κτίρια, άλλοτε νόμιμες (μετά λ.χ. μείωση του ΣΔ) και άλλοτε παράνομες (π.χ. ημι-υπαίθριοι). Τέταρτον, υπάρχει το ζήτημα της εκτός σχεδίου δόμησης που οπωσδήποτε προσθέτει στη χωρητικότητα μιας ζώνης. Τέλος, υπάρχει το ζήτημα της αντιμετώπισης των μεταβολών της χωρητικότητας στο χρόνο. Τυπικά ο χρόνος

¹⁴ Το δείγμα ΟΤ ήταν 1/20 στους ΟΤΑ του Πολεοδομικού Συγκροτήματος και τη Σαλαμίνα και 1/16,5 στις υπόλοιπες περιφερειακές ζώνες.

έκδοσης του ΦΕΚ μιας επέκτασης σημειώνει και το χρόνο νόμιμης αύξησης της πολεοδομικής χωρητικότητας. Από την άλλη, από την άποψη της οικοδόμησης και της κτηματογοράς είναι προτιμότερο να δεχθούμε μια εύλογη χρονική μετάθεση ώστε να προχωρήσει η εφαρμογή του διατάγματος (λ.χ. τρία χρόνια).

Σχετικά με την έκταση του φαινομένου της εκτός σχεδίου δόμησης στην Αττική – και συνεπώς τη σημασία της για τα πραγματικά μεγέθη χωρητικότητας, έγιναν ορισμένες εκτιμήσεις της "φαινόμενης" παράνομης δόμησης κατοικιών τη δεκαετία 1991-2001 ανά ζώνη ανάλυσης. Η εκτίμηση βασίστηκε στη σύγκριση ανάμεσα στην πραγματική μεταβολή του αριθμού κατοικιών ανά ΟΤΑ στην Αττική μεταξύ των δύο απογραφών και στα μεγέθη της νόμιμης οικοδόμησης βάσει αδειών με χρονική μετάθεση δύο ετών (για ολοκλήρωση της οικοδομής). Οι διαφορές υποδεικνύουν εκ των πραγμάτων τις σημαντικές συγκεντρώσεις παράνομης δόμησης και, ως εκ τούτου, πιθανά σημεία σημαντικής ανισορροπίας μεταξύ ζήτησης και προσφοράς πολεοδομικού χώρου (φαινόμενο που περιορίζεται σχεδόν αποκλειστικά στις περιοχές Β' κατοικίας). Βεβαίως, η παράνομη δόμηση δεν μετρά το σύνολο της δόμησης εκτός σχεδίου –που μεγάλο μέρος της είναι νόμιμο– ούτε συγκεντρώνεται αποκλειστικά σε χώρους εκτός σχεδίου.

Για να υπολογίσουμε την "κατ' αρχήν" χωρητικότητα των περιοχών εκτός σχεδίου –εν μέρει νόμιμη και εν μέρει *de facto*– θεωρήσαμε ότι στη μικτή έκταση εκτός σχεδίου εφαρμόζεται ένας μέσος ΣΔ ίσος με 0,1. Η μικτή έκταση μετρήθηκε με δύο εναλλακτικούς τρόπους: πρώτα από τα "οικοδομικά τετράγωνα" εκτός σχεδίου που είναι μικρότερα από 30 στρέμματα (βάσει της μελέτης της ΑΜ) και, δεύτερον, από τις εκτάσεις που οι απογραφή χρήσεων της ΕΣΥΕ του 1990 χαρακτηρίζει "οικισμούς" μείον τις εκτάσεις εντός σχεδίου (που, φυσικά αποτελούν υποσύνολο των "οικισμών"). Οι εκτάσεις "οικισμού" ορίζονται (μέχρι το 1990) από την ΕΣΥΕ με πολύ ευρύ τρόπο και δείχνουν πράγματι την ευρεία έκταση που είναι πυκνά ή αραιά αστικοποιημένη. Αυτή η μέτρηση δίνει μεγέθη αρκετά μεγαλύτερα από την προηγούμενη. Αντίθετα, η απογραφή χρήσεων του 2001 έχει αλλάξει ορισμούς και μεθοδολογία και δίνει πολύ περιορισμένα μεγέθη "αστικής οικοδόμησης". Σε κάθε περίπτωση, και οι δύο αυτές μετρήσεις καταγράφουν μόνο τη *σχετικά αστικοποιημένη* έκταση εκτός σχεδίου με κάποιο δίκτυο δρόμων και αραιή τουλάχιστον δόμηση και όχι το σύνολο που, εξαιρώντας τα δάση, περιλαμβάνει, βέβαια, και αμιγείς γεωργικές εκτάσεις, βοσκοτόπια κλπ. Θεωρούμε ότι οι εκτός σχεδίου εκτάσεις πέραν των *de facto* ή *de jure*, έστω και μερικώς, αστικοποιημένων περιοχών, δεν ανήκουν σε αυτό που πρέπει να εκλαμβάνεται ως "αστικός χώρος" με πολεοδομική χωρητικότητα σημαντική για την αγορά κατοικίας.¹⁵

¹⁵ Βεβαίως και σε αυτές τις εκτάσεις μπορεί να πραγματοποιηθεί κάποια νόμιμη δόμηση με την ισχύουσα νομοθεσία ή να υπάρχουν ζώνες για μελλοντική ανάπτυξη κατοικίας (βάσει λ.χ. κάποιου διατάγματος Ζώνης Οικιστικού Ελέγχου). Αυτή η πιθανή δόμηση είναι πολύ δύσκολο να εκτιμηθεί, λόγω των πολλαπλών περιορισμών

Οι εναλλακτικές μέθοδοι μέτρησης της υφιστάμενης χωρητικότητας μας δίνουν τέσσερις διαφορετικές προσεγγίσεις. Στο ένα άκρο έχουμε μια "ελάχιστη" μέτρηση (CAP1) που καλύπτει όλα τα ΟΤ με θετικό ΣΔ τα μικρότερα από 20 στρεμ. και εξαιρεί τα κοινόχρηστα και κοινωφελή ΟΤ (ΚΧ/ΚΦ). Η αμέσως επόμενη μέτρηση (CAP2) καλύπτει όλα τα ΟΤ με ΣΔ>0 ανεξάρτητα μεγέθους και ΚΧ ή ΚΦ χρήσης και λαμβάνει επίσης υπόψη και τις υπερβάσεις του ΣΔ ως *de facto* χωρητικότητα. Με βάση αυτά τα μεγέθη (χωρίς τα κοινόχρηστα ΟΤ) η συνολική έκταση των ΟΤ (για το 1983) ανέρχεται σε περ. **193.000 στρέμματα** και η χωρητικότητα σε **355.000 στρέμματα** (μέσος ΣΔ=1,84). Αν στην έκταση των 193.000 στρ. προσθέσουμε και τις ΚΧ/ΚΦ εκτάσεις και άλλες μεγάλες ειδικές χρήσεις (βιομηχανικές ζώνες, κέντρα μεταφορών κλπ.) η συνολική έκταση του σχεδίου πόλης με την ευρεία έννοια πιθανότατα ξεπερνούσε το 1983 τις 250.000 στρέμματα. Αυτό το μέγεθος συγκρίνεται με τις 280.000 στρ. που δίνει η μελέτη Στρατηγικού Πλαισίου του ΥΠΕΧΩΔΕ-ΕΜΠ για το ίδιο έτος. Αλλά όπως ήδη τονίσαμε αυτές οι γενικές μετρήσεις μικτών εκτάσεων σχεδίου (ιδιαίτερα όταν οι μετρήσεις γίνονται από ένα αδρό περίγραμμα) δεν προσφέρουν έγκυρα δεδομένα από τη σκοπιά της αγοράς κατοικίας.

Οι επόμενες μετρήσεις (CAP3, CAP3b) προσθέτουν και την εκτός σχεδίου χωρητικότητα με τις μετρήσεις που περιγράφηκαν παραπάνω. Θεωρήσαμε, μετά το έλεγχο των στοιχείων, ότι οι πραγματικές συνθήκες της αγοράς κατοικίας στις διάφορες ζώνες επιβάλλουν σχετικά διαφοροποιημένες μετρήσεις χωρητικότητας. Έτσι για τις κεντρικές ΧΟΕ της Αθήνας και του Πειραιά (και ορισμένων γειτονικών ΟΤΑ) με μεγάλες κοινωφελείς χρήσεις και σημαντικές ζώνες βιομηχανίας και μεταφορών όπου η εκτός σχεδίου περιοχή δεν έχει οικιστικό ενδιαφέρον, υιοθετήθηκε μια σταθμισμένη μέτρηση βάσει των τύπων CAP1 και CAP2 με εντονότερο το ρόλο της πρώτης. Για το υπόλοιπο ΠΣΠ και τη Σαλαμίνα χρησιμοποιήθηκε αμιγώς η CAP2 με την εξαίρεση της ΧΟΕ Α401 (κυρίως το Μαρούσι) όπου υπήρχε το 1983 σημαντική εκτός σχεδίου δόμηση (συνδυασμός CAP2, CAP3). Στις υπόλοιπες περιοχές εφαρμόστηκε ανάλογα με τα χαρακτηριστικά τους είτε αμιγώς η CAP3b (μέγιστη έκταση εκτός σχεδίου) είτε μια ενδιάμεση κατάσταση μέσου όρου των CAP3 και CAP3b.

Πίνακας 2. Μεταβολή χωρητικότητας, 1983-2004

	Πολεοδομική Χωρητικότητα				
	1983	1990	1995	2000	2004
Μεταβολή περιόδου		4.77%	4.23%	1.63%	0.75%
Με βάση 1983=100	100.00	104.77	109.20	110.98	111.81

στις αρτιότητες και κατατιμήσεις και από άλλες χρήσεις ή φυσικά εμπόδια, και έχει, ούτως ή άλλως πολύ μικρή ποσοτική σημασία στην κτηματαγορά, πέραν του στενά τοπικού επιπέδου.

Πίνακας 3. Μεταβολή χωρητικότητας (έκταση σε στρέμματα), 1983-2004

ΧΟΕ1Β	Πολεοδομική Χωρητικότητα				
	1983	1990	1995	2000	2004
A101	69551,1	69584,4	69626,0	69631,6	69631,6
A102	12098,6	12098,6	12098,6	12098,6	12098,6
A201	22383,4	22425,1	22642,2	22642,2	22642,2
A203	21517,2	21879,1	21879,1	22170,7	22170,7
A204	6499,3	6499,3	7102,1	7102,1	7466,7
A301	21325,0	21439,0	21521,3	21521,3	21521,3
A302	16702,3	18754,5	18754,5	18754,5	18754,5
A303	8946,8	14298,5	16139,4	17352,8	18003,4
A401	6770,5	7534,5	8321,1	8538,8	8538,8
A402	6230,7	6863,4	6968,4	7224,9	7336,2
A403	13738,7	14854,7	14867,5	15510,3	15626,0
A404	2429,2	2429,2	2429,2	2429,2	2429,2
A405	3105,2	3105,2	3105,2	3214,3	3288,7
A406	14153,1	14580,8	14718,6	14766,2	14778,1
A501	8545,7	8545,7	8561,0	8561,0	8561,0
A502	7470,6	7566,0	8419,2	8474,4	8474,4
A503	5195,7	5298,5	5464,7	5464,7	5475,8
A504	14571,2	14691,7	14740,7	14740,7	14740,7
A505	19343,2	19349,4	19349,4	19349,4	19349,4
B101	9275,3	10032,9	10675,3	10889,8	11567,3
B102	4501,3	4706,8	4706,8	4706,8	4706,8
B103	5195,7	5195,7	7374,4	7577,3	7577,3
C101	3500,2	3500,2	3500,2	3500,2	3500,2
C102	3283,8	3991,5	4539,5	4539,5	4539,5
C103	1230,1	1230,1	1230,1	1230,1	1230,1
C104	2813,1	2813,1	3388,1	3388,1	3388,1
D101	1756,3	3150,9	4345,0	4723,9	4836,1
D102	3024,1	3728,7	5673,8	5989,7	5989,7
D103	8517,9	8945,1	11244,4	11676,2	12248,7
D104	3453,0	3742,6	4038,2	5514,8	5562,1
D105	2241,6	2241,6	2241,6	2241,6	2241,6
Σύνολο	329369,7	345076,9	359665,5	365525,9	368274,9

Με βάση αυτές τις μικτές μετρήσεις για το 1990 και τις μεταβολές στις χωρητικότητες λόγω των επεκτάσεων στις διάφορες περιόδους (καταχωρημένες ανάλογα με το χρόνο ΦΕΚ+3) έχουμε στον Πίνακα 2 τις ποσοστιαίες μεταβολές της συνολικής χωρητικότητας σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο και στον Πίνακα 3 τις συγκεντρωτικές και κατά ΧΟΕ εκτιμήσεις της εξέλιξης της χωρητικότητας μεταξύ 1983 και 2004. Η ενδιαφέρουσα παρατήρηση που μπορεί να γίνει είναι ότι παρά τις σημαντικές επεκτάσεις του σχεδίου, που ισοδυναμούν προσεγγιστικά με εκτατική αύξηση του σχεδίου πόλης της τάξης του **40%-45%**, η συνολική χωρητικότητα στην ΕΠ Αθήνας μεταβλήθηκε **μόνο κατά 12%** ενώ το μεγαλύτερο μέρος αυτής της αύξησης πραγματοποιήθηκε στο διάστημα 1983-1995 (9,2%). Ο λόγος για αυτή τη σοβαρή διαφορά μεταξύ των ποσοστών μεταβολής είναι, βέβαια, ότι αφενός οι επεκτάσεις μετά το 1983 έχουν γενικά συντελεστή χαμηλό (μέχρι 0.8 με πολύ μικρές αποκλίσεις) και αφετέρου ότι πάνω από το μισό των επεκτάσεων προοριζόταν για Β' κατοικία όπου ο ΣΔ δεν πρέπει να ξεπερνάει το 0,4 –οι εκτάσεις με ΣΔ μικρότερο ή ίσο του 0,4 φτάνουν το 53% του συνόλου (61.600 στρ. σε 116.500) ενώ το 50% από αυτές έχουν μέσο ΣΔ μέχρι 0,3. Βεβαίως, ο μέσος πραγματικός συντελεστής σε ορισμένες περιοχές είναι ιδιαίτερα μικρός λόγω του σημαντικού ρόλου της πολεοδομικής χωρητικότητας εκτός σχεδίου.

4. ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΠΛΗΡΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΚΟΡΕΣΜΟΣ: ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ, ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΚΑΙ ΤΑΣΕΙΣ

Η έννοια του βαθμού πληρότητας ή πολεοδομικού "κορεσμού" δηλαδή του ποσοστού κάλυψης της διαθέσιμης χωρητικότητας με κτισμένη επιφάνεια είναι γνωστή και καθιερωμένη στην ελληνική πολεοδομική πρακτική και αποτελεί βασικό κριτήριο για την εκτίμηση των αναγκών χωρικής ανάπτυξης των οικισμών (βλ. λ.χ. τις προδιαγραφές των ΓΠΣ). Κατά συνθήκη, κορεσμένες θεωρούνται οι ζώνες όπου το ποσοστό αυτό φτάνει ή ξεπερνάει το 80%. Αυτό είναι ένα αρκετά ρεαλιστικό κριτήριο καθώς στις ελληνικές συνθήκες πολλά οικοπέδα είτε αδόμητα είτε με μικρά παλαιά κτίσματα δεν μπορούν πρακτικά να οικοδομηθούν για λόγους ιδιοκτησιακούς. Παράλληλα πολλά κτίρια που δεν εξαντλούν τον νόμιμο συντελεστή δεν προσφέρονται για ανοικοδόμηση ή προσθήκες (είναι δημόσιου χαρακτήρα ή διατηρητέα, η ανοικοδόμηση είναι ασύμφορη, έχουν ιδιοκτησιακά προβλήματα κλπ.). Συνεπώς, αν αφαιρεθούν όλες αυτές οι περιπτώσεις, ένας βαθμός κορεσμού ίσος με 80% σημαίνει ότι υπάρχει έντονη έλλειψη οικοδομήσιμου χώρου που δεν επιτρέπει την ομαλή παραγωγή κτιριακών επιφανειών παρά μόνο περιπτωσιακά. Αυτό αφενός έχει σημαντικές επιπτώσεις στις τιμές των ακινήτων και αφετέρου σημαίνει ότι η ζήτηση χώρου για τη συγκεκριμένη ζώνη πρέπει αναγκαστικά να στραφεί σε άλλες περιοχές.

Η μέτρηση του βαθμού πληρότητας-κορεσμού προϋποθέτει, πέραν της μέτρησης της χωρητικότητας, και σχετικώς ακριβή στοιχεία για την υφιστάμενη κτισμένη επιφάνεια μέσα στο ιδεατό στερεό που ορίζει την χωρητικότητα. Δυστυχώς πέραν της πολεοδομικής απογραφής της ΔΕΠΟΣ για δείγμα 60 περιοχών στην ΕΠΑ το 1988, τα μόνα σχετικά στοιχεία είναι αυτά της έρευνας της ΑΜ του 1995 (100% καταγραφή χρήσεων και κτιριακών επιφανειών). Με βάση αυτά τα στοιχεία εκτιμήθηκαν τα μεγέθη των κτιριακών επιφανειών ανά ζώνη ΧΟΕ τόσο κατά τις διάφορες χρήσεις κατοικίας (αμιγής, σε μικτά συμπλέγματα κτιρίων –"πολύγωνα" στην ορολογία της ΑΜ95– και σε "πολεοδομικά κέντρα") όσο και για το σύνολο των χρήσεων κτιρίων. Αυτά συγκρίθηκαν με τη μέτρηση της χωρητικότητας CAP3 για το 1995 –με διευρυμένη έκταση εκτός σχεδίου και συνυπολογίζοντας τις υπερβάσεις του ΣΔ. Σύμφωνα με αυτά τα μεγέθη **ο βαθμός κορεσμού το 1995** για το σύνολο της ΕΠΑ έφτανε για μεν τις μικτές χρήσεις κατοικίας το 66,5% και για το σύνολο των κτιρίων το **70,6%**. Ωστόσο υπήρχαν 12 ζώνες ΧΟΕ με ποσοστά **άνω του 80%** εκ των οποίων 6 με ποσοστά **άνω του 90%**. Είναι ενδιαφέρον ότι με την εξαίρεση της ζώνης Α102 (Ζωγράφου, Καισαριανή κλπ.) και Α301 (Περιστερί, Αιγάλεω κλπ.) οι ζώνες με υψηλό κορεσμό συγκεντρώνονται στα "ακριβά" και "μεσαία" βόρεια και νότια προάστια. Η ζώνη όπου ανήκει ο Δ. Αθηναίων (Α101) εμφανίζει σχετικά υψηλό αλλά σαφώς χαμηλότερο κορεσμό (64%).

Ωστόσο αυτές οι εκτιμήσεις παρουσιάζουν σοβαρά προβλήματα. Πρώτον, όπως ήδη τονίσαμε απαιτείται μια πιο σύνθετη κατά περίπτωση μέτρηση της χωρητικότητας. Δεύτερον, και πλέον σημαντικό, οι μετρήσεις της ΑΜ95 για τις επιφάνειες των κτιρίων –κυρίως της κατοικίας για την οποία έχουμε ανεξάρτητα έγκυρα στοιχεία– φαίνονται σαφώς υπερεκτιμημένες. Αυτό είναι εν πολλοίς εύλογο καθώς η μέτρηση έγινε με εξωτερική επισκόπηση που, ιδιαίτερα στη περισσότερο ελεύθερη δόμηση στα προάστια, οδηγεί σε συστηματική υπερεκτίμηση. Πράγματι στα προάστια, και ιδιαίτερα αυτά των μεσαίων και ανωτέρων στρωμάτων, έχουμε με τις μετρήσεις της ΑΜ95 εξαιρετικά μεγάλες και συχνές υπερβάσεις του ΣΔ. Για αυτούς τους λόγους επελέγη μια εναλλακτική προσέγγιση δεδομένου ότι για το 1991 και το 2001 διαθέτουμε από τις αντίστοιχες απογραφές πολύ ακριβέστερα μεγέθη για την επιφάνεια κατοικίας. Με βάση αυτά τα μεγέθη υπολογίστηκε η μεταβολή του αποθέματος κατοικιών και, με βάση την εξέλιξη της νόμιμης δόμησης κατοικιών (με προσθήκη δύο ετών), αυτή η μεταβολή κατανεμήθηκε στα δύο μισά της δεκαετίας ώστε να υπολογιστεί το απόθεμα το 1995. Αυτό προσαυξήθηκε κατά 20% για να ληφθούν υπόψη οι κοινόχρηστες επιφάνειες των κτιρίων και κάποιοι άμεσα συναφείς χώροι. Αυτά τα μεγέθη κτιριακής επιφάνειας κατοικίας συγκρινόμενα με τα αντίστοιχα (αμιγούς κατοικίας) της ΑΜ95 παρουσίαζαν ριζικές αποκλίσεις κατά περιοχές και συνολικά ήταν στο σύνολο της ΕΠΑ κατά 35% μικρότερα. Θεωρήσαμε ωστόσο ότι προσέφεραν μια πολύ πιο έγκυρη γεωγραφική κατανομή των πραγματικών μεγεθών. Όσον αφορά τις άλλες χρήσεις

κτιρίων πλην κατοικίας δεν ήταν δυνατό παρά να χρησιμοποιηθούν τα στοιχεία της ΑΜ95. Με αυτό το τρόπο εκτιμήθηκε η συνολική κτιριακή επιφάνεια που προκύπτει ανά ζώνη. Θα πρέπει πάντως να τονιστεί ότι αυτός ο εναλλακτικός τρόπος υπολογισμού των συνολικών επιφανειών είναι, αντίθετα με τους υπολογισμούς της ΑΜ95, **συντηρητικός** καθώς τα μεγέθη για τις άλλες χρήσεις πλην κατοικίας από την ΑΜ φαίνονται ιδιαίτερα περιορισμένα. Πιθανότατα αρκετές επιφάνειες μη-κατοικίας προσμετρήθηκαν στα κτίρια κατοικίας από την απογραφή της ΑΜ95.

Στη βάση των προηγούμενων εκτιμήσεων μπορεί να μετρηθεί ο βαθμός πληρότητας και κορεσμού ανά ΧΟΕ για τις διάφορες εναλλακτικές μετρήσεις χωρητικότητας. Στο σύνολο της ΕΠΑ αυτός κυμαίνεται από ένα μέγιστο 80% έως ένα ελάχιστο 57%. Ωστόσο αυτές οι εναλλακτικές μετρήσεις είναι ενδεικτικές: το μέγεθος της χωρητικότητας ανά ζώνη πρέπει, όπως σημειώθηκε, να βασιστεί σε ένα κατάλληλο συνδυασμό αυτών των μετρήσεων ανάλογα με τον τύπο της ζώνης. Σύμφωνα με τις τελικές εκτιμήσεις μας για το βαθμό κορεσμού το 1995 ανά ζώνη και στο σύνολο της ΕΠΑ, έχουμε ένα **ποσοστό πληρότητας (1995) 68%** στο σύνολο της πόλης και ανά ζώνη ποσοστά που κυμαίνονται από 45% έως 100% (με την εξαίρεση δύο ακραίων περιπτώσεων, της Β102 (Βίλια, Οινόη κλπ.) με 16% και D101 (Γέρακας, Ανθούσα, Παλλήνη κλπ.) με 136%. Περιπτώσεις με ποσοστά κοντά ή και άνω του 100% σημαίνουν, βέβαια, ότι υπάρχουν σημαντικές δομημένες εκτάσεις χωρίς νόμιμο σχέδιο. Αυτό από μια άποψη φαίνεται να παραβιάζει το τυπικό νόημα της έννοιας του βαθμού κορεσμού (ως κάλυψη της νόμιμης χωρητικότητας) αλλά θεωρήσαμε ότι έτσι καταγράφονται πιο ρεαλιστικά οι πραγματικές συνθήκες και πιέσεις από υψηλή ζήτηση χώρου υπό συνθήκες έλλειψης νόμιμης χωρητικότητας. Αυτό φαίνεται και από τις περιοχές συγκέντρωσης της "φαινόμενης" αυθαίρετης δόμησης που εκτιμήθηκε με τον τρόπο που αναφέρθηκε στα προηγούμενα. Συνεπώς η σημασία του "κορεσμού" είναι διαφορετική σε ένα βαθμό στις εσωτερικές ζώνες της πόλης και τα καθιερωμένα προάστια και στις περιφερειακές ζώνες υψηλής ανάπτυξης –ιδιαίτερα αυτές της Β' κατοικίας. Σε κάθε περίπτωση, οι μισές περίπου (15) από τις ζώνες της ΕΠΑ το 1995 παρουσίαζαν κορεσμό στα όρια του προβληματικού (άνω του 75%) ή και μεγαλύτερο. Το πρόβλημα συγκεντρώνεται στις κεντρικές ΧΟΕ Α101, Α102, Α201, Α505 της Αθήνας-Πειραιά, στην "καρδιά" της δυτικής Αθήνας (Α301), στα "καλά" βόρεια προάστια (Α401 έως Α404 και στα νεώτερα C101 και D101) και στις παράλιες ζώνες Β' κατοικίας στη βόρεια και ανατολική Αττική.

Με βάση τα στοιχεία της οικοδόμησης κατοικιών ανά έτος μέχρι το 2004 και τις μεταβολές της χωρητικότητας λόγω επεκτάσεων μπορούμε προσεγγιστικά να εκτιμήσουμε τόσο τη μεταβολή της χωρητικότητας για τα έτη 2000 και 2005/2006 όσο και την αύξηση του βαθμού κορεσμού λόγω της αύξησης της κτιριακής επιφάνειας (υποθέσαμε, λόγω έλλειψης στοιχείων, ότι οι κτιριακές επιφάνειες που δεν είναι κατοικία αναπτύσσονται περίπου ανάλογα με αυτές της κατοικίας). Στον Πίνακα 4 φαίνεται ο βαθμός κορεσμού

ανά ΧΟΕ1Β αναλυτικά και συνολικά για το 2000 και το 2005/2006. Ο βαθμός κορεσμού για το σύνολο της ΕΠΑ αυξάνεται από 68% το 1995 σε άνω του 70% το 2000 και σε **77%** το 2005/2006. Πέραν αυτού έχουμε το 2006, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις μας, **τουλάχιστον 18 ευρείες ζώνες ΧΟΕ** (ήτοι 60% του συνόλου) με **βαθμό κορεσμού άνω του 78%**. Νομίζουμε ότι αυτές οι συνθήκες υποδεικνύουν ότι η *Ευρύτερη Περιφέρεια της Αθήνας έχει, κατά μέσο όρο, φτάσει τη τρέχουσα περίοδο, σύμφωνα με τα καθιερωμένα κριτήρια, σε κατάσταση οικιστικού κορεσμού*. Βεβαίως, παραμένουν ακόμη αρκετές ευρείες ζώνες με κάλυψη της χωρητικότητας που βρίσκεται, περισσότερο ή λιγότερο, κάτω από τα όρια του κορεσμού – κυρίως σε περιοχές χαμηλότερων εισοδημάτων όπου, κατά τα φαινόμενα, η ζήτηση κατοικίας είναι χαμηλή.

Όπως έχει γίνει ήδη φανερό από τα στοιχεία που εξετάζουμε, τόσο οι συνθήκες κορεσμού όσο και οι μεταβολές στο σχέδιο πόλης και στις διαθέσιμες χωρητικότητες δεν είναι όμοιες στις διάφορες ζώνες της πόλης. Το ποιο ενδιαφέρον σχετικό ερώτημα εδώ, τόσο από κοινωνική άποψη όσο και από την άποψη των συνθηκών της κτηματαγοράς, είναι το κατά πόσο διαφοροποιούνται από τη σκοπιά των μεγάλων κοινωνικο-οικονομικών στρωμάτων της πόλης. Στην ευρύτερη μελέτη του θέματος (Εμμανουήλ, κ.ά., 2006) υιοθετήθηκε ένα αδρομερές σχήμα κοινωνικο-οικονομικής διαστρωμάτωσης των νοικοκυριών σε τέσσερα μεγάλα στρώματα. Με βάση αυτή τη διαστρωμάτωση για το 2001 χωρίσαμε τις ζώνες της ΕΠΑ σε τρεις μεγάλες ενότητες ανάλογα με το ποσοστό των στρωμάτων 1 (ανώτερα), 2 (μεσαία) και 3-4 (χαμηλά) ώστε κάθε ενότητα αφενός να χαρακτηρίζεται από τα υψηλότερα ποσοστά συμμετοχής κάθε στρώματος και αφετέρου να είναι αρκετά μεγάλη ώστε εκεί να ζει περίπου το 75% του αντίστοιχου στρώματος. Αυτές οι ευρείες ζώνες έχουν, βέβαια, επικαλύψεις καθώς τα μεγάλα κοινωνικο-οικονομικά στρώματα δεν διαχωρίζονται πλήρως στον αστικό χώρο. Επιπλέον ορισμένες περιστατικές ζώνες με περιορισμένο πληθυσμό δεν περιλαμβάνονται σε αυτές τις ενότητες. Η ουσία είναι ότι σε αυτές τις ευρείες ζώνες κατοικεί η μεγάλη πλειονότητα κάθε μεγάλου κοινωνικο-οικονομικού στρώματος και, συνεπώς, οι συνθήκες σε αυτές είναι καθοριστικές για τις αντίστοιχες μεγάλες υποαγορές κατοικίας. Στον Πίνακα 5 φαίνονται οι βαθμοί κορεσμού για αυτές τις τρεις μεγάλες χωρικές ενότητες. Είναι ενδιαφέρον ότι στην ενότητα όπου διαβιών τα ανώτερα και ανώτερα-μεσαία στρώματα ο βαθμός κορεσμού είναι ο υψηλότερος (85%). Παραπλήσιος είναι και για τα μεσαία στρώματα (83,5%). Αντίθετα, είναι αρκετά χαμηλότερος στη χωρική ενότητα των χαμηλότερων στρωμάτων (70%).

Οι βασικοί λόγοι για αυτό είναι πιθανότατα ότι, πρώτον, τα παραδοσιακά εργατικά στρώματα μειώνονται ως πληθυσμιακό μέγεθος λόγω των τάσεων αποβιομηχάνισης και αύξησης του τομέα υπηρεσιών και, δεύτερον, ότι οι κατασκευές νέων κατοικιών, λόγω του κερδοσκοπικού χαρακτήρα του τομέα εμπορικών κατασκευών, συγκεντρώνονται περισσότερο στις περιοχές των μεσαίων και ανωτέρων στρωμάτων. Ωστόσο, συνέβαλε σε αυτό,

σε σημαντικό βαθμό, το γεγονός ότι ιδιαίτερα μεγάλο μέρος των επεκτάσεων σχεδίου και χωρητικότητας την περίοδο που εξετάζουμε πραγματοποιήθηκε σε περιοχές χαμηλών εισοδημάτων.

Πίνακας 4. Βαθμός πληρότητας-κορεσμού 2000 και 2006

ΧΟΕ1Β	Χωρητικότητα		Επιφάνεια κτηρίων 2001	Βαθμός κορεσμού 2000	Νέες κατοικίες 1994-98*	Νέες κατοικίες 1999-2004	Διαφορά επιφάνειας 2001-06	Επιφάνεια κτηρίων 2006	Βαθμός κορεσμού 2006	Βαθμός κορεσμού >78%
	2000	2004								
A101	69631,6	69631,6	53143,3	0,763	14700	18269	1312	54455,4	0,782	1
A102	12098,6	12098,6	10480,7	0,866	4992	8094	733	11213,5	0,927	1
A201	22642,2	22642,2	18364,5	0,811	5519	13219	1378	19742,4	0,872	1
A203	22170,7	22170,7	12842,4	0,579	6994	14354	1575	14417,4	0,650	
A204	7102,1	7466,7	4042,3	0,541	959	1714	379	4421,5	0,592	
A301	21521,3	21521,3	17579,9	0,817	6597	9403	1143	18723,1	0,870	1
A302	18754,5	18754,5	9504,7	0,507	5666	9004	972	10477,2	0,559	
A303	17352,8	18003,4	8392,4	0,466	5962	12138	1698	10089,9	0,560	
A401	8538,8	8538,8	7610,1	0,891	3477	5274	602	8212,0	0,962	1
A402	7224,9	7336,2	6933,1	0,945	2675	4199	889	7822,2	1,066	1
A403	15510,3	15626,0	14126,8	0,904	9645	16910	1922	16048,9	1,027	1
A404	2429,2	2429,2	2705,6	1,114	836	1154	131	2836,3	1,168	1
A405	3214,3	3288,7	2180,7	0,663	1917	2086	251	2431,3	0,739	
A406	14766,2	14778,1	11733,0	0,794	7049	9029	1060	12792,9	0,866	1
A501	8561,0	8561,0	6510,2	0,760	5431	5492	995	7505,2	0,877	1
A502	8474,4	8474,4	5211,6	0,615	1087	1541	450	5661,8	0,668	
A503	5464,7	5475,8	4930,9	0,900	3497	3979	422	5352,7	0,978	1
A504	14740,7	14740,7	7563,6	0,513	4600	5133	570	8133,7	0,552	
A505	19349,4	19349,4	14247,7	0,736	6537	9376	889	15136,9	0,782	1
B101	10889,8	11567,3	5231,5	0,452	1731	3715	819	6050,5	0,523	
B102	4706,8	4706,8	817,7	0,174	263	344	49	867,1	0,184	
B103	7577,3	7577,3	2749,3	0,363	1132	2010	242	2991,5	0,395	
C101	3500,2	3500,2	3587,3	1,025	1757	3627	608	4195,2	1,199	1
C102	4539,5	4539,5	3556,0	0,783	1140	2927	498	4054,2	0,893	1
C103	1230,1	1230,1	689,4	0,560	382	1854	370	1059,7	0,862	
C104	3388,1	3388,1	3168,4	0,935	554	1268	682	3850,1	1,136	1
D101	4723,9	4836,1	5907,6	1,222	3326	8988	1959	7866,5	1,627	1
D102	5989,7	5989,7	3591,0	0,600	2220	4194	418	4008,7	0,669	
D103	11676,2	12248,7	5577,5	0,455	3166	7091	1072	6649,9	0,543	
D104	5514,8	5562,1	4469,7	0,804	1386	3019	680	5149,3	0,926	1
D105	2241,6	2241,6	1707,2	0,762	529	1249	313	2019,8	0,901	1
Σύνολο	365525,9	368274,9	259156,6	0,704	115726	190654	25080,3	284236,8	0,772	18

Σημείωση

* Υποθέτουμε ότι η δόμηση βάσει αδειών υλοποιείται δύο έτη μετά

Πίνακας 5. Βαθμός πληρότητας-κορεσμού στις ευρείες κοινωνικοοικονομικές υποπεριφέρειες της ΕΠΑ, 2005/2006

υψηλά-ψηλότερα			μεσαία			χαμηλότερα-χαμηλά					
Χωρητικότητα 2004	Επιφάνεια κτιρίων 2006*	Βαθμός κορεσμού 2006	Χωρητικότητα 2004	Επιφάνεια κτιρίων 2006*	Βαθμός κορεσμού 2006	Χωρητικότητα 2004	Επιφάνεια κτιρίων 2006*	Βαθμός κορεσμού 2006			
A404	2429,2	2836,3	1,168	A404	2429,2	2836,3	1,168	B101	11567,3	6050,5	0,523
A405	3288,7	2431,3	0,739	A403	15626,0	16048,9	1,027	A204	7466,7	4421,5	0,592
A402	7336,2	7822,2	1,066	A502	8474,4	5661,8	0,668	B103	7577,3	2991,5	0,395
A502	8474,4	5661,8	0,668	A401	8538,8	8212,0	0,962	A303	18003,4	10089,9	0,560
A403	15626,0	16048,9	1,027	A505	19349,4	15136,9	0,782	B102	4706,8	867,1	0,184
A401	8538,8	8212,0	0,962	A102	12098,6	11213,5	0,927	A301	21521,3	18723,1	0,870
A501	8561,0	7505,2	0,877	A501	8561,0	7505,2	0,877	A203	22170,7	14417,4	0,650
C101	3500,2	4195,2	1,199	A402	7336,2	7822,2	1,066	D104	5562,1	5149,3	0,926
A503	5475,8	5352,7	0,978	C101	3500,2	4195,2	1,199	A302	18754,5	10477,2	0,559
A505	19349,4	15136,9	0,782	A101	69631,6	54455,4	0,782	C104	3388,1	3850,1	1,136
D105	2241,6	2019,8	0,901	A405	3288,7	2431,3	0,739	D103	12248,7	6649,9	0,543
C102	4539,5	4054,2	0,893	A503	5475,8	5352,7	0,978	C102	4539,5	4054,2	0,893
A102	12098,6	11213,5	0,927	D105	2241,6	2019,8	0,901	D101	4836,1	7866,5	1,627
D102	5989,7	4008,7	0,669	A201	22642,2	19742,4	0,872	C103	1230,1	1059,7	0,862
A101	69631,6	54455,4	0,782	C103	1230,1	1059,7	0,862	A406	14778,1	12792,9	0,866
A406	14778,1	12792,9	0,866	A504	14740,7	8133,7	0,552	A504	14740,7	8133,7	0,552
A504	14740,7	8133,7	0,552	D102	5989,7	4008,7	0,669	D102	5989,7	4008,7	0,669
D101	4836,1	7866,5	1,627	A406	14778,1	12792,9	0,866	A201	22642,2	19742,4	0,872
								A101	69631,6	54455,4	0,782
Σύνολο	211435,6	179747,2	0,850								
					225932,2	188628,7	0,835		201723,5	141345,6	0,701

Στον Πίνακα 6 φαίνονται οι αυξήσεις χωρητικότητας καθώς και η κατανομή των συνολικών αυξήσεων τις περιόδους 1983-1995 και 1996-2004 σε τρεις μεγάλες χωρικές ενότητες: στις αστικές και περιαστικές ζώνες χαμηλού εισοδήματος, στις αστικές ζώνες ανώτερων και μεσαίων εισοδημάτων και, τέλος, στις περιαστικές κυρίως παραθεριστικές (B' κατοικίας) ζώνες μεσαίων κυρίως εισοδημάτων.

Την πρώτη περίοδο με τις περισσότερες επεκτάσεις σχεδίου, σχεδόν το ήμισυ (47%) της νέας χωρητικότητας διατέθηκε στην πρώτη χωρική ενότητα επιφέροντας αύξηση της υφιστάμενης χωρητικότητας κατά σχεδόν 20% ενώ μόνο ένα μερίδιο 18% στις ανώτερες και μεσαίες ζώνες επιφέροντας αύξηση χωρητικότητας κατά 6% ενώ το υπόλοιπο 35% διατέθηκε στις περιαστικές ζώνες B' κατοικίας μεσαίων κυρίως στρωμάτων (επιφέροντας σημαντική αύξηση χωρητικότητας κατά 40%). Την επόμενη περίοδο όπου οι μεταβολές ήταν μικρότερες είχαμε μια σχετική αύξηση της συμμετοχής τόσο των μεσαίων-ανώτερων περιοχών κατοικίας όσο και των μεσαίων ζωνών B' κατοικίας.

Πίνακας 6. Μεταβολή χωρητικότητας κατά μεγάλες κοινωνικοοικονομικές ζώνες

ΧΟΕ1Β	Χωρητικότητα		%Αύξησης Μεταβολή % 83-90	Χωρητικότητα		%Αύξησης Μεταβολή % 95-04
	1983	1995		1995	2004	
Ζώνες χαμηλού εισοδήματος						
A204	6499,3	7102,1	9,27%	7102,1	7466,7	5,13%
A301	21325,0	21521,3	0,92%	21521,3	21521,3	0,00%
A302	16702,3	18754,5	12,29%	18754,5	18754,5	0,00%
A303	8946,8	16139,4	80,39%	16139,4	18003,4	11,55%
B101	9275,3	10675,3	15,09%	10675,3	11567,3	8,36%
B102	4501,3	4706,8	4,57%	4706,8	4706,8	0,00%
B103	5195,7	7374,4	41,93%	7374,4	7577,3	2,75%
	72445,8	86273,8	47,0%	86273,8	89597,4	40,0%
Ζώνες υψηλού και μεσαίου εισοδήματος						
A401	6770,5	8321,1	22,90%	8321,1	8538,8	2,62%
A402	6230,7	6968,4	11,84%	6968,4	7336,2	5,28%
A403	13738,7	14867,5	8,22%	14867,5	15626,0	5,10%
A404	2429,2	2429,2	0,00%	2429,2	2429,2	0,00%
A405	3105,2	3105,2	0,00%	3105,2	3288,7	5,91%
A406	14153,1	14718,6	4,00%	14718,6	14778,1	0,40%
A501	8545,7	8561,0	0,18%	8561,0	8561,0	0,00%
A502	7470,6	8419,2	12,70%	8419,2	8474,4	0,66%
A503	5195,7	5464,7	5,18%	5464,7	5475,8	0,20%
A505	19343,2	19349,4	0,03%	19349,4	19349,4	0,00%
C101	3500,2	3500,2	0,00%	3500,2	3500,2	0,00%
	90482,7	95704,4	17,7%	95704,4	97357,8	19,9%
Ζώνες περιαιτικές παραθεριστικές/Β' Κατοικίας						
C102	3283,8	4539,5	38,24%	4539,5	4539,5	0,00%
C103	1230,1	1230,1	0,00%	1230,1	1230,1	0,00%
C104	2813,1	3388,1	20,44%	3388,1	3388,1	0,00%
D101	1756,3	4345,0	147,40%	4345,0	4836,1	11,30%
D102	3024,1	5673,8	87,62%	5673,8	5989,7	5,57%
D103	8517,9	11244,4	32,01%	11244,4	12248,7	8,93%
D104	3453,0	4038,2	16,95%	4038,2	5562,1	37,74%
D105	2241,6	2241,6	0,00%	2241,6	2241,6	0,00%
	26319,8	36700,8	35,3%	36700,8	40036,0	40,1%

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ

Οι επεκτάσεις του σχεδίου πόλης στην Ευρύτερη Περιφέρεια της Αθήνας μετά τον οικιστικό νόμο του 1983 και την έναρξη της "ΕΠΑ" ήταν πράγματι πολύ εκτεταμένες και ξεπέρασαν την εικοσαετία 1985-2004 μικτή έκταση 115.000 στρεμμάτων που ισοδυναμεί με αύξηση κατά 40-45% στο σχέδιο του 1983. Ωστόσο, ενώ οι επεκτάσεις ήταν σημαντικές σε μικτή έκταση επέφεραν πολύ περιορισμένη αύξηση της πολεοδομικής χωρητικότητας της πόλης της τάξης του 12% ενώ το μεγαλύτερο μέρος αυτής της αύξησης πραγματοποιήθηκε στο διάστημα 1983-1995 (άνω του 9% αύξηση). Σε μεγάλο βαθμό αυτό το πρόβλημα (και η συνακόλουθη περιορισμένη ωφέλεια για την αγορά Α' κατοικίας) οφείλεται στο ότι άνω του 40% των επεκτάσεων υλοποιήθηκε σε περιοχές εκτός του κύριου κορμού της κτηματογοράς σε ζώνες Β' κατοικίας με πολύ χαμηλό συντελεστή. Εν πολλοίς αυτό ήταν απότοκο του κύριου μελήματος του νόμου του 1983 και της ΕΠΑ που ήταν η "τακτοποίηση" των εκτός σχεδίου περιοχών με ήδη υφιστάμενη δόμηση –νόμιμη ή παράνομη. Από τη σκοπιά των επιταγών της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης, ωστόσο, οι επιπτώσεις ήταν διπλά επιζήμιες για την Πρωτεύουσα: η χωρική της ανάπτυξη έγινε με διάσπαρτες απομακρυσμένες επεκτάσεις χαμηλής πυκνότητας και ιδιαίτερα προβληματικής πολεοδομικής οργάνωσης που, επιπλέον, η ένταξη τους στην αγορά Α' κατοικίας ήταν περιορισμένη και προχωρούσε αργά.¹⁶ Σχετικά με την κοινωνική διαφοροποίηση της προσφοράς νέου πολεοδομικού χώρου, οι επεκτάσεις την περίοδο 1984-1995 ευνόησαν περισσότερο τις ζώνες χαμηλού εισοδήματος σε αντίθεση με αυτές της επόμενης δεκαετίας. Στη δεύτερη δεκαετία, οι μεταβολές στη σχέση ζήτησης και προσφοράς χώρου και οι αυξήσεις του βαθμού κορεσμού ήταν κατανεμημένες γεωγραφικά και κοινωνικά με περισσότερο ομοιόμορφο τρόπο.

Την περίοδο 1985-1994 οι αυξήσεις της χωρητικότητας ήταν αρκετές ώστε να συμβαδίζουν με την αύξηση της ζήτησης κατοικίας στο σύνολο της πόλης. Αντίθετα, την περίοδο 1995-2004 που ο ρυθμός επέκτασης της πόλης μειώθηκε σημαντικά σε σύγκριση με τη προηγούμενη δεκαετία, η σχέση της ζήτησης προς την προσφορά χώρου επιδεινώθηκε για την κτηματογορά και η πόλη ως σύνολο προσέγγισε σαφώς υψηλούς βαθμούς οικιστικού κορεσμού μετά το 2000 τόσο στο σύνολο όσο και στις μισές περίπου ζώνες που, λαμβάνοντας υπόψη και τις πυκνότητες, καλύπτουν την πλειοψηφία του πληθυσμού. Σύμφωνα με τις τάσεις αύξησης του κτιριακού κεφαλαίου μετά το 2000 αυτές οι συνθήκες θα επιδεινωθούν.

Αυτές οι συνθήκες και τάσεις δεν αρκούν, βέβαια, από μόνες τους για να δικαιολογήσουν ένα νέο κύκλο σημαντικών επεκτάσεων. Ωστόσο, οι επιπτώσεις αυτών των συνθηκών

¹⁶ Βλ. σχετικά με τη διαμόρφωση των παράκτιων ζωνών Β' κατοικίας Γκόρτσος κ.ά., 1999 και για τη διαδικασία μετάβασης προς χρήση Α' κατοικίας το Καμούτση κ.ά., 2007.

στις τιμές και την προσφορά στέγης όπως αξιολογούνται από τη σκοπιά των προτιμήσεων του πληθυσμού δεν μπορούν να αγνοηθούν από μια ολοκληρωμένη θεώρηση του ζητήματος της βιώσιμης ανάπτυξης της Αθήνας. Είναι γνωστό ότι η σύγχρονη θεωρητική προβληματική για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη καλείται να εξισορροπήσει αξίες σχετικές τόσο με τη προστασία των περιβαλλοντικών πόρων όσο και με την υλική ευημερία και την κοινωνική δικαιοσύνη με τρόπο μάλιστα που λαμβάνει υπόψη και τις επόμενες γενιές. Η συνεκτική αντιμετώπιση αυτού του τριπτύχου θέτει εξαιρετικά δισεπίλυτα προβλήματα με συνέπεια οι συμβιβαστικές προσεγγίσεις να είναι αναπόφευκτες. Καλούνται, έτσι, η κοινωνία και η πολιτική να σταθμίσουν με εύλογο τρόπο πολλαπλά αντιτιθέμενα κριτήρια αξιολόγησης: εν προκειμένω, την μέγιστη εξοικονόμηση πολεοδομικού χώρου και την προστασία της "φυσικής" περιαστικής γης από τη μια, με τις πιέσεις της ζήτησης κατοικίας και την εύλογη αρνητική αξιολόγηση από τους καταναλωτές των κορεσμένων περιοχών μεγάλης πυκνότητας, από την άλλη. Δεν είναι εδώ ο χώρος για να επιχειρήσουμε κάποια αναλυτική ή φιλοσοφική προσέγγιση σε αυτή την πολιτικά ευαίσθητη στάθμιση.¹⁷ Ένα σημείο, ωστόσο, που μπορεί να υπογραμμιστεί εδώ είναι ότι τόσο από τη σκοπιά της περιβαλλοντικά συνειδητής πολεοδομίας όσο και από τη σκοπιά της αγοράς και των "καταναλωτών", η τακτική συστηματική καταγραφή και δημοσιοποίηση των βασικών πολεοδομικών δεδομένων που εξετάστηκαν στα προηγούμενα αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για ορθολογικές αξιολογήσεις και ώριμο κοινωνικό διάλογο.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

- Αττικό Μετρό ΑΕ (1997) *Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό – Απογραφή Χρήσεων Γης και Κοινωνικο-οικονομικών Χαρακτηριστικών*, Αθήνα: Α.Μ. ΑΕ.
- Γκόρτσος Κ., Καμούτση Π., Παναγιωτοπούλου Ι., Σαγιάς Ι., Παναγιωτάτου Ε. (1999) "Χωρικές μορφές ανάπτυξης της Παραθεριστικής Κατοικίας στην Ελλάδα σήμερα. Δυναμική-Επιπτώσεις στον παράκτιο χώρο", στο: *Η διαχείριση και βελτίωση παράκτιων ζωνών* (Πρακτικά Συνεδρίου, Αθήνα 22-25/11/1999), Αθήνα: Εργαστήριο Λιμενικών Έργων ΕΜΠ, 115-124.
- ΔΕΠΟΣ (1989) *Πολεοδομική Οργάνωση και Οικιστικά Χαρακτηριστικά των Μεγάλων Αστικών Κέντρων: Έρευνα 1988, Τόμος Ι: Χρήσεις Γης και Οικιστικές Συνήθειες*, ΔΕΠΟΣ, Τμήμα Ερευνών, (φωτ.αναπ.), Αθήνα: ΔΕΠΟΣ.

¹⁷ Για μια σχετική πρόταση βλ. Εμμανουήλ κ.ά., 2006, κεφ. 6. Για μια σημαντική προσπάθεια αναθεώρησης των οικονομικών της ευημερίας ώστε να ενταχθούν οι επιταγές της βιώσιμης ανάπτυξης, βλ. Dasgupta και Mäler, 2001.

- Εμμανουήλ Δ. (1985) "Πολιτική Γής και Κατοικίας και το Ζήτημα των Οικιστικών Επεκτάσεων: Ένα Πλαίσιο Ανάλυσης και Προγραμματισμού για την Αθήνα", στο: Γ. Καυκαλάς κ.ά. (επιμ.), *Πολεοδομικός Προγραμματισμός: Θεωρία, Θεσμοί, Μεθοδολογία*, Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής, 135-191
- Εμμανουήλ Δ. με τη συνεργασία των Κ. Γκόρτσου και Π. Καμούτση (2006) *Προσφορά Πολεοδομικού Χώρου, Ζήτηση Κατοικίας και Τιμές στην Αθήνα & Αττική, 1984-2004*, Ερευνητικό Πρόγραμμα ΕΚΚΕ-ΟΡΣΑ, Τελική Έκθεση, Αθήνα: ΕΚΚΕ-ΟΡΣΑ.
- Καμούτση Φ., Γκόρτσος, Κ., Μανώλογλου, Ε., Μάρκου, Α. (2007) *Τάσεις μετατροπής ευρύτερων ζωνών του παράκτιου χώρου της Αττικής από Β' & παραθεριστική κατοικία σε κύρια κατοικία*, ΕΚΚΕ-ΓΓΕΤ, Τελική Έκθεση.
- ΟΑΟΜ ΕΠΕ & STABILTON ΑΕ (1998) *Μελέτη Αναζήτησης Οικιστικής Γης για τα Στεγαστικά Προγράμματα της Εταιρείας στην Αττική*, Αθήνα.
- ΥΠΕΧΩΔΕ – ΕΜΠ (2004), *Στρατηγικό Πλαίσιο Χωρικής Ανάπτυξης για την Αθήνα – Αττική, Σύνοψη*, Αθήνα: ΕΜΠ.

Ξενόγλωσση

- American Planning Association [APA] (2002) *Policy Guide on Smart Growth*, APA (ηλεκτρονική έκδοση, www.planning.org)
- Bramley G. (1993α) "The impact of land use planning and tax subsidies on the supply and price of housing in Britain", *Urban Studies*, 30: 5-30
- Bramley G. (1993β) "Land use planning and the housing market in Britain: the impact on housebuilding and house prices", *Environment and Planning A*, 25: 1021-1051
- Bramley G. (1998) "Measuring planning: indicators of planning restraint and its impact on the housing market". *Environment and Planning B*, 25: 31-57
- Commission of the European Communities [CEC] (1990), *Green Paper on the Urban Environment*, CEC, Brussels
- Corkingdale J. (2004) *The Land Use Planning System: Evaluating Options for Reform*, London: The Institute of Economic Affairs.
- Dasgupta P., Mäler K.-G. (2001) "Wealth as a Criterion for Sustainable Development", *Discussion Paper*, Stockholm: Beijer International Institute of Ecological Economics. (ηλεκτρονική έκδοση, www.beijer.kva.se)
- Emmanuel D. (1985) "Urban Land Prices and Housing Distribution: Monopolistic Competition and the Myth of the "Law" of Differential Rent" *Urban Studies*, 22: 461-480
- Evans A. W. (1991) "Rabbit hutches on postage stamps – planning, development and political-economy", *Urban Studies*, 28(6): 853-870.

- Evans A. W. (1996) "The impact of land use planning and tax subsidies on the supply and price of housing in Britain: A comment", *Urban Studies*, 33(3): 581-585.
- Glaeser E. L. και Gyourko J. (2002) "The Impact of Zoning on Housing Affordability", *NBER Working Paper*, No. w8835, Cambridge, MA.
- Glaeser, E. L., Gyourko, J., Saks, R. E. (2005) "Why have housing prices gone up?", *NBER Working Paper*, 11129, Cambridge, MA
- Malpezzi S. (1996) "Housing prices, externalities and regulation in U.S. metropolitan areas", *Journal of Housing Research*, 7(2): 209-241.
- Monk S., Pearce B. και Whitehead C.M.E. (1996) "Land-use planning, land supply and house prices", *Environment and Planning A*, 28: 495-511.
- Scottish Executive (2001) *The Role of the Planning System in the Provision of Housing*, Edinburgh: Scottish Executive - Central Research Unit.
- White M. και Allmendinger P. (2003) "Land-use planning and the Housing Market: a comparative review of the UK and the USA", *Urban Studies*, 40(5-6): 953-972.

Δημήτρης Εμμανουήλ

· Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών (ΕΚΚΕ), Ινστιτούτο Αστικής και Αγροτικής Κοινωνιολογίας,
Μεσογείων 14-18, 115 27 Αθήνα
e-mail: demmanuel@ekke.gr

Κώστας Γκόρτσος

· Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών (ΕΚΚΕ), Ινστιτούτο Αστικής και Αγροτικής Κοινωνιολογίας,
Μεσογείων 14-18, 115 27 Αθήνα
e-mail: kgortsos@ekke.gr

Παρασκευή Καμούτση

· Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών (ΕΚΚΕ), Ινστιτούτο Αστικής και Αγροτικής Κοινωνιολογίας,
Μεσογείων 14-18, 115 27 Αθήνα
e-mail: fkamoutsi@ekke.gr

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

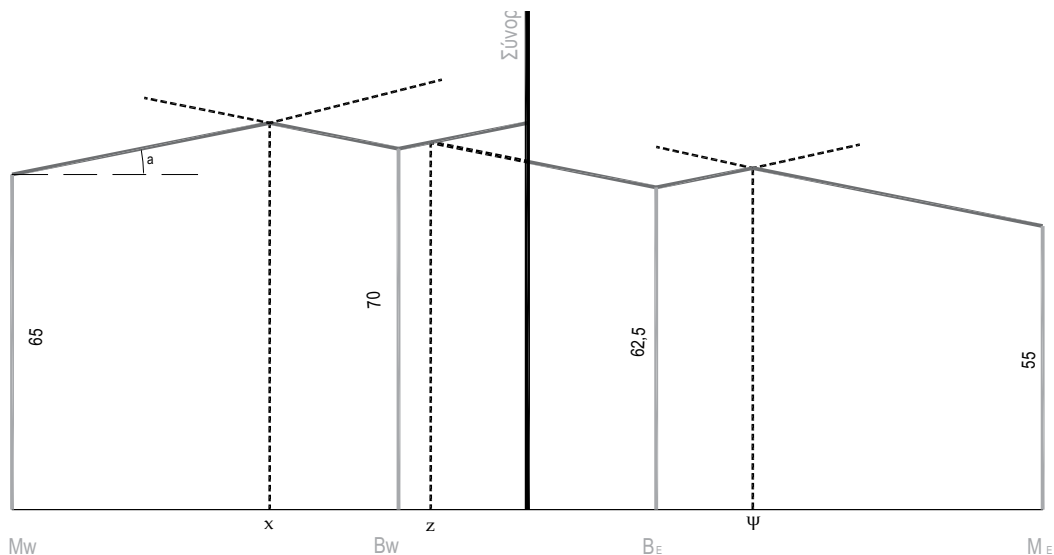
αποτελεσματικότερη χρήση των πόρων λόγω των οικονομικών αστικής κλίμακας και των οικονομικών χωρικής συσπείρωσης¹ (Πετράκος και Ψυχάρης, 2004). Οι συνθήκες αυτές μειώνουν το κόστος παραγωγής στις μεγάλες πόλεις, δίνοντας στους παραγωγούς μεγαλύτερα περιθώρια διεύρυνσης της περιοχής αγοράς μέσα στην οποία 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 συσσωρευσης 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-

¹ 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

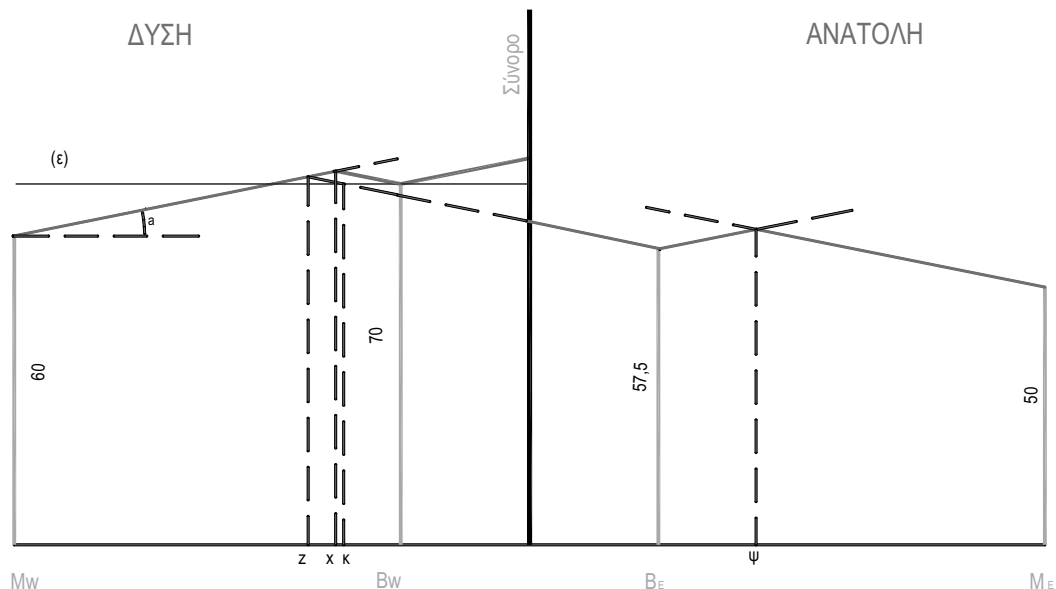
1. Κόστος παραγωγής του προϊόντος παραγωγών $B_W=70$, $B_E=62,5$, $M_W=65$, $M_E=55$ μονάδες.
2. Μεταφορικό κόστος 0,20 μονάδες/χλμ.
3. Απόσταση από τα σύνορα: Παραγωγοί M_W , $M_E=100$ χλμ., Παραγωγοί B_W , $B_E=25$ χλμ.
4. Μετανάστευση μηδενική.

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 ϵ' (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 (επιβαρυνμένη 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:

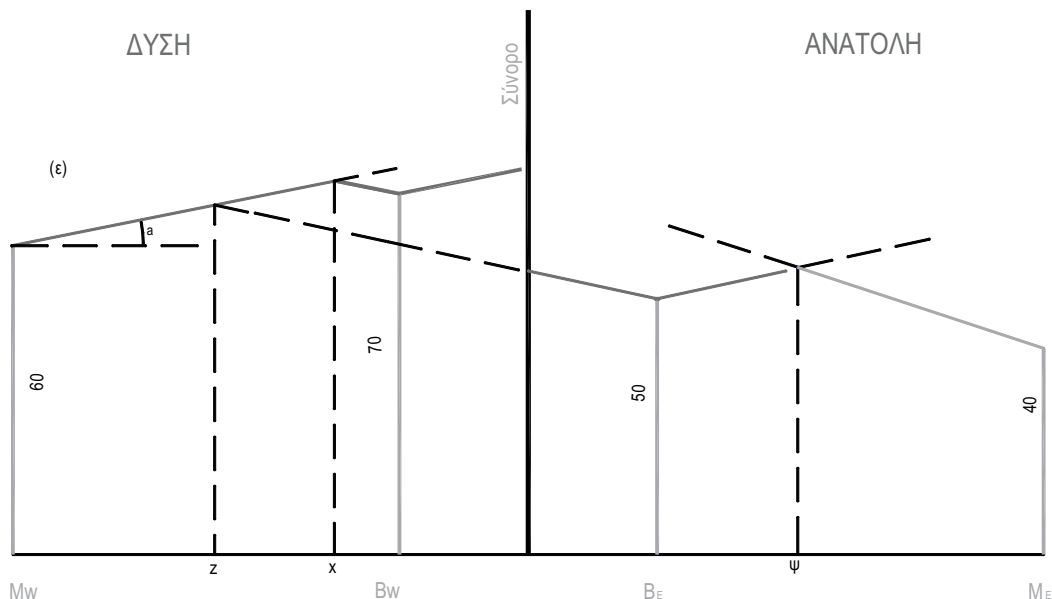
$$B_W = 70, B_E = 50, M_W = 60, M_E = 40 \text{ μονάδες.}$$

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)



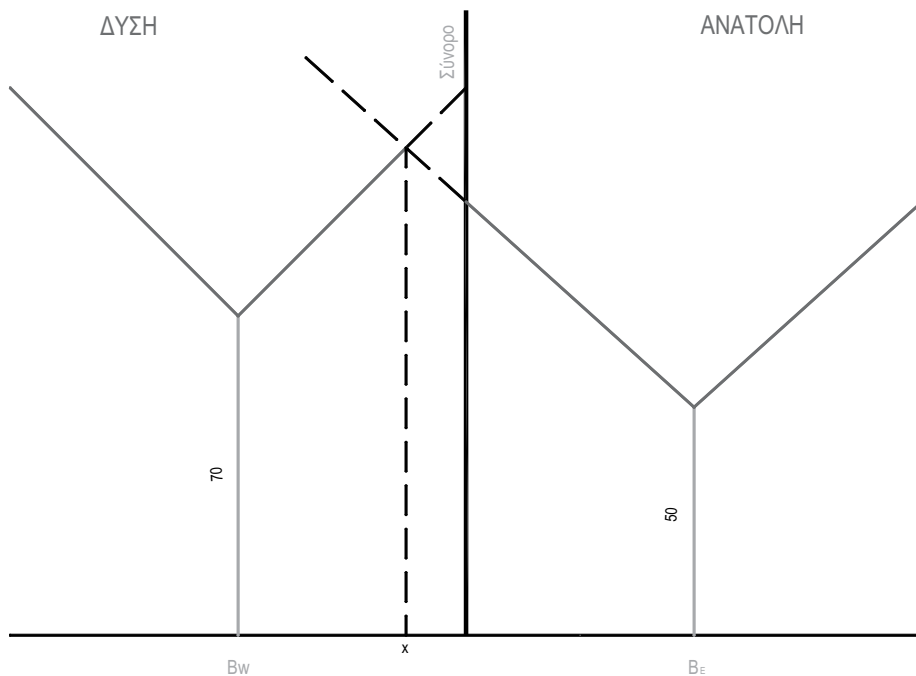
Πηγή: Ιδία επεξεργασία

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

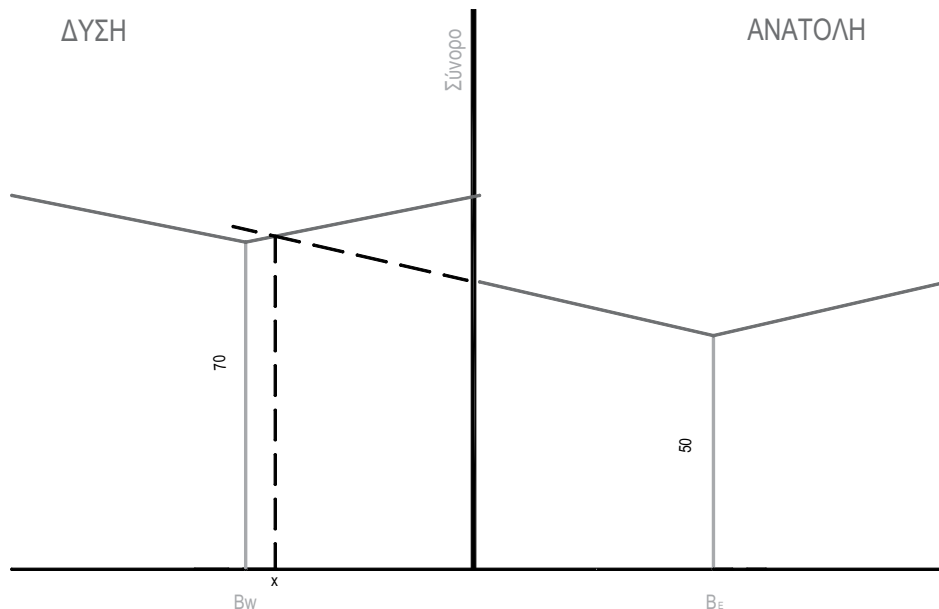


Παραδοχές

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

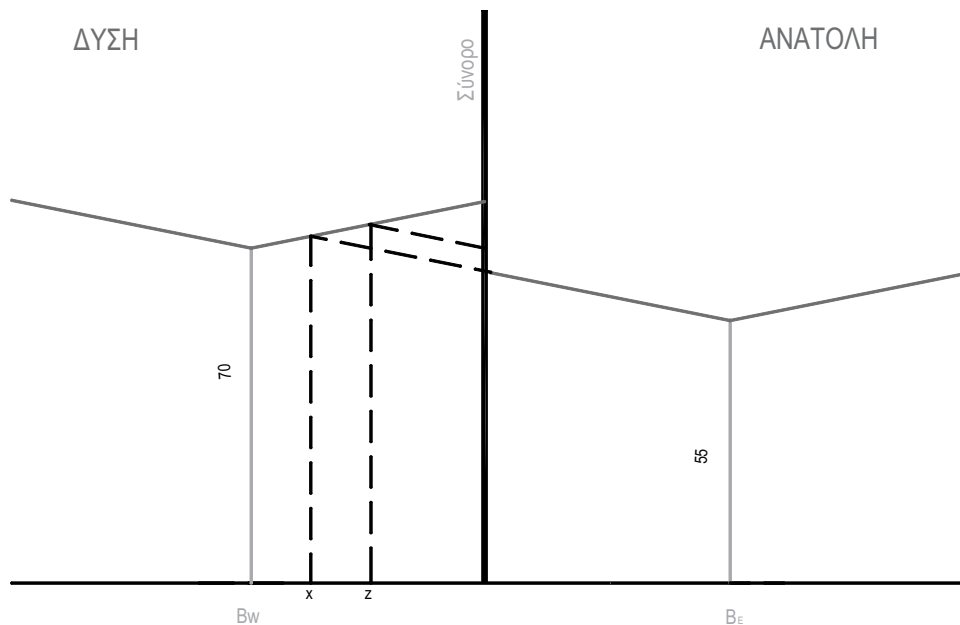
Συνεχίζοντας την ανάπτυξη του θεωρητικού μας μοντέλου, κάνουμε την παραδοχή ότι ενόσω τα σύνορα μεταξύ Ανατολής και Δύσης είναι κλειστά, παραμένουν σε ισχύ οικονομικοί και θεσμικοί φραγμοί όπως είναι οι δασμοί, οι ποσοστώσεις, οι τελωνειακοί έλεγχοι, οι γραφειοκρατικές διαδικασίες, τα φορολογικά αντικίνητρα 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

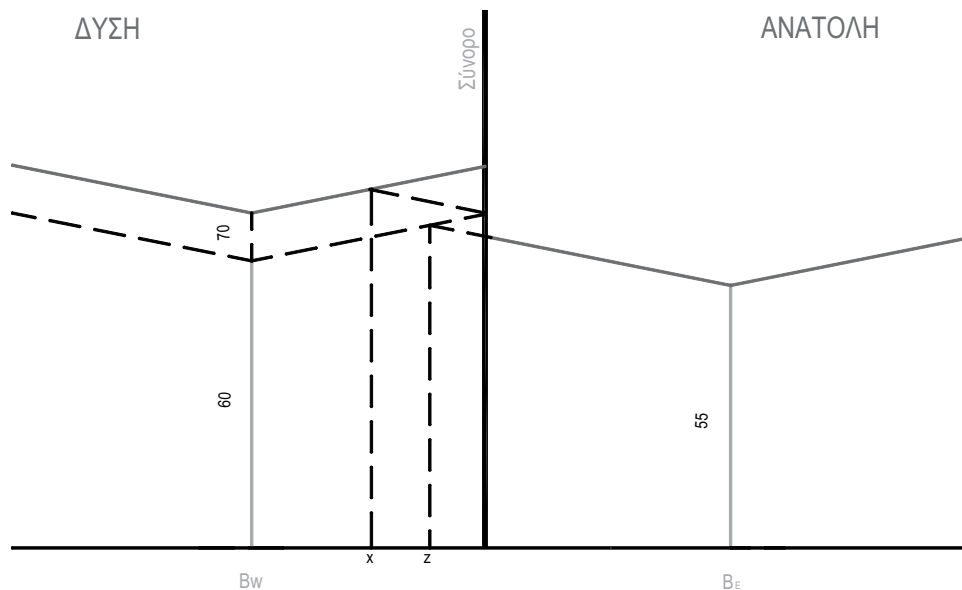
3.4. Σύνορα, οικονομική ολοκλήρωση και μετανάστευση

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 συμπίσουν 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

Γιώργος Πετράκος

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

Ανιχνεύοντας τους προσδιοριστικούς παράγοντες της οικονομικής διασυνοριακής αλληλεπίδρασης στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Δημήτρης Καλλιώρας

*Εντεταλμένος διδασκαλίας (407/80), Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Επιστημονικός Συνεργάτης, ΤΕΙ Λάρισας*

Λευτέρης Τοπάλογλου

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

Στέφανος Βενιέρης

Εργαστηριακός Συνεργάτης, ΤΕΙ Δυτικής Μακεδονίας

Περίληψη

Η κατάργηση των τεχνητών εμποδίων διασυνοριακής αλληλεπίδρασης εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, απελευθέρωσε δυναμικές που επηρέασαν σημαντικά τον συνοριακό οικονομικό χώρο. Αντίθετα, στα εξωτερικά σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι φραγμοί στη διασυνοριακή αλληλεπίδραση με τις όμορες τρίτες χώρες έγιναν πιο αισθητοί στη σφαίρα της πραγματικότητας. Μέσα σ' αυτό το περίγραμμα, ένα νέο μείγμα ευκαιριών και κινδύνων φαίνεται να έρχεται στο προσκήνιο μαζί με ένα νέο πολιτικό, κοινωνικό και οικονομικό χάρτη που επαναπροσδιορίζει την έννοια της γειννίαςσης. Στο παρόν άρθρο επιχειρείται η μελέτη της "επίδρασης του συνόρου" στην Ευρώπη, μέσα από τη διερεύνηση των βασικών παραγόντων που επηρεάζουν και προσδιορίζουν τις χωρικές δυναμικές της διασυνοριακής αλληλεπίδρασης. Τα ευρήματα του άρθρου συμβάλουν στην καλύτερη κατανόηση της "επίδρασης του συνόρου", και εμπλουτίζουν τη σχετική συζήτηση τόσο στο επίπεδο της θεωρίας όσο και στο επίπεδο των πολιτικών.

Λέξεις κλειδιά

Σύνορα, γειννίαση, αλληλεπίδραση, ολοκλήρωση, εμπόριο, επενδύσεις, μετανάστευση.

Tracing the Determinants of Economic Cross-Border Interaction in the European Union

The abolition of the artificial impediments of cross-border interaction inside European Union, has released dynamics that have influenced significantly the economic space at the frontiers. In contrast, at the European Union external borders, the constraints concerning cross-border interaction with third countries have become more tangible in the sphere of reality. Under this framework, a new mix of opportunities and the threats seems to come forth together with a new political, social and economic map that redefines the notion of vicinity. In the present article, the study of the "border effect" in Europe is attempted through the investigation of the basic determinants of the spatial dynamics of cross-border interaction. The findings of the article contribute to the better understanding of the "border effect" with significant implications for both theory and policy.

Keywords

Borders, vicinity, interaction, integration, trade, investment, migration.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η κατάργηση των συνοριακών φραγμών και εμποδίων στη μετακίνηση των ανθρώπων και των παραγωγικών συντελεστών αποτελεί μία από τις βασικότερες πτυχές της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης. Η κατάργηση των τεχνητών εμποδίων στα σύνορα εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ), απελευθέρωσε δυναμικές και έφερε στην επιφάνεια ένα νέο μίγμα ευκαιριών και κινδύνων μαζί με ένα νέο πολιτικό, κοινωνικό και οικονομικό χάρτη. Στα εξωτερικά σύνορα της ΕΕ, αντίθετα, οι φραγμοί στη διασυνοριακή αλληλεπίδραση με τις όμορες τρίτες χώρες έγιναν πιο αισθητοί στη σφαίρα της πραγματικότητας, κάνοντας πολλούς να μιλάνε για μια "Ευρώπη φρούριο".

Αλλά και εντός της ΕΕ, παρά το γεγονός ότι τα περισσότερα θεσμικά εμπόδια στην κίνηση ανθρώπων, αγαθών και κεφαλαίων έχουν εξαλειφθεί, οι ασυμμετρίες στο επίπεδο της ιστορικής εικόνας, του πολιτισμού, της γλώσσας, και των αντιλήψεων παραμένουν σημαντικές. Είναι χαρακτηριστικό ότι ακόμη και ανάμεσα στα έξι ιδρυτικά μέλη της ΕΕ, εντοπίζονται σημαντικές διαφορές στις κοινωνικές και οικονομικές πρακτικές, παρά το γεγονός ότι τα μεταξύ τους σύνορα έχουν καταργηθεί πρακτικά εδώ και μισό αιώνα. Είναι, επιπλέον, προφανές, ότι το επίπεδο των διασυνοριακών οικονομικών σχέσεων όπως είναι το εμπόριο, οι επενδύσεις και η μετανάστευση, σαφώς και επηρεάζονται όχι μόνο από οικονομικές αλλά και από ποιοτικές παραμέτρους όπως είναι η ιστορία, η γλώσσα και ο πολιτισμός (Topaloglou κ.ά., 2005).

Αναφορικά με τον εξωτερικό περίγυρο της ΕΕ, η πρόσφατα εισαχθείσα Ευρωπαϊκή Πολιτική Γειτνίασης αποσκοπεί επισήμως στη δημιουργία ενός "δακτυλίου φίλων" μέσα από πολιτικές ενθάρρυνσης της πολιτικής και οικονομικής συνεργασίας. Μέσα σ' αυτό το περίγραμμα, οι πολύ σημαντικές γεωπολιτικές και γεωοικονομικές διεργασίες, έχουν αναδείξει την ανάγκη επεξεργασμένων χωρικών πολιτικών σε σχέση με τα σύνορα. Αρκεί να αναφέρει κανείς ότι η ΕΕ συνορεύει πλέον με 16 νέες χώρες με πληθυσμό περίπου 400 εκατομμύρια κατοίκους και Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) λιγότερο από το 10% του αντίστοιχου της ΕΕ.

Η επιστημονική συζήτηση αναφορικά με τις επιπτώσεις του "συνόρου" στο χώρο και στην οικονομία δείχνει ότι βρίσκεται ακόμη σε πρώιμο στάδιο. Δεν είναι λίγοι αυτοί που υπογραμμίζουν τον εγκλωβισμό των αναλύσεων σε ιδιαίτερες μελέτες περιπτώσεων (case studies) που αδυνατούν, ωστόσο, να διατυπώσουν γενικότερες θεωρητικές υποθέσεις (House, 1982· Rumley και Minghi, 1993· Clark, 1994). Ως αποτέλεσμα, οι απαντήσεις στο ερώτημα που αφορά στους προσδιοριστικούς παράγοντες της διασυνοριακής αλληλεπίδρασης παραμένουν ασαφείς.

Στο πλαίσιο αυτής της συζήτησης μια σειρά από ενδιαφέρουσες ερωτήσεις έρχονται στο προσκήνιο:

- Σε ποιο βαθμό η θεσμική ολοκλήρωση προσδιορίζει την ένταση της διασυνοριακής αλληλεπίδρασης μεταξύ των χωρών;
- Οι γεωγραφικές συντεταγμένες επηρεάζουν τις μορφές και την ένταση των διασυνοριακών ανταλλαγών στο εθνικό επίπεδο;
- Σε ποιο βαθμό η διασυνοριακή αλληλεπίδραση μεταξύ των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης προσιδιάζει σε υποδείγματα του τύπου "κέντρο-περιφέρεια";

Στο παρόν άρθρο επιχειρείται η διερεύνηση των βασικών παραγόντων που επηρεάζουν και προσδιορίζουν τις χωρικές δυναμικές της διασυνοριακής αλληλεπίδρασης των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι πτυχές της διασυνοριακής αλληλεπίδρασης που αναλύονται αφορούν στις εμπορικές ανταλλαγές, στις άμεσες ξένες επενδύσεις (ΑΞΕ) και στη μετανάστευση. Λόγω της έλλειψης των αναγκαίων δεδομένων στο περιφερειακό επίπεδο, η ανάλυση αναπτύσσεται στο εθνικό επίπεδο. Πρόκειται, ωστόσο, για περιορισμό ο οποίος δεν μειώνει την εμπειρική και θεωρητική συνεισφορά του άρθρου καθότι η εξαγωγή γενικών τάσεων αναφορικά με το υπό μελέτη ζήτημα επιτυγχάνεται σε άκρως ικανοποιητικό βαθμό. Στη σχετική ανάλυση περιλαμβάνονται τόσο οι χώρες της ΕΕ όσο και οι όμορες χώρες με την ΕΕ. Το παραπάνω δείγμα ομαδοποιείται με βάση γεωγραφικά και γεωπολιτικά κριτήρια (βορράς, νότος, ανατολή, δύση) αλλά και κριτήρια αναπτυξιακά (χαμηλό κατά κεφαλήν ΑΕΠ, υψηλό κατά κεφαλήν ΑΕΠ)¹. Ταυτόχρονα αξιολογείται η

¹ Για τις ανάγκες της παρούσας μελέτης το όριο μεταξύ χαμηλού και υψηλού κατά κεφαλήν ΑΕΠ ορίζεται στα

βαρύτητα της γειννίαςης και της ολοκλήρωσης² κάθε φορά στη μορφή και στην ένταση της διασυνοριακής αλληλεπίδρασης.

Στην επόμενη ενότητα του άρθρου ακολουθεί μια ανασκόπηση της θεωρητικής συζήτησης αναφορικά με τις επιπτώσεις της ύπαρξης και της άρσης των συνοριακών φραγμών στη διασυνοριακή αλληλεπίδραση. Στην τρίτη ενότητα επιχειρείται μια συγκριτική αξιολόγηση της διασυνοριακής αλληλεπίδρασης επιμέρους ομάδων (με βάση γεωπολιτικά και αναπτυξιακά κριτήρια) χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε σχέση με το σύνολο των όμορων και των μη όμορων χωρών. Στην τελευταία ενότητα παρουσιάζονται συνοπτικά τα συμπεράσματα του άρθρου.

2. ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ

Είναι ευρύτερα αποδεκτό ότι τα σύνορα λειτουργούν ως εμπόδια οικονομικής αλληλεπίδρασης αυξάνοντας το κόστος του διεθνούς εμπορίου, διαστρεβλώνοντας την αγορά και αυξάνοντας το παραγωγικό κόστος των επιχειρήσεων (Suarez-Villa, 1992· Kamann, 1993· Ratti, 1993· Clark, 1994). Αντίστοιχα η διασυνοριακή οικονομική αλληλεπίδραση μεταξύ δύο χωρών θα ήταν πολύ πιο έντονη εάν δεν υπήρχαν τα σύνορα (McCallum, 1995· Wei, 1996· Bröcker, 1998· Helliwell, 1998). Γίνεται από τα παραπάνω φανερό, ότι η θέληση των κοινωνιών και των κρατών να καθορίσουν σύνορα μεταξύ τους, συνοδεύεται και από ένα κόστος που εκτός των άλλων, έχει και χωρική διάσταση. Για τον υπολογισμό μάλιστα του κόστους αυτού μπορεί κανείς να εντοπίσει αξιόλογες προσπάθειες στη βιβλιογραφία (Mackay, 1958· Bröcker, 1984· Nuesser, 1985· Rietveld και Janssen, 1990). Κατά συνέπεια, η μείωση των συνοριακών εμποδίων στο θεσμικό επίπεδο ως αποτέλεσμα των πολιτικών ολοκλήρωσης και φιλελευθεροποίησης δεν υπάρχει αμφιβολία ότι προκαλεί επιπτώσεις τόσο στο χώρο όσο και στην οικονομία. (Hanson, 1996 και 1998). Ωστόσο, πρόσφατες μελέτες δείχνουν ότι η κατάργηση των συνοριακών οικονομικών εμποδίων δε συνοδεύεται από ανάλογη εντατικοποίηση της διασυνοριακής οικονομικής αλληλεπίδρασης (Collier και Vickerman, 2001). Με άλλα λόγια, η οικονομική ολοκλήρωση στο θεσμικό επίπεδο δε σημαίνει αυτόματα και οικονομική ολοκλήρωση των αγορών.

Η διάσχιση των συνόρων προκειμένου να πραγματοποιηθούν εμπορικές ανταλλαγές, ΑΞΕ και μεταναστευτικές ροές, είναι από τη φύση της ένα φαινόμενο που δε μπορεί

20.000 ευρώ ανά κάτοικο.

² Η οικονομική ολοκλήρωση, σύμφωνα με τον Balassa (1961), ορίζεται ως μια διαδικασία εξάλειψης των εμποδίων μεταξύ οικονομικών μονάδων που ανήκουν σε διαφορετικά εθνικά κράτη. 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.

να αναλυθεί και να ερμηνευθεί αποκλειστικά με οικονομικούς όρους. Τελευταία, ολοένα και περισσότερες εργασίες αναλύουν την αλληλεπίδραση στα σύνορα ως ένα κοινωνικό κατασκεύασμα που απαιτεί διεπιστημονική προσέγγιση (Wilson και Donnan, 1998) ενώ ταυτόχρονα υπογραμμίζεται η διαλεκτική σχέση μεταξύ χώρου και κοινωνικού γίνεσθαι (Paasi, 1992 και 1996· Kaplan, 1994· Pettman, 1996· Rabinowitz, 1998· Leontidou κ.ά., 2002). Ωστόσο, οι διεπιστημονικές αναλύσεις που έχουν κάνει την εμφάνισή τους μέχρι σήμερα δεν έχουν καταφέρει να γεφυρώνουν τα θεωρητικά κενά μεταξύ διαφορετικών κλάδων (Newman, 2003· van Houtum, 2003).

Πολλές φορές τα σύνορα στο τοπικό αλλά και στο εθνικό επίπεδο μπορεί να λειτουργούν ως "θεσμοί-φίλτρα" με δικούς τους κανόνες εισόδου και εξόδου, προσδιορίζοντας κάθε φορά το βαθμό διαπερατότητας αγαθών, κεφαλαίων, υπηρεσιών, ανθρώπων αλλά και κοινωνικών αξιών (Paasi, 1996). Η διαφορετική γλώσσα για παράδειγμα μεταξύ δύο γειτονικών χωρών αποθαρρύνει τη διασυνοριακή αλληλεπίδραση (Meinhof κ.ά., 2003). Από την άλλη πλευρά ωστόσο, ο διαχωρισμός "εντός/εκτός" μπορεί να καθορίζεται στο υπερτοπικό επίπεδο (π.χ. ΕΕ), επιβάλλοντας ρυθμίσεις είτε ενσωμάτωσης είτε αποκλεισμού που έχουν οριζόντιο χαρακτήρα (Λεοντίδου, 2003). Η Συνθήκη Σένγκεν αποτελεί το πλέον χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της μορφής, καθώς επιβάλλεται στο σύνολο των εξωτερικών συνόρων της Ευρωπαϊκής Ένωσης³ αγνοώντας τις επιμέρους κοινωνικές, ιστορικές, πολιτικές ή οικονομικές ιδιαιτερότητες.

Επιπλέον, έχει ενδιαφέρον να εξετάσει κανείς την κατανομή των οικονομικών δραστηριοτήτων στο χώρο, ως αποτέλεσμα της κατάργησης των συνοριακών φραγμών. Είναι αλήθεια ότι η θεωρία της ολοκλήρωσης και τα αντίστοιχα θεωρητικά υποδείγματα αδυνατούν μέχρι σήμερα να δώσουν ικανοποιητικές απαντήσεις στο ερώτημα της κατανομής το εμπορίου, των ΑΞΕ και της μετανάστευσης στο εσωτερικό των χωρών όταν τα μεταξύ τους σύνορα εξαλείφονται (Niebuhr και Stiller, 2002). Για παράδειγμα, η διασυνοριακή αλληλεπίδραση περιλαμβάνει και το συνοριακό χώρο στο περιφερειακό επίπεδο ή κατευθύνεται κυρίως στις πρωτεύουσες και στις μητροπολιτικές συγκεντρώσεις τροφοδοτώντας την πόλωση και φαινόμενα "σήραγγας"; (Petraκος και Topaloglou, 2008).

Οι συνοριακές περιοχές θεωρούνται γενικότερα ότι δεν αποτελούν έναν δημοφιλή τόπο εγκατάστασης οικονομικών δραστηριοτήτων λόγω κυρίως της απόστασής τους από τα μεγάλα μητροπολιτικά κέντρα (Dimitron κ.ά., 2002). Δεν είναι τυχαίο άλλωστε ότι στις πλείστες των περιπτώσεων οι πρωτεύουσες των χωρών βρίσκονται στην ενδοχώρα της εδαφικής τους επικράτειας. Οι λίγες περιπτώσεις όπου οι πρωτεύουσες βρίσκονται κοντά στα σύνορα (όπως για παράδειγμα η Βιέννη) ερμηνεύονται ως παράγωγα ιστορικών και πολιτικών εξελίξεων (π.χ. πρώην Αυστροουγγαρία). Η μείωση μάλιστα του μεταφορικού

³ Για την ακρίβεια, μέλη της Συνθήκης Σένγκεν είναι οι 22 από τις 27 χώρες της ΕΕ.

κόστους και οι οικονομίες συγκέντρωσης ωθούν τις επιχειρήσεις να εγκατασταθούν στο κέντρο και όχι στα σύνορα καθώς διασφαλίζουν τη δυνατότητα μιας μεγάλης ακτίνας αγοράς (Giersch, 1940· Lösch, 1944/1954). Στο κλασικό μοντέλο οικονομικής γεωγραφίας του Krugman (1991), η κατάργηση των εμποδίων στις οικονομικές συναλλαγές, θα επιφέρει τέτοια μείωση στο μεταφορικό κόστος, ώστε να ωθήσει τις επιχειρήσεις να εγκατασταθούν σε περιοχές όπου ήδη υπάρχουν ισχυρές οικονομίες συγκέντρωσης. Η μεγάλη, λοιπόν, αγορά που είναι το κέντρο, ελκύει επιχειρήσεις και εργαζόμενους από μικρότερες αγορές, αυξάνοντας ακόμη περισσότερο την εγκατάσταση σε μεγάλες αγορές. Το συμπέρασμα της ανάλυσης ήταν ότι το κόστος μεταφοράς είναι αυτό που διαδραματίζει ρυθμιστικό ρόλο στην κατανομή των δραστηριοτήτων στο χώρο.

Από την άλλη πλευρά, το άνοιγμα των συνόρων προσφέρει πρόσβαση στις επιχειρήσεις σε μια μεγάλη αγορά όπως είναι για παράδειγμα η αγορά της ΕΕ με αποτέλεσμα ο συνοριακός χώρος να αποκτά ένα βαθμό ελκυστικότητας. Με άλλα λόγια η απόσταση και το μέγεθος αγοράς προσδιορίζουν σε μεγάλο βαθμό το σημείο ισορροπίας ανάμεσα στις κεντρομόλες και στις φυγόκεντρες δυνάμεις που αναπτύσσονται λόγω της κατάργησης των εμποδίων στα σύνορα (Καλλιώρας, 2006 και 2007· Τοπάλογλου, 2008· Τοπάλογλου και Πετράκος, 2008). Οι Hijzen κ.ά. (2006), διερευνώντας το βαθμό που η απόσταση και ο βαθμός ανοίγματος των συνόρων επηρεάζει τις διασυνοριακές επενδύσεις, κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι η απόσταση συσχετίζεται αρνητικά με τις επενδύσεις. Ωστόσο, όταν εξέτασαν ειδικότερα τις διασυνοριακές συγχωνεύσεις και εξαγορές μεταξύ ομοειδών μεταποιητικών κλάδων διαπίστωσαν ότι η απόσταση επηρέαζε τις επενδύσεις σε χαμηλότερο βαθμό. Επιπλέον, οι πολιτικές όπως είναι αυτές των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της Έρευνας και Ανάπτυξης αποτελούν σημαντικούς προσδιοριστικούς παράγοντες αλληλεπίδρασης (Engel, 1999· Heimpold, 2000).

Όσον αφορά στο εμπόριο ειδικότερα, εμπειρικές εκτιμήσεις έχουν δείξει ότι η αύξηση της απόστασης ανάμεσα στις χώρες συσχετίζεται αρνητικά με ένταση των εμπορικών σχέσεων μεταξύ τους (Rauch, 1991· Kinoshita και Campos, 2003). Υπό αυτή τη θεώρηση, τα σύνορα και τα εμπόδια που αυτά συνεπάγονται, μπορούν να εκληφθούν ως παράγοντες που αυξάνουν την απόσταση (Johnston κ.ά., 1994). Αντίστροφα η μείωση των εμπορικών φραγμών στα σύνορα θα επιφέρει αύξηση των εμπορικών συναλλαγών λόγω μείωσης της σχετικής απόστασης.

Σημασία έχει επίσης και το εάν ο χαρακτήρας του εμπορίου που αναπτύσσεται μεταξύ δύο γειτονικών χωρών είναι διακλαδικός (ανταλλαγή προϊόντων διαφορετικών κλάδων) ή ενδοκλαδικός (ανταλλαγή προϊόντων ίδιων κλάδων). Στην περίπτωση που κυριαρχεί ο διακλαδικός χαρακτήρας στο εμπόριο, οι λιγότερο ανεπτυγμένες συνοριακές περιοχές κινδυνεύουν να εγκλωβιστούν σε εξειδικεύσεις έντασης εργασίας με αποτέλεσμα η

ολοκλήρωση να οδηγήσει σε αύξηση των χωρικών ανισοτήτων (Panteladis, 2002). Οι αναλύσεις αυτές αμφισβητούν τις νεοκλασικές προσεγγίσεις που υποστηρίζουν ότι το διαπεριφερειακό εμπόριο οδηγεί στην εξίσωση των αμοιβών της εργασίας και του κεφαλαίου μεταξύ των περιφερειών μέσω της εξειδίκευσης και της ανταλλαγής (Samuelson, 1964).

Ενδιαφέρον παρουσιάζουν επίσης πρόσφατες εμπειρικές έρευνες που υποστηρίζουν ότι οι εμπορικές ανταλλαγές δεν επηρεάζονται μόνο από την εγγύτητα αλλά και από το επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης. Για παράδειγμα, έχει διαπιστωθεί ότι οι χώρες τόσο της Βαλτικής όσο και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης συναλλάσσονται περισσότερο με τις ανεπτυγμένες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης παρά μεταξύ τους (Uvalic, 2002· Paas, 2002· Bartlett, 2009). Οι ίδιες έρευνες έδειξαν, επιπλέον, την πολύ θετική συμβολή που είχαν οι εμπορικές συμφωνίες των χωρών αυτών με την Ευρωπαϊκή Ένωση στην ενίσχυση τόσο των μεταρρυθμίσεων όσο και στον όγκο των εμπορικών συναλλαγών.

Η ολοκλήρωση μεταξύ δύο γειτονικών χωρών επηρεάζει την περιφερειακή αγορά εργασίας μέσω τριών μηχανισμών οι οποίοι είναι το εμπόριο, οι ΑΞΕ και οι μεταναστευτικές ροές (Boeri και Brücker, 2000). Στο πλαίσιο αυτό, η εξάλειψη των συντοριακών φραγμών δημιουργεί νέα δεδομένα στις γεωγραφικές συντεταγμένες μιας συντοριακής περιοχής μέσα σε μια ολοκληρωμένη πλέον αγορά, με αποτέλεσμα να επηρεάζονται οι συνθήκες εγκατάστασης όχι μόνο των επιχειρήσεων αλλά και των εργαζομένων. Η εγγύτητα λόγω γειτνίασης ενθαρρύνει τις μεταναστευτικές ροές με αποτέλεσμα η ολοκλήρωση να επιδρά στη χωρική ισορροπία, επηρεάζοντας την κατανομή του πληθυσμού και των οικονομικών δραστηριοτήτων μεταξύ κρατών (Niebuhr και Stiller, 2002).

Μέσα από τη νεοκλασική προσέγγιση η γενεσιουργός αιτία της διασυντοριακής κινητικότητας της εργασίας είναι οι διαφορές στο ύψος των μισθών και της ανεργίας οι οποίες λειτουργούν εξισορροπητικά. Μετέπειτα θεωρίες ανέλυσαν τη μετανάστευση ως ένα φαινόμενο περισσότερο πολύπλοκο και σύνθετο, δίνοντας επιπλέον έμφαση είτε σε κοινωνικά χαρακτηριστικά της μετανάστευσης (Sjaastad, 1962· Todaro, 1969· Fisher και Straubhaar, 1996) είτε σε κλαδικά χαρακτηριστικά (Harris και Todaro, 1970). Άλλες αναλύσεις τονίζουν το κόστος που σχετίζεται με την απόσταση, αλλά και με την έλλειψη πληροφορίας για την απέναντι πλευρά (Schwartz, 1973· Tassinopoulos, 1999· Janssen, 2000). Μέσα από τις παραδοσιακές θεωρίες χωροθέτησης συνάγεται το συμπέρασμα ότι η εξάλειψη των συντοριακών εμποδίων στην αγορά εργασίας θα έχει θετικές επιπτώσεις και στις δύο πλευρές των συνόρων. Ωστόσο, η θεωρία της νέας οικονομικής γεωγραφίας υποστηρίζει ότι στην περίπτωση που οι μισθοί στις συντοριακές περιοχές αυξηθούν λόγω καλύτερης πρόσβασης στις περιοχές με μεγάλη αγοραστική δύναμη (ως αποτέλεσμα της ολοκλήρωσης), τότε μπορεί να υπάρξουν όχι μόνο εξωτερικές αλλά και εσωτερικές μεταναστευτικές ροές (Fujita κ.ά., 1999). Μάλιστα εάν οι φυγόκεντρες δυνάμεις επικρατούν των

κεντρομόλων, το αποτέλεσμα θα είναι μια διασπορά των επιχειρήσεων και του εργατικού δυναμικού στο χώρο. Άλλες μελέτες αυτής της σχολής, υποστηρίζουν ότι η ολοκλήρωση θα επιδεινώσει περαιτέρω την αγορά εργασίας των συνοριακών ζωνών που είχαν περιφερειακό χαρακτήρα πριν την κατάργηση των συνοριακών φραγμών (Niebuhr και Stiller, 2004). Στην ίδια κατεύθυνση οι Buettner και Rinke (2004) υποστηρίζουν μέσα από εμπειρικά ευρήματα ότι η μείωση του κόστους μετακίνησης λόγω της ολοκλήρωσης, θ' αυξήσει την προσφορά εργασίας στις συνοριακές περιοχές των ανεπτυγμένων χωρών, με αποτέλεσμα τη μείωση των μισθών και την αύξηση της ανεργίας στις περιοχές αυτές.

Στη σφαίρα του πραγματικού κόσμου, ωστόσο, η υπόθεση περί πλήρους διαπεριφερειακής και, πολύ περισσότερο, διεθνούς κινητικότητας της εργασίας, δεν επιβεβαιώνεται. Σε πιο πρόσφατα μοντέλα ανάλυσης μάλιστα, η υπόθεση της πλήρους κινητικότητας της εργασίας υποχωρεί και τη θέση της παίρνει η υπόθεση της ατελούς κινητικότητας (Fujita κ.ά., 1999· Puga, 1999).

Σύμφωνα με τις υποθέσεις της νέας οικονομικής γεωγραφίας, οι κεντρικές συνοριακές περιφέρειες αποκτούν ένα γεωγραφικό πλεονέκτημα στα πλαίσια μιας οικονομικής ένωσης καθώς οι περιφέρειες αυτού του τύπου, προσελκύουν τόσο επιχειρήσεις όσο και καταναλωτές. Όταν μάλιστα οι επιχειρήσεις είναι κάθετα διασυνδεδεμένες, τότε το κίνητρο της χωρικής συγκέντρωσης είναι ισχυρό (Niebuhr και Stiller, 2002). Μέσα από αυτό το πρίσμα, οι συνοριακές περιφέρειες στον πυρήνα ή κοντά στον πυρήνα των αναπτυγμένων περιοχών της ΕΕ, φαίνονται πιο ευνοημένες. Στη σφαίρα της πραγματικότητας, αναμφίβολα υπάρχουν συνοριακές περιφέρειες στην Ευρώπη που κατείχαν πάντα ευνοϊκή γεωγραφική θέση σε σχέση με τον οικονομικό πυρήνα της Ευρώπης, όπως για παράδειγμα οι περιφέρειες στα σύνορα της Γαλλίας-Βελγίου, Γερμανίας-Αυστρίας και Ολλανδίας-Γερμανίας.

Τα μοντέλα ανάλυσης των επιπτώσεων της ολοκλήρωσης στο χώρο, συνήθως αγνοούν τους μη οικονομικούς φραγμούς στα σύνορα όπως είναι οι πολιτισμικές, ιστορικές ή κοινωνικές διαφορές. Η εμπειρία, ωστόσο, δείχνει ότι πέρα από τις οικονομικές παραμέτρους, τα σύνορα πολύ συχνά συνδέονται με την ύπαρξη διαφορετικών εθνοτήτων, γλωσσών, πολιτισμών και αντιλήψεων, που επηρεάζουν τη μορφή και την ένταση της οικονομικής αλληλεπίδρασης στα σύνορα (Topaloglou κ.ά., 2005). Με άλλα λόγια ακόμη και αν τα εμπόδια εξαλειφθούν ολοκληρωτικά, το επίπεδο των διασυνοριακών οικονομικών ανταλλαγών θα είναι χαμηλότερο σε σχέση με την οικονομική αλληλεπίδραση στο εσωτερικό των χωρών, λόγω της παρουσίας εμποδίων μη οικονομικού χαρακτήρα (Brenton και Vancauteran, 2001· Αφουξενίδης και Λεοντίδου, 2004).

3. ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ

3.1. Μεθοδολογία

Στο παρόν άρθρο επιχειρείται η διερεύνηση των παραγόντων που προσδιορίζουν την οικονομική διασυνοριακή αλληλεπίδραση των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στο εμπειρικό σκέλος του άρθρου που ακολουθεί, η οικονομική αλληλεπίδραση αναλύεται σε όρους εμπορίου (εξαγωγές και εισαγωγές), ΑΞΕ (εξερχόμενες και εισερχόμενες) και μετανάστευσης (εξερχόμενη και εισερχόμενη) και αναφέρεται στο εθνικό επίπεδο.

Δεδομένου ότι η διασυνοριακή αλληλεπίδραση συνδέεται από τη φύση της με τη γειτνίαση δύο χωρών, έχει ενδιαφέρον να εξετασθεί κατά πόσο αυτός ο παράγοντας είναι αρκετός για να ερμηνεύσει τη διασυνοριακή κινητικότητα. Με άλλα λόγια, η "μικρο-γεωγραφία" της χωρικής εγγύτητας δύο χωρών σε ποιο βαθμό συνδέεται με τη "μακρο-γεωγραφία" της οικονομικής ολοκλήρωσης και του νέου γεωπολιτικού χάρτη της Ευρώπης;

Προκειμένου να εξεταστούν τα παραπάνω ερωτήματα επιλέχθηκε η ομαδοποίηση των χωρών της ΕΕ με βάση δύο κριτήρια. Το πρώτο κριτήριο έχει να κάνει με τα μακρο-γεωγραφικά και γεωπολιτικά χαρακτηριστικά των χωρών. Στο πλαίσιο αυτό προκύπτουν τέσσερις ομάδες χωρών που είναι η Ανατολή, η Δύση, ο Νότος και ο Βορράς. Η ομάδα των Ανατολικών χωρών δεν είναι άλλες από τις πρόσφατα ενταχθείσες χώρες στην ΕΕ και που εξακολουθούν να βρίσκονται σε φάση πολιτικής και οικονομικής μετάβασης από το 1989. Η ομάδα της Δύσης περιλαμβάνει τις χώρες που έχουν ταυτιστεί ιστορικά και γεωγραφικά με το "δυτικό" πολιτικό και οικονομικό μοντέλο της Ευρώπης. Η ομάδα του Νότου περιλαμβάνει τις χώρες της Ελλάδας, της Ιταλίας της Ισπανίας και της Πορτογαλίας οι οποίες παρά τον παραδοσιακό "δυτικό" τους προσανατολισμό, εμφάνιζαν πάντοτε ένα βαθμό αναπτυξιακής υστέρησης και πολιτικής διαφοροποίησης που είχε και γεωγραφικά χαρακτηριστικά ως ένα βαθμό (Πετράκος κ.ά., 2004). Η ομάδα του Βορρά η οποία περιλαμβάνει τη Φινλανδία, τη Σουηδία και τη Δανία, επιλέχθηκε κυρίως λόγω των πολιτικών, οργανωτικών και γεωγραφικών ιδιαιτεροτήτων που παρουσιάζει το λεγόμενο σκανδιναβικό μοντέλο, παρά το γεγονός ότι και αυτή ανήκει προφανώς στη "Δύση".

Το επίπεδο ανάπτυξης των χωρών της ΕΕ αποτέλεσε το δεύτερο κριτήριο ομαδοποίησης. Ειδικότερα, με βάση το ύψος του κατά κεφαλήν ΑΕΠ προκύπτουν δύο ομάδες χωρών. Η ομάδα των χωρών υψηλού επιπέδου ανάπτυξης που περιλαμβάνει τις χώρες της Δύσης και του Βορρά της προηγούμενης ομαδοποίησης και η ομάδα των χωρών χαμηλού επιπέδου ανάπτυξης που περιλαμβάνει τις χώρες της Ανατολής και του Νότου.

Χωρίς να παραγνωρίζεται το γεγονός ότι η κάθε χώρα έχει τις δικές της ιδιαιτερότητες αναφορικά με τους εμπορικούς δεσμούς, τις επενδυτικές ροές και τις μεταναστευτικές πιέσεις, αυτό που επιδιώκεται μέσα από την παρούσα ομαδοποίηση είναι ο εντοπισμός μακρο-γεωγραφικών τάσεων με πολιτικά, γεωγραφικά και οικονομικά χαρακτηριστικά. Ο

Πίνακας 1, παρουσιάζει τις υπό μελέτη χώρες της ΕΕ, τις χώρες με τις οποίες συνορεύουν και τις ομάδες στις οποίες εντάσσονται.

Πίνακας 1. Ομαδοποίηση των χωρών της Ευρώπης σύμφωνα με τη γεωπολιτική τους θέση και το επίπεδο ανάπτυξης

Επίπεδο Ανάπτυξης	Γεωπολιτική Θέση	Χώρα ΕΕ	Γεωγραφική Γειτνίαση (Συνοριακές Χώρες)			
ΧΑΜΗΛΟ	ΝΟΤΟΣ	ΕΛΛΑΔΑ	ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ, ΤΟΥΡΚΙΑ, ΑΛΒΑΝΙΑ, ΙΤΑΛΙΑ			
		ΙΤΑΛΙΑ	ΓΑΛΛΙΑ, ΑΥΣΤΡΙΑ, ΣΛΟΒΕΝΙΑ, ΕΛΒΕΤΙΑ, ΕΛΛΑΔΑ, ΚΡΟΑΤΙΑ, ΒΟΣΝΙΑ, ΜΑΛΤΑ, ΑΛΒΑΝΙΑ			
		ΙΣΠΑΝΙΑ	ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ, ΓΑΛΛΙΑ			
		ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	ΙΣΠΑΝΙΑ			
	ΑΝΑΤΟΛΗ	ΧΑΜΗΛΟ	ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	ΕΛΛΑΔΑ, ΣΕΡΒΙΑ, ΡΟΥΜΑΝΙΑ, ΤΟΥΡΚΙΑ, ΠΓΔΜ		
			ΡΟΥΜΑΝΙΑ	ΟΥΓΓΑΡΙΑ, ΣΕΡΒΙΑ, ΜΟΛΔΑΒΙΑ, ΛΕΥΚΟΡΩΣΙΑ, ΟΥΚΡΑΝΙΑ		
			ΣΛΟΒΕΝΙΑ	ΑΥΣΤΡΙΑ, ΙΤΑΛΙΑ, ΚΡΟΑΤΙΑ, ΟΥΓΓΑΡΙΑ		
			ΣΛΟΒΑΚΙΑ	ΠΟΛΩΝΙΑ, ΤΣΕΧΙΑ, ΑΥΣΤΡΙΑ, ΟΥΓΓΑΡΙΑ, ΟΥΚΡΑΝΙΑ		
		ΥΨΗΛΟ	ΑΝΑΤΟΛΗ	ΤΣΕΧΙΑ	ΓΕΡΜΑΝΙΑ, ΠΟΛΩΝΙΑ, ΣΛΟΒΑΚΙΑ, ΑΥΣΤΡΙΑ	
				ΟΥΓΓΑΡΙΑ	ΣΛΟΒΕΝΙΑ, ΣΛΟΒΑΚΙΑ, ΑΥΣΤΡΙΑ, ΡΟΥΜΑΝΙΑ, ΚΡΟΑΤΙΑ, ΣΕΡΒΙΑ, ΟΥΚΡΑΝΙΑ	
				ΠΟΛΩΝΙΑ	ΓΕΡΜΑΝΙΑ, ΛΙΘΟΥΑΝΙΑ, ΛΕΥΚΟΡΩΣΙΑ, ΟΥΚΡΑΝΙΑ, ΣΛΟΒΑΚΙΑ, ΤΣΕΧΙΑ, ΡΩΣΙΑ, ΣΟΥΗΔΙΑ	
				ΛΕΤΟΝΙΑ	ΕΣΘΟΝΙΑ, ΛΙΘΟΥΑΝΙΑ, ΡΩΣΙΑ, ΛΕΥΚΟΡΩΣΙΑ, ΣΟΥΗΔΙΑ	
			ΥΨΗΛΟ	ΑΝΑΤΟΛΗ	ΛΙΘΟΥΑΝΙΑ	ΛΕΤΟΝΙΑ, ΛΕΥΚΟΡΩΣΙΑ, ΠΟΛΩΝΙΑ, ΡΩΣΙΑ, ΣΟΥΗΔΙΑ
					ΕΣΘΟΝΙΑ	ΡΩΣΙΑ, ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ, ΛΕΤΟΝΙΑ, ΣΟΥΗΔΙΑ
					ΣΟΥΗΔΙΑ	ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ, ΝΟΡΒΗΓΙΑ, ΔΑΝΙΑ, ΓΕΡΜΑΝΙΑ, ΠΟΛΩΝΙΑ, ΛΙΘΟΥΑΝΙΑ, ΛΕΤΟΝΙΑ, ΕΣΘΟΝΙΑ
					ΔΑΝΙΑ	ΓΕΡΜΑΝΙΑ, ΣΟΥΗΔΙΑ, ΝΟΡΒΗΓΙΑ
ΥΨΗΛΟ	ΒΟΡΡΑΣ	ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	ΡΩΣΙΑ, ΣΟΥΗΔΙΑ, ΕΣΘΟΝΙΑ, ΝΟΡΒΗΓΙΑ			
		ΑΥΣΤΡΙΑ	ΓΕΡΜΑΝΙΑ, ΤΣΕΧΙΑ, ΟΥΓΓΑΡΙΑ, ΣΛΟΒΕΝΙΑ, ΕΛΒΕΤΙΑ, ΙΤΑΛΙΑ			
		ΒΕΛΓΙΟ	ΓΕΡΜΑΝΙΑ, ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ, ΟΛΛΑΝΔΙΑ, ΓΑΛΛΙΑ, ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ			
		ΓΕΡΜΑΝΙΑ	ΠΟΛΩΝΙΑ, ΑΥΣΤΡΙΑ, ΤΣΕΧΙΑ, ΕΛΒΕΤΙΑ, ΓΑΛΛΙΑ, ΒΕΛΓΙΟ, ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ, ΟΛΛΑΝΔΙΑ, ΔΑΝΙΑ			
	ΔΥΣΗ	ΥΨΗΛΟ	ΓΑΛΛΙΑ	ΓΕΡΜΑΝΙΑ, ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ, ΒΕΛΓΙΟ, ΙΤΑΛΙΑ, ΕΛΒΕΤΙΑ, ΙΣΠΑΝΙΑ, ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ		
			ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ	ΓΕΡΜΑΝΙΑ, ΓΑΛΛΙΑ, ΒΕΛΓΙΟ		
			ΟΛΛΑΝΔΙΑ	ΓΕΡΜΑΝΙΑ, ΒΕΛΓΙΟ, ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ		
			ΙΡΛΑΝΔΙΑ	ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ		
ΥΨΗΛΟ		ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	ΙΡΛΑΝΔΙΑ, ΓΑΛΛΙΑ, ΒΕΛΓΙΟ, ΟΛΛΑΝΔΙΑ			

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Αφού αξιολογείται η βαρύτητα της γειτνίασης και της ολοκλήρωσης σε πρώτη φάση για την κάθε χώρα ξεχωριστά, στη συνέχεια τα αποτελέσματα συντίθενται για την κάθε

ομάδα χωρών, σε όρους εμπορίου, ΑΞΕ και μετανάστευσης, σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης οι οποίες με τη σειρά τους ομαδοποιούνται σε:

1. συνοριακές και μέλη της ΕΕ,
2. συνοριακές και μη μέλη της ΕΕ,
3. μη συνοριακές και μέλη της ΕΕ ή
4. μη συνοριακές και μη μέλη της ΕΕ.

3.2. Αλληλεπίδραση των Νότιων Χωρών

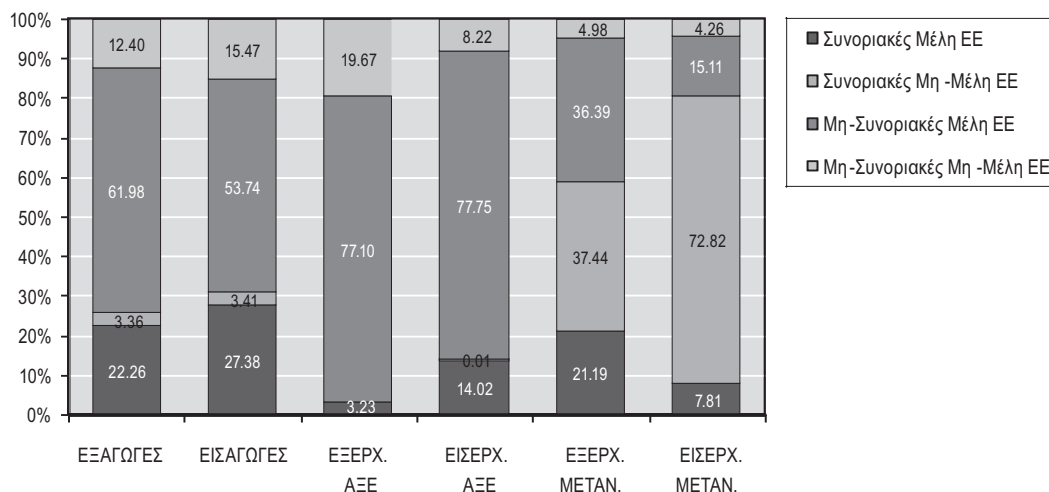
Το πρώτο μέρος της εμπειρικής διερεύνησης αναφέρεται στην αλληλεπίδραση που λαμβάνει χώρα στο νότο της Ευρώπης. Τα αποτελέσματα της ανάλυσης αποτυπώνονται στον Πίνακα 2 και στο Σχήμα 1.

Πίνακας 2. Εμπορικές, Επενδυτικές και Μεταναστευτικές ροές Νότιων χωρών με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης, 2006

Εμπορικές Ροές		Επενδυτικές Ροές		Μεταναστευτικές Ροές	
Εξαγωγές	56,22%	Εξερχόμενες ΑΞΕ	26,14%	Εξερχόμενη Μετανάστευση	29,76%
Εισαγωγές	43,78%	Εισερχόμενες ΑΞΕ	73,86%	Εισερχόμενη Μετανάστευση	70,24%
Σύνολο	100,00%	Σύνολο	100,00%	Σύνολο	100,00%

Πηγή: Ιδία επεξεργασία, στοιχεία από Εθνικές Στατιστικές Υπηρεσίες Ελλάδας, Ιταλίας, Ισπανίας, Πορτογαλίας

Σχήμα 1. Αλληλεπίδραση Νότιων χωρών με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης, 2006



Πηγή: Ιδία επεξεργασία, στοιχεία από Εθνικές Στατιστικές Υπηρεσίες Ελλάδας, Ιταλίας, Ισπανίας, Πορτογαλίας

Αναφορικά με τις εμπορικές ανταλλαγές, η γειτνίαση δε φαίνεται να είναι καθοριστικός παράγοντας διασυνοριακής αλληλεπίδρασης, ενώ το σύνολο των εξαγωγών είναι ελαφρώς μεγαλύτερο από το αντίστοιχο σύνολο των εισαγωγών. Εάν λάβουμε υπόψη ότι η διεξαγόμενη εμπορική δραστηριότητα είναι κυρίως διακλαδικού τύπου καθώς οι νότιες χώρες εξειδικεύονται στην παραγωγή αγροτικών αγαθών και βιομηχανικών καταναλωτικών αγαθών, μπορούμε να ερμηνεύσουμε το γιατί ο κύριος όγκος του εμπορίου είναι προσανατολισμένος στις μη συνοριακές χώρες-μέλη της ΕΕ. Εάν μάλιστα δούμε το εμπόριο των νότιων χωρών με το σύνολο της ΕΕ, τότε μπορούμε να εξάγουμε αβίαστα το συμπέρασμα ότι η οικονομική ολοκλήρωση ασκεί καθοριστική επίδραση στον τομέα του εμπορίου.

Σε σχέση με τη ροή των ΑΞΕ παρατηρούμε ότι ο μεγάλος όγκος των επενδύσεων κατευθύνεται προς ή προέρχεται από τις μη συνοριακές χώρες-μέλη της ΕΕ. Είναι αξιοσημείωτο ότι η γειτνίαση δεν αποτελεί προσδιοριστικό παράγοντα των επενδυτικών αποφάσεων για τις νότιες χώρες. Η ερμηνεία των ευρημάτων αυτών θα πρέπει να αναζητηθεί στα χαρακτηριστικά της παραγωγικής βάσης και διάρθρωσης των χωρών αυτών και στη σχετικά μεγάλη απόσταση από το οικονομικό κέντρο της ΕΕ. Επιπλέον, οι χώρες αυτές μέσα στον ευρωπαϊκό επενδυτικό χάρτη δεν αντιπροσωπεύουν ούτε προορισμούς χαμηλού κόστους ούτε προορισμούς με υψηλού επιπέδου τεχνολογικές, ερευνητικές και χρηματοπιστωτικές υποδομές. Ωστόσο, διαπιστώνουμε ότι, με σχετικούς όρους τουλάχιστον, η περιοχή είναι κυρίως αποδέκτης παρά αποστολέας ΑΞΕ.

Τα μεγέθη των μεταναστευτικών ροών σε σχέση με τις συνοριακές χώρες-μη μέλη της ΕΕ είναι ιδιαίτερα σημαντικά και στην εξερχόμενη αλλά και, κυρίως, στην εισερχόμενη μετανάστευση. Από τα αποτελέσματα γίνεται φανερό ότι η εγγύτητα ασκεί καθοριστική επίδραση στις μεταναστευτικές ροές. Επιπλέον τα ευρήματα αυτά αποτυπώνουν το πρόβλημα τόσο της νόμιμης όσο και της παράνομης μετανάστευσης που εντοπίζεται ιδιαίτερα στις νότιες χώρες της ΕΕ. Λαμβάνοντας μάλιστα υπόψη το ισοζύγιο εισερχόμενης/εξερχόμενης μετανάστευσης, είναι προφανές ότι ο νότος της Ευρώπης αποτελεί έναν καθαρό υποδοχέα μεταναστευτικών εισροών. Τα τελευταία χρόνια άλλωστε, τα στατιστικά στοιχεία δείχνουν ότι οι μεσογειακές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης λειτουργούν στην πράξη ως η "Πύλη της Ευρώπης".

3.3. Αλληλεπίδραση των Ανατολικών Χωρών

Το δεύτερο μέρος της εμπειρικής διερεύνησης αναφέρεται στην αλληλεπίδραση που λαμβάνει χώρα στα ανατολικά της Ευρώπης. Τα συνοπτικά αποτελέσματα της επεξεργασίας αποτυπώνονται στον Πίνακα 3 και στο Σχήμα 2.

Η εικόνα που εμφανίζεται στις εμπορικές ανταλλαγές, έχει πολλά κοινά χαρακτηριστικά με τις νότιες χώρες, με τη διαφορά ότι το εμπόριο με τις μη συνοριακές χώρες-μη μέλη της ΕΕ

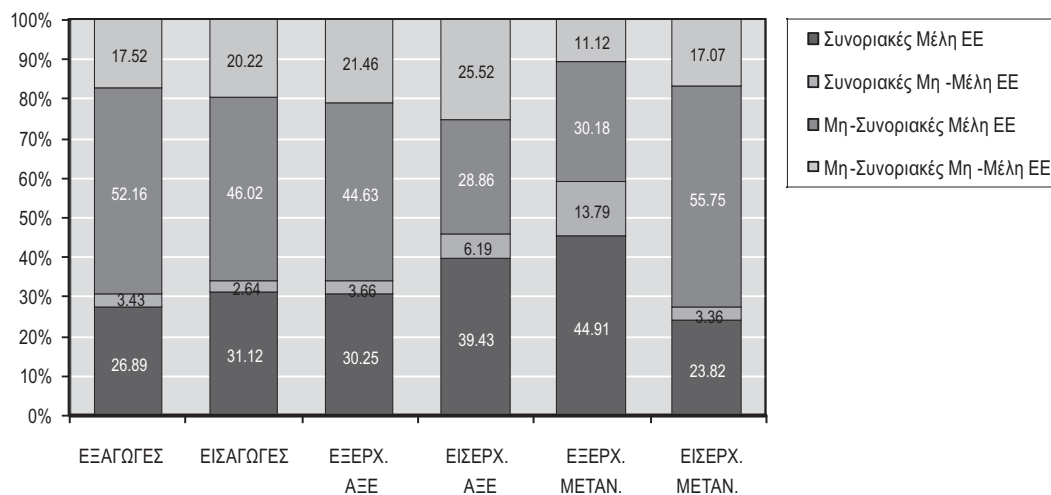
είναι ελαφρώς πιο αυξημένο. Έχοντας υπόψη ότι οι χώρες αυτές είναι η Ρωσία, η Ουκρανία και η Μολδαβία, μπορούμε να εντοπίσουμε το ρόλο που οι "αρχικές συνθήκες"⁴ και η πολιτισμική εγγύτητα (σλαβική καταγωγή, γλώσσα, ιστορία κ.λπ.) εξακολουθούν να παίζουν στις εμπορικές σχέσεις.

Πίνακας 3. Εμπορικές, Επενδυτικές και Μεταναστευτικές ροές Ανατολικών χωρών με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης, 2006

Εμπορικές Ροές		Επενδυτικές Ροές		Μεταναστευτικές Ροές	
Εξαγωγές	52,16%	Εξερχόμενες ΑΞΕ	34,73%	Εξερχόμενη Μετανάστευση	56,06%
Εισαγωγές	47,84%	Εισερχόμενες ΑΞΕ	65,27%	Εισερχόμενη Μετανάστευση	43,94%
Σύνολο	100,00%	Σύνολο	100,00%	Σύνολο	100,00%

Πηγή: Ιδία επεξεργασία, στοιχεία από Εθνικές Στατιστικές Υπηρεσίες Βουλγαρίας, Ρουμανίας, Σλοβενίας, Σλοβακίας, Τσεχίας, Ουγγαρίας, Πολωνίας, Λετονίας, Λιθουανίας, Εσθονίας

Σχήμα 2. Αλληλεπίδραση Ανατολικών χωρών με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης, 2006



Πηγή: Ιδία επεξεργασία, στοιχεία από Εθνικές Στατιστικές Υπηρεσίες Βουλγαρίας, Ρουμανίας, Σλοβενίας, Σλοβακίας, Τσεχίας, Ουγγαρίας, Πολωνίας, Λετονίας, Λιθουανίας, Εσθονίας

Οι εξερχόμενες και, κυρίως, οι εισερχόμενες ΑΞΕ είναι ουσιαστικά μοιρασμένες μεταξύ των μη συνοριακών χωρών-μελών της ΕΕ, των συνοριακών χωρών-μελών της ΕΕ και των μη συνοριακών χωρών-μη μελών της ΕΕ. Είναι αξιοσημείωτα τα πολύ χαμηλά

⁴ Με τον όρο "αρχικές συνθήκες", αναφερόμαστε στις ήδη διαμορφωμένες ιστορικές, κοινωνικές, πολιτικές και οικονομικές συνθήκες στα σύνορα.

ποσοστά που εμφανίζουν οι ΑΞΕ προς/από τις συνοριακές χώρες-μη μέλη της ΕΕ. Τα παραπάνω ευρήματα μας επιτρέπουν να συμπεράνουμε αρχικά ότι η οικονομική ολοκλήρωση στο πλαίσιο της ΕΕ αποτελεί σημαντικό προσδιοριστικό παράγοντα των ΑΞΕ. Από την άλλη πλευρά, η γειτνίαση των ανατολικών χωρών με τις συνοριακές χώρες-μέλη της ΕΕ, έδωσε την ευκαιρία στις τελευταίες να διευρύνουν την περιοχή αγοράς προς ανατολάς. Οι συνθήκες μεγέθυνσης της αγοράς εννοούν προφανώς οικονομίες κλίμακας μέσα από την κατάργηση των συνοριακών φραγμών και εμποδίων καθώς παρατηρούμε ότι συνολικά οι εισερχόμενες επενδύσεις στην περιοχή είναι κατά πολύ περισσότερες από τις εξερχόμενες. Επιπλέον, το γεγονός ότι η αλληλεπίδραση των ανατολικών χωρών με τις μη συνοριακές χώρες-μη μέλη της ΕΕ εμφανίζεται ισχυρή αποτελεί ένδειξη του σοβαρού ρόλου που παίζουν συχνά στις επενδυτικές αποφάσεις οι "αρχικές συνθήκες". Στη συγκεκριμένη περίπτωση επιβεβαιώνονται εμπειρικά ευρήματα μελετών που υποστηρίζουν ότι το ενιαίο της πρώην Σοβιετικής Ένωσης και οι ισχυροί οικονομικοί δεσμοί μεταξύ των χωρών κεντρικού σχεδιασμού πριν από το 1989, εξακολουθούν να επηρεάζουν τη ροή και την κατεύθυνση των επενδύσεων (Τοπάλογλου, 2008).

Σημαντικά μεγαλύτερο ποσοστό αλληλεπίδρασης καταγράφεται αναφορικά με την εξερχόμενη μετανάστευση. Το μεγαλύτερο ποσοστό εξερχόμενης μετανάστευσης, ειδικότερα, εντοπίζεται με τις συνοριακές χώρες-μέλη της ΕΕ κάτι που δείχνει ότι η γειτνίαση αποτελεί τον καθοριστικότερο παράγοντα αλληλεπίδρασης. Αναφορικά με την εισερχόμενη μετανάστευση, αντίθετα, παρατηρούμε ότι τα μεγαλύτερα ποσοστά αλληλεπίδρασης καταγράφονται με τις μη συνοριακές χώρες-μέλη της ΕΕ. Το εύρημα αυτό υποδηλώνει τον καθοριστικό ρόλο της οικονομικής ολοκλήρωσης στη διασυνοριακή αλληλεπίδραση.

3.4. Αλληλεπίδραση των Βόρειων Χωρών

Το τρίτο μέρος της εμπειρικής διερεύνησης αναφέρεται στην αλληλεπίδραση που λαμβάνει χώρα στο βορρά της Ευρώπης. Τα αποτελέσματα της ανάλυσης αποτυπώνονται στον Πίνακα 4 και στο Σχήμα 3.

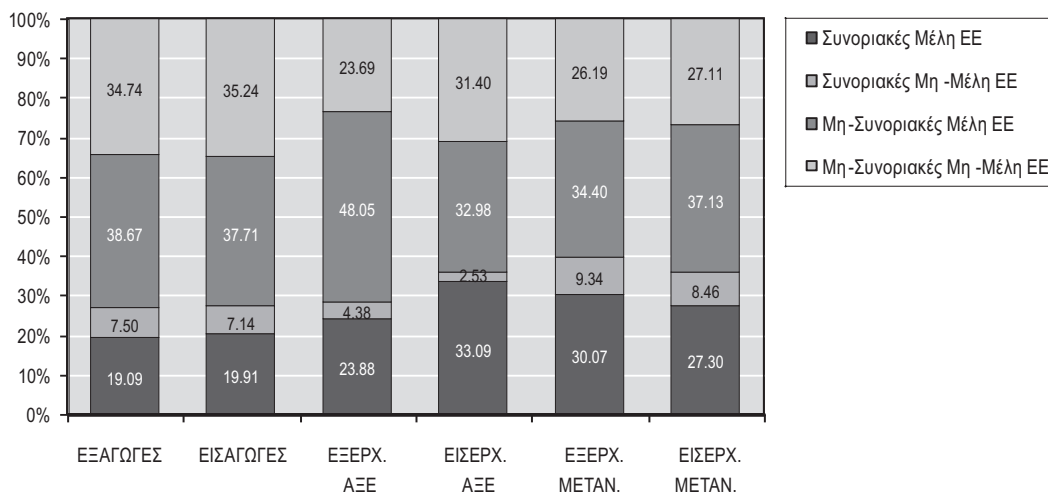
Η ένταση της αλληλεπίδρασης στις εξαγωγές εμφανίζεται να είναι σχεδόν ίδια με αυτή των εισαγωγών. Το μεγαλύτερο ποσοστό αλληλεπίδρασης καταγράφεται με τις μη συνοριακές χώρες-μέλη της ΕΕ, φανερώνοντας το σημαντικό ρόλο της οικονομικής ολοκλήρωσης στις διασυνοριακές εμπορικές ανταλλαγές. Παρατηρούμε επίσης ότι το ποσοστό του εμπορίου με τις μη συνοριακές χώρες-μέλη της ΕΕ είναι περίπου ίσο με αυτό το οποίο αναφέρεται στις μη συνοριακές χώρες-μη μέλη της ΕΕ. Το τελευταίο υποδηλώνει μια έντονη εξωστρέφεια των χωρών αυτών στις οποίες ο παράγοντας γειτνίαση δεν εμφανίζεται ως καθοριστικός.

Πίνακας 4. Εμπορικές, Επενδυτικές και Μεταναστευτικές ροές Βόρειων χωρών με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης, 2006

Εμπορικές Ροές		Επενδυτικές Ροές		Μεταναστευτικές Ροές	
Εξαγωγές	50,18%	Εξερχόμενες ΑΞΕ	49,64%	Εξερχόμενη Μετανάστευση	53,67%
Εισαγωγές	49,82%	Εισερχόμενες ΑΞΕ	50,36%	Εισερχόμενη Μετανάστευση	46,33%
Σύνολο	100,00%	Σύνολο	100,00%	Σύνολο	100,00%

Πηγή: Ιδία επεξεργασία, στοιχεία από Εθνικές Στατιστικές Υπηρεσίες Σουηδίας, Δανίας, Φινλανδίας

Σχήμα 3. Αλληλεπίδραση Βορείων χωρών με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης, 2006



Πηγή: Ιδία επεξεργασία, στοιχεία από Εθνικές Στατιστικές Υπηρεσίες Σουηδίας, Δανίας, Φινλανδίας

Το ποσοστό αλληλεπίδρασης που αναφέρεται στην εξερχόμενη μετανάστευση, είναι ελαφρώς μεγαλύτερο από αυτό της εισερχόμενης. Επιπλέον, υψηλότερη ένταση τόσο εισερχόμενων όσο και εξερχόμενων μεταναστευτικών ροών των βορείων χωρών καταγράφεται με τις μη συνοριακές χώρες-μέλη της ΕΕ. Το εύρημα αυτό μας πληροφορεί ότι η ευρωπαϊκή ολοκλήρωση ασκεί το σημαντικότερο ρόλο στην κατεύθυνση και στον προορισμό των μεταναστευτικών ροών.

Η αλληλεπίδραση συνολικά αναφέρεται σχεδόν εξίσου στις εισερχόμενες και εξερχόμενες ΑΞΕ. Το μεγαλύτερο ποσοστό εξερχόμενων ΑΞΕ καταγράφεται με τις μη συνοριακές χώρες-μέλη της ΕΕ, γεγονός που υπογραμμίζει το σημαντικό ρόλο της οικονομικής ολοκλήρωσης στην αλληλεπίδραση. Στις εισερχόμενες ΑΞΕ αντίθετα, τα μεγαλύτερα ποσοστά αλληλεπίδρασης καταγράφονται με τις συνοριακές χώρες-μέλη της ΕΕ, κάτι που υπογραμμίζει τη σπουδαιότητα της χωρικής εγγύτητας.

3.5. Αλληλεπίδραση των Δυτικών Χωρών

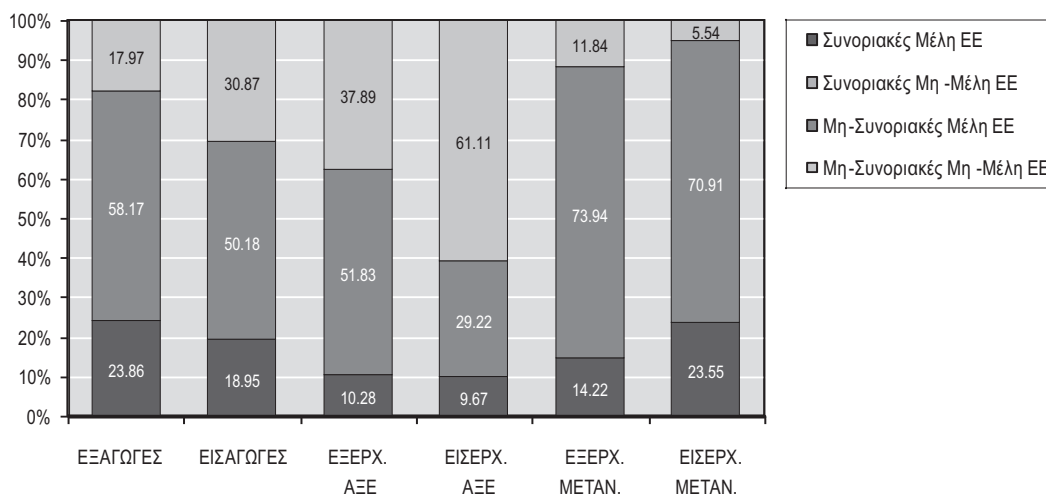
Το τέταρτο μέρος της εμπειρικής διερεύνησης αναφέρεται στην αλληλεπίδραση που λαμβάνει χώρα στα δυτικά της Ευρώπης. Τα αποτελέσματα της ανάλυσης αποτυπώνονται στον Πίνακα 5 και στο Σχήμα 4.

Πίνακας 5. Εμπορικές, Επενδυτικές και Μεταναστευτικές ροές Δυτικών χωρών με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης, 2006

Εμπορικές Ροές		Επενδυτικές Ροές		Μεταναστευτικές Ροές	
Εξαγωγές	48,74%	Εξερχόμενες ΑΞΕ	63,14%	Εξερχόμενη Μετανάστευση	43,73%
Εισαγωγές	51,26%	Εισερχόμενες ΑΞΕ	36,86%	Εισερχόμενη Μετανάστευση	56,27%
Σύνολο	100,00%	Σύνολο	100,00%	Σύνολο	100,00%

Πηγή: Ίδια επεξεργασία, στοιχεία από Εθνικές Στατιστικές Υπηρεσίες Αυστρίας, Βελγίου, Γερμανίας, Γαλλίας, Λουξεμβούργου, Ολλανδίας, Ιρλανδίας, Ηνωμένου Βασιλείου

Σχήμα 4. Αλληλεπίδραση Δυτικών χωρών με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης, 2006



Πηγή: Ίδια επεξεργασία, στοιχεία από Εθνικές Στατιστικές Υπηρεσίες Αυστρίας, Βελγίου, Γερμανίας, Γαλλίας, Λουξεμβούργου, Ολλανδίας, Ιρλανδίας, Ηνωμένου Βασιλείου

Το ποσοστό αλληλεπίδρασης το οποίο αναφέρεται στις εισαγωγές είναι ελαφρά μεγαλύτερο από αυτό των εξαγωγών. Το αποτέλεσμα αυτό οφείλεται κυρίως στην αλληλεπίδραση με τις συνοριακές χώρες-μέλη της ΕΕ, γεγονός που αντανακλά την επίδραση της οικονομικής ολοκλήρωσης στο διασυνοριακό εμπόριο αυτών των χωρών.

Το ποσοστό των εξερχόμενων ΑΞΕ είναι συντριπτικά μεγαλύτερο από αυτό των εισερχόμενων. Το μεγαλύτερο ποσοστό των εξερχόμενων ΑΞΕ, ειδικότερα, καταγράφεται με τις μη συνοριακές χώρες-μέλη της ΕΕ. Το εύρημα αυτό δείχνει, όπως και στην περίπτωση των εμπορικών ανταλλαγών, το σημαντικό ρόλο της οικονομικής ολοκλήρωσης στις διασυνοριακές επενδυτικές ροές.

Το ποσοστό των εισερχόμενων μεταναστευτικών ροών είναι σημαντικά μεγαλύτερο από το αντίστοιχο των εξερχόμενων, φανερώνοντας ότι η περιοχή είναι καθαρή λήπτρια μεταναστών. Αναλυτικότερα, το μεγαλύτερο ποσοστό αλληλεπίδρασης καταγράφεται με τις μη συνοριακές χώρες-μέλη της ΕΕ, κάτι που μας επιτρέπει να ισχυριστούμε ότι καθοριστικότερος παράγοντας αλληλεπίδρασης είναι η οικονομική ολοκλήρωση.

3.6. Αλληλεπίδραση των Περισσότερο Αναπτυγμένων Χωρών

Μετά την ανάλυση των χαρακτηριστικών της διασυνοριακής συνεργασίας με βάση τις γεωγραφικές ενότητες των χωρών της ΕΕ-27, θα είχε ενδιαφέρον να εξετάσουμε το βαθμό που η εμπορική, επενδυτική και μεταναστευτική αλληλεπίδραση στα σύνορα, προσδιορίζεται από το επίπεδο ανάπτυξης. Στο πλαίσιο αυτό, ο Πίνακας 6 και το Σχήμα 5 παρέχουν συνοπτικές πληροφορίες για τα χαρακτηριστικά της αλληλεπίδρασης των περισσότερο αναπτυγμένων χωρών με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης.

Η εμπορική αλληλεπίδραση των περισσότερο ανεπτυγμένων χωρών με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης, εμφανίζεται παραδόξως σχεδόν εξίσου στις εισαγωγές και εξαγωγές, παρά το γεγονός ότι ο διακλαδικός χαρακτήρας των εμπορικών ανταλλαγών μεταξύ ανεπτυγμένων και λιγότερο ανεπτυγμένων χωρών οδηγεί μακροπρόθεσμα σε ανισομερείς εμπορικές σχέσεις. Επιπλέον, φαίνεται ότι ο παράγοντας της οικονομικής ολοκλήρωσης ασκεί σημαντική επίδραση καθώς παρατηρούμε ότι κύριος όγκος των εμπορικών σχέσεων πραγματοποιείται με τις μη συνοριακές χώρες που είναι μέλη της ΕΕ.

Είναι φανερό ότι το ποσοστό των εξερχόμενων ΑΞΕ είναι συντριπτικά μεγαλύτερο σε σχέση με αυτό των εισερχόμενων. Το εύρημα αυτό είναι αναμενόμενο, καθώς οι ανεπτυγμένες χώρες είναι συνήθως οι βασικοί αποστολείς των επενδυτικών ροών σε λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες, λόγω επάρκειας κεφαλαίων και τεχνογνωσίας. Παρατηρώντας ειδικότερα τις εξερχόμενες ΑΞΕ, είναι εμφανές ότι το μεγαλύτερο ποσοστό αλληλεπίδρασης καταγράφεται με τις μη συνοριακές χώρες-μέλη της ΕΕ, γεγονός που καταδεικνύει τον σημαίνοντα ρόλο της οικονομικής ολοκλήρωσης στον προσανατολισμό των διασυνοριακών επενδύσεων. Οι εισερχόμενες ΑΞΕ αντίθετα, εμφανίζουν το μεγαλύτερο ποσοστό αλληλεπίδρασης με τις μη συνοριακές χώρες-μη μέλη της ΕΕ. Το εύρημα αυτό φαίνεται καταρχάς παράδοξο καθώς ούτε η οικονομική ολοκλήρωση, ούτε ο παράγοντας της εγγύτητας δε δείχνουν να επηρεάζουν σημαντικά την διασυνοριακή αλληλεπίδραση. Εδώ βέβαια θα

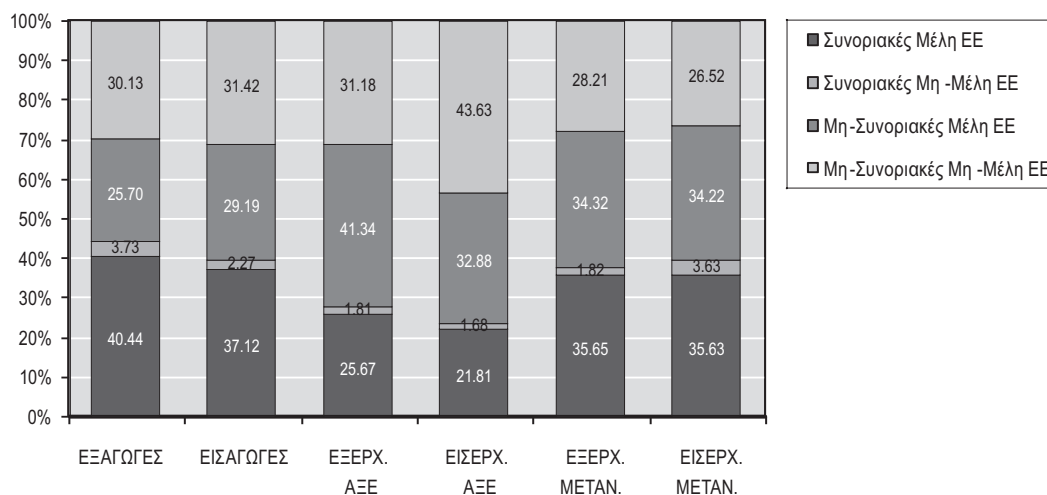
πρέπει να γίνει η υπενθύμιση ότι τα συγκεκριμένα ποσοστά αντιπροσωπεύουν σχετικά και όχι απόλυτα μεγέθη. Αυτό με άλλα λόγια σημαίνει ότι πρακτικά μιλάμε για μικρό όγκο εισερχόμενων επενδυτικών ροών. Επιπλέον, η Ρωσία και η Νορβηγία, όντας τρίτες χώρες που δε συνορεύουν με τον πυρήνα των ανεπτυγμένων χωρών της ΕΕ, έχουν αναπτύξει τα τελευταία χρόνια κυρίως, στον ενεργειακό τομέα, αρκετά σημαντική επενδυτική δραστηριότητα στον ευρωπαϊκό χώρο.

Πίνακας 6. Εμπορικές, Επενδυτικές και Μεταναστευτικές ροές Περισσότερο Αναπτυγμένων χωρών με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης, 2006

Εμπορικές Ροές		Επενδυτικές Ροές		Μεταναστευτικές Ροές	
Εξαγωγές	48,88%	Εξερχόμενες ΑΞΕ	62,03%	Εξερχόμενη Μετανάστευση	43,94%
Εισαγωγές	51,12%	Εισερχόμενες ΑΞΕ	37,97%	Εισερχόμενη Μετανάστευση	56,06%
Σύνολο	100,00%	Σύνολο	100,00%	Σύνολο	100,00%

Πηγή: Ίδια επεξεργασία, στοιχεία από Εθνικές Στατιστικές Υπηρεσίες Αυστρίας, Βελγίου, Γερμανίας, Γαλλίας, Λουξεμβούργου, Ολλανδίας, Ιρλανδίας, Ηνωμένου Βασιλείου, Σουηδίας, Δανίας, Φινλανδίας

Σχήμα 5. Αλληλεπίδραση Περισσότερο Αναπτυγμένων χωρών με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης, 2006



Πηγή: Ίδια επεξεργασία, στοιχεία από Εθνικές Στατιστικές Υπηρεσίες Αυστρίας, Βελγίου, Γερμανίας, Γαλλίας, Λουξεμβούργου, Ολλανδίας, Ιρλανδίας, Ηνωμένου Βασιλείου, Σουηδίας, Δανίας, Φινλανδίας

Η εισερχόμενη μετανάστευση στις ανεπτυγμένες χώρες από τις υπόλοιπες χώρες, είναι εμφανώς μεγαλύτερη σε σχέση με την εξερχόμενη μετανάστευση. Το εύρημα αυτό βρίσκεται σε αρμονία με τα ευρήματα πολλών μελετών που εντοπίζουν μια θετική σχέση

μεταξύ του επιπέδου οικονομικής ανάπτυξης και του όγκου εισερχόμενης μετανάστευσης. Το μεγαλύτερο ποσοστό αλληλεπίδρασης τόσο στην εισερχόμενη όσο και στην εξερχόμενη μετανάστευση καταγράφεται με τις μη συνοριακές χώρες-μέλη της ΕΕ. Το εύρημα αυτό φανερώνει ότι η οικονομική ολοκλήρωση ευνοεί τις μεταναστευτικές ροές προς τις ανεπτυγμένες χώρες της ΕΕ.

3.7. Αλληλεπίδραση των Λιγότερο Αναπτυγμένων Χωρών

Συνεχίζοντας την ανάλυση των χαρακτηριστικών της διασυνοριακής αλληλεπίδρασης με βάση το επίπεδο ανάπτυξης των χωρών της ΕΕ, ο Πίνακας 7 και το Σχήμα 6 παρέχουν συνοπτικές πληροφορίες για τα χαρακτηριστικά της αλληλεπίδρασης των λιγότερο αναπτυγμένων χωρών με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης.

Το ποσοστό εμπορικής αλληλεπίδρασης που αναφέρεται στις εξαγωγές, είναι σημαντικά μεγαλύτερο σε σχέση με το ποσοστό των εισαγωγών. Το εύρημα αυτό είναι σημαντικό, καθώς αποτελεί σοβαρή ένδειξη ότι ο διακλαδικός τύπος του εμπορίου μεταξύ αναπτυγμένων και λιγότερο αναπτυγμένων χωρών δε λειτουργεί εις βάρος του εμπορικού ισοζυγίου των τελευταίων. Με άλλα λόγια, η εξειδίκευση των λιγότερο ανεπτυγμένων χωρών συνήθως στον αγροτικό τομέα ή στη βιομηχανία καταναλωτικών αγαθών, δεν επηρεάζει αρνητικά τις εξαγωγές προς τις περισσότερο ανεπτυγμένες χώρες. Παρατηρώντας επίσης ότι ο μεγαλύτερος όγκος εμπορικών ανταλλαγών καταγράφεται με τις μη συνοριακές χώρες-μέλη της ΕΕ, διαπιστώνουμε ότι η επίδραση του παράγοντα της οικονομικής ολοκλήρωσης είναι σημαντική.

Το συντριπτικά μεγαλύτερο ποσοστό των εισερχόμενων ΑΞΕ σε σχέση με τις εξερχόμενες, φανερώνει ότι οι λιγότερο αναπτυγμένες χώρες είναι καθαρές λήπτριες διασυνοριακών επενδυτικών ροών. Βέβαια και σ' αυτήν την περίπτωση το μεγαλύτερο ποσοστό αλληλεπίδρασης καταγράφεται με τις μη συνοριακές χώρες-μέλη της ΕΕ, γεγονός που φανερώνει τον πολύ σημαντικό ρόλο που ασκεί η οικονομική ολοκλήρωση. Το εύρημα αυτό, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι ο γεωγραφικός παράγοντας συσχετίζεται με το επίπεδο της ανάπτυξης, φανερώνει το μίγμα των παραμέτρων που επηρεάζουν σε σημαντικό βαθμό την κατεύθυνση των επενδυτικών ροών. Με άλλα λόγια οι λιγότερο αναπτυγμένες χώρες, οι οποίες δεν είναι άλλες από τις ανατολικές και νότιες χώρες της ΕΕ, αντιπροσωπεύουν τόσο γεωγραφικά όσο και οικονομικά τον περιφερειακό χώρο της ΕΕ.

Οι λιγότερο αναπτυγμένες χώρες, όπως είναι προφανές, αντιπροσωπεύουν τους βασικούς αποστολείς στη διασυνοριακή μετανάστευση. Τα μεγαλύτερα ποσοστά εξερχόμενης μετανάστευσης εντοπίζονται με τις μη συνοριακές χώρες-μέλη της ΕΕ. Εντούτοις, πέρα από την επίδραση της οικονομικής ολοκλήρωσης, εξίσου σημαντικός είναι και ο παράγοντας της γειννίας στις διασυνοριακές μεταναστευτικές ροές. Είναι αξιοσημείωτο επίσης

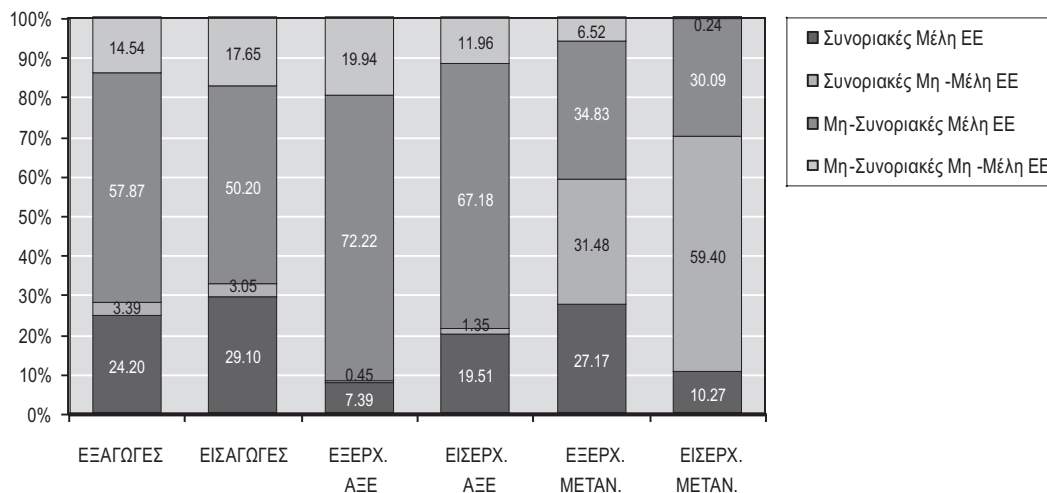
ότι το μεγαλύτερο ποσοστό εισερχόμενης διασυνοριακής μετανάστευσης καταγράφεται με τις συνοριακές χώρες-μη μέλη της ΕΕ. Στην περίπτωση αυτή, μπορούμε να ισχυριστούμε ότι η προοπτική πρόσβασης στη διευρυμένη αγορά εργασίας της ΕΕ σε συνδυασμό με τον παράγοντα της εγγύτητας, κατέστησε τις λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες ελκυστικές στις όμορες τρίτες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Πίνακας 7. Εμπορικές, Επενδυτικές και Μεταναστευτικές ροές Λιγότερο Αναπτυγμένων χωρών με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης, Έτος 2006

Εμπορικές Ροές		Επενδυτικές Ροές		Μεταναστευτικές Ροές	
Εξαγωγές	54,44%	Εξερχόμενες ΑΞΕ	27,62%	Εξερχόμενη Μετανάστευση	67,61%
Εισαγωγές	45,56%	Εισερχόμενες ΑΞΕ	72,38%	Εισερχόμενη Μετανάστευση	32,39%
Σύνολο	100,00%	Σύνολο	100,00%	Σύνολο	100,00%

Πηγή: Ιδία επεξεργασία, στοιχεία από Εθνικές Στατιστικές Υπηρεσίες Βουλγαρίας, Ρουμανίας, Σλοβενίας, Σλοβακίας, Τσεχίας, Ουγγαρίας, Πολωνίας, Λετονίας, Λιθουανίας, Εσθονίας, Ελλάδα, Ιταλίας, Ισπανίας, Πορτογαλίας

Σχήμα 6. Αλληλεπίδραση Λιγότερο Αναπτυγμένων χωρών με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης, 2006



Πηγή: Ιδία επεξεργασία, στοιχεία από Εθνικές Στατιστικές Υπηρεσίες Βουλγαρίας, Ρουμανίας, Σλοβενίας, Σλοβακίας, Τσεχίας, Ουγγαρίας, Πολωνίας, Λετονίας, Λιθουανίας, Εσθονίας, Ελλάδα, Ιταλίας, Ισπανίας, Πορτογαλίας

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Μέσα από την ανάλυση που προηγήθηκε, επιχειρήθηκε η θεωρητική και εμπειρική διερεύνηση των βασικών παραγόντων που προσδιορίζουν την οικονομική διασυνοριακή αλληλεπίδραση μεταξύ των χωρών της Ευρώπης. Πιο συγκεκριμένα, με βάση στοιχεία που αφορούν στο έτος 2006, εξετάστηκαν οι δυναμικές διασυνοριακής αλληλεπίδρασης αναφορικά με το εμπόριο, τις επενδύσεις και τη μετανάστευση. Το βασικό ερώτημα που τέθηκε προς εξέταση ήταν η διερεύνηση του βαθμού που η οικονομική ολοκλήρωση, η γειτνίαση και ο γεωγραφικός-γεωπολιτικός παράγοντας προσδιορίζουν τις εμπορικές, επενδυτικές και μεταναστευτικές ροές στο συνοριακό χώρο. Με βάση τη διεξαχθείσα εμπειρική έρευνα δύναται να εξαχθούν τα ακόλουθα συμπεράσματα.

Αναφορικά με το διασυνοριακό εμπόριο και τις ΑΞΕ, είναι χαρακτηριστικό ότι η οικονομική ολοκλήρωση εμφανίζεται ως ο πιο καθοριστικός παράγοντας αλληλεπίδρασης σε όλες τις περιπτώσεις σε σχέση με τον παράγοντα της γειτνίασης. Ειδικότερα, σε όλες τις επιμέρους ομάδες που εξετάστηκαν με βάση γεωγραφικά και αναπτυξιακά κριτήρια, τα ποσοστά διασυνοριακής αλληλεπίδρασης στο εμπόριο και στις επενδύσεις, εμφανίζονται υψηλότερα με τις μη συνοριακές χώρες-μέλη της ΕΕ ως επί το πλείστον και κατά δεύτερο λόγο με τις συνοριακές χώρες-μέλη της ΕΕ. Με άλλα λόγια, οι χωρικές επιπτώσεις της κατάρτησης των εμπορικών και επενδυτικών φραγμών στα σύνορα στο πλαίσιο της δημιουργίας μιας διευρυνμένης οικονομικής αγοράς είναι πολύ σημαντικές.

Οι διασυνοριακές μεταναστευτικές ροές αντίθετα, εμφανίζουν διαφορετικά πρότυπα αλληλεπίδρασης μεταξύ των νότιων, ανατολικών και λιγότερο ανεπτυγμένων χωρών από τη μια, σε σχέση με τις βόρειες, κεντρικές και περισσότερο ανεπτυγμένες χώρες από την άλλη. Πιο συγκεκριμένα, στη πρώτη ομάδα χωρών η γειτνίαση εμφανίζεται να είναι ο πιο σημαντικός παράγοντας αλληλεπίδρασης, ενώ αντίθετα στη δεύτερη ομάδα χωρών η οικονομική ολοκλήρωση φαίνεται ότι ασκεί την πιο σημαντική επίδραση στις μεταναστευτικές ροές. Δεδομένου ότι οι μεταναστευτικές εκροές από τις χώρες του νότου και, κυρίως, της ανατολής δεν έχουν συνήθως χαρακτηριστικά υψηλής εξειδίκευσης, είναι λογικό η εξερχόμενη μετανάστευση να προσανατολίζεται σε αντίστοιχους κλάδους όμορων χωρών της ΕΕ. Βέβαια για την εξαγωγή πιο ασφαλών συμπερασμάτων κρίνεται απαραίτητη μια περαιτέρω ανάλυση αναφορικά με τη διάρθρωση, τη διάρκεια, το σκοπό και τα χωρικά χαρακτηριστικά της μετανάστευσης.

Είναι βέβαιο ότι μια ολοκληρωμένη εξέταση της οικονομικής διασυνοριακής αλληλεπίδρασης στην Ευρώπη χρήζει περαιτέρω διερεύνησης πέρα από τους ερμηνευτικούς παράγοντες της οικονομικής ολοκλήρωσης και της απόστασης. Είναι προφανές ότι στο πλαίσιο αυτής της διερεύνησης παράγοντες που έχουν να κάνουν με τις ευρωπαϊκές και

εθνικές πολιτικές, τα μεταφορικά και τηλεπικοινωνιακά δίκτυα, την πολιτισμική εγγύτητα αλλά και τις γεωπολιτικές παραμέτρους, δεν μπορούν να αγνοηθούν.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

- Αφουξενίδης Α. και Λεοντίδου Λ. (2004) "Χωρικός και Κοινωνικός Αποκλεισμός στα Σύνορα της ΕΕ", στα *Πρακτικά 7^{ου} Πανελληνίου Γεωγραφικού Συνεδρίου της Ελληνικής Γεωγραφικής Εταιρείας*, Μυτιλήνη: Εκδόσεις Πανεπιστημίου Αιγαίου, Β', 110-117.
- Καλλιώρας Δ. (2006) "Πρότυπα Περιφερειακής Ανάπτυξης των Νέων Κρατών-Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης: Η Ετερογενής Επίδραση της Γεωγραφίας", *Αειχώρος*, 5(2): 46-67.
- Καλλιώρας Δ. (2007) *Οι Περιφερειακές και Διαρθρωτικές Επιδράσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης στα Νέα Κράτη-Μέλη της, Διδακτορική Διατριβή*, Βόλος: Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.
- Λεοντίδου Λ. (2003), "Περιφερειακές Ανισότητες, Αμφισημίες και Χωρο-Κοινωνικοί Αποκλεισμοί στα Σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης", *Τόπος*, 17-24.
- Πετράκος Γ., Ψυχάρης Γ. και Καλλιώρας Δ. (2004) "Περιφερειακές Ανισότητες στα Νέα Κράτη-Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης", *Τόπος*, 22-23: 155-177.
- Τοπάλογλου Α. (2008) *Σύνορα και Ολοκλήρωση: Χώρος, Οικονομία, Πολιτικές, Διδακτορική Διατριβή*, Βόλος: Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.
- Τοπάλογλου Α. και Πετράκος Γ. (2008) *Σύνορα, Ολοκλήρωση και Ανάπτυξη: Η Νέα Γεωγραφία των Διασυννοριακών Οικονομικών Σχέσεων*, Αθήνα: Κριτική.

Ξενόγλωσση

- Balassa B. (1961) *The Theory of Economic Integration*, New York: Irwin.
- Bartlett W. (2009) "Regional Integration and Free-Trade Agreements in the Balkans: Obstacles, Opportunities, and Policy Issues", *Economic Change and Restructuring*, 42(1-2): 25-46.
- 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*, 171.

- Bröcker J. (1984) "How do International Trade Barriers affect Interregional Trade?", στο A. E. Anderson, W. Isard και T. Puu (επ.), *Regional and Industrial Development Theories*, Amsterdam: North-Holland, 219-239.
- Bröcker J. (1998) "How would an EU-Membership of the Visegrad-Countries affect Europe's Economic Geography?", *Annals of Regional Science*, 32: 91-114.
- Buettner T. και Rincke J. (2004), "Labour Market Effects of Economic Integration: The Impact of Re-Unification in German Border Regions", *CESifo Working Paper*, 1179.
- 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.
- Collier W. και Vickerman R. W. (2001) "Labour Markets in EU Border Regions: The Case of Kent and Nord-Pas de Calais", *CERTE University of Kent at Canterbury Working Paper*, 1.
- Dimitrov M., Petrakos G., Totev S. και Tsiapa M. (2002) "Cross-Border Cooperation in Southeastern Europe: The Enterprises' Point of View", *Eastern European Economies*, 41(5): 5-25.
- Engel C. (1999) "Accounting for U.S. Real Exchange Rate Changes", *Journal of Political Economy*, 107(3): 507-538.
- Fischer P. A. και Straubhaar T. (1996) *Migration and Economic Integration in the Nordic Common Labour Market: Anniversary Issue: 40 Years of the Nordic Common Labour Market*, Copenhagen: Nordic Council of Ministers.
- Fujita M., Krugman P. και Venables A. (1999) *The Spatial Economy: Cities, Regions and International Trade*, Cambridge MA: MIT Press.
- Giersch H. (1940) "Economic Union between Nations and the Location of Industries", *Review of Economic Studies*, 17: 87-97.
- Hanson G. (1996) "Integration and the Location of Activities: Economic Integration, Intra-Industry Trade, and Frontier Regions", *European Economic Review*, 40: 941-949.
- Hanson G. (1998) "Regional Adjustment to Trade Liberalisation", *Regional Science and Urban Economics*, 28: 419-444.
- Harris J. και Todaro M. (1970) "Migration, Unemployment and Development: A Two-Sector Analysis", *American Economic Review*, 60(1): 126-142.
- Heimpold G. (2000) "Consequences of an Opening Border for the Regional Policy in a Border Region: The Case of the German Border with Poland", *Halle, Institute for Economic Research Discussion Paper*, 25.
- Helliwell J. (1998) *How Much do National Borders Matter?* Washington: The Brookings Institution.
- Hijzen A., Upward R. και Wright P (2006) "Using Linked Employer-Employee Data to Estimate the Earnings Costs of Business Closure", στο A. Bryson, J. Forth και

- C. Barber (επ.), *Making Linked Employer-Employee Data Relevant to Policy: Occasional Paper n. 4*, London: Department of Trade and Industry, 134-153.
- House J. W. (1982) *Frontier on the Rio Grande: A Political Geography of Development and Social Deprivation*, Oxford: Clarendon Press.
- Janssen M. (2000) "Borders and Labour-Market Integration: Where is the Differences between Interregional and Cross-border Mobility?", στο M. van der Velde και H. van Houtum (επ.), *Borders, Regions, and People, European Research in Regional Science vol. 10*, London: Pion, 47-68.
- Johnston R. J, Gregory D. και Smith D. (1994) *The Dictionary of Human Geography*, Oxford: Blackwell.
- Kaman D. J. F. (1993) "Bottlenecks, Barriers and Networks of Actors", στο R. Ratti και S. Reichman (επ.), *Theory and Practice of Transborder Cooperation*, Basel και Frankfurt am Main: Verlag Helbing και Lichtenhahn, 65-102.
- Kaplan D. (1994) "Two Nations in Search of the State: Canada's Ambivalent Spatial Identities", *Annals of the Association of American Geographers*, 84 (4): 587-608.
- Kinoshita Y. και Campos N. (2003) "Why does FDI Go where it Goes? New Evidence from the Transition Economies", *CEPR Discussion Paper*, 3984.
- Krugman P. R. (1991) "Increasing Returns and Economic Geography", *Journal of Political Economy*, 99: 183-199.
- Leontidou L., Afouxenidis A., Donnan H., Garcia-Lizana A., Gasparini A., Gow J., Matias Ferreira V., Peraldi X. και Zago M. (2002) *Border Cities and Towns: Causes of Social Exclusion in Peripheral Europe, European Commission Project Reports*, Brussels, TSER SOE2-CT97-3048.
- Lösch A. (1944/1954) *The Economics of Location*, New Haven: Yale University Press.
- Mackay J. R. (1958) "The Interactance Hypothesis and Boundaries in Canada", *Canadian Geographer*, 11: 1-8.
- 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, *Project No: SERD-1999-00023 Periodic Progress Report*.
- Newman D. (2003) "On Borders and Power: A Theoretical Framework", *Journal for Borderland Studies*, 18(1): 13-25.
- Niebuhr A. και Stiller S. (2002) "Integration Effects in Border Regions: A Survey of Economic Theory and Empirical Studies", *HWWA Discussion Paper*, 179.
- Niebuhr A. και Stiller S. (2004) "Integration and Labour Markets in European Border Regions", *HWWA Discussion Paper*, 284.

- Nuesser H. G. (1985) "Die Bedeutung von Hemmnisfaktoren für die Entwicklung des Verkehrsaufkommens", *DFVLR-Nachrichten*, 45: 32-34.
- Paas T. (2002) "European Integration and EU Eastward Enlargement Process in International Trade: Using a Gravity Approach for Exploring Bilateral Trade Flows", *42nd ERSA Congress: From Industry to Advanced Services: Perspectives of European Metropolitan Regions*, Dortmund, August 27-31.
- Paasi A. (1992) "The Construction of Socio-Spatial Consciousness: Geographical Perspectives on the History and Contexts of Finnish Nationalism", *Nordisk Samhällsgeografisk Tidskrift*, 15: 79-100.
- Paasi A. (1996) *Territories, Boundaries and Consciousness: The Changing Geographies of the Finnish-Russian Border*, Chichester: Wiley.
- Panteladis G. (2002) "Geography and Integration: The Case of Greece as a "Future Image" for the Transition Countries of the Balkans", στο A. Kotios και G. Petrakos (επ.), *Restructuring and Development in Southeastern Europe*, Volos: South and European Development Center και University of Thessaly Press, 377-413.
- Petrakos G. και Topaloglou L. (2008) "Economic Geography and European Integration: The Effects on the EU External Border Regions", *Journal for Public Policy*, 3 (3/4): 146-162.
- Pettman J. (1996) "Border Crossing/Shifting Identities: Minorities, Gender, and the State in International Perspective", στο M. Shapiro και H. Alker (επ.), *Challenging Boundaries: Global Flows, Territorial Identities*, Minneapolis: University of Minnesota Press, 261-283.
- Puga D. (1999) "The Rise and Fall of Regional Inequalities", *European Economic Review*, 43: 303-334.
- Rabinowitz D. (1998) "National Identity at the Frontier: Palestinians in the Israeli Education System", στο T. Wilson και H. Donnan (επ.), *Border Identities: Nation and State at International Frontiers*, Cambridge: Cambridge University Press, 142-161.
- Ratti R. (1993) "Spatial and Economic Effects of Frontiers: Overview of Traditional and New Approaches and Theories of Border Area Development", στο R. Ratti και S. Reichman (επ.), *Theory and Practice of Transborder Cooperation*, Basel και Frankfurt am Main: Verlag Helbing και Lichtenhahn, 23-53.
- Rauch J. E. (1991) "Comparative Advantage, Geographic Advantage and the Volume of Trade", *Economic Journal*, 101: 1230-1244.
- Rietveld P. και Janssen L. (1990) "Telephone Calls and Communication Barriers: The Case of the Netherlands", *Annals of Regional Science*, 24: 307-318.
- Rumley D. και Minghi J. V. (1993) *The Geography of Border Landscapes*, New York: Routledge.

- Samuelson P. (1964) "Theoretical Notes on Trade Problems", *Review of Economics and Statistics*, 46(2): 145-154.
- Sjaastad L. A. (1962) "The Costs and Returns of Human Migration", *Journal of Political Economy*, 70: 80-93.
- Suarez-Villa L. (1992) "Twentieth Century U.S. Regional and Sectoral Change in Perspective", *Survey of Regional Literature*, 20: 32-39.
- Swartz B. K. Jr. (1973) "Mound Three, White Site Hn-10 (IAS-BSU): The Final Report on a Robbins Manifestation in East Central Indiana", Muncie State University Contributions to Anthropological History, 1.
- Tassinopoulos A. (1999) "Migration of Labour in the European Union", στο P. de Gijssel, M. Janssen, H.-J. Wenzel και M. Woltering (επ.), *Understanding European Cross-Border Labour Markets: Issues in Economic Cross-Border Relations*, Marburg: Metropolis-Verlag, 207-215.
- Todaro M. (1969) "A Model of Labour Migration and Urban Unemployment in Less Developed Countries", *American Economic Review*, 59:138-148.
- 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
- Uvalic M. (2002) "Regional Cooperation and the Enlargement of the European Union: Lessons Learned?", *International Political Science Review*, 23:319-333.
- van Houtum H. (2003) "Borders of Comfort: Ambivalences in Spatial Economic Bordering Processes in and by the European Union", *Regional and Federal Studies*, 12: 37-58.
- Wei S. J. (1996) "Intra-National versus International Trade: How Stubborn are Nations in Global Integration?", *NBER Working Paper*, 5531.
- Wilson T. και Donnan H. (1998) *Border Identities: Nation and State at International Frontier*, Cambridge: Cambridge University Press.

Δημήτρης Καλλιώρας

· Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμ. Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης,
Πεδίον Αρεώς, 383 34 Βόλος
e-mail: dkallior@uth.gr

Λευτέρης Τοπάλογλου

· Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμ. Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης,
Πεδίον Αρεώς, 383 34 Βόλος
e-mail: ltopaloglou@lga.gr

Στέφανος Βενιέρης

· ΤΕΙ Δυτικής Μακεδονίας, Τμήμα Δημοσίων Σχέσεων, (Παράρτημα Καστοριάς),
Περιοχή Φούρκα, 521 00, Καστοριά
e-mail: svenieris@gmail.com

Εκτίμηση της αποτελεσματικότητας του συστήματος αξιολόγησης των επενδύσεων στην Ελλάδα: Η περίπτωση των αναπτυξιακών κινήτρων στην Περιφέρεια της Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης

Μιχαήλ Ν. Νικολαΐδης

Επίκουρος Καθηγητής, ΤΕΙ Καβάλας

Όλγα Χριστοπούλου

Αναπληρώτρια Καθηγήτρια, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Αναστάσιος Γ. Καρασαββόγλου

Καθηγητής, ΤΕΙ Καβάλας

Αθανάσιος Μανδήλας

Επίκουρος Καθηγητής, ΤΕΙ Καβάλας

Δημήτριος Μαδυτινός

Επίκουρος καθηγητής, ΤΕΙ Καβάλας

Περίληψη

Η κριτική θεώρηση του συστήματος αξιολόγησης των επενδύσεων που υλοποιείται στο πλαίσιο των αναπτυξιακών κινήτρων παρουσιάζει εξαιρετικό επιστημονικό, κοινωνικό και οικονομικό ενδιαφέρον καθώς παρατηρείται μία επιμονή των υπευθύνων σε κλασικούς - τυπικούς μηχανισμούς επιλογής και προώθησης των επενδύσεων οι οποίοι στη πορεία εφαρμογής τους αποδείχτηκαν ανεπαρκείς και αναποτελεσματικοί. Επιπλέον, οι αρμόδιες υπηρεσίες δεν έδειξαν πρόθυμες να προχωρήσουν σε κάποιον έλεγχο της αποτελεσματικότητας των διαδικασιών/τεχνικών με τις οποίες αξιολογούν και επιλέγουν τις πλέον βιώσιμες και αποδοτικές επενδύσεις. Μετά την παρέλευση και της τρίτης δεκαετίας από την εφαρμογή των αναπτυξιακών νόμων, διαπιστώνεται ότι απαιτείται πρώτον, η αναπροσαρμογή των μεθοδολογιών-κριτηρίων στον τομέα της αξιολόγησης και επιλογής επενδύσεων και δεύτερον, ο εκσυγχρονισμός του συνολικού συστήματος προώθησης των επιθυμητών επενδυτικών σχεδίων στην χώρα μας.

Πρέπει να επισημάνουμε ότι είναι πλέον απαραίτητος και αναγκαίος ένας ουσιαστικός διάλογος για την εξέταση της δυνατότητας εφαρμογής ενός σύγχρονου και αποτελεσματικού συστήματος προώθησης επενδύσεων που θα διασφαλίζει την υλοποίηση αξιολόγων, αποδοτικών και κυρίως βιώσιμων επενδύσεων στην χώρα μας.

Λέξεις κλειδιά

Περιφερειακή πολιτική, κριτήρια αξιολόγησης επενδύσεων, αποτελεσματικότητα επενδύσεων, διαδικασία αξιολόγησης επενδύσεων.

The efficiency of the Evaluation System of Productive Investments in Greece: The case of the developmental incentives for East Macedonia- Thrace region

The focalization in the criticism of the evaluation system of investments, materialized in the context of regional policy, presents particular scientific interest as some insistence of the decision makers is observed, regarding mechanisms which while being applied, proved inadequate and inefficient. Moreover, an unwillingness of the public sector services to proceed in checking the effectiveness of the applied techniques of selecting viable investments has been noted. After the third decade from the application of developmental laws, it is realized that a readjustment of methodologies/criteria in evaluating and choosing of desirable investment plans, is necessary. A substantial dialogue should start regarding the implementation of a complete, modern and effective evaluation system that will ensure the promotion of viable and efficient investments.

Keywords

Regional policy, criteria of investments' evaluation, effectiveness of investments, Investment evaluation procedure.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι εφαρμοζόμενοι μηχανισμοί προσανατολισμού, προώθησης και ελέγχου της αποτελεσματικότητας των επιχειρήσεων, σε συνδυασμό με τα επενδυτικά και λοιπά προγράμματα περιφερειακής υποδομής, αποτελούν εργαλεία που μπορούν να οδηγήσουν σε βελτιώσεις της χωροταξικής κατανομής του "κεφαλαίου", τόνωση της περιφερειακής ανάπτυξης και κατ' επέκταση μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων της χώρας (Χιώτης, 1972· Νικολαΐδης και Χριστοπούλου, 2003).

Το ζήτημα της επιλογής του τόπου εγκατάστασης των επιχειρήσεων εμπεριέχει σημαντικές παραμέτρους με έντονο ερευνητικό ενδιαφέρον και αναδεικνύει σημαντικά

ερωτήματα που αναφέρονται στις επιδράσεις των μονάδων αυτών στην οικονομική και περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας (Πολύζος, 1997), στους παράγοντες που επηρεάζουν τον τόπο εγκατάστασης των μονάδων (Πετράκος και Σπανός, 1996), στις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούν οι "δυναμικές" τοποθεσίες για την προσέλκυση αξιόλογων επενδύσεων (Πετράκος και Σαράτσης, 1997), στην μετεγκατάσταση-παύση της λειτουργίας των παραγωγικών μονάδων, κ.ά. Σημείο ιδιαίτερου ενδιαφέροντος αποτελεί επίσης το εάν και κατά πόσον εξετάζονται επαρκώς από τους εμπλεκόμενους φορείς οι εφαρμοζόμενες διαδικασίες-τεχνικές αξιολόγησης-επιλογής των επενδύσεων και η εκτίμηση της αποτελεσματικότητας της ασκούμενης περιφερειακής πολιτικής αναφορικά με τη διάρκεια ζωής των ενισχυθέντων επιχειρήσεων (De Geus, 1997).

Οι σχετικές προς το ζήτημα πρακτικές των εμπλεκόμενων φορέων εξαντλούνται στην στοιχειώδη και απλή αποτύπωση της κατάστασης που επικρατεί σε περιφερειακό επίπεδο με την ταυτόχρονη διατύπωση φιλόδοξων μέτρων και προγραμμάτων για την αντιμετώπιση των περιφερειακών ανισοτήτων, χωρίς ουσιαστικό διάλογο και κυρίως χωρίς την άντληση καθοριστικών για το μέλλον συμπερασμάτων από τις εμπειρίες του παρελθόντος. Κατά συνέπεια κρίνεται αναγκαία η συστηματική θεωρητική μελέτη του θέματος και κυρίως η αξιοποίηση της εμπειρικής γνώσης που έχει συσσωρευθεί όλο αυτό το διάστημα των δεκαετιών εφαρμογής των αναπτυξιακών νόμων, καθώς επίσης και η εκτίμηση της αποτελεσματικότητας του γενικού πλαισίου αξιολόγησης- επιλογής και προώθησης των επενδύσεων στη χώρα μας.

Μία τέτοια έρευνα θα έπρεπε να γίνεται σε τακτά χρονικά διαστήματα και να εξετάζει σημαντικούς για το ζήτημα που εξετάζεται παράγοντες, όπως είναι η ποιότητα και πληρότητα των μελετών σκοπιμότητας, τα κριτήρια αξιολόγησης της βιωσιμότητας των επενδύσεων, ο έλεγχος της αποτελεσματικότητας του συστήματος αξιολόγησης, επιλογής και προώθησης των επενδύσεων, ο βαθμός ολοκλήρωσης των ενισχυθέντων επενδύσεων, η συμβολή των ενισχυθέντων επενδύσεων στην απασχόληση, η κερδοφορία και η αποδοτικότητα των ενισχυθέντων μονάδων κ.ά..

Στη βάση των παραπάνω διαπιστώσεων, η παρούσα εργασία ασχολείται με την εκτίμηση της αποτελεσματικότητας του εφαρμοζόμενου συστήματος αξιολόγησης των επενδύσεων στο πλαίσιο των αναπτυξιακών νόμων. Ειδικότερα επικεντρώνεται αφενός μεν στα κριτήρια αξιολόγησης και επιλογής των επενδύσεων και αφετέρου στη εκτίμηση της αποτελεσματικότητας της συνολικής διαδικασίας προώθησης των επενδύσεων στην Περιφέρεια της Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης (ΑΜΘ) με στόχο την ανάδειξη και τον προσδιορισμό κρίσιμων παραγόντων που θεωρούνται σημαντικοί και μπορούν να συμβάλουν στην ανάπτυξη ενός ορθολογικού μοντέλου βελτίωσης της αποτελεσματικότητας της περιφερειακής πολιτικής.

Στο πλαίσιο αυτό αρχικά γίνεται μια συνοπτική παρουσίαση της βιβλιογραφίας που αναφέρεται στους βασικούς όρους-προϋποθέσεις αξιολόγησης και επιλογής των επενδύσεων καθώς και στις σχετικές έρευνες που έγιναν ως προς την αποτελεσματικότητα των εφαρμοζόμενων συστημάτων αξιολόγησης και επιλογής επενδύσεων κυρίως στην χώρα μας. Ακολούθως παρουσιάζεται συνοπτικά η διαδικασία και τα κριτήρια αξιολόγησης των επενδύσεων στο πλαίσιο των αναπτυξιακών νόμων και ειδικότερα του ν.2601/98. Στη συνέχεια γίνεται αναφορά στη μεθοδολογική προσέγγιση του υπό διερεύνηση ζητήματος και καταγράφονται και αξιολογούνται τα αποτελέσματα της ποιοτικής και εμπειρικής έρευνας που πραγματοποιήθηκε. Τέλος, σχολιάζονται τα συμπεράσματα της έρευνας και προτείνονται συγκεκριμένα μέτρα για την βελτίωση του πλαισίου-συστήματος αξιολόγησης, επιλογής και προώθησης των επενδύσεων στην χώρα μας.

2. ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

2.1. Ανασκόπηση της βιβλιογραφίας

Στόχος κάθε χώρας είναι προφανώς η εξασφάλιση όσο το δυνατό μεγαλύτερης κοινωνικής και οικονομικής ευημερίας και συνοχής για το σύνολο των πολιτών της. Η επίτευξη του στόχου αυτού επιδιώκεται στις ελεύθερες οικονομίες κυρίως με το αναπτυξιακό υπόδειγμα του τέλει ανταγωνισμού, το οποίο προσβλέπει στην άριστη κατανομή των πόρων. Επειδή όμως η πραγματική κατάσταση της αγοράς αποκλίνει σημαντικά από το μοντέλο αυτό και δημιουργούνται σοβαρές γεωγραφικές, κοινωνικές, οικονομικές και λοιπές ανισότητες, δημιουργείται η ανάγκη μεταφοράς πόρων, διαμέσου των διαφόρων μηχανισμών και παρεμβάσεων της πολιτείας, προκειμένου ν' αντιμετωπισθούν οι ανισότητες που προκαλούνται (Κόνσολας, 1997). Έτσι, η περιφερειακή πολιτική καλείται ν' αντιμετωπίσει τα προβλήματα που συσχετίζονται με την οικονομία του χώρου και εκδηλώνουν καταστάσεις "ανισότητας" (Πετράκος κ.ά, 2004). Συγκεκριμένα, αυτή προσπαθεί να διορθώσει ορισμένες χωρικές συνέπειες της οικονομίας της αγοράς για να επιτύχει δύο αλληλοσυσχετιζόμενους αντικειμενικούς σκοπούς: α) την οικονομική ανάπτυξη και β) τη μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων.

Η επίτευξη των στόχων της περιφερειακής πολιτικής εξαρτάται από το είδος, τον ρυθμό και το μέγεθος των επενδύσεων αλλά κυρίως από τη βιωσιμότητα και αποδοτικότητα των επενδυτικών σχεδίων, δεδομένου ότι οι επενδύσεις αποτελούν τον σημαντικότερο παράγοντα ανάπτυξης, καθώς μέσω αυτών κινητοποιούνται, συνδυάζονται και αξιοποιούνται όλοι οι συντελεστές της παραγωγής και της προόδου. Η πραγματοποίηση όμως αποδοτικών και βιώσιμων επενδύσεων προϋποθέτει άρτια σχέδια επενδύσεων και κυρίως ουσιαστική-αντικειμενική αξιολόγηση σύμφωνα με την διεθνώς καθιερωμένη

και αποδεκτή επιστημονική μεθοδολογία (Thompson, 1984· Rau, 1984). Σύμφωνα με τους παραπάνω συγγραφείς, η ολοκληρωμένη αξιολόγηση μιας επένδυσης αποτελεί μια σύνθετη διαδικασία και περιλαμβάνει τη διερεύνηση πολλών απόψεων (επιχειρηματική, τεχνική, οικονομική, χρηματοδοτική, χωροταξική-περιβαλλοντική, οργανωτική, διοικητική, διαχειριστική, κ.ά.) και κυρίως τη σύγκριση των ροών κόστους και ωφελειών τόσο με ιδιωτικοοικονομικούς όρους (εκτίμηση του κόστους και των χρηματοδοτικών πόρων της επένδυσης, κατάρτιση του λογαριασμού εκμετάλλευσης, εκτίμηση της ταμειακής ροής, εφαρμογή σύγχρονων μεθόδων αξιολόγησης της επένδυσης) όσο και με όρους οικονομικοκοινωνικούς (υπολογισμός οικονομικής αποδοτικότητας, κοινωνικές και λοιπές επιπτώσεις του σχεδίου επένδυσης, κ.λπ.).

Προς την κατεύθυνση αυτή, η υλοποίηση μιας βιώσιμης και αποδοτικής επένδυσης απαιτεί τη συντονισμένη δράση και την αποτελεσματική συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων (επιχειρηματίας, τράπεζα, τεχνικοί, εμπειρογνώμονες, σύμβουλοι επιχειρήσεων, αξιολογητές, επιτροπές ελέγχου, κ.λπ.).

Είναι γεγονός ότι υπάρχει πλήθος αναφορών σχετικών προς το ζήτημα της περιφερειακής ανάπτυξης και των περιφερειακών ανισοτήτων στην χώρα μας (ενδεικτικά: Λαμπριανίδης, 1989· Ψυχάρης, 2000· Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης, 2000· Φωτόπουλος, κ.ά, 2002· Γιανιάς κ.ά, 2003· Πετράκος κ.ά, 2004), για τις ισχύουσες τεχνικές εκπόνησης μελετών σκοπιμότητας και αξιολόγησης επενδύσεων (ενδεικτικά: GropPELLI κ.ά, 1990· Καρβούνης, 1993· Κιόχος κ.ά., 2002· Μαγιούλος, 2006) καθώς και τελευταία για θέματα ιεραρχικής κατάταξης-αξιολόγησης των επιδόσεων των επιχειρήσεων (Ζοπουνίδης, 1996· Δούμπος και Ζοπουνίδης, 2001).

Από την άλλη, είναι σχετικά περιορισμένο το ερευνητικό ενδιαφέρον για το ζήτημα της εκτίμησης της αποτελεσματικότητας του συστήματος αξιολόγησης των επενδύσεων που εφαρμόζεται στη χώρα μας καθώς επίσης και για το ζήτημα του ελέγχου των επιχειρήσεων που ενισχύθηκαν από τους αναπτυξιακούς νόμους και υλοποίησαν σχετικά επενδυτικά προγράμματα (Μυριάνθης, 1998· Δούμπος και Ζοπουνίδης, 2001). Σε κάθε περίπτωση δε, ο προβληματισμός εστιάζεται στην ανάγκη για ορθολογική αξιοποίηση των ενισχύσεων που προσφέρουν οι αναπτυξιακοί νόμοι και οι δράσεις και τα προγράμματα των ΚΠΣ καθώς διαπιστώνεται αναποτελεσματικότητα και έλλειψη τεχνογνωσίας από την πλευρά των φορέων που εμπλέκονται ως ενδιαμέσοι φορείς στη διαδικασία υποβολής, αξιολόγησης και ελέγχου των επενδύσεων, ενώ ταυτόχρονα υπάρχουν υπόνοιες για την ύπαρξη αδιαφανών διαδικασιών που, τελικά, αποθαρρύνουν τους υγιείς επενδυτές από το ενδεχόμενο ανάληψης σχετικών επενδυτικών πρωτοβουλιών.

Στο πλαίσιο των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων Στήριξης προβλέπεται, εξάλλου, η συγκρότηση και λειτουργία των Διαχειριστικών Αρχών, οι οποίες είναι εξουσιοδοτημένες, μεταξύ των άλλων, με την εκ των προτέρων και εκ των υστέρων αξιολόγηση της αποτελεσμα-

τικότητας των επενδυτικών προγραμμάτων που εμποτεύουν (Οδηγοί Εφαρμογής Κοινοτικών Προγραμμάτων 3^{ου} ΚΠΣ). Ωστόσο, οι αξιολογήσεις αυτές δεν βλέπουν το φως της δημοσιότητας και επομένως εξυπηρετούν στενά τεχνοκρατικά θέματα.

Επιπρόσθετα το Οικονομικό Επιμελητήριο της Ελλάδας (2004) προτείνει, ο αναπτυξιακός νόμος να στοχεύει στη δημιουργία "επιχειρηματικού κλίματος" και να εκφράζει με σαφήνεια την βούληση της πολιτείας για ουσιαστική στήριξη των επιχειρηματικών πρωτοβουλιών. Προς την ίδια κατεύθυνση κινούνται και οι συστάσεις του Συνδέσμου Βιομηχάνων Βορείου Ελλάδας (2004) που προτείνει, μεταξύ των άλλων, τον σχεδιασμό κατάλληλου πίνακα βαθμολόγησης των επενδύσεων με ειδικά κριτήρια αξιολόγησης, προκειμένου να διαμορφώνεται άμεσα μία αντικειμενική εικόνα ως προς τη βιωσιμότητα και την σειρά ένταξης των επενδύσεων στα χρηματοδοτούμενα προγράμματα.

Οι προηγηθείσες διαπιστώσεις τονίζουν την απουσία ουσιαστικού ελέγχου της αποτελεσματικότητας του μηχανισμού αξιολόγησης, επιλογής και προώθησης των επενδύσεων, που αποτελεί ένα από τα καθοριστικά σημεία για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας της περιφερειακής πολιτικής στη χώρα μας. Οι διαδικασίες ελέγχου των επενδύσεων υφίστανται ως στοιχεία των διαφόρων αναπτυξιακών νόμων (ν.1262/80· ν.2601/98· ν.3299/04), διατυπώνονται με τη μορφή ελάχιστων τεχνοκρατικών απαιτήσεων και αποδεδειγμένα εφαρμόζονται με σχετική ελαστικότητα. Η κατάσταση αυτή συχνά ερμηνεύεται ως συνειδητή επιλογή, προκειμένου να μη διαταραχθεί το επενδυτικό κλίμα. Με άλλα λόγια, η πολιτεία φαίνεται εν γνώσει της να αναλαμβάνει το κόστος υλοποίησης και εσφαλμένων επενδυτικών δραστηριοτήτων. Μάλιστα εκτιμάται ότι η ελαστικότητα του ελέγχου είχε θετικά αποτελέσματα και οδήγησε στη δημιουργία σημαντικών βιομηχανικών μονάδων στις οικονομικά ασθενέστερες περιφέρειες, όπως η Περιφέρεια της ΑΜΘ. Φαίνεται όμως, ότι τον τελευταίο καιρό έχει αναθεωρηθεί, εν μέρει, η πολιτική αυτή αφού οι αρμόδιες υπηρεσίες προώθησης των επενδύσεων (Περιφέρεια ΑΜΘ, 2009) ζητούν πλέον από τους επιχειρηματίες την πιστή και αυστηρή τήρηση των δεσμεύσεων αναφορικά με τους όρους ενίσχυσης των επενδύσεών τους (π.χ. αριθμό απασχολούμενων, διάρκεια λειτουργίας της μονάδας κ.ά.).

Δεδομένου, όμως, ότι ένα σημαντικό ποσοστό (πάνω από 40%) των επιχειρήσεων που εντάχθηκαν στους αναπτυξιακούς νόμους δεν λειτουργούν πλέον (βλέπε Μητρώο Επιχειρήσεων των Επιμελητηρίων Καβάλας και Ξάνθης, 2008), καθώς επίσης και ότι μια αποτελεσματική αξιοποίηση των επενδυτικών κινήτρων που χορηγήθηκαν θα ήταν δυνατόν να οδηγήσει σε ανταγωνιστικές επιχειρήσεις στην Περιφέρεια ΑΜΘ, προβάλλει επιτακτική η ανάγκη για την εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου και δυναμικού συστήματος ελέγχου της αποτελεσματικότητας των ενισχυόμενων επενδύσεων.

2.2. Διαδικασία και κριτήρια αξιολόγησης των επενδύσεων στο πλαίσιο των αναπτυξιακών νόμων

Γενικά, η ακολουθούμενη διαδικασία για την υποβολή και εξέταση των επενδύσεων, στο καθεστώς ενίσχυσης του προηγούμενου αναπτυξιακού νόμου 2601/98, δεν διαφοροποιείται ουσιαστικά έναντι των παλαιότερων νόμων και περιορίζεται στο τυπικό μέρος της εξέτασης του σχεδίου που υποβάλλεται, όπως είναι η έγκαιρη υποβολή αίτησης υπαγωγής στην αρμόδια υπηρεσία, η ολοκλήρωση της εξέτασης το αργότερο μέσα σε 3 μήνες από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης, η υποβολή των προβλεπόμενων δικαιολογητικών και τέλος, η εξέταση της πρότασης ως προς τη βιωσιμότητά της σύμφωνα με τα κριτήρια βιωσιμότητας. Αν η επένδυση κριθεί βιώσιμη, η γνωμοδοτική επιτροπή προχωρεί στη εξέταση της δυνατότητας υπαγωγής. Οι όποιες αλλαγές που πραγματοποιήθηκαν από το 1982 έως και το 2004 είναι επουσιώδεις και αφορούν σε τυπικές μόνον αλλαγές, όπως είναι ο χρόνος υποβολής και ολοκλήρωσης της εξέτασης και στα υποβαλλόμενα δικαιολογητικά (ν.1262/82· ν.1892/98· ν.2601/98).

Προς την ίδια κατεύθυνση κινείται και ο τελευταίος αναπτυξιακός νόμος 3299/04 (ΦΕΚ 261/23-12-04), ο οποίος τροποποίησε ορισμένες τυπικές πλευρές της διαδικασίας εξέτασης και ελέγχου των επενδύσεων προς την σωστή κατεύθυνση (υποβολή αιτημάτων καθόλη τη διάρκεια του έτους, δυνατότητα ανάθεσης της αξιολόγησης ειδικών επενδύσεων σε εξωτερικούς αξιολογητές, πρόθεση δημιουργίας συστήματος αξιολόγησης, παρακολούθησης και ελέγχου των επενδύσεων, πρόθεση σύστασης επιτροπής απλοποίησης των διαδικασιών προώθησης των ιδιωτικών επενδύσεων). Ωστόσο αυτές δεν αποτελούν αντικείμενο της παρούσας ανάλυσης καθώς είναι ακόμη πολύ σύντομος ο χρόνος εφαρμογής του νέου νόμου και οι όποιες επιπτώσεις του δεν μπορούν να αξιολογηθούν. Η άποψη αυτή ενισχύεται αν λάβουμε υπόψη και τις πρόσφατες τροποποιήσεις του νόμου αυτού, που δείχνουν ένα επενδυτικό πλαίσιο που βρίσκεται ακόμη στο στάδιο της προσαρμογής του (ν.3522· ν.3631· ν.3752).

Τα κριτήρια αξιολόγησης των επενδύσεων στο πλαίσιο του αναπτυξιακού νόμου 2601/98 είναι τα ακόλουθα (ΦΕΚ 81 Α/1998, άρθρο 7):

- i. Τα χαρακτηριστικά του φορέα και ειδικότερα η εμπειρία του, η κλίμακα και τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων του στο παρελθόν, η φερεγγυότητα και οικονομική του επιφάνεια, καθώς και **η τεκμηριωμένη δυνατότητα διάθεσης ιδίων κεφαλαίων** για την κάλυψη των χρηματοδοτικών αναγκών της επιχείρησης (κάλυψη ίδιας συμμετοχής στην επένδυση και του αναγκαίου κεφαλαίου κίνησης). Για υφιστάμενες επιχειρήσεις λαμβάνονται υπόψη και τα οικονομικά τους αποτελέσματα των πέντε τελευταίων χρόνων καθώς και η παρούσα οικονομική τους κατάσταση.

- ii. Οι προοπτικές κερδοφόρας δραστηριότητας της επιχείρησης που θα δημιουργηθεί ή της ήδη υφιστάμενης, στο βαθμό που αυτή επηρεάζεται από την προτεινόμενη επένδυση, πρόγραμμα ή επιχειρηματικό σχέδιο, **σε σύγκριση και με την εκτίμηση της κατάστασης-προοπτικών των αγορών του κλάδου στον οποίο εντάσσεται.**
- iii. **Η πληρότητα του επιχειρηματικού σχεδιασμού της επένδυσης** και η οργάνωση της επιχείρησης που την πραγματοποιεί.

Πρέπει να σημειωθεί ότι από το 1982 μέχρι και το 2004 δε σημειώθηκε καμία ουσιαστική μεταβολή ως προς τα πρώτα τρία τυπικά κριτήρια αξιολόγησης της βιωσιμότητας των επενδύσεων, εκτός της προσθήκης των λέξεων που εμφανίζονται με έντονη γραφή και που στην ουσία αποτελούν αυτονόητες υποδείξεις.

Τέλος, ο νέος αναπτυξιακός νόμος 3299/04 (άρθρο 6, παραγρ.1) καινοτομεί με την ένταξη των κριτηρίων αξιολόγησης στα κριτήρια υπαγωγής και με αυτόν τον τρόπο αυξάνεται σημαντικά ο αριθμός των κριτηρίων. Στην πραγματικότητα, δεν πρόκειται για νέα κριτήρια αξιολόγησης των βιώσιμων επενδύσεων, αλλά για μία σύνθεση των ήδη υφιστάμενων κριτηρίων αξιολόγησης και υπαγωγής του προϋπάρχοντος πλαισίου. Με άλλα λόγια, η προγενέστερη διπλή διαδικασία (1^η φάση: κριτήρια αξιολόγησης και 2^η φάση κριτήρια υπαγωγής) ενεργοποιείται σε μία εξέταση και προσαρμόζεται σε ανάλογες διαδικασίες κοινοτικών προγραμμάτων (Leader+, 2000-06· Αγροτική Ανάπτυξη-Ανασυγκρότηση της υπαίθρου, 2000-2006). Στην ουσία καταργείται η διαδικασία της αξιολόγησης της βιωσιμότητας των επενδύσεων και χρησιμοποιούνται πλέον σύνθετα κριτήρια βιωσιμότητας και υπαγωγής, όπου διαφαίνεται η απλοποίηση των κριτηρίων βιωσιμότητας και η ενίσχυση του αριθμού των κριτηρίων που αφορούν στην προτεραιότητα υπαγωγής των επενδύσεων. Συγκεκριμένα, βασικά κριτήρια αξιολόγησης επενδύσεων, όπως είναι ο απλός λόγος απόδοσης, η διαχρονική αξία του χρήματος, το νεκρό σημείο, η καθαρή παρούσα αξία, η ευαισθησία του επενδυτικού σχεδίου, η περίοδος αποπληρωμής της επένδυσης κ.ά., αποσύρθηκαν από την ισχύουσα διαδικασία αξιολόγησης και επιλογής των ενισχυόμενων επενδύσεων, στα πλαίσια του ισχύοντος αναπτυξιακού νόμου.

3. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

3.1. Γενικά

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, το ζητούμενο της έρευνας είναι η εκτίμηση της αποτελεσματικότητας του συστήματος αξιολόγησης και επιλογής των επενδύσεων και ειδικότερα η εξέταση της εφαρμοζόμενης διαδικασίας, η επάρκεια και ο τρόπος εφαρμογής των κριτηρίων αξιολόγησης για την επιλογή των βιώσιμων επενδυτικών σχεδίων. Στο πλαίσιο αυτό

εξετάσαμε τις παρακάτω θεματικές ενότητες:

- Διαδικασία που ακολουθούν και εφαρμόζουν οι αρμόδιες υπηρεσίες της Περιφερειακής Ανάπτυξης στην προώθηση των επενδύσεων στο πλαίσιο των αναπτυξιακών νόμων και βαθμός αποτελεσματικότητας αυτής
- Κριτήρια αξιολόγησης που εφαρμόζουν τα στελέχη των εμπλεκόμενων υπηρεσιών για την εκτίμηση μας βιωσιμότητας των επενδύσεων και πόσο αυτά θεωρούνται ικανοποιητικά για την επιλογή των επιθυμητών επενδύσεων στην Περιφέρεια ΑΜΘ και κατ' επέκταση στην χώρα μας
- Αξιολόγηση του συστήματος και της γενικότερης διαδικασίας προώθησης επενδύσεων μέσω των αναπτυξιακών νόμων στην Περιφέρεια ΑΜΘ.

Η εξέταση των πρώτων δύο εννοιών του θεματολογίου της έρευνας επιχειρήθηκε διαμέσου συνέντευξης με στελέχη των εμπλεκόμενων φορέων προκειμένου η έρευνα να εξακριβώσει και ακολούθως να αξιολογήσει τη λειτουργία και τα "αναπτυξιακά αντανακλαστικά" των υπηρεσιών/φορέων που εμπλέκονται στη διαδικασία προετοιμασίας και αξιολόγησης των επενδυτικών σχεδίων που υλοποιούνται στα πλαίσια των αναπτυξιακών νόμων. Η θεματολογία που αφορά στην τρίτη θεματική ενότητα της έρευνα υποστηρίχθηκε με τη βοήθεια σχετικού ερωτηματολογίου που απευθύνθηκε σε αντιπροσωπευτικό δείγμα επιχειρήσεων που λειτουργούν στην Περιφέρεια ΑΜΘ και έχουν άμεση εμπειρία-γνώση της συνολικής διαδικασίας προώθησης των επενδύσεων στην περιοχή αυτή.

Για τη συλλογή των απαραίτητων για την έρευνα στοιχείων-πληροφοριών πραγματοποιήθηκε ποιοτική (Yin, 1993· Casseli κ.ά, 1995· Fowler,1990) και ποσοτική-εμπειρική έρευνα (Marschall κ.ά., 1994· Davies κ.ά., 1995· Bech-Larsen, 1996). Σημαντικό ρόλο στην χρησιμοποίηση και της ποιοτικής έρευνας έπαιξε το γεγονός ότι με τη μέθοδο αυτή μπορούμε να διεισδύσουμε σε βάθος και με κάθε λεπτομέρεια στις απαραίτητες πληροφορίες για να αναδείξουμε γεγονότα ή δεδομένα που σε άλλη περίπτωση είναι ανέφικτο να εντοπισθούν με την χρησιμοποίηση δομημένου ερωτηματολογίου (Stouthamer κ.ά, 1995· Wells, 1977). Επιπρόσθετα, η ποιοτική έρευνα (συνεντεύξεις, διερεύνηση υπαρχόντων εγγράφων, επιτόπια εκτίμηση της εικόνας των υπηρεσιών κ.λπ.) καλύπτει καλύτερα την συνθετικότητα του ερευνητικού προβλήματος (Sternthäl κ.ά, 2001). Έτσι εξασφαλίζονται πληροφορίες από διαφορετικές πηγές με διαφορετικούς τρόπους και το κυριότερο είναι ότι διερευνάται εάν και κατά πόσο υπάρχει σημαντική συμφωνία ή διαφωνία στα εξεταζόμενα θέματα.

3.2. Ποιοτική έρευνα

Στο πλαίσιο της ποιοτικής έρευνας πραγματοποιήθηκαν προσωπικές συνεντεύξεις που απευθύνονται σε ομάδα ειδικών από τις αρμόδιες υπηρεσίες που εμπλέκονται άμεσα ή έμμεσα με την προώθηση των παραγωγικών επενδύσεων στην Περιφέρεια της ΑΜΘ. Στην

ομάδα των ειδικών συμπεριελήφθησαν οι κυριότεροι συντελεστές των επενδύσεων, όπως: σύμβουλοι επιχειρήσεων, αξιολογητές επενδύσεων, μέλη της γνωμοδοτικής επιτροπής του αναπτυξιακού νόμου, πρόεδροι των επιμελητηρίων και διευθυντές μεγάλων τραπεζών.

Χρησιμοποιήθηκαν καταρχήν, πιλοτικά, μη δομημένες συνεντεύξεις σε ένα μέλος της κάθε επιμέρους ομάδας, προκειμένου να αποφευχθούν, στο μέτρο του δυνατού, ερωτήσεις που επαναλαμβάνονται, αόριστες απαντήσεις και το κυριότερο να αποσαφηνισθούν οι ερωτήσεις (Yin, 1993· Zirkmund, 2003). Η πρόσθετη πληροφόρηση που αποκτήθηκε από τις αρχικές διερευνητικές συνεντεύξεις μας βοήθησε στον τελικό σχεδιασμό των συνεντεύξεων πάνω σε περισσότερο συγκεκριμένα δεδομένα ή ζητήματα. Παρόλα αυτά οι συνεντεύξεις διατήρησαν το μη δομημένο χαρακτήρα τους. Η συλλογή των στοιχείων με τον πιο πάνω τρόπο ενισχύθηκε και με ταυτόχρονη μαγνητοφώνηση των συνεντεύξεων.

Η ποιοτική έρευνα πραγματοποιήθηκε στο 2^ο εξάμηνο του έτους 2004. Κατόπιν τηλεφωνικής επικοινωνίας με τα μέλη του δείγματος καθορίστηκε η συγκεκριμένη ημερομηνία και ώρα της συνέντευξης. Από το σύνολο των μελών της ομάδας στόχου των ειδικών που ήταν 84 άτομα (7 αξιολογητές της υπηρεσίας περιφερειακής ανάπτυξης, 13 μέλη της γνωμοδοτικής επιτροπής, 5 πρόεδροι των επιμελητηρίων, 6 διευθυντές μεγάλων τραπεζών, όπως π.χ. ΕΤΒΑ, ΕΤΕ, Εμπορική, Πίστεις, Πειραιώς, Γενική και 53 μονάδες από 138 συνολικές επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών που δηλώνουν εξειδικευμένα ως "σύμβουλοι επιχειρήσεων") αποδέχθηκαν την διαδικασία της έρευνας 15 άτομα που εκπροσωπούν όλους τους φορείς και αντιστοιχούν στο 18 % περίπου του συνολικού δείγματος. Τέλος, οι συνεντεύξεις κωδικοποιήθηκαν σε δύο επιμέρους θεματικές ενότητες, όπου η πρώτη ενότητα αφορά τη διαδικασία εξέτασης και η δεύτερη τα κριτήρια αξιολόγησης των επενδύσεων. Ειδικότερα, οι ερωτήσεις αφορούσαν στα εξής:

A. Διαδικασία εξέτασης των επενδύσεων στο πλαίσιο του αναπτυξιακού νόμου 2601/98:

- Εάν και κατά πόσο τηρείται η προβλεπόμενη διαδικασία υποβολής των αιτημάτων για υπαγωγή των επενδύσεων.
- Εάν και κατά πόσο οι υποβαλλόμενες προτάσεις πληρούν τα τυπικά δεδομένα του νόμου καθώς και των επιμέρους εγκυκλίων σχετικά με την πληρότητα του επενδυτικού σχεδίου.
- Εάν και κατά πόσο οι υποβαλλόμενες προτάσεις πληρούν τα ουσιαστικά δεδομένα που αφορούν την βιωσιμότητα των επενδυτικών σχεδίων.
- Ποιά φιλοσοφία-στρατηγική ακολουθεί η αρμόδια υπηρεσία για την προώθηση των επενδύσεων στην γνωμοδοτική επιτροπή του αναπτυξιακού νόμου
- Εάν και κατά πόσο τα στελέχη της αρμόδιας υπηρεσίας έχουν την απαιτούμενη κατάρτιση για την εξέταση και την τεχνική υποστήριξη των επενδύσεων.

- Ποιά είναι η σύνθεση και το επίπεδο εξειδίκευσης και γνώσης των αξιολογητών των επενδύσεων.
- Τι είδους θέματα απασχολούν την γνωμοδοτική επιτροπή του αναπτυξιακού νόμου στις εκάστοτε συνεδριάσεις της.
- Πόσο χρόνο διαθέτει η γνωμοδοτική επιτροπή του αναπτυξιακού νόμου για την εξέταση των επενδυτικών σχεδίων.
- Ποια είναι η ποιότητα των εισηγήσεων σχετικά με την τεκμηρίωση της έγκρισης ή απόρριψης των επενδύσεων.
- Πού εστιάζουν τα μέλη της γνωμοδοτικής επιτροπής του αναπτυξιακού νόμου την θετική ή αρνητική τοποθέτησή τους.

B. Κριτήρια αξιολόγησης των επενδύσεων στο πλαίσιο του αναπτυξιακού νόμου 2601/98:

- Εάν και κατά πόσο τηρούνται τα προβλεπόμενα κριτήρια κατά την διαδικασία της αξιολόγησης των επενδύσεων στον αναπτυξιακό νόμο.
- Εάν και κατά πόσο διερευνώνται ουσιαστικά τα "κρίσιμα" σημεία των υποβαλλόμενων επενδυτικών σχεδίων κατά την διαδικασία της αξιολόγησης των αιτημάτων για υπαγωγή των επενδύσεων στον αναπτυξιακό νόμο.
- Εάν και κατά πόσο εφαρμόζουν σύγχρονες μεθόδους αξιολόγησης ή παραμένουν σε κλασικές διατυπώσεις ως προς την βιωσιμότητα των επενδύσεων.
- Εάν και κατά πόσο υπάρχουν "εξωγενείς" και εξωδιαδικαστικοί παράγοντες στη διαδικασία της προώθησης των επενδυτικών σχεδίων.
- Ποιές σημαντικές αδυναμίες-δυσχέρειες επηρεάζουν την αποτελεσματικότητα της διαδικασίας αξιολόγησης των επενδυτικών σχεδίων.

3.3. Ποσοτική-εμπειρική έρευνα

Τα στοιχεία της ποσοτικής εμπειρικής έρευνας αποκτήθηκαν με τη χρήση δομημένου ερωτηματολογίου σε αντιπροσωπευτικό δείγμα 148 επιχειρήσεων του κλάδου μεταποίησης της Περιφέρειας ΑΜΘ, το δε ερωτηματολόγιο συμπληρώθηκε με προσωπικές συνεντεύξεις. Η συμπλήρωση του ερωτηματολογίου έγινε με διαδοχικές συναντήσεις (Μάρτιος 2005-Αύγουστος 2006), στο πλαίσιο των οποίων αρχικά γινόταν η γνωστοποίηση του σκοπού της έρευνας και δίνονταν οι σχετικές διευκρινήσεις, ενώ στη συνέχεια και σε προγραμματισμένο νέο ραντεβού ακολουθούσε η τελική συμπλήρωσή του. Στόχος της εμπειρικής έρευνας είναι το μέγεθος του δείγματος να ικανοποιεί ένα επίπεδο σφάλματος $\pm 5\%$ (Saunders κ.ά., 2000· Σταθακόπουλος, 1997).

Τα στοιχεία των ερωτηματολογίων των μονάδων του δείγματος, που χρησιμοποιήθηκαν στην εμπειρική έρευνα, ταξινομήθηκαν, κωδικοποιήθηκαν και τα δεδομένα εισήχθησαν στον Η/Υ και αναλύθηκαν στατιστικά με το πρόγραμμα SPSS. Χρησιμοποιήθηκε

η κλασική περιγραφική στατιστική για την εκτίμηση των συχνοτήτων και των ποσοστών αυτών που απάντησαν στα διάφορα ερωτήματα της εμπειρικής έρευνας. Στις περιπτώσεις στατιστικής σημαντικότητας, έγινε ανάλυση των "προσαρμοσμένων τυποποιημένων καταλοίπων" (Adjusted Standardized Residuals), των θεωρητικών ως προς τις παρατηρηθείσες συχνότητες (Norusis, 1999). Οι ερωτήσεις της ποσοτικής εμπειρικής έρευνας αφορούσαν τις εξής θεματικές ενότητες:

A. Αξιολόγηση του συστήματος προώθησης επενδύσεων στα πλαίσια των αναπτυξιακών νόμων στη Περιφέρεια ΑΜΘ:

- Πώς αξιολογείτε τον μηχανισμό/σύστημα που εφαρμόζουν οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες για την ενημέρωση των επενδυτών.
- Πώς αξιολογείτε τον μηχανισμό/σύστημα που εφαρμόζουν οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες για τη συμβουλευτική υποστήριξη των επενδυτών.
- Πώς αξιολογείτε τον μηχανισμό/σύστημα που εφαρμόζουν οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες για τη τεχνική υποστήριξη των επενδυτών.
- Πώς αξιολογείτε τον μηχανισμό/σύστημα που εφαρμόζουν οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες για τη χρηματοδότηση των επενδυτών.

B. Αξιολόγηση της συνολικής διαδικασίας προώθησης επενδύσεων στην χώρας μας:

- Πώς αξιολογείτε τη συνολική διαδικασία που εφαρμόζουν οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες ως προς την γραφειοκρατία.
- Πώς αξιολογείτε τη συνολική διαδικασία που εφαρμόζουν οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες ως προς την αξιοκρατία.
- Πώς αξιολογείτε τη συνολική διαδικασία που εφαρμόζουν οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες ως προς την αποτελεσματικότητα.
- Πώς αξιολογείτε τη συνολική διαδικασία που εφαρμόζουν οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες ως προς την ευελιξία.
- Πώς αξιολογείτε συνολικής διαδικασίας που εφαρμόζουν οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες ως προς την διαφάνεια.

4. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΥΤΩΝ

4.1. Τα αποτελέσματα της ποιοτικής έρευνας

Σχετικά με την επιμέρους θεματολογία της πρώτης ενότητας της ποιοτικής έρευνας που αφορούσε την διαδικασία εξέτασης των επενδύσεων τα αποτελέσματα έδειξαν τα ακόλουθα:

- Για την υποβολή των αιτημάτων στις διατάξεις του ν.2601/98 είναι αρκετό το χρονικό διάστημα προετοιμασίας των επενδυτών και επομένως δεν δημιουργείται σχετικό πρόβλημα στον τομέα αυτό. Η πλευρά των συμβούλων επιχειρήσεων αναφέρθηκε στην υποχρέωση του επιχειρηματία-συμβούλου να καταθέτει αυτοπροσώπως την αίτηση με τα συναφή δικαιολογητικά και στο γεγονός ότι η κατάθεση γίνεται μόνο στην έδρα της Περιφέρειας της ΑΜΘ (ενδεικτικά αναφέρουν: "...η διαδικασία θα μπορούσε να είναι γρηγορότερη και απλούστερη αν μπορούσε να κατατεθεί ο φάκελος ταχυδρομικώς ή σε κάποια σχετική υπηρεσία της νομαρχίας...").
- Μια δεύτερη διαπίστωση έχει να κάνει με την ελλιπή πληροφόρηση των υποψήφιων επενδυτών ως προς την επιλογή του αντικείμενου της επένδυσης. Ουσιαστικά αναφερόμαστε στο διάστημα που προηγείται της υποβολής του επενδυτικού σχεδίου όταν ο δυνητικός επενδυτής χρειάζεται να αποφασίσει για το είδος της δράσης και τον τόπο εγκατάστασης της μονάδας. Όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς εκτιμούν ότι οι υπηρεσίες της Περιφέρειας θα μπορούσαν να προσφέρουν σημαντικές υπηρεσίες ενημερώνοντας τους ενδιαφερόμενους για τις ευκαιρίες αλλά και τους κινδύνους που συνεπάγονται τα εναλλακτικά επενδυτικά σχέδια (ενδεικτικά αναφέρουν: "...την εκπόνηση ενημερωτικού οδηγού επενδύσεων...").
- Σημαντική είναι η παρατήρηση των ερωτηθέντων σχετικά με την αδυναμία της αρμόδιας υπηρεσίας για την τήρηση τόσο του χρόνου εξέτασης όσο και της σειράς προτεραιότητας των επενδυτικών προτάσεων, καθώς διαπιστώνονται καθυστερήσεις που υπερβαίνουν κατά πολύ τον προβλεπόμενο χρόνο εξέτασης της επένδυσης, γεγονός που εν μέρει δικαιολογείται από τις ελλείψεις του φακέλου και του περιορισμένου στελεχιακού δυναμικού (ενδεικτικά αναφέρουν: "...την πρόσληψη εξειδικευμένου προσωπικού...").
- Σχετικά με την πληρότητα των υποβαλλόμενων επενδυτικών σχεδίων επικρατεί σχεδόν η ομόφωνη εκτίμηση ότι οι επενδυτικές προτάσεις καλύπτουν μεν τις τυπικές προδιαγραφές του φακέλου (δικαιολογητικά), ωστόσο δεν ικανοποιούν τις ποιοτικές παραμέτρους τεκμηρίωσης της επένδυσης όπως είναι η επιλογή της άριστης τεχνολογίας, η ουσιαστική διερεύνηση των συνθηκών αγοράς και του επίπεδου ανταγωνισμού, η διερεύνηση των εναλλακτικών και ευνοϊκότερων πηγών χρηματοδότησης της επένδυσης, κ.ά. (ενδεικτικά αναφέρουν: "...τον προκαταρκτικό έλεγχο της επένδυσης από έμπειρο αξιολογητή της υπηρεσίας...").

- Αναμενόμενη ήταν η άποψη των ειδικών για το ότι η αρμόδια υπηρεσία δεν εφαρμόζει συστηματικά προγράμματα κατάρτισης-επιμόρφωσης του στελεχιακού δυναμικού της σε θέματα που αφορούν την επιχειρηματικότητα. Το γνωστικό υπόβαθρο των αξιολογητών καθώς και των υπολοίπων υπαλλήλων επαφίεται στο προσωπικό ενδιαφέρον των στελεχών και την μακροχρόνια ενασχόλησή τους με το συγκριμένο αντικείμενο. Η απουσία εξειδικευμένης κατάρτισης διαφαίνεται και από την περιορισμένη ποιότητα των εισηγήσεων που πραγματοποιούν, οι οποίες χαρακτηρίζονται από το στοιχείο της απομίμησης, της μη διαφοροποίησης, της γενικότητας και κυρίως της επιφανειακής διερεύνησης της βιωσιμότητας των υπό εξέταση επενδύσεων. Οι παραπάνω ενδεικτικές αδυναμίες δείχνουν έλλειψη εξειδικευμένων τεχνοκρατών στον τομέα της αξιολόγησης επενδύσεων (ενδεικτικά αναφέρουν: "*...την ανάγκη κατάρτισης των αξιολογητών στις σύγχρονες τεχνικές αξιολόγησης επενδύσεων...*").
- Η πιο πάνω κατάσταση δικαιολογείται και από την υπάρχουσα σύνθεση και το επίπεδο εξειδίκευσης-γνώσης των αξιολογητών επενδύσεων σε αυτές τις νευραλγικές θέσεις της δημόσιας διοίκησης. Η απασχόληση ειδικοτήτων που δεν σχετίζονται με το θέμα της επιλογής και αξιολόγησης επενδύσεων δεν μπορεί παρά να οδηγήσει σε κρίσεις λανθασμένες, πρόχειρες και γι' αυτό ξένες προς την περιφερειακή ανάπτυξη και στην τόνωσή της (ενδεικτικά αναφέρουν: "*... την τυχαία ποιοτική σύνθεση του προσωπικού...*").
- Ένα επίσης σημαντικό σημείο των αποτελεσμάτων της έρευνας προέρχεται από την εξέταση δύο τυχαίων πρακτικών της γνωμοδοτικής επιτροπής του ν.2601/98 σχετικά με τα θέματα που απασχολούν τις εκάστοτε συνεδριάσεις της και ειδικότερα τον απαιτούμενο χρόνο που διαθέτουν για την εξέταση τέτοιων αξιολογών θεμάτων. Καταρχήν συζητούνται πάρα πολλά θέματα σε μία συνεδρίαση (36-54 θέματα σε συνεδρίαση 6-7 ωρών) με αποτέλεσμα να διατίθεται περιορισμένος χρόνος εξέτασης ανά θέμα (μ.ο.8-10 λεπτά για κάθε θέμα). Το γεγονός ότι μία επένδυση απασχολεί την επιτροπή με ίδια ζητήματα πάνω από 5 φορές, υποδηλώνει τόσο την επιφανειακή προεργασία-διερεύνηση της μελέτης βιωσιμότητας από πλευράς των επενδυτών, συμβούλων επιχειρήσεων και στελεχών τραπεζών όσο και την ανάλογη συμπεριφορά των αξιολογητών-μελών της γνωμοδοτικής επιτροπής (ενδεικτικά αναφέρουν: "*... οι τυπικές τροποποιήσεις των εγκεκριμένων επενδύσεων, όπως είναι η αλλαγή της επωνυμίας του φορέα επένδυσης, κ.λπ. θα μπορούσαν να διεκπεραιωθούν*").

με μία απλή εξουσιοδότηση ενός διοικητικού υπαλλήλου της συγκεκριμένης υπηρεσίας....").

- Ιδιαίτερα σημαντική είναι η διαπίστωση ότι ο συνηθισμένος χρόνος ολοκλήρωσης της επένδυσης ξεπερνάει τα 3-4 έτη και σε ορισμένες περιπτώσεις ακόμη και τα 5 έτη (ενδεικτικά αναφέρουν: "...η διεθνής εμπειρία δείχνει ότι ένα επενδυτικό σχέδιο πρέπει να υλοποιείται σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα, αλλά και να μελετάται στον απαιτούμενο χρόνο....").

Τα παραπάνω δηλώνουν την έλλειψη συγκροτημένης οργάνωσης και συντονισμού του συστήματος εξέτασης των επενδύσεων, καθώς τουλάχιστον τα θέματα συζήτησης από την γνωμοδοτική επιτροπή θα έπρεπε να εντάσσονται σε επιμέρους θεματικές ενότητες. Τέτοιες ενότητες θα μπορούσαν να είναι: υπαγωγή επενδύσεων μετά από ακρόαση των υποψηφίων και τη συμμετοχή ειδικού παρατηρητή, τροποποιήσεις ουσιαστικών θεμάτων των εγκεκριμένων επενδύσεων κ.λπ. Τέλος, η πλειονότητα των ειδικών εκτιμούν ότι η αρμόδια υπηρεσία (Διεύθυνση Σχεδιασμού και Ανάπτυξης της Περιφέρειας ΑΜΘ) δεν διακρίνεται από κάποια συγκεκριμένη φιλοσοφία-στρατηγική πάνω στο ζήτημα της προώθησης επενδύσεων στην περιοχή της. Η θέση αυτή ενισχύεται και από το γεγονός ότι η εν λόγω υπηρεσία δεν έχει μελετήσει το θέμα της προσέλκυσης επενδυτών (εκτός μιας μελέτης που περιορίστηκε στην καταγραφή των επενδύσεων που έγιναν με τους αναπτυξιακούς νόμους 1892/90 και 2601/98), δεν έχει ένα στρατηγικό όραμα ανάπτυξης της περιοχής, δεν διαθέτει το απαραίτητο ανθρώπινο δυναμικό σε σχέση με το βάρος των αρμοδιοτήτων και ευθυνών της και δεν παρέχει σχεδόν καμία οργανωμένη/θεσμοθετημένη στήριξη (συμβουλευτική, τεχνική και ενημερωτική) στις επιχειρήσεις πριν και μετά την υλοποίηση της επένδυσης.

Όσον αφορά στην επιμέρους θεματολογία της δεύτερης ενότητας της ποιοτικής έρευνας που αφορούσε τα κριτήρια της αξιολόγησης των επενδύσεων, διαπιστώθηκαν τα ακόλουθα:

- Αν και η πλειονότητα των ειδικών υποστηρίζει ότι τα προβλεπόμενα τυπικά κριτήρια αξιολόγησης των επενδύσεων στο πλαίσιο του ν.2601/98 καθώς και των προγενέστερων νόμων είναι σχετικά σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα αξιολόγησης επενδυτικών σχεδίων, εντούτοις δεν εφαρμόζονται πιστά και υπεύθυνα από τους αξιολογητές και από τους μελετητές των επενδύσεων.
- Στην πράξη, και σύμφωνα με τα αποτελέσματα της ποιοτικής έρευνας (κυρίως απόψεις αξιολογητών), γίνεται καταστρατήγηση ακόμη και αυτών των ελάχιστων κριτηρίων, όπως δείχνουν αναφορές του τύπου "...οι αξιολογητές περιορίζονται σε απλά, πρακτικά κριτήρια: εμπειρία, οικονομική επιφάνεια του φορέα επένδυσης, κορεσμός ή μη του κλάδου δραστηριότητας...". Προφανώς,

η αναπτυχθείσα αυτή πρακτική έχει το πλεονέκτημα της απλοποίησης της διαδικασίας και κατ' αυτόν τον τρόπο, της εξασφάλισης "παραγωγικότερων" συνεδριάσεων ως προς τον αριθμό των εξεταζόμενων επενδύσεων.

- Σύμφωνα με την γνώμη των συμβούλων επιχειρήσεων, το στοιχείο της αντικειμενικότητας των κριτηρίων αξιολόγησης δεν διασφαλίζεται. Ενδεικτικά αναφέρουν ότι: *"...χρησιμοποιούνται κυρίως ποιοτικά και ανεπαρκή κριτήρια εκτίμησης της βιωσιμότητας των επενδύσεων, έχουν περιορισμένη εξειδίκευση οι αξιολογητές...."*.
- Η πλειονότητα των ειδικών εκτιμούν ότι δεν διερευνώνται σε βάθος και με την ανάλογη σοβαρότητα καθώς και με σύγχρονες μεθόδους τα "κρίσιμα" σημεία των επενδύσεων κατά την ακολουθούμενη διαδικασία αξιολόγησής γεγονός που έχει να κάνει, κατά την άποψή τους, με σημαντικές αδυναμίες που παρατηρούνται σε όλο το φάσμα της προώθησης των επενδύσεων. Ενδεικτικά αναφέρουν ότι: *"...η αξιολόγηση γίνεται με κλασικές και απλές διαδικασίες, η δε βιωσιμότητα των επενδύσεων επαφίεται στην πρόθεση του μελετητή...."*. Το αρνητικό της υπόθεσης είναι ότι ο νέος νόμος 3299/04 εξάλειψε τη διαδικασία εξέτασης της βιωσιμότητας και διατήρησε με κάποια επιπλέον σχολαστικότητα τη διαδικασία υπαγωγής (βαθμολόγηση της επένδυσης).
- Καθώς συχνά διατυπώνονται υπόνοιες για την παράτυπη είσπραξη επιχορηγήσεων και την παρέμβαση τρίτων στην διαδικασία επιλογής των επενδύσεων (βλ. σχετικά: Ο Κόσμος του Επενδυτή, 19-20.2.2005, σελ.7, Παρατηρητής της Θράκης, 3.11.2004, σελ.9) θεωρήσαμε σκόπιμο να έχουμε την άποψη των ερωτηθέντων πάνω στο ζήτημα αυτό. Το αποτέλεσμα είναι αναμενόμενο καθώς η πλειοψηφία των ειδικών απόφυγε να απαντήσει στο συγκεκριμένο ερώτημα μονάδων που ενισχύθηκαν. Το γεγονός όμως ότι οι γενναίες κρατικές επιδοτήσεις που δόθηκαν με τα γνωστά κριτήρια και προϋποθέσεις δεν οδήγησαν στη δημιουργία ανάλογων με το ύψος των επενδεδυμένων κεφαλαίων βιώσιμων και υγιών βιομηχανικών ή μεταποιητικών μονάδων και ότι ένας ασυνήθιστα μεγάλος αριθμός ημιτελών ή εγκαταλελειμμένων ανενεργών εργοστασίων δεν διαφεύγει της προσοχής ενός προσεκτικού επισκέπτη της υπαίθρου της Περιφέρειας ΑΜΘ (Μητρώο Επιχειρήσεων Επιμελητηρίων Καβάλας, Δράμας, Ξάνθης, 2008), ενισχύει την θέση για την ύπαρξη παρεμβάσεων τρίτων στη διαδικασία της επιλογής και της προώθησης των επενδυτικών σχεδίων.

Από την προηγούμενη ανάλυση προκύπτει ότι στη λίστα των σημαντικότερων αδυναμιών-δυσχερειών που επηρεάζουν αρνητικά την αποτελεσματικότητα της διαδι-

κασίας αξιολόγησης και προώθησης των επενδύσεων στην Περιφέρεια ΑΜΘ, κατά τους ειδικούς, είναι οι ουσιαστικές ελλείψεις των αρμόδιων υπηρεσιών σε ανθρώπινο δυναμικό καθώς και σε ζητήματα οργάνωσης και ανάπτυξης των εργασιών τους, η απλοποιημένη διαδικασία-εφαρμογή των κριτηρίων αξιολόγησης στην πράξη και η παντελής απουσία συστήματος ενημέρωσης και συμβουλευτικής στήριξης των επενδυτών πριν και μετά την υλοποίηση της επένδυσης.

Εάν στα παραπάνω προσθέσουμε και την επουσιώδη διερεύνηση του αντικειμένου της επενδυτικής δραστηριότητας από πλευράς των επενδυτών καθώς και των μελετητών που σχεδιάζουν την μελέτη σκοπιμότητας σύμφωνα με τις προδιαγραφές βαθμολόγησης των επενδύσεων και την επιθυμία του πελάτη-επιχειρηματία για αξιοποίηση των δωρεάν κονδυλίων, την έλλειψη επιπτώσεων ή επιβραβεύσεων στα μέλη της γνωμοδοτικής επιτροπής που εκ των πραγμάτων δεν συνεδριάζουν αλλά απλά ψηφίζουν με κάποια σχετική χαλαρότητα και σε καθεστώς πίεσης χρόνου και τέλος, τον αναχρονισμό πιστώσεων και εκταμιεύσεων κεφαλαίων που αφορούν την χρηματοδότηση των επενδύσεων, τότε φαίνεται να δικαιολογείται η περιορισμένη συμβολή των επενδύσεων στην ουσιαστική ενίσχυση της Περιφέρειας ΑΜΘ και η αδυναμία σύγκλισης αυτής προς τις άλλες Περιφέρειες της χώρας.

4.2. Τα αποτελέσματα της ποσοτικής εμπειρικής έρευνας

Στους πίνακες 1, 2, 3, 4 και 5 παρουσιάζονται οι εκτιμήσεις των επιχειρηματιών του δείγματος, αναφορικά με την εφαρμογή από τις εμπλεκόμενες υπηρεσίες (πολιτεία-περιφερειακές υπηρεσίες, τράπεζες, επιμελητήρια και ΟΤΑ) του "μηχανισμού-συστήματος" προώθησης των επενδύσεων στα πλαίσια των αναπτυξιακών νόμων στην Περιφέρεια ΑΜΘ.

Η πλειονότητα των ερωτηθέντων επιχειρηματιών θεωρούν ότι το εν λόγω σύστημα προώθησης των επενδύσεων στην Περιφέρεια ΑΜΘ, που αφορά στην ενημέρωση, τη συμβουλευτική-τεχνική υποστήριξη των επενδυτών, καθώς και τη συνολική διαδικασία προώθησης των επενδύσεων, είναι μη ικανοποιητικό έως καθόλου ικανοποιητικό γεγονός που οφείλεται στις σημαντικές αδυναμίες-ελλείψεις που εμφανίζουν οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες στον τομέα της γενικής και ειδικής στήριξης των/της επενδύσεων/επιχειρηματικότητας, όπως άλλωστε διαπιστώθηκε και από τα στοιχεία της ποιοτικής έρευνας.

Ειδικότερα, η πολιτεία και οι περιφερειακές υπηρεσίες που συσχετίζονται με την στήριξη των επενδύσεων προσφέρουν ελάχιστα στον τομέα της καθοδήγησης-ενημέρωσης των επενδυτών, καθόσον δεν παρέχουν την απαιτούμενη πληροφόρηση στους επιχειρηματίες. Το 41,9% των απαντήσεων χαρακτηρίζουν το επίπεδο ενημέρωσης της πολιτείας και των περιφερειακών υπηρεσιών ως μη ικανοποιητικό, το 18,9% ως καθόλου ικανοποιητικό, το 28,4% ούτε ικανοποιητικό ούτε μη ικανοποιητικό και μόλις το 10,1% ως ικανοποιητικό.

Η δυσαρέσκεια των επενδυτών είναι ιδιαίτερα έντονη όσον αφορά τη συμβουλευτική και τεχνική υποστήριξη τους από την παραπάνω υπηρεσία. Με άλλα λόγια, προβληματίζει έντονα το χαμηλό ποσοστό των επιχειρηματιών που θεωρούν ικανοποιητική την παρεχόμενη συμβουλευτική και τεχνική βοήθεια (6,1% και 4,1% αντίστοιχα, Πίνακας 1).

Πίνακας 1. Αξιολόγηση του συστήματος προώθησης επενδύσεων στα πλαίσια των αναπτυξιακών νόμων από πλευράς πολιτείας- περιφερειακών υπηρεσιών

Κριτήρια	Αξιολόγηση					Σύνολο
	Πολύ ικανοποιητική	Ικανοποιητική	Ουδέτερη	Μη ικανοποιητική	Καθόλου ικανοποιητική	
1. Ενημέρωση επενδυτών						
Συχνότητα	1	15	42	62	28	148
Ποσοστό (%)	0,7	10,1	28,4	41,9	18,9	100,0
2. Συμβουλευτική υποστήριξη επενδυτών						
Συχνότητα	-	9	20	53	66	148
Ποσοστό (%)	-	6,1	13,5	35,8	44,6	100,0
3. Τεχνική υποστήριξη επενδυτών						
Συχνότητα	-	6	16	42	84	148
Ποσοστό (%)	-	4,1	10,8	28,4	56,7	100,0

Όσον αφορά στις παρεχόμενες υπηρεσίες των τραπεζών, φαίνεται ότι οι τράπεζες ενημερώνουν σε σχετικά ικανοποιητικότερο βαθμό τους επιχειρηματίες που σχεδιάζουν να επενδύσουν σε κάποιον τομέα καθώς τα σχετικά ποσοστά δυσαρέσκειας είναι προφανώς χαμηλότερα από αυτά που αναφέρθηκαν παραπάνω. Παρ' όλα αυτά, υπάρχει ένα ιδιαίτερα σημαντικό μέρος των ερωτηθέντων επιχειρηματιών (43,9%), που δηλώνουν "ουδετερότητα" ως προς το κριτήριο ενημέρωσης (ούτε ικανοποιητική ούτε μη ικανοποιητική), στοιχείο που υποδηλώνει ότι και οι τράπεζες δεν ενημερώνουν επαρκώς τους επιχειρηματίες. Ειδικότερα, η πλειονότητα των επιχειρηματιών θεωρούν μη ικανοποιητική έως καθόλου ικανοποιητική τη συμβουλευτική στήριξη που προσφέρουν οι τράπεζες στον τομέα των επενδύσεων (54,7% και 59,4% αντίστοιχα). Ενθαρρυντικό είναι το σχετικά υψηλό ποσοστό ικανοποίησης των επιχειρηματιών, όσον αφορά τη χρηματοδότηση των επενδύσεων (37,2%), το οποίο όμως μετριάζεται από το μεγάλο ποσοστό των επιχειρηματιών που δηλώνουν μια ενδιάμεση κατάσταση ικανοποίησης (46,6%) και επομένως ενσωματώνουν κάποια επιθυμία βελτίωσης και στον τομέα αυτό (Πίνακας 2).

Πίνακας 2. Αξιολόγηση του συστήματος προώθησης επενδύσεων στα πλαίσια των αναπτυξιακών νόμων από πλευράς τραπεζών

Κριτήρια	Αξιολόγηση					Σύνολο
	Πολύ ικανοποιητική	Ικανοποιητική	Ουδέτερη	Μη ικανοποιητική	Καθόλου ικανοποιητική	
1. Ενημέρωση επενδυτών						
Συχνότητα	4	30	65	39	10	148
Ποσοστό (%)	2,7	20,3	43,9	26,4	6,7	100,0
2. Συμβουλευτική υποστήριξη επενδυτών						
Συχνότητα	2	20	45	60	21	148
Ποσοστό (%)	1,4	13,5	30,4	40,5	14,2	100,0
3. Τεχνική υποστήριξη επενδυτών						
Συχνότητα	2	11	47	53	35	148
Ποσοστό (%)	1,4	7,4	31,8	35,8	23,6	100,0
4. Χρηματοδότηση επενδυτών						
Συχνότητα	2	55	69	19	3	148
Ποσοστό (%)	1,4	37,2	46,6	12,8	2,0	100,0

Ανάλογη εικόνα παρατηρείται και σχετικά με την αξιολόγηση των παρεχόμενων υπηρεσιών από τα Επιμελητήρια της Περιφέρειας ΑΜΘ (Πίνακας 3).

Πίνακας 3. Αξιολόγηση του συστήματος προώθησης επενδύσεων στα πλαίσια των αναπτυξιακών νόμων από πλευράς επιμελητηρίων

Κριτήρια	Αξιολόγηση					Σύνολο
	Πολύ ικανοποιητική	Ικανοποιητική	Ουδέτερη	Μη ικανοποιητική	Καθόλου ικανοποιητική	
1. Ενημέρωση επενδυτών						
Συχνότητα	4	45	57	37	5	148
Ποσοστό (%)	2,7	30,4	38,5	25,0	3,4	100,0
2. Συμβουλευτική υποστήριξη επενδυτών						
Συχνότητα	4	28	39	54	23	148
Ποσοστό (%)	2,7	18,9	26,4	36,5	15,5	100,0
3. Τεχνική υποστήριξη επενδυτών						
Συχνότητα	2	20	34	44	48	148
Ποσοστό (%)	1,4	13,5	23,0	29,7	32,4	100,0

Η κατάσταση είναι ακόμη χειρότερη, όσον αφορά τις υπηρεσίες που προσφέρουν οι ΟΤΑ στους επιχειρηματίες, όπου ως γνωστό υπάρχει έλλειμμα υποδομών και ανθρώπινου δυναμικού και επομένως αναποτελεσματική στήριξη των επενδυτών (Πίνακας 4).

Πίνακας 4. Αξιολόγηση του συστήματος προώθησης επενδύσεων στα πλαίσια των αναπτυξιακών νόμων από πλευράς ΟΤΑ

Κριτήρια	Αξιολόγηση					Σύνολο
	Πολύ ικανοποιητική	Ικανοποιητική	Ουδέτερη	Μη ικανοποιητική	Καθόλου ικανοποιητική	
1. Ενημέρωση επενδυτών						
Συχνότητα	-	5	20	57	66	148
Ποσοστό (%)	-	3,4	13,5	38,5	44,6	100,0
2. Συμβουλευτική υποστήριξη επενδυτών						
Συχνότητα	-	3	21	27	97	148
Ποσοστό (%)	-	2,0	14,2	18,2	65,6	100,0
3. Τεχνική υποστήριξη επενδυτών						
Συχνότητα	-	2	20	28	98	148
Ποσοστό (%)	-	1,4	13,5	18,9	66,2	100,0

Τέλος, όσον αφορά την αξιολόγηση της συνολικής διαδικασίας προώθησης επενδύσεων στα πλαίσια των αναπτυξιακών νόμων στην Περιφέρεια ΑΜΘ, παρατηρούμε τα εξής (Πίνακας 5):

- Το 44,6% των ερωτηθέντων επιχειρηματιών δηλώνουν καθόλου ικανοποιημένοι με την ισχύουσα γραφειοκρατία στον τομέα των επενδύσεων, ενώ το 45,3% δηλώνουν μη ικανοποιημένοι και μόλις το 1,4% δηλώνουν ικανοποιημένοι.
- Η πλειονότητα των επιχειρηματιών θεωρούν ότι δεν υπάρχει αξιοκρατία στη διαδικασία προώθησης των επενδύσεων (81,8%), ενώ το ποσοστό αυτών που εκτιμούν τη διαδικασία ως διαφανή είναι σχετικά πολύ μικρό (4,1%).
- Ανάλογες διαπιστώσεις ισχύουν και για το κριτήριο της αποτελεσματικότητας και ευελιξίας των υπηρεσιών προώθησης των επενδύσεων.
- Ένα σημαντικό μέρος των ερωτηθέντων επιχειρηματιών (28,4%) αναδεικνύει μία σειρά άλλων παραμέτρων που κατά τη γνώμη τους εμποδίζουν σημαντικά την επιχειρηματική-επενδυτική δραστηριότητα (αναξιопιστία/ανικανότητα υπηρεσιών, αυθαιρεσία υπαλλήλων, έλλειψη ελέγχου αποτελεσματικότητας των υπηρεσιών, αργός ρυθμός εξυπηρέτησης, σκοπιμότητες, διαπλοκή, έλλειψη συντονισμού, πλημμελής στήριξη της επιχειρηματικότητας, πολυ-

πλοκο και γραφειοκρατικό σύστημα έκδοσης αδειών, περιορισμένη αξιοποίηση του ανθρώπινου παράγοντα, έλλειψη ικανών τεχνοκρατών και υγείων επιχειρηματιών και έλλειψη αξιόλογων υποδομών).

Πίνακας 5. Αξιολόγηση της συνολικής διαδικασίας προώθησης επενδύσεων στα πλαίσια των αναπτυξιακών νόμων

Κριτήρια	Αξιολόγηση					Σύνολο
	Πολύ ικανοποιητική	Ικανοποιητική	Ουδέτερη	Μη ικανοποιητική	Καθόλου ικανοποιητική	
1. Γραφειοκρατία						
Συχνότητα	-	2	10	67	69	148
Ποσοστό (%)	-	1,4	6,8	45,3	46,6	100,0
2. Αξιοκρατία						
Συχνότητα	-	6	21	78	43	148
Ποσοστό (%)	-	4,1	14,2	52,7	29,0	100,0
3. Αποτελεσματικότητα						
Συχνότητα	-	7	18	64	59	148
Ποσοστό (%)	-	4,7	12,2	43,2	39,9	100,0
4. Ευελιξία						
Συχνότητα	-	5	17	84	42	148
Ποσοστό (%)	-	3,4	11,5	56,8	28,3	100,0
5. Διαφάνεια						
Συχνότητα	1	9	23	84	31	148
Ποσοστό (%)	0,7	6,1	15,5	56,8	20,9	100,0
6. Άλλο						
Συχνότητα	2	3	-	4	33	42
Ποσοστό (%)	4,8	7,1	-	9,5	78,6	100,0

4.3. Αξιολόγηση των αποτελεσμάτων

Από την ανάλυση των αποτελεσμάτων της ποιοτικής έρευνας μπορούμε να καταλήξουμε στις παρακάτω τρεις σημαντικές διαπιστώσεις.

Πρώτον, η διαδικασία της εξέτασης και προώθησης των επενδύσεων παρουσιάζει σημαντικές υστερήσεις-αδυναμίες, όπως:

- Καθυστερήσεις στον χρόνο εξέτασης των επενδύσεων και κυρίως κατά την διαδικασία εκταμίευσης της επιχορήγησης του δημοσίου.

- Περιορισμένη έως ανύπαρκτη ενημέρωση και συμβουλευτική υποστήριξη των δυνητικών επενδυτών από τις υπηρεσίες της Περιφέρειας σχετικά με την επιλογή του αντικειμένου και των απαιτούμενων διαδικασιών-ενεργειών υλοποίησης του επενδυτικού σχεδίου.
- Υποτυπώδης οργάνωση, στελέχωση και λειτουργία των υπηρεσιών προώθησης των επενδύσεων.
- Ανεπαρκής επιστημονική στήριξη της αξιολόγησης των επενδύσεων.
- Διάθεση ελάχιστου χρόνου εξέτασης του επενδυτικού σχεδίου από τους αρμόδιους.

Δεύτερον, τα εφαρμοζόμενα κριτήρια αξιολόγησης δεν κρίνονται ικανοποιητικά και υστερούν στα εξής σημεία:

- Πρόκειται για κριτήρια που δεν ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις και τα χαρακτηριστικά της σχετικής προς το θέμα βιβλιογραφίας.
- Τα κριτήρια μπορούν να χρησιμοποιηθούν υποκειμενικά από τους αξιολογητές καθώς λείπουν οι δικλείδες αντικειμενικότητας.
- Απλοποίηση των εφαρμοζόμενων κριτηρίων σε βάρος της ποιότητας και ουσιαστικής κρίσης των επενδυτικών σχεδίων.
- Επιφανειακή διερεύνηση της βιωσιμότητας των επενδύσεων.

Τρίτον, η φάση του ελέγχου της πορείας της εξέτασης καθώς και της υλοποίησης της επένδυσης δεν είναι αποτελεσματική διότι η ελεγκτική διαδικασία περιορίζεται στα τυπικά χαρακτηριστικά της επένδυσης, όπως:

- Διαδικασία εφαρμογής των ενισχύσεων πριν τη χορήγησή τους (π.χ. υποβολή αιτήσεων σε καθορισμένο χρόνο, υποχρέωση υπογραφής της οικονομοτεχνικής μελέτης από οικονομολόγο, κ.ά.).
- Παρακολούθηση και έλεγχος των εγκεκριμένων επενδύσεων μόνο ύστερα από κάποιο αίτημα αναπροσαρμογής ή τροποποίησης του επενδυτικού έργου.
- Οι συμβατικές υποχρεώσεις των ενισχυόμενων επιχειρήσεων επαφίενται στις καλές προθέσεις της επιχείρησης.
- Ενδεχόμενες κυρώσεις είναι αποτέλεσμα είτε καταγγελιών είτε παρεμβάσεων των ελεγκτικών οργάνων της οικονομικής εφορίας ή άλλων σχετικών υπηρεσιών.

Από την ανάλυση των αποτελεσμάτων της εμπειρικής έρευνας διαπιστώνεται ότι οι εμπλεκόμενοι φορείς-υπηρεσίες παρουσιάζουν σημαντικές αδυναμίες στη διαδικασία αξιολόγησης και προώθησης των επενδύσεων στο πλαίσιο των αναπτυξιακών νόμων στην εξεταζόμενη Περιφέρεια της ΑΜΘ:

- Ο μηχανισμός ενημέρωσης, συμβουλευτικής και τεχνικής υποστήριξης των επενδυτών που εφαρμόζουν οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες στο πλαίσιο της διαδικασίας προώθησης των επενδύσεων μέσω των αναπτυξιακών νόμων, είναι ανεπαρκής και γενικά μη ικανοποιητικός. Συγκεκριμένα, η κατάσταση αυτή είναι ακόμη χειρότερη, όσον αφορά στις υπηρεσίες που προσφέρουν ή θα έπρεπε να προσφέρουν οι ΟΤΑ στους επιχειρηματίες. Χαμηλός είναι επίσης ο βαθμός ικανοποίησης των επιχειρηματιών από την Περιφέρεια ΑΜΘ, όσον αφορά στην ισχύουσα γραφειοκρατία, στην υπάρχουσα αδιαφάνεια και στη συνεχιζόμενη αναποτελεσματικότητα-δυσκαμψία των υπηρεσιών της στον τομέα των διαδικασιών προώθησης των επενδύσεων. Στο στοιχείο της γραφειοκρατίας η χώρα μας έχει ευρωπαϊκή πρωτιά, αφού, σε πρόσφατη έκθεση του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (26/09/2007), η Ελλάδα εμφανίζει το υψηλότερο διοικητικό κόστος γραφειοκρατίας (6,8% επί του ΑΕΠ, έναντι 3,5% του μέσου επιπέδου της ΕΕ).
- Ένα σημαντικό μέρος επιχειρηματιών καταδεικνύουν και άλλες παραμέτρους που, κατά τη γνώμη τους, εμποδίζουν σημαντικά τόσο την επιχειρηματική όσο και την επενδυτική δραστηριότητα, όπως είναι η αναξιπιστία/ανικανότητα υπηρεσιών, η αυθαιρεσία υπαλλήλων, η έλλειψη ελέγχου της αποτελεσματικότητας των υπηρεσιών, ο αργός ρυθμός εξυπηρέτησης, η δυσκινησία, οι σκοπιμότητες, η διαπλοκή, η έλλειψη συντονισμού, η πλημμελής στήριξη της επιχειρηματικότητας, το πολύπλοκο και γραφειοκρατικό σύστημα έκδοσης αδειών, η περιορισμένη αξιοποίηση του ανθρώπινου παράγοντα, η έλλειψη ικανών τεχνοκρατών και η έλλειψη αξιολογών υποδομών.

Οι παραπάνω διαπιστώσεις και το γεγονός ότι τα μέχρι τώρα αποτελέσματα από την εφαρμογή των αναπτυξιακών νόμων στη συγκεκριμένη περιοχή είναι περιορισμένα (υψηλά ποσοστά θνησιμότητας επιχειρήσεων, υψηλά ποσοστά ανεργίας, υποαπασχολούμενες επιχειρήσεις κ.λπ..) καθώς και το γεγονός ότι οι νέες αναθεωρήσεις-τροποποιήσεις του ισχύοντος επενδυτικού καθεστώτος (ν.3299/04) κινούνται προς την ίδια κατεύθυνση, δικαιολογούν τη συνέχιση του προβληματισμού για την αποτελεσματικότητα του εφαρμοζόμενου συστήματος αξιολόγησης των επενδύσεων.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Στο πλαίσιο της παρούσας εργασίας επικεντρωθήκαμε στην αξιολόγηση του συστήματος προώθησης των επενδύσεων του αναπτυξιακού νόμου 2601/98 και αξιολογήσαμε την επάρκεια των κριτηρίων αξιολόγησης καθώς και του συνολικού θεσμού προώθησης των επενδύσεων στην Περιφέρεια της ΑΜΘ.

Για τις ανάγκες της ανάλυσης πραγματοποιήθηκε ποιοτική και ποσοτική εμπειρική έρευνα και τα αποτελέσματα αυτών έδειξαν ότι υπάρχουν ιδιαίτερα σοβαρές αδυναμίες στην διαδικασία εξέτασης, αξιολόγησης, ελέγχου και προώθησης των επενδύσεων. Επιπρόσθετα φαίνεται να ισχύει πρώτον, ότι τα χαρακτηριστικά των κριτηρίων που εφαρμόζονται δεν είναι ικανά για να διασφαλίσουν αποτελεσματικές επενδυτικές πρωτοβουλίες και δεύτερον, ότι ο μηχανισμός ενημέρωσης, συμβουλευτικής και τεχνικής υποστήριξης των επενδυτών που εφαρμόζουν οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες, στο πλαίσιο της διαδικασίας προώθησης των επενδύσεων, είναι ανεπαρκής και γενικά μη ικανοποιητικός.

Επομένως το εφαρμοζόμενο σύστημα αξιολόγησης και επιλογής των βιώσιμων επενδυτικών σχεδίων στην Περιφέρεια ΑΜΘ, μέσω των ενισχύσεων των αναπτυξιακών νόμων, δεν είναι σύγχρονο, δεν ανταποκρίνεται στις πιεστικές ανάγκες της εποχής, είναι αναποτελεσματικό και επηρεάζει αρνητικά τους όρους επιβίωσης μιας επιχείρησης. Για τον λόγο αυτό απαιτείται επανεξέταση και επαναπροσδιορισμός του όλου θεσμικού πλαισίου αξιολόγησης, επιλογής και υλοποίησης των επενδύσεων, προκειμένου οι περιορισμένοι διαθέσιμοι πόροι να συμβάλουν αποτελεσματικότερα στους στόχους της περιφερειακής και οικονομικής πολιτικής της χώρας.

Συνακόλουθα είναι επιτακτική ανάγκη, το εφαρμοζόμενο πλαίσιο αξιολόγησης και προώθησης των επενδύσεων στα πλαίσια του αναπτυξιακού νόμου να πληροί τις παρακάτω προϋποθέσεις:

- να γίνει επαναφορά της διαδικασίας εξέτασης της βιωσιμότητας των επενδυτικών σχεδίων και στη συνέχεια τα βιώσιμα επενδυτικά σχέδια να επιλέγονται με βάση αντικειμενικά κριτήρια υπαγωγής,
- να χρησιμοποιούνται σύγχρονα εργαλεία επιλογής επενδύσεων, όπως είναι η πολυκριτήρια ανάλυση,
- να επανεξεταστούν τα κριτήρια αξιολόγησης επενδύσεων και να χρησιμοποιηθούν νέοι αξιόπιστοι δείκτες εκτίμησης της διατηρησιμότητας/βιωσιμότητας των επενδύσεων,
- να προωθηθεί η συνθετική αξιολόγηση των επενδύσεων ανάλογα με το είδος, το μέγεθος και το βαθμό κινδύνου της επένδυσης,
- να δρομολογηθεί διαδικασία οργανωμένης ενημέρωσης και συμβουλευτικής στήριξης των επενδυτών πριν και μετά την υλοποίηση της επένδυσης,
- να ενταθούν οι ενέργειες για τη συνεχή βελτίωση της ποιότητας των οικονομοτεχνικών μελετών,
- να δρομολογηθεί διαδικασία συνεχούς επιμόρφωσης των αξιολογητών, των μελών της Γνωμοδοτικής Επιτροπής, των στελεχών εκταμίευσης και γενικά των στελεχών της δημόσιας διοίκησης σε νέες έννοιες και εργαλεία που απο-

τελούν σημαντικά στοιχεία αποτελεσματικής υλοποίησης των επενδυτικών προγραμμάτων της χώρας (ανάλυση και διαχείριση κινδύνων/έργων, χρήση σύγχρονων εργαλείων πληροφορικής για τη διοίκηση και την παρακολούθηση της υλοποίησης των έργων, κ.λπ.),

- να γίνεται δειγματοληπτικός προληπτικός έλεγχος της σειράς προτεραιότητας τόσο κατά τη διαδικασία της εξέτασης όσο κυρίως κατά τη διαδικασία της εκταμίευσης,
- να δρομολογηθεί διαδικασία βράβευσης αξιολογητών, συμβούλων επιχειρήσεων και επιχειρηματιών που τεκμηριωμένα προάγουν την επιχειρηματικότητα,
- να δρομολογηθεί η καθιέρωση της συστηματικής εκπόνησης ειδικών μελετών σχετικά με την πορεία καθώς και την αποτελεσματικότητα του συστήματος αξιολόγησης και προώθησης των επενδύσεων στην χώρα μας.

Συμπερασματικά, απώτερος σκοπός της προτεινόμενης αναθεώρησης του συνολικού πλαισίου προώθησης των επενδύσεων είναι η δημιουργία και εφαρμογή ενός νέου μοντέλου ενίσχυσης των επενδύσεων που θα χαρακτηρίζεται από μια ολοκληρωμένη και αποτελεσματική επενδυτική στρατηγική, η οποία δεν θα περιορίζεται μόνο σε τυπικές αλλαγές, αλλά θα εξασφαλίζει όραμα, σύγχρονες τεχνικές και κυρίως αποτελεσματικούς ελεγκτικούς μηχανισμούς σε όλο το θεσμικό και τεχνοκρατικό πλαίσιο προσανατολισμού, επιλογής, αξιολόγησης, υλοποίησης και λειτουργίας των ενισχυόμενων μονάδων.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

- De Geus A. (1997) *Εταιρεία: Ένας Ζωντανός Οργανισμός*. Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.
- Groppelli A.A και Nikbakht E. (1990) *Χρηματο-οικονομική, Σειρά Οικονομία και Επιχείρηση*, Αθήνα: Εκδόσεις Κλειδάριθμος, 3^η αμερικανική έκδοση.
- Leader+ (2000) *Αγροτική Ανάπτυξη-Ανασυγκρότηση της υπαίθρου, 2000-2006*, Αθήνα.
- Γιαννιάς Δ., Λιαρκόβας Π. και Φωτόπουλος Γ. (2003) "Συγκλίσεις και αποκλίσεις στην ποιότητα ζωής στην Ελλάδα, *Αειχώρος*, 2(1): 115-129.
- Δούμπος Μ. και Ζοπουνίδης Κ. (2001) *Πολυκριτήριες Τεχνικές Ταξινόμησης, Θεωρία και Εφαρμογές*. Αθήνα: Εκδόσεις Κλειδάριθμος.
- Επιμελητήριο Καβάλας, Δράμας και Ξάνθης (2008) *Μητρώο επιχειρήσεων. Καταστάσεις εγγραφής και διαγραφής επιχειρήσεων κατά το χρονικό διάστημα 1980-2001'*, Καβάλα.
- Ζοπουνίδης Κ. (1996) *Πολυκριτήρια Μεθοδολογία και Χρηματοοικονομικό Μάνατζμεντ*, Περιστέρι: Εκδόσεις ΕΛΛΗΝ.

- Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης (2000) "Ανάλυση των Περιφερειακών Ανισοτήτων", Μελέτη, Επιστημονικοί Υπεύθυνοι: Κόνσολας Ν. και Παπαδασκαλόπουλος Α., Αθήνα.
- Καρβούνης Σ. (1993) *Οδηγός για καλύτερες Οικονομοτεχνικές Μελέτες*, Αθήνα: Εκδόσεις Α. Σταμούλης.
- Κιόχος Π., Παπανικολάου Γ., Θάνος Γ. και Κιόχος Α. (2002) *Χρηματο-οικονομική Διοίκηση και Πολιτική*, Αθήνα: Εκδόσεις Σύγχρονη Εκδοτική.
- Κόνσολας Ν. (1997) *Σύγχρονη Περιφερειακή Οικονομική Πολιτική*, Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση.
- Λαμπριανίδης Λ. (1989) "Κίνητρα περιφερειακής ανάπτυξης της βιομηχανίας, κριτική επισκόπηση", *Τεχνικά Χρονικά*, 9(2).
- Μαγούλιος Ν. Γ. (2006) *Οικονομοτεχνικές Μελέτες Εθνικών και Ευρωπαϊκών Χρηματοδοτικών Προγραμμάτων*, Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Κορνηλία Σφακιανάκη.
- Μυριάνθης Μ.Α. (1998) "Η Θράκη ως ενεργειακό διαμετακομιστικό κέντρο: Προβλήματα και προϋποθέσεις", *Αγορά χωρίς σύνορα*, 4(1) Καλοκαίρι 1998.
- Νικολαΐδης Μ. και Χριστοπούλου Ο. (2003) "Κριτική Ανάλυση του Συστήματος Αξιολόγησης Παραγωγικών Επενδύσεων και της Ασκούμενης Περιφερειακής Πολιτικής στην Ελλάδα", Πρακτικά 1^{ου} Διεθνούς Συνεδρίου με θέμα: *Ποσοτικές Μέθοδοι στη Βιομηχανία και τις Εμπορικές Επιχειρήσεις*", 26-27 Μαΐου 2003, Αθήνα, 378-385.
- Νομαρχία Καβάλας –Υπηρεσία Προγραμματισμού (...) *N.1262/80, Μια δημιουργική πενταετία. Αναπτυξιακός νόμος 1262/82*, Καβάλα.
- Οικονομικό Επιμελητήριο της Ελλάδας (2004) "Προτάσεις για την αναμόρφωση του Αναπτυξιακού Νόμου 2601/98 και κατάρτιση νέου θεσμικού πλαισίου", Αθήνα, Ιούλιος 2004. Διαθέσιμο στο http://www.oe-e.gr/publ/anapt/anapt_thesis.htm.
- Περιφέρεια ΑΜΘ, (1999) "Οι ιδιωτικές Επενδύσεις στην Περιφέρεια ΑΜΘ: Ο Αναπτυξιακός Νόμος 1892/90-Η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων του", Σειρά: Περιφερειακή Ανάπτυξη 1, Κομοτηνή: Περιφέρεια ΑΜΘ, 15-35.
- Πετράκος Γ και Ψυχάρης Γ. (2004) *Περιφερειακή ανάπτυξη στην Ελλάδα*. Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.
- Πετράκος Γ. και Σαράτσης Γ. (1997) "Περιφερειακές Ανισότητες και Χωρική Εξειδίκευση στην Ελλάδα", *Σειρά Ερευνητικών Εργασιών*, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- Πετράκος Γ. και Σπανός, Σ. (1996) "Προσδιοριστικοί Παράγοντες Εγκατάστασης Βιομηχανικών Επιχειρήσεων στον Βόλο", *Σειρά Ερευνητικών Εργασιών*, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- Πολύζος Σ. (1997) "Εμπειρική Διερεύνηση Παραγόντων που Επηρεάζουν τον Τόπο Εγκατάστασης Επιχειρήσεων", *Σειρά ερευνητικών εργασιών*, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

- Σταθακόπουλος, Β., (1997) Μέθοδοι έρευνας αγοράς. Αθήνα: Σταμούλη.
- Φωτόπουλος, Γ., Γιαννιάς, Δ., Λιαρκόβας, Π., (2002) "Οικονομική ανάπτυξη και σύγκλιση στους νομούς της Ελλάδας 1970-1994. Εναλλακτικές μεθοδολογικές προσεγγίσεις", *Αιχμάρος* 1(1): 60-91.
- Χιώτης Γ., (1972) *Περιφερειακή πολιτική* 7β, Αθήνα: Παπαζήση.
- Ψυχάρης Γ., (2000) "Περιφερειακές ανισότητες και κρατικός παρεμβατισμός-επισκόπηση των εξελίξεων μιας εικοσιπενταετίας", Συλλογικός τόμος του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, 367-386.

Ξενόγλωσση

- Bech-Larsen T. (1996) "Danish consumer's attitudes to the functional and environmental characteristics of food packaging, *MAPP working paper*, no.32.
- Casseli C. και Symon G. (1995) "Qualitative Research in Work Contexts", στο: Cassell, C. και
Davies A., Titterington A., Cohran C., (1995) "Who buys organic food; a profile of the purchasers of organic food in Northern Ireland", *British Food Journal*, 97: 17-23.
- Fowler F. και Mangione T. (1990) "Standardized Survey Interviewing, Minimizing Interviewer-Related Error", *Applied Social Research Methods Series*, Volume 18, London: Sage Publications.
- Hess J. M. (1968) "Group Interviewing", στο: King R. L. (επιμ.), *New Science of Planning*, Chicago: American Market Association, 194.
- Marschall D., Anderson A., Lean M., Foster A. (1994) "Health eating: fruit and vegetables in Scotland", *British Food Journal*, 96(7): 18-24.
- Norusis M.J. (1999) *SPSS for Windows, release 10.0.*, New York: SPSS.
- Rau A. (1984) *Cost Benefit- Analysis*, World Bank, Baltimore: The Johns Hopkins University Press.
- Saunders M., Lewis P., Thornhill A., (2000) *Research Methods for Business Students*, Prentice Hal. Great Britain.
- Sternthal B. και Tybout A. M. (2001), στο: D. Iacobucci (επιμ.) *Kellogg on Marketing*, New York: John Wiley and Sons, 21.
- Stouthamer-Loeber M., van Kammen W. B., (1995) *Data Collection and Management: A Practical Guide*, Applied Social Research Methods Series, 39, Thousand Oaks: Sage Publications.
- Symon G. (επιμ.), *Qualitative Methods in Organizational Research: A Practical Guide*, London: Sage Publications, 1-13.

- Thompson M.S. (1984) *Benefit-Cost Analysis for Program Evaluation*, London: Sage Publications Inc.
- Wells W. D., (1977) "Group interviewing", στο: Ferber R. (επιμ.), *Handbook of Marketing*, New York: McGraw-Hill, 2-133.
- Yin P. (1993) *Applicatios of Case Study Research*, Applied Social Research Methods Series, Volume 34, London: Sage Publications.
- Zikmund W. G. (2003) *Business Research Methods*, Mason: Thomson South-Western.

Συμπληρωματικές πηγές

- Εξπρές: 27-5-2006, "Επί ξυρού ακμής η μεταποίηση στη Β. Ελλάδα", σελ. 8.
- Ο Κόσμος του Επενδυτή: 19-20.2.2005, σελ.7.
- Παρατηρητής της Θράκης: 3.11.2004, σελ.9.
- Περιφέρεια ΑΜΘ (2009) Επιστολές σε επιχειρήσεις που έχουν ενταχθεί στον Ν.2601/98 και Ν.32199/04 για τήρηση των δεσμεύσεων υπαγωγής, Κομοτηνή.
- Υπουργείο Γεωργίας (2000), Οδηγοί Εφαρμογής Κοινοτικών Προγραμμάτων μέτρο 2.1. (2000-2006) π.χ. Επενδύσεις στη Μεταποίηση και Εμπορία Γεωργικών Προϊόντων.
- ΦΕΚ 81/Α/14-4-1998, Ν.2601/98, Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, Αθήνα.
- ΦΕΚ 261/Α/23-12-2004, Ν.3299/04: Κίνητρα Ιδιωτικών Επενδύσεων για την Οικονομική Ανάπτυξη και την Περιφερειακή Σύγκλιση., Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, Αθήνα.
- ΦΕΚ 276/22-12-06, Ν.3522/06 Τροποποίηση διατάξεων του Ν.3299/04.
- ΦΕΚ 6/29-1-08, Ν.3631/08, Τροποποίηση διατάξεων του Ν.3299/04.
- ΦΕΚ 40/4-3-09, Ν.3752/09 Τροποποίηση επενδυτικών νόμων και άλλες διατάξεις.

Μιχαήλ Ν. Νικολαΐδης

· ΤΕΙ Καβάλας, Τμήμα Λογιστικής,
Άγιος Λουκάς, 654 04 Καβάλα
e-mail: mnikol@teikav.edu.gr

Όλγα Χριστοπούλου

· Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμ. Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης,
Πεδίον Άρεως, 38 334 Βόλος
e-mail: ochris@prd.uth.gr

Αναστάσιος Γ. Καρασαββόγλου

· ΤΕΙ Καβάλας, Τμήμα Λογιστικής,
Άγιος Λουκάς, 65404, Καβάλα
e-mail: akarasa@teikav.edu.gr

Αθανάσιος Μανδήλας

· ΤΕΙ Καβάλας, Τμήμα Λογιστικής,
Άγιος Λουκάς, 65404, Καβάλα
e-mail: smand@teikav.edu.gr

Δημήτριος Μαδυντιός

· ΤΕΙ Καβάλας, Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων,
Άγιος Λουκάς, 65404, Καβάλα
e-mail: dmadi@teikav.edu.gr

Η τέλεση του χώρου μέσω της θεατρικότητας και του παιχνιδιού: Διαβατήριο στην ταυτότητα και την ετερότητα

Βενετία Καίσαρη

Δρ. Αρχιτέκτων Μηχανικός

Περίληψη

Η κοινωνική εμπειρία που στοχεύει στην ταυτότητα της διαφοροποίησης, και όχι της προσχώρησης, κατακτάται σε δεδομένο χώρο και χρόνο, όχι ως αναπαραγωγή στατικών εικόνων αλλά ως τέλεση του χώρου. Η θεατρικότητα επιτρέπει τη διατήρηση της κοινωνικής ταυτότητας με τη δράση του ατόμου που δημιουργεί το χώρο μέσα στο χρόνο, όχι μιμούμενο εικόνες αλλά διαβαίνοντας όρια και περιορισμούς ώστε να βρίσκεται σε συνεχή διάλογο με το έτερο. Το παιδικό παιχνίδι, ως κατεξοχήν κοινωνική δραστηριότητα, συμβάλλει κι αυτό στη διαμόρφωση της ταυτότητας του παιδιού, αφού του παρέχει τη δυνατότητα να διαχειριστεί το χώρο και το χρόνο του καθώς και την εικόνα του μέσα από την επαφή και την επικοινωνία με τον άλλο. Στο παρόν άρθρο επιχειρείται η διερεύνηση και επιβεβαίωση των αναλογιών που υπάρχουν μεταξύ της θεατρικής τέλεσης εικόνων και του παιχνιδιού. Επίσης, περιγράφονται ενδεικτικά χώροι παιχνιδιού στο σύγχρονο αστικό χώρο, προκειμένου να διαπιστωθεί κατά πόσο είναι δυνατή η προσωποποίηση χώρου και χρόνου μέσω του παιχνιδιού, και άρα η ελεύθερη διαμόρφωση της ταυτότητας του ατόμου, ή η αφομοίωσή της από τη μίμηση, όπως αυτή επιβάλλεται από την εικόνα του στάσιμου επιβεβλημένου χώρου.

Λέξεις κλειδιά

Θεατρικότητα, διάβαση ορίων, τέλεση χώρου και χρόνου, παιδικό παιχνίδι, ταυτότητα, ετερότητα, χώροι παιχνιδιού.

The production of space through theatricality and play, and their importance to shaping and retaining personal identity by crossing the borders and visiting the otherness

Any personal identity that aims at differentiation of the self and not at imitation of others, has to be supported by social experiences that take place within space and time, in fact by using and producing space and time. Theatricality, that allows individual to choose to cross the borders in order to visit otherness rather than imitate given images, retains and reshapes the abovementioned self-identity.

For the child, the way to find his/her identity through acting upon time and space and through meeting his image form the viewpoint of the other, is by playing.

This article examines the equivalence between play and theatricality, and also discusses whether "places for children" support active fashioning of self, or forces the individuals to comply with the stagnant image of space.

Keywords

Theatricality, border crossing, time and space production, play, personal identity, otherness, places for children.

"Η τέλεση του χώρου είναι η επανάληψη της χαρούμενης και ήσυχης εμπειρίας της παιδικότητας: μέσα στο χώρο, γίνεσαι άλλος και κινείσαι προς τον άλλο."

Michel de Certeau¹

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο Michel de Certeau, συγκρίνοντας στην παραπάνω φράση την παιδικότητα με την πιο ουσιαστική σχέση του ανθρώπου με το χώρο –αυτήν της τέλεσης–, και περιγράφοντας τις ως μία κίνηση προς την ετερότητα, συμπύκνωσε σε πολύ λίγες λέξεις την ουσία δύο θεμελιωδών εμπειριών του ανθρώπου, του χώρου και της παιδικής ηλικίας. Η επιλογή της συνύπαρξης του βιωμένου χώρου και της παιδικής ηλικίας δεν είναι τυχαία. Ο de Certeau απομακρύνεται από τη μακροσκοπική θεώρηση του χώρου, και ειδικότερα της πόλης, που περιγράφει οπτικές ολότητες, "γεωμετρικές" ή "γεωγραφικές" θεωρητικές κατασκευές, και εστιάζει στο μικρόκοσμο της, μέσα από τον οποίο αποκτά τη μυθική και ποιητική διάστασή της. Το μυθικό συναλλάσσεται με το χρόνο και τη μνήμη, ενώ η ποίηση απαντά την κυριολεκτική σημασία της και αναδύεται ως τέλεση, ως κίνηση [κίνηση προς (κάτι ή κάποιον)].

¹ Michel de Certeau (1984) *The Practice of Everyday Life*, Berkeley, Los Angeles, California: University of California Press.

Μέσα από αυτή τη διαδρομή δεν είναι δύσκολο να οδηγηθεί κανείς στην εμπειρία των πρώτων χρόνων της ανθρώπινης ύπαρξης. Η ανθρώπινη εξέλιξη είναι αναπόδραστα κίνηση προς, η οποία στη φάση της παιδικής ηλικίας περιβάλλεται από το μύθο και την ποίηση με δημιουργό, και συγχρόνως χρήστη, το ίδιο το παιδί. Τελεί όχι μόνο το χώρο του, αλλά έναν ολόκληρο κόσμο, ο οποίος σύντομα θα συμπεριλάβει τον άλλο. Το όχημα με το οποίο η παιδικότητα καθοδηγεί το άτομο προς το έτερο αλλά και προς το εγώ, δεν είναι άλλο από το παιχνίδι.

Η διάβαση προς κάτι, προς κάποιον, παραπέμπει συγχρόνως σε όρια και στο πέρασμά τους, μια πράξη δράσης και όχι ακινησίας, μια πράξη που καταργεί παγωμένες, παγωμένες εικόνες, προβάλλοντας αντίθετα *"εικόνες της θεατρικότητας [...]"* (που είναι) *κινούμενες εντυπώσεις συμβάντων"* (Σταυρίδης, 2006: 217). Η θεατρικότητα τελεί το χώρο μέσα στο χρόνο και με το χρόνο, είναι επομένως μια χωροχρονική παραγωγή που διαβαίνει όρια, σε αντιπαράθεση με την αφομοιωτική και αλλοτριωτική μίμηση εικόνων, που επιβάλλει όρια.

Η αναζήτηση της ταυτότητας και της ετερότητας μέσα από το παιχνίδι είναι κι αυτή μια συνεχής πορεία από και προς, μια δοκιμασία του εγώ το οποίο μορφοποιείται σταδιακά με συνεχείς διαβάσεις συνόρων. Σε αυτό το άρθρο διερευνάται κατά πόσο είναι έγκυρος ο παραλληλισμός ανάμεσα στο παιχνίδι και τη θεατρικότητα, με όρους τέλεσης του χώρου μέσα από την αναζήτηση του άλλου αλλά και του εαυτού. Επίσης ελέγχονται οι πραγματικές κοινωνικές και χωρικές συνθήκες στα μεγάλα αστικά κέντρα, για το αν προωθούν την τελεστική παρουσία του ατόμου εντός τους ή την υπονομεύουν.

2. ΘΕΑΤΡΙΚΗ ΤΕΧΝΗ, ΘΕΑΤΡΙΚΗ ΤΕΛΕΣΗ ΕΙΚΟΝΩΝ, ΠΑΙΧΝΙΔΙ: ΔΡΑΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΒΑΣΗ ΟΡΙΩΝ

Εντάσσοντας τον προβληματισμό της κοινωνικής συμπεριφοράς στη σύγχρονη κοινωνία και δη στην κοινωνία των μεγαλουπόλεων, οι έννοιες που αντλούνται στην προσέγγισή του, ίσως αναπόφευκτα, προέρχονται από τον πολιτισμό των εικόνων. Στον αντίποδα της στατικότητας που χαρακτηρίζει την εικόνα και τις σχέσεις και συμπεριφορές που τη μιμούνται, προβάλλει η δράση της θεατρικότητας. Αν στην πρώτη περίπτωση ο εαυτός ταυτίζεται με ένα κοινωνικό στιγμιότυπο, το οποίο αποκομμένο από το χώρο και το χρόνο αφομοιώνει τον εαυτό και εν τέλει τον εξουδετερώνει, στην περίπτωση της θεατρικότητας το άτομο διαχειρίζεται έγχρονα και χωροποιητικά την εικόνα του.

Η συσχετιστική σύνδεση της σχέσης ανθρώπου και χώρου με τη δραματική τέχνη δεν είναι αυθαίρετη. Ο Artaud, το 1964, προσέφερε ένα λεξιλόγιο-οπλοστάσιο στους μελετητές του θεάτρου και σε όσους ασχολούνται με αυτό, το οποίο τους έδινε τη δυνατότητα να καταρρίψουν τους περιορισμούς και τις αγκυλώσεις δομών που επιβάλλονταν μέχρι

τότε, και να ανανεώσουν τη δική τους στάση=δράση, πιο ανεξάρτητοι και αυτόνομοι και σε διάλογο με την τρέχουσα πραγματικότητα. Στην αναπαράσταση (=επιανεμφάνιση) του αναγνωρισμένου και αναγνωρίσιμου, ο Artaud αντιπροτείνει την παραγωγή ενός χώρου που δεν χρειάζεται καμία αυθεντία ή κανένα σύστημα συμβάσεων για να γίνει κατανοητός. *"Κάνω θέατρο σημαίνει σπάω τη γλώσσα, χωρίς να θεωρώ ότι αυτό είναι κάτι ιερό που πρέπει να διατηρηθεί. Η πράξη αυτή οδηγεί στην απόρριψη των συνήθων περιορισμών [...] και καθιστά απεριόριστα τα όρια (σύνορα) αυτού που αποκαλούμε πραγματικότητα"* (Artaud, 1964: 18).

Η έμφαση στη δράση, στην απόρριψη περιορισμών και στη διαχείριση της πραγματικότητας επί σκηνής με βάση την προσωπική οπτική, εντοπίζεται ανάλογα και στη σχέση που αναπτύσσει το άτομο με τις εικόνες για να αρθρώσει την κοινωνική συμπεριφορά του, όπου η ταυτότητα δεν είναι αποτέλεσμα μίμησης αλλά προσωπικής ερμηνείας, η οποία απευθύνεται προς κάποιους και από αυτούς αναμένεται να ανατροφοδοτηθεί.

Οι όροι με τους οποίους συνδιαλέγονται η θεατρική πράξη και η θεατρικότητα απηχούν σε μεγάλο βαθμό τη δραστηριότητα του παιχνιδιού, τόσο στο σκοπό και τα μέσα όσο και στο αποτέλεσμά της. Η άντληση ευχαρίστησης αλλά και η ανάγκη επικοινωνίας, η αναζήτηση ενός ρόλου και η ερμηνεία του, η δοκιμασία των δυνατοτήτων και η έκφρασή τους λεκτικά και σωματικά, η αναγνωριστική διερεύνηση της πραγματικότητας και η υπέρβασή της, η χρήση του χώρου και του χρόνου και η βίωσή τους πέραν των "αντικειμενικών" ορίων, όλα ανιχνεύονται στο παιχνίδι. Και το παιχνίδι αβίαστα καθοδηγεί τη διαμόρφωση της προσωπικής εικόνας του εαυτού, η οποία βοηθά το παιδί να ξεχωρίσει από το περιβάλλον του και όχι να αφομοιωθεί από αυτό.

3. Η ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΩΣ ΕΠΙΣΚΕΨΗ ΣΤΟ ΕΤΕΡΟ

Αν η *"διαμόρφωση του ατόμου είναι διαδικασία διάβασης ορίων"* (Kobialka, 1999: 14), η διαδικασία αυτή δεν γίνεται συνειδητή πριν τα τέσσερα-πέντε χρόνια περίπου. Είναι η εξελικτική περίοδος όπου η εγωκεντρική σκέψη του παιδιού αρχίζει να υποχωρεί και αντικαθίσταται από τη διαφορετική οπτική στη θέαση των πραγμάτων. Είναι η περίοδος όπου η ανάγκη για επικοινωνία διεκδικεί την ικανοποίησή της, καθώς γίνεται αντιληπτός ο νέος κόσμος που υπάρχει πέρα από το σύνορο του εαυτού. Ένας κόσμος που προσφέρει τον πειρασμό της χειραφέτησης από τους ενήλικες όλο και πιο δελεαστικά και επιτακτικά. Το παιδί, στο πρόσωπο του συντρόφου της ηλικίας του, αναγνωρίζει ένα άλλο πρόσωπο, αντανάκλαση της δικής του εικόνας. Οι "άλλοι" ("other individuals") του George Mead δεν είναι παρά ο καθρέφτης μέσα στον οποίο το παιδί βλέπει τον εαυτό του με τα δικά τους μάτια, και οδηγείται προς τη συνείδηση και κυρίως την αυτο-συνείδηση (Mead, 1934). Η ομάδα των συνομηλίκων, η πρώτη απόπειρα του παιδιού να συμμετάσχει σε ένα σύνολο όπου κατευ-

θύνει το ίδιο τις επαφές του με άτομα ίσων προνομίων και δυνατοτήτων χωρίς την κυριαρχική παρουσία των ενηλίκων, αποτελεί άσκηση ελευθερίας και ανεξαρτητοποίησης.

Η ταυτότητα ακολουθεί την πορεία της ολοκλήρωσής της με αμφίδρομη κατεύθυνση, και ταυτόχρονα οικοδομεί την εικόνα της ύπαρξης του άλλου. Η σύλληψη του εαυτού μέσα από μια άλλη οπτική, προϋποθέτει την αναγνώριση του ατόμου που τη φέρει. Ο Henry Giroux, αναφερόμενος κυρίως σε φυλετικές διακρίσεις ή διακρίσεις εξουσίας που εμφανίζονται στις σχέσεις ατόμων μεγαλύτερης ηλικίας, πρότεινε μία παιδαγωγική που θα προωθεί τη διάβαση των ορίων ώστε να γίνει κατανοητή η ετερότητα, αλλά και να διαμορφωθούν νέες ταυτότητες (Giroux, 1994: 28). Σε έναν κόσμο που ολοένα και περισσότερο διαμορφώνεται από τη συνύπαρξη ετεροτήτων ακόμη και σε στενά τοπικά πλαίσια, η εξάσκηση του ατόμου από νεαρή ηλικία στην αναγνώριση και το πέρασμα συνόρων θα διευκόλυνε σημαντικά την εξέλιξη των κοινωνιών και θα βελτιώνε την ποιότητα ζωής. Το παιχνίδι είναι ο πιο ανώδυνος τρόπος προς την επίτευξη αυτού του στόχου, αλλά και ο πιο σίγουρος και αποτελεσματικός.

4. ΤΟ ΠΑΙΧΝΙΔΙ ΩΣ ΜΕΘΩΡΙΟΣ, ΩΣ ΠΕΡΙΟΧΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΗΣ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ – Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΠΑΙΧΝΙΔΙΟΥ

Στη συζήτηση για όρια και κατώφλια, η μεθώριος (borderland) παρουσιάζεται ως ένας τόπος ελπίδας ή διαμόρφωσης της ταυτότητας (Kobialka, 1999: 1-27). Για το παιδί που παίζει, το εγώ και η πραγματικότητα είναι τα όρια, ενώ το παιχνίδι γίνεται η ονειρική περιοχή όπου το μυθικό βιώνεται πέραν των χωρικών ή χρονικών διαστάσεων και η επίσκεψη στο άλλο, το ξένο, απευθύνεται συγχρόνως και στον εαυτό.

Η σπουδαιότητα του παιχνιδιού, το ακατάλυτο και η ανθεκτικότητά του, εδράζονται στην ασφαλή διττή πορεία του στο εγώ και στο μη εγώ. Αν και ο σκοπός (αναζήτηση ταυτότητας και άλλου) δεν είναι συνειδητός ή εκ των προτέρων οργανωμένος, όπως συμβαίνει στο θεατρικό δρώμενο ή στην καθημερινότητα του ατόμου που αντιμετωπίζει διαρκώς όρια (οικογένεια, συμβίωση, εργασία, φύλο) και αποφασίζει ή όχι να τα διασχίσει, η μη συνειδητότητα στην περίπτωση του παιχνιδιού δεν εμπεριέχει κανέναν μειωτικό υπαινιγμό, καθώς εξυπηρετείται ένα πολύ βαθύτερο αίτημα. Η θέση του Piaget ότι *"το παιδί που παίζει αναπτύσσει τις αντιλήψεις του, τη νοημοσύνη του, τις τάσεις του για πειραματισμό, τα κοινωνικά του ένστικτα"* (Piaget, 1999) προσανατόλισε πολλούς από τους μελετητές του παιδιού και του παιχνιδιού, ενώ για κάποιους από αυτούς αποτέλεσε την αφετηρία, για να στεριώσει ακόμη περισσότερο αυτή η σχέση ατομικού και συλλογικού.²

² Ο William Corsaro αναφέρει ότι τα παιδιά είναι δημιουργοί της δικής τους κοινωνίας και συγχρόνως συμμετέχουν με ενεργό τρόπο στη διατήρηση ή αλλαγή της κοινωνίας των ενηλίκων (1997).

Οι Furth και Kane, επεκτείνοντας το συλλογισμό του Piaget σε σχέση με το παιχνίδι ρόλων και την κοινωνική του διάσταση, έκαναν λόγο για δόμηση της κοινωνίας εκ μέρους των παιδιών και εισηγήθηκαν ότι το περιεχόμενο του παιχνιδιού είναι η ίδια η κοινωνία (McGurk, 1992: 149-74). Συνέδεσαν τη διαμόρφωση των νοητικών αντικειμένων με την ευχαρίστηση, και ενέταξαν τις διαπροσωπικές σχέσεις των παιδιών και την ικανοποίηση που αυτές συνεπάγονται σε μια ευρύτερη σύλληψη, σύμφωνα με την οποία η εξέλιξη του ανθρώπου βασίζεται στην κατασκευή κοινωνιών, στη συνύπαρξη με τους άλλους, οπότε και οι νοητικές και ψυχολογικές δεξιότητες είναι προσαρμοσμένες βιολογικά ώστε να υπηρετούν τον κοινωνικό τρόπο ζωής. Ίσως τελικά να μην υπάρχει άλλος "χώρος" από το παιχνίδι όπου τόσο αβίαστα αλλά και αναπόφευκτα και επιτακτικά να συναντώνται και να διαμορφώνονται οι εικόνες συνόλου και ατόμου.

Το παιδί, στο ομαδικό παιχνίδι κυρίως, αντλεί από τους άλλους τα στοιχεία του ρόλου που ταιριάζουν καλύτερα σε αυτό, το ανολοκλήρωτο έστω, που ήδη είναι. Το πριν συνυπάρχει με το τώρα ως μια ασφαλιστική δικλείδα, πατάει σε αυτό που ξέρει και έχει υπάρξει για να πειραματιστεί σε νέους τόπους. Δεν πρόκειται για οπισθοδρόμηση, είναι μια βεβαιότητα που εκκινεί προς το μετά ή το έτερο. Δεν χάνει τον εαυτό του με το να δοκιμάσει συμπεριφορές "ξένες", αλλότροπες, που δεν τις κατέχει. Μπορεί σε αυτή τη φάση ακόμη και να τις μιμηθεί, γιατί επιλέγει εκείνες που το φέρνουν πιο κοντά σε αυτό που πρόκειται να γίνει, και το κάνει με τρόπο απόλυτα δημιουργικό. Δεν επιλέγει να μιμηθεί ένα ρόλο, μια εικόνα-πρότυπο, που θα το εγκλωβίσει, που θα καταστήσει ανοίκεια τη διαδρομή της προσωπικής του ιστορίας, ή θα του στερήσει ακόμη κι αυτή την ίδια τη διαδρομή, όπως συμβαίνει στους ενήλικες στην κοινωνία της τυποποίησης και της αχρονικότητας. Αντιθέτως, το παιδί, εναλλάσσοντας τους ρόλους στο παιχνίδι, αποταμιεύει συναισθήματα και συμπεριφορές που θα πλουτίσουν την περιγραφή της δράσης του, δηλαδή την αφήγηση της ίδιας του της ύπαρξης.

Η βίωση των συναισθημάτων συνδέεται άρρηκτα με την εκτόνωσή τους, με την απελευθέρωση ενέργειας, που κατ' εξοχήν συμβαίνει στην παιγνιώδη δραστηριότητα – και στη θεατρική, ένα ακόμη σημείο συνάντησης των δύο.³ Το "άσκοπο" πλαίσιο του παιχνιδιού επιτρέπει στο παιδί να εκφράσει συναισθήματα στην ένταση που επιθυμεί, χωρίς το φόβο των συνεπειών τους, γεγονός που βοηθάει στην εκτόνωση ακατανόητων ίσως, ή μη αποδεκτών ενστικτωδών αντιδράσεων, και γι' αυτό καταπιεσμένων.

Η έκφραση αυτή είναι συχνά λεκτική, αλλά γίνεται ακόμη πιο πολύτιμη όταν είναι σωματική. Το συναίσθημα που σωματοποιείται βιώνεται πιο έντονα, κι αυτή η βίωση με την απτή, υλική υπόσταση, εγχαράσσεται στη μνήμη αφήνοντας ένα ισχυρό αποτύπωμα

³ Ο Artaud θεωρούσε ότι "ένα αληθινό θεατρικό έργο συνταράσσει την ακινησία των αισθήσεων, απελευθερώνει το καταπιεσμένο ασυνείδητο" (1964: 34).

στην προσωπικότητα του ατόμου. Πρόκειται για την ίδια διαδικασία που ακολουθείται σε κάποιες τεχνικές θεάτρου, ενώ δεν απέχει από αυτή που αναζητάται στη δράση της θεατρικότητας.

Η συλλογικότητα λειτουργεί ως δεξαμενή τροφοδότησης της ατομικής αυτοτέλειας, αλλά και του κοινωνικού εγώ. Η συνύπαρξη οδηγεί στην αμοιβαιότητα και αυτή με τη σειρά της στην αλληλεγγύη. Το μοίρασμα στο παιχνίδι –μοίρασμα του χώρου, του χρόνου, των αντικειμένων, των ρόλων– δυναμώνει τους δεσμούς, που διευκολύνουν και ομορφαίνουν τη δραστηριότητα. Το σπουδαιότερο, το μοίρασμα των εμπειριών και των συναισθημάτων –η κοινή προσπάθεια, η κοινή επιτυχία, η κοινή χαρά αλλά και η κοινή απογοήτευση ή ο κοινός φόβος– ενισχύουν τα θεμέλια του κοινωνικού ατόμου.⁴

Ακόμη και η διαμόρφωση της ηθικής έχει την αρχή της στο παιχνίδι, ειδικά σε αυτό που απαιτεί οργάνωση. Οι θεσμοί και οι κανόνες που το οργανώνουν δημιουργούν μια ηθική που τελικά εξαπλώνεται και εδραιώνεται στη συμπεριφορά του παιδιού (Piaget, 1985). Η προσωπική εμπλοκή του στη θέσπιση αυτών των κανόνων, η αποτελεσματικότητά τους στη διεξαγωγή του παιχνιδιού και η δράση επί της αρχής "μην κάνεις αυτό που δεν θα ήθελες να σου κάνουν", υποβοηθούν την ομαλή ενσωμάτωσή τους στο σύστημα αξιών του παιδιού.

Στο παιχνίδι, ατομικό και συλλογικό συνδιαμορφώνονται παράλληλα. Το ίδιο συμβαίνει και στη θεατρικότητα, αν και το πρόταγμα της είναι να διασωθεί το πρώτο μέσω του δεύτερου, ή καλύτερα εντός του. Ο χώρος, όπως και ο χρόνος, είναι όχι το δοχείο ή του καλούπι που υποδέχεται τις δύο συμπεριφορές, αλλά η σκηνή που μετουσιώνεται με βάση τα δρώμενα. Ειδικά για το χώρο παιχνιδιού, πράξεις και ύλη ενδύονται το αόρατο κι όμως εντυπωσιακό πέπλο της μυθολασίας, οπότε το εδώ και το τώρα μεταλλάσσονται διαρκώς σε αλλού, σε άλλοτε, σε άλλο. Τα όρια, αυτή τη φορά της πραγματικότητας και όχι μόνο του εγώ, γίνονται εύπλαστα, άρα ευκολοπέραστα.

5. Η ΤΕΛΕΣΗ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΠΑΙΧΝΙΔΙ

Δίπλα στον *flâneur* του Benjamin, στα βήματα του de Certeau, που δεν αφήνουν μόνο τα χνάρια τους αλλά πραγματώνουν τις πιθανότητες μέσα στην πόλη και διαμορφώνουν τη χωρική –εν προκειμένω την αστική– εμπειρία, τα παιδιά που παίζουν επιβεβαιώνουν αυτή την τέλεση με τρόπο ακόμη πιο συγκροτημένο, έστω και ενίοτε αλληγορικό.

Η προσωποποίηση του χώρου στο παιχνίδι ξεπερνά τα όρια της οικειοποίησης, μιας έννοιας συχνά αναφερόμενης όσον αφορά τη σχέση του παιδιού με το χώρο, αλλά

⁴ Ο Μ. Khan, στην εισαγωγή του βιβλίου του Winnicott (1979/2004) *Το Παιδί, το Παιχνίδι και η Πραγματικότητα*, αναφέρει ότι η κλινική πείρα διδάσκει ότι όσοι δεν μπορούν να παίξουν, δεν μπορούν να χειριστούν την πραγματικότητα, με αποτέλεσμα να παραμένουν έρμια ψυχοπαθολογικών συμπτωμάτων.

ανεπαρκούς να περιγράψει αυτό που συμβαίνει. Όσο διαρκεί το παιχνίδι, το δρων σώμα δεν "γεμίζει" απλώς το χώρο, τον καθορίζει, ενώ το ομιλών πρόσωπο ολοκληρώνει τη διαδικασία. Η μεταμόρφωση που τελείται με την υιοθέτηση ενός προσώπου –το οποίο όμως, για όσο χρόνο διαρκεί, ενσωματώνεται και γίνεται πρόσωπο–, επεκτείνεται και στο χώρο και το χρόνο, που αποκτούν τα χαρακτηριστικά που τους προσδίδει η συμπεριφορά των χρηστών, ενίοτε δε καταργεί τα όρια μεταξύ χώρου και χρόνου.⁵ Η μεταμόρφωση αυτή, αν και δεν είναι εμφανής στους μη συμμετέχοντες –και μάλιστα όσο λιγότερο προσεκτικοί και "ανοιχτοί", δεκτικοί είναι αυτοί, τόσο λιγότερο την αντιλαμβάνονται– εντούτοις συμβαίνει για τα παιδιά που παίζουν, γεγονός που τα αναδεικνύει σε τελεστές του χώρου. Ο Wiinicot αναγνώριζε ότι η λέξη "μέσα" (inside) είναι μια μάλλον ατυχής έννοια για να περιγράψει τη διαδικασία του παιχνιδιού (το παιχνίδι *μέσα* στο χώρο), καθώς είναι σαν να θέτει το όλο γεγονός εκτός του ατόμου που δρα (Winnicot, 1979/2004).

Αρωγός σε αυτή τη δοκιμασία είναι η φαντασία, ως συνδημιουργός του χώρου και του χρόνου. Ίσως μάλιστα θα έπρεπε να πούμε ως συνδημιουργός του *άλλου* χώρου και χρόνου, αυτής της μυθοποιημένης μεθορίου. Ο Vygotsky υποστήριξε ότι η φαντασία δεν έρχεται τυχαία στη ζωή του παιδιού, αλλά είναι μια πρώτη ένδειξη απαλλαγής του από τις καταστάσεις που το περιορίζουν (Vygotsky, 1997). Στην περίπτωση του παιχνιδιού (ή του παιδικού σχεδίου, ή της παιδικής αφήγησης), η απόκλιση από τους κανόνες που θα ακολουθούσε ένας ενήλικας, και η οποία αποκαλείται φαντασία, δεν είναι τίποτε άλλο παρά η διαφορετική αντίληψη των παιδιών για τον κόσμο γύρω τους και η προσαρμογή αυτής της αντίληψης στις δεδομένες ικανότητές τους. Για το παιδί που παίζει ή αφηγείται ή σχεδιάζει, η χρήση της φαντασίας δεν γίνεται συνειδητά ως μια διαφορετική συνθήκη κατανόησης και απόδοσης της πραγματικότητας, δεν είναι μια πράξη *μέσα* στο χώρο και το χρόνο, *είναι* η ίδια η πραγματικότητα, *είναι* το εδώ και το τώρα. Πρόκειται για μια νοητική λειτουργία, μάλλον για τη νοητική λειτουργία, που συνοδεύει και υποστηρίζει τη συγκεκριμένη πράξη. Η φαντασία δεν είναι απλώς αρωγός, είναι προϋπόθεση για να υπάρξει οποιοδήποτε παιχνίδι, για κάθε παιδί, αγόρι ή κορίτσι. Μάλιστα στο συμβολικό παιχνίδι η αξία της είναι προφανής ακόμη και στους μη μετέχοντες.

Η εμφάνιση του αποκαλούμενου συμβολικού παιχνιδιού γίνεται γύρω στην ηλικία των δύο-δυόμισι χρόνων μέχρι και έξι-εφτά, και εντοπίζεται στη μίμηση, ή καλύτερα στην αναπαράσταση καταστάσεων και συμπεριφορών, προσαρμοσμένων όμως στα μέτρα και τις επιθυμίες τους. Αν και αυτό το παιχνίδι έχει αναγνωριστεί και ερευνηθεί ως διακριτό είδος, είναι αδύνατο κάποιος που μελετά το παιχνίδι των παιδιών να μην επισημάνει στοι-

⁵ Είναι χαρακτηριστικό το σχέδιο παιδιού που του ζητήθηκε να ζωγραφίσει τον ιδανικό χώρο για παιχνίδι, το οποίο αναπαρίστανε δεινόσαυρους που καταλάμβαναν το μεγαλύτερο μέρος του γραφικού χώρου, της κόλλας χαρτιού, και συμπληρωνόταν από τη λεζάντα "Η καλύτερή μου ώρα είναι να παίζω με τους δεινόσαυρους" (Καίσαρη, 2005).

χεία και όψεις του σε κάθε είδος παιχνιδιού, από παιδιά κάθε ηλικίας και των δύο φύλων. Η ανα-παράσταση στιγμιοτύπων έστω από συμπεριφορές και κοινωνικά πεπραγμένα είναι αναπόσπαστο κομμάτι στη διαδικασία του παιχνιδιού, όπου η μνήμη και η σύγκριση, το πριν και το μετά γίνονται αντικείμενο διαπραγμάτευσης στο τώρα με όρους και όρια συμβατά με τις ανάγκες και τις νοητικές, ψυχολογικές και κοινωνικές κατακτήσεις των παιδιών. Το παιχνίδι γίνεται πεδίο αναμέτρησης, της οποίας η λύση συχνά είναι ανακουφιστικά προκαθορισμένη από το ίδιο το παιδί που μαθαίνει να αντι-λαμβάνεται, να δίνει δηλαδή και να παίρνει ό,τι και όσο μπορεί. Το παιχνίδι θέτει τα όρια όχι για να περιορίσουν, αλλά για να ξεπεραστούν.

Ακόμη και σε πιο μεγάλη ηλικία, καθώς η "αντικειμενική" πραγματικότητα γίνεται περισσότερο σεβαστή και πλέον αναδύονται ζητήματα επιβολής, θέσης, κυριαρχίας και ανταγωνισμού, η φαντασία πάντα επιστρατεύεται, είτε το παιχνίδι απαιτεί χώρο με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, είτε όχι, όπως συχνά συμβαίνει με το παιχνίδι των κοριτσιών. Οι αγώνες ποδοσφαίρου μεταξύ των αγοριών, που εκτυλίσσονται στις πλατείες, στους δρόμους ή στα προαύλια, με παίκτες επώνυμους, ομάδες υπαρκτές και κοινό "φανταστικό" –με κάθε σημασία του όρου–, είναι μια απόλυτα βιωμένη πραγματικότητα, που διαρκεί όσο να μαζευτούν και να χωρίσουν οι φίλοι που τη διαμορφώνουν (Καίσαρη, 2005). Οι πριγκίπισσες, οι νεράιδες, οι "μαμάδες" και οι "κουμπάρες" των κοριτσιών, μικρών αλλά και μεγαλύτερων, είναι και αυτές μια σφήνα πραγματικότητας μέσα στην πραγματικότητα.

Προσωποποιημένος χώρος γίνεται ο χρόνος που αποκτά υπόσταση μέσα από την αφήγηση και τη δράση, και ο χώρος αυτός παρακινεί για τη συνέχιση της ζωής (Sennett, 1992). Η ανθρώπινη αγωνία της ύπαρξης αναπόφευκτα χαρακτηρίζεται και από τοπολογικές έννοιες, της ύπαρξης στο χώρο, τον φυσικό και τον κοινωνικό. Η απώλεια του "τόπου μας" εμπεριέχει και τη βαθύτερη απώλεια του εγώ, που ορίζεται, μεταξύ άλλων, από το αίσθημα του ανήκειν. Τα παιδιά που δραστηριοποιούνται στο χώρο διεκδικούν το κομμάτι της ταυτότητάς τους που αυτός τους προσφέρει μέσω των σχέσεων που παράγει με πρόσωπα ή αντικείμενα. Το παιχνίδι είναι η ελπίδα τους για την ανακάλυψη και την εδραίωση της θέσης τους στο χώρο.

6. ΟΙ ΧΩΡΟΙ ΠΑΙΧΝΙΔΙΟΥ: ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ Ή ΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΕΣ ΕΠΙΒΟΛΕΣ ΕΝΗΛΙΚΩΝ; ΤΙ ΙΣΧΥΕΙ ΣΤΟΝ ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΑΣΤΙΚΟ ΧΩΡΟ

Η δυνατότητα διαχείρισης και τέλεσης εκ μέρους των ίδιων των παιδιών του χώρου και του χρόνου αναδεικνύεται μέχρι τώρα σχεδόν μονόδρομος, προκειμένου να πληρωθούν όλες οι προϋποθέσεις που καθιστούν το παιχνίδι τόσο σημαντικό για την εξέλιξη του ατόμου. Η παραχώρηση ελευθερίας γι' αυτή τη διαχείριση επιβάλλεται και από μία επιπλέον παρά-

μετρο, που συνδέεται άμεσα με τη φαντασία όπως αυτή αναλύθηκε παραπάνω, και η οποία αφορά τις περιπτώσεις όπου το παιχνίδι δεν έχει αναγνώσιμη μορφή.

Το ποδόσφαιρο, οι "κούκλες" είναι αναγνωρίσιμα ως παιχνίδι εξίσου από τα παιδιά και από τους ενήλικες, απ' όσους, εν πάση περιπτώσει, συμμετέχουν ή δεν συμμετέχουν σε αυτό. Τι γίνεται όμως με συμπεριφορές, αντικείμενα, αφηγήσεις, επινοήσεις που για τον μη συμμετέχοντα δεν "ανήκουν" σε καμία κατηγορία, μορφή παιχνιδιού, δεν αφυπνίζουν καμιά νοητική ή άλλη εικόνα που να τα χαρακτηρίσει ως παιχνίδι; Πρόκειται απλώς για κάποιες μεμονωμένες, "ξεκάρφωτες" ενέργειες που δεν εντάσσονται σε κανένα οργανωμένο, επινοημένο σχέδιο ενασχόλησης του ατόμου ή των ατόμων που τις εκτελούν; Μελέτες που επικεντρώθηκαν στις περιγραφές των ίδιων των παιδιών ως προς την έννοια παιχνίδι (Καίσαρη, 2005· Burke, 2005· Gallagher, 2004), αναδεικνύουν ένα πλήθος στοιχείων που κάποιος, ακόμη και πολύ προσεκτικός, παρατηρητής σίγουρα δεν θα συνέδεε με το παιγνιώδες ρεπερτόριο. Το ενδιαφέρον στα αποτελέσματα αυτών των ερευνών, ανάλογα και με τα μεθοδολογικά εργαλεία που χρησιμοποιούνται, είναι ότι ανασύρουν από την αφάνεια έναν ολόκληρο κόσμο, ο οποίος σίγουρα δεν έχει διαμορφωθεί για παιχνίδι και πάντως δεν θα συνδεόταν με αυτό πριν την τέλεσή του εκ μέρους των παιδιών που παίζουν. Το γρασίδι με την ποικιλία του ως προς την υφή και τη μυρωδιά του, οι θάμνοι, τα διαφορετικής μορφής δέντρα, το νερό, ακόμη και οι στύλοι της ΔΕΗ έχουν τη σημασία τους στο είδος της επαφής των παιδιών, στην απόφασή τους για το πού και τι θα παίξουν ή πώς θα επικοινωνήσουν με τους φίλους τους. Εξ ου και η απαρέσκειά τους για προμελετημένους χώρους παιχνιδιού, τους οποίους χαρακτηρίζουν ως ακατάλληλους για προσωπική εξερεύνηση και δημιουργία.

Το ερώτημα που τίθεται είναι αν λαμβάνονται υπόψη αυτές οι προτιμήσεις και τάσεις. Η μάλλον απογοητευτική απάντηση δίνεται από τις ίδιες τις έρευνες, οι οποίες κατά" αρχάς επισημαίνουν ότι παραδοσιακά παρεξηγείται ή/και απαξιώνεται ο ρόλος των παιδιών ως των καταλληλότερων κοινωνιών του δικού τους πολιτισμού (διότι, όσον αφορά το παιδικό παιχνίδι, πραγματικά μιλάμε για πολιτισμό). Κρίνοντας από μέρος της βιβλιογραφίας αλλά κυρίως την πρακτική όσων ασχολούνται με το σχεδιασμό του χώρου για παιχνίδι, όπου η προβληματοποίηση περιστρέφεται γύρω από τους όρους "ειδικός", "ειδικά σχεδιασμένος", υπάρχει μάλλον μεγάλη απόσταση μεταξύ αυτού που επιζητούν τα παιδιά και της πραγματικότητας.

Η ύπαρξη ειδικών χώρων για παιχνίδι –είτε πρόκειται για παιδικές χαρές, είτε για "παιδότοπους" άλλου τύπου, η γκάμα των οποίων εκτείνεται ανάλογα με το είδος και ενίοτε την ποιότητα παιχνιδιού που, ιδεατά, προσφέρουν (Αυγητίδου, 2001: 365-90)– παραπέμπει στη διάκριση, στον καταμερισμό όχι μόνο του χώρου αλλά και του χρόνου. Ο Sennett ανήγε στην έλευση των ρολογιών χεριού την επιβολή του διακριτού χρόνου στο

χώρο: χρόνος και χώρος για δουλειά ή για πόλεμο, χρόνος και χώρος ρουτίνας ή αναφυχής (Sennett, 1992). Οι ειδικοί χώροι για παιχνίδι υποδηλώνουν ότι, θεωρητικά, το παιχνίδι συμβαίνει ή, καλύτερα, πρέπει να συμβαίνει, σε ορισμένη ώρα, όπως κάθε άλλη δραστηριότητα του παιδιού, και σε ορισμένο χώρο, "ειδικά διαμορφωμένο", ώστε να παρέχει στο παιδί τη μέγιστη δυνατή ικανοποίηση και να επιτελεί με τον καλύτερο δυνατό τρόπο την παιδευτική αξία του παιχνιδιού. Είναι λάθος όμως να θεωρεί κανείς ότι μια τέτοια πρακτική εγγυάται τα αναμενόμενα αποτελέσματα.

Οι "χώροι των παιδιών" δεν συμπίπτουν αναγκαστικά με τους χώρους "κατάλληλους για παιδιά". Ο Sennett, διασταυρώνοντας τη δημιουργία της λογοτεχνικής αφήγησης με αυτή του χώρου, κατέληγε σε μία διαπίστωση ίσης σημασίας και για τις δύο: όταν φτιάχνεις κάτι σημαντικό δεν μπορείς να τα "λες" όλα εξαρχής. Το παιχνίδι δεν προκύπτει επειδή το ορίζει ο χώρος ή ο χρόνος, το παιδί δεν καταφεύγει σ' αυτή τη δραστηριότητα προγραμματισμένα. *"Η διαδικασία και η ποιότητα του παιχνιδιού δεν επιτυγχάνονται κατά παραγγελία. Προκύπτουν από τη φαντασία και την εσωτερη επιθυμία του παιδιού για το παιχνίδι"* (Ruth, 2006). Ο αυθόρμητος, διερευνητικός, επικοινωνιακός, επιβεβαιωτικός και ενίοτε παραμυθητικός χαρακτήρας του παιχνιδιού, δυνάμει, το καθιστά εσαεί παρόν, ανεξάρτητα από χώρο και χρόνο. Κανένα παιδί δεν μπορεί να αναγκαστεί να παίξει επειδή βρέθηκε σε χωροχρονικά πλαίσια που "υπαγορεύουν" το παιχνίδι, όπως και κανένα παιδί δεν μπορεί να εμποδιστεί να διαφύγει στο παιχνίδι, επειδή δεν είναι "κατάλληλος" ο τόπος ή ο χρόνος, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι όταν οι συνθήκες είναι βοηθητικές, το παιχνίδι δεν εξελίσσεται με πιο ομαλό και, πιθανώς, πιο ικανοποιητικό τρόπο. Είναι γεγονός ότι τα παιδιά που παίζουν μπάλα σε μια πλατεία που στεγάζει και χρήστες άλλων ηλικιών και αναγκών, θα προτιμούσαν να παίζουν σε ένα γήπεδο, το βίωμα όμως, έστω και υπό αυτές τις συνθήκες, δεν είναι λειψό. Οι στιγμές μεγαλείου υπάρχουν σε κάθε περίπτωση. Εκείνο που έχει σημασία είναι να υπάρχουν τα περιθώρια για να μπορέσουν τα παιδιά να αναπτύξουν πρωτοβουλία σύμφωνα με τις ανάγκες και τις επιθυμίες τους, που είναι πολλές και ενίοτε αντικρουόμενες. Το ζητούμενο δεν είναι η έλλειψη ορίων, αλλά η δυνατότητα της διάβασής τους στο βαθμό και με τον τρόπο που τα παιδιά το επιθυμούν.

Η λογική υιοθέτησης της μιας οπτικής ή της άλλης στη σχέση του παιχνιδιού με το χώρο, αν θα είναι ελεύθερος ή επί τούτου σχεδιασμένος, δεν είναι απαλλαγμένη από το νόημα και το σκοπό που αποδίδονται στο παιχνίδι. Αν δηλαδή υπάρχει η πρόθεση αναγνώρισης της ευρύτερα κοινωνικής αξίας του, ή χρησιμοποιείται ως εργαλείο υποβολής και επιβολής χαρακτηριστικών και κανόνων συμπεριφοράς. Στα τέλη του 19ου αιώνα οι αναμορφωτές της αμερικανικής κοινωνίας συνέδεαν τη συμμόρφωση των πολιτών και τη διατήρηση της τάξης στις πόλεις με το παιδί και το παιχνίδι του (Gagen, 2000). Άραγε, στη σύγχρονη κοινωνική πραγματικότητα όπου η *"όποια εμπειρία είναι φτιαγμένη πάνω σε εικόνες"* (Σταυρίδης, 2006: 211), οι προθέσεις ως προς τη σχεδίαση των χώρων για παιχνίδι

–αλλά και του ίδιου του παιχνιδιού ως αντικειμένου, έχοντας υπόψη τη βιομηχανία που έχει στηθεί πάνω σε αυτό– εναντιώνονται ή υποκύπτουν στην κατασταλτική δύναμη των εικόνων; Η άσκηση ελέγχου, η κατεξοχήν επιδίωξη σήμερα, είναι πολύ πιο εύκολη όταν εφαρμόζεται σε στατικές, άχρονες και απομονωμένες ταυτότητες, παρά σε αυτές που βρίσκονται σε διαρκή επιδίωξη της αλλαγής και του διαφορετικού. Κάλιστα στο χώρο όπου τελείται το παιχνίδι μπορεί να δοκιμάζεται η διαμόρφωση και η χρήση εικόνων από τα παιδιά, πιθανώς με στόχο την ομαλή μετάβασή τους στην κοινωνία της εικόνας.

Αν και δεν είναι εύκολη η θεμελίωση μιας τέτοιας θέσης, σίγουρα δεν κομίζει τίποτα πρωτότυπο στη συζήτηση για τους δημόσιους χώρους στη σύγχρονη πόλη, σε όποια ηλικία κι αν απευθύνονται, ειδικότερα δε στα παιδιά. Ο κανόνας γι' αυτούς φαίνεται να είναι το "προκαθορισμένο". Τα δεδομένα στην ελληνική πραγματικότητα –ειδικά δε στην πρωτεύουσα, ένα δύσκολο από κάθε άποψη και για κάθε χρήστη περιβάλλον–, όπου η οριοθετημένη, κυρίως εμπορική, δραστηριότητα καταπνίγει κάθε άλλη μη κατευθυνόμενη, έχουν πάψει από καιρό να είναι ανησυχητικά και έγιναν πλέον απελπιστικά (βλ. χρήσεις και διεκδικήσεις στο λόφο του Φιλοπάππου κ.ά., πλήρης κατάληψη πεζοδρομίων, ελεύθερων χώρων ή πλατειών από τραπεζοκαθίσματα κέντρων εστίασης σε Γκάζι, Ψυρρή, ή μετατροπή τους σε χώρους στάθμευσης, κ.ά.). Οι συνθήκες αυτές διαγράφουν το τοπίο και για το χώρο παιχνιδιού μέσα στην πόλη, ή γενικότερα για τους χώρους δραστηριότητας των παιδιών μέσα σε αυτή.

Η ύπαρξη –και αυξανόμενη εξάπλωση–, μεταξύ άλλων, "παιδότοπων", κλειστών δηλαδή χώρων με συγκεκριμένες, σχεδόν πανομοιότυπες κατασκευές –"σπιτάκια" που μοιάζουν με κάστρα, με ανοίγματα και τσουλήθρες, συχνά δε και με δεκάδες μπαλάκια που απορροφούν τη δύναμη της πτώσης των σωμάτων–, οι οποίοι κάθε άλλο παρά αποφεύγονται από τους γονείς, αντιθέτως προτιμώνται καθώς τις περισσότερες φορές προσφέρουν και επίβλεψη από άτομα που παρευρίσκονται ενόσω παίζουν τα παιδιά, πολύ απέχουν από τη δυνατότητα αυθόρμητης εμπλοκής και διαμόρφωσης του χώρου εκ μέρους του παιδιού. Δεν είναι αμελητέα η δυνατότητα που προσφέρουν στα παιδιά που τους χρησιμοποιούν –συνήθως ηλικίας μεταξύ τεσσάρων και έξι ετών– της εκτόνωσης και της χρήσης και άσκησης του σώματός τους, στόχων ή επιτευγμάτων δηλαδή κάθε μορφής παιχνιδιού. Άλλωστε δεν αποκλείεται ακόμη και σε αυτές τις πολύ συγκεκριμένες χωρικές συνθήκες, τα παιδιά να επιστρατεύουν τη φαντασία τους και να δημιουργούν και εδώ το δικό τους παιχνίδι, τον δικό τους κόσμο. Ωστόσο, γίνεται αντιληπτό ότι τα περιθώρια ελεύθερου και δημιουργικού παιχνιδιού είναι πολύ περιορισμένα, καθώς δεν ενθαρρύνεται καμία μορφή κοινωνικού παιχνιδιού που προϋποθέτει το πρόσωπο που δρα, που υποδύεται. Η παρουσία ενηλίκων που επεμβαίνουν κάθε φορά που ανησυχούν μήπως κάτι συμβεί, η συνύπαρξη, σε απόλυτα οριοθετημένο χώρο, πολλών παιδιών που συνήθως δεν γνωρίζονται μεταξύ

τους, καθώς και η χρονική οριοθέτηση, καταργούν σχεδόν κάθε διάθεση και ευκαιρία για προσωποποιημένη δράση.

Οι συγκεκριμένοι χώροι δεν είναι οι μόνοι που υπαγορεύουν και ενίοτε επιβάλλουν τη συμπεριφορά και τη δραστηριότητα των χρηστών τους. Ούτε υπάρχει η πρόθεση να δαιμονοποιηθούν. Απλώς διακρίνονται ως εύγλωττη περίπτωση τόσο των επιδιώξεων όσο και της εφαρμογής τους. Οι παιδικές χαρές με τα συγκεκριμένα, και ξεπερασμένα πλέον, όργανα, τα γήπεδα μπάσκετ (κυρίως) που καταλαμβάνουν τον όποιο ελεύθερο χώρο στις γειτονιές, τα "πάρκα αναφυχής", υπηρετούν εξίσου τα όσα περιγράφηκαν παραπάνω –τον περιορισμό δηλαδή της αυτονομίας– και αποτελούν την πλειονότητα των χώρων για παιχνίδι.

Στον προβληματισμό που προαναφέρθηκε και αφορούσε την ενδεχόμενη χρήση του παιχνιδιού με στόχο την καθοδηγούμενη δράση των παιδιών και κατ' επέκταση του κοινωνικού ατόμου, χρειάζεται μία συμπλήρωση. απ' όσα ειπώθηκαν μέχρι τώρα, δεν συνεπάγεται ότι η παροχή ελεύθερων χώρων για το παιχνίδι των παιδιών θα αξιοποιούσε αυτομάτως και στο έπακρο τα οφέλη του. Οι χωρικές επεμβάσεις αναπόφευκτα απαιτούν αλλαγές και σε κοινωνικό επίπεδο, ή προκύπτουν από ενέργειες που τελούνται σε αυτό.

Οι φιλικόι για τους πεζούς δρόμοι, π.χ. ("ήπιας κυκλοφορίας" ή "πεζόδρομοι" ή όπως αλλιώς ονομάζονται), ακόμη κι αν παρέχουν τα φυσικά στοιχεία –λίγο περισσότερο πράσινο, απαγόρευση τροχοφόρων ή μειωμένη αυτών κυκλοφορία–, δεν είναι δυνατόν να λειτουργήσουν αν δεν συνοδεύονται και από τις ανάλογες κοινωνικές απαιτήσεις ή δεν στοχεύουν σε αυτές. Οι ενήλικες, που δεν διαθέτουν ούτε το χρόνο ούτε τη διάθεση να γίνουν φύλακες του παιδιού τους εκτός σπιτιού, δεν θα αλλάξουν στάση επειδή και μόνο τους προσφέρθηκε το χωρικό πλαίσιο για να το κάνουν. Ο αστικός σχεδιασμός πρέπει να συνοδεύεται και από τη συνειδητοποίηση και ενθάρρυνση της κοινότητας, από την επιλογή λειτουργίας του κοινωνικού δικτύου, που σε κάποιες κοινωνίες είναι ενεργοποιημένη, ή ήταν μέχρι πρόσφατα, και καθιστούσε εφικτή αλλά και επιθυμητή την παρουσία και δραστηριοποίηση των κατοίκων όλων των ηλικιών στους δημόσιους χώρους μιας γειτονιάς (σχετικά είναι τα συμπεράσματα έρευνας που διεξήχθη στο Άμστερνταμ και το Ρότερνταμ· Karsten και Vliet, 2006). Οι γείτονες, οι μαγαζάτορες, οι επαγγελματίες είχαν άτυπα αλλά ουσιαστικά την ευθύνη του χώρου και των ανθρώπων του, χωρίς να διακόπτεται η δραστηριότητά τους. Τόσο μια ιστορική αναδρομή όσο και έρευνες δείχνουν ότι η ομοιογένεια, κυρίως ταξική, του πληθυσμού μιας περιοχής, η αξιολόγηση εκ μέρους αυτού του πληθυσμού του δημόσιου χώρου και των επαφών που προάγει, καθώς και η εμπιστοσύνη μεταξύ των μελών του, είναι απαραίτητα βήματα για την επιτυχία της όποιας αλλαγής σε χωρικό επίπεδο.

Κλείνοντας, αξίζει να αναφερθεί μία περίπτωση όπου, ενώ η λειτουργία του χώρου δεν στόχευε –σίγουρα όχι αποκλειστικά– στην παιγνιώδη δραστηριότητα, ωστόσο τη φιλοξενεί με αξιώσεις –γεγονός που αναδεικνύει για μια ακόμη φορά την ανάγκη αποφυγής του ορισμένου, του οριστικού. Πρόκειται για τον πεζόδρομο της Αρεοπαγίτου στην περιοχή της Ακρόπολης. Παρακάμπτοντας –άδικα ίσως για το παρόν κείμενο, εφόσον επιχειρήθηκε να αναδείξει τη σύνδεση του παιχνιδιού με τη θεατρική πράξη– τις γραφικές περιγραφές περί "σκηνικού" οι οποίες αποδίδουν την αισθητική παράμετρο του χώρου (καθόλου αμελητέα για το χώρο όπου δραστηριοποιούνται παιδιά), αρκεί να περιοριστεί κανείς στην παρατήρηση των πεπραγμένων: ο αρκετά μεγάλος χωμάτινος ελεύθερος χώρος μπροστά από το εκκλησιαστικό οίκημα ικανοποιητικά φιλοξενεί παιχνίδια με μπάλα, κυρίως για αγόρια μεταξύ πέντε και δώδεκα χρόνων, περίπου. Συγχρόνως, το "κρυφό" μονοπάτι που εκτείνεται παράλληλα με την κύρια οδό, ανάμεσα σε αυτήν και τον ιερό βράχο, προσφέρει μια μοναδική ευκαιρία σε όσα παιδιά, αγόρια και κορίτσια, μικρά ή μεγάλα, το επιλέγουν: οι ογκώδεις θάμνοι κρύβουν και αποκαλύπτουν τις ποικίλες δραστηριότητές τους, όποτε και όπως τα ίδια το θελήσουν. Και μια τελευταία επισημάνση μέγιστης σημασίας. Σε αυτόν τον μη οργανωμένο για παιχνίδι χώρο, η ευλογημένη δυνατότητα των επιλογών συμπληρώνεται από το αναγκαίο για τα παιδιά αίσθημα της ασφάλειας. Η παρουσία των γονιών καθισμένων σε παγκάκια και πεζούλια, είναι αρκούντως καθησυχαστική, χωρίς να γίνεται καταπιεστικά παρεμβατική.

7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η υπόθεση που ερευνήθηκε στο παρόν άρθρο φαίνεται να επιβεβαιώνεται: θεατρικότητα και παιχνίδι εμπεριέχουν την αμφισβήτηση των επιβαλλόμενων, των δεδομένων, των στάσιμων εικόνων. Το δρων πρόσωπο και στις δύο περιπτώσεις προικίζει τον ενδιάμεσο χώρο μεταξύ των ορίων με την προσωπική του ερμηνεία, κι αυτή η χωροποιητική διαδικασία βοηθά στη διαμόρφωση όσο και διατήρηση της ταυτότητάς του.

Η σκηνή του θεάτρου όπου ιστορίες, ρόλοι, σκηνικά, εποχές εναλλάσσονται σε μια προσπάθεια προσέγγισης του άγνωστου ή του δύσκολα προσβάσιμου –είτε αυτό είναι πρόσωπο, συναισθημα, κατάσταση ή ό,τι άλλο– είναι το πιο κοντινό παράδειγμα στο παιχνίδι ή στη θεατρικότητα. Μια άδεια σκηνή παραμένει κενή αν δεν υπάρξουν τα πρόσωπα και οι ιστορίες που θέλουν να αφηγηθούν, και κυρίως αν δεν υπάρξει η πρόθεση για κίνηση προς. Ανάλογη είναι και η λειτουργία του παιχνιδιού. Τα παιδιά επιλέγουν τις ιστορίες που θέλουν να αφηγηθούν και υιοθετούν τους ρόλους που τις πραγματώνουν, καθοδηγούμενα από μια βαθύτερη ανάγκη. Τα υλικά δεδομένα βοηθούν, αλλά δεν καθορίζουν. Η γοητεία της προσποίησης, της μυθοπλασίας και του μυστηρίου στο παιχνίδι προκύ-

πτε από τα πρόσωπα και την ελευθερία τους να επιλέξουν την πορεία τους από και προς τον εαυτό τους και τον άλλο.

Όσο ελπιδοφόρα πάντως κι αν είναι η λειτουργία του παιχνιδιού στη διαμόρφωση ατόμων με δράση κοινωνική εντός μιας συλλογικότερης εγρήγορσης, οι συνθήκες στους χώρους παιχνιδιού των σύγχρονων πόλεων δεν φαίνεται να την υποστηρίζουν. Η τάση που επικρατεί είναι να ενισχύεται η ασφάλεια που προσφέρει το προοργανωμένο, το προβλέψιμο και, άρα, ευκολότερα ελέγξιμο. Μένει να ερευνηθεί πόσο ισχυρή και ανθεκτική είναι η παιγνιώδης δραστηριότητα, ώστε να διατηρήσει τα εφόδια που χρειάζεται ένα άτομο ελεύθερο από περιορισμούς, για να αναζητήσει την ταυτότητά του και όχι να μιμηθεί μια εικόνα.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

- Αυγητίδου Σ. (επ.) (2001) *Το Παιχνίδι. Σύγχρονες Ερευνητικές και Διδακτικές Προσεγγίσεις*, Αθήνα: Τυπωθήτω.
- Καίσαρη Β. (2005) *Το Παιδί και το Παιχνίδι στον Αστικό Χώρο*, αδημοσίευτη διδακτορική διατριβή, Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.
- Σταυρίδης Σ. (2006) "Κατοίκηση των εικόνων ή δράσεις εξεικόνισης του κοινωνικού;", στο Κουζέλης Γ., Μπασάκος Π. (επ.) *Φως - Εικόνα - Πραγματικότητα*, Αθήνα: Νήσος, 211-221.
- Piaget J. (1999) *Ψυχολογία και Παιδαγωγική*, Αθήνα: Νέα Σύνορα Α.Α. Λιβάνη.
- Σπυροπούλου Α. (επ.) (2007) *Βάλτερ Μπένγιαμιν. Εικόνες και Μύθοι της Νεωτερικότητας*, Αθήνα: Αλεξάνδρεια.
- Vygotsky L.S. (1997) *Νους στην Κοινωνία. Η Ανάπτυξη των Ανώτερων Ψυχολογικών Διαδικασιών*, Αθήνα: Gutenberg.
- Winnicott D. (1979/2004) *Το Παιδί, το Παιχνίδι και η Πραγματικότητα*, Αθήνα: εκδ. Καστανιώτη.

Ξενόγλωσση

- Artaud A. (1964), *Oeuvres Complètes, Tome 4: Le Théâtre et Son Double*, Paris: Gallimar.
- Burke C. (2005) " 'Play in Focus': Children Researching Their Own Spaces and Places for Play", *Children, Youth and Environments*, 15(1): 27-53.
- Corsaro W. (1997) *The Sociology of Childhood*, California, London, New Delhi: Pine Forge Press.

- de Certeau M. (1984) *The Practice of Everyday Life*, Berkeley, Los Angeles, London: University of California Press.
- Gagen E. (2000) "An example to us all: child development and identity construction in early 20th century playgrounds", *Environment and Planning*, 32: 599-616.
- Giroux H. (1994) *Between Borders: Pedagogy and Politics of Cultural Studies*, New York: Routledge.
- Gallagher C.B. (2004) "'Our Town'. Children as advocates for change in the city", *Childhood*, Vol. 11(2), 251-62, London, Thousand Oaks, New Delhi: Sage Publications.
- Karsten L., van Vliet W. (2006) "Children in the City: Reclaiming of the Street", *Children, Youth and Environments*, 16(1): 151-67.
- Kobialka M. (ed.) (1999) *Of Borders and Thresholds. Theatre History, Practice, and Theory*, Minneapolis, London: University of Minnesota Press.
- McGurk H. (επ.) (1992) *Childhood Social Development: Contemporary Perspectives*, UK: Lawrence Erlbaum Ass. Publishing.
- Mead G.H. (1934) *On Social Psychology*, The University of Chicago Press.
- Piaget J. (1985) *Le Jugement Moral Chez l' Enfant*, Paris : Presses Universitaires de France.
- Ruth L.C. (2006) *Playground Design and Equipment*, National Institute of Building Sciences.
- Sennett R. (1992) *The Conscience of the Eye. The Design and Social Life of Cities*, New York, London: W.W. Norton & Company.

Πρόσθετη βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

- Bachelard G. (1985) *Το Νερό και τα Όνειρα. Δοκίμιο Πάνω στη Φαντασία της Ύλης*, Αθήνα: Χατζηνικολή.
- Bachelard G. (1982) *Η Ποιητική του Χώρου*, Αθήνα: Χατζηνικολή.
- Γκουγκουλή Κ., Κούρια Α. (1999) *Παιδί και Παιχνίδι στη Νεοελληνική Κοινωνία (19ος και 20ός αιώνας)*, Αθήνα: Καστανιώτης.
- Caillouis R. (2001) *Τα Παιχνίδια και οι Άνθρωποι. Η μάσκα και ο ίλιγγος*, Αθήνα: Εκδόσεις του Εικοστού Πρώτου.
- Damon W. (1995) *Ο Κοινωνικός Κόσμος του Παιδιού*, Αθήνα: Gutenberg.
- Lefebvre H. (1977) *Δικαίωμα στην Πόλη/Χώρος και Πολιτική*, Αθήνα: Παπαζήσης. [επανέκδοση: (2007), Αθήνα: Κουκκίδα]
- Νικολαΐδου Σ. (1993) *Η Κοινωνική Οργάνωση του Αστικού Χώρου*, Αθήνα: Παπαζήσης.
- Piaget J. (1988) *Η Ψυχολογία της Νοημοσύνης*, Αθήνα: Καστανιώτης.

- Σταυρίδης Σ. (1990) *Η Συμβολική Σχέση με τον Χώρο. Πώς οι Κοινωνικές Αξίες Διαμορφώνουν και Ερμηνεύουν τον Χώρο*, Αθήνα: Κάλβος.
- Σταυρίδης Σ. (1996) *Διαφήμιση και το Νόημα του Χώρου*, Αθήνα: Στάχυ.
- Στεφάνου Ι. (1993) *Ο Ηλικιωμένος και ο Χώρος*, Αθήνα.
- Στεφάνου Ι. (1979) *Στοιχεία Ψυχολογίας του Χώρου*, Αθήνα: ΕΜΠ.
- Συλλογικό έργο (2002) *Τεχνών Κρίσεις. Κείμενα για την Κριτική: Αρχιτεκτονική, Εικαστικά, Θέατρο, Κινηματογράφος, Μουσική, Πολυμέσα, Χορός*, Αθήνα: Dian.

Ξενόγλωσση

- Berg M., Medrich E. (1980) "Children in Four Neighborhoods. The Physical Environment and Its Effect on Play and Play Patterns", *Environment and Behavior*, 12(3): 320-48.
- Fischer C. (1975) "The Study of Urban Community and Personality", *Annual Review of Sociology*, 1, 67-89.
- Freeman C. (1995) "Planning and Play: Creating Greener Environments", *Children's Environments*, 12(3): 381-88.
- Gaster S. (1991) "Urban Children's Access to their Neighborhood. Changes Over the Generations", *Environment and Behavior*, 23(1).
- Heseltine P. (1987) *Playgrounds and planning, design and construction of play environments*, London: Mitchell.
- Kyta M. (2004) "The Extent of Children's Independent Mobility and the Number of Actualized Affordances as Criteria for Child-friendly Environments", *Journal of Environmental*, 24(2): 179-98.
- Moore R. (1990) *Childhood's Domain: Play and Place in Childhood Development*, Berkeley, California: MIG Communications.
- Opie I., Opie P. (1969) *Children's Games in Street and Playground*, London: University Press.
- Piaget J. (1970) *The Child's Conception of Space*, London: Routledge-Kegan Paul.
- Piaget J. (1976) *The Grasp of Consciousness*, Cambridge: Harvard University Press.
- Rasmussen K. (2004) "Places for Children - Children's Places in Childhood", *Childhood*, 11(2): 155-73
- Sennett R. (1975) *The Uses of Disorder: Personal Identity and City Life*, Middlesex: Harmondsworth, Penguin Books. [έκδοση στα Ελληνικά (2003): *Οι Χρήσεις της Αταξίας: Προσωπική Ταυτότητα και Ζωή της Πόλης*, Αθήνα: Τροπή]
- Singer D., Singer J. (1990) *The House of Make-Believe. Children's Play and the Developing Imagination*, Cambridge: Harvard University Press.

- Susa A., Benedict J. (1994) "The Effects of Playground Design on Pretend Play and Divergent Thinking", *Environment and Behaviour*, July, 26(4): 560-79.
- Ward C. (1977) *The Child in the City*, New York: Penguin Books.

Βενετία Καίσαρη
Μπιζανίου 16, Χαλάνδρι 152 32, Αθήνα
e-mail: vkessari@otenet.gr

Περιβαλλοντικές και ενεργειακές επιπτώσεις των μεταφορών: Διεθνής και εγχώρια εμπειρία και πολιτικές διαχείρισης

Θεόδωρος Τσέκερης

Ερευνητής, ΚΕΠΕ

Αικατερίνη Τσούμα

Ερευνήτρια, ΚΕΠΕ

Περίληψη

Η εργασία αυτή παρουσιάζει ζητήματα πολιτικής μέσα από την διεθνή και την ελληνική εμπειρία για την αντιμετώπιση του προβλήματος του εξωτερικού κόστους που συνεπάγεται η χρήση των υποδομών των μεταφορών, κυρίως σε σχέση με την μόλυνση του περιβάλλοντος και την κατανάλωση ενέργειας από ορυκτούς πόρους. Οι συγκεκριμένοι συντελεστές εξωτερικού κόστους αναλύονται ως προς τις πηγές τους, δηλαδή τα αυτοκίνητα και άλλα μέσα μεταφοράς, και το είδος καυσίμου, και συγκρίνονται με το αντίστοιχο κόστος σε άλλους τομείς της οικονομίας. Τα στοιχεία αυτά, σε συνδυασμό με τις προβλεπόμενες τάσεις, υποδεικνύουν ότι το μέλλον του τομέα των μεταφορών συνδέεται πλέον και στην Ελλάδα άρρηκτα με τις περιβαλλοντικές τάσεις και επιδιώξεις που τίθενται στα πλαίσια της ΕΕ αλλά και παγκοσμίως. Για τον λόγο αυτό, προτείνονται μια σειρά από μέτρα τόσο σε μέσο-βραχυπρόθεσμο όσο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα σχεδιασμού. Έμφαση δίνεται στην τρέχουσα ενεργειακή πολιτική της Ελλάδας για τις μεταφορές, και σε μέτρα για την αντιμετώπιση της περιβαλλοντικής μόλυνσης από τα αυτοκίνητα, κυρίως μέσω της στροφής προς μεταφορικά μέσα με συγκριτικά χαμηλότερο εξωτερικό κόστος, όπως ο σιδηρόδρομος.

Λέξεις κλειδιά

Διαχείριση και προστασία περιβάλλοντος, διαχείριση ενέργειας, πολιτική μεταφορών, οδικές μεταφορές, σιδηρόδρομος.

Environmental and Energy Impacts of Transport: International and Greek Experiences and Management Policies

This article presents policy issues through current international and Greek experiences to address the external cost associated with the use of transport infrastructure, mainly with regard to the environmental pollution and fossil energy consumption. These two specific components of the external cost of transport are analyzed with respect to their sources, namely, emissions from automobile and other modes of transport, and the type of fuel, as well as the corresponding cost induced by other sectors of the economy. Based on this information and in conjunction with the EU predicted trends in energy consumption, it is suggested that the future of the transport sector in Greece is strongly connected with the ongoing environmental policy goals as formulated by the European Commission and other international agencies. For this reason, a package of both short- and long-range planning and management actions are proposed to handle the problem. Emphasis is provided to the current policy of the Greek government for the energy consumption in the transport sector, and to measures which aim at mitigating environmental pollution due to automobile emissions, principally through enhancing the use of more environmentally friendly and less energy intensive modes of transport, such as railway.

Keywords

Environmental protection and management, energy management, transport policy, road transport, railway.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι μεταφορές αποτελούν καθοριστικό παράγοντα για την ανάπτυξη της εθνικής και παγκόσμιας οικονομίας. Ωστόσο, συνεπάγονται ορισμένα εξωτερικά κόστη, τα οποία συνήθως δεν είναι εύκολο να προσδιοριστούν ποσοτικά, και μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως ακολούθως:

- ευκαιριακό κόστος απολεσθέντος χρόνου λόγω της κυκλοφοριακής συμφόρησης,
- ατυχήματα με τραυματισμούς και απώλειες ζωής και περιουσίας,
- κατανάλωση ορυκτών ενεργειακών πόρων,
- κατανάλωση γης και αστική εξάπλωση,
- κόστη κατασκευής, συντήρησης και επισκευής υποδομών,
- δημοσιονομικές εξωτερικότητες στην κατανομή των σχετικών δημοσίων δαπανών,

- φθορές στην πολιτιστική και εικαστική κληρονομιά των ιστορικών αστικών κέντρων,
- ηχορύπανση και εκπομπές ρύπων στην ατμόσφαιρα,
- θαλάσσια ρύπανση και περιβαλλοντικά ατυχήματα,
- επιπτώσεις στην τοπική και παγκόσμια κλιματική αλλαγή, και
- επιπτώσεις στην ανθρώπινη και δημόσια υγεία.

Ιδιαίτερα, η εξάρτηση των μεταφορικών δραστηριοτήτων από τα πετρελαϊκά παράγωγα καθιστά την εθνική οικονομία εξαρτημένη από την εισαγωγή (και διανομή) πετρελαιοειδών καθώς και ευάλωτη στη μεταβλητότητα και χειραγώγηση των τιμών του πετρελαίου στις διεθνείς αγορές. Το γεγονός αυτό έχει δυνητικές επιπτώσεις στην οικονομική σταθερότητα, εθνική ασφάλεια και εξωτερική πολιτική της χώρας.

Πίνακας 1. Εξωτερικό κόστος οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών για την ΕΕ-15, Ελβετία και Νορβηγία (σε δις €), 2004

Παράγοντες του εξωτερικού κόστους	Οδικά	Σιδηρόδρομος
Συμφόρηση	268	-
Ατυχήματα	156	0,3
Θόρυβος	40	1,4
Κλιματική αλλαγή	70	2,1
Ατμοσφαιρική ρύπανση	164	2,4
Σύνολο	698	6,2

Πηγή: UIC, 2008

Ως προς την ενεργειακή κατανάλωση (βλ. Κεφάλαιο 2) και την περιβαλλοντική μόλυνση και κλιματική αλλαγή λόγω της εκπομπής ρύπων στην ατμόσφαιρα (βλ. Κεφάλαιο 3), οι οδικές μεταφορές κατέχουν το κυριότερο μερίδιο. Μεταξύ των προτεινόμενων λύσεων, που παρουσιάζονται αναλυτικότερα στο Κεφάλαιο 4, εντάσσεται η σταδιακή αντικατάσταση των ορυκτών καυσίμων από εναλλακτικές πηγές ενέργειας αλλά και η στροφή προς μεταφορικά μέσα με συγκριτικά χαμηλότερα εξωτερικά κόστη, όπως ο σιδηρόδρομος. Στον Πίνακα 1 παρατίθενται ενδεικτικά συγκριτικές εκτιμήσεις του εξωτερικού κόστους των οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών που έγιναν για την Ευρωπαϊκή Ένωση των 15 (ΕΕ-15), συμπεριλαμβάνοντας την Νορβηγία και την Ελβετία.

Όπως διαφαίνεται από τα στοιχεία, το εξωτερικό κόστος των οδικών μεταφορών ξεπερνά κατά πολύ το αντίστοιχο κόστος των σιδηροδρομικών μεταφορών. Μετά το κόστος της συμφόρησης, το κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης κατέχει το μεγαλύτερο μερίδιο (23,5%) του συνολικού εξωτερικού κόστους των μεταφορών. Τα περιβαλλοντικά κόστη από

τις (οδικές) μεταφορές είναι επιπλέον αυξημένα αν υπολογισθούν οι εκπομπές ρύπων από βιομηχανίες κατασκευής οχημάτων και πετρελαιοειδών. Λαμβάνοντας υπόψη τη δυναμική του τομέα των μεταφορών, καθίσταται αναπόφευκτη η άμεση αναζήτηση διεξόδων για τον περιορισμό των αρνητικών αυτών επιδράσεων.

2. ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Ο τομέας των μεταφορών χαρακτηρίζεται παραδοσιακά ως τομέας έντασης κεφαλαίου, που συνεπάγεται την κατανάλωση σημαντικών ποσοτήτων ενέργειας για την εκτέλεση των σχετικών με αυτόν δραστηριοτήτων. Όπως φαίνεται στον Πίνακα 2, στην Ελλάδα, την ΕΕ-15 και την ΕΕ-27, η κατανάλωση ενέργειας είναι υψηλότερη στον τομέα των νοικοκυριών και εμπορίου, και ακολουθούν είτε ο τομέας της βιομηχανίας (στην Ευρώπη) ή των οδικών μέσων (στην Ελλάδα). Η κατανάλωση ενέργειας στους κλάδους των σιδηροδρόμων και της εσωτερικής ναυσιπλοΐας είναι ιδιαίτερα χαμηλή, με μεγάλη απόκλιση από τα σχετικά επίπεδα που αφορούν στα οδικά μέσα. Σε όρους ποσοστών, τα οδικά μέσα καλύπτουν το 82%, τα αεροπορικά το 14%, οι σιδηρόδρομοι το 2,5% και η εσωτερική ναυσιπλοΐα το 1,4% της ποσότητας ενέργειας που καταναλώνεται συνολικά στον τομέα των μεταφορών (ERF, 2008). Δηλαδή, οι κλάδοι των σιδηροδρομικών μεταφορών και της εσωτερικής ναυσιπλοΐας είναι μακράν οι λιγότερο ενεργοβόροι στο σύνολο του τομέα των μεταφορών.

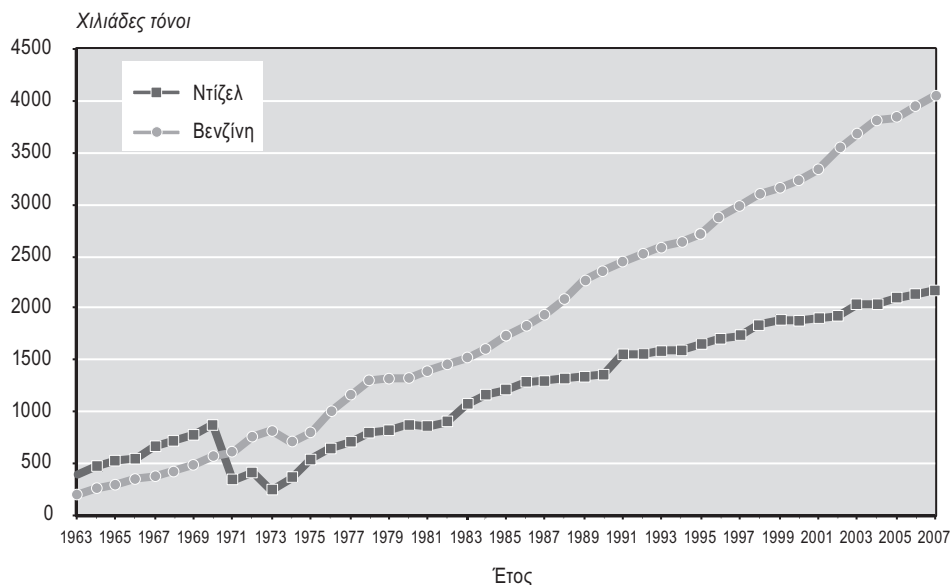
Πίνακας 2. Κατανάλωση ενέργειας (αντιστοιχούμενη σε εκατ. τόνους πετρελαίου) ανά τομέα στην Ελλάδα, την ΕΕ-15 και την ΕΕ-27, 2005

	Βιομηχανία	Νοικοκυριά, Εμπόριο	Οδικές Μεταφορές	Σιδηρόδρομοι	Εσωτερική ναυσιπλοΐα
Ελλάδα	4,1	8,5	6,1	0,1	0,6
ΕΕ 15 Σύνολο	274,8	405,3	262,9	8,1	5,2
ΕΕ 27 Σύνολο	326,3	480,4	296,9	9,5	5,3

Πηγή: ERF, 2008

Το Σχήμα 1 παρουσιάζει τη διαχρονική εξέλιξη της κατανάλωσης των (πλέον σημαντικών) υγρών καυσίμων (Ντίζελ και βενζίνης), τα οποία χρησιμοποιούνται στον τομέα των μεταφορών, στην Ελλάδα μεταξύ 1963-2007. Τα στοιχεία αποδεικνύουν τη ραγδαία αύξηση της κατανάλωσης καυσίμων με μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 3,9% στο Ντίζελ και 6,9% στη βενζίνη. Ο μεγαλύτερος ρυθμός αύξησης της κατανάλωσης βενζίνης, σε σύγκριση με την κατανάλωση Ντίζελ, οφείλεται κυρίως στην τεχνολογική πρόοδο και την ραγδαία αύξηση της χρήσης επιβατικών αυτοκινήτων οχημάτων.

Σχήμα 1. Διαχρονική εξέλιξη της κατανάλωσης υγρών καυσίμων (Ντίζελ και βενζίνη σε χιλιάδες τόνους) για μεταφορές στην Ελλάδα, 1963-2007



Σημείωση:

Τα στοιχεία για τα έτη 2005-2007 είναι προσωρινά.

Πηγή: Υπουργείο Ανάπτυξης

Ο Πίνακας 3 εμφανίζει τη μέση κατανάλωση ενέργειας ανά είδος καυσίμου και μέσο μεταφοράς στην Ελλάδα το 2005. Τα στοιχεία επιβεβαιώνουν ότι και στη χώρα μας οι οδικές μεταφορές αποτελούν μακράν τον πλέον ενεργοβόρο κλάδο στις μεταφορές, με τους κλάδους των αεροπορικών και θαλάσσιων μεταφορών να ακολουθούν στη σειρά. Το τρένο και, ιδιαίτερα, ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος αποτελούν τα λιγότερο ενεργοβόρα μεταφορικά μέσα.

Ο Πίνακας 4 παρουσιάζει προβλεπόμενες τάσεις στα μερίδια κατανάλωσης ενέργειας στις οδικές μεταφορές στις χώρες-μέλη της ΕΕ μέχρι το 2030. Οι τάσεις αυτές λαμβάνουν υπόψη και τις αναμενόμενες συνέπειες των μέτρων που προτείνονται στην Πράσινη Βίβλο της ΕΕ (CEC, 2006) για την μείωση του εξωτερικού κόστους από την κατανάλωση ορυκτών καυσίμων τα επόμενα έτη. Το μερίδιο της κατανάλωσης βενζίνης αναμένεται να ακολουθήσει μια συνεχή φθίνουσα τάση, ενώ αυτό της κατανάλωσης Ντίζελ προβλέπεται να παραμείνει σταθερό. Αύξηση προβλέπεται στα μερίδια κατανάλωσης υδροποιημένου αερίου πετρελαίου (LPG), φυσικού αερίου και, ιδιαίτερα, βιοκαυσίμων.

Πίνακας 3. Μέση κατανάλωση ενέργειας (σε χιλιάδες τόνους) ανά είδος καυσίμου και μέσο μεταφοράς στην Ελλάδα, 2005

	Σύνολο	Οδικά	Τρένο	Πλοία	Αεροπλάνα	Ηλεκτρικός
Βενζίνη	4086	4086				
Ντίζελ	2448	2076	40	331		
Υγραέριο	12	12				
Μαζούτ	311			311		
Κηροζίνη	1181				1181	
Υγρά καύσιμα	8038	6174	40	642	1181	
Φυσικό Αέριο	12	12				
Ηλεκτρισμός	17					17
Ενέργεια	8067	6186	40	642	1181	17
Κατανομή	100%	76,7%	0,5%	8,0%	14,6%	0,2%

Πηγή: Κασσάπης, 2007

Πίνακας 4. Προβλεπόμενες τάσεις στα μερίδια (%) κατανάλωσης ενέργειας στις οδικές μεταφορές στις χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης μέχρι το 2030

Καύσιμο	1990	2005	2010	2020	2030
Βενζίνη	57,7	38,4	35,2	31,4	29,3
Ντίζελ	41,1	58,8	58,9	58,9	58,9
LPG	1,2	1,5	1,8	2,0	2,1
Βιοκαύσιμα	0,0	1,1	3,9	7,4	9,4
Φυσικό αέριο	0,1	0,2	0,2	0,3	0,3

Πηγή: CEC, 2008

Το εξωτερικό κόστος των οδικών μεταφορών, σε σχέση με την ενεργειακή κατανάλωση, αλλά και την περιβαλλοντική ρύπανση, τον θόρυβο, τα ατυχήματα και τη ζημία στο οδόστρωμα, επιτείνεται από την αυξημένη ηλικία του στόλου των αυτοκινήτων οχημάτων στην Ελλάδα. Όπως φαίνεται στον Πίνακα 5, τα φορτηγά (ελαφρά, μεσαία και βαρέα) οχήματα, τα οποία συνολικά καταναλώνουν το 46% της ενέργειας κίνησης στην Ελλάδα, είναι τα πλέον γηρασμένα, τόσο σε σχέση με τη μέση ηλικία τους όσο και το ποσοστό υπέρβασης των 15 ετών. Επίσης αυξημένη θεωρείται η μέση ηλικία των επιβατικών αυτοκινήτων και λεωφορείων, που ξεπερνά τα 10 έτη. Τα στοιχεία αυτά καθιστούν επιτακτική τη λήψη μέτρων για την επιτάχυνση του ρυθμού ανανέωσης του στόλου των οχημάτων στην χώρα.

Πίνακας 5. Ηλικία αυτοκινήτων οχημάτων στην Ελλάδα, 2004-5

	Επιβατικά αυτοκίνητα	Ελαφρά φορτηγά	Μεσαία και βαρέα φορτηγά	Λεωφορεία	Μοτοσυκλέτες	Σύνολο
Κατανάλωση (%)	44.0	14.0	32.0	4.0	5.0	100.0
Μέση ηλικία (έτη)	10.4	13.9	17.1	12.5	7.8	10.8
>15 έτη (%)	23.0	40.0	58.0	36.0	9.0	25.0

Σημείωση

Σύνολο οχημάτων: 6.3 εκατ., σύνολο κατανάλωσης ενέργειας: 6 εκατ. τόνοι.

Πηγή: Κασσάπης, 2007

3. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΚΠΟΜΠΗ ΡΥΠΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ

Η αυξημένη κατανάλωση ενέργειας στον τομέα των μεταφορών και, ιδιαίτερα, στον κλάδο των οδικών μεταφορών, οδηγεί στη σημαντική επιβάρυνση της ατμόσφαιρας από εκπεμπόμενους από τα οχήματα ρύπους. Ο Πίνακας 6 δείχνει ότι το 2000 οι οδικές μεταφορές ευθύνονταν για το 73,7% των παγκόσμιων εκπομπών CO₂ στον τομέα των μεταφορών (και για το 13,8% των συνολικών ανθρωπογενών εκπομπών CO₂), ενώ παρήγαγαν και τους περισσότερους ρύπους NO_x και PM₁₀, με τον ναυτιλιακό κλάδο να ακολουθεί. Αυτές οι υψηλές εκπομπές CO₂ που συνδέονται κυρίως με τις οδικές μεταφορές (βλ. παρακάτω) έχουν καταστροφικές συνέπειες στο περιβάλλον, αφού το συγκεκριμένο αέριο είναι το βασικό υπεύθυνο για τις κλιματικές αλλαγές και την υπερθέρμανση του πλανήτη. Οι ναυτιλιακές μεταφορές ευθύνονται για τις περισσότερες εκπομπές ρύπων SO_x.

Πίνακας 6. Μέση εκπομπή ρύπων (Tg/έτος) στους κλάδους των μεταφορών, 2000

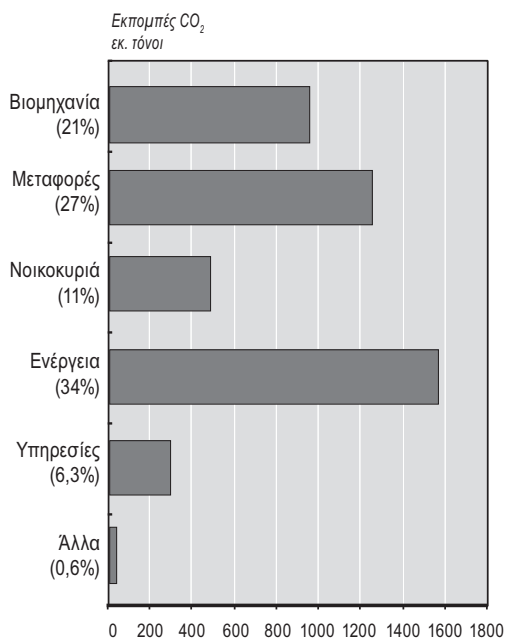
Ρύποι	Οδικές	%	Αεροπορικές	%	Ναυτιλία	%	Σύνολο
CO ₂	1122,000	73,7	178,000	11,7	222,000	14,6	1522,000
NO _x	8,300	53,5	0,710	4,6	6,500	41,9	15,510
SO _x	2,200	26,6	0,075	0,9	6,000	72,5	8,275
PM ₁₀	2,100	55,2	0,001	0,0	1,700	44,7	3,801

Πηγή: Eyring, 2007

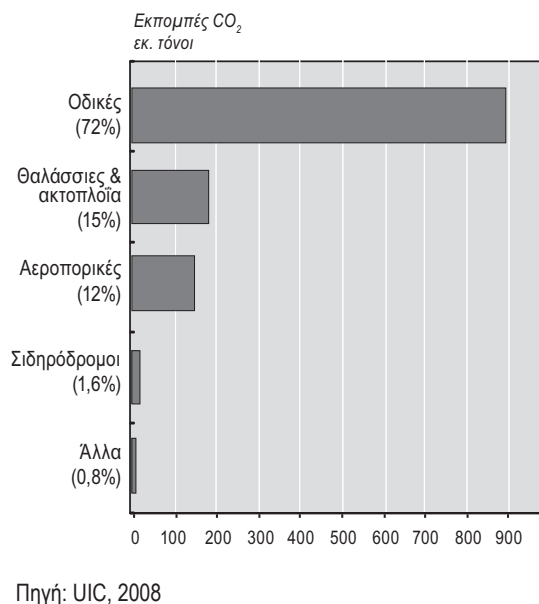
Στην Ελλάδα, όπως και στις περισσότερες Ευρωπαϊκές χώρες, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές αυξήθηκαν σημαντικά μεταξύ 1990-2004 (κατά σχεδόν 26% στην ΕΕ-15), σε αντίθεση με τη μείωση των εκπομπών αυτών στους περισ-

σότερους άλλους τομείς της οικονομίας (ΕΕΑ, 2007). Η αύξηση είναι της τάξεως του 41% στη χώρα μας, δηλαδή άνω του μέσου όρου της ΕΕ-15. Αναφέρεται ότι τα σχετικά ποσοστά αύξησης για την Γερμανία, Γαλλία, Ιταλία, Ισπανία και Πορτογαλία είναι 5%, 19%, 26%, 76% και 97%, αντίστοιχα.

Σχήμα 2. Εκπομπές CO₂ (εκατ. τόνοι) ανά τομέα στην ΕΕ-27, 2005



Σχήμα 3. Εκπομπές CO₂ (εκατ. τόνοι) ανά μέσο μεταφοράς στην ΕΕ-27, 2005



Πηγή: UIC, 2008

Πηγή: UIC, 2008

Για τις εκπομπές CO₂ ειδικότερα, η κατανομή ανά τομέα και μέσο μεταφοράς για το 2005 στην ΕΕ-27 παρουσιάζονται στα Σχήματα 2 και 3, αντίστοιχα. Ο τομέας των μεταφορών κατατάσσεται δεύτερος μετά τον τομέα της ενέργειας (βλ. Σχήμα 2). Οι συγκριτικές αναφορές για τις εκπομπές CO₂ στη διεξαγωγή μεταφορικού έργου μεταξύ σιδηρόδρομου, αεροπλάνου και αυτοκινήτου καθιστούν τον σιδηρόδρομο το λιγότερο επιβλαβές μέσο, με μεγάλη διαφορά από τα υπόλοιπα. Συγκεκριμένα, οι οδικές μεταφορές κατατάσσονται πρώτες στην εκπομπή CO₂, με ένα σημαντικό ποσοστό της τάξεως του 72% (βλ. Σχήμα 3). Με μεγάλη διαφορά ακολουθούν οι θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές (15% και 12%), ενώ ιδιαίτερα χαμηλό είναι το σχετικό ποσοστό για τους σιδηρόδρομους (1,6%). Τα παραπάνω στοιχεία καταδεικνύουν την ανάγκη για έναν περισσότερο περιβαλλοντικά βιώσιμο

σχεδιασμό των συστημάτων επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα και γενικότερα Ευρώπη, και ανακατανομή των φόρτων στα εθνικά και διεθνή δίκτυα μεταφορών και εφοδιασμού με στόχο την μείωση του εξωτερικού περιβαλλοντικού κόστους.

4. ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Το σημαντικό εξωτερικό κόστος των μεταφορών καθιστά αναγκαία την άμεση λήψη δραστικών μέτρων για τη διαχείριση και τον περιορισμό της χρήσης των αυτοκινήτων, όπου αυτό είναι εφικτό. Η πολιτική της Ελλάδας στα θέματα της ενέργειας των οδικών μεταφορών και των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που συνδέονται με αυτές περιλαμβάνει μια σειρά από νομοθετικές ρυθμίσεις, διοικητικά μέτρα, καινοτομίες και παρεμβάσεις οικονομικού και τεχνολογικού χαρακτήρα, με στόχο την προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης της χώρας. Ορισμένα από αυτά τα μέτρα εφαρμόζονται ήδη από τη δεκαετία του 1980, όπως ο δακτύλιος της Αθήνας, με αμφισβητούμενο βαθμό αποτελεσματικότητας. Γενικά, τα μέτρα που αφορούν στις οδικές μεταφορές απαιτούν την εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου σχεδίου προγραμματισμού και αξιολόγησής τους τόσο βραχυπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα, με καθορισμένη ιεραρχική δομή συμμετοχής των εμπλεκόμενων φορέων στη διαδικασία λήψης αποφάσεων.

Σε μέσο-βραχυπρόθεσμο ορίζοντα σχεδιασμού, το σύνολο των εναλλακτικών μέτρων μπορεί να περιλαμβάνει την τιμολόγηση/φορολόγηση του σταθερού και, ιδιαίτερα, του μεταβλητού κόστους της χρήσης των αυτοκινήτων, για παράδειγμα, μέσω της διατίμησης της οδικής χρήσης και της στάθμευσης σε επιλεγμένες περιοχές και οδικούς άξονες (Tsekeris και Νοβ, 2009). Η στρατηγική της οδικής διατίμησης δύναται να εκφραστεί με τη μορφή χρέωσης της οδικής συμφόρησης (όπως, π.χ., στο Λονδίνο και στην Στοκχόλμη) ή/και της εκπομπής ρύπων στο περιβάλλον, με βάση την αρχή "ο ρυπαίνων πληρώνει", εντός συγκεκριμένων χωρικών ζωνών περιβαλλοντικής προστασίας (ή χαμηλής εκπομπής ρύπων) στα κέντρα των πόλεων ή και σε ευρύτερες μητροπολιτικές περιοχές. Χαρακτηριστικό είναι το πρόσφατο παράδειγμα της χρέωσης ("Eco-pass") των οδηγών στο Μιλάνο της Ιταλίας, με σκοπό τον περιορισμό της περιβαλλοντικής μόλυνσης της πόλης από τα αυτοκίνητα.

Μέτρα που αφορούν στο σταθερό κόστος της χρήσης των αυτοκινήτων είναι ο έλεγχος της περιβαλλοντικής τους απόδοσης μέσω της κάρτας ελέγχου καυσαερίων και η διαφοροποίηση στη φορολογία των αυτοκινήτων ανάλογα με τον κυβισμό τους. Ειδικότερα, τα πρόσφατα μέτρα του ΥΠΕΧΩΔΕ προσδιορίζουν τα "περιβαλλοντικά" τέλη κυκλοφορίας, με κριτήριο την περιβαλλοντική επιβάρυνση που προκαλείται από τη λειτουργία του κινητήρα. Ωστόσο, επισημαίνεται ότι τα κριτήρια επιβολής φόρων στα αυτοκίνητα στην Ελλάδα, αλλά και σε άλλες ανεπτυγμένες χώρες (Parry και Small, 2005), βασίζονται κυρίως

στην ανάγκη αύξησης των κρατικών εσόδων παρά στην εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους λειτουργίας τους. Επιπροσθέτως, το υφιστάμενο φορολογικό σύστημα στις οδικές μεταφορές στην Ελλάδα, καθώς και στις περισσότερες χώρες της ΕΕ, τείνει να δημιουργεί στρεβλώσεις και ανισότητες, αφού, σε μεγάλο βαθμό, δεν ανακατανέμεται με σκοπό τη βελτίωση της χρήσης των οδικών υποδομών ή των μέσων μαζικής μεταφοράς (Parí κ.ά., 2007).

Στην προσπάθεια περιορισμού της χρήσης ή υποκατάστασης των ορυκτών καυσίμων από βιοκαύσιμα, η Ελλάδα, όπως και οι περισσότερες χώρες της ΕΕ, εφαρμόζουν πολιτικές και θέτουν σχετικούς στόχους για την σταδιακή προώθησή τους στην αγορά. Η χώρα μας έχει υιοθετήσει/θέσει ως στόχο για τα βιοκαύσιμα το 5,75%, που αποτελεί τον ενδεικτικό στόχο της ΕΕ για το 2010 (ΥΡΑΝ, 2004). Κατάλληλα μέτρα διοικητικού χαρακτήρα αποτελούν απαλλαγές ή ελαφρύνσεις στους φόρους για την αγορά οικολογικών αυτοκινήτων (επιβατικών ΙΧ και εμπορικών φορτηγών που χρησιμοποιούν βιοντίζελ ή βιοαιθανόλη) και αντικατάσταση των αυτοκινήτων παλαιάς τεχνολογίας με αυτοκίνητα νέας αντιρρυπαντικής τεχνολογίας, ενισχύοντας την αναλογία των υβριδικών και χαμηλών εκπομπών ρύπων οχημάτων. Παράλληλα, προωθούνται ιδιωτικές επενδύσεις με κρατική επιδότηση για κατασκευή και λειτουργία εγκαταστάσεων παραγωγής βιοκαυσίμων, όπως αυτές στο Κιλκίς και στον Βόλο, η κάθε μια με δυνατότητα μέγιστης παραγωγής 40.000 τόνων βιοντίζελ.

Σε μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα, καθοριστική για τον σχεδιασμό μιας εθνικής στρατηγικής για την ενέργεια και την εφαρμογή σχετικής πολιτικής είναι η προώθηση της χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας για την παραγωγή ηλεκτρισμού (Μανωλάς, 2007). Και στο επίπεδο αυτό, ο σιδηρόδρομος μπορεί να βοηθήσει στην αντικατάσταση των ορυκτών καυσίμων από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας απλά και μόνο μέσω αλλαγής της πηγής ενέργειας στην παραγωγή ηλεκτρισμού.

Τα παραπάνω μέτρα και πολιτικές θα πρέπει να συμπληρωθούν με κατάλληλες στρατηγικές διαχείρισης που αφορούν σε ολόκληρο το σύστημα των μεταφορών, όπως ελεγχόμενη στάθμευση επιβατικών και φορτηγών οχημάτων στις αστικές περιοχές, ενιαίες πολιτικές τιμολόγησης των διαφόρων κατηγοριών χρηστών του οδικού δικτύου και των μέσων σταθερής τροχιάς, και ενθάρρυνση της συλλογικής χρήσης επιβατικών αυτοκινήτων (car-pooling), ιδιαίτερα από εργαζόμενους σε μεγάλες επιχειρήσεις και οργανισμούς. Επιπλέον, αυτές οι στρατηγικές διαχείρισης πρέπει να λαμβάνουν υπόψη και την λειτουργία και ανάπτυξη άλλων συστημάτων (ενεργειακών, ψηφιακών) υποδομών, που δύνανται να προωθήσουν τη χρήση περισσότερο περιβαλλοντικά φιλικών και λιγότερο ενεργοβόρων στόλων οχημάτων και μέσων μεταφοράς. Πιο συγκεκριμένα, σημαντική είναι για τη διαχείριση της ζήτησης των μετακινήσεων και της κυκλοφορίας η χρήση της τηλε-

ματικής στις μεταφορές (δηλαδή, των *Συστημάτων Ευφυών Μεταφορών*), με στόχο την καλύτερη πληροφόρηση των διαφόρων κατηγοριών χρηστών περί εναλλακτικών επιλογών στο οδικό δίκτυο και τα μέσα σταθερής τροχιάς, την αποθάρρυνση διαμπερών ροών, τη χρονική διασπορά των ροών (peak spreading) και την αποφυγή ή/και διαχείριση των επεισοδίων συμφόρησης.

Μια σειρά από μέτρα συγκοινωνιακού σχεδιασμού καθώς και διάφορα Ευρωπαϊκά ερευνητικά προγράμματα (ECMT, 2006) έχουν ήδη συντελέσει στην προώθηση περισσότερο βιώσιμων τρόπων μετακίνησης. Αναφέρονται ενδεικτικά οι πρωτοβουλίες του ΟΑΣΑ για ανανέωση και εκσυγχρονισμό του στόλου με λεωφορεία με βιοκαύσιμα, μέτρα τιμολόγησης (ενιαίο εισιτήριο) και άλλες επενδύσεις (π.χ., για λεωφορειολωρίδες και συστήματα πληροφόρησης), εκστρατείες για ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς, και η λειτουργία πεζοδρόμων-ποδηλατοδρόμων.

Όσον αφορά στα μέτρα αστικού και χωροταξικού σχεδιασμού, αυτά πρέπει να συμπεριλαμβάνουν την αναδιάρθρωση και εξισορρόπηση των χρήσεων γης, με στόχο την αύξηση της πολυκεντρικότητας των αστικών συγκεντρώσεων, δημιουργία προϋποθέσεων για αύξηση των πεζών μετακινήσεων και της επιβατικής ζήτησης με μέσα μαζικής μεταφοράς και ποδήλατα, και την μείωση της ανάγκης για μετακινήσεις με επιβατικά αυτοκίνητα ΙΧ και ταξί. Ακόμα, συνιστάται ο εθνικός και μητροπολιτικός συντονισμός όλων των προαναφερθέντων μέτρων, με συνεχή συνεργασία των εμπλεκόμενων φορέων (του κράτους και της τοπικής αυτοδιοίκησης), τόσο στο επίπεδο του σχεδιασμού, όσο και στο επίπεδο της αποτελεσματικής διαχείρισης και λειτουργίας των συγκοινωνιακών υπηρεσιών και υποδομών.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η αύξηση της ζήτησης για οδικές μεταφορές σε εθνικό και διεθνές επίπεδο έχει ως άμεσο αποτέλεσμα την επιδείνωση των αρνητικών εξωτερικοτήτων που συνδέονται με τη χρήση (συμβατικής τεχνολογίας) αυτοκινήτων. Μια σειρά από νέες τεχνολογίες, οι οποίες αφορούν στην εξοικονόμηση ενέργειας και παραγωγή/χρήση ανανεώσιμων καυσίμων, και μέτρα διαχείρισης των οδικών μεταφορών μπορούν να συμβάλλουν σημαντικά στη μείωση του εξωτερικού ενεργειακού και περιβαλλοντικού κόστους. Τα μέτρα αυτά πρέπει να ενταχθούν σε μια ολοκληρωμένη εθνική στρατηγική για την βιώσιμη ανάπτυξη του συστήματος των μεταφορών. Μια τέτοια στρατηγική δύναται να ενισχύσει σταδιακά τη διατροφικότητα και διαλειτουργικότητα των μεταφορικών υπηρεσιών και υποδομών, με την παροχή εγκαταστάσεων μετεπιβίβασης park and ride, συντονισμό των υπηρεσιών των λεωφορείων με τα μέσα σταθερής τροχιάς, και ενιαία τιμολογιακή πολιτική και πληροφόρηση για τις υπηρεσίες των μέσων μαζικής μεταφοράς. Τέλος, μαζί με τα Συστήματα

Ευφρών Μεταφορών, άλλες εφαρμογές τηλεματικών υπηρεσιών, όπως η τηλεργασία, το ηλεκτρονικό εμπόριο, η τηλεκπαίδευση και η τηλεϊατρική, μπορούν να βοηθήσουν στην αποφυγή μέχρι πρότινος αναγκαίων μετακινήσεων και του συνοδευόμενου ενεργειακού και περιβαλλοντικού κόστους.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

Κασσάπης Π. (2007) "Η κατανάλωση ενέργειας στις μεταφορές στην Ελλάδα", *Πρακτικά Ημερίδας "Ενέργεια και Μεταφορές"*, Ινστιτούτο Ενέργειας Νότιο-ανατολικής Ευρώπης, Αθήνα.

Μανωλάς Ν.Ι. (2007) "Ο Ενεργειακός Τομέας στην Ελλάδα: Τάσεις και Προοπτικές". *ΚΕΠΕ Εκθέσεις*, 51, Αθήνα: Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών.

Ξενόγλωσση

CEC (2006) *Green paper: A European Strategy for Sustainable, Competitive and Secure Energy*, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, Commission of the European Communities.

CEC (2008) *European Energy and Transport: Trends to 2030 – Update 2007*, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, Commission of the European Communities.

ECMT (2006) *Transport and Environment: Report on CO₂ Abatement Policies for the Transport Sector*, CEMT/CM(2006)15/FINAL, European Conference of Ministers of Transport, Paris: OECD.

EEA (2007) *Transport and Environment: On the Way to a New Common Transport Policy. TERM 2006: Indicators Tracking Transport and Environment in the European Union*, EEA Report No 1/2007, Copenhagen: European Environment Agency.

ERF (2008) *European Road Statistics 2008*, Brussels: European Road Federation.

Eyring V. (2007) "Past, present-day and future ship emissions", *Proceedings of the Conference "How to make the sea green: What to do about air pollution and greenhouse gas emissions from maritime"*, Brussels: European Federation for Transport and Environment.

Ministry of Development [YPAN] (2004) *1st National Report Regarding Promotion of the Use of Biofuels or Other Renewable Fuels for Transport in Greece for the Period 2005-2010*, Athens: Ministry of Development.

- Papí J., Halleman B., Antonissen T., Falco F., Vizcarra-Mir B. και Dezes L. (2007) *The Socio-Economic Benefits of Roads in Europe*, Brussels: International Road Federation.
- Parry I.W.H. και Small K.A. (2005) "Does Britain or the United States have the right gasoline tax?", *American Economic Review*, 95: 1276-1289.
- Tsekeris T. και Voß S. (2009) "Design and evaluation of road pricing: State-of-the-art and methodological advances", *Netnomics: Economic Research and Electronic Networking*, 10: 5-52.
- UIC (2008) *Rail Transport and Environment: Facts and Figures*, Paris: International Union of Railways.

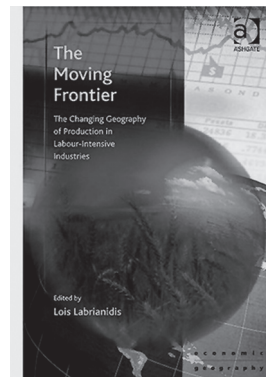
Θεόδωρος Τσέκερης

· Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών (ΚΕΠΕ),
Αμερικής 11, 10672, Αθήνα
e-mail: tsek@kepe.gr

Αικατερίνη Τσούμα

· Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών (ΚΕΠΕ),
Αμερικής 11, 10672, Αθήνα
e-mail: etsouma@kepe.gr

Λότης Λαμπριανίδης (Επιμέλεια), 2008
***The Moving Frontier: The Changing
 Geography of Production in
 Labour-Intensive Industries***
 Ashgate Publishing Limited, Aldershot (UK)



Γιώργος Πετράκος
 Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Λευτέρης Τοπάλογλου
 Εντεταλμένος Διδάκταλις (407/80), Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
 Επιστημονικός Συνεργάτης, ΤΕΙ Δυτικής Μακεδονίας

Το παγκόσμιο οικονομικό περιβάλλον ιδιαίτερα στις τελευταίες δύο δεκαετίες, γίνεται ολοένα και πιο πολύπλοκο και σύνθετο. Ο κλασικός τρόπος ανάγνωσης και ερμηνείας των διεθνών οικονομικών σχέσεων μέσα από σχηματοποιημένες προσεγγίσεις του τύπου "Ανατολή-Δύση", "Βορράς-Νότος" ή "Κέντρο-Περιφέρεια", σήμερα πλέον δε φαίνεται να είναι επαρκής. Η κυριαρχία των νεοκλασικών θεωριών και η ιδεολογική ηγεμονία των φιλελεύθερων αντιλήψεων στο διεθνές εμπόριο, είχε ως αποτέλεσμα την σημαντική μείωση (τουλάχιστον στο θεσμικό επίπεδο) των φραγμών διασυνοριακής αλληλεπίδρασης. Οι ραγδαίες εξελίξεις στο χώρο της τεχνολογίας επικοινωνιών, πληροφορικής και μεταφορών, ταυτόχρονα με την επικράτηση κοινών διεθνών προτύπων και πρακτικών σε όλο τον κόσμο, έκανε πολλούς να παραλληλίσουν το σύγχρονο κόσμο με ένα παγκόσμιο χωριό που μοιάζει με ένα στρείδι (Ohmae, 1985). Μέσα από αυτή τη λογική, το κράτος θεωρείται από πολλούς μια θνησιγενής οντότητα χωρίς μέλλον, καθώς αμφισβητείται ο παραδοσιακός ρόλος του Βεστφαλιανού έθνους-κράτους ως του αποκλειστικού φορέα άσκησης πολιτικής (Stokke, 1997· Ohmae, 1995). Στην ίδια λογική, άλλοι τονίζουν τον τεράστιο όγκο και την ταχύτητα μετακίνησης κεφαλαίων και επενδύσεων από τη μια χώρα στην άλλη, καθώς και τον βαρύνοντα ρόλο των πολυεθνικών επιχειρήσεων στις διεθνείς οικονομικές σχέσεις, προκειμένου να υποστηρίξουν ότι τα σύνορα χάνουν τη σημασία τους (Dicken, 1992· Johnston 1984· Levitt, 1983· Lubbers, 1995).

Από την άλλη πλευρά ωστόσο, παρατηρεί κανείς ότι νέα σύνορα εμφανίζονται στους πολιτικούς χάρτες που περικλείουν εθνικές και κρατικές κυριαρχίες και σηματοδοτούν εμπόδια στις διεθνείς οικονομικές ανταλλαγές. Ανεξάρτητα από την οπτική του καθενός, το γεγονός αυτό από μόνο του δείχνει ότι τα νέα σύνορα χαράσσονται με την προσδοκία να επιτελέσουν κάποιες λειτουργίες (ιδεολογικές, πολιτιστικές, δημοσιονομικές, στρατιωτικές κλπ) που από τις κοινωνίες κρίνονται χρήσιμες (Guichonnet και Raffestin, 1974· Raffestin, 1974). Παρά το σημαντικό βαθμό διεθνοποίησης της οικονομίας, οι σύγχρονες επιχειρήσεις εξακολουθούν να έρχονται αντιμέτωποι με εμπόδια γεωγραφικά, πολιτιστικά ή πολιτικά όσον αφορά στη μετακίνηση των δραστηριοτήτων τους από μια χώρα σε μια άλλη. Η ανάπτυξη μάλιστα ενός μοντέλου που θα περιγράφει και θα ερμηνεύει ικανοποιητικά τις δυναμικές του σημερινού παγκόσμιου παραγωγικού χάρτη μοιάζει με σταυρόλεξο για δύσκολους λύτες. Ποιες είναι οι παράμετροι που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη; Ποια είναι η μορφή και η ένταση της διεθνούς μετεγκατάστασης των επιχειρήσεων; Υπάρχουν κερδισμένοι και χαμένοι μέσα από αυτή τη διαδικασία και ποιοι είναι αυτοί; Τα κράτη αποστολείς ή τα κράτη αποδέκτες; Οι ανεπτυγμένες χώρες ή οι αναπτυσσόμενες; Το τοπικό-περιφερειακό επίπεδο ή το εθνικό επίπεδο; Οι επιχειρήσεις με πετυχημένη στρατηγική ή οι επιχειρήσεις με τη "σωστή" γεωγραφία; Και ποια είναι η συμπεριφορά των επιχειρήσεων των κλάδων έντασης εργασίας μέσα στο νέο αυτό περιβάλλον;

Για το βιβλίο με τίτλο "The moving frontier: The Changing Geography of Production in Labor-Intensive Industries", μπορεί να ισχυριστεί κανείς ότι τα παραπάνω ζητήματα τίθενται και αναλύονται διεξοδικά. Ο στόχος του συγκεκριμένου βιβλίου αναφέρεται ότι είναι η ανάλυση της αυξανόμενης πολυπλοκότητας στη διεθνή επιχειρηματικότητα και η διερεύνηση του βαθμού που οι αλλαγές αυτές έχουν επίδραση στο περιβάλλον των επιχειρήσεων στις τελευταίες δύο δεκαετίες. Μέσα από τη σχετική ανάλυση επιχειρείται να δοθούν απαντήσεις σε τρία καίρια ερωτήματα:

1. Γιατί και με ποιο τρόπο οι επιχειρήσεις μετακινούνται σε άλλες χώρες;
2. Ποιες είναι οι επιπτώσεις και η ένταση αυτών των μετακινήσεων;
3. Υπάρχει χώρος για τις πολιτικές να παρέμβουν με επιτυχία στις "αποκλίσεις" των αγορών ή στην αποτυχία των κυβερνήσεων;

Η μετεγκατάσταση των επιχειρήσεων καταρχάς, παρουσιάζεται ως η χωρική αναδιάρθρωση της βιομηχανίας στο εθνικό, περιφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο. Έχει ενδιαφέρον επίσης ότι η ανάλυση του φαινομένου της μετεγκατάστασης δε γίνεται μονοδιάστατα αλλά αναπτύσσεται επάνω σε τέσσερις άξονες που είναι (α) η ίδια η επιχείρηση ως μονάδα, (β) ο συγκεκριμένος κλάδος στον οποίο ανήκει η επιχείρηση, (γ) το εθνικό περιβάλλον μέσα στο οποίο η επιχείρηση δραστηριοποιείται και (δ) το παγκόσμιο περιβάλλον μέσα στο οποίο η επιχείρηση καλείται να επιβιώσει.

Η συγκεκριμένη μεθοδολογία είναι πολύ σημαντική, καθώς προσφέρει τη δυνατότητα αξιοποίησης και αξιολόγησης θεωρητικών και ερμηνευτικών εργαλείων που βρίσκονται σε μεγάλη απόκλιση μεταξύ τους. Στη μικρο-κλίμακα της επιχείρησης για παράδειγμα, η απόφαση μετακίνησης μέρους ή του συνόλου των δραστηριοτήτων σε μια άλλη χώρα, δεν είναι αποτέλεσμα κάποιων αυτοματισμών αλλά συνάρτηση αναλύσεων που πιθανά να είναι διαφορετικές από τις αντίστοιχες μιας άλλης επιχείρησης που λειτουργεί κάτω από τις ίδιες συνθήκες. Ταυτόχρονα, στο επίπεδο της μακροοικονομίας οι αποφάσεις μιας επιχείρησης να μετεγκατασταθεί, επηρεάζεται σημαντικά από τα εθνικά οικονομικά μεγέθη, τις πολιτικές συνθήκες, τη γεωγραφία, τον πολιτισμό και πλήθος άλλων παραγόντων.

Τα πρώτα δύο μέρη του βιβλίου βασίζονται στα ευρήματα του ερευνητικού προγράμματος MOVE που χρηματοδοτήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή μέσα από το 6^ο Πλαίσιο Δράσης. Η εμπειρική ανάλυση έχει πεδίο αναφοράς πέντε χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εκ των οποίων οι δύο (Ηνωμένο Βασίλειο και Ελλάδα) θεωρούνται "παλιά μέλη" ενώ οι υπόλοιπες τρεις χώρες (Πολωνία, Εσθονία και Βουλγαρία) εκπροσωπούν τα "νέα μέλη". Η ανάλυση και στις πέντε χώρες αναφέρεται σε τέσσερις κλάδους έντασης εργασίας που είναι οι κλάδοι ένδυσης, υπόδησης, ηλεκτρονικών και λογισμικού. Το γεγονός ότι οι συγκεκριμένοι κλάδοι εμφανίζουν μια πολύ σημαντική κινητικότητα παγκοσμίως τις τελευταίες δύο δεκαετίες, προσδίδει στη μελέτη των επιμέρους κεφαλαίων ένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Στο πλαίσιο της εμπειρικής έρευνας συγκεντρώθηκαν 756 ημιδομημένα ερωτηματολόγια και πραγματοποιήθηκαν 120 συνεντεύξεις με ανθρώπους κλειδιά, γεγονός που πείθει για την επάρκεια του ερευνητικού δείγματος. Στο τρίτο μέρος του βιβλίου η σχετική συζήτηση ξεπερνά τα όρια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καταγράφοντας και αξιολογώντας την εμπειρία μετεγκατάστασης των επιχειρήσεων και σε άλλα σημεία του παγκόσμιου παραγωγικού χάρτη όπως είναι η Ταϊλάνδη, η Κένυα αλλά και η παγκόσμια οικονομία γενικότερα. Η προσέγγιση αυτή είναι ιδιαίτερα θετική καθώς δίνει στον αναγνώστη την ευκαιρία να αποκτήσει μια διευρυμένη εικόνα των χαρακτηριστικών και των δυναμικών της μετεγκατάστασης των επιχειρήσεων παγκοσμίως.

Στο Εισαγωγικό Κεφάλαιο του βιβλίου, επιχειρείται μια συνοπτική ανασκόπηση του παγκόσμιου παραγωγικού χάρτη των τελευταίων εξήντα ετών. Από την παράθεση των στοιχείων διαπιστώνεται ότι το μοντέλο μετακίνησης επενδύσεων από τις ανεπτυγμένες στις λιγότερο ανεπτυγμένες οικονομίες φαίνεται να αλλάζει τα τελευταία χρόνια, καθώς νέοι διεθνείς παίκτες εμφανίζονται στο προσκήνιο όπως η Κίνα, η Ινδία και οι "ασιατικές τίγρεις". Ταυτόχρονα στις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και στη Ρωσία

ιδιαίτερα, οι δραματικές εξελίξεις μετά την κατάρρευση των καθεστώτων κεντρικού σχεδιασμού, επέφεραν σημαντική κινητικότητα στους βιομηχανικούς κλάδους έντασης εργασίας των οικονομιών της Δύσης. Βέβαια ο μεγαλύτερος όγκος ΑΞΕ εξακολουθεί να συγκεντρώνεται στις ανεπτυγμένες χώρες, γεγονός που φανερώνει ότι το χαμηλό εργατικό κόστος από μόνο του δεν είναι ικανή παράμετρος προσέλκυσης επενδύσεων.

Για την καλύτερη κατανόηση της ανάλυσης που ακολουθεί, επιχειρείται η διατύπωση του ορισμού της μετεγκατάστασης των επιχειρήσεων καθώς και των επιμέρους μορφών που αυτή μπορεί να πάρει. Στο πλαίσιο αυτό περιγράφονται συνοπτικά το περιεχόμενο και τα χαρακτηριστικά των ΑΞΕ, των υπεργολαβιών, του outsourcing, του offshoring και του offshore outsourcing. Η προσπάθεια περιγραφής αυτών των διαδικασιών έχει πολύ μεγάλη θεωρητική και μεθοδολογική χρησιμότητα, καθώς συχνά εντοπίζεται σύγχυση και αλληλοεπικάλυψη μεταξύ διαφορετικών μορφών μετεγκατάστασης των επιχειρήσεων στο σύγχρονο κόσμο.

Αναλυτικότερα, η διάρθρωση του βιβλίου έχει ως εξής. Το Πρώτο Μέρος είναι αφιερωμένο σε ζητήματα θεωρίας εστιάζοντας παράλληλα στην ευρωπαϊκή εμπειρία. Αποτελείται από τέσσερα κεφάλαια μαζί με την εισαγωγή. Το 2^ο Κεφάλαιο διαπραγματεύεται το ερώτημα: για ποιο λόγο και με ποιο τρόπο οι επιχειρήσεις έντασης εργασίας προχωρούν σε μετεγκατάσταση των δραστηριοτήτων τους; Προκειμένου να απαντηθεί το ερώτημα, ακολουθεί μια επισκόπηση των ερμηνευτικών προσεγγίσεων της μετεγκατάστασης των επιχειρήσεων. Η ερμηνεία των αποφάσεων των επιχειρήσεων να μετεγκατασταθούν χαρακτηρίζονται από το συγγραφέα ως ένα "μαύρο κουτί". Η προσπάθεια "αποκωδικοποίησης" της πιο πάνω συμπεριφοράς στο επίπεδο της επιχείρησης δίνει έμφαση στις παραμέτρους που έχουν σχέση με το χώρο εγκατάστασης και τους παραγωγικούς πόρους. Διαφορετικό μείγμα από τέτοιες παραμέτρους διαμορφώνει διαφορετικό βαθμό ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος σε κάθε επιχείρηση. Στο επίπεδο του εκάστοτε κλάδου, εντοπίζεται η τάση δύο επιχειρήσεις του ίδιου κλάδου να δημιουργούν τα ίδια δίκτυα και να μοιράζονται την ίδια "τεχνολογική γλώσσα" και επικοινωνιακές δομές, επηρεάζοντας τις παραμέτρους μετεγκατάστασης (Henderson κ.ά., 2002). Στο επίπεδο του ευρύτερου περιβάλλοντος υπογραμμίζεται ο ρόλος των θεσμικών μορφωμάτων, της κοινωνίας των πολιτών, των πολιτικών και της ιδιαίτερης ιστορίας του κάθε τόπου που διαμορφώνουν ένα μοναδικό "Περιφερειακό Σύστημα Καινοτομίας" (Cooke, 1992' Lundvall, 1992). Στο επίπεδο του παγκόσμιου περιβάλλοντος, υπογραμμίζεται η κυριαρχία του φιλελευθερισμού στην πολιτική ατζέντα με την οικονομική ολοκλήρωση των κεφαλαιαγορών, η σταδιακή εμπλοκή των περιφερειών και των κρατών στον ανταγωνισμό προκειμένου να αποκτήσουν διεθνή διάσταση (Karagozoglu και Lindell, 1998) και οι ασύμμετρες διαστάσεις της παγκοσμιοποίησης στο χώρο και την οικονομία (Petit και Soete, 1999).

Ένα σημαντικό ερώτημα που τίθεται προς συζήτηση είναι σε ποιο βαθμό η μετεγκατάσταση των επιχειρήσεων συνδέεται με την ανάπτυξη; Η απάντηση στο ερώτημα αυτό είναι συνάρτηση του βαθμού διάχυσης αλλά και ενσωμάτωσης των διαδικασιών και λειτουργιών (spinoffs) μιας επιχείρησης στην περιφερειακή ή εθνική οικονομία (Liu και Dicken, 2006). Τα εμπειρικά αποτελέσματα δείχνουν ότι η μορφή και η ένταση της μετεγκατάστασης των επιχειρήσεων επηρεάζεται σημαντικά από τον κλάδο στον οποίο ανήκει η κάθε επιχείρηση. Για παράδειγμα για τις βιομηχανίες ένδυσης και υπόδησης είναι πολύ σημαντική παράμετρος το ύψος του εργατικού κόστους ενώ αντίθετα για τον κλάδο λογισμικού και ηλεκτρονικών είναι πολύ σημαντικός ο βαθμός εξειδίκευσης. Η χώρα προέλευσης και προορισμού αναμφίβολα παίζει σημαντικό ρόλο στην απόφαση μετεγκατάστασης. Είναι χαρακτηριστικό ότι οι τρεις χώρες με οικονομίες σε μετάβαση (Βουλγαρία, Εσθονία, Πολωνία) αν και είχαν επί 45 χρόνια περίπου την ίδια πολιτική, ιστορική και οικονομική διαδρομή, ακολούθησαν διαφορετικούς δρόμους από την αρχή της διαδικασίας μετάβασης. Τα ευρήματα δείχνουν παραδόξως ότι οι μικρές επιχειρήσεις αναπτύσσουν διεθνείς δραστηριότητες και μεταφέρουν δραστηριότητές τους στο εξωτερικό, σε αντίθεση με τη θεωρία που βασίζεται στους διαθέσιμους πόρους σύμφωνα με την οποία οι μεγάλες επιχειρήσεις αναμένονται να διεθνοποιηθούν περισσότερο.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι αναφορές στην ελληνική περίπτωση όπου οι επιχειρήσεις ενδύματος ως γνωστό, μετακινήθηκαν μαζικά στη νότιο Βουλγαρία στη δεκαετία 1990-2000. Ο ρόλος της εγγύτητας ήταν καθοριστικός σ' αυτήν την απόφαση. Επιπλέον σημαντικό ρόλο έπαιξαν οι ιστορικοί και πολιτισμικοί δεσμοί όπως η θρησκεία, οι μικτοί γάμοι, οι έλληνες φοιτητές και οι πολιτικοί πρόσφυγες (Labrianiadis, 1996· Kamaras 2001). Οι δεσμοί αυτοί σε συνδυασμό με το χαμηλό κόστος αυτών των επενδύσεων έδωσαν ένα αίσθημα ασφάλειας στους επενδυτές. Ωστόσο στη συνέχεια, η απασχόληση και οι μισθοί αυξήθηκαν στη νότια Βουλγαρία ενώ οι νέες θέσεις εργασίας ήταν χαμηλών δεξιοτήτων. Κατά συνέπεια, το ανθρώπινο κεφάλαιο δε βελτιώθηκε με αποτέλεσμα η Ελλάδα να μην έχει καταφέρει να βελτιώσει τη θέση της στο διεθνή καταμερισμό της εργασίας στην κλωστοϋφαντουργία και στον κλάδο της ένδυσης. Την τελευταία περίοδο ο κλάδος βρίσκεται σε ραγδαία ύφεση καθώς οι ελληνικές επιχειρήσεις δε φρόντισαν να ξεφύγουν από μια πρόσκαιρη στρατηγική.

Το 3^ο Κεφάλαιο αναφέρεται στις στρατηγικές των επιχειρήσεων έντασης εργασίας. Η ανάλυση που αναπτύσσεται μας βοηθάει να κατανοήσουμε καλύτερα ότι η μετεγκατάσταση είναι ένα σύνθετο και πολυδιάστατο φαινόμενο το οποίο κινείται τις περισσότερες φορές πέρα από το "ιδεατό μοντέλο". Οι στρατηγικές είναι πολλές φορές διαφορετικές ακόμα και όταν μιλάμε για την ίδια χώρα ή για τον ίδιο κλάδο. Στο πλαίσιο αυτό, η καινοτομία του προϊόντος αποτελεί πολύ σημαντικό παράγοντα για την ανταγωνιστικότητα μιας

επιχείρησης (Dunford, 2002· Schmitz, 2003). Η καινοτομία ωστόσο ως επιχειρησιακή στρατηγική διαφοροποιείται σε κάθε κλάδο. Για επιχειρήσεις υπόδησης καινοτομία στο προϊόν σημαίνει νέο σχέδιο. Στον κλάδο της ένδυσης καινοτομία μπορεί να σημαίνει νέες χειροποίητες ίνες ή τεχνικά υφάσματα (Dunford, 2002). Στον κλάδο των ηλεκτρονικών καινοτομία μπορεί να σημαίνει ένα εντελώς νέο προϊόν. Στη συνέχεια ακολουθεί μια πολύ ενδιαφέρουσα θεωρητική και εμπειρική επισκόπηση. Η θέση ότι η μια επιχείρηση βελτιώνεται λειτουργικά στο πλαίσιο ενός cluster αναλύεται μέσα από δύο οπτικές. Η πρώτη υποστηρίζει ότι η απαιτούμενη γνώση για βελτίωση έρχεται μέσα στο πλαίσιο του cluster (Fujita κ.ά., 1999). Αντίθετα η θεωρία της παγκόσμιας αλυσίδας αξιών υποστηρίζει ότι η γνώση έρχεται έξω από το cluster, από τους παγκόσμιους αγοραστές (Schmitz, 2003). Αναφορικά με τις χωρικές στρατηγικές των επιχειρήσεων εντοπίζονται δύο ομάδες. Αυτές που δίνουν έμφαση στην τοπική διάσταση (συγκριτικό πλεονέκτημα) και αυτές που δίνουν έμφαση στην παγκόσμια διάσταση (δυναμικές βιομηχανίας) (Yeung et al, 2006). Στην ίδια γραμμή σκέψης, κάποιοι δίνουν έμφαση στους δεσμούς των τοπικών επιχειρήσεων με τους θεσμούς (Scott, 2002) ενώ κάποιοι άλλοι στην επέκταση αυτών των δεσμών στο διεθνές και παγκόσμιο επίπεδο (Baig, 2006).

Όσον αφορά στις στρατηγικές των επιχειρήσεων σε σχέση με τις μορφές που παίρνει η ολοκλήρωση ξεχωρίζουν δύο κατηγορίες. Αυτές που κατευθύνονται σε χώρες χαμηλότερου εργατικού κόστους (επιχειρησιακή μετεγκατάσταση) και δεύτερον, αυτές που επιφέρουν μεταβολές στην παραγωγική αλυσίδα μεταφέροντας ένα μέρος της παραγωγικής αλυσίδας στο εξωτερικό (παραγωγική μετεγκατάσταση). Επιπλέον τα ευρήματα δείχνουν ότι το συγκριτικό πλεονέκτημα που απέκτησαν οι επιχειρήσεις αυτές δε στηρίζεται σε σχέσεις ισχυρής δέσμευσης, κάτι που κάνει τις επιχειρήσεις λιγότερο ευάλωτες. Ενδιαφέρον παρουσιάζει η αναφορά των συγγραφέων για μια υβριδική εκδοχή στρατηγικής όπου αξιοποιούνται οι διεθνείς τάσεις από τη μια και η θέση της συγκεκριμένης επιχείρησης στο χώρο από την άλλη. Βέβαια πρόσβαση σε αυτές τις επιλογές δεν έχουν όλες οι επιχειρήσεις, ενώ ταυτόχρονα η αλλαγή μιας στρατηγικής δεν είναι εύκολη καθώς συνδέεται συχνά με το βάρος της κληρονομιάς ή τις δυνάμεις της αδράνειας της προηγούμενης στρατηγικής. Άξια προσοχής είναι επίσης η άποψη ότι οι κρατικές πολιτικές μπορούν να έχουν μόνο περιορισμένη επίδραση στην αλλαγή κατεύθυνσης και στρατηγικής των επιχειρήσεων έντασης εργασίας.

Στο 4^ο Κεφάλαιο η ανάλυση εστιάζεται στις κοινωνικές επιπτώσεις της μετεγκατάστασης των δραστηριοτήτων των επιχειρήσεων, καθώς το φαινόμενο αυτό σε συνδυασμό με την απώλεια θέσεων εργασίας στις χώρες προέλευσης έχει γίνει ένα από τα αντιλεγόμενα θέματα στην παγκόσμια ατζέντα. Στη σχετική συζήτηση εντοπίζονται από τους συγγραφείς δύο προσεγγίσεις. Η πρώτη θεωρεί την παγκοσμιοποίηση μια αρνητική εξέλιξη για τις

χώρες και τις περιφέρειες που χάνουν θέσεις εργασίας. Η δεύτερη προσέγγιση θεωρεί ότι η διαδικασία μετεγκατάστασης είναι απλά μια από τις πτυχές της αναδιάρθρωσης του βιομηχανικού τομέα στις ανεπτυγμένες οικονομίες που συμβάλλει μακροπρόθεσμα στην περιφερειακή τους ανταγωνιστικότητα. Στην πράξη βέβαια δεν είναι πάντα εύκολο να διαχωρίσει κανείς τις κοινωνικές επιπτώσεις από άλλες επιδράσεις όπως είναι οι τεχνολογικές αλλαγές. Έχει σημασία ωστόσο να αξιολογήσει και να διερευνήσει κανείς τις μορφές των επιπτώσεων (ΤΙ), τις κοινωνικές ομάδες που είναι οι αποδέκτες των επιπτώσεων (ΠΟΙΟΣ) και τις χωρικές διαστάσεις των επιπτώσεων αυτών (ΠΟΥ). Πολλές φορές ωστόσο, οι ίδιες διαδικασίες παράγουν διαφορετικά αποτελέσματα, κάτι που εξαρτάται από το κλαδικό και χωρικό πλαίσιο μέσα στο οποίο λειτουργεί η κάθε επιχείρηση.

Τα εμπειρικά αποτελέσματα που παρουσιάζονται δείχνουν ότι οι επιδράσεις είναι μικρότερες σε σχέση με την αναμενόμενη και επικρατούσα άποψη. Ειδικότερα οι σοβαρές κοινωνικές επιπτώσεις στο τοπικό επίπεδο έχουν λιγότερο σημαντικές επιπτώσεις στο περιφερειακό επίπεδο και αμελητέες επιπτώσεις στο εθνικό επίπεδο. Μάλιστα οι καθαρές επιδράσεις της απασχόλησης εντός της ΕΕ φαίνονται να είναι θετικές, πράγμα που σημαίνει ότι τελικά οι θέσεις που μένουν είναι περισσότερες από αυτές που χάνονται. Κατά συνέπεια, η απώλεια θέσεων εργασίας λόγω μετεγκατάστασης δεν έχει άμεσες επιδράσεις στα επίπεδα της ανεργίας και της απασχόλησης. Η ισορροπία σε κάθε περίπτωση, εξαρτάται από το συγκεκριμένο κλάδο και από τη συνολική επίδοση τοπικής και περιφερειακής οικονομίας. Τελικά σύμφωνα με τους συγγραφείς, το βασικό πρόβλημα δεν είναι η μετεγκατάσταση αυτή καθ' αυτή αλλά η απίσχναση συγκεκριμένων περιφερειών και τοπικών οικονομιών.

Στο 5^ο Κεφάλαιο εξετάζεται ο ρόλος των πολιτικών ως μια δυναμική που δεν περιορίζεται στα όρια του κράτους αλλά ως μια πολυεπίπεδη διαδικασία που συνεχώς αναδιαμορφώνεται. Μέσα από αυτή την οπτική μελετάται η συσχέτιση μεταξύ των πολιτικών σε σχέση με το κράτος και των πολιτικών σε σχέση με την επιχείρηση. Παράλληλα εξετάζεται ο ρόλος και άλλων οργανισμών που επηρεάζουν το φάσμα των πολιτικών όπως οι εργατικές ενώσεις, τα επιμελητήρια, οι ΜΚΟ κ.ά. Στο πλαίσιο της παγκόσμιας, οικονομικής, πολιτικής και κοινωνικής αναδιάρθρωσης μια από τις σημαντικότερες μεταβολές είναι η απώλεια της διακυβέρνηση και του συντονισμού ως αποκλειστικής αρμοδιότητας του κράτους καθώς εμπλέκονται πλήθος άλλων χωρικών επιπέδων (τοπικό, περιφερειακό, εθνικό, υπερεθνικό) αλλά και άτυπων κωδίκων πρακτικής. Στο πλαίσιο αυτό η διακυβέρνηση είναι κάθε μορφή συντονισμού ανεξάρτητων κοινωνικών σχέσεων που μπορεί να περιλαμβάνουν τις αγορές ως ένα άναρχο σύστημα ανταλλαγών, το κράτος, ως ένα ιεραρχημένο σύστημα και τα οριζόντια δίκτυα ως μη ιεραρχημένα συστήματα (Jessop, 2002). Η ΕΕ παρουσιάζεται ως ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα πολυεπίπεδης δομής διακυβέρνησης όπου η εξουσία

και διαμόρφωση πολιτικών είναι αποκεντρωμένη και λειτουργούν παράλληλα με τοπικές εθνικές και διεθνικές οντότητες και λειτουργίες (Marks κ.ά., 1996).

Στο πλαίσιο της παραπάνω προσέγγισης, οι συγγραφείς υποστηρίζουν ότι η μετεγκατάσταση δεν αποτελεί αντικείμενο της διακυβέρνησης. Ωστόσο, τα ζητήματα της μετεγκατάστασης θα πρέπει να τίθενται στο πλαίσιο μιας ευρύτερης κοινωνικής και οικονομικής ατζέντας όπου ο ρόλος του κράτους παραμένει κρίσιμος. Για το λόγο αυτό η διακυβέρνηση θα πρέπει να αναλυθεί ως μια δυναμική και πολυεπίπεδη διαδικασία όπου όλες οι εμπλεκόμενες οντότητες βρίσκονται σε αλληλεξάρτηση μεταξύ τους. Ως αποτέλεσμα, η μορφή και η ένταση της μετεγκατάστασης επηρεάζεται από το σύνολο των ασκούμενων βιομηχανικών, κοινωνικών, εργατικών, φορολογικών και αναπτυξιακών πολιτικών εν γένει. Ο βαθμός καταλληλότητας των πολιτικών αυτών εξαρτάται από το αν μια χώρα σε κάποιον κλάδο είναι εισαγωγική ή εξαγωγική. Για παράδειγμα μέτρα ανάπτυξης υποδομών, εκπαίδευσης ανθρώπινου δυναμικού κ.α. ταιριάζουν για στις χώρες "υποδοχείς" ενώ μέτρα ανάπτυξης προϊόντος, μάρκετινγκ κ.α. είναι καταλληλότερα για χώρες "αποστολείς" μετεγκαταστάσεων. Οι συγγραφείς διαπιστώνουν ένα "έλλειμμα διακυβέρνησης" σε παγκόσμιο επίπεδο όπου ο ρόλος των εργατικών ενώσεων ή των επιμελητηρίων είναι περιορισμένος στην μετεγκατάσταση μιας επιχείρησης. Η ΕΕ αντίθετα, έχει να παίξει ένα σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη διεθνικών μηχανισμών διακυβέρνησης.

Στο δεύτερο μέρος του βιβλίου που περιλαμβάνει τέσσερα κεφάλαια, γίνεται εμπειρική διερεύνηση του φαινομένου μετεγκατάστασης σε τέσσερις βιομηχανικούς κλάδους στην Ευρώπη. Στο 6^ο Κεφάλαιο ειδικότερα, εξετάζονται οι επιμέρους πτυχές της μετεγκατάστασης των δραστηριοτήτων των επιχειρήσεων στον κλάδο της ένδυσης. Τονίζεται ότι η επιταχυνόμενη ολοκλήρωση σε παγκόσμιο επίπεδο στον βιομηχανικό κλάδο του ενδύματος οφείλεται στις εντυπωσιακές τεχνολογικές, επικοινωνιακές και μεταφορικές βελτιώσεις (Castells, 1996), στην κυριαρχία της νεοφιλελεύθερης ιδεολογίας (Jessop, 2002) και στον υψηλό βαθμό συμμετοχής των εργατικών χεριών στην παραγωγή του προϊόντος (Hanzl-Weiss, 2004). Τα ευρήματα δείχνουν ότι οι ευκαιρίες στον κλάδο αξιοποιούνται καλύτερα μέσα από τις στρατηγικές χαμηλής δέσμευσης στην αρχή και σημαντικών ΑΞΕ ή Joint Venture στη συνέχεια. Εκτός βέβαια του φτηνού εργατικού κόστους, υπάρχουν και άλλοι παράγοντες που συμβάλλουν σημαντικά στην επιτυχία μιας επιχείρησης. Μια επιχείρηση για παράδειγμα, μπορεί να πετύχει σε μια περιοχή όπου η απασχόληση στον βιομηχανικό τομέα έχει πολύ σοβαρά προβλήματα και αντίθετα μια επένδυση σε περιοχή με υψηλό βαθμό ανάπτυξης να αποτύχει.

Το 7^ο Κεφάλαιο αναφέρεται στο βιομηχανικό κλάδο των ηλεκτρονικών, ο οποίος παρουσιάζει σημαντικές τάσεις μετεγκατάστασης. Αρκεί κανείς να αναφέρει ότι στις χώρες ΚΑΕ κάθε εβδομάδα δημιουργούνται δύο βιομηχανίες και 500 νέες θέσεις εργασίας

στο συγκεκριμένο κλάδο, ενώ ταυτόχρονα στη δυτική Ευρώπη κλείνουν δύο αντίστοιχες επιχειρήσεις. Η βιομηχανία ηλεκτρονικών αποτελεί μια από τις πιο παγκοσμιοποιημένες δραστηριότητες στον κόσμο (Malecki, 1997) ενώ η συνεχόμενη ανάγκη για εξεύρεση νέων λύσεων έχει οδηγήσει τον κλάδο σε σημαντικές τάσεις μετεγκατάστασης. Η μετεγκατάσταση αυτή παίρνει τη μορφή ΑΞΕ, outsourcing και διεθνούς εμπορίου επιφέροντας σημαντικές επιπτώσεις τόσο στη χώρα προέλευσης όσο και στη χώρα προορισμού. Έχει ενδιαφέρον το διπλό παράδοξο που εντοπίζεται από τους συγγραφείς στο συγκεκριμένο κλάδο. Από τη μια χρειάζεται εργατικό δυναμικό υψηλής εξειδίκευσης και από την άλλη δυναμικό χαμηλής εξειδίκευσης. Το χαρακτηριστικό αυτό αποτελεί μια από τις σημαντικότερες αιτίες μετεγκατάστασης των επιχειρήσεων αυτών. Στην Ευρώπη οι επιχειρήσεις αυτές αντιμετωπίζουν σημαντικές προκλήσεις και πιέσεις καθώς ο ανταγωνισμός τόσο από τις χώρες υψηλής τεχνολογίας όσο και από τις χώρες χαμηλού εργατικού κόστους γίνεται εντονότερος.

Το 8^ο Κεφάλαιο εστιάζει στον κλάδο της υπόδησης και η σχετική ανάλυση αναφέρεται στις μορφές και τα δίκτυα των βιομηχανιών υπόδησης, στις στρατηγικές των επιχειρήσεων και στις επιπτώσεις της μετεγκατάστασης. Είναι αξιοσημείωτο ότι εντοπίζεται σημαντικός βαθμός διαφοροποίησης των μορφών που πήραν οι διαδικασίες μετεγκατάστασης στο συγκεκριμένο κλάδο. Ο λόγος είναι σύμφωνα με τους συγγραφείς, οι διαφορετικές τοπικές, πολιτιστικές, ιστορικές, κοινωνικές και πολιτικές συνθήκες. Ο κλάδος της υπόδησης χαρακτηρίζεται από τα πιο υψηλά επίπεδα έντασης εργασίας αν και το ύψος της έντασης είναι διαφορετικό σε κάθε περιοχή. Οι συγγραφείς ισχυρίζονται επίσης ότι ο περιφερειακός χάρτης της βιομηχανίας υπόδησης επηρεάζεται από το βαθμό φιλελεύθερων εμπορικών πολιτικών, το χαμηλό εργατικό κόστος και την οργανωτική ευελιξία. Δεν είναι τυχαίο άλλωστε ότι η πιο διαδεδομένη μορφή μετεγκατάστασης στον κλάδο είναι οι υπεργολαβίες. Οι συγγραφείς κλείνουν με την εκτίμηση ότι η περαιτέρω φιλελευθροποίηση και η διεύρυνση της ΕΕ θα συνεχίσει να επανακαθορίζει τους παραγωγικούς δεσμούς μεταξύ των κρατών μελών, ενώ ο ρόλος των μη κρατών μελών θα αυξάνεται στην παραγωγή υποδημάτων.

Το 9^ο Κεφάλαιο εστιάζει την ανάλυση στον κλάδο του λογισμικού εξετάζοντας τις δραστηριότητες μετεγκατάστασης με τη μορφή της υπεργολαβίας ή των ΑΞΕ. Διερευνώνται οι αιτίες της μετεγκατάστασης στις χώρες προέλευσης και υποδοχής καθώς και οι προοπτικές περαιτέρω μετεγκατάστασης σε χώρες εκτός ΕΕ όπως η Ινδία για παράδειγμα. Ο κλάδος του λογισμικού υπήρξε ο πιο ταχύρρυθμα αναπτυσσόμενος τα τελευταία χρόνια. Σε αντίθεση με την αντίληψη περί ενότητας παραγωγής και κατανάλωσης σε σχέση με το χώρο, ο συγκεκριμένος κλάδος χαρακτηρίζεται από έντονο βαθμό μετεγκατάστασης λόγω εξέλιξης της τεχνολογίας και του διαδικτύου. Η ανταγωνιστικότητα στον κλάδο του

λογισμικού σύμφωνα με τους συγγραφείς, δεν εξαρτάται από την παραγωγικότητα ή την ποιότητα αλλά από τις ιδέες και το σχεδιασμό και για το λόγο αυτό ονομάζεται "βιομηχανία μυαλών" (Florida κ.ά., 2003). Η γεωγραφία φαίνεται να παίζει σημαντικό ρόλο, καθώς οι περισσότερες επιχειρήσεις επενδύουν σε κοντινές χώρες με τις οποίες έχουν και πολιτισμική εγγύτητα. Στην Κίνα και στην Ινδία ωστόσο, κατευθύνονται συνήθως στις περιπτώσεις εκτέλεσης μεγάλων παραγγελιών. Οι χώρες ΚΑΕ αντιπροσωπεύουν σχετικά μικρές αγορές με περιορισμένες σχετικά δυνατότητες εκτεταμένης παραγωγής. Από την άλλη πλευρά ωστόσο, οι χώρες αυτές έχουν την ικανότητα να είναι περισσότερο ευέλικτες και καινοτόμες και να υλοποιούν σχέδια που απαιτούν μικρότερες ομάδες. Είναι αξιοσημείωτο ότι παρά τη δυναμική αύξηση των υπεράκτιων δραστηριοτήτων (offshoring) εντούτοις δεν παρατηρείται απώλεια θέσεων εργασίας στην Ευρώπη. Μάλιστα η έρευνα δείχνει ότι η μετεγκατάσταση των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων λογισμικού εκτός Ευρώπης σε περιοχές χαμηλού κόστους, δεν γίνεται αντιληπτή ως κίνδυνος. Το outsourcing ειδικότερα, τείνει να αφορά πλέον, όλο το φάσμα των δραστηριοτήτων και όχι μόνο κάποια τμήματα της παραγωγής όπως το γράψιμο ενός κώδικα για παράδειγμα.

Στο τρίτο μέρος του βιβλίου η συζήτηση στα τρία κεφάλαια που ακολουθούν, μεταφέρεται στην διεθνή εμπειρία εκτός ΕΕ, δίνοντας στον αναγνώστη του βιβλίου τη δυνατότητα να αποκτήσει μια πιο ολοκληρωμένη εικόνα των τάσεων μετεγκατάστασης στους κλάδους έντασης εργασίας σε παγκόσμιο επίπεδο.

Το 10^ο Κεφάλαιο αναφέρεται στις στρατηγικές παγκοσμιοποίησης στον κλάδο λογισμικού. Επιχειρώντας οι συγγραφείς να ερμηνεύσουν τους λόγους που κρύβονται πίσω από τις αποφάσεις των επιχειρήσεων για offshoring, εντοπίζουν ένα πολύπλοκο τοπίο και μια μεγάλη ποικιλία ανάλογα με την εταιρεία και τη χώρα υποδοχής. Επιπλέον, η τάση που καταγράφεται είναι ότι οι επιχειρήσεις εμπιστεύονται ολοένα και περισσότερο σημαντικά τμήματα στις offshoring δραστηριότητες, τάση η οποία προβλέπεται να συνεχιστεί και στις ερχόμενες δεκαετίες. Παραδόξως, ενώ αναμένονταν ότι θα ήταν απαραίτητο ένα μεγάλο σχετικά μέγεθος της επιχείρησης για την μετεγκατάσταση, τα ευρήματα δείχνουν ότι ακόμη και μικρές επιχειρήσεις αναπτύσσουν δραστηριότητες μετεγκατάστασης εκτός συνόρων.

Στο 11^ο Κεφάλαιο γίνεται αναφορά σε νέα παραδείγματα της διεθνούς οικονομίας σχετικά με τους παγκόσμιους αγοραστές, την αλυσίδα αξιών διακυβέρνησης και τους τοπικούς προμηθευτές, με ειδικότερη αναφορά στην περίπτωση της Ταϊλάνδης. Οι τάσεις κατάτμησης της παραγωγικής διαδικασίας από τη μια και ολοκλήρωσης της διεθνούς οικονομίας από την άλλη, έχουν διαμορφώσει ένα νέο περιβάλλον στο οποίο καλούνται οι επιχειρήσεις να ανταγωνιστούν και να επιβιώσουν. Από την ανάλυση που ακολουθεί, διαπιστώνει κανείς ότι συχνά οι πολυεθνικές αναπτύσσουν πολλαπλές και πολυεπίπεδες

σχέσεις με τους προμηθευτές τους, έχοντας συμμετοχή ακόμη και στις διαδικασίες έρευνας για την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών και νέων προϊόντων. Οι σχετικές μετρήσεις έδειξαν ότι οι διαδικασίες αυτές αυξάνουν την παραγωγικότητα. Αντίθετα οι επιχειρήσεις που είναι μέρος της εσωτερικής αλυσίδας σε εθνικό επίπεδο, περιορίζονται σε ορισμένα μόνο τμήματα της παραγωγικής αλυσίδας, όπως είναι ο προσδιορισμός του σχεδιασμού και των χαρακτηριστικών των προϊόντων.

Το 12^ο Κεφάλαιο είναι αφιερωμένο στον κλάδο ένδυσης της Κένυας. Εξετάζεται ειδικότερα το εμπόριο μεταξύ των λιγότερο ανεπτυγμένων οικονομιών και των συγκρούσεων εντός του χώρου αυτού. Η αναφορά στη συγκεκριμένη μελέτη περίπτωσης συμβάλλει στην καλύτερη κατανόηση του παγκόσμιου περιβάλλοντος στον κλάδο της ένδυσης, πέρα από τη Δυτική Ευρώπη. Στο πλαίσιο αυτό, εξετάζονται οι προτιμησιακές εμπορικές πολιτικές των ΗΠΑ και της ΕΕ αναφορικά με την Αφρική. Ένα σημαντικό εύρημα στο συγκεκριμένο κεφάλαιο είναι ότι οι offshoring δραστηριότητες στον κλάδο της ένδυσης δεν επηρεάζουν μόνο το συγκεκριμένο τομέα αλλά και άλλους υποτομείς της οικονομίας.

Το βιβλίο κλείνει με την παράθεση των βασικών συμπερασμάτων. Μια πρώτη διαπίστωση είναι ότι η ερμηνεία του φαινομένου της μετεγκατάστασης δε μπορεί να εξαντληθεί σε μια ανάλυση περί εργατικού κόστους. Δεύτερον, στη διερεύνηση της μορφής που παίρνουν οι μετεγκαταστάσεις, εντοπίζεται ένα μωσαϊκό περιπτώσεων που ξεπερνά τις απλοϊκές κατηγοριοποιήσεις. Τρίτον, οι επιπτώσεις των μετεγκαταστάσεων στο τομέα της απασχόλησης τουλάχιστον μεσοπρόθεσμα, είναι πολύ πιο θετικές από το αναμενόμενο. Τέταρτον, υπάρχει χώρος για πρωτοβουλίες διακυβέρνησης μέσα από ήπιες και ευέλικτες πολιτικές που αναγνωρίζουν την διαφορετικότητα των περιπτώσεων και δεν είναι του τύπου "ένα μέγεθος για όλα τα νούμερα".

Ολοκληρώνοντας κανείς την ανάγνωση του βιβλίου, συμπεραίνει αβίαστα ότι πρόκειται για μια πολύ χρήσιμη επιστημονική προσπάθεια και μια πολύ πετυχημένη συνέντευξη ακαδημαϊκών (και όχι μόνο), από διαφορετικά γνωστικά υπόβαθρα. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι τα ζητήματα που τίθενται προς συζήτηση είναι καθόλα επίκαιρα και βρίσκονται στην αιχμή της βιβλιογραφίας. Η αίσθηση μάλιστα που δίνεται στον αναγνώστη είναι ότι πρόκειται για μια συζήτηση που μόλις άρχισε και έχει σίγουρα πολύ δρόμο μπροστά της. Η πολυεπίπεδη μελέτη των δυναμικών της μετεγκατάστασης των επιχειρήσεων με τη μορφή των ΑΞΕ, υπεργολαβίας, outsourcing, offshoring και offshore outsourcing σε τέσσερις κλάδους έντασης εργασίας και σε χώρες εντός και εκτός ΕΕ, παρουσιάζει τουλάχιστον μεθοδολογικά πολύ μεγάλο επιστημονικό ενδιαφέρον. Σήμερα βέβαια, είναι εξαιρετικά δύσκολο να μιλήσει κανείς φορμαλιστικά και σχηματοποιημένα για τον παγκόσμιο χάρτη οικονομικής γεωγραφίας, καθώς η πραγματική εικόνα είναι τόσο πολύπλοκη και σύνθετη που μοιάζει με μωσαϊκό. Ωστόσο, η προσπάθεια ερμηνείας του φαινομένου της μετεγκα-

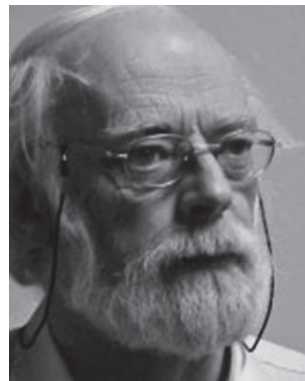
τάστασης μέσα από την ταυτόχρονη μελέτη των χαρακτηριστικών των επιχειρήσεων, των κλάδων, του εθνικού και παγκόσμιου περιβάλλοντος διακυβέρνησης, δημιουργεί γέφυρες επικοινωνίας και σύζευξης διαφορετικών θεωρητικών και επιστημονικών σχολών. Με την έννοια αυτή, το βιβλίο "The Moving frontier: The Changing Geography of Production in Labour-Intensive Industries" αποτελεί μια πολύτιμη συνεισφορά στην επιστημονική συζήτηση περί μετεγκατάστασης των επιχειρήσεων και θέτει μια πολύ χρήσιμη βάση για περαιτέρω διερεύνηση.

Βιβλιογραφία

- Bair J. (2006) "Regional Trade and Production Blocs in a Global Industry: Towards a Comparative Framework for Research", *Environment and Planning A*, 38: 2233-52.
- Castells M. (1996) *The Rise of the Network Society*, 2^η έκδοση, Oxford: Blackwell.
- Cooke P. (1992) "Regional Innovation Systems: Competitive Regulation in the New Europe", *Geoforum*, 23: 365-82.
- Dicken P. (1992) *Global Shift: The Internationalization of Economic Activity*, London: Paul Chapman Publishing Ltd.
- Dunford M. (2006) "Industrial Districts, Magic Circles and the Restructuring of the Italian Textiles and Clothing Chain" *Economic Geography*, 82(1): 27-59.
- Florida R., Knudsen B., Stolarick K. και Lee S.Y. (2003) "Software, Creativity and Economic Geography", Carnegie Mellon University Software Industry Center *Working Paper No 2*, Pittsburgh, PA: Carnegie Mellon University.
- Fujita M., Krugman P. και Venables A. (1999) *The spatial Economy: Cities, Regions and International Trade*, Cambridge, MA: MIT Press.
- Guichonnet P. και C. Raffestin (1974) *Géographie des Frontières*, Paris: Press. Univ. de France (PUF).
- Hanzl-Weiss D. (2004) "Enlargement and the Textiles, Clothing and Footwear Industry", *World Economy*, 27(6): 923-45.
- Henderson J., Dicken P., Hess M., Coe N. και Yenung H.W. (2002) "Global Production Networks and the Analysis of Economic Development", *Review of International Political Economy*, 9(3): 436-64.
- Jessop B. (2002) *The Future of the Capitalist State*, Cambridge: Polity.
- Johnston R. (1984) "The World is Our Oyster", *Transactions of the British Geographers*, Vol. 9: 443-459.
- Kamaras A. (2001) "A Capitalist Diaspora", *Discussion Paper*, Hellenic Observatory, LSE.

- Karagozoglou N. και Lindell M. (1998), "Internationalization of Small and Medium-sized Technology-based Firms: An Exploratory Study", *Journal of Small Business Management*, 36(1): 44-58.
- Lambrianidis L. (1996) "Subcontracting in Greek Manufacturing and the Opening of the Balkan Markets", *Cyprus Journal of Economics*, 9(1): 29-45.
- Levitt T. (1983) "The Globalization of Markets", *Harvard Business Review*, 61: 92-102.
- Liu W. και Dicken P. (2006) "Transnational Corporations and Obligated Embeddedness: Foreign Direct Investment in China's Automobile Industry", *Environment and Planning A*, 38: 1229-47.
- Lubbers R.F.M. (1995) *Globalisering: Naar een Nieuwe Kijk op Political Economy*, Tilburg: CentER for Economic Research/KUB.
- Lundvall, B.-A. (1992) *National Systems of Innovation*, London: Printer Publishers.
- Malecki E.J. (1997) *Technology and Economic Development. The Dynamics of Local, Regional and National Competitiveness*, 2^η έκδοση, Harlow: Longman.
- Marks G. Hooghe L. και Blank K. (1996) "European Integration from the 1980s: State-Centric vs Multi-Level Governance", *Journal of Common Market Studies*, 34(3): 341-78.
- Ohmae K. (1995) *"The end of the nations state"*, London: Free Press.
- Ohmae K. (1985) *The Triad Power: The Coming Shape of Global Competition*, New York: The Free Press.
- Raffestin C. (1974) "Éléments pour une Problématique des Régions Frontalières ", *L'Espace Géographique*, 1: 12-18.
- Schmitz H. (1999) "Global Competition and Local Cooperation: Success and Failure in the Sinos Valley, Brazil", *World Development*, 27(9): 1627-50.
- Scott A. (2002) "Competitive Dynamics of Southern California's Clothing Industry: The Widening Global Connection and Its Local Ramifications", *Urban Studies*, 39(8):1287-1306.
- Soete L. και Freeman C. (1997) *The Economics of Industrial Innovation*, London: Pinter No. 824.
- Stokke O.S. (1997) "Regimes as governance systems", στο: Young O.D. (επιμ.), *Global Governance: Drawing insights from the environmental experience*, Cambridge, MA/ London: MIT Press, 27-63.
- Yeung H., Liu W. και Dicken, P. (2006), "Transnational Corporations and Network Effects of a Local Manufacturing Cluster in Mobile Telecommunications Equipment in China", *World Development*, 34: 520-40.

ΑΠΟΨΕΙΣ



Ο Greg Ashworth είναι καθηγητής Πολεοδομίας και Χωροταξίας στη Σχολή Επιστημών του Χώρου στο Πανεπιστήμιο του Γκρόνινγκεν στην Ολλανδία. Σε παγκόσμιο επίπεδο θεωρείται από τους αξιολογότερους ειδικούς που συνδυάζουν το μάρκετινγκ/branding πόλεων, τον τουρισμό και την προστασία της κληρονομιάς. Η συνέντευξη, παρότι δεν είναι πολύ πρόσφατη, κρίνεται ότι παραμένει επίκαιρη, ιδιαίτερα αν συυπολογιστεί το γεγονός ότι είναι ένας συναρπαστικός συνομιλητής. Ο Ashworth το 2004 είχε προσκληθεί στο Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών του ΤΜΧΠΠΑ και έκανε δυο διαλέξεις με θέματα: "Τόποι, προβολή και μάρκετινγκ" και "City Branding πόλεων: πανάκεια ή αδιέξοδο: διδάγματα από το Γκρόνινγκεν". Οι διαλέξεις αυτές ήταν, κατά τη γνώμη μου, από τις καλύτερες που έχουν γίνει από προσκεκλημένους στο ΤΜΧΠΠΑ, και ένα τμήμα της ποιότητας αυτής αντανακλάται στη συνέντευξη που πήραν οι Μαρία Βρασίδα (το τμήμα "Τουρισμός") και Θεωдорής Μεταξάς (το τμήμα "Μάρκετινγκ πόλεων").

Η απομαγνητοφώνηση και η μετάφραση έγιναν από την Μαρία Βρασίδα, και η τελική επιμέλεια του κειμένου από τους Εύα Ψαθά και Αλέξιο Δέφνερ.

Συνέντευξη με τον *Greg Ashworth*

Καθηγητή στο Πανεπιστήμιο του Γκρόνιγκεν, Ολλανδία

"Δεν πιστεύω ότι υπάρχει μεγάλο ενδιαφέρον για τη θεωρία στον τομέα του τουρισμού, είναι ξεκάθαρο ότι το ενδιαφέρον είναι στην άμεση αντιμετώπιση και επίλυση των πρακτικών προβλημάτων"

"Ο ανταγωνισμός είναι μία κατάσταση που οι πόλεις πάντα είχαν και πάντα θα έχουν, η οικονομική ανάπτυξη είναι ένας μόνο από τους στόχους που μπορεί να θέσει μία πόλη, το μάρκετινγκ πόλεων είναι ένα εργαλείο για την επίτευξη των στόχων της πόλης"

ΠΡΩΤΟ ΜΕΡΟΣ: ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Βρασιδα: Κύριε Ashworth καλημέρα. Είναι μεγάλη χαρά για το Τμήμα μας να σας φιλοξενεί, ιδιαίτερα σε μία εποχή κατά την οποία ο τουρισμός αναγνωρίζεται ολοένα και περισσότερο ως πεδίο έρευνας. Στη χθεσινή σας διάλεξη αναφέρατε ότι ο σχεδιασμός και ο τουριστικός σχεδιασμός δανείζονται θεωρίες από άλλα επιστημονικά πεδία, όπως π.χ. τα οικονομικά και δεν υπάρχει ένα στιβαρό θεωρητικό υπόβαθρο. Θα ήταν ενδιαφέρον να σχολιάσετε πώς αυτή η έλλειψη θεωρίας έχει επηρεάσει τη δημιουργία εργαλείων για τον τουριστικό σχεδιασμό καθώς και την αποτελεσματικότητα που μπορούν να έχουν τα εργαλεία αυτά δεδομένου ότι είναι αποτέλεσμα μίας δανεικής θεωρίας.

Ashworth: Θα προχωρούσα ακόμα περισσότερο και θα έλεγα ότι δεν υπάρχει θεωρία τουρισμού. Στα 30-40 χρόνια που ασχολούμαστε με τον τουρισμό δεν έχει υπάρξει ούτε μία πρωτότυπη θεωρία, ούτε έστω μία πρωτότυπη ιδέα δεν έχει εμφανιστεί. Υπάρχουν πολλοί λόγοι γι' αυτό αλλά πιστεύω ότι όλα έχουν ενσωματωθεί από άλλα επιστημονικά πεδία όπως τα οικονομικά, η κοινωνιολογία, η επιστήμη του μάρκετινγκ, η γεωγραφία ή κάποιο άλλο. Δεν πιστεύω ότι υπάρχει μεγάλο ενδιαφέρον για τη θεωρία στον τομέα του τουρισμού, είναι ξεκάθαρο ότι το ενδιαφέρον είναι στην άμεση αντιμετώπιση και επίλυση των πρακτικών προβλημάτων. Άρα σε σχέση με την ερώτηση, στην ουσία δεν υπάρχει και δεν υπήρξε ποτέ θεωρία τουρισμού πάνω στην οποία να βασίστηκαν τα εργαλεία και οι

δράσεις. Μπορεί αυτό που λέω να φαίνεται κυνικό αλλά κατά τη γνώμη μου αυτή είναι η αλήθεια. Θα έφτανα στο σημείο να προκαλέσω οποιονδήποτε να μου παρουσιάσει μία πρωτότυπη θεωρητική ιδέα μέσα από τον τουρισμό. Ειλικρινά δεν γνωρίζω καμία.

Βρασιίδα: Θα λέγατε ότι αυτός είναι ο λόγος που πολλές τουριστικές παρεμβάσεις, (εργαλεία, δράσεις) έχουν αποτύχει;

Ashworth: Θα έλεγα πως ναι. Ο τουρισμός ποτέ δεν ενδιαφέρθηκε για τους ακαδημαϊκούς προβληματισμούς και δεν θεωρεί ότι αυτό είναι το αντικείμενό του. Όσοι ασχολούνται επαγγελματικά με τον τουρισμό ενδιαφέρονται για την πρακτική εκπαίδευση και τη δουλειά στην τουριστική βιομηχανία και δεν τους απασχολεί στο ελάχιστο η θεωρία. Άρα ούτε αρθρώθηκε ποτέ ούτε ακολουθήθηκε μία ξεκάθαρα τουριστική θεωρία, οπότε η αρχική σας υπόθεση είναι σωστή. Όταν εκείνοι που ασχολούνται με το σχεδιασμό και τη διοίκηση ρωτούν πράγματα όπως "ποιο είναι το κατά κεφαλήν εισόδημα σε μία περιοχή", δεν υπάρχει ούτε απάντηση ούτε μοντέλο. Μια τέτοια προσέγγιση είναι σκληρή και αφελής, ενσωματωμένη κατευθείαν από την Περιφερειακή Οικονομική και Ανίκανη να προσφέρει απαντήσεις στα πολιτικά και κοινωνικά ζητήματα που αφορούν στον τουρισμό. Ίσως ακούγομαι πολύ κυνικός, όμως επιμένω ότι έτσι είναι τα πράγματα.

Βρασιίδα: Οι περισσότερες Ελληνικές σχολές που σχετίζονται με τον τουρισμό εκπαιδεύουν κυρίως ξενοδοχοϋπαλλήλους και ανθρώπους που θα εργαστούν πρακτικά στην τουριστική βιομηχανία, όχι ερευνητές.

Ashworth: Και στις περισσότερες χώρες της Γερμανικής επιρροής όπως στην Ολλανδία στην οποία εργάζομαι, υπάρχει πολύ αυστηρός διαχωρισμός ανάμεσα στην επιστημονική και την επαγγελματική εκπαίδευση, και παρέχονται από διαφορετικά ιδρύματα. Τα πανεπιστήμια ασχολούνται με την επιστήμη και ο τουρισμός δεν ανήκει εξολοκλήρου σε αυτή, γι' αυτό και δεν διδάσκεται σε κανένα πανεπιστήμιο Γερμανικής επιρροής, δεν θεωρείται ούτε αντιμετωπίζεται ως αντικείμενο πανεπιστημιακής εκπαίδευσης. Ο τουρισμός διδάσκεται σε ιδρύματα επαγγελματικής κατάρτισης και αυτό δημιούργησε ένα τεράστιο κενό ανάμεσα στη θεωρία και την πρακτική για προφανείς λόγους.

Δεν πιστεύω απαραίτητα ότι ο τουρισμός είναι μια καθαρά οικονομική δραστηριότητα. Είναι ένα πολυσύνθετο φαινόμενο με πολλές διαφορετικές πτυχές. Από τη πλευρά τους οι οικονομολόγοι θα ισχυριζόταν ότι ο τουρισμός είναι ένα μέσο οικονομικής ανάπτυξης, είναι όμως επίσης ένα μέσο κοινωνικής ανάπτυξης, πολιτιστικής προώθησης και πολλά άλλα.

Βρασιίδα: Μια που συζητάμε για την προώθηση των πόλεων ως τουριστικών προϊόντων και το branding των πόλεων, δεν θα μπορούσαμε να πούμε ότι αυτή η αντιμετώπιση μειώνει

ελαφρώς την κοινωνική διάσταση; Ακούγεται λίγο σα να μετατρέπουμε τους ανθρώπους σε προϊόντα. Δεν είναι αντιφατικό να μετατρέπεις το ζωτικό χώρο κάποιου σε προϊόν και μετά να προσπαθείς να προωθήσεις κοινωνικές διαστάσεις, πολιτισμό, ιστορία κ.λπ.;

Ashworth: Νομίζω ότι αμφισβητείτε τις βάσεις του Μάρκετινγκ του Τόπου (Place Marketing), και υποθέτετε ότι πρόκειται για μία οικονομική δραστηριότητα επειδή το παραδοσιακό μάρκετινγκ αποτελεί όντως οικονομική δραστηριότητα του εμπορικού τομέα. Εγώ ποτέ δεν θεώρησα το Μάρκετινγκ του Τόπου ως μία ειδική οικονομική δραστηριότητα, εάν το είχα δει έτσι δε θα ασχολούμουν με αυτό. Θεωρώ το Μάρκετινγκ του Τόπου ως ένα μέσο για να δούμε μία πόλη ή σε αυτή την περίπτωση μία δραστηριότητα, "τον αστικό τουρισμό", ο οποίος έχει μια πολύ ευρύτερη βάση από την απλή οικονομική θεώρηση κόστους-ωφέλειας. Ο τουρισμός δεν είναι μόνο μια βιομηχανία, όπως το μάρκετινγκ δεν είναι μόνο μια οικονομική δραστηριότητα. Μπορεί να έχει μια σειρά από κοινωνικούς ή πολιτικούς στόχους και ολοένα και περισσότερο τείνω πλέον να ενδιαφέρομαι για τους πολιτικούς στόχους. Οι πολιτικές επιπτώσεις του μάρκετινγκ είναι για μένα πολύ πιο ενδιαφέρουσες και σημαντικές από τις οικονομικές. Όταν ξεκίνησα την πορεία μου στο χώρο του τουρισμού ήμουν οικονομολόγος και είχα αυτή την οπτική. Δε θεωρώ ότι είμαι πλέον οικονομολόγος και έχω κατακτήσει μια πολύ ευρύτερη οπτική.

Βρασιίδα: Μια πόλη μπορεί να διαθέτει πολλά διαφορετικά στοιχεία που μπορούν να θεωρηθούν τουριστικά προτερήματα ή πιθανές ευκαιρίες για ανάπτυξη, όπως είναι η πολιτιστική κληρονομιά, το φυσικό περιβάλλον, το δομημένο περιβάλλον και άλλα. Ποια εργαλεία θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ώστε να γίνει δυνατή και η σύνδεση του τομέα των υπηρεσιών, ο οποίος πρέπει να στηρίζει τον τουρισμό με τα παραπάνω; Με άλλα λόγια πώς θα μπορούσαμε να εισάγουμε ιδέες και έννοιες όπως η περιβαλλοντική προστασία ή η πολιτιστική κληρονομιά στην τουριστική πρακτική που στρέφεται κυρίως γύρω από το κέρδος;

Ashworth: Υπάρχουν περίπου τρεις ή τέσσερις διαφορετικές ιδέες για το ερώτημα αυτό. Εγώ δεν ανέφερα τη βιωσιμότητα γιατί θεωρώ ότι ήταν η λέξη κλειδί του χθες. Αποφεύγω επίσης να χρησιμοποιώ τον όρο πολιτιστική κληρονομιά γιατί κάθε κληρονομιά είναι πολιτιστική εξ' ορισμού. Η σχέση μεταξύ κληρονομιάς και τουρισμού είναι πολύ ενδιαφέρουσα. Φυσικά σε απόλυτους όρους η κληρονομιά δεν αποτελεί τουριστική εφεύρεση αλλά ούτε είναι και ο τουρισμός αποκλειστικά εξαρτημένος από αυτή. Πρόκειται για δύο διαφορετικά πράγματα που έχουν κοινά σημεία συνάντησης. Η έννοια της κληρονομιάς με γοητεύει, αλλά περισσότερο με ενδιαφέρει ο τρόπος που αυτή συνεισφέρει στην οικονομία. Η κληρονομιά είναι μία πολύ μεγάλη βιομηχανία, μεγαλύτερη από τον τουρισμό, απ' όσο μπορώ να

ξέρω, αλλά δεν είναι μόνο αυτό. Σχετίζεται με όλα όσα συζητάμε σήμερα εδώ, ζητήματα ταυτότητας, ζητήματα κοινωνικής συνοχής, ζητήματα σχετικά με τη φύση της κοινωνίας και φυσικά ζητήματα πολιτικά. Τον τελευταίο καιρό με ενδιαφέρει ιδιαίτερα η πολυ-πολιτισμικότητα και σκέφτομαι να στραφώ ολοκληρωτικά προς αυτό το αντικείμενο. Η κληρονομιά πιστεύω ότι έχει έναν συνεχώς αυξανόμενο ρόλο ενώ αντίθετα το εμπόριο και τα οικονομικά έχουν εξαντληθεί ως αντικείμενα του τουρισμού. Ίσως αυτό να μην αποτελεί απάντηση στην ερώτηση, υπήρχαν όμως πολλά διαφορετικά ζητήματα στην ερώτηση.

Μια που είμαι ο πρώτος που ανοίγει το διάλογο για τον τουρισμό, μπορώ να πω ότι ο τομέας του τουρισμού απασχολεί τους ακαδημαϊκούς ερευνητές τα τελευταία 30-40 χρόνια, χωρίς όμως να υπάρχει αξιόλογο αποτέλεσμα από πλευράς ιδεών όλα αυτά τα χρόνια. Όλες οι ιδέες είναι δανεισμένες από κάποια άλλη επιστήμη, ιδίως την Περιφερειακή Οικονομική, και προσαρμοσμένες στον τουρισμό.

Βρασιίδα: Σε άλλα επιστημονικά πεδία, όπως π.χ. στη βιολογία, το πείραμα αποτελεί πολύ σημαντικό μέρος της ερευνητικής εργασίας. Μπορεί να επαναληφθεί ξανά και ξανά με διαφορετικό τρόπο μέχρι να βρεθεί ο σωστός. Στον τομέα μας δεν είναι εφικτός ο πειραματισμός. Δεν μπορούμε για παράδειγμα να κάνουμε μία μεγάλη επένδυση και αν δεν πετύχει να την επαναλάβουμε. Το πολιτικό, οικονομικό και κοινωνικό κόστος της αποτυχίας είναι πολύ μεγάλο. Πώς θα μπορούσαμε να αντιπαρέλθουμε την έλλειψη μίας πρωτότυπης θεωρίας εάν δεν μπορούμε να κάνουμε ένα πρωτότυπο πείραμα;

Ashworth: Το δικό μας είναι ένα πολύ δύσκολο ακαδημαϊκό πεδίο. Εάν ασχολούμασταν με τη βιολογία ή τη θεολογία τα πράγματα θα ήταν πολύ ευκολότερα από την άποψη ότι θα βρισκόμασταν σε κάποιο εργαστήριο κάνοντας πειράματα ή σε κάποια βιβλιοθήκη –ή και ένα γραφείο σαν αυτό– αναπτύσσοντας ιδέες. Εμείς διαλέξαμε να ασχοληθούμε με ένα πολύ πρακτικό κομμάτι του σχεδιασμού στο οποίο οι φοιτητές και οι ερευνητές πρέπει να βγουν έξω, να ασχοληθούν προσωπικά και να κάνουν εργασία πεδίου. Η δυσκολία είναι ότι μπορούμε μόνο να παρατηρήσουμε και όχι να πειραματιστούμε. Έστω ότι έχουμε μία ιδέα, πώς μπορούμε να τη δοκιμάσουμε; Για κάθε ιδέα ή δράση που προτείνουμε υπάρχει μία μεγάλη μερίδα ανθρώπων που διαφωνεί και δεν έχουμε το δικαίωμα να πειραματιστούμε με τις επιθυμίες τους. Φέρουμε μεγάλη ευθύνη εάν με τις πράξεις μας κάνουμε την καθημερινή ζωή των ατόμων έστω και λίγο χειρότερη, δεν μπορούμε να πειραματιστούμε και δεν μπορούμε να βεβαιωθούμε για την επιτυχία των ιδεών μας. Έχω αποδεχτεί τα μειονεκτήματα τις δυσκολίες και τους περιορισμούς του επιστημονικού μας πεδίου και είναι συνειδητή επιλογή όλων μας η ενασχόληση με το σχεδιασμό. Έχουμε αποδεχτεί το γεγονός ότι τα περισσότερα από αυτά που κάνουμε δεν λειτουργούν ή είναι μία προσπάθεια να διορθωθούν λάθη της προηγούμενης γενιάς σχεδιαστών. Αυτό βέβαια σημαίνει ότι πάντα

θα υπάρχει δουλειά για τους ανθρώπους που ασχολούνται με το σχεδιασμό γιατί πάντα η επόμενη γενιά θα έχει να διορθώσει τα λάθη της προηγούμενης. Αυτή τη στιγμή διορθώνουμε σε όλο τον κόσμο τα λάθη του μοντερνισμού και ποιος ξέρει αν οι επόμενοι από εμάς διορθώνουν τα λάθη της βιωσιμότητας, κ.λπ. Η επιστήμη μας είναι ιδιαίτερα ατελής. Οι άνθρωποι που ασχολούνται με το σχεδιασμό πρέπει να βγουν έξω και να κάνουν δουλειά πεδίου.

Βρασίδα: Θεωρείτε αυτά που έχουν γίνει μέχρι στιγμής ως πραγματικά λάθη κατά το σχεδιασμό, ή ως εξελισσόμενες τάσεις και ανάγκες;

Ashworth: Δεν πιστεύω ότι υπάρχει διαφορά ανάμεσα στα δύο. Λάθος είναι κάτι που σήμερα θεωρείται ατυχές ενώ μπορεί να το θεωρούσαν επιτυχημένο στον καιρό του. Οι ιδέες και οι τάσεις αλλάζουν.

Βρασίδα: Νομίζω ότι καλύψαμε το θέμα της θεωρίας του τουρισμού, ή καλύτερα την έλλειψή της, και το θέμα της διδασκαλίας του τουριστικού σχεδιασμού.

Ashworth: Δεν θα ήθελα να φανώ τόσο υπερόπτης. Υπάρχουν πάρα πολλοί άνθρωποι που ασχολούνται με τη διδασκαλία του τουρισμού σε διάφορα ινστιτούτα επαγγελματικής κατάρτισης και νιώθω πολύ διστακτικός στο να τους πω πώς θα πρέπει να κάνουν τη δουλειά τους ως ένας απλός ακαδημαϊκός. Σε πολλές περιπτώσεις βέβαια συνεργαζόμαστε με τους ανθρώπους αυτούς, και υποθέτω πως οι περισσότεροι ακαδημαϊκοί είμαστε σε κάποιο βαθμό υπερόπτες. Πιστεύω ότι αυτό που μπορεί να διδάξει κανείς είναι κάποιος βαθμός μετριοπάθειας αναφορικά με τον τουρισμό αλλά και με τα άλλα αντικείμενα που διδάσκουμε όπως π.χ. η κληρονομιά. Δεν διδάσκουμε ότι αυτός είναι ο καλύτερος και μοναδικός τρόπος να γίνουν τα πράγματα ή ότι εάν ακολουθήσει κανείς αυτή τη συνταγή θα πετύχει. Αυτό που κάνουμε είναι να διδασκόμαστε από παραδείγματα άλλων περιοχών και να λέμε "να τι έκαναν σε αυτό το μέρος, να τι έκαναν στο άλλο, πού πέτυχαν πού απέτυχαν. Εάν θέλεις μπορείς να το δοκιμάσεις στον δικό σου τόπο και μπορεί να πετύχει ή και να αποτύχει, εφόσον οι συνθήκες δεν είναι ποτέ οι ίδιες και ο δικός σου τόπος μπορεί να αντιδράσει διαφορετικά". Με άλλα λόγια δεν υπάρχει ένα μοντέλο που να καλύπτει όλες τις περιπτώσεις. Σε πολλές περιπτώσεις στο σχεδιασμό δεν αντιμετωπίζουμε σχέδια μαζικής παραγωγής, αλλά σχέδια που γίνονται και εκπονούνται κατά περίπτωση. Ακόμα και εάν οι ιδέες είναι καλές ένα σχέδιο που λειτούργησε για τον Βόλο μπορεί να μην λειτουργήσει το ίδιο καλά πουθενά αλλού. Ίσως το λάθος που κάνουμε όλοι (βάζω και τον εαυτό μου μέσα), είναι να χρησιμοποιούμε πάντα τις επιτυχημένες περιπτώσεις και να μην χρησιμοποιούμε τις αποτυχημένες που μπορεί όμως σε άλλες συνθήκες να λειτουργούσαν, δεν διδάσκουμε

την αποτυχία και πιστεύω ότι ίσως θα έπρεπε. Μας είναι πολύ πιο εύκολο κατά τη διδασκαλία να λέμε κοιτάξτε τι έκανε η Βοστώνη ή το Σαν Φρανσίσκο και πόσο επιτυχημένο ήταν. Αυτό που αποφεύγουμε να συζητήσουμε και να δημοσιεύσουμε είναι οι αποτυχίες. Πολύ λίγοι πολιτικοί, εάν υπάρχει και κανένας, είναι πρόθυμοι να αναλάβουν την ευθύνη και να παραδεχτούν ότι έφτιαξαν ένα υπέροχο και καλό σχέδιο αλλά τελικά στην πράξη ήταν η απόλυτη αποτυχία. "Έχουμε περισσότερα να διδαχθούμε από τις αποτυχίες παρά από τις επιτυχίες και ίσως αυτό είναι που πρέπει να κάνουμε περισσότερο. Μια μετριοπαθής πρόταση είναι λοιπόν να διδασκόμαστε από τις αποτυχίες μας και να μαθαίνουμε από τα λάθη μας.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ: ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ ΠΟΛΕΩΝ

Μεταξάς: Θα ήθελα να επικεντρώσω τις ερωτήσεις μου στο μάρκετινγκ πόλεων και θα ήθελα να ξεκινήσω με τον ανταγωνισμό μεταξύ των πόλεων. Ποιοι πιστεύετε ότι είναι οι λόγοι ύπαρξής του;

Ashworth: Η προφανής απάντηση είναι ότι πάντα υπήρχε και πάντα θα υπάρχει επειδή καθένας, καθετί και κάθε πόλη θα ανταγωνίζεται με τις άλλες και δεν υπάρχει τίποτα το καινούργιο σε αυτό. Οι πόλεις πάντα θα βρίσκονται σε ανταγωνισμό για τις πηγές, για τους κατοίκους, για τα οικονομικά οφέλη, για τον τουρισμό, για όλα. Αυτό θα συμβαίνει πάντα είτε το αναγνωρίζουμε είτε όχι.

Μεταξάς: Σε πολλές περιπτώσεις όμως βλέπουμε συνεργασίες μεταξύ πόλεων.

Ashworth: Έχετε ακουστά την έκφραση "συνανταγωνισμό" (coopertition); Είναι ένας συνδυασμός των λέξεων ανταγωνισμός και συνεργασία και θα έλεγα ότι οι πόλεις βρίσκονται σε συνεχή "συνανταγωνισμό" (coopertition) μεταξύ τους. Με άλλα λόγια μπορούν και κάνουν και τα δύο συγχρόνως χωρίς να υπάρχει σύγκρουση σε αυτό. Κατά μία έννοια το ίδιο συμβαίνει και με τους ανθρώπους: συνεχώς ανταγωνίζονται ο ένας τον άλλο, αλλά ταυτόχρονα δεν μπορούν να πετύχουν χωρίς να συνεργαστούν και χωρίς να βασίζονται ο ένας στον άλλο. Το ίδιο συμβαίνει ανάμεσα στους συναδέλφους ενός πανεπιστημιακού Τμήματος, το ίδιο συμβαίνει και ανάμεσα στις πόλεις. Πρέπει να συνεργαστούν μεταξύ τους για τη δημιουργία δικτύων, αλλά την ίδια στιγμή βρίσκονται σε ανταγωνισμό μεταξύ τους, έτσι είναι η ζωή.

Μεταξάς: Για ποιους λόγους θεωρείται ότι η εφαρμογή του μάρκετινγκ του τόπου (place marketing) είναι σημαντική για τις πόλεις;

Ashworth: Το λογικό και ιστορικά ορθό επιχείρημα είναι ότι οι πόλεις ανταγωνίζονται μεταξύ τους και υπάρχει η άμεση επιλογή να το αναγνωρίσει κανείς και να κάνει κάτι γι' αυτό ή να μην το αναγνωρίσει, να μην κάνει τίποτε και να αποτύχει. Αυτό είναι ένα πραγματικό γεγονός και μία αναμφισβήτητη πραγματικότητα και προτιμώ να το αντιμετωπίζω θετικά). Εμείς που ασχολούμαστε με το σχεδιασμό χρειαζόμαστε ό,τι εργαλείο μπορούμε να βρούμε για να λύσουμε τα σύνθετα προβλήματα που αντιμετωπίζουμε και εάν μπορεί το μάρκετινγκ να λειτουργήσει ως εργαλείο και να βοηθήσει να λυθούν προβλήματα, τότε αυτό είναι το κλειδί. Εάν μπορεί να λύσει τα δικά μας προβλήματα τότε το αποδέχομαι ως εργαλείο, το προσαρμόζω στις ανάγκες της δικής μου επιστήμης και το χρησιμοποιώ.

Μεταξάς: Υπάρχει ένας συνεχής διάλογος σχετικά με το μάρκετινγκ πόλεων. Δεν υπάρχει σύνδεση μεταξύ του μάρκετινγκ των πόλεων, της τοπικής οικονομικής ανάπτυξης και της ανταγωνιστικότητας των πόλεων; Στις περισσότερες περιπτώσεις το μάρκετινγκ των πόλεων εμφανίζεται να έχει μικρότερη βαρύτητα ή ως μέρος μίας συνολικότερης στρατηγικής μάρκετινγκ. Ποιος είναι ο λόγος που συμβαίνει αυτό και ποια είναι η σχέση των τριών στοιχείων;

Ashworth: Έχετε δίκαιο και ο λόγος είναι ότι, πολύ απλά, δεν γίνεται καλά. Θα έπρεπε να γίνεται καλύτερα. Ο ανταγωνισμός είναι μία κατάσταση που οι πόλεις πάντα είχαν και πάντα θα έχουν, η οικονομική ανάπτυξη είναι ένας μόνο από τους στόχους που μπορεί να θέσει μία πόλη, το μάρκετινγκ πόλεων είναι ένα εργαλείο για την επίτευξη των στόχων της πόλης. Υπάρχουν φυσικά και άλλα εργαλεία, δεν είναι το μοναδικό, αλλά ο λόγος που το μάρκετινγκ δεν λειτουργεί είναι διότι δεν εφαρμόζεται σωστά. Θα μπορούσε να ρωτήσει κανείς "γιατί εφαρμόζεται άσχημα"; Η απάντηση είναι επειδή οι πόλεις δεν καταλαβαίνουν την έννοια του μάρκετινγκ. Το μάρκετινγκ λειτουργεί μόνον εάν κάποιος ολοκληρώσει το σύνολο της σχετικής διαδικασίας. Η τοπική αυτοδιοίκηση το αντιμετωπίζει συχνά ως μία εύκολη και γρήγορη λύση, αλλά το μάρκετινγκ δεν είναι μία άλλη λέξη για την προώθηση, η οποία με τη σειρά της δεν είναι συνώνυμη με τη διαφήμιση. Βάζοντας όμως μία διαφήμιση στην εφημερίδα δεν σημαίνει ότι έχεις κάνει μάρκετινγκ.

Μεταξάς: Πόσο δύσκολο είναι να καταλάβει κανείς και να εφαρμόσει αυτή τη διαδικασία;

Ashworth: Προσωπικά δεν πιστεύω ότι είναι δύσκολο. Εάν μπορώ εγώ να το καταλάβω, τότε μπορεί ο καθένας. Ποτέ δεν πίστεψα ότι το μάρκετινγκ τόπων σχετίζεται με την εμπορευματοποίηση, την ιδιωτικοποίηση, ή τις εμπορικές επιχειρήσεις. Πιστεύω ότι είναι ένας τρόπος να δει κανείς την προσφορά και τη ζήτηση, τους ανθρώπους και τα προϊόντα. Ένα

προϊόν μπορεί να οριστεί με πάρα πολλούς τρόπους, το ίδιο και ο καταναλωτής. Με ενδιαφέρει περισσότερο το μάρκετινγκ τόπων ως κοινωνικό εργαλείο, και στην πραγματικότητα αυτή είναι η βασική μου διαφορά με τους Αμερικανούς που ίσως εστιάζουν υπερβολικά στις επιχειρήσεις. Προέρχομαι από την ευρωπαϊκή παράδοση, την παράδοση των κοινωνικών υπηρεσιών, τη σοσιαλδημοκρατική παράδοση. Δεν πιστεύω στην εμπορευματοποίηση, την ιδιωτικοποίηση κ.λπ. Στόχος μου είναι να παρέχω καλές υπηρεσίες στους ανθρώπους και το μάρκετινγκ μου δίνει τα εργαλεία για να το πετύχω.

Μεταξάς: Συμφωνείτε με τον ορισμό του μάρκετινγκ τόπων και πόλεων που βασίζεται στην παραδοσιακή θεώρηση του μάρκετινγκ; Ότι δηλαδή αποτελούν διαδικασίες που έχουν δύο βασικούς στόχους: Ο πρώτος είναι ο αναπτυξιακός στόχος μίας πόλης και ο δεύτερος είναι η ικανοποίηση των αναγκών των πιθανών αγορών στις οποίες η πόλη προωθεί την εικόνα της.

Ashworth: Πρόκειται για τυπική αμερικάνικη καπιταλιστική αντίληψη την οποία δεν δέχομαι. Σίγουρα αυτός είναι ο τρόπος που το βλέπουν εκείνοι, αλλά εγώ, που ασχολούμαι με το σχεδιασμό, έχω μία τελείως διαφορετική οπτική. Οι πραγματικοί τομείς στους οποίους το μάρκετινγκ πόλης λειτουργεί καλά και το έχω δει στην πράξη, είναι τομείς όπως τα μέσα μαζικής μεταφοράς ή οι κοινωνικές παροχές για μειονότητες. Θα έλεγα ότι γεφυρώνει την απόσταση ανάμεσα στις κοινωνικές υπηρεσίες και τους δημόσιους λειτουργούς από τη μία και τους πελάτες καταναλωτές από την άλλη και δίνει μία νέα οπτική σε αυτή τη σχέση. Μιλάμε πάντα για κοινωνικούς, όχι καταναλωτικούς ή εμπορικούς, στόχους που έχουμε εμείς ή οι πολιτικές αρχές ως διαχειριστές των πόλεων.

Μεταξάς: Αυτό βασίζεται στη θεωρία του μάρκετινγκ πόλεων και τον παραδοσιακό νόμο της αγοράς της προσφοράς και της ζήτησης, και στα αγαθά που έχει μία πόλη να προωθήσει. Εσωτερικά ενισχύεται η επιχειρηματικότητα αλλά εξωτερικά;

Ashworth: Ναι, στο βαθμό που οι δύο ομάδες ορίζονται με την ευρεία έννοια. Ο πελάτης μπορεί για παράδειγμα να είναι μία ανύπαντρη μητέρα που έχει να συντηρήσει παιδιά, και ο πάροχος μπορεί να είναι η τοπική αυτοδιοίκηση που προσφέρει κοινωνικές παροχές. Υπάρχει ο πελάτης υπάρχει και το προϊόν και το μάρκετινγκ αποτελεί τη σύνδεση μεταξύ τους με διάφορους τρόπους. Όταν στη δεκαετία του 80 εμφανίστηκαν οι πρώτες ιδέες κοινωνικού μάρκετινγκ είχαμε ενθουσιαστεί όλοι γιατί μας δόθηκε η ευκαιρία να τις μεταφέρουμε στις δημόσιες υπηρεσίες κλπ. Αυτό αποτέλεσε μεγάλο βήμα μπροστά.

Μεταξάς: Πολλοί ισχυρίζονται ότι δεν υπάρχει ανταγωνισμός πόλεων, αλλά μόνον ανταγωνισμός μεταξύ επιχειρήσεων. Πώς βλέπετε αυτή την άποψη;

Ashworth: Μία σύντομη απάντηση είναι ότι κάνουν λάθος. Ο ανταγωνισμός μεταξύ πόλεων υπάρχει και έχει μεγάλη επίδραση στην ανάπτυξη. Κάποιος θα μπορούσε να ισχυριστεί ότι θα ήταν καλύτερα αν δεν υπήρχε ανταγωνισμός οπότε δε θα γινόταν και σπατάλη χρημάτων για λόγους ανταγωνισμού. Αυτή θα ήταν μία καλή ουτοπική κατάσταση η οποία δυστυχώς δεν είναι υπαρκτή. Βρισκόμαστε σε έναν ανταγωνισμό μεταξύ τόπων και υπηρεσιών, γεγονός που είναι αναπόφευκτο. Φυσικά έτσι απλώς διατηρείται ο ισολογισμός αφού για να επιτύχει κάποια πόλη μία άλλη θα χάσει, αν οι τουρίστες επιλέξουν έναν τόπο δεν θα πάνε σε κάποιον άλλο, κ.λπ. Η διαπίστωση αυτή όμως δεν αποτελεί επιχείρημα για να μην αναπτύξουμε το μάρκετινγκ των πόλεων, ειδάλλως απλά χάνουμε.

Μεταξάς: Ας μιλήσουμε με ένα παράδειγμα. Η πολιτική προώθησης του αθλήματος του γκολφ θεωρείται αποτελεσματική όταν έχει θετική επίδραση όχι μόνο στην πόλη που φιλοξενεί τις εγκαταστάσεις αλλά στην ευρύτερη περιοχή.

Ashworth: Εξαρτάται από την κλίμακα στην οποία εργαζόμαστε. Οι περισσότεροι μελετητές τους οποίους έχετε υπόψη σας ασχολούνται με την περιφερειακή οικονομική, είναι δηλαδή οικονομολόγοι που αντιλαμβάνονται αλλιώς την έννοια του μάρκετινγκ και ενδιφέρονται σχεδόν αποκλειστικά για την οικονομική ανάπτυξη. Η θεωρία όμως της οικονομικής ανάπτυξης δεν έχει καταφέρει σχεδόν τίποτε. Από την άλλη βέβαια μπορεί να ρωτήσει κάποιος "το μάρκετινγκ πετυχαίνει πάντα;" Φυσικά και όχι. Δεν είμαι τόσο αφελής να πιστεύω κάτι τέτοιο. Πολλές εκστρατείες μάρκετινγκ δεν αποδίδουν και ως σύνολο επίσης δεν τα έχουν καταφέρει καλά. Ο λόγος της αποτυχίας τους είναι ότι εστιάζουν στην προώθηση και όχι στο προϊόν ή το σύστημα υποστήριξης. Παρόλα αυτά, το γεγονός ότι δεν γίνεται όπως πρέπει, δεν σημαίνει ότι δεν πρέπει να γίνεται καθόλου. Ας δοκιμάσουμε να το κάνουμε σωστά και πιστεύω ότι θα πετύχουμε περισσότερους οικονομικούς στόχους απ' ότι η οικονομική θεωρία έχει καταφέρει τα τελευταία 50 χρόνια.

Μεταξάς: Γιατί πιστεύετε ότι το μάρκετινγκ και το branding των πόλεων σχετίζονται σχεδόν πάντοτε με τον τουρισμό;

Ashworth: Έχετε δίκιο, το μάρκετινγκ πόλεων πολύ συχνά συνδέεται με τον τουρισμό, αλλά αυτό συμβαίνει μόνο επειδή ο τουρισμός είναι εύκολο παράδειγμα. Από ερευνητική άποψη είναι πολύ πιο εύκολο να βρει κανείς δεδομένα για τον τουρισμό από κάποιο τουριστικό φορέα και να τα αναλύσει, απ' ότι είναι να βρει δεδομένα για τους κατοίκους. Για τον τουρισμό συλλέγονται στατιστικά στοιχεία και υπάρχουν δεδομένα ενώ οι πόλεις δεν συλλέγουν δεδομένα για τους κατοίκους τους σε τέτοιο μεγάλο βαθμό. Θέλω να τονίσω ότι όταν μιλάω για μάρκετινγκ πόλεων εξακολουθώ να ενδιαφέρομαι και να αναφέρομαι

κυρίως στους μόνιμους χρήστες της εκάστοτε πόλης, προσπαθώντας να βελτιώσω την πόλη κυρίως για αυτούς. Με ενδιαφέρει πολύ λιγότερο να πουλήσω την πόλη προς τα έξω, να ανοίξω νέες αγορές, να προσελκύσω επενδύσεις κ.λπ..

Μεταξάς και Βρασίδα: Κύριε Ashworth θα θέλαμε να σας ευχαριστήσουμε για την πολύ ενδιαφέρουσα συζήτηση που είχαμε. Θέσατε σημαντικά ζητήματα και συζητήθηκαν πολλές ιδέες που σίγουρα θα αποτελέσουν τροφή για σκέψη και συζήτηση στο μέλλον.

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., Καρασάββου 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*

158 ΑΠΟΨΕΙΣ

160 Συνέντευξη με τον **Greg Ashworth**