ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ,
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΩΝ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΑΝΑΛΥΣΕΩΝ

ΟΙ ΠΡΟΣΦΑΤΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ



ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: **ΚΟΚΚΑΛΗ ΙΦΙΓΕΝΕΙΑ – ΕΥΛΑΜΠΙΑ**

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: **ΚΟΤΖΑΜΑΝΗΣ ΒΥΡΩΝΑΣ**

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2001

αντί προλόγου

Οι κοινωνικο-πολιτικές αλλαγές που συντελούνται την τελευταία δεκαετία στο χώρο της Βαλκανικής Χερσονήσου, με όλες τις θετικές και αρνητικές συνέπειες που αυτές είχαν, αναμφίβολα δημιούργησαν ένα γενικότερο ενδιαφέρον για το βαλκανικό χώρο. Δυστυχώς, στις αλλαγές αυτές ήρθε να προστεθεί η φρίκη του πολέμου στην πρώην Γιουγκοσλαβία, στην οποία η πολιτική κατάσταση δεν έχει, ακόμη, ομαλοποιηθεί, πλήρως.

Από την άλλη μεριά, η διαρκής συζήτηση για το ρόλο που δύναται να διαδραματίσει η Θεσσαλονίκη στο παραπάνω πλαίσιο, καθώς και οι υπερβολές και ακρότητες που, πολλές φορές, διακρίνουν αυτή τη συζήτηση, κατέστησαν ενδιαφέρουσα την εξέταση της εφικτότητας και της προοπτικής μιας τέτοιας υπόθεσης. Έτσι το ζήτημα που τίθεται στην παρούσα μελέτη είναι ακριβώς αυτό: εάν και κατά πόσο δύναται να παίξει η Θεσσαλονίκη έναν μητροπολιτικό ρόλο στα Βαλκάνια.

Πάντως, παρά το γεγονός ότι το εν λόγω ζήτημα παρουσιάζει ένα γενικότερο ενδιαφέρον, η βιβλιογραφία και, μάλιστα η σοβαρή βιβλιογραφία – απαλλαγμένη από υπερβολές, ουτοπίες και πολιτικές εξαγγελίες – ήταν ελάχιστη και δύσκολα προσεγγίσιμη. Γι' αυτό το λόγο, πρέπει να σημειωθεί ότι η διεξαγωγή της μελέτης θα ήταν αδύνατη χωρίς τη συνεργασία κάποιων ανθρώπων, τους οποίους ευχαριστώ θερμότατα και οι οποίοι *είναι οι*: *κ.* **Αξιλαθιώτης**, *κ.* **Γεωργιάδου Θεανώ**, *κ.* **Ζουρελίδης Δημήτρης**, *κ.* **Καλογήρου Τζίνα**, *κ.* **Κιρκιλής Δημήτρης**, *κ.* **Λαμπριανίδης Λόης**, *κ.* **Μακρής Δημήτρης**, *κ.* **Παπαμίχος Νίκος**, *κ.* **Παπαπανάγος Χάρης**, *κ.* **Στράτος Μάνος**, *κ.* **Τενεκές Κώστας**, *κ.* **Τόμπρου Κική**.

Επίσης, ευχαριστώ τον κύριο **Κότιο Άγγελο**, ο οποίος διόρθωσε την εργασία μου έπειτα από παράκλησή μου, καθώς και τον κύριο **Σκάγιαννη Παντελή**, από τον οποίο προμηθεύτηκα το απαραίτητο χαρτογραφικό υλικό.

Τέλος, θέλω, ιδιαιτέρως, να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου, κύριο **Κοτζαμάνη Βύρωνα**, για την εμπιστοσύνη του, καθώς και για τις κατευθύνσεις και τη βοήθεια που μου παρείχε καθόλη τη διεξαγωγή της παρούσας εργασίας. Ομοίως ευχαριστώ τον κύριο **Πασχαλίδη Αδαμάντιο**, του οποίου η βοήθεια υπήρξε καταλυτική για την προσέγγιση ανθρώπων και φορέων σχετικών με το θέμα. Φυσικά, δεν θα μπορούσα να παραλείψω την ηθική και ψυχολογική υποστήριξη που είχα από την οικογένειά μου, καθώς και την ιδιαίτερη συμβολή του πατέρα μου, κυρίου **Κοκκάλη Δημητρίου**, για το χρόνο που αφιέρωσε τόσο συζητώντας μαζί μου το θέμα, όσο και για να διαβάσει και να διορθώσει την εργασία μου.

Θεσσαλονίκη – Βόλος,

καλοκαίρι 2001,

Κοκκάλη Ιφιγένεια

Με την ευχή για ειρήνη στη Βαλκανική και
για μια πραγματική ευημερία των λαών της

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ 1

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ ΚΕΙΜΕΝΟΥ 4

ΕΙΣΑΓΩΓΗ 5

ΜΕΡΟΣ Ι. ΟΙ ΠΡΟΣΦΑΤΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ 8

Α. ΤΑ ΒΑΛΚΑΝΙΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΩΝ ΚΑΘΕΣΤΩΤΩΝ (1989 – 90) ... 8

1.Το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και η «κληρονομιά» του 8

2.Η περίοδος 1988 – 89 πριν την κατάρρευση του υπαρκτού σοσιαλισμού 8

3.Οι εξελίξεις στα Βαλκάνια μετά την κατάρρευση των κομμουνιστικών καθεστώτων 9

3.1Αλβανία 11

3.1.1Πολιτικές εξελίξεις 11

3.1.2Οικονομικές εξελίξεις 12

3.2Βουλγαρία 14

3.2.1Πολιτικές εξελίξεις 14

3.2.2Οικονομικές εξελίξεις 14

3.3Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας 19

3.3.1Πολιτικές εξελίξεις 19

3.3.2Οικονομικές εξελίξεις 20

3.4Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας (Π.Γ.Δ.Μ.) 24

3.4.1Πολιτικές εξελίξεις 24

3.4.2Οικονομικές εξελίξεις 24

3.5Βοσνία – Ερζεγοβίνη 26

3.5.1Πολιτικές εξελίξεις 26

3.5.2Οικονομικές εξελίξεις 26

3.6Κροατία 27

3.6.1Πολιτικές εξελίξεις 27

3.6.2Οικονομικές εξελίξεις 27

3.7Σλοβενία 28

3.7.1Πολιτικές εξελίξεις 28

3.7.2Οικονομικές εξελίξεις 28

3.8Ρουμανία 29

3.8.1Πολιτικές εξελίξεις 29

3.8.2Οικονομικές εξελίξεις 29

4.Η Ελλάδα και οι πρόσφατες εξελίξεις της Νοτιοανατολικής Ευρώπης 31
4.1Η θέση, ο ρόλος και η πολιτική της Ελλάδας στα Βαλκάνια 31
4.2Ελληνο-βαλκανικό εμπόριο και ελληνικές επενδύσεις στη Βαλκανική 34
Β. ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ 41
1.Οι παλιότερες πολιτικές 41
1.1Το πρόγραμμα Phare 42
1.2Τα άλλα προγράμματα 44
1.3Άλλες χρηματοδοτήσεις, διεθνείς πρωτοβουλίες και δράσεις 44
1.4Οι «Ευρωπαϊκές Συμφωνίες» 45
2.Οι πρόσφατες πολιτικές 45
2.1Το νέο πρόγραμμα Phare 46
2.2Άλλοι χρηματοδοτικοί μηχανισμοί, διεθνείς πρωτοβουλίες και δράσεις 46
2.3Το Σύμφωνο Σταθερότητας 50
2.4Η νέα περιφερειακή προσέγγιση της Ε.Ε. 53
2.5Το ελληνικό σχέδιο για την οικονομική ανασυγκρότηση των Βαλκανίων 55
Γ. Η ΘΕΣΗ ΚΑΙ Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΩΝ ΒΑΛΚΑΝΙΩΝ ΣΤΗ ΝΕΑ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ 57

ΜΕΡΟΣ ΙΙ. Η ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΚΑΙ Ο ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΤΗΣ ΡΟΛΟΣ ΣΤΟ ΝΕΟ ΤΟΠΙΟ 66

Α. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ 66
Β. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ 71
1.Γεωγραφικά και μορφολογικά στοιχεία 71
2.Πληθυσμός 72
3.Οικονομικά μεγέθη 73
3.1Α.Ε.Π. 73
3.2Το παραγωγικό σύστημα του Νομού Θεσσαλονίκης κατά τομέα παραγωγής 73
3.2.1Πρωτογενής τομέας 73
3.2.2Δευτερογενής τομέας 73
3.2.3Τριτογενής τομέας 76
3.3Απασχόληση – Ανεργία 82
3.4Επίπεδο καινοτομίας και επιχειρηματικότητας 84
4.Υποδομές και ποιότητα ζωής 88
4.1Υποδομές μεταφορών 88
4.1.1Οδικό δίκτυο 88
4.1.2Σιδηροδρομικό Δίκτυο 95
4.1.3Λιμάνι και θαλάσσιες μεταφορές 99
4.1.4Αεροδρόμιο και αεροπορικές μεταφορές 103
4.2Τηλεπικοινωνίες 105
4.3Κοινωνικές υποδομές 106
4.3.1Υποδομές υγείας – πρόνοιας 106

4.3.2Εκπαιδευτικές υποδομές 108
4.3.3Πολιτιστικές και αθλητικές υποδομές 110
4.4Αστικό περιβάλλον 112
5.Η εμβέλεια της πόλης 114
Γ. Η ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΣΤΗΝ ΑΥΓΗ ΤΟΥ 21ου ΑΙΩΝΑ. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ .. 116

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ. Ο ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΣΤΗ ΒΑΛΚΑΝΙΚΗ ΧΕΡΣΟΝΗΣΟ. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ 123

Α. ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΙ ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ 123
1.Ορισμός της Μητρόπολης 123
2.Διεθνοποίηση των πόλεων 123
2.1Γενικά 123
2.2Συνιστώσες διεθνοποίησης των πόλεων 125
2.2.1Η οικονομική συνιστώσα 125
2.2.2Η πολιτιστική συνιστώσα 126
2.2.3Η τεχνολογική συνιστώσα 127
Β. Η ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΣΤΟ ΝΕΟ ΤΟΠΙΟ 128
1.Σύγκριση συνθηκών διεθνοποίησης μιας πόλης με τις υπάρχουσες συνθήκες της Θεσσαλονίκης 128
2.Η Θεσσαλονίκη στη διεθνή και την ευρωπαϊκή κατάταξη των πόλεων 132
3.Ο ρόλος της Θεσσαλονίκης στο νέο βαλκανικό χώρο 139
4.Προς μια ουσιαστική ενοποίηση του βαλκανικού χώρου. Επίλογος 144

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 148

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

Πίνακας 1 *Οικονομικά μεγέθη της Αλβανίας κατά την περίοδο 1998 – 2000*
Πίνακας 2 *Ποσοστά ανεργίας στη Βουλγαρία κατά την περίοδο 1990 – 2000*
Πίνακας 3 *Μεταβολή καθαρού εισοδήματος κατά την περίοδο 1990 – 1999*
Πίνακας 4 *Μεταβολή πραγματικού Α.Ε.Π. κατά την περίοδο 1989 – 1998*
Πίνακας 5 *Οικονομικά μεγέθη της Βουλγαρίας κατά την περίοδο 1998 – 2000*
Πίνακας 6 *Οικονομικά μεγέθη της νέας Γιουγκοσλαβίας κατά τα τελευταία χρόνια*
Πίνακας 7 *Οικονομικά μεγέθη της Π.Γ.Δ.Μ. κατά τα τελευταία χρόνια*
Πίνακας 8 *Οικονομικά μεγέθη της Κροατίας κατά τα τελευταία χρόνια*
Πίνακας 9 *Οικονομικά μεγέθη της Ρουμανίας κατά τα τελευταία χρόνια*
Πίνακας 10 *Ελληνικές επενδύσεις στην Ο. Δ. Γιουγκοσλαβίας, Ρουμανία, Βουλγαρία, Αλβανία και Π.Γ.Δ.Μ., Απρίλιος 1999*
Πίνακας 11 *Τομεακή κατανομή των συνολικών επιχορηγήσεων του Phare*
Πίνακας 12 *Κατανομή των κονδυλίων του Phare ανά χώρα*
Πίνακας 13 *Τομεακή κατανομή της βοήθειας του Phare ως ποσοστό των εθνικών προγραμμάτων*
Πίνακας 14 *Πληθυσμός της Θεσσαλονίκης κατά εθνότητες (σε χιλιάδες κατοίκους)*
Πίνακας 15 *Κατάταξη βιομηχανικών κλάδων της Θεσσαλονίκης*
Πίνακας 16 *Ποσοστιαία διάρθρωση απασχόλησης κατά κλάδους*
Πίνακας 17 *Μέτρα Άξονα Προτεραιότητας 1 του Π.Ε.Π. Κ. Μακεδονίας 2000 – 2006*
Πίνακας 18 *Υπάρχουσες δομές υγείας – πρόνοιας στο Νομό Θεσσαλονίκης*
Πίνακας 19 *Σύνολο εκπαιδευτηρίων της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης στο Νομό Θεσσαλονίκης*
Πίνακας 20 *Ιεραρχήσεις των ευρωπαϊκών μητροπόλεων*

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ενοποίηση της ευρωπαϊκής οικονομίας και του ευρωπαϊκού χώρου, καθώς και η αλλαγή των κοινωνικοπολιτικών συστημάτων των χωρών της Ανατολικής Ευρώπης, διαμορφώνουν ένα πλαίσιο όπου ο ανταγωνισμός των ευρωπαϊκών πόλεων είναι ένα νέο δεδομένο, καθοριστικό για τις προγραμματικές στοχεύσεις και τις σχεδιαστικές επιλογές των αστικών κέντρων που φιλοδοξούν να κατακτήσουν μια θέση στην Ευρώπη του 21^{ου} αιώνα.

Η Θεσσαλονίκη εντάσσεται μεν στον ενιαίο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.), αλλά ταυτόχρονα ανήκει και στις ευρύτερες γεωγραφικές – ιστορικές – πολιτισμικές ενότητες των Βαλκανίων, του Ευξείνου Πόντου και της Ανατολικής Μεσογείου. Η νέα γεωπολιτική πραγματικότητα ανοίγει στην πόλη μια προοπτική ανάδειξής της σε Μητρόπολη των Βαλκανίων (Α.Π.Θ., 1995: 2).

Βέβαια, μια τέτοια προοπτική, οφείλει να διερευνηθεί, ώστε να αποφευχθούν ουτοπικά σενάρια σχετικά με την εξέλιξη και το ρόλο της πόλης στη βαλκανική ενδοχώρα. Το αν και κατά πόσο η Θεσσαλονίκη δύναται να καταστεί μητροπολιτικό κέντρο στο χώρο της Βαλκανικής, αποτελεί το αντικείμενο μελέτης της παρούσας εργασίας. Πάντως, αξίζει να σημειωθεί, ήδη από το σημείο αυτό, ότι φαντάζει ιδιαιτέρως ουτοπικό να αναζητηθεί γενικότερος μητροπολιτικός ρόλος για τη Θεσσαλονίκη, σε όλα τα επίπεδα δραστηριότητας και λειτουργίας της πόλης.

Για λόγους μεθοδολογίας θα πρέπει καταρχήν να αποσαφηνιστεί ο όρος «Μητρόπολη των Βαλκανίων», αλλά και να οριοθετηθούν οι συνισταμένες του υποθετικού ηγετικού ρόλου που μπορεί να παίξει η Θεσσαλονίκη στα Βαλκάνια, δεδομένων των εξελίξεων που πρόσφατα έλαβαν χώρα σ' αυτά. Έπειτα, πρέπει να αποσαφηνιστούν οι εξελίξεις αυτές, οι οποίες αφορούν την αλλαγή των κομμουνιστικών καθεστώτων την περίοδο 1989 – 1990.

Στο πρώτο μέρος (Μέρος Ι) της μελέτης παρουσιάζονται συνοπτικά οι εξελίξεις και οι επιπτώσεις της πτώσης του σοσιαλισμού τόσο στα πρώην κομμουνιστικά βαλκανικά κράτη (Αλβανία, Βουλγαρία, Γιουγκοσλαβία, Ρουμανία) όσο και στην Ελλάδα και την Ευρωπαϊκή Ένωση. Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι στην παρούσα μελέτη δεν εξετάστηκε η περίπτωση της Τουρκίας, κυρίως εξαιτίας των πολιτικών της σχέσεων με την Ελλάδα, αλλά και γιατί, γεωγραφικά, δεν ανήκει στην Χερσόνησο του Αίμου .

Στο πρώτο κεφάλαιο (κεφάλαιο Α) του πρώτου μέρους αρχικά γίνεται μια ιστορική *αναδρο*μή από την περίοδο 1989 – 90 μέχρι και σήμερα, ενώ στη συνέχεια παρουσιάζεται συνοπτικά η κατάσταση ανά χώρα. Επίσης, γίνεται μια προσπάθεια να αποσαφηνιστεί ο ρόλος της Ελλάδας στις πρόσφατες αυτές εξελίξεις, οι προοπτικές που της ανοίγονται αλλά *και οι* αβεβαιότητες που πιθανόν να φέρουν οι τελευταίες.

Στο κεφάλαιο Β γίνεται μια αναφορά στις πολιτικές αναδιάρθρωσης και ανασυγκρότησης των Βαλκανίων, τόσο τις παλαιότερες (PHARE, INTERREG, κ.ά.), όσο και τις πιο πρόσφατες (Σύμφωνο Σταθερότητας -Stability Pact, Οργανισμός Ανασυγκρότησης των Βαλκανίων, κ.ά.).

Στο τελευταίο κεφάλαιο του πρώτου μέρους (κεφάλαιο Γ) συνοψίζονται τα όσα προηγήθηκαν, με έμφαση σε κάποιες αξιολογήσεις και προβλέψεις που κατά καιρούς διατυπώθηκαν, σχετικά με την υπάρχουσα κατάσταση στα Βαλκάνια, αλλά και αναφορικά με

τις πολιτικές που εφαρμόστηκαν σ' αυτά εκ μέρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της διεθνούς κοινότητας, γενικότερα. Ουσιαστικά γίνεται μια απόπειρα να καταγραφεί συνοπτικά η πορεία που ακολουθούν τα Βαλκάνια στην τρέχουσα δεκαετία και ταυτόχρονα να κατανοηθούν οι παράγοντες που οδηγούν σ' αυτή την εξέλιξη.

Το δεύτερο μέρος της μελέτης (Μέρος ΙΙ), αφορά τη Θεσσαλονίκη και περιγράφει την υπάρχουσα δυναμική της πόλης. Στο πρώτο κεφάλαιο του δεύτερου μέρους (κεφάλαιο Α) γίνεται μια αναδρομή, από την ίδρυση της πόλης μέχρι σήμερα, η οποία δεν είναι καθαρά ιστορική αλλά προσπαθεί να θίξει ζητήματα αφενός οικονομικού χαρακτήρα, και αφετέρου σχέσεων της πόλης με τους λαούς της Βαλκανικής.

Στο δεύτερο κεφάλαιο (κεφάλαιο Β) αναλύεται η υπάρχουσα κατάσταση στη Θεσσαλονίκη από πληθυσμιακή και οικονομική άποψη, καθώς και από τη σκοπιά των υπαρχουσών μεταφορικών, κοινωνικών, κ.ά. υποδομών. Επίσης, γίνεται μια προσπάθεια οριοθέτησης της ακτίνας επιρροής της Θεσσαλονίκης τόσο χωρικά, όσο και σε επίπεδο λειτουργιών.

Στο τρίτο κεφάλαιο (κεφάλαιο Γ) συνοψίζονται τα συμπεράσματα της ανάλυσης της υπάρχουσας κατάστασης και γίνεται μια απόπειρα σκιαγράφησης του προφίλ της πόλης, ώστε να διευκρινιστούν οι υπάρχουσες δυναμικές της που είτε θα την οδηγήσουν *σε μια* αναβάθμιση του ρόλου της είτε θα την αποτρέψουν από κάτι τέτοιο.

Τέλος, στο τρίτο μέρος της μελέτης (Μέρος ΙΙΙ) γίνεται μια προσπάθεια αποτίμησης του ρόλου που μπορεί να παίξει η Θεσσαλονίκη στα Βαλκάνια, με βάση, αφενός τις εξελίξεις σ' αυτά, και αφετέρου τις δυνατότητες της πόλης.

Στο πρώτο κεφάλαιο (Α) παρουσιάζεται ένα είδος θεωρητικού υποβάθρου για τη διεθνοποίηση μιας πόλης, το οποίο θα αποτελέσει τον «οδηγό» και το μέτρο με το οποίο θα συγκριθεί η Θεσσαλονίκη, ως προς το αν μπορεί να διαδραματίσει μητροπολιτικό ή άλλο ρόλο στα Βαλκάνια.

Στο δεύτερο κεφάλαιο (Β) του ίδιου μέρους γίνεται μια σύγκριση των δυναμικών *της* πόλης με τις θεωρητικές προϋποθέσεις διεθνοποίησης των πόλεων, επιχειρείται να δοθεί απάντηση στα σημαντικά ερωτήματα εάν και κατά πόσο μπορεί η Θεσσαλονίκη να διαδραματίσει μητροπολιτικό ρόλο στα Βαλκάνια, και αν ναι σε ποιους τομείς, σε τι βαθμό και με ποιες προϋποθέσεις, και φυσικά καταγράφονται τα συμπεράσματα της παρούσας μελέτης, καθώς και κάποιοι προβληματισμοί *προς* συζήτηση.

Τέλος, όσον αφορά τη μεθοδολογία, αξίζει να σημειωθεί ότι η παρούσα μελέτη δε στηρίχτηκε μόνο στην ανάγνωση της σχετικής βιβλιογραφίας, αλλά και σε κάποιες συνεντεύξεις – συζητήσεις με στελέχη κάποιων φορέων της Θεσσαλονίκης[2], όπως ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης, ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης, το αεροδρόμιο «Μακεδονία», το Διαβαλκανικό και Παρευξείνιο Επιχειρηματικό Κέντρο, το Εμπορικό – Βιομηχανικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης, κ.ά., καθώς και με κάποιους καθηγητές των δύο πανεπιστημίων της πόλης (το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης και το Πανεπιστήμιο Μακεδονίας), οι οποίοι είχαν ασχοληθεί με αυτό ή με παρεμφερή θέματα. Η ενέργεια αυτή δεν αποτέλεσε εναλλακτική επιλογή, αλλά αναγκαιότητα, καθώς η

[2] Στο Παράρτημα Ι φαίνεται η πλήρης λίστα των στελεχών αυτών.

βιβλιογραφία πάνω στο συγκεκριμένο θέμα ήταν ελάχιστη έως ανύπαρκτη και πολλές φορές είτε άπτονταν θεμάτων πολύ περιφερειακών είτε ήταν ιδιαιτέρως γενικόλογη και αδύναμη σε επιχειρήματα. Πολλές φορές, μάλιστα, παρατηρήθηκαν ασυμβατότητα και αποκλίσεις σε κάποια στοιχεία, δοσμένα από διαφορετικές πηγές, αλλά αυτό κυρίως στην περίπτωση των οικονομικών δεδομένων των βαλκανικών κρατών (Α.Ε.Π., εξωτερικό χρέος, κλπ).

ΜΕΡΟΣ Ι. ΟΙ ΠΡΟΣΦΑΤΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ

Α. ΤΑ ΒΑΛΚΑΝΙΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΩΝ ΚΑΘΕΣΤΩΤΩΝ (1989 – 90)

1. Το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και η «κληρονομιά» του

Με το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου δημιουργούνται εντελώς νέες πραγματικότητες στον πολιτικό χάρτη της Βαλκανικής χερσονήσου, αλλά και ολόκληρης της Ευρώπης. Το 1945 υψώνεται το «σιδηρούν παραπέτασμα» και αρχίζει ο Ψυχρός Πόλεμος, που διαιρεί την Ευρώπη σε δύο στρατόπεδα: το σοσιαλιστικό μπλοκ, αποτελούμενο από χώρες που υιοθέτησαν το σοσιαλιστικό κοινωνικοπολιτικό σύστημα, και το μπλοκ των Δυτικών, όπου συμμετείχαν βασικά οι χώρες της Δυτικής Ευρώπης, διατηρώντας τα προπολεμικά αστικά τους συστήματα.

Τα Βαλκάνια, αναγκαστικά, ακολουθούν αυτό το διαχωρισμό και κατανέμονται στους δύο συνασπισμούς: η Αλβανία, η Γιουγκοσλαβία, η Ρουμανία και η Βουλγαρία αποκτούν σοσιαλιστικά καθεστώτα, με τη στήριξη και πολλές φορές την ηγεμονία της Σοβιετικής Ένωσης, ενώ η Ελλάδα (και η Τουρκία) επιλέγει το δρόμο της Δυτικής Ευρώπης και την ηγεμονία των Η.Π.Α. Βέβαια, με τον τρόπο αυτό αναδεικνύεται στα Βαλκάνια το θεμελιακό χαρακτηριστικό της μεταπολεμικής διεθνούς κατάστασης στην Ευρώπη: η αντιπαράθεση Ανατολής – Δύσης (Αλειφαντής, 1998: 66 – 67).

Η πόλωση και η διαίρεση των Βαλκανίων θα ενισχυθεί με την εμφάνιση του ΝΑΤΟ (Βορειο-Ατλαντικό Σύμφωνο) και του Σχεδίου Μάρσαλ (για την οικονομική ολοκλήρωση του δυτικού συνασπισμού), και κατόπιν της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Ένωσης (Ε.Ο.Κ.), στον αντίποδα των οποίων θα προσπαθήσει να σταθεί το Σύμφωνο της Βαρσοβίας και το «Συμβούλιο Οικονομικής Αλληλοβοήθειας» (ΚΟΜΕΚΟΝ) (για την οικονομική ολοκλήρωση του σοσιαλιστικού συνασπισμού) (Βαλντέν, 1994: 32).

Έτσι, η περίοδος 1945 – 1990 είναι ουσιαστικά «νεκρή» για τις σχέσεις των βαλκανικών κρατών με την υπόλοιπη Ευρώπη. Βέβαια, ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του '80 διαφαίνεται η αρχή του τέλους για τα κομμουνιστικά καθεστώτα της Ανατολικής Ευρώπης και σιγά – σιγά το διεθνές πολιτικό σκηνικό αρχίζει να αλλάζει.

2. Η περίοδος 1988 – 89 πριν την κατάρρευση του υπαρκτού σοσιαλισμού

Κατά την περίοδο 1988 – 89, το καθεστώς Ζίβκοφ[3] στη Βουλγαρία βυθίζεται σε οικονομικό και πολιτικό τέλμα και προσπαθεί να αποφύγει την κατάρρευση, προσποιούμενο ότι ευθυγραμμίζεται με τη σοβιετική περεστρόικα (μεταρρύθμιση). Στην εξωτερική και βαλκανική του πολιτική εμφανίζεται να δείχνει μεγαλύτερη ευελιξία και να υιοθετεί τη νέα πολιτική σκέψη του Γκορμπατσόφ, χωρίς όμως να εγκαταλείπει τους παραδοσιακούς του στόχους.

---

[3] Πρόεδρος της Βουλγαρίας κατά την περίοδο αυτή.

Αντίθετα, στη Ρουμανία, το καθεστώς του Προέδρου Τσαουσέσκου[4] δεν προσπαθεί να προσαρμοστεί στο νέο διεθνές κλίμα, αλλά ούτε καν επιθυμεί να εμφανιστεί πως προσαρμόζεται. Ο Τσαουσέσκου βυθίζεται στη διεθνή απομόνωση καταγγέλλοντας ρητά ή έμμεσα Ανατολή και Δύση για προσπάθειες ανάμιξης στα εσωτερικά της χώρας. Στη βαλκανική της πολιτική, η Ρουμανία, κωλυσιεργεί έντονα σε οτιδήποτε θα μπορούσε να θίξει την αυθαιρεσία του καθεστώτος της.

Η Γιουγκοσλαβία βρίσκεται σε μια διαδικασία οικονομικής και πολιτικής αποσύνθεσης. Μια σοβαρότατη κρίση παραλύει την οικονομία και οξύνει εθνικές και κοινωνικές ανισότητες. Οι εκσυγχρονιστικές δυνάμεις επιδιώκουν την οικονομική σταθεροποίηση, τον εκδημοκρατισμό και τη γρήγορη προσέγγιση στην Ευρώπη. Παράλληλα, όμως, οι δυνάμεις του εθνικισμού και της διάλυσης της Γιουγκοσλαβίας κερδίζουν σχεδόν παντού έδαφος: στην αρχή στη Σερβία, με την ανάδειξη στην προεδρία του Μιλόσεβιτς και την έναρξη μιας κατασταλτικής πολιτικής στο Κοσσυφοπέδιο, και στη συνέχεια και στις υπόλοιπες δημοκρατίες. Η ομοσπονδιακή κυβέρνηση αντιπροσωπεύει συνεχώς λιγότερες πραγματικές δυνάμεις της χώρας.

Στην Αλβανία, μετά την αυτοαπομόνωση δεκαετιών της εποχής Χότζα, το καθεστώς Αλία[5] ξεκινάει μια πορεία «ανοίγματος» της χώρας. Πάντως, ως το τέλος του 1989 αρνείται επίμονα να ακολουθήσει το δρόμο των μεταρρυθμίσεων των άλλων χωρών της Ανατολικής Ευρώπης, τις οποίες καταγγέλλει έντονα, εμφανίζοντας την Αλβανία ως «όαση σοσιαλισμού». Η βαλκανική πολιτική της Αλβανίας ακολουθεί μια ιδιαιτέρως εποικοδομητική γραμμή, καθώς γι' αυτήν, η βαλκανική συνεργασία – περισσότερο απ' οτιδήποτε άλλο – είναι ο βασικός δρόμος προς την Ευρώπη και τον κόσμο (Βαλντέν, 1994: 155 – 157).

3. Οι εξελίξεις στα Βαλκάνια μετά την κατάρρευση των κομμουνιστικών καθεστώτων

Η τελευταία δεκαετία του 20ου αιώνα θα φέρει την κατάρρευση του υπαρκτού σοσιαλισμού, καθώς οι προ – 1989 οικονομικές και πολιτικές δομές δεν θα μπορέσουν να διατηρηθούν. Στο πλαίσιο αυτό, η Βαλκανική Χερσόνησος χαρακτηρίζεται από έντονη περιφερειακή αστάθεια, όμως, ταυτόχρονα, διαφαίνεται η προοπτική ενοποίησης του χώρου της, λόγω της λήξης του Ψυχρού Πολέμου και της πτώσης του «σιδηρούντος παραπετάσματος».

Η κύρια πηγή της αστάθειας αυτής, στο εσωτερικό των βαλκανικών κρατών, είναι οι μετασχηματισμοί που υφίστανται ταυτόχρονα σε πολιτικό, οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο (πολιτική ρευστότητα, απουσία ισχυρών δημοκρατικών θεσμών, συνθήκες οικονομικής κατάρρευσης), καθώς και εμπόλεμες συγκρούσεις μεταξύ των υπαρχόντων εθνικών μειονοτήτων. Κατά συνέπεια, η μετάβαση των κρατών αυτών χαρακτηρίζεται από καταστάσεις πόλωσης, αναρχισμού, λαϊκισμού και εθνικισμού, αντί μετριοπαθών και ομαλών πολιτικών εξελίξεων.

---

[4] Πρόεδρος Ρουμανίας κατά την περίοδο αυτή.

[5] Πρόεδρος Αλβανίας κατά την περίοδο αυτή.

Οι διεθνείς (και ευρωπαϊκές) παρεμβάσεις στη Βαλκανική δε συνιστούν σίγουρη λύση στις τοπικές αντιπαραθέσεις: αποπειράται μια νέα ευρωπαϊκή τάξη πραγμάτων, με κυρίαρχο στοιχείο την αναζήτηση συγκλίσεων και συντονισμού στη διαχείριση των (διεθνών) προβλημάτων, καθώς και με όλα τα χαρακτηριστικά μιας «ελεγχόμενης στρατηγικής αστάθειας».

Εξάλλου, η περιφερειακή αστάθεια τροφοδοτείται και από τον κίνδυνο διάχυσης της γιουγκοσλαβικής κρίσης σε ολόκληρη τη Βαλκανική. Οι απανωτές κρίσεις στις χώρες της πρώην Γιουγκοσλαβίας άσκησαν σημαντικές πιέσεις στις υπάρχουσες βαλκανικές ισορροπίες και εισήγαγαν το στοιχείο της ρευστότητας και του απρόβλεπτου στις διαβαλκανικές σχέσεις. Η κυριότερη ανησυχία αφορά την πιθανότητα αλλαγής συνόρων στα Βαλκάνια, πράγμα που θα καθιστούσε πολύ πιθανή μια στρατηγική αναμέτρηση των βαλκανικών κρατών[6].

Το κρίσιμο ζήτημα της αστάθειας στη βαλκανική αφορά και την αύξηση του αλβανικού αλυτρωτισμού, δεδομένου ότι 3 εκ. Αλβανοί ζουν έξω, αλλά δίπλα, στα σύνορα της Αλβανίας (και αποτελούν το ήμισυ του αλβανικού πληθυσμού στη Βαλκανική).

Όσον αφορά την ενοποίηση του βαλκανικού οικονομικού χώρου, υπάρχουν μεν παρόμοιες κοινωνικο-οικονομικές δομές και θεσμοί, αλλά και μεγάλες αποκλίσεις στην οικονομική κατάσταση, αφού η αλλαγή των καθεστώτων επέφερε οξύτατη οικονομική κρίση. Πάντως, δεδομένης της παγκοσμιοποίησης και της διεθνοποίησης των οικονομιών, φαίνεται ότι προκειμένου να αναβαθμιστεί η ήδη στρατηγική σημασία της Βαλκανικής,[7] καλό θα ήταν οι βαλκανικές χώρες να «εξομοιωθούν» κοινωνικο-οικονομικά το γρηγορότερο δυνατό.

Η άρση της αντιπαράθεσης Ανατολής – Δύσης στην Ευρώπη, σήμανε την «επανένταξη» των πλουτοπαραγωγικών πόρων της Ανατολής στη δυτική οικονομία, τη συζήτηση για την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση (με την ένταξη στην Ε.Ε. των χωρών της ΝΑ Ευρώπης), και στο επίπεδο της ασφάλειας, την έναρξη της επιρροής της Ατλαντικής Συμμαχίας, που φυσικά αναπροσαρμόστηκε στις παρούσες συνθήκες.

Η επιτυχής ολοκλήρωση της διαδικασίας «επανένταξης» της Ανατολής στη Δύση είναι το κλειδί της σταθερότητας και της ασφάλειας στην Ευρώπη και, γι' αυτό, προϋπόθεση κάθε ευρωπαϊκής προοπτικής. Αυτό συμβαίνει γιατί η ΝΑ Ευρώπη αποτελεί για την Κεντρική την προέκταση ενός πολύ κοντινού εξωτερικού («near abroad»), προς το νότο, το οποίο οφείλει να είναι σταθεροποιημένο για να εξασφαλίζει εύκολη πρόσβαση στη Μεσόγειο και τον κόσμο πέρα από αυτή. Έτσι, η δημιουργία ενός «βαλκανικού πυλώνα» μέσα στην

---

[6] Μια βαλκανική σύγκρουση θα στρέφονταν κυρίως γύρω από τρία πεδία: την εμπλοκή της Ουγγαρίας στη Βοϊβοδίνα (λόγω της ύπαρξης μεγάλης ουγγρικής μειονότητας στην τελευταία, με αμυδρά μειονοτικά δικαιώματα), της Αλβανίας στο Κόσοβο (για παρόμοιους λόγους) και της Βουλγαρίας και της Αλβανίας στα Σκόπια.

[7] Η Νοτιοανατολική Ευρώπη από τη Μαύρη Θάλασσα, το Αιγαίο και ως τη Μεσόγειο είναι ο κατεξοχήν στρατηγικός και οικονομικός κόμβος της Ευρώπης. Για παράδειγμα ο ανταγωνισμός για τη μεταφορά πετρελαίων στην Ευρώπη από τον Καύκασο ή τη Μέση Ανατολή, αποτελεί πεδίο με επίκεντρο τα Βαλκάνια. Για το λόγο αυτό ο αγωγός πετρελαίου Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολης (που θα ξεκινά από την Κασπία: Νοβόροζισκ, Πότι, Σούπσα, Βατούμ, και στη συνέχεια θα καταλήγει στα Βαλκάνια) καθίσταται πολύ σημαντικό σημείο σύγκλισης αμερικανικών, ρωσικών, ευρωπαϊκών και ελληνο-βουλγαρικών συμφερόντων.

Ε.Ε. είναι πολύ πιθανή, όπως πιθανή είναι και η επίσπευση ένταξης χωρών όπως η Αλβανία και η Βουλγαρία, προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος αυτός (Αλειφαντής, 1998: 72 – 73, 75, 77 – 82).

Στα πλαίσια αυτών των εξελίξεων, οι πρώην σοσιαλιστικές χώρες κλήθηκαν να εισέρθουν σε μια διαδικασία μετάβασης των οικονομιών τους, από τον κεντρικό σχεδιασμό προς την δυτικού τύπου ελεύθερη οικονομία. Η διαδικασία αυτή θα στηριχθεί σε πολιτικές εξίσου προσανατολισμένες προς την αγορά (ιδιωτικοποιήσεις, φιλελευθεροποίηση, διεθνοποίηση) και σε σημαντικές θεσμικές αλλαγές.

Μέχρι σήμερα, και μετά από αρκετά χρόνια εφαρμογής, έχουν παρατηρηθεί έντονες διαφοροποιήσεις στα αποτελέσματα και τις επιδόσεις των διαφόρων βαλκανικών κρατών, αφού παράλληλα με την σχετική πρόοδο σε κάποιες από τις βαλκανικές οικονομίες, επικράτησαν διαδικασίες καταστροφικής προσαρμογής σε μια σειρά τομείς και σε έναν σημαντικό αριθμό περιοχών (Πετράκος, 2000:14). Έτσι, η μετάβαση είναι αργή στην περίπτωση της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας και ακόμα περισσότερο στην περίπτωση της Αλβανίας. Εξάλλου, από τα μέσα του 1991, και για πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα, η Γιουγκοσλαβία βρίσκεται σε κατάσταση εμφυλίου πολέμου, με αποτέλεσμα όχι μόνο να παρακωλύεται κάθε ομαλή εξέλιξη αλλά να ακινητοποιείται και κάθε διαδικασία βαλκανικής συνεργασίας (Βαλντέν, 1994: 203).

3.1 Αλβανία

3.1.1 Πολιτικές εξελίξεις

Από τις αρχές του 1990 ο Ραμίζ Αλία εγκαινιάζει μια βαθμιαία πολιτική μεταρρυθμίσεων: πρόγραμμα περιορισμένων οικονομικών μεταρρυθμίσεων, αναγγελία επανασύστασης του Υπουργείου Δικαιοσύνης, φιλελευθεροποίηση της έκδοσης διαβατηρίων, άμβλυνση της απαγόρευσης της θρησκείας. Πάντως, η πορεία των μεταρρυθμίσεων και της φιλελευθεροποίησης είναι αργή, ενώ ο πολυκομματισμός δεν υιοθετείται ακόμη.

Το Δεκέμβριο του 1990 οι εξελίξεις επιταχύνονται, καθώς λαμβάνουν χώρα αντικαθεστωτικές διαδηλώσεις. Έτσι, το Μάρτιο του 1991 γίνονται εκλογές σε σχετικά ελεύθερες συνθήκες, και το κομμουνιστικό κόμμα αποσπά την απόλυτη πλειοψηφία, όχι όμως στις μεγάλες πόλεις.

Από τα τέλη του 1990 σημειώνεται μια ραγδαία επιδείνωση της εσωτερικής πολιτικής και οικονομικής κατάστασης, με κατάρρευση της οικονομίας και, σε μεγάλο βαθμό, κατάλυση του κράτους. Τα σύνορα με την Ελλάδα παύουν να ελέγχονται και σε μικρό χρονικό διάστημα, στην τελευταία καταφεύγουν εκατοντάδες χιλιάδες Αλβανοί πολίτες (κυρίως Βορειοηπειρώτες, αλλά όχι μόνο). Ανάλογη φυγή σημειώνεται και προς την Ιταλία (Μάρτιος – Αύγουστος 1991, 40.000 άτομα). Βέβαια, τόσο η Ελλάδα όσο και η Ιταλία αναγκάζουν, λίγο – πολύ βίαια, μέρος των προσφύγων να επιστρέψει.

Παρά την εκλογική νίκη του, το κομμουνιστικό κόμμα[8] αδυνατεί να ελέγξει την κατάσταση. Έτσι, μετά από μια περίοδο κυβερνητικής αστάθειας, το Μάρτιο του 1992

[8] Τον Ιούνιο του 1991 μετονομάζεται σε σοσιαλιστικό κόμμα.

ξαναγίνονται εκλογές που οδηγούν σε θρίαμβο του Δημοκρατικού Κόμματος με το Σαλί Μπερίσα (Βαλντέν, 1994: 229 – 230).

Το Φεβρουάριο του 1997 ξεσπά νέα κρίση, η οποία βυθίζει τη χώρα στο χάος. Ο λόγος είναι ότι οι Αλβανοί πολίτες βλέπουν τις αποταμιεύσεις τους να εξαφανίζονται, αφού οι τράπεζες κηρύσσουν πτώχευση (το λεγόμενο σκάνδαλο των «πυραμίδων»). Το αποτέλεσμα είναι η λεηλασία και η καταστροφή πολλών κτιρίων και υποδομών, αλλά κυρίως η κατάλυση κάθε έννοιας κράτους. Έτσι, ξαναγίνονται εκλογές οι οποίες φέρνουν στην εξουσία το Σοσιαλιστικό Κόμμα με ηγέτη το Φάτος Νάνο. Την πρωθυπουργία αναλαμβάνει ο Παντελί Μάϊκο, ο οποίος, όμως, τον Οκτώβριο του 1999 παραιτείται και τη θέση του αναλαμβάνει ο Ιλια Μέτα. Ο τελευταίος καταφέρνει να επιβάλλει πολιτική σταθερότητα στη χώρα.

Μέσα σε κλίμα ηρεμίας, που σε τίποτα δε θυμίζει τα γεγονότα του 1997, διεξάχθηκαν οι τελευταίες εκλογές στην Αλβανία, στις 24 Ιουνίου 2001 (Καρτάλη, 2001: 16), τις οποίες κέρδισε το Σοσιαλιστικό Κόμμα του Μέτα.

3.1.2 Οικονομικές εξελίξεις

Η σημαντικότερη ρύθμιση του 1990 αφορά το νόμο (8 Μαΐου 1990) περί εισαγωγής κάποιων στοιχείων αυτονομίας των επιχειρήσεων (καθορισμός αμοιβών, χρηματοδότηση από τράπεζες, κλπ). Υιοθετούνται και άλλες ρυθμίσεις που περιλαμβάνουν την επανεισαγωγή της ιδιωτικής βιοτεχνίας, την δυνατότητα να καλλιεργούνται ιδιωτικά τα μικρά αγροτεμάχια που είχαν εκχωρηθεί στους αγρότες, η μερική απελευθέρωση τιμών. Επίσης, εγκρίνονται δύο διατάγματα για τις ξένες επενδύσεις.

Στις αρχές του 1991, στόχος γίνεται η μετάβαση στην οικονομία της αγοράς και οι ιδιωτικοποιήσεις. Οι τελευταίες προβλέπονται για όλους τους τομείς με εξαίρεση κάποιους στρατηγικής σημασίας. Προτεραιότητα δίνεται στις μικρές επιχειρήσεις λιανικού εμπορίου και βιοτεχνίας. Επίσης, προβλέπεται η διανομή της γης στους αγρότες αλλά όχι η πώλησή της, ενώ η εκμίσθωσή της είναι δυνατή ακόμη και σε ξένους. Τέλος, προβλέπεται η δυνατότητα ίδρυσης μικτών επιχειρήσεων με ξένους.

Τον Ιούνιο του 1991 εξαγγέλλεται νέο οικονομικό πρόγραμμα, αν και δε φαίνεται να εγκαταλείπεται η βασική φιλοσοφία περί βαθμιαίας πορείας προς την οικονομία της αγοράς. Προβλέπεται ότι σε περίοδο τριών ετών τα 2/3 του Α.Ε.Π. θα παράγονται από τον ιδιωτικό τομέα. Επίσης προβλέπονται μέτρα όπως η φιλελευθεροποίηση του εξωτερικού εμπορίου, η σταδιακή απελευθέρωση των περισσότερων τιμών, η δημοσιονομική εξυγίανση, καθώς και η λήψη μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος.

Πάντως, πρέπει να σημειωθεί ότι κατά τη διετία 1990 – 1991 η πορεία της αλβανικής οικονομίας είναι καταστροφική. Το Α.Ε.Π. πέφτει κατακόρυφα (-37% σωρευτικά για τη διετία), οι εξαγωγές μειώνονται δραματικά (από 380 εκ. δολάρια Η.Π.Α. το 1989 σε περίπου 150 εκ. δολάρια το 1991), ο πληθωρισμός ενώ στα μέσα του 1991 κυμαίνεται σε 30 – 40%, στο τέλος του έτους υπερβαίνει κατά πολύ το 100%. Ταυτόχρονα, η ανεργία που στα μέσα του 1990 θεωρείται επισήμως ότι βρίσκεται στο 10%, είναι στην πραγματικότητα πολύ μεγαλύτερη (Βαλντέν, 1994: 231 – 232).

Στη συνέχεια και μέχρι το 1996, η Αλβανία παρουσιάζει τους μεγαλύτερους ρυθμούς μεγέθυνσης από όλες τις υπό μετάβαση χώρες. Δυστυχώς, όμως, η κρίση του 1997, σε συνδυασμό με τις παρωχημένες παραγωγικές δομές και τις, γενικά, δυσμενείς αρχικές συνθήκες μετάβασης, αναστρέφουν το ρυθμό ανάπτυξης, ο οποίος γίνεται έντονα αρνητικός (-8%). Το γεγονός αυτό επηρεάζει και τον δείκτη εξέλιξης του πραγματικού Α.Ε.Π., που το 1997 αποτελούσε το 79,13% του αντίστοιχου του επιπέδου του 1989.

Πάντως, η επαναλειτουργία των πολιτικών θεσμών, σε συνδυασμό με το πρόγραμμα σταθεροποίησης του 1997 – 1998, συνέβαλλαν αποτελεσματικά στην αναστροφή του δυσμενούς οικονομικού κλίματος, αφού η χώρα παρουσίασε εκ νέου υψηλούς ρυθμούς μεγέθυνσης (8%) κατά το 1998.

Το 1997 η Αλβανία έχει από τα υψηλότερα ποσοστά ανεργίας των βαλκανικών χωρών (13,9%), το οποίο παραδόξως κυμαίνεται πολύ κοντά στα αντίστοιχα της Ελλάδας και της Ε.Ε. Από την άλλη μεριά, το ιδιαίτερα χαμηλό επίπεδο της στην παραγωγή θα δικαιολογούσε πολύ μεγαλύτερα ποσοστά ανεργίας, αλλά φαίνεται ότι το πρόβλημα αμβλύνθηκε αφενός μέσω της εξωτερικής μετανάστευσης και αφετέρου δια της αύξησης της απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα (Παντελάδης – Πετράκος, 2001: 46 – 47, 53 – 54). Πράγματι, τον Ιανουάριο του 1999 η ανεργία φτάνει το 17,7% (236.000 άτομα). Γενικά, η οικονομία της Αλβανίας, κατά το 1998 – 2000 έχει ως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 1 *Οικονομικά μεγέθη της Αλβανίας κατά την περίοδο 1998 – 2000*

Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν	3.676.000.000 USD (1999) 3.817.000.000 USD (2000)
Κατά κεφαλήν Α.Ε.Π.	1094 USD (1999) 1125 USD (2000)
Νόμισμα	Λεκ, (1 USD = 146,2 λεκ, 14/12/2000)
Πληθωρισμός	1% (1999) 3% (2000)
Βιομηχανική παραγωγή	6,4% αύξηση Δεκ.1999 σε σχέση με Δεκ. 1998
Ανεργία	236.000 άτομα, 17,7% (Ιαν.1999)
Εισαγωγές	1.208.000.000 USD (1999) 1.117.000.000 USD (2000)
Ελληνικές εισαγωγές	35.200.000 USD (1998) 40.000.000 USD (1999)
Εξαγωγές	285.000.000 USD (1999) 353.000.000 USD (2000)
Ελληνικές εξαγωγές	192.300.000 USD (1998) 265.000.000 USD (1999)
Ξένες Επενδύσεις	45.000.000 USD (1998) 43.000.000 USD (1999)
Εξωτερικό Χρέος	62,1% ΑΕΠ (1999) 70,6% ΑΕΠ (2000)
Συναλλαγματικά αποθέματα	416.000.000 USD (1/1/2000)

Πηγή: Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων, 2001.

3.2 Βουλγαρία

3.2.1 Πολιτικές εξελίξεις

Στις 10 Νοεμβρίου 1989 ανατρέπεται ο Τ. Ζίβκοφ από την ίδια την ηγεσία του Κομμουνιστικού Κόμματος (Κ.Κ.), γεγονός που συνέβαλλε στις σχετικά ομαλές πολιτικές εξελίξεις. Από την άλλη μεριά, όμως, υπήρξε μια μακρά μεταβατική περίοδος διαμάχης για την εξουσία ανάμεσα στο κομμουνιστικό κόμμα (που στη συνέχεια μετονομάστηκε σε σοσιαλιστικό[9]) και την αντικομμουνιστική αντιπολίτευση.

Η πρώτη μετά – Ζίβκοφ περίοδος χαρακτηρίζεται από την αποκατάσταση των βασικών δημοκρατικών ελευθεριών, την εξαγγελία διαδικασίας μετάβασης σε οικονομία αγοράς και την άρση των βασικών κατασταλτικών μέτρων σε βάρος της τουρκικής μειονότητας.

Οι πρώτες ελεύθερες εκλογές διεξάγονται τον Ιούνιο 1990. Η περίοδος μέχρι τον Οκτώβριο 1991, όπου ξαναγίνονται εκλογές, χαρακτηρίζεται από την ανικανότητα του σοσιαλιστικού κόμματος να κυβερνήσει και τη γενικότερη λαϊκή δυσαρέσκεια προς την κυβέρνηση. Τελικά, η κυβέρνηση Λουκάνοφ πέφτει και αντικαθίσταται από ένα είδος οικουμενικής κυβέρνησης υπό τον μη κομματικό δικαστικό Ποπόφ, καθώς και υπουργούς από όλα τα κόμματα.

Η νέα κυβέρνηση πραγματοποίησε ορισμένες οικονομικές μεταρρυθμίσεις, επιταχύνοντας αισθητά το ρυθμό τους, καθώς και κάποιες θεσμικές μεταρρυθμίσεις, με κυριότερη την υιοθέτηση νέου Συντάγματος, τον Ιούλιο 1991.

Στις τελευταίες εκλογές (17 Ιουνίου 2001) ο πρώην βασιλιάς της Βουλγαρίας, Συμεών Β' (1943 – 46), εκλέχθηκε στη Βουλή με ποσοστό 43% (120 έδρες στις 240). Το κόμμα του, που ονομάζεται «Εθνικό Κίνημα για τον Συμεών το Β'», αν και υπολείπονταν μιας έδρας για να σχηματίσει αυτοδύναμη κυβέρνηση (Χοϊδάς, 2001β: 23), βρίσκεται αυτή τη στιγμή στην εξουσία.

3.2.2 Οικονομικές εξελίξεις

Το βασικότερο χαρακτηριστικό της οικονομικής κατάστασης στη Βουλγαρία, κατά την πρώτη περίοδο της μετάβασης 1990 – 91, ήταν η κατάρρευση σε τέτοιο βαθμό, ώστε η χώρα να αγγίξει τα όρια του λιμού. Σημαντικότερο από τα αίτια της οικονομικής αποδιάρθρωσης ήταν η κατάρρευση της ΚΟΜΕΚΟΝ και η διάλυση της ΕΣΣΔ, που αποτελούσαν τη σημαντικότερη αγορά για τη Βουλγαρία, αλλά ταυτόχρονα και την πηγή φθηνών πρώτων υλών και ενέργειας. Πάντως, τα αίτια της οικονομικής κρίσης του 1990 πρέπει να αναζητηθούν και παλιότερα, από τις αρχές της δεκαετίας του '80. Το καθεστώς Ζίβκοφ έκανε κάποιες, καταστροφικές για την οικονομία, επιλογές όπως έμφαση στη βαρειά βιομηχανία, υπερσυγκέντρωση στην αγροτική οικονομία, υπερδανεισμός (Βαλντέν, 1994: 213 – 215).

Στα χρόνια που ακολούθησαν, τέσσερα Κοινοβούλια και οκτώ κυβερνήσεις από διαφορετικά πολιτικά κόμματα έκαναν σοβαρές προσπάθειες, προκειμένου να

[9] Βουλγαρικό Σοσιαλιστικό Κόμμα με Πρόεδρο τον Μλαντένοφ και Πρωθυπουργό τον Λουκάνοφ (Βαλντέν, 1994: 211).

αντιμετωπίσουν τις οικονομικές κρίσεις και να βρουν τον κατάλληλο δρόμο για τη μετάβαση από τον κεντρικό σχεδιασμό στην οικονομία της αγοράς (Stattev, 2001: 424).

Η κυβέρνηση Λουκάνοφ υιοθέτησε την πολιτική των σταδιακών μεταρρυθμίσεων με μέτρα όπως η κατάργηση του κεντρικού σχεδιασμού, η κατάτμηση των τεράστιων κρατικών συγκροτημάτων, η ανάπτυξη της ιδιωτικής πρωτοβουλίας (ιδίως λιανικό εμπόριο).

Η κυβέρνηση Ποπόφ, υιοθέτησε ένα ριζοσπαστικό νόμο για την απόδοση της αγροτικής γης στους ιδιοκτήτες πριν το 1944, καθώς και ένα νόμο για τις ξένες επενδύσεις. Επίσης, σε αντίθεση με την κυβέρνηση Λουκάνοφ, αλλά με τη στήριξη των διεθνών οργανισμών, επέλεξε την πολιτική της «θεραπείας σοκ». Έτσι, ο ρυθμός των μεταρρυθμίσεων επιταχύνθηκε σημαντικά και στις αρχές του 1991 είχαν απελευθερωθεί σχεδόν όλες οι τιμές. Βέβαια, το αποτέλεσμα ήταν η πολύ μεγάλη αύξηση του πληθωρισμού, ο οποίος το 1991 έφτασε το 460%[10] έναντι του 1990 (Βαλντέν, 1994: 213 – 215).

Στη συνέχεια και μέχρι τα μέσα περίπου της δεκαετίας ο πληθωρισμός άρχισε να μειώνεται. Σ' αυτό συνέβαλλε η νομισματική μεταρρύθμιση που έγινε, καθώς και η εισαγωγή του συναλλαγματικού συστήματος «Currency Board». Βέβαια, το 1996 εκτινάχθηκε και πάλι στο 310,9% ενώ το επόμενο έτος έφτασε την υψηλότερη ετήσια τιμή του 578,6% (Stattev, 2001: 427).

Η Βουλγαρία, όντας χώρα με πολύ υψηλό ποσοστό συμμετοχής του δευτερογενή τομέα στο Α.Ε.Π., αντιμετώπισε ιδιαίτερα δυσμενείς αρχικές συνθήκες μετάβασης (Παντελάδης – Πετράκος, 2000: 46). Αυτό φάνηκε με τη δραματική μείωση της παραγωγής (11% το 1990, 23% το 1991) και της απασχόλησης (όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα).

Πίνακας 2 *Ποσοστά ανεργίας στη Βουλγαρία κατά την περίοδο 1990 – 2000*

Έτος	**1990**	**1991**	**1992**	**1993**	**1994**	**1995**
Ποσοστό ανέργων (%)		11,1	15,3	16,4	12,8	11,1
Έτος	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**
Ποσοστό ανέργων (%)	12,5	13,7	12,2	16	17,7	18,7

Πηγή: Stattev, 2001: 428.

Επίσης, το εξωτερικό εμπόριο της χώρας κατέρρευσε, υπήρχε έλλειψη ενέργειας και εισροών για τη γεωργία, με αποτέλεσμα, εκτός των άλλων, να δημιουργηθεί κρίση και στην προμήθεια τροφίμων (Βαλντέν, 1994: 214).

Κατά μέσο όρο, το εμπορικό ισοζύγιο (εξαγωγές μείον εισαγωγές) για την περίοδο 1991 – 1999 ήταν αρνητικό: -1,4% του Α.Ε.Π. Αυτό σημαίνει ότι την περίοδο αυτή οι εισαγωγές ξεπερνούσαν τις εξαγωγές.

Ταυτόχρονα, άλλαξε η σχέση της βουλγαρικής οικονομίας με τις υπόλοιπες οικονομίες. Ενώ, μέχρι το 1990 η δομή του εξωτερικού εμπορίου ήταν 80% με σοσιαλιστικές χώρες και 20% με όλες τις υπόλοιπες, σήμερα, το εμπόριο με την Ε.Ε. είναι πάνω από 50%, το εμπόριο με τις πρώην σοσιαλιστικές χώρες έχει μειωθεί περίπου στο 20% και το εμπόριο με τις γειτονικές χώρες παρουσιάζει αύξηση.

[10] Ο Stattev (2001: 427) υποστηρίζει ότι το 1991 ο πληθωρισμός ήταν 473,7%.

Η κρίση επηρέασε άσχημα και την επενδυτική διαδικασία. Ο όγκος των επενδύσεων παρουσιάζει τάσεις μείωσης. Έτσι, ενώ κανονικά, η συμμετοχή των επενδύσεων στο Α.Ε.Π. θα ήταν γύρω στο 20%, στη δεκαετία του '90 ήταν κατά μέσο όρο 13%. Η θετική οικονομική μεγέθυνση του 1994 – 1995 οδήγησε σε αύξηση των επενδύσεων μεγαλύτερη από 16%, δηλαδή πέντε φορές περισσότερο από τη μεγέθυνση του Α.Ε.Π. Δυστυχώς, η τεράστια πτώση του Α.Ε.Π. το 1996 και το 1997 (-10,1% και -7% αντίστοιχα) οδήγησε ξανά σε δύο (το 1996) και τρεις (το 1997) φορές μεγαλύτερη μείωση των επενδύσεων. Έτσι, η Βουλγαρία έγινε μια από τις λιγότερο επιλέξιμες περιοχές της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης για ξένες επενδύσεις.

Όσον αφορά τα καθαρά εισοδήματα, το διάστημα από το 1990 στο 1997, έπεφταν συνέχεια, με εξαίρεση το έτος 1992 (αύξηση 7,6% σε σχέση με το προηγούμενο έτος). Το 1998 – 1999 αυξάνονται περισσότερο από το ένα – τρίτο (σε σχέση με το 1997), φτάνοντας, το 1999, το 41,7% του επιπέδου του 1990 (Stattev, 2001:426, 428, 430 - 431).

Πίνακας 3 *Μεταβολή καθαρού εισοδήματος κατά την περίοδο 1990 – 1999*

	Έτος – βάση								
Έτος	**1990**	**1991**	**1992**	**1993**	**1994**	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**
1990	100,0%	163,4%	151,9%	159,5%	179,6%	196,8%	285,6%	328,6%	282,0%
1991	61,2%	100,0%	92,9%	97,6%	109,9%	120,4%	174,8%	201,1%	172,6%
1992	65,9%	107,6%	100,0%	105,0%	118,3%	129,6%	188,0%	216,4%	185,7%
1993	62,7%	102,4%	95,2%	100,0%	112,6%	123,3%	179,0%	206,0%	176,8%
1994	55,7%	91,0%	84,5%	88,8%	100,0%	109,5%	159,0%	182,9%	157,0%
1995	50,8%	83,0%	77,2%	81,1%	91,3%	100,0%	145,1%	167,0%	143,3%
1996	35,0%	57,2%	53,2%	55,9%	62,9%	68,9%	100,0%	115,1%	85,8%
1997	30,4%	49,7%	46,2%	48,5%	54,7%	59,9%	86,9%	100,0%	74,6%
1998	40,8%	66,7%	62,0%	65,1%	73,3%	80,3%	116,5%	134,1%	100,0%
1999	41,7%	68,1%	63,3%	66,5%	74,9%	82,1%	119,1%	137,1%	102,2%

Πηγή: Stattev, 2001: 428.

Κατά συνέπεια, την περίοδο αυτή η κατανάλωση των νοικοκυριών μειώθηκε. Ταυτόχρονα, το 1991 και από το 1994 ως το 1997, το μέσο νοικοκυριό βρίσκονταν σε κατάσταση εκταμίευσης, αφού τα έξοδά του ξεπερνούσαν τα έσοδά του. Το 1998 το 50% *των* βουλγαρικών νοικοκυριών κατανάλωνε περισσότερο από ότι επέτρεπε το εισόδημά τους, χρησιμοποιώντας αποταμιεύσεις προηγούμενων ετών.

Είναι αξιοσημείωτο ότι το 1999 το επίπεδο του καθαρού εισοδήματος που προκύπτει από τον παραπάνω πίνακα, δεν ανταποκρίνεται στο αντίστοιχο Α.Ε.Π. για το ίδιο έτος (βλ. παρακάτω, Πίνακα 4). Συγκεκριμένα, με έτος – βάση το 1990, το 1999 το Α.Ε.Π. αποτελεί το 77,6% του Α.Ε.Π. του 1990, ενώ τα καθαρά εισοδήματα, για το ίδιο έτος, αποτελούν μόνο το 41,7% των αντίστοιχων του 1990 (Stattev, 2001: 428, 429, 435).

Έτσι, οι συγκρίσεις με βάση τα κατά κεφαλήν εισοδήματα ίσως να μην είναι οι πλέον αξιόπιστες για να συναχθούν ασφαλή συμπεράσματα για το επίπεδο ανάπτυξης. Ένας τρόπος αντιμετώπισης της παραπάνω ανισορροπίας είναι η χρήση κάποιων φυσικών δεικτών ανάπτυξης, όπως η κατά κεφαλήν κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας, η παιδική θνησιμότητα

ανά 1000 γεννήσεις και τα τηλέφωνα ανά 1000 κατοίκους (Παντελάδης – Πετράκος, 2000: 72 – 72).

Όσον αφορά τα χαρακτηριστικά της τομεακής διάρθρωσης της βουλγαρικής οικονομίας, ένα μεγάλο μέρος της βιομηχανικής βάσης απαξιώθηκε λόγω όσων προαναφέρθηκαν (κατάρρευση ΚΟΜΕΚΟΝ και ΕΣΣΔ, ένταση και έμφαση στο δευτερογενή τομέα), και επίσης λόγω των πιέσεων της διεθνοποίησης, αφού μέσω της τελευταίας επιβλήθηκε ένα νέο τεχνολογικό, παραγωγικό και καταναλωτικό πρότυπο. Ενδεικτικά, ο ρυθμός μεταβολής της βιομηχανικής παραγωγής ήταν φθίνων και έντονα αρνητικός κατά την περίοδο 1994 – 1997. Έτσι, στη μικρή χρονική περίοδο 1994 – 1995 η Βουλγαρία παρουσιάζει οριακά θετικούς ρυθμούς μεγέθυνσης (1,8% και 2,9% αντίστοιχα (Stattev, 2001: 424)), οι οποίοι γίνονται έντονα αρνητικοί κατά τα έτη 1996 και 1997, επηρεάζοντας δυσμενώς και τον δείκτη του πραγματικού Α.Ε.Π. (για τα δύο αυτά έτη 10,9% και 7% αντίστοιχα (Stattev, 2001: 424)), (Παντελάδης – Πετράκος, 2000: 46, 64, 66). Κατά συνέπεια το 1997 η δυναμική της βουλγαρικής οικονομίας ήταν στα δύο – τρίτα του επιπέδου του 1989 (66,6%).

Στα επόμενα χρόνια επιτεύχθηκε μεγέθυνση του Α.Ε.Π. και συγκεκριμένα αύξηση κατά 3,5% το 1998, κατά 2,4% το 1999 και κατά 5,8% (προσωρινά δεδομένα) το 2000. Έτσι, έπειτα από δώδεκα χρόνια μετάβασης, η βουλγαρική οικονομία έφτασε τα τρία – τέταρτα του επιπέδου του 1989 (74,7%).

Τα θετικά οικονομικά αποτελέσματα κατά τα τελευταία χρόνια, οδήγησαν μεγάλο μέρος ντόπιων οικονομολόγων και πολιτικών, καθώς και κάποιους ξένους παρατηρητές, σε αισιόδοξες προσδοκίες για ποσοστά μεγέθυνσης του 6%, 8% ακόμα και 10%, στα επόμενα χρόνια (Stattev, 2001: 424).

Πίνακας 4 *Μεταβολή πραγματικού Α.Ε.Π. κατά την περίοδο 1989 – 1998*

	Έτος – βάση									
Έτος	**1989**	**1990**	**1991**	**1992**	**1993**	**1994**	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**
1989	100,0%	110,0%	120,1%	129,6%	131,5%	129,2%	125,6%	139,7%	150,2%	145,1%
1990	90,9%	100,0%	109,2%	117,8%	119,6%	117,4%	114,1%	127,0%	136,5%	131,9%
1991	83,3%	91,6%	100,0%	107,9%	109,5%	107,6%	104,5%	116,3%	125,0%	120,8%
1992	77,2%	84,9%	92,7%	100,0%	101,55	99,7%	96,9%	107,8%	115,9%	112,0%
1993	76,0%	83,6%	91,3%	98,5%	100,0%	98,2%	95,5%	106,2%	114,2%	110,3%
1994	77,4%	85,1%	93,0%	100,3%	101,8%	100,0%	97,2%	108,1%	116,2%	112,3%
1995	79,6%	87,6%	95,6%	103,2%	104,8%	102,9%	100,0%	111,2%	119,6%	115,6%
1996	71,6%	78,8%	86,0%	92,8%	94,2%	92,5%	89,9%	100,0%	107,5%	103,9%
1997	66,6%	73,3%	80,0%	86,3%	87,6%	86,0%	83,6%	93,0%	100,0%	96,6%
1998	68,9%	75,8%	82,8%	89,3%	90,6%	89,0%	86,5%	96,3%	103,5%	100,0%
1999	70,6%	77,6%	84,8%	91,4%	92,8%	91,2%	88,6%	98,6%	106,0%	102,4%
2000	74,7%	82,1%	89,7%	96,7%	98,2%	96,5%	93,7%	104,3%	112,1%	108,3%

Πηγή: Stattev, 2001: 424.

Πάντως, η βουλγαρική οικονομία βοηθήθηκε σημαντικά με την αύξηση των παρασιτικού τύπου δραστηριοτήτων του τριτογενή τομέα (και όχι με δραστηριότητες

παραγωγικού τύπου του ίδιου τομέα). Η διαδικασία αυτή δομικά προσιδιάζει στον τρόπο με τον οποίο αντιμετώπισε η Ελλάδα, στη δεκαετία του '80, το πρόβλημα της κρίσης των παραγωγικών της συστημάτων, καθώς και τα προβλήματα απασχόλησης, που προέκυψαν από τη ραγδαία συρρίκνωση της βιομηχανικής της βάσης (Παντελάδης – Πετράκος, 2000: 66).

Συμπερασματικά θα λέγαμε πως υπάρχουν κάποιες ενδείξεις ότι η κρίση αρχίζει να υποχωρεί, αλλά ταυτόχρονα υπάρχουν και πάρα πολλά εμπόδια στην διαδικασία αυτή. Είναι φανερό ότι η επιστροφή στο οικονομικό επίπεδο του 1989 θα είναι δύσκολη[11], αλλά ακόμα πιο επίπονη θα είναι η προσπάθεια επίτευξης των απαιτούμενων οικονομικών παραμέτρων για την ένταξη στην Ε.Ε. Αξίζει να σημειωθεί ότι το οικονομικό επίπεδο του 1989 είναι δύο φορές λιγότερο από αυτό που απαιτείται για την ένταξη. Αυτό σημαίνει ότι η βουλγαρική οικονομία, έπειτα από την προσέγγιση του Α.Ε.Π. του 1989, θα χρειαστεί κι άλλο χρόνο ώστε να εκπληρώσει τις απαιτήσεις σύγκλισης της Ε.Ε. Έτσι, σε ρεαλιστικούς όρους, για να ενταχθεί η Βουλγαρία στην Ε.Ε. θα χρειαστεί τουλάχιστον είκοσι με τριάντα χρόνια (Stattev, 2001: 427, 432).

Πίνακας 5 *Οικονομικά μεγέθη της Βουλγαρίας κατά την περίοδο 1998 – 2000*

Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν	12.200.000.000 USD (1999)
Μέσος Μηνιαίος Μισθός	101 USD (Σεπτέμβριος 2000)
Νόμισμα	Λεβ, (1 USD = 2,2 λέβα, 14/12/2000)
Πληθωρισμός	10,1% (Ιαν.-Οκτ.2000)
Βιομηχανική παραγωγή	Αύξηση 3,2% (Ιαν.-Νοε.2000)
Ανεργία	710.000 άνεργοι 18,2%* (Ιούνιος 2000)
Εισαγωγές	5.156.000.000 USD (1998) 2.287.000.000 USD (Ιαν.Ιουν.1999)
Εισαγωγές από Ελλάδα	146.600.000 USD (Ιαν.-Ιουν.1999)
Εξαγωγές	4.299.000.000 USD (1998) 1.746.000.000 USD (Ιαν.-Ιουν.1999)
Εξαγωγές προς Ελλάδα	153.600.000 USD (Ιαν.-Ιουν.1999)
Ξένες Επενδύσεις	366.000.000.000 USD (Ιαν.-Αυγ.2000)
Ελληνικές επενδύσεις (σύνολο)	230.000.000 USD
Εξωτερικό Χρέος	10.261.000.000 USD (30 Σεπ.2000)
Συναλλαγματικά αποθέματα	3.380.000.000 USD (1 Δεκεμβρίου 2000)

* Η ανεργία κατά Stattev (2001: 428) είναι το 2000 17,7% και το 2001 18,7%.

Πηγή: Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων, 2001.

[11] Ο Stattev (2001: 427) δίνει κάποια «σενάρια» για τη διαδικασία αυτή: 1) αν η μελλοντική μέση ετήσια αύξηση του Α.Ε.Π. είναι 2%, το Α.Ε.Π. του 1989 θα επιτευχθεί μετά από 15 χρόνια (το 2015) με αύξηση των τιμών 6539 φορές (με μελλοντικό ετήσιο πληθωρισμό 6%) ή με αύξηση των τιμών 8984 φορές (με μελλοντικό ετήσιο πληθωρισμό 8%). Το σενάριο αυτό φαίνεται αρκετά πιθανό. 2) αν η μελλοντική μέση ετήσια αύξηση του Α.Ε.Π. είναι 3%, το Α.Ε.Π. του 1989 θα επιτευχθεί μετά από 10 χρόνια (το 2010) με αύξηση των τιμών 4609 φορές (με μελλοντικό ετήσιο πληθωρισμό 6%) ή με αύξηση των τιμών 5662 φορές (με μελλοντικό ετήσιο πληθωρισμό 8%). Αυτός ο ιδιαιτέρως αισιόδοξος τρόπος οικονομικής ανάπτυξης, είναι πολύ δύσκολα προσεγγίσιμος και μάλιστα με την προϋπόθεση ότι πολλές ξένες επενδύσεις θα έρθουν στη Βουλγαρία. 3) αν η μελλοντική μέση ετήσια αύξηση του Α.Ε.Π. είναι 4%, το Α.Ε.Π. του 1989 θα επιτευχθεί μετά από 8 χρόνια (το 2008) με αύξηση των τιμών 3870 φορές (με μελλοντικό ετήσιο πληθωρισμό 6%) ή με αύξηση των τιμών 4494 φορές (με μελλοντικό ετήσιο πληθωρισμό 8%). Το σενάριο αυτό, κατά τον Stattev, φαίνεται να ανήκει στη σφαίρα της φαντασίας.

3.3 Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας[12]

3.3.1 Πολιτικές εξελίξεις

Το 1989 ξεκινά μια ταραγμένη περίοδος για την Ομοσπονδιακή Λαϊκή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας, αφού οι περισσότερες ομόσπονδες δημοκρατίες, αλλά και η επαρχία του Κοσόβου, προβάλλουν εθνικές διεκδικήσεις. Οι δημοκρατίες της Σλοβενίας, της Κροατίας, της Βοσνίας-Ερζεγοβίνης και της Μακεδονίας διεκδικούν ανεξαρτησία και τελικά την πετυχαίνουν (βλ. παρακάτω).

Η Ομόσπονδη Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας (νέα Γιουγκοσλαβία) αποτελεί ουσιαστικά το κομμάτι της πρώην Γιουγκοσλαβίας που έμεινε υπό σερβικό έλεγχο, δηλαδή τη Σερβία (με τις επαρχίες της Κόσοβο και Βοϊβοδίνα) και το Μαυροβούνιο.

Στις 23/12/1990 γίνονται οι πρώτες πολυκομματικές εκλογές στη Γιουγκοσλαβία με τις οποίες αλλάζει το πολιτικό σκηνικό της χώρας. Με την αλλαγή αυτή, επέρχεται κρίση τόσο στον πολιτικό όσο και στον οικονομικό τομέα, κυρίως λόγω της μετάβασης της χώρας στην ελεύθερη οικονομία και τον πολυκομματισμό. Μέσω του τελευταίου ο εθνικισμός βρίσκει διέξοδο και πλέον εκφράζονται ανοιχτά οι ήδη υπάρχουσες τάσεις για απόσχιση και αυτονομία. Οι δημοκρατίες που διεκδικούν να γίνουν ανεξάρτητα κράτη αναζητούν τώρα τον εθνικό τους χώρο. Η ύπαρξη πολυάριθμων μειονοτήτων στο χώρο της πρώην Γιουγκοσλαβίας καθιστά αυτές τις αναζητήσεις πολύ πιο δύσκολες και τελικά οδηγεί σε εμφυλίους πολέμους (Κροατία, Βοσνία –Ερζεγοβίνη, Κόσοβο και η υπό εξέλιξη έκρυθμη κατάσταση στην Π.Γ.Δ.Μ.).

Στην περιοχή του Κοσόβου λαμβάνουν χώρα πολυάριθμες διαδηλώσεις και συγκρούσεις με την αστυνομία, εξαιτίας του περιορισμού της αυτονομίας της επαρχίας. Το 1991 οι Αλβανόφωνοι ανακηρύσσουν το Κόσοβο «Δημοκρατία» η οποία αναγνωρίζεται μόνο από την Αλβανία. Στις 24 Μαΐου 1992, οι αυτονομιστές του Κοσσυφοπεδίου εκλέγουν πρόεδρο τον Ιμπραήμ Ρουγκόβα, ηγέτη της «Δημοκρατικής Συμμαχίας του Κοσόβου». Τον Φεβρουάριο του 1996 εμφανίζεται στο προσκήνιο ο Απελευθερωτικός Στρατός του Κοσσυφοπεδίου (UCK).

Το καθεστώς του Μιλόσεβιτς ξεκινά μια εθνική εκκαθάριση στο Κόσοβο, η οποία εξελίσσεται σε βάρβαρη και συστηματική εκδίωξή τους, που προκαλεί την επέμβαση της διεθνούς κοινότητας. Τον Οκτώβριο του 1998 το ΝΑΤΟ δίνει το πράσινο φως για αεροπορικές επιθέσεις κατά σερβικών στρατιωτικών στόχων. Ο Μιλόσεβιτς συμφωνεί στην απόσυρση των σερβικών στρατευμάτων από το Κόσοβο και στην εγκατάσταση άοπλων παρατηρητών (Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, 1999: 10).

Παρ' όλα αυτά, τον Δεκέμβριο του 1998 ξεκινά νέος κύκλος συγκρούσεων με δεκάδες νεκρούς. Στις 6-17 Φεβρουαρίου 1999 Σέρβοι και Κοσοβάροι ξεκινούν συνομιλίες στο Ραμπουγέ της Γαλλίας, με θέμα την αυτονόμηση ή όχι του Κοσόβου. Το κείμενο της συμφωνίας του Ραμπουγέ προβλέπει άμεση ανακωχή στο Κοσσυφοπέδιο, προσωρινή πολιτική συμφωνία για αυτονομία στο μέγιστο βαθμό και, για διάστημα τριών ετών και μετά

[12] Στα εδάφια 3.3.1 και 3.3.2 αναλύεται η κατάσταση της (πρώην) Γιουγκοσλαβίας, μέχρι την απόσχιση των Δημοκρατιών της Σλοβενίας, της Κροατίας, της Βοσνίας – Ερζεγοβίνης και της Μακεδονίας. Στη συνέχεια η ανάλυση αφορά τη νέα Γιουγκοσλαβία, ενώ η ανάλυση των υπόλοιπων δημοκρατιών γίνεται χωριστά στα εδάφια που ακολουθούν.

το πέρας αυτό, επανεξέταση του νομικού καθεστώτος του Κοσόβου. Επίσης προβλέπει αφοπλισμό του UCK και αμνηστία, ίδρυση σωμάτων ασφαλείας με σύνθεση που αντικατοπτρίζει την εθνική και εκλογές για την ανάδειξη των πολιτικών οργάνων (Βουλέλης, 1999: 4). Τελικά, στις 18 Μαρτίου 1999 οι Αλβανοί του Κοσσυφοπεδίου υπογράφουν το κείμενο της συμφωνίας, την οποία, όμως, οι Σέρβοι απορρίπτουν.

Στις 23 Μαρτίου 1999 το ΝΑΤΟ δίνει την άδεια για αεροπορικές επιθέσεις και η Γιουγκοσλαβία κηρύσσεται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης. Την επόμενη μέρα το ΝΑΤΟ ξεκινά επιθέσεις εναντίων σέρβικων στόχων, ενώ στις 10 Ιουνίου 1999 σταματούν οι βομβαρδισμοί.

Το Κοσσυφοπέδιο βρίσκεται ακόμα σε κατάσταση πλήρους χάους και αναρχίας, ενώ οι Αλβανοί επιμένουν στην εδώ και τώρα ανεξαρτησία του και μαζί στην αποκαλούμενη εθνική τους ολοκλήρωση (Διαμαντής, 2000: 24). Το Φεβρουάριο και το Μάρτιο του 2000, σημειώνονται αιματηρές συγκρούσεις ανάμεσα σε Σέρβους και Αλβανόφωνους στη Μιτροβίτσα (Κόσοβο).

Το Μαυροβούνιο παραμένει τμήμα της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας αλλά από τον Ιούνιο του 1998, δεν αναγνωρίζει την κυβέρνηση ούτε καμία ομοσπονδιακή αρχή. Εκτιμά ότι ο διορισμός από το Βελιγράδι, τον Ιούνιο του 1998, του ηγέτη της αντιπολίτευσης του Μαυροβουνίου, Μομιρ Μπουλάτοβιτς στη θέση του Ομοσπονδιακού Πρωθυπουργού, ήταν αντισυνταγματική.

Οι σχέσεις Μαυροβουνίου – Σερβίας την τελευταία περίοδο είναι τεταμένες και εκφράζονται τάσεις ανεξαρτησίας του Μαυροβουνίου. Ανάμεσα στα σύνορα των δύο χωρών έχουν εγκατασταθεί πραγματικά τελωνεία ενώ ήδη από την 1η Δεκεμβρίου 1999, το γερμανικό μάρκο έχει νόμιμη ισχύ παράλληλα με το γιουγκοσλαβικό δηνάριο.

Στις 24 Σεπτεμβρίου 2000 πραγματοποιούνται βουλευτικές και προεδρικές εκλογές στη Γιουγκοσλαβία, από τις οποίες απέχει η φιλοδυτική κυβέρνηση του Μαυροβουνίου (Καθημερινή της Κυριακής, 2000: 20). Τα αποτελέσματα των εκλογών καθυστερούν, και όταν ανακοινώνονται (5 Οκτωβρίου 2000) είναι τόσο φανερά νοθευμένα που ο λαός της Σερβίας κατεβαίνει σε διαδηλώσεις μαζί με την αντιπολίτευση, ανατρέπει το Μιλόσεβιτς και ανακηρύσσει νέο πρόεδρο της Ομόσπονδης Γιουγκοσλαβικής Δημοκρατίας το Βόϊσλαβ Κοστούνιτσα (Σαββίδης, 2000: 126), ο οποίος θεωρείται το «κλειδί» για την προσέγγιση της Γιουγκοσλαβίας στην Ευρώπη. Παρόλες, όμως, τις θετικές εξελίξεις προς τη σταθεροποίηση της πολιτικής κατάστασης στη Γιουγκοσλαβία, η παράδοση του Σλόμπονταν Μιλόσεβιτς στο Ανώτατο Δικαστήριο της Χάγης, φέρνει και πάλι πολιτικές αναταραχές στη χώρα.

3.3.2 Οικονομικές εξελίξεις

Κατά τη διετία 1990 – 1991 η γιουγκοσλαβική οικονομία υφίσταται τις συνέπειες της βαθμιαίας διάλυσης της χώρας και της εμφύλιας διαμάχης. Έτσι, ενώ η ομοσπονδιακή κυβέρνηση υιοθετεί ένα αυστηρό, αλλά πολλά υποσχόμενο, σταθεροποιητικό πρόγραμμα, η θετική πορεία γρήγορα αντιστρέφεται και η οικονομία οδηγείται στην πλήρη κατάρρευση.

Το σταθεροποιητικό πρόγραμμα περιλάμβανε πάγωμα μισθών και τιμών για το πρώτο εξάμηνο του 1990, περιοριστική νομισματική και δημοσιονομική πολιτική και σταθερή ισοτιμία του δηναρίου με το γερμανικό μάρκο. Αρχικά το πρόγραμμα απέδωσε, με

αποτέλεσμα να καμφθεί ο υπερπληθωρισμός (που είχε φτάσει το 2500%) και να σταθεροποιηθεί ο δείκτης τιμών κατανάλωσης. Ταυτόχρονα, απελευθερώθηκε σημαντικά το εξωτερικό εμπόριο και υιοθετήθηκαν κίνητρα για ξένες επενδύσεις.

Από τα μέσα, όμως, του 1990 η κατάσταση άρχισε να επιδεινώνεται: αυξήθηκε και πάλι ο πληθωρισμός, επιδεινώθηκε το ισοζύγιο πληρωμών, ενώ η πολιτική αστάθεια είχε άσχημες επιπτώσεις τόσο στην εισροή ξένων κεφαλαίων όσο και στον τουρισμό. Από την άλλη μεριά, η Σερβία – αρχικά, και έπειτα και άλλες δημοκρατίες – επέβαλλε φόρους εισαγωγής στα προϊόντα άλλων δημοκρατιών (σλοβένικα και κροατικά), δίνοντας τέλος στην ήδη εύθραυστη γιουγκοσλαβική αγορά.

Η επιδείνωση της πολιτικής κατάστασης συνεπάγεται – εκτός των άλλων – και τη διακοπή της ξένης οικονομικής βοήθειας (Διεθνές Νομισματικό Ταμείο – Δ.Ν.Τ., ΗΠΑ και Ε.Ο.Κ.).

Έτσι, το γιουγκοσλαβικό Α.Ε.Π. μειώθηκε κατά 7,5% το 1990 και κατά 17% το 1991. Ο πληθωρισμός (μέσα ετήσια επίπεδα) ήταν 584% το 1990 και 270% το 1991, ενώ η απασχόληση μειώθηκε κατά 0,8% το 1990 και κατά 10% το 1991 (Βαλντέν, 1994: 221 – 223).

Σε αντίθεση με την πλειοψηφία των χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης, όπου η μετάβαση προς την οικονομία της αγοράς ξεκίνησε αμέσως μετά την κατάρρευση των κομμουνιστικών καθεστώτων, στη νέα Γιουγκοσλαβία η διαδικασία αυτή, μέχρι στιγμής, καθυστέρησε κυρίως λόγω της εμπλοκής της χώρας σε μια σειρά πολεμικών συγκρούσεων (Sklias, 2001: 380).

Όσον αφορά τη Σερβία,[13] η οποία αποτελεί το βασικό τμήμα, από οικονομική άποψη, της νέας Γιουγκοσλαβίας, η οικονομική της κατάσταση σταθερά επιδεινώθηκε. Το 1990 η ανεργία αυξήθηκε κατά 45% σε σχέση με το 1989. Το 1991 έφτασε το 21,4% (Παντελάδης – Πετράκος, 2001: 52), ενώ η σερβική παραγωγικότητα ήταν 15,4% μικρότερη απ' ότι το προηγούμενο έτος. Εξάλλου, οι αυστηρές κυρώσεις της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και του ΟΗΕ την υποχρέωσαν να ακολουθήσει πολιτική αυστηρής λιτότητας (Λαγάνη, 1995: 469).

Η συνεχιζόμενη εμπλοκή της χώρας σε πολεμικές συρράξεις την εγκλώβισαν σε έναν φαύλο κύκλο οικονομικών κρίσεων, με αποτέλεσμα να επιδεινωθούν, τα επόμενα χρόνια, οι οικονομικοί δείκτες. Ενδεικτικά, η περίοδος 1993 – 1994 χαρακτηρίστηκε από τέτοιο υπερπληθωρισμό, ώστε η ημερήσια αύξηση των τιμών ήταν της τάξης του 60% (κάθε ώρα της μέρας τα προϊόντα ακρίβαιναν κατά 2%), (Sklias, 2001: 401). Εξάλλου, το 1997, το ποσοστό της ανεργίας ανήρθε σε 24,6% (Παντελάδης – Πετράκος, 2001: 52 – 53).

Από το τέλος της διαμάχης στο Κόσοβο και τους βομβαρδισμούς του ΝΑΤΟ (Ιούνιος 1999), οι οικονομικές δραστηριότητες στη Σερβία επηρεάστηκαν από την πυροδότηση του πληθωρισμού. Όσον αφορά το Α.Ε.Π., σήμερα αποτελεί το 40% του επιπέδου στο οποίο

[13] Η παρούσα ανάλυση για τη νέα Γιουγκοσλαβία και τη Σερβία δεν αφορά το Κόσοβο. Ούτως ή άλλως, η ίδια η Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση της Γιουγκοσλαβίας αποκλείει την Αυτόνομη Επαρχία του Κοσόβου από τις αρμοδιότητές της (π.χ. οικονομική πολιτική για το 2001), για το διάστημα που η τελευταία παραμείνει κάτω από την προσωρινή διοίκηση της αποστολής των Ηνωμένων Εθνών στο Κόσοβο (Sklias, 2001: 400).

βρίσκονταν το 1989. Συγκεκριμένα, για το έτος 2000 το Α.Ε.Π. έφτανε τα 1.500 δολάρια ΗΠΑ, αντιπροσωπεύοντας αύξηση 7% σε σχέση με το 1999.

Το 1999 η ανεργία ήταν 2,7% υψηλότερη, αλλά τα άτομα που κάνουν αιτήσεις για εργασία έχουν αυξηθεί κατά 5,7%.

Το 2000 η νέα Γιουγκοσλαβία εξήγαγε αγαθά αξίας 1,7 δις δολαρίων ΗΠΑ, ενώ το επίπεδο των εισαγωγών ήταν της τάξης των 3,3 δις δολαρίων (αρνητικό εμπορικό ισοζύγιο). Οι πέντε κυριότεροι ξένοι εταίροι ήταν η Ρωσική Ομοσπονδία, η Ιταλία, η Γερμανία, η Βοσνία – Ερζεγοβίνη (με τη Σερβική Δημοκρατία), η Π.Γ.Δ.Μ. και η Βουλγαρία.

Η αγροτική παραγωγή, το 2000, μειώθηκε κατά 19,7% σε σχέση με το 1999, λόγω μιας εκτεταμένης ξηρασίας. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την όξυνση της ήδη υπάρχουσας έλλειψης τροφίμων.

Ταυτόχρονα, το ίδιο έτος, η βιομηχανική παραγωγή αυξήθηκε κατά 12,2% σε σχέση με το προηγούμενο. Συγκεκριμένα, για την περίοδο Ιανουαρίου – Οκτωβρίου 2000, οι βιομηχανικές εκροές στη Σερβία ήταν κατά 16% υψηλότερες από την αντίστοιχη περίοδο το 1999,[14] όμως το επίπεδο αυτό άρχισε να μειώνεται από τον Ιούνιο του ίδιου έτους. Γενικά, η βιομηχανική παραγωγή προσπαθεί να ανακάμψει από την οικονομική καταστροφή που προκάλεσαν οι βομβαρδισμοί του ΝΑΤΟ, χωρίς όμως να παρουσιάζει σταθερή πορεία, παρά αυξομειώσεις της τάξης του 2-3%, πολλές φορές και ανά μήνα.[15]

Δεδομένης αυτής της κατάστασης, τον Οκτώβριο του 2000, η σερβική κυβέρνηση απελευθέρωσε τις περισσότερες τιμές, με αποτέλεσμα την εμφάνιση υπερπληθωρισμού. Οι τιμές των προϊόντων αυξήθηκαν κατά 26,4%, σε σχέση με αυτές του Σεπτεμβρίου. Από την αρχή του έτους μέχρι το τέλος του Οκτωβρίου 2000, οι λιανικές τιμές αυξήθηκαν κατά 77,8% (κατά 84,6% στην περίπτωση των αγαθών και κατά 48,1% στην περίπτωση των υπηρεσιών). Το Δεκέμβριο του 2000 και τον Ιανουάριο του 2001 σημειώθηκαν περαιτέρω αυξήσεις των τιμών, οι οποίες συνεχίστηκαν και τον Φεβρουάριο, με αποτέλεσμα να σημειωθεί συνολική αύξηση της τάξης του 6,6% από τις αρχές του 2001.

Έτσι, το κόστος ζωής, το 2000, αυξήθηκε κατά 85,7%, σε σχέση με το 1999. Ταυτόχρονα, ο μέσος μισθός στη νέα Γιουγκοσλαβία ήταν 86[16] γερμανικά μάρκα, (το Δεκέμβριο του ίδιου έτους (2000) ήταν 140 μάρκα) και την ίδια στιγμή, ο μέσος καθαρός μισθός στο Μαυροβούνιο ήταν περίπου 21 γερμανικά μάρκα. Οι μισθοί αυτοί συγκρινόμενοι με τους αντίστοιχους του 1999 ήταν 78% υψηλότεροι στη Σερβία και 157% υψηλότεροι στο Μαυροβούνιο. Το Φεβρουάριο του 2001 οι μισθοί στη Σερβία έφτασαν τα 145 γερμανικά μάρκα.

Ένα αξιοσημείωτο χαρακτηριστικό της σερβικής οικονομίας είναι η παραοικονομία, δεδομένου ότι επικράτησαν οι καταλληλότερες – για την άνθισή της – συνθήκες (π.χ.

---

[14] Φαίνεται πως οι απόψεις διίστανται γιατί σύμφωνα με το Μακεδονικό Πρακτορείο ειδήσεων σημειώθηκε πτώση 12,7% από τον Οκτώβριο του 1999 στον Οκτώβριο του 2000.

[15] Το Φεβρουάριο του 2001 η βιομηχανική παραγωγή σημείωσε αύξηση 2,8% σε σχέση με τους προηγούμενους μήνες. Παρ' όλα αυτά, σε σύγκριση με το αντίστοιχο επίπεδο του Φεβρουαρίου του 2000 παρουσίασε μείωση.

[16] Αυτά αντιστοιχούν περίπου σε 36,5 USD, ενώ σύμφωνα με το Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων ο μέσος μισθός κατά τον Ιούλιο του 2000 ήταν 30 USD.

πόλεμος, εμπάργκο). Η παραοικονομία επεκτάθηκε σε ολόκληρη τη Γιουγκοσλαβία, κυρίως το 1993, κατά τη διάρκεια του διεθνούς εμπάργκο που επεβλήθηκε στη χώρα και ενέπλεξε το σύνολο σχεδόν της γιουγκοσλαβικής κοινωνίας.

Η κυριότερη μορφή παραοικονομίας που αναπτύχθηκε στη χώρα, υπό το καθεστώς των διεθνών κυρώσεων, σχετίζονταν με το διεθνές εμπόριο, το οποίο διεξάγονταν μέσω άτυπων καναλιών, αποφεύγοντας, έτσι, τα εμπόδια που έθετε το εμπάργκο και τα γιουγκοσλαβικά τελωνεία. Η ίδια η κυβέρνηση κράτησε ανεκτική στάση σε τέτοιου είδους δραστηριότητες εξαιτίας της ανάγκης να σπάσει τον αποκλεισμό. Αυτό, βέβαια, συνετέλεσε στη μείωση των δημόσιων εσόδων από τα τελωνεία και τους φόρους πωλήσεων. Σύμφωνα με επίσημες εκτιμήσεις, σήμερα υπάρχουν στη Σερβία 617.000 άτομα που εργάζονται στον τομέα της παραοικονομίας (Sklias, 2001: 380 – 384, 396, 400 – 401).

Πίνακας 6 *Οικονομικά μεγέθη της νέας Γιουγκοσλαβίας κατά τα τελευταία χρόνια*

Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν	14.508.000.000 USD, μείωση 19,3% (1999)
ΑΕΠ κατά κεφαλήν	1375 USD (1999) 1500 USD (2000)
Μέσος Μηνιαίος Μισθός	145 γερμανικά μάρκα (Φεβρουάρ. 2001)[17]
Νόμισμα	Δηνάριο (1 USD = 11,17 δηνάρια 14/12/2000)
Πληθωρισμός	44,9% (1999)
Ανεργία	32,6% (Ιουλ.2000), επίσημα 60% δυτικές εκτιμήσεις
Εισαγωγές	4.800.000.000 USD (1998) 3.273.000.000 USD (1999) 2.300.000.000 USD (Ιαν.-Αυγ.2000)
Εισαγωγές από Ελλάδα	115.000.000 USD (1998) 55.000.000 USD (Ιαν.-Ιουλ.1999)
Εξαγωγές	2.800.000.000 USD (1998) 1.519.815.000 USD (1999) 1.300.000.000 USD (Ιαν.-Αυγ.2000)[18]
Εξαγωγές προς Ελλάδα	193.000.000 USD (1998) 76.000.000 USD (Ιαν.-Ιουλ.1999)
Ξένες Επενδύσεις	700.000.000 USD (1996)
Εξωτερικό Χρέος	11.600.000.000 USD (Σεπτ.2000)
Συναλλαγματικά αποθέματα	410.000.000 USD (11 Οκτ.2000)

Πηγή: Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων, 2001.

[17] (Sklias, 2001).

[18] Σύμφωνα με τον Sklias (2001) οι εξαγωγές έφτασαν τα 1,7 δις δολαρίων ΗΠΑ.

3.4 Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας (Π.Γ.Δ.Μ.)

3.4.1 Πολιτικές εξελίξεις

Η Δημοκρατία της Μακεδονίας ακολουθεί και αυτή πορεία απόσχισης από την πρώην Γιουγκοσλαβία και τελικά στις 8 Σεπτεμβρίου 1991, μετά από δημοψήφισμα, αποσχίζεται αναίμακτα. Το νεοσύστατο κράτος ονομάζεται προσωρινά «Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας» λόγω της άρνησης της Ελλάδας, για ιστορικούς λόγους, να αναγνωρίσει νέο κράτος με το όνομα «Μακεδονία» (Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, 1999: 10).

Η Βουλγαρία, διπλωματικά, αναγνωρίζει το νέο κράτος, αλλά όχι την ύπαρξη «μακεδονικης» εθνότητας, αφού θεωρεί το σλαβικό αυτό πληθυσμό, βουλγαρικό.

Πάντως, η κατάσταση στην Π.Γ.Δ.Μ. είναι ευαίσθητη, γιατί το νεοσύστατο κράτος αντιμετωπίζει προβλήματα που απορρέουν από τις αντιθέσεις των δύο κυριότερων εθνικών συνιστωσών του πληθυσμού: τη σλαβομακεδονική και την αλβανική (Αλειφαντής, 1998: 85).

Το 30% περίπου του πληθυσμού της χώρας είναι Αλβανοί (ανεξάρτητες εκτιμήσεις – ο επίσημος αριθμός είναι 23%, (Κωστόπουλος κ.ά., 2001: 45)), οι οποίοι, σήμερα, διεκδικούν την παραχώρηση μεγαλύτερων εξουσιών στην τοπική αυτοδιοίκηση, τη μεγαλύτερη εκπροσώπησή τους στον κρατικό μηχανισμό, την ίδρυση τηλεοπτικού δικτύου στην αλβανική γλώσσα, την εισαγωγή της τελευταίας στη δημόσια εκπαίδευση (Βουλέλης, 2001α: 20), καθώς και την αναγνώριση της εθνότητάς τους ως ισότιμη με τη σλαβομακεδονική. Συγκεκριμένα, οι ηγέτες των αλβανικών κομμάτων επιμένουν στην αλλαγή του συντάγματος του 1991 που θεωρεί «τη Μακεδονία ως το εθνικό κράτος του μακεδονικού λαού» και ζητούν θεσμική ισότητα με τους Σλαβομακεδόνες, ώστε *«να πάψει η χώρα να κυβερνάται από μια εθνότητα και να υφίστανται διακρίσεις όλες οι άλλες» (Βουλέλης, 2001β: 18).*

Η διαμάχη έχει πάρει τη μορφή ένοπλων συγκρούσεων μεταξύ Αλβανών ανταρτών του Εθνικού Απελευθερωτικού Στρατού (UCK) και των στρατιωτικών δυνάμεων της Π.Γ.Δ.Μ., καθώς και με λεηλασίες περιουσιών αμάχων και των δύο πλευρών. Οι Αλβανοί αντάρτες, πρόσφατα κατέλαβαν την πόλη Αρατσίνοβο, που βρίσκεται μόλις 15 χμ. από τα Σκόπια.

Όσον αφορά το ΝΑΤΟ και την Ε.Ε., κατέστη σαφές ότι προσπαθούν να αποφύγουν την άμεση και εκτεταμένη στρατιωτική εμπλοκή τους στην κρίση και ελπίζουν σε πολιτική και όχι σε στρατιωτική επίλυση των διαφορών των δύο πλευρών (Λυγερός, 2001: 16). Τελευταία, μάλιστα, υπό την επίβλεψη του ΝΑΤΟ, οι Αλβανοί εξτρεμιστές παραδίδουν σταδιακά τα όπλα τους, ενώ από τη μεριά τους οι Σλαβομακεδόνες έχουν δεσμευτεί να προχωρήσουν σε συνταγματικές αλλαγές. Πάντως, η κατάσταση είναι ιδιαίτερα δύσκολη γιατί καμιά από τις αντιμαχόμενες πλευρές δε φαίνεται διατεθειμένη να προβεί σε πολύ ουσιαστικές παραχωρήσεις.

3.4.2 Οικονομικές εξελίξεις

Το πρώτο στάδιο της μετάβασης της οικονομίας στην ελεύθερη αγορά έγινε το 1990, πριν την απόσχιση της Δημοκρατίας, με τον ομοσπονδιακό νόμο «Άντε Μάρκοβιτς». Το δεύτερο στάδιο αρχίζει ουσιαστικά το 1993 με την ψήφιση του νόμου για τη μετατροπή των λεγόμενων «κοινωνικών» επιχειρήσεων.

Τον Απρίλιο του 1992 καθιερώθηκε η νομισματική ανεξαρτησία, με αποτέλεσμα ο μηνιαίος ρυθμός του πληθωρισμού να φτάσει το 86% (ο πληθωρισμός το 1992 έφτασε στο 1691%). Για το λόγο αυτό, η έκδοση νέου νομίσματος συνοδεύτηκε από ένα αντιπληθωριστικό πρόγραμμα (σταθερή συναλλαγματική ισοτιμία μετά την αρχική υποτίμηση του νομίσματος κατά 80%, σταθεροποίηση των μισθών, εφαρμογή αυστηρής δημοσιονομικής πολιτικής). Το πρόγραμμα εγκαινιάστηκε το 1994 με την κάλυψη του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου (Δ.Ν.Τ.) και ήδη το 1995 ο πληθωρισμός είχε πέσει στο 16%, ενώ το επόμενο έτος στο 2% (Μαγούλιος, 2000: 100 – 102). Εξάλλου, το 1999 ο πληθωρισμός εκτιμούνταν στο 1% (EC ET AL., 2001).

Παρ' όλα αυτά, η Π.Γ.Δ.Μ. παρουσιάζει τις πιο έντονες διαρθρωτικές αδυναμίες από τα βαλκανικά κράτη σε μετάβαση, δεδομένου ότι για την περίοδο 1994 – 1998 ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής του Α.Ε.Π. ήταν της τάξης μόλις του 0,34%. Οι αρνητικές αυτές εξελίξεις αντικατοπτρίζονται και στο δείκτη σωρευτικής εξέλιξης του πραγματικού Α.Ε.Π., το οποίο, το 1998, αντιπροσώπευε μόλις το 58%[19] του επιπέδου του 1989, γεγονός που υποδηλώνει τις εκτεταμένες μειώσεις της παραγωγής (Παντελάδης – Πετράκος, 2001: 45).

Άλλωστε, το επενδυμένο ξένο κεφάλαιο στην Π.Γ.Δ.Μ. είναι πολύ χαμηλό, πράγμα που εκφράζει τους δισταγμούς των ξένων επενδυτών, δισταγμούς που συνδέονται με την πολιτική αστάθεια της χώρας (Μαγούλιος, 2000: 100 – 102).

Γενικά, είναι φανερό ότι οι δυσμενείς εξελίξεις στην οικονομία της Π.Γ.Δ.Μ. είναι απόρροια της αδυναμίας απεμπλοκής της από τις εντάσεις και τις συγκρούσεις, που λαμβάνουν χώρα τόσο στο έδαφος της γειτονικής της Γιουγκοσλαβίας (Κόσοβο), όσο και στον δικό της εθνικό χώρο, στις περιοχές όπου πλεονάζει το αλβανικό στοιχείο.

Οι συνθήκες εμφύλιας σύρραξης που επικρατούν, σήμερα, στην Π.Γ.Δ.Μ. ανακόπτουν μια δειλή ανάκαμψη της οικονομίας, που είχε καταρρεύσει με τη διάλυση της Γιουγκοσλαβίας. Έτσι, ενώ το 1991 το ποσοστό ανεργίας ήταν 19,2%, το 1997 αυξήθηκε σε 30% (Παντελάδης – Πετράκος, 2001: 53) και το 1999 είχε ήδη φτάσει το 35% (EC ET AL., 2001).

Όσον αφορά τη διάρθρωση της οικονομίας της Π.Γ.Δ.Μ., το 1998 εκτιμούνταν ότι η γεωργία συμμετέχει κατά 13% στο Α.Ε.Π., η βιομηχανία κατά 32% και οι υπηρεσίες κατά 55% (EC ET AL., 2001).

[19] Το κατά κεφαλήν Α.Ε.Π. από 1583 δολάρια Η.Π.Α. που ήταν το 1995, είχε πέσει, το 1998, στα 1080 δολάρια, ενώ το εξωτερικό δημόσιο χρέος έφτανε τα 12 δις. Δολάρια Η.Π.Α. (Χοϊδάς, 2001: 24).

Πίνακας 7 *Οικονομικά μεγέθη της Π.Γ.Δ.Μ. κατά τα τελευταία χρόνια*

Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν	3.330.000.000 USD (1998), αύξηση 2,9% (1998)
Α.Ε.Π. κατά κεφαλήν	1100 USD (2000) *Πηγή: Deric, 2001: 67.*
Μέσος Μηνιαίος Μισθός	147 USD (Αύγουστος 2000)
Νόμισμα	Δενάριο (1 USD = 70,93 δενάρια, 14/12/2000)
Πληθωρισμός	15,1% (Ιούνιος 2000-Ιούνιος 1999)
Βιομηχανική παραγωγή	Αύξηση 10,6% (Ιουν.2000 σε σχέση με Ιουν.1999)
Ανεργία	353.983 άνεργοι (Ιανουάριος 2000)
Εισαγωγές	1.386.700.000 USD (Ιαν.-Οκτ1999) 1.374.000.000 USD (Ιαν.-Αυγ.2000)
Εισαγωγές από Ελλάδα	121.600.000 USD (Ιαν.-Οκτ.1999) 123.600.000 USD (Ιαν.-Αυγ.2000)
Εξαγωγές	967.400.000 USD (Ιαν.-Οκτ.1999) 863.800.000 USD (Ιαν.-Αυγ.2000)
Εξαγωγές προς Ελλάδα	75.600.000 USD (Ιαν.-Οκτ.1999) 52.700.000 USD (Ιαν.-Αυγ.2000)
Άμεσες Ξένες Επενδύσεις	43.915.000 USD (Ιαν.-Ιουν.2000)
Ελληνικές επενδύσεις	230.000.000 USD (1994-1999)
Εξωτερικό Χρέος	1.400.780.000 USD, 42,1% ΑΕΠ (30 Σεπτ.2000)
Συναλλαγματικά αποθέματα	1.006.500.000 USD (Σεπτ.2000)

Πηγή: Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων, 2001.

3.5 Βοσνία – Ερζεγοβίνη

3.5.1 Πολιτικές εξελίξεις

Τον Απρίλιο του 1992 ξεσπά πόλεμος στη Βοσνία ανάμεσα στους Σέρβους, τους Κροάτες και τους Μουσουλμάνους που ζουν σ' αυτήν. Ο πόλεμος, που συνοδεύεται από μια σειρά εθνοκαθάρσεων, τερματίζεται με την υπογραφή της Συμφωνίας του Ντέιτον στις 14 Δεκεμβρίου 1995. Μ' αυτήν, το κράτος της Βοσνίας-Ερζεγοβίνης διαιρείται σε δύο ενότητες: την Ρεπούμπλικα Σέρπσκα, (Σερβική Δημοκρατία), και την Ομοσπονδία της Βοσνίας-Ερζεγοβίνης, των Κροατών και των Βόσνιων (Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, 1999: 10).

3.5.2 Οικονομικές εξελίξεις

Η Βοσνία – Ερζεγοβίνη (μαζί με την Π.Γ.Δ.Μ.) αποτελούσε μια από τις φτωχότερες δημοκρατίες της παλιάς γιουγκοσλαβικής Ομοσπονδίας. Ο πόλεμος είχε – εκτός των άλλων – ως αποτέλεσμα, να πληγεί σοβαρότατα η οικονομία της: η παραγωγή από το 1990 ως το 1995 είχε μειωθεί κατά 80%, ενώ το Α.Ε.Π. παραμένει, ακόμη και σήμερα, πολύ κάτω από το αντίστοιχο του 1990 (το 1990 ήταν 11 δις δολάρια Η.Π.Α., το 1995 ήταν 2 δις δολάρια και το 1999 ήταν 6,2 δις δολάρια).

Η συμμετοχή του Α.Ε.Π. ανά τομέα παράγωγής, το 1996, ήταν: γεωργία 19%, βιομηχανίες 23% και υπηρεσίες 58%. Το 1999 ο ρυθμός ανάπτυξης της βιομηχανικής παραγωγής ήταν 5-10% περίπου.

Η ανεργία το 1999 ήταν περίπου 35-40% και ο πληθωρισμός το 1997, για τις λιανικές τιμές, ήταν 5%.

Αξίζει να σημειωθεί, πάντως, ότι οι οικονομικές πληροφορίες είναι γενικά περιορισμένες γιατί, παρά το γεγονός ότι και οι δύο ενότητες (η Ομοσπονδία της Βοσνίας – Ερζεγοβίνης και η Σερβική Δημοκρατία) συλλέγουν οικονομικά στοιχεία, στατιστικές, κλπ σε κρατικό επίπεδο, αυτά δεν είναι διαθέσιμα. Εξάλλου, οι επίσημες πληροφορίες δε μπορούν

να συμπεριλάβουν το μεγάλο μέρος της οικονομικής δραστηριότητας που συντελείται στη μαύρη αγορά.

Παρ' όλα αυτά, μέτρα ιδιωτικοποιήσεων και τραπεζικές μεταρρυθμίσεις εφαρμόστηκαν και στα δύο τμήματα (EC ET AL., 2001).

3.6 Κροατία

3.6.1 Πολιτικές εξελίξεις

Στην Δημοκρατία της Κροατίας, οι εκλογές του 1990 φέρνουν στην εξουσία τον Φράνιο Τούτζμαν, ηγέτη της εθνικιστικής κίνησης, με τον οποίο ανυψώνεται η ιδέα της Μεγάλης Κροατίας (στα φυσικά της σύνορα με τη Βοσνία).

Στις 25 Ιουνίου 1991 κηρύσσεται επισήμως η απόσχιση της Κροατίας. Η Γερμανία ανεξάρτητα από την Ε.Ε. αναγνωρίζει την Κροατία ως εθνικό κράτος με τα σύνορα που είχε από την εσωτερική γιουγκοσλαβική διαίρεση του 1946. Με τον τρόπο αυτό η Ε.Ε. εξαναγκάζεται να αναγνωρίσει επίσημα την Κροατία στις 15 Ιανουαρίου 1995. Πάντως, η χώρα αποκλείεται από την ευρωπαϊκή κοινότητα, λόγω καταπάτησης των ανθρωπίνων δικαιωμάτων των Σέρβων της Κράινα (ο Τούτζμαν διώχνει 300.000 Σέρβους και καταφέρνει έτσι να μειώσει το εκεί ποσοστό τους από 11% σε 2-3%), (Francesco – Scotti, 1999: 40). Ο θάνατός του, στις 10 Δεκεμβρίου 1999, ανοίγει νέα σελίδα στην ιστορία της Κροατίας. Οι εκλογές της 3ης Ιανουαρίου 2000 αναδεικνύουν νικητή τον Κεντροαριστερό Συνασπισμό, με ηγέτη τον Στίπε Μέσιτς (Παγαρτάνη-Χοϊδά, 2000: 28).

3.6.2 Οικονομικές εξελίξεις

Η Κροατία, πριν ακόμα αποσχιστεί, δεν προωθεί σχεδόν καθόλου τις οικονομικές μεταρρυθμίσεις, σαν αντίδραση στην ομοσπονδιακή κυβέρνηση. Το Α.Ε.Π. της χώρας μειώνεται, το 1990 κατά 10,2% και το 1991 κατά 23,4% (σε σχέση με το 1989) (Βαλντέν, 1994: 223).

Εξάλλου, σημειώνεται μείωση των βιομηχανικών της δραστηριοτήτων, οι οποίες, όμως, ήδη από το 1990 αποτελούν πολύ μικρό ποσοστό της παραγωγής. Έτσι, ακόμα και το 1997, η χώρα εξακολουθεί να εμφανίζει το μικρότερο, μετά την Αλβανία, ποσοστό βιομηχανικών δραστηριοτήτων από όλες τις χώρες της Βαλκανικής.

Βέβαια, αξίζει να σημειωθεί ότι η συρρίκνωση του βιομηχανικού τομέα συνοδεύτηκε από υπέρμετρη αύξηση του τριτογενή (το ποσοστό του οποίου, το 1997, ήταν υψηλότερο ακόμα και από αυτό της Ε.Ε.), γεγονός που υποδεικνύει ότι η χώρα έχει περισσότερα συγκριτικά πλεονεκτήματα στον τομέα των υπηρεσιών (και ειδικά του τουρισμού). Έτσι, επιτυγχάνεται καλύτερο ισοζύγιο υπηρεσιών απ' ότι το εμπορικό ισοζύγιο, το οποίο είναι διαρκώς ελλειμματικό.

Πάντως, σε σχέση με τους ρυθμούς οικονομικής μεγέθυνσης των βαλκανικών χωρών σε μετάβαση, η Κροατία αποτελεί εξαίρεση: λόγω των προνομιακών οικονομικών σχέσεών της με τη Δύση, καταφέρνει να αντιπαρέλθει τα προβλήματα που δημιούργησε η εμπλοκή της στον πόλεμο, σχετικά γρήγορα, πετυχαίνοντας, ταυτόχρονα και ιδιαίτερα υψηλούς ρυθμούς μεγέθυνσης. Οι τελευταίοι, μάλιστα, ειδικά την περίοδο 1994 – 1997, τη βοηθούν να

ανακόψει την απορύθμιση των παραγωγικών της συστημάτων, περιορίζοντας εν μέρει τους ρυθμούς αύξησης της ανεργίας (Παντελάδης – Πετράκος, 2001: 45, 52, 64).

Πίνακας 8 *Οικονομικά μεγέθη της Κροατίας κατά τα τελευταία χρόνια*

Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν	17.002.000.000 USD (1999) 8.807.000.000 USD (Ιαν.-Ιουν.2000)
Μέσος Μηνιαίος Μισθός	348 USD (Οκτ. 2000)
Νόμισμα	Κούνα (1 USD = 8,44 HRK 14/12/2000)
Πληθωρισμός	6% (Ιαν.-Νοε.2000)
Βιομηχανική παραγωγή	Αύξηση 2,3% (Ιαν.-Οκτ.2000)
Ανεργία	370.000 άτομα (Νοέμβριος 2000)
Εισαγωγές	5.560.000.000 USD (Ιαν.-Σεπτ.1999) 6.397.000.000 USD (Ιαν.-Οκτ.2000)
Εξαγωγές	3.230.000.000 USD (Ιαν.-Σεπτ.1999) 3.611.000.000 USD (Ιαν.-Οκτ.2000)
Ξένες Επενδύσεις	2.500.000.000: USD (1993-Ιουν.1999) ΗΠΑ: 964.700.000 USD Αυστρία: 613.700.000 USD Ελβετία: 102.200.000 USD
Εξωτερικό Χρέος	9.871.000 000 USD (Ιούλιος 2000)
Συναλλαγματικά αποθέματα	3.400.000.000 USD (Ιανουάριος 2000)

Πηγή: Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων, 2001.

3.7 Σλοβενία

3.7.1 Πολιτικές εξελίξεις

Στη Σλοβενία, στις 26/12/1990, οργανώνεται δημοψήφισμα στο οποίο 88,5% του πληθυσμού ψηφίζουν υπέρ της ανεξαρτητοποίησης, οπότε και επίσημα η Σλοβενία γίνεται ανεξάρτητο κράτος (Ramonet, 1999: 37).

Αξίζει να σημειωθεί ότι η Σλοβενία αποσχίζεται αναίμακτα από την γιουγκοσλαβική ομοσπονδία, για το λόγο ότι αποτελεί την πιο «καθαρή» εθνικά Δημοκρατία, δεδομένου ότι στο έδαφος της σχεδόν δεν υπάρχουν μειονότητες.

3.7.2 Οικονομικές εξελίξεις

Η οικονομία της Σλοβενίας πλήττεται σχετικά λίγο από τις εχθροπραξίες. Οι τομείς που επηρεάζονται είναι ο τουρισμός, οι μεταφορές και το ενδο-γιουγκοσλαβικό εμπόριο,[20] *το* οποίο ήταν σημαντικό.

Η χώρα προβαίνει σε οικονομικές μεταρρυθμίσεις παρά τις αντιδράσεις που εκδηλώνονται. Τον Οκτώβριο υιοθετεί δικό της νόμισμα (το tollar), που προσδένεται στο γερμανικό μάρκο. Το Α.Ε.Π. της Σλοβενίας μειώνεται κατά 8,3% το 1990 και κατά 12,7% το 1991 (Βαλντέν, 1994: 223).

Βεβαίως, η Σλοβενία, ως χώρα όμορη με τις χώρες της Κεντρικής Ευρώπης, διαφοροποιείται από τις υπόλοιπες χώρες της Βαλκανικής, παρουσιάζοντας συνεχόμενους και μη αναστρεφόμενους ρυθμούς μεγέθυνσης. Γι' αυτό και το επίπεδο του πραγματικού Α.Ε.Π.,

[20] Ουσιαστικά, η Σερβία ξεκινά εμπάργκο των σλοβένικων προϊόντων, ως μέσο πίεσης στις αποσχιστικές τάσεις της Σλοβενίας.

το 1998, ήταν μεγαλύτερο από αυτό του 1989, πράγμα που δείχνει ότι η χώρα έχει ξεπεράσει τα επίπεδα παραγωγής του 1989.

Παρ' όλα αυτά, φαίνεται πως η ανακατανομή των πόρων και η αναδιοργάνωση των παραγωγικών συστημάτων έχει οδηγήσει σε συγκριτικά υψηλότερα ποσοστά ανεργίας: το ποσοστό ανεργίας έχει τριπλασιαστεί, φτάνοντας από 4,7% το 1990 στο 14,4% το 1997. Αξίζει, βέβαια, να σημειωθεί ότι η Σλοβενία σε σχέση με άλλες χώρες έχει πολύ μικρό ποσοστό δημοσιονομικού ελλείμματος, πράγμα που δείχνει ότι δεν χρησιμοποιεί, στην ίδια έκταση, τη δημοσιονομική πολιτική ως εργαλείο επηρεασμού της ζήτησης και της απασχόλησης (Παντελάδης – Πετράκος, 2001: 45, 54).

3.8 Ρουμανία

3.8.1 Πολιτικές εξελίξεις

Στις 22 Δεκεμβρίου 1989 ανατρέπεται βίαια ο δικτάτορας Τσαουσέσκου (εκτέλεση αυτού και της γυναίκας του ύστερα από συνοπτική δίκη) και την εξουσία καταλαμβάνει το Εθνικό Μέτωπο Σωτηρίας (ΕΜΣ), όπου κυριαρχούν παλιά στελέχη του προηγούμενου καθεστώτος.

Κατά το πρώτο εξάμηνο του 1990 αποκαθίστανται βασικές δημοκρατικές ελευθερίες (πολυκομματισμός, τύπος, κλπ), αλλά η λειτουργία της δημοκρατίας παραμένει προβληματική. Το καθεστώς χρησιμοποιεί τους οπαδούς του σα μέσο καταστολής των κινήσεων αμφισβήτησης, με αποκορύφωμα τις επιχειρήσεις του Ιουνίου του 1990, όπου αριθμούνται αρκετοί νεκροί. Τα γεγονότα προκαλούν τις αντιδράσεις της διεθνούς κοινής γνώμης και ανακόπτουν την προσέγγιση της χώρας από τη Δύση, η οποία θα αρχίσει να διατηρεί επιφυλάξεις για την ένταξη της Ρουμανίας στην οικογένεια των «υπό μετάβαση» χωρών που δικαιούνται στήριξης.

Πάντως, μετά το 1991 το ΕΜΣ χάνει βαθμιαία την επιρροή του, αναπτύσσονται εσωκομματικές συγκρούσεις και επικρατεί ρευστότητα. Παρ' όλα αυτά σημειώνονται βήματα εκδημοκρατισμού και προωθούνται μεταρρυθμίσεις, ενώ το Νοέμβριο 1991 υιοθετείται νέο σύνταγμα, γαλλικής έμπνευσης (Βαλντέν, 1994: 204 – 205).

3.8.2 Οικονομικές εξελίξεις

Η Ρουμανία δεν είχε σχεδόν καμία εμπειρία οικονομικών μεταρρυθμίσεων, αφού το καθεστώς Τσαουσέσκου είχε ακολουθήσει μια καθαρά συγκεντρωτική σταλινική οικονομική πολιτική. Εξάλλου, η πολιτική ταχείας εξόφλησης του εξωτερικού χρέους, κατά την περίοδο 1982 – 1989, οδήγησαν το ρουμανικό λαό στα όρια της λιμοκτονίας, με αποτέλεσμα να μην υπάρχουν παραπέρα περιθώρια συμπίεσης του βιοτικού επιπέδου στο πλαίσιο της πολιτικής μεταρρυθμίσεων. Έτσι, η μετάβαση της Ρουμανίας σε μια οικονομία αγοράς είχε αυτές τις πρόσθετες δυσκολίες σε σχέση με τις υπόλοιπες σε μετάβαση χώρες. Το μόνο θετικό στοιχείο αυτής της ιδιαιτερότητας της Ρουμανίας ήταν ότι ουσιαστικά δεν βαρύνονταν με σημαντικό εξωτερικό χρέος.

Το 1990 υιοθετήθηκαν μέτρα για τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου του λαού, τα οποία, όμως, είχαν ως συνέπεια τη δημιουργία μακροοικονομικών ανισορροπιών και ενός ελλείμματος στο ισοζύγιο πληρωμών, αφού οι μεν εξαγωγές έπεσαν κάθετα λόγω κυρίως της

μείωσης της παραγωγικότητας, οι δε εισαγωγές αυξήθηκαν θεαματικά. Επίσης, λήφθηκαν μέτρα όπως η απελευθέρωση των αγορών των παραγωγών αγροτικών προϊόντων, η κατάργηση της Κεντρικής Επιτροπής Σχεδιασμού, η εκχώρηση της γης των συνεταιρισμών στα μέλη τους, η δυνατότητα ίδρυσης ιδιωτικών μικρομεσαίων επιχειρήσεων, η βελτίωση του καθεστώτος για τις ξένες επενδύσεις και η κατάργηση του κρατικού μονοπωλίου στο εξωτερικό εμπόριο.

Στις αρχές του 1991 υιοθετήθηκε ένας νόμος για την ιδιωτικοποίηση της γης (επιστροφή σε παλιούς ιδιοκτήτες) και άρχισε να προωθείται η ιδιωτικοποίηση ενός σημαντικού αριθμού μεγάλων επιχειρήσεων. Στο τέλος του 1991 υπάρχουν 20.000 νομικά ή φυσικά πρόσωπα που ασχολούνται με το εξωτερικό εμπόριο, ενώ ο ιδιωτικός τομέας καλύπτει το 15% του εμπορίου αυτού. Πάντως, πρόγραμμα εκτεταμένων ιδιωτικοποιήσεων ξεκινά ουσιαστικά το 1995.

Κατά τη διετία 1990 – 91 το Α.Ε.Π. της Ρουμανίας μειώθηκε σωρευτικά κατά 19% σε σχέση με το Α.Ε.Π. του 1989. Η απασχόληση σημείωσε μικρή μόνο μείωση (-3% *για την* ίδια διετία), ενώ ο πληθωρισμός, που το 1990 ήταν χαμηλός (5%), το 1991 εκτινάχθηκε στο 164%. Η βιομηχανική παραγωγή έπεσε κατά 35%, η αγροτική κατά 8% και οι επενδύσεις κατά 51% (Βαλντέν, 1994: 205 – 206). Αξίζει να σημειωθεί ότι κατά το 1990 απολύθηκαν από τις εργασίες τους 130.000 άτομα, λόγω επιδείνωσης της οικονομικής κατάστασης, ενώ σε πολλά εργοστάσια οι εργαζόμενοι υποαπασχολούνταν λόγω έλλειψης πρώτων υλών (Μούρτος, 1995: 694 – 695).

Το 1997 η σύνθεση του Α.Ε.Π. κατά τομέα παραγωγής ήταν: γεωργία 23%, βιομηχανία 51% και υπηρεσίες 26% (EC ET AL., 2001).

Η αύξηση του πληθωρισμού επέβαλλε επιτακτικά την εφαρμογή πολιτικής σταθεροποίησης, πράγμα που κατέστειλε τη ζήτηση. Έτσι, το 1997 – 98 προκλήθηκαν έντονα αρνητικοί ρυθμοί μεγέθυνσης (-6,6% *και* -5% αντίστοιχα). Συνολικά, φαίνεται *πως οι μη* εκτεταμένες αρχικές μειώσεις της παραγωγής, σε συνδυασμό με την πρόωρη ανάκαμψη της οικονομίας, εξασφάλισαν μια ιδιαίτερα ικανοποιητική, συγκριτικά με άλλες χώρες, σωρευτική εξέλιξη του Α.Ε.Π., το οποίο το 1996 προσέγγισε το 82% του αντίστοιχου επιπέδου του 1989. Βέβαια, με την ενίσχυση της διαδικασίας προσαρμογής, το Α.Ε.Π. κατά τα έτη 1997 – 98 σημείωσε αρνητικούς ρυθμούς μεταβολής, πράγμα που μείωσε το επίπεδο του παραγόμενου προϊόντος το 1998 στο 78% του επιπέδου του 1989 (Παντελάδης, Πε*τράκος*, 2000: 47 – 48, 53 – 54). Η μείωση των ρυθμών μεγέθυνσης του Α.Ε.Π. συνεχίστηκε και το 1999, όπου υπολογίζονταν σε –4,8%. Ο πληθωρισμός το 1999 υπολογιζόταν σε 44% (τιμές καταναλωτή) (EC ET AL., 2001).

Όσον αφορά την ανεργία, το 1997 ήταν 7%, δηλαδή, παραδόξως, πολύ χαμηλότερο από το αντίστοιχο ποσοστό της Ελλάδας και της Ε.Ε. Το πρόβλημα της ανεργίας αμβλύνθηκε, εν μέρει, από τις καθυστερήσεις στο πρόγραμμα ιδιωτικοποιήσεων και απελευθέρωσης της αγοράς, αλλά προφανώς μεταφέρθηκε στο εγγύς μέλλον (Παντελάδης, Πετράκος, 2000: 47 – 48, 53 – 54). Ήδη, το 1999, η ανεργία υπολογιζόταν σε 11% (EC ET AL., 2001).

Πίνακας 9 *Οικονομικά μεγέθη της Ρουμανίας κατά τα τελευταία χρόνια*

Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν	31.085.000.000 USD (1998) 36.800.000.000 USD (1999)
ΑΕΠ κατά κεφαλήν	1507 USD (1999)
Μέσος Μηνιαίος Μισθός	113 USD (Δεκ.1999)
Νόμισμα	Λέι (1USD=18.884 λέι, 20/3/2000)
Πληθωρισμός	54,8% (1999), 13,7% (Ιαν.-Απρ.2000)
Βιομηχανική παραγωγή	Μείωση 9% (Ιαν.-Νοε.1999 σε σχέση με Ιαν-Νοε.1998)
Ανεργία	977.000 άτομα, 9,9% (Σεπτ.2000)
Εισαγωγές	11.821.000.000 USD (1998),9.304.000.000 USD (Ιαν.-Νοε.1999)
Εισαγωγές από Ελλάδα	72.300.000 USD (Ιαν.-Μάιος 1998) 198.490.000 USD (1999)
Εξαγωγές	9.304.000.000 USD (1998),7.668.000.000 USD (Ιαν.-Νοε.1999)
Εξαγωγές προς Ελλάδα	87.400.000 USD (Ιαν.-Μάιος 1998) 216.740.000 USD (1999)
Ξένες Επενδύσεις	7.002.000.000 USD (Ιαν.1993-Αυγ.2000)
Ελληνικές επενδύσεις	472.400.000 USD (1990-Οκτ.1999)
Εξωτερικό Χρέος	9.900.000.000 USD (Ιουλ. 1999)
Εσωτερικό Χρέος	93.037 δις λέι (Οκτ.1999)
Συναλλαγματικά αποθέματα	1.460.000.000 USD (Τέλη Νοε. 1999)

Πηγή: Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων, 2001.

4. Η Ελλάδα και οι πρόσφατες εξελίξεις της Νοτιοανατολικής Ευρώπης

4.1 Η θέση, ο ρόλος και η πολιτική της Ελλάδας στα Βαλκάνια

Μέχρι το 1989 – 90, η Ελλάδα, λόγω του κοινωνικοοικονομικού *της* συστήματος, που ήταν διαφορετικό απ' αυτό των άλλων βαλκανικών χωρών, δε μπορούσε να προσεγγίσει ικανοποιητικά την Δυτική Ευρώπη (οικονομικές σχέσεις, κλπ), με την έννοια ότι τα κομμουνιστικά Βαλκάνια παρεμβάλλονταν, διασπώντας τη συνέχεια του Κοινοτικού χώρου. Οι πρόσφατες εξελίξεις, όμως, στη ΝΑ Ευρώπη, όπως περιγράφηκαν διεξοδικά παραπάνω, κατέστησαν την Ελλάδα, από απομονωμένο άκρο της Ε.Ε. που ήταν μέχρι πρόσφατα, σε χώρα που δύναται να παίξει ιδιαίτερο ρόλο στις περαιτέρω εξελίξεις στη Βαλκανική. Κι αυτό γιατί διαθέτει κάποια συγκριτικά πλεονεκτήματα σε σχέση τόσο με τις υπόλοιπες βαλκανικές, όσο και με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες.

Η Ελλάδα είναι το μοναδικό κράτος της Ε.Ε. που ανήκει γεωγραφικά στη Βαλκανική και έχει χερσαία σύνορα με την Αλβανία, την Π.Γ.Δ.Μ., τη Βουλγαρία και την Τουρκία. Η θέση[21] αυτή υποδεικνύει και το σημαντικό ρόλο που κλήθηκε να διαδραματίσει η χώρα για την ανάπτυξη του ευρύτερου αυτού χώρου (ΥΜΕ, 2001α).

Επίσης, σε αντίθεση με τα υπόλοιπα βαλκανικά κράτη, η Ελλάδα, διαθέτει ισχυρούς δημοκρατικούς θεσμούς και μια, σχετικά μακροχρόνια, πολιτική σταθερότητα. Σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της περιοχής, διαθέτει ένα σαφώς υψηλότερο επίπεδο ανάπτυξης,

[21] Εξάλλου, η συγκεκριμένη γεωπολιτικής σημασίας θέση της Ελλάδας, καθώς και οι δεσμοί της με την Ανατολή (Μέση Ανατολή, αραβικά κράτη), αποτελούν μια πραγματικότητα, ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα για την Ε.Ε. Η τελευταία, αναζητά μια μεγαλύτερη αγορά, ώστε να είναι ικανή να ανταγωνιστεί δυναμικά τις Η.Π.Α. και την Ιαπωνία, διεθνώς, και για τους ίδιους λόγους χρειάζεται περισσότερο χώρο πολιτικής επιρροής. Έτσι, η Ελλάδα μπορεί να αποτελέσει για την Ε.Ε. πρόσβαση στα παραπάνω χωρικά σύνολα (Skayannis, 2001:6).

υποδομών και δικτύων, καθώς και πρόσβαση στη θάλασσα με λιμάνια πολύ πιο εξοπλισμένα και σύγχρονα από αυτά των άλλων βαλκανικών κρατών. Γενικότερα, σε τεχνολογικό επίπεδο, η Ελλάδα παρουσιάζει συντριπτικό πλεονέκτημα (Ευρυβιάδης, 2000: 365).

Πάντως, η ίδια η δομή της ελληνικής οικονομίας (μικρές και μεσαίου μεγέθους επιχειρήσεις, εμπόριο, ναυσιπλοΐα και τουρισμός, αύξηση του τομέα των υπηρεσιών) είναι ευνοϊκή προκειμένου να προσφερθεί στήριξη, να μεταφερθεί τεχνολογία και γενικότερα να διαχυθεί η ανάπτυξη και στις γειτονικές χώρες.

Πέρα, όμως, απ' όλα αυτά, η Ελλάδα έχει ιστορικούς, πολιτικούς, πολιτισμικούς και θρησκευτικούς δεσμούς με τις βαλκανικές χώρες (Kostopoulou, 1996: 151).

Η γενικότερη στάση της Ελλάδας απέναντι στις βαλκανικές χώρες άλλαξε ριζικά κατά τη διάρκεια της δεκαετίας που πέρασε. Πράγματι, από το 1990, σε μια πρώτη φάση, η Αθήνα ακολούθησε μια πολιτική «αποκλεισμού» από τους βαλκανικούς γείτονές της, ύστερα από την πτώση των διαφορετικών κομμουνιστικών καθεστώτων στις χώρες αυτές, γεγονός που συνοδεύτηκε από την εμφάνιση ενός έντονου ελληνικού εθνικισμού. Η Ελλάδα αρνήθηκε να αναγνωρίσει, το 1992, την πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας με το όνομα Μακεδονία, στη συνέχεια είχε τεταμένες σχέσεις με την Αλβανία, εξαιτίας της ελληνικής μειονότητας της Βορείου Ηπείρου και τέλος, δεν επεδίωξε ποτέ ιδιαίτερα φιλικές σχέσεις με την Βουλγαρία, αφήνοντας ελεύθερο το πεδίο για μια προσέγγιση Σόφιας – Άγκυρας. Μπροστά σε τέτοια «γειτονοφοβία» [22] και το μπλοκάρισμα που συνεπαγόταν για την Ελλάδα, η Αθήνα αποφάσισε να βγει από το αδιέξοδο, από το 1994 και κυρίως μετά το 1996, επιχειρώντας μια αληθινή στροφή στη βαλκανική της ενδοχώρα, με το τέχνασμα των εμπορικών και οικονομικών ανταλλαγών. Η πιο ριζική αλλαγή επιτεύχθηκε με την Π.Γ.Δ.Μ., όπου η Ελλάδα, μέσα σε τρία χρόνια, έγινε ο πρώτος ξένος επενδυτής και ο τρίτος εμπορικός εταίρος. Παρόμοια πολιτική ακολουθήθηκε και στην περίπτωση της Αλβανίας, κυρίως μετά την άνοδο των σοσιαλιστών στην εξουσία. Έτσι, τα Βαλκάνια έγιναν ζήτημα πρώτης προτεραιότητας για την ελληνική εξωτερική πολιτική (Lafont, 2000: 73 – 74).

Πάντως, με εξαίρεση την περίοδο 1992 – 1995, όταν προέκυψε το σλαβομακεδονικό ζήτημα, το οποίο κατέστησε την Ελλάδα μέρος του βαλκανικού προβλήματος, η Ελλάδα είναι σήμερα το μόνο κράτος στη Βαλκανική που παράγει πολιτική σταθερότητα και ασφάλεια. Ο σταθεροποιητικός ρόλος της Ελλάδας υπήρξε εμφανής στη διάρκεια του πολέμου στο Κοσσυφοπέδιο. Ως νατοϊκή χώρα, η Ελλάδα συστρατεύτηκε με τις Βρυξέλλες, εκπληρώνοντας, έτσι, τις συμμαχικές της υποχρεώσεις. Από την άλλη μεριά, όμως, ανέλαβε πρωτεύοντα ρόλο σε ζητήματα ανθρωπιστικής βοήθειας, τόσο στο Κόσοβο όσο και στη Σερβία, ενώ ταυτόχρονα άσκησε μια διαμεσολαβητική πολιτική μεταξύ Σερβίας και Ε.Ε. Με τον τρόπο αυτό, βέβαια, η Ελλάδα έγινε η μόνη νατοϊκή χώρα που διατήρησε σχετικά καλές σχέσεις με τη σερβική πλευρά.

Η Ελλάδα, επίσης, υπήρξε η μόνη χώρα που αψήφησε το αρνητικό κλίμα για επενδύσεις στα Βαλκάνια και προχώρησε σε σημαντικές κοινοπραξίες, για παράδειγμα, με την τρωτή οικονομικά Π.Γ.Δ.Μ. Γενικότερα, η χώρα διατηρεί υψηλά επίπεδα επενδύσεων σε

[22] Η έκφραση ανήκει στον Christophe Chiclet (Lafont, 2000: 73).

ολόκληρη τη Βαλκανική και ταυτόχρονα είναι πόλος έλξης χιλιάδων οικονομικών μεταναστών από αυτήν (κυρίως Αλβανοί), (Ευρυβιάδης, 2000: 365 – 366).

Έτσι, ο ρόλος[23] που φαίνεται ότι μπορεί να διαδραματίσει η Ελλάδα στη Βαλκανική δύναται να αναλυθεί σε δύο άξονες:

- Η Ελλάδα, αφενός, μπορεί να αποτελέσει μια σοβαρή εγγυήτρια δύναμη για την ειρήνη, τη σταθερότητα και την ανάπτυξη στην περιοχή των Βαλκανίων. Συγκεκριμένα, όσον αφορά την ανάπτυξη, δύναται να παρέχει οικονομική βοήθεια, άμεσα ή έμμεσα. Για παράδειγμα, την πρώτη περίπτωση αφορά το Ελληνικό Σχέδιο για την Ανασυγκρότηση των Βαλκανίων, ενώ τη δεύτερη, οι ελληνικές επιχειρήσεις και οι επενδύσεις στην περιοχή. Εξάλλου, ως χώρα – μέλος της Ε.Ε. δύναται να καταρτίζει, να εισηγείται και να διαπραγματεύεται ειδικά μέτρα και ευνοϊκές συμφωνίες για την ένταξη των βαλκανικών χωρών στην Ε.Ε.
- Το ελληνικό δημόσιο οφείλει να στηρίξει και να προωθήσει εκείνες τις οικονομικές μεταρρυθμίσεις, στο εσωτερικό της χώρας, οι οποίες θα συμβάλλουν στην αναδιάρθρωση της ελληνικής βιομηχανίας – και της οικονομίας, γενικότερα – καθιστώντας την ελληνική οικονομία μακροπρόθεσμα ανταγωνιστική, όχι μόνο στο πλαίσιο των βαλκανικών οικονομιών αλλά και ευρύτερα, στο πλαίσιο της Ε.Ε. (Μανώλογλου, 1998: 291).

Η Ελλάδα πρέπει να κινηθεί προς τις κατευθύνσεις αυτές, αλλά για το λόγο αυτό χρειάζεται ένα συνολικό σχέδιο για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που έχουν οι χώρες των Βαλκανίων, αντιμετώπιση που πρέπει να ενταχθεί σε μια μακροπρόθεσμη πολιτική[24] (*Σανταμούρης*, 2001: 113).

Βέβαια, πρωτίστως, η χώρα οφείλει να επιταχύνει εκείνα τα αναπτυξιακά έργα στη Βόρεια Ελλάδα που σχετίζονται άμεσα με τη βαλκανική ενδοχώρα και τη σύνδεση μ' αυτή, όπως, για παράδειγμα, την Εγνατία και τους κάθετους άξονές της. Εξάλλου, θα πρέπει να επιταχυνθούν εξίσου οι μεταρρυθμίσεις και να αυξηθούν τα κίνητρα για την περαιτέρω δραστηριοποίηση του ιδιωτικού κεφαλαίου στη Βαλκανική, με τις αναγκαίες κρατικές εγγυήσεις. Τέλος, θα πρέπει να υιοθετηθούν και να υλοποιηθούν πολιτικές κατάλληλες για την αποκατάσταση του ιστορικού ρόλου της Θεσσαλονίκης ως περιφερειακής πρωτεύουσας ενός χώρου 60 – 70 εκ. ανθρώπων. Μάλιστα, ο ρόλος αυτός, με βάση τα σημερινά δεδομένα, θα πρέπει να πρωτοπορεί σε θέματα τεχνολογίας, τεχνογνωσίας και υπηρεσιών.

«Σε τελική ανάλυση, η μεγαλύτερη, ίσως, συμβολή της Ελλάδας για την ανάπτυξη και τη σταθεροποίηση της Βαλκανικής είναι η ενίσχυση της δικής της οικονομικής ευρωστίας και η διατήρηση της δικής της πολιτικής σταθερότητας, ώστε να καταστεί, εκ των πραγμάτων, κέντρο βάρους, πόλος έλξης και περιφερειακή μηχανή ανάπτυξης, με τη Θεσσαλονίκη να ανταγωνίζεται τα άλλα ευρωπαϊκά και μητροπολιτικά κέντρα ανάπτυξης της Λυών, του Μιλάνου, της Στουτγάρδης και της Βαρκελώνης» (Ευρυβιάδης, 2000: 367 – 368).

---

[23] Για μια ανάλυση συγκεκριμένα του ρόλου της Ελλάδας ως μεταφορικού κόμβου στην Ανατολική Μεσόγειο βλ. Skayannis, 2001.

[24] Συνέντευξη του Παναγιώτη Ρουμελιώτη στη «Μακεδονία», 17/6/2001.

4.2 Ελληνο-βαλκανικό εμπόριο και ελληνικές επενδύσεις στη Βαλκανική

Η πτώση των κομμουνιστικών καθεστώτων στα ευρωπαϊκά κράτη, κατά την περίοδο 1989 – '90 σήμανε την απαρχή μιας νέας χωροταξικής οργάνωσης στην Ευρώπη. Φαίνεται, δηλαδή, πως ο πολιτικός δυϊσμός Δυτικής και Ανατολικής Ευρώπης σιγά – σιγά αίρεται με αποτέλεσμα ο ευρωπαϊκός χώρος να δύναται να αποκτήσει και πάλι ενότητα και συνέχεια, στα πλαίσια των οποίων αρχίζει να αναδύεται μια νέα ενιαία ευρωπαϊκή αγορά. Βέβαια, η τελευταία, εκτός από τα πλεονεκτήματα που θα φέρει, ενδεχομένως θα οξύνει τις ήδη υπάρχουσες ανισότητες Βορρά – Νότου (Λαμπριανίδης, 1996: 286 - 287).

Από την άλλη μεριά, η νέα πραγματικότητα που διαμορφώνεται στα Βαλκάνια δίνει στην Ελλάδα την ευκαιρία να αντιμετωπίσει τις δυσμενείς συνέπειες της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης και της διεθνοποίησης, με τη συγκρότηση μιας περιφερειακής βαλκανικής αγοράς, στην οποία μπορεί να παίξει πρωταγωνιστικό ρόλο. Οι χώρες της Βαλκανικής αλλά και γενικότερα της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης, λόγω των αλλαγών που υπέστησαν τα οικονομικό – πολιτικά τους συστήματα, αποτελούν για την Ελλάδα ένα σχετικά «εύκολο» πεδίο οικονομικών δραστηριοτήτων.

Κάτω από αυτές τις συνθήκες η Ελλάδα, και κυρίως η Βόρεια Ελλάδα δεν αποτελούν πλέον ακριτική περιοχή αλλά κέντρο επιχειρηματικών ευκαιριών. Οπωσδήποτε, οι διαδικασίες αυτές είναι εξίσου σημαντικές και για τις χώρες της Βαλκανικής, στις οποίες προσφέρονται δυνατότητες απασχόλησης και τεχνολογία προσαρμοσμένη στις ανάγκες τους (Λαμπριανίδης, 2000α: 372 – 373).

Όσον αφορά τις ελληνικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται με επενδύσεις στο εξωτερικό, έχουν κατευθυνθεί σχεδόν κατ' αποκλειστικότητα σε ελάχιστες χώρες: Βουλγαρία, Αλβανία, Π.Γ.Δ.Μ. και Ρουμανία, πράγμα που αποδεικνύει τη σημασία της γεωγραφικής γειτνίασης. Μάλιστα, οι επιχειρήσεις αυτές προέρχονται ως επί το πλείστον από τη Βόρεια Ελλάδα και επικεντρώνονται στο νότιο τμήμα των χωρών που συνορεύουν με την Ελλάδα.

Έτσι, στη Νότια Βουλγαρία σε μια ζώνη 60 – 80 χμ. από τα σύνορα συγκεντρώνεται μεγάλο μέρος των ελληνικών βιοτεχνιών έτοιμου ενδύματος. Στην Αλβανία, η πρωτεύουσα δε συγκεντρώνει ιδιαίτερα υψηλό ποσοστό των ελληνικών επιχειρήσεων, ενώ αντίθετα υπάρχει έντονη χωρική συγκέντρωση στις ελληνόφωνες περιοχές (Αργυρόκαστρο 10,3%, Κορυτσά 31% και Άγιοι Σαράντα 6,9%), λόγω της άμεσης γεωγραφικής γειτνίασης με την Ελλάδα.

Σε γενικές γραμμές, οι επιχειρήσεις αυτές δραστηριοποιούνται κυρίως στο εμπόριο και δευτερευόντως στη βιομηχανία – βιοτεχνία (κυρίως στη βιομηχανία έτοιμου ενδύματος και τροφίμων), ενώ η πλειοψηφία των ελληνικών επενδύσεων ανήκει σε μικρομεσαίες επιχειρήσεις (Μ.Μ.Ε.) που διεθνοποιήθηκαν. Έτσι, οι επιχειρήσεις ελληνικών συμφερόντων στις βαλκανικές χώρες ενώ είναι πάρα πολλές αριθμητικά, είναι πολύ μικρές σε μέγεθος, πράγμα που φαίνεται και από το ύψος του κεφαλαίου που έχουν επενδύσει. Στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 10) φαίνεται το ύψος του ελληνικού επενδυόμενου κεφαλαίου ανά χώρα, κατά τον Απρίλιο του 1999.

Πίνακας 10 *Ελληνικές επενδύσεις στην Ο. Δ. Γιουγκοσλαβίας, Ρουμανία, Βουλγαρία, Αλβανία και Π.Γ.Δ.Μ., Απρίλιος 1999*

Χώρα	Ύψος επενδυμένου κεφαλαίου	
	Εκατομμύρια $	%
Ο. Δ. Γιουγκοσλαβίας	1130	47,0
Ρουμανία	900	37,4
Βουλγαρία	190	7,9
Αλβανία	76	3,2
Π.Γ.Δ.Μ.	110	4,6
Σύνολο	2406	100,0

Πηγή: Λαμπριανίδης, 2000α: 379.

Για το λόγο αυτό, θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν πολυεθνικές επιχειρήσεις νέου τύπου ή «νέες πολυεθνικές», με την έννοια ότι ενώ οι «παλιές» πολυεθνικές ήταν έντασης κεφαλαίου, τεχνολογίας, κλπ., αυτές είναι έντασης εργασίας, μικρής κλίμακας, δραστηριοποιούνται σε ώριμους κλάδους, έχουν περιορισμένα γενικά έξοδα, ανταγωνίζονται στη βάση των χαμηλότερων τιμών και όχι της διαφοροποίησης του προϊόντος, δεν έχουν καθιερωμένες επωνυμίες, δεν επενδύουν πολύ στη διαφήμιση, δραστηριοποιούνται σε υποανάπτυκτες χώρες ή στις γειτονικές τους.

Στις μεγάλες επενδύσεις συγκαταλέγονται και οι επενδύσεις κάποιων πολυεθνικών επιχειρήσεων που ανέθεσαν στον Έλληνα αντιπρόσωπό τους ή στη θυγατρική τους στην Ελλάδα να εισέρθει στην αγορά των Βαλκανίων.

Επίσης, ένα πολύ μεγάλο μέρος του επενδυόμενου κεφαλαίου ανήκει σε επιχειρήσεις του ευρύτερου δημόσιου τομέα που πραγματοποίησαν τις επενδύσεις τους εκεί λόγω κυβερνητικών επιλογών (π.χ. ΟΤΕ, Εθνική, ΔΕΗ, φυσικό αέριο, κλπ.).

Μια άλλη κατηγορία επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στις βαλκανικές χώρες είναι οι επιχειρήσεις ελληνικών συμφερόντων οι οποίες δεν έχουν «μητρική» στην Ελλάδα. Τα οφέλη από αυτές τις επιχειρήσεις αναμένεται να είναι περιορισμένα και ίσως το σημαντικότερο απ' αυτά να είναι η ενίσχυση των ελληνικών εξαγωγών και της περιφερειακής ολοκλήρωσης (Λαμπριανίδης, 2000α: 373 – 385).

Το Διαβαλκανικό και Παρευξείνιο Επιχειρηματικό Κέντρο (Δ.Ι.Π.Ε.Κ.) δύναται να δώσει ικανοποιητικές πληροφορίες σχετικά με την δραστηριοποίηση ελληνικών επιχειρήσεων στα Βαλκάνια, καθώς και για το εμπόριο της Ελλάδας με τις βαλκανικές χώρες. Σύμφωνα με τους Επιχειρηματικούς Οδηγούς που εκδίδονται κάθε χρόνο ανά χώρα, στην Αλβανία, μέχρι το 1999, δραστηριοποιούνταν περί τις 200 ελληνικές επιχειρήσεις. Από πλευράς ξένων επενδύσεων, η Ελλάδα καταλαμβάνει τη δεύτερη θέση (μετά την Ιταλία) με ύψος επένδυσης που προσεγγίζει τα 100 εκ. δολάρια και αντιστοιχεί στο 27% του συνόλου των επενδύσεων[25]. Μέσω αυτών των επενδύσεων, υπολογίζεται ότι έχουν δημιουργηθεί 7400 θέσεις εργασίας.

Ιδιαίτερα σημαντική είναι η παρουσία των ελληνικών Εμπορικών Τραπεζών (Πειραιώς, Εθνική, Alpha Πίστεως, Εμπορική). Σημαντική, επίσης, είναι η δραστηριότητα

[25] Βλ. και πίνακες Παραρτήματος ΙΙ.

εταιριών εργοληπτικών, κατασκευαστικών, καπνικών, εμπορίας καυσίμων, κλωστοϋφαντουργικών κ.ά. Συγκεκριμένα δραστηριοποιούνται μεταξύ άλλων οι επιχειρήσεις Σαραντόπουλος, Μέτων Ε.Τ.Ε.Π., Θεμελιοδομή, Κυλινδρόμυλοι Λούλη, κλπ.

Ενδιαφέρον, για τους Έλληνες επενδυτές, παρουσιάζουν οι βιομηχανικές μονάδες που τελούν υπό ιδιωτικοποίηση, όπως η Ζυθοποιία Τιράνων, τσιμεντοβιομηχανίες, αλλά και η εταιρεία κινητής τηλεφωνίας. Για την τελευταία, επενδυτική πρόταση έχουν καταθέσει η COSMOTE και η PANAFON. Στον τομέα της ενέργειας η Δ.Ε.Η. πραγματοποιεί επαφές για επενδύσεις στους τομείς των υδροηλεκτρικών έργων, αλλά και του εκσυγχρονισμού του δικτύου ηλεκτρικής ενέργειας. Επίσης, πρόσφορο έδαφος για επενδύσεις υπάρχει στους τομείς της πληροφορικής, των δημοσίων έργων και στον ασφαλιστικό τομέα.

Σχετικά με το εξαγωγικό εμπόριο της Ελλάδας με την Αλβανία, οι κυριότεροι κλάδοι είναι τα ακατέργαστα τρόφιμα (26,6 εκ. ECU, 15%), τα μη μεταλλικά ορυκτά (24,1 εκ. ECU, 14%), τα μέταλλα και τα τεχνουργήματα αυτών (21 εκ. ECU, 12%), τα χημικά και πλαστικά προϊόντα (17,5 εκ. ECU, 10%), τα κατεργασμένα τρόφιμα (17,3 εκ. ECU, 10%) και οι μηχανές και συσκευές (14,7 εκ. ECU, 8,5%).

Από τον πίνακα των ελληνικών εξαγωγών στην Αλβανία στο Παράρτημα ΙΙ, παρατηρείται μεγάλη μείωση στην πλειοψηφία των κλάδων, το 1998, με ελάχιστες εξαιρέσεις. Σημαντικότερη είναι η συρρίκνωση στον κλάδο των μη μεταλλικών ορυκτών (κυρίως των καυσίμων) κατά –62%, των ποτών και του καπνού (λόγω πτώσης των εξαγωγών τσιγάρων) κατά –67% και των ακατέργαστων τροφίμων (νωπά δημητριακά και φρούτα) κατά –34%. Στον αντίποδα, αυξήθηκαν οι εξαγωγές των κλωστοϋφαντουργικών προϊόντων κατά 26% και έτσι ανέκτησαν μέρος των απωλειών των τελευταίων ετών, των πλεκτών ενδυμάτων (+15%) και των σταθερών ενδυμάτων (+48%), των οποίων οι εξαγωγές αυξάνονται συνεχώς την τελευταία πενταετία.

Οι εισαγωγές της Ελλάδας από την Αλβανία βρίσκονται σε ιδιαίτερα χαμηλά επίπεδα. Τη διετία 1995 – 96 σημειώθηκε σταθεροποίηση και το 1997 ανέκαμψαν και προσέγγισαν τα 32 εκ. ECU (αύξηση 10%). Το 1998 σημειώθηκε οριακή αύξηση 3%. Αξίζει να σημειωθεί ότι σημαντικό μέρος των εισαγωγών που πραγματοποιεί η Ελλάδα από την Αλβανία προέρχεται από ελληνικές επιχειρήσεις που έχουν πραγματοποιήσει παραγωγικές επενδύσεις στη γειτονική χώρα (ΔΙ.Π.Ε.Κ., 1999α: 26 – 27, 52 – 54).

Σχετικά με τη Βουλγαρία, εκτιμάται ότι οι εταιρείες ελληνικών συμφερόντων καλύπτουν (μέχρι 31/3/1999) με 210 εκ. δολάρια το 10% του συνόλου των επενδυμένων ξένων κεφαλαίων και η Ελλάδα βρίσκεται ουσιαστικά στην τρίτη θέση στη σχετική κατάταξη. Σημαντικό μέρος των επενδύσεων ελληνικών συμφερόντων έχει πραγματοποιηθεί μέσω Κύπρου και Λουξεμβούργου. Για το λόγο αυτό, σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία του Βουλγαρικού Πρακτορείου Ξένων Επενδύσεων, η Ελλάδα κατατάσσεται στη δέκατη θέση.

Ιδιαίτερα σημαντική και εδώ, είναι η παρουσία των ελληνικών τραπεζών. Στην πρωτεύουσα λειτουργούν υποκαταστήματα της Xios Bank, της Ιονικής και της Εθνικής Τράπεζας, καθώς και γραφείο αντιπροσωπείας της Τράπεζας Μακεδονίας – Θράκης, ενώ η Εμπορική Τράπεζα συμμετέχει στη Βουλγαρική Τράπεζα Επενδύσεων με ποσοστό 32%.

Οι Έλληνες επιχειρηματίες στη Βουλγαρία δραστηριοποιούνται σε όλους τους κλάδους της οικονομίας και ιδιαίτερα σ' αυτούς του ενδύματος και των τροφίμων. Οι ελληνικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στη χώρα υπολογίζονται περίπου σε 450, οι οποίες απασχολούν γύρω στα 45000 άτομα. Η πλειονότητα αυτών απασχολείται σε εργοστάσια στη Νότια Βουλγαρία, στα οποία περίπου 130 εταιρείες παραγωγής ενδυμάτων, αξιοποιώντας το πλεονέκτημα του φτηνού εργατικού δυναμικού, παράγουν για τους πελάτες τους από τη Δυτική Ευρώπη και τις Η.Π.Α. Μετά τον κλάδο των ενδυμάτων τη δεύτερη θέση στις ελληνικές επενδύσεις στη Βουλγαρία κατέχουν τα τρόφιμα /ποτά που παράγονται από αμιγώς ελληνικές ή ελληνοβουλγαρικές επιχειρήσεις. Περίπου το 80% των ελληνικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στη Βουλγαρία είναι Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις (Μ.Μ.Ε.).

Τα τελευταία χρόνια, η Βουλγαρία έχει εξελιχθεί σε έναν από τους κύριους εμπορικούς εταίρους της Ελλάδας, με το συνολικό εμπόριο μεταξύ των δύο χωρών να ανέρχεται σε 737,7 εκ. ECU *για το* 1998.[26] Ο σημαντικότερος κλάδος, όσον αφορά τις ελληνικές εισαγωγές από τη Βουλγαρία, είναι τα πλεκτά ενδύματα, μεγάλο μέρος των οποίων παράγονται μεν στη Βουλγαρία, αλλά από εταιρείες που προέκυψαν από ελληνικές επενδυτικές πρωτοβουλίες.

Πάντως, το εμπορικό ισοζύγιο Ελλάδας – Βουλγαρίας παρουσιάζει έντονες διακυμάνσεις. Το 1992 είναι ελλειμματικό για την Ελλάδα, ενώ το 1993 παρατηρείται πλεονασματική τιμή για την τελευταία. Το 1994 σημειώνεται σχετική σταθεροποίηση και το 1995 η τάση αντιστρέφεται, κυρίως λόγω της αύξησης των εισαγωγών. Το 1996 η μείωση των ελληνικών εξαγωγών είναι μεγαλύτερη από την αντίστοιχη των εισαγωγών και έτσι το έλλειμμα αυξάνεται. Το 1997 οι εισαγωγές ανακάμπτουν (αύξηση 14%) οι εξαγωγές, όμως, παρουσιάζουν στασιμότητα. Τέλος, το 1998 παρατηρείται σημαντική αύξηση στις ελληνικές εξαγωγές, με αποτέλεσμα το ισοζύγιο να σημειώσει πλεονασματική τιμή για την Ελλάδα.

Καθώς φαίνεται, οι έντονες διακυμάνσεις στο εμπορικό ισοζύγιο των δύο χωρών, οφείλονται, εν μέρει, σε δυσκολίες που προκύπτουν από τους αυστηρούς όρους της συνθήκης Σένγκεν (μη χορήγηση βίζας σε Βούλγαρους επιχειρηματίες που επισκέπτονται την Ελλάδα, κλπ), (ΔΙ.Π.Ε.Κ., 1999β: 21 – 24, 62 – 64). Αξίζει να σημειωθεί, πάντως, ότι πρόσφατα η βίζα μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας καταργήθηκε.

Σύμφωνα με στοιχεία του Γραφείου του Ακόλουθου Οικονομικών και Εμπορικών Υποθέσεων στα Σκόπια, η Ελλάδα κατέχει την πρώτη θέση από πλευράς ξένων επενδύσεων *στην* Π.Γ.Δ.Μ. Το ύψος των ελληνικών επενδύσεων που έχουν πραγματοποιηθεί ή βρίσκονται στη φάση του προγραμματισμού υπερβαίνει τα 230 εκ. δολάρια και οι ελληνικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στη χώρα ανέρχονται σε 50. Εκτιμάται ότι δημιουργήθηκαν 5000 θέσεις εργασίας. Οι ελληνικές επενδύσεις στη χώρα αυξήθηκαν ραγδαία τα έτη 1998 – 99, καθώς οι Έλληνες επιχειρηματίες αντιλήφθηκαν την επέκτασή τους στην αγορά των Σκοπίων ως «πλατφόρμα» για τη δραστηριοποίησή τους στην ευρύτερη περιοχή, ενόψει της ανασυγκρότησης της Βαλκανικής.

---

[26] Οι ελληνικές εξαγωγές στη Βουλγαρία φαίνονται αναλυτικά στους πίνακες του Παραρτήματος ΙΙ.

Οι ελληνικές επενδύσεις αφορούν κυρίως τους τομείς των τροφίμων – αναψυκτικών (αλλαντικά, παγωτά, μπύρα, μη αλκοολούχα), το έτοιμο ένδυμα και αξεσουάρ (παραγωγή φασόν), τη βιομηχανία τσιμέντου, την καπνοβιομηχανία, τα ορυχεία – μάρμαρα, καθώς και τη σύσταση εμπορικών εταιρειών. Οι ελληνικές επενδύσεις ιδιαίτερης σημασίας, από την άποψη του επενδυμένου κεφαλαίου, καθώς και οι είκοσι σημαντικότεροι Έλληνες επενδυτές στην Π.Γ.Δ.Μ., φαίνονται στο Παράρτημα ΙΙ.

Σύμφωνα με το εθνικό σχέδιο ανασυγκρότησης των Βαλκανίων με το οποίο η κυβέρνηση θα ενίσχυε την προσπάθεια των ελληνικών επιχειρήσεων να συμμετάσχουν στο έργο της ανασυγκρότησης προβλέπονταν να διατεθούν στην Π.Γ.Δ.Μ. 3100 εκ. δραχμές το 2001, 3875 εκ. δραχμές το 2002, 3565 εκ. δραχμές το 2003 και 3100 εκ. δραχμές το 2004 (βλ. και Παράρτημα ΙΙ).

Η Π.Γ.Δ.Μ. θα απορροφήσει το 15,5% των κονδυλίων που προβλέπει το σχέδιο ανασυγκρότησης. Το συνολικό πόσο που θα διαθέσει η Ελλάδα είναι 100 δις δρχ. (0,043% του Α.Ε.Π.) και ενδέχεται να ανέρθει στα 180 δις. Αξίζει να σημειωθεί ότι το σχέδιο δίνει προτεραιότητα στα έργα κοινωνικής υποδομής, προβλέποντας την ανέγερση σχολείων, την αποκατάσταση ζημιών στα νοσοκομεία, τα κέντρα υγείας και την κατασκευή κατοικιών. Για την οικονομική υποδομή προβλέπονται έργα αποκατάστασης των ζημιών στο οδικό δίκτυο και στα ενεργειακά δίκτυα και τις τηλεπικοινωνίες.

Η δυναμική που καταγράφεται τα τελευταία έτη στις ελληνικές εξαγωγές, κατέστησε την Ελλάδα τον τρίτο σημαντικό εμπορικό εταίρο της Π.Γ.Δ.Μ. Το διμερές εμπόριο Ελλάδας – Π.Γ.Δ.Μ. μετά τη λήξη του εμπάργκο το 1995, κινείται με αυξητικούς ρυθμούς, ενώ το καλό κλίμα στις σχέσεις των δύο χωρών ενισχύεται από τα υψηλά επίπεδα που σημείωσε ο όγκος εμπορίου, αυξανόμενος κατά 3,3 δις δραχμές για το 1998 σε σχέση με το 1997[27] (ΔΙ.Π.Ε.Κ., 1999γ: 29 – 33, 43, 48, 49).

Η Ελλάδα, μέχρι το Δεκέμβριο του 1999, κατείχε την 6η θέση στον κατάλογο των χωρών που έχουν πραγματοποιήσει επενδύσεις *στη* Ρουμανία, με επενδυμένο κεφάλαιο 427,4 εκ. δολάρια Η.Π.Α., εκ του οποίου τα 119,4 εκ. δολάρια αφορούν άμεσες επενδύσεις, ενώ τα 353 κατ. δολάρια αφορούν την εξαγορά ρουμανικών επιχειρήσεων μέσω του Ρουμανικού Ταμείου Κρατικής Ιδιοκτησίας (SOF). *Στη* δεύτερη κατηγορία εμπίπτει, κατά κύριο λόγο, η εξαγορά από τον Ο.Τ.Ε. του 35% του μετοχικού πακέτου του Ρουμανικού Οργανισμού Τηλεπικοινωνιών ROMTELECOM.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το μέγεθος των ελληνικών επενδύσεων είναι ανώτερο του επίσημα καταγεγραμμένου και υπερβαίνει το 1 δις δολάρια, καθώς ένα σημαντικό μέρος των ελληνικών κεφαλαίων διοχετεύτηκε στη Ρουμανία μέσω ξένων τραπεζών (Κύπρου, Λουξεμβούργου, Ιρλανδίας).

Τα στοιχεία σχετικά με τον αριθμό των επιχειρήσεων στις οποίες παρουσιάζεται ελληνική συμμετοχή είναι αντικρουόμενα, καθώς ο αριθμός των εγγεγραμμένων εταιρειών δε

[27] Σημειώνεται, ωστόσο, ότι η αντίστοιχη αξία σε δολάρια Η.Π.Α. εμφανίζεται μειωμένη από 333,1 εκ. δολάρια σε 317,4 εκ. δολάρια, λόγω της αναπροσαρμογής της δραχμής έναντι του δολαρίου το Μάρτιο του 1998 (ΔΙ.Π.Ε.Κ., 1999γ: 49).

συμβαδίζει με τον αριθμό των επιχειρήσεων που παραμένουν ενεργές. Στα τέλη του 1999 οι εγγεγραμμένες ελληνικές επιχειρήσεις, σύμφωνα με εκτιμήσεις, δεν υπερβαίνουν τις 620.[28]

Οι ελληνικές τράπεζες που λειτουργούν στη Ρουμανία είναι η Εθνική Τράπεζα Ελλάδας, η οποία εξαγόρασε πρόσφατα το υποκατάστημα της Chase Manhattan Bank στο Βουκουρέστι, η Εμπορική Τράπεζα (International Commercial Black Sea Fund), η Alpha Bank (Alpha Bank Romania), η οποία διαθέτει ένα δίκτυο με 16 υποκαταστήματα σε όλη τη χώρα, και η Τράπεζα Πειραιώς, η οποία το 1999 εξαγόρασε τη ρουμανική Pater Bank, θυγατρική της ουγγρικής Budapest Bank.

Οι μεγαλύτερες επενδύσεις ελληνικών συμφερόντων στη Ρουμανία, οι ρουμανικές εξαγωγές προς την Ε.Ε., καθώς και οι κυριότεροι εμπορικοί της εταίροι το 1999, φαίνονται στο Παράρτημα ΙΙ. Η Ελλάδα βρίσκεται στη δέκατη θέση των μεγαλύτερων εμπορικών εταίρων της Ρουμανίας, και έχει απορροφήσει εξαγωγές ύψους 216,74 εκ. δολάρια Η.Π.Α.

Όσον αφορά τη διάρθρωση του ελληνο-ρουμανικού εμπορίου, η Ελλάδα εξάγει κατά κύριο λόγο φρούτα και λαχανικά (7,4%), βαμβάκι (3%), τρόφιμα, ποτά και καπνό (9,3%), ορυκτά (9,6%), ενδιάμεσα προϊόντα ελαφριάς βιομηχανίας (κυρίως υφαντικές ίνες), κοινά μέταλλα (14,2%) κ.ά. Σημαντική αύξηση κατέγραψαν το 1999 οι εξαγωγές ηλεκτρικών μηχανών, συσκευών και εξοπλισμού (+27%), (βλ. Παράρτημα ΙΙ).

Στις εισαγωγές της Ελλάδας από τη Ρουμανία κυριαρχούν τα κοινά μέταλλα και τα μεταλλικά είδη, ύψους 89,83 εκ. δολάρια, οι ηλεκτρικές μηχανές, συσκευές και εξοπλισμός, οι οποίες κατέγραψαν αύξηση 43% έναντι του 1998, τα ζώντα ζώα και προϊόντα κρέατος και τα προϊόντα ξυλείας.

Το ελληνο-ρουμανικό εμπόριο έχει πολλά περιθώρια περαιτέρω ανάπτυξης, αν αρθούν κάποιοι ανασταλτικοί παράγοντες, όπως η κάμψη της αγοραστικής δύναμης του ρουμανικού πληθυσμού, η υποβάθμιση της ποιότητας των ρουμανικών προϊόντων, η αδυναμία εκτέλεσης παραγγελιών από Ρουμάνους προμηθευτές, λόγω διαρθρωτικών προβλημάτων, και τέλος η τάση προστατευτισμού εκ μέρους της ρουμανικής κυβέρνησης (ΔΙ.Π.Ε.Κ., 2000: 20 – 24, 63 – 65, 69 – 70).

Αξίζει να σημειωθεί, πάντως, ότι η ανάπτυξη των ελληνικών επιχειρήσεων στις χώρες της Βαλκανικής δεν είναι αυτονόητο ότι θα ευνοήσουν αυτόματα την Ελλάδα και την οικονομία της. Σε ορισμένες περιπτώσεις τα οφέλη της χώρας της μητρικής επιχείρησης είναι πολύ περιορισμένα. Εξάλλου, στην περίπτωση των ελληνικών επιχειρήσεων, αυτό ισχύει ακόμη περισσότερο δεδομένης της χαμηλής προστιθέμενης αξίας τους.

Φαίνεται δηλαδή, πως η ύπαρξη επιχειρήσεων ελληνικών συμφερόντων δεν υποδηλώνει απαραίτητα το δυναμισμό της ελληνικής οικονομίας. Οι επιχειρήσεις αυτές δραστηριοποιήθηκαν επενδυτικά στο βαλκανικό χώρο κυρίως γιατί διέθεταν κάποια ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα τόσο έναντι των ντόπιων επιχειρήσεων όσο και έναντι των πολυεθνικών. Για παράδειγμα, αναμφίβολα, οι ελληνικές επιχειρήσεις διαθέτουν σημαντικό κεφάλαιο σε σχέση με τις ντόπιες, εμπειρία από τη λειτουργία των οικονομιών της ελεύθερης αγοράς, καθώς και τον απαραίτητο «τυχοδιωκτισμό», ώστε να επενδύσουν σε ένα περιβάλλον

[28] Βλ. και Παράρτημα ΙΙ για την αναντιστοιχία.

με μεγάλο επιχειρηματικό ρίσκο. Τα συγκριτικά αυτά πλεονεκτήματα, όμως, θα διατηρηθούν έως ότου οι ντόπιες επιχειρήσεις αναπτύξουν παρόμοιες δεξιότητες.

Όσον αφορά τα πλεονεκτήματα των ελληνικών επιχειρήσεων έναντι των πολυεθνικών, είναι βασικά η γεωγραφική εγγύτητα, η ευελιξία των επιχειρήσεων, λόγω κυρίως του μικρομεσαίου μεγέθους τους, αλλά και η ικανότητα λειτουργίας σε ασταθές οικονομικό – κοινωνικό περιβάλλον (και εν μέρει το στοιχείο του «τυχοδιωκτισμού» που προαναφέρθηκε), γεγονός, όμως, που θα αλλάξει μόλις ομαλοποιηθεί η κατάσταση στις χώρες αυτές, όσο μακρινή και αν φαίνεται η προοπτική αυτή. Τότε, θα μπουν δυναμικά και επενδυτές από άλλες χώρες που σήμερα συνειδητά απέχουν. Εάν μέχρι τότε, οι ελληνικές επιχειρήσεις δεν έχουν καταφέρει να παράγουν διεθνώς ανταγωνιστικά προϊόντα, είναι βέβαιο ότι θα εκδιωχθούν από τις αγορές αυτές, όπως ακριβώς συνέβη σε μεγάλο βαθμό και στην Ελλάδα.

Μόνο στην περίπτωση που θα γίνουν σοβαρές επενδύσεις με μακροπρόθεσμο ορίζοντα θα παρουσιαστούν σημαντικές προοπτικές επιβίωσης. Για την Ελλάδα, οι επιτυχημένες επενδύσεις θα σημαίνουν τη διατήρηση και την αναβάθμιση του εργατικού της δυναμικού, την ενίσχυση της απασχόλησης στον τριτογενή τομέα και γενικότερα την ενίσχυση της διεθνούς ανταγωνιστικότητάς της (Λαμπριανίδης, 2000α: 373 – 385).

«Το άνοιγμα των χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης (Χ.Κ.Α.Ε.) – οι οποίες χαρακτηρίζονταν από ασθενική ανάπτυξη του τομέα των καταναλωτικών αγαθών και γενικότερα της ελαφριάς βιομηχανίας και, ταυτόχρονα, από ζήτηση όχι ιδιαίτερα ποιοτικών προϊόντων – θεωρήθηκε ως ο από μηχανής θεός για την ελληνική βιομηχανία που αδυνατούσε να βρει μια ουσιαστική διέξοδο από την κρίση της. Όμως, το άνοιγμα των αγορών αυτών πρέπει να ειδωθεί κυρίως ως μια διεύρυνση του χρονικού ορίζοντα για την αντιμετώπιση των βαθύτερων προβλημάτων που κατατρέχουν την ελληνική βιομηχανία [...] καθώς και για την επικέντρωση του ενδιαφέροντος σε δραστηριότητες που απαιτούν περισσότερο εξειδικευμένη εργασία» (Λαμπριανίδης, 2000α: 386).

Μια άποψη που, ίσως, θα έπρεπε να τεθεί υπό αμφισβήτηση, είναι το ότι η Ελλάδα θα γίνει πόλος έλξης επενδύσεων τρίτων χωρών, προκειμένου να αναπτύξουν οι τελευταίες, οικονομική δραστηριότητα στις χώρες της Βαλκανικής. Προς στιγμήν, τουλάχιστον, η άποψη αυτή δε φαίνεται να επαληθεύεται, αφού η Ελλάδα δεν έχει προσελκύσει ακόμα ξένες επενδύσεις για την εκμετάλλευση τόσο των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της εγχώριας οικονομίας όσο και της προσφοράς της ως μια καλή βάση σε μια προοπτική διείσδυσης των επιχειρήσεων στα Βαλκάνια.

Πάντως, απαραίτητη προϋπόθεση ώστε να ωφεληθεί μακροπρόθεσμα η ελληνική οικονομία από το «άνοιγμα» στη βαλκανική αγορά, είναι η μεταβολή της ίδιας της δομής της ελληνικής οικονομίας (Λαμπριανίδης, 1996: 287). Γενικότερα, η νέα αυτή πραγματικότητα απαιτεί μακροπρόθεσμες επιλογές και λήψη άμεσων μέτρων σε κρίσιμα θέματα εκ μέρους των ελληνικών κυβερνήσεων, ώστε να προωθηθεί η συνεργασία και η σταθερότητα στα Βαλκάνια.

Β. ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ

Η άρση του διπολισμού και οι πολιτικές και άλλες μεταβολές που ακολούθησαν, είχαν ως αποτέλεσμα τη δημιουργία νέων δεδομένων στην ευρωβαλκανική συνεργασία. Αφενός, οι χώρες της Ανατολικής Βαλκανικής (Βουλγαρία και Ρουμανία), αλλά και κάποιες της Δυτικής (Αλβανία και μέχρι πρόσφατα και Π.Γ.Δ.Μ.), έστρεψαν τον εξωτερικό πολιτικό και οικονομικό προσανατολισμό τους προς τα δυτικά και επεδίωξαν την ανάπτυξη στενών σχέσεων με την Ε.Ε. και τη βαθμιαία ένταξή τους στους δυτικούς μηχανισμούς συνεργασίας και ολοκλήρωσης, προκειμένου να μεταβούν σε μια δυτικού τύπου κοινοβουλευτική δημοκρατία και σε μια μικτή οικονομία με έμφαση στους μηχανισμούς της αγοράς. Συγχρόνως, προσδοκούσαν τα οικονομικά οφέλη της χρηματοδοτικής και τεχνικής βοήθειας, του «ανοίγματος» της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς και της προσέλκυσης άμεσων ευρωπαϊκών επενδύσεων.

Αντίθετα, ορισμένα κράτη των Δυτικών Βαλκανίων (Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας – Ο.Δ.Γ., Κροατία, Βοσνία – Ερζεγοβίνη) ενεπλάκησαν σε πολεμικές και πολιτικές αντιπαραθέσεις, εσωτερικές κρίσεις και εμφυλίους, κυρίως με αφορμή τις υφιστάμενες εθνικές μειονότητες και την επιδίωξή τους να εγκαθιδρύσουν εθνικά κράτη. Αποκορύφωμα αυτής της εξέλιξης αποτελεί η ανάμειξη του ΝΑΤΟ και ο βομβαρδισμός της Γιουγκοσλαβίας, με αφορμή τις εθνικές εκκαθαρίσεις στο Κοσσυφοπέδιο.

Συνεπώς, οι ευρωβαλκανικές σχέσεις[29] που διαμορφώθηκαν στην δεκαετία του 1990 κινούνται μεταξύ συνεργασίας με μια ομάδα βαλκανικών χωρών και αντιπαράθεσης, αποστασιοποίησης ή ακόμα και επιβολής κυρώσεων με κάποιες άλλες (Κότιος, 2000: 399 – 400).

1. Οι παλιότερες πολιτικές

Η Ε.Ε. προκειμένου να στηρίξει τη μεταβατική διαδικασία ορισμένων χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης, έχει αναπτύξει από το 1989 κάποια μέτρα στήριξης: αφενός εφαρμόζει κάποια προγράμματα, όπως τα Phare, OBNOVA, κλπ. και αφετέρου ενεργοποιεί χρηματοδοτικά σχήματα συνεργασίας μέσω της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (Ε.Τ.Επ. ή European Investment Bank – E.I.B.) και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας για την Ανασυγκρότηση και την Ανάπτυξη (European Bank for Reconstruction and Development – E.B.R.D.).

Πάντως, οι αρχικές πολιτικές που εφαρμόστηκαν στο βαλκανικό χώρο εκ μέρους των αρμόδιων διεθνών φορέων, δεν αντιμετωπίστηκαν ως σύνολο· δεν υπήρξε μια συνολική περιφερειακή στρατηγική για την ανασυγκρότηση και την ανάπτυξη των σε μετάβαση χωρών της Βαλκανικής και ο ίδιος ο χώρος της τελευταίας δεν προσεγγίστηκε ως μια ειδική χωρική ενότητα με ιδιάζοντα προβλήματα. Οι πολιτικές στήριξης που εφαρμόστηκαν είχαν διμερή

[29] *Για μια συνοπτική παρουσίαση της ευρωπαϊκής χρηματοδότησης στα Βαλκάνια, την περίοδο 1991 – 1999, βλ. Παράρτημα XIV.*

χαρακτήρα και αφορούσαν δράσεις για κάθε χώρα ξεχωριστά, με αποτέλεσμα η χρηματοδοτική βοήθεια (προερχόμενη κυρίως από την Ε.Ε.) να κατακερματιστεί σε μια πληθώρα έργων και προγραμμάτων και να έχει, κατά συνέπεια, μειωμένη αποτελεσματικότητα και πολλαπλασιαστικές επιδράσεις. Εξάλλου, η παρεχόμενη βοήθεια *δεν* στήριξε την προαγωγή της συνεργασίας, του εμπορίου και της σταθερότητας στην περιοχή, αλλά ούτε και ανταποκρίνονταν στις πραγματικές ανάγκες των χωρών της περιοχής (Κότιος – Πετράκος, 2000: 473 – 474).

1.1 Το πρόγραμμα Phare

Το πρόγραμμα Phare παρέχει στις σε μετάβαση χώρες χρηματοδοτική βοήθεια προκειμένου να στηριχθεί η διαδικασία του οικονομικού και κοινωνικό-πολιτικού μετασχηματισμού. Πιο συγκεκριμένα παρέχεται τεχνογνωσία, πολιτικές συμβουλές και κατάρτιση, χρηματοδοτούνται μελέτες, χορηγούνται επιδοτήσεις κεφαλαίου, εγγυήσεις και πιστώσεις, και γίνονται άμεσες επενδύσεις σε έργα υποδομών, συχνά σε συνεργασία με άλλους διεθνείς οργανισμούς. Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται οι τομείς στους οποίους εστιάζει το Phare και η συνολικές επιχορηγήσεις ανά τομέα.

Πίνακας 11 *Τομεακή κατανομή των συνολικών επιχορηγήσεων του Phare*

	1990 – 1993		**1994 – 1996**	
Τομέας χρηματοδότησης	**Εκ. ECU**	**%**	**Εκ. ECU**	**%**
Ανθρωπιστική και επείγουσα βοήθεια	337,7	10,3	180	5,4
Γεωργία	392,8	12	85,5	2,6
Ιδιωτικός τομέας	876,4	26,7	611,2	18,2
Εκπαίδευση, κατάρτιση, έρευνα	431	13,1	434,4	13,2
Κοινωνική ανάπτυξη, υγεία	213,8	6,5	108,5	3,2
Περιβάλλον	325,9	9,9	215	6,4
Υποδομές	280	8,5	1208,1	36,1
Δημόσια Διοίκηση, Νομοθεσία	164,5	5	275,2	8,2
«Εκδημοκρατισμός»	34	1	66,4	2
Διάφορα	229,6	7	157,2	4,7
Σύνολο	3285,7	100	3350,5	100

Πηγή: Κότιος, 2000: 402.

Η ένταξη μιας χώρας στο Phare εξαρτήθηκε από την πορεία της στη διαδικασία μετασχηματισμού του εσωτερικού οικονομικού και πολιτικού της συστήματος. Για το λόγο αυτό οι χρονικές στιγμές ένταξης των διαφόρων βαλκανικών κρατών διέφεραν: η Βουλγαρία εντάχθηκε στο Phare το 1990, η Αλβανία και η Ρουμανία το 1991, ενώ η Βοσνία – Ερζεγοβίνη και η Π.Γ.Δ.Μ., εξαιτίας του εμφυλίου στην πρώτη και των πολιτικών τριβών της δεύτερης με την Ελλάδα, συμμετέχουν στο πρόγραμμα από τις αρχές του 1996. Η Κροατία και η Ο.Δ.Γ. λόγω της εμπλοκής τους σε συγκρούσεις (Κράινα, Ανατολική Σλαβονία και έπειτα Βοσνία – Ερζεγοβίνη), της πολιτικής τους έναντι των εθνικών μειονοτήτων αλλά και

των καθυστερήσεων στη διαδικασία των εσωτερικών μετασχηματισμών, μέχρι πρόσφατα δεν είχαν ενταχθεί στο πρόγραμμα και επιπλέον οι σχέσεις τους με την Ε.Ε. ήταν ανύπαρκτες. Αλλαγή στο αρνητικό κλίμα ήρθε αφενός, στην περίπτωση της Κροατίας με το θάνατο του Φράνιο Τούτζμαν και την αλλαγή της πολιτικής εξουσίας, και αφετέρου, στην περίπτωση της Ο.Δ.Γ. με την πρόσφατη παράδοση του Σλόμπονταν Μιλόσεβιτς στο Ανώτατο Δικαστήριο της Χάγης (εν όψει, βέβαια, της Συνάντησης Δωρητών).

Πίνακας 12 *Κατανομή των κονδυλίων του Phare ανά χώρα*

Χώρες	**Δεσμεύσεις Συνολικά 1990 - 1996**	**Πληθυσμός**	**Ποσοστό στα κονδύλια του Phare**	**Ποσοστό στον πληθυσμό**
	Εκ. ECU	**Εκ.**	**%**	**%**
Σλοβενία	91	2	2	1,9
Ρουμανία	726	22,7	16,1	21,6
Βουλγαρία	539	8,4	12	8
Αλβανία	385	3,3	5,8	3,1
Π.Γ.Δ.Μ.	110	2	1,6	1,9

Πηγή: Κότιος, 2000: 404.

Σχετικά με τις τομεακές προτεραιότητες του Phare, η Βουλγαρία έδωσε έμφαση στις υποδομές (35% της συνολικής χρηματοδότησης), στην εκπαίδευση και την κατάρτιση (14%), στην ανάπτυξη του ιδιωτικού τομέα (13%), κλπ. Αντίστοιχα, η Ρουμανία έδωσε προτεραιότητα στις υποδομές (20%), στην ανάπτυξη του ιδιωτικού τομέα και στην περιφερειακή ανάπτυξη, στην εκπαίδευση και κατάρτιση (16%). Στην περίπτωση της Αλβανίας η βοήθεια δαπανήθηκε κυρίως για την ανάπτυξη του χρηματοπιστωτικού τομέα (32%), για ανθρωπιστική βοήθεια (20%) και για την ανάπτυξη των υποδομών (Κότιος, 2000: 403).

Πίνακας 13 *Τομεακή κατανομή της βοήθειας του Phare ως ποσοστό των εθνικών προγραμμάτων*

	Λήπτριες χώρες			
Τομέας χρηματοδότησης	**Βουλγαρία**	**Ρουμανία**	**Σλοβενία**	**Άλλες**
Μεταρρυθμίσεις Δημόσιας Διοίκησης	4%	3%	9%	6%
Γεωργία	10%	11%	0%	0%
Δημοκρατία και Κοινωνία Πολιτών	1%	1%	0%	8%
Επείγουσα βοήθεια	5%	11%	0%	5%
Εκπαίδευση, κατάρτιση, έρευνα	14%	16%	17%	7%
Περιβάλλον	12%	2%	0%	11%
Υποδομές	35%	20%	19%	0%
Ιδιωτικός τομέας, ανάπτυξη και Περιφερειακή Ολοκλήρωση	13%	20%	24%	17%
Κοινωνικές υπηρεσίες και υγεία	6%	6%	7%	5%
Άλλα	0%	10%	24%	42%

Πηγή: Κότιος, 2000: 405.

Μετά το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Λουξεμβούργου (Δεκέμβριος 1997) το πρόγραμμα Phare αλλάζει προσανατολισμό, και γι' αυτό στην παρούσα μελέτη εξετάζεται στο εδάφιο 2.1.

1.2 Τα άλλα προγράμματα

Μέσω της κοινοτικής πρωτοβουλίας OBNOVA επιδιώκεται η ανασυγκρότηση της Βοσνίας – Ερζεγοβίνης, της Κροατίας, της Ο.Δ.Γ. και της Π.Γ.Δ.Μ. Επί μέρους στόχοι αυτής της πρωτοβουλίας είναι η οικονομική ανάπτυξη, η αποκατάσταση της κοινωνίας πολιτών και η συνεργασία μεταξύ των Δημοκρατιών της πρώην Γιουγκοσλαβίας σύμφωνα με την περιφερειακή προσέγγιση που ακολουθεί η Ε.Ε. στην περιοχή της Δυτικής Βαλκανικής (Κότιος, 2000: 409).

Το πρόγραμμα ECOS – OUVERTURE δημιουργήθηκε με στόχο την αναπτυξιακή συνεργασία σε επίπεδο περιφερειών και απευθύνεται στις αυτοδιοικήσεις των Χ.Κ.Α.Ε. Οι πόλεις και οι περιφέρειες της Ε.Ε., μέσα από αυτή την πρωτοβουλία, αποκτούν τη δυνατότητα να επηρεάζουν τις εξελίξεις που οδηγούν στην οικονομική αναδιάρθρωση των περιοχών παραπάνω χωρών.

Το πρόγραμμα INTERREG, πρόκειται για μια κοινοτική πρωτοβουλία που αφορά τη διασυνοριακή συνεργασία στις παραμεθόριες περιοχές της Ε.Ε. Έτσι, χρηματοδοτούνται οι παραπάνω χώρες – μέλη της Ε.Ε. προκειμένου να προωθήσουν έργα και δράσεις σε περιοχές που συνορεύουν με άλλες χώρες – μέλη ή με τις Χ.Κ.Α.Ε.

1.3 Άλλες χρηματοδοτήσεις, διεθνείς πρωτοβουλίες και δράσεις

Αμέσως μετά την κατάρρευση του συστήματος του υπαρκτού σοσιαλισμού και τη διάλυση της ΚΟΜΕΚΟΝ το 1989, οι Χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης (Χ.Κ.Α.Ε.) αναζήτησαν την ένταξή τους στα δυτικοευρωπαϊκά σχήματα οικονομικής συνεργασίας και ολοκλήρωσης και ειδικότερα την ανάπτυξη εντατικών σχέσεων με την Ε.Ε., δεδομένου ότι οι χώρες αυτές δεν ήταν μέλη των σημαντικότερων οργανισμών της διεθνούς εμπορικής και οικονομικής τάξης, όπως Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου – GATT, Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης – Ο.Ο.Σ.Α., κλπ. (Κότιος, 2000: 411).

Όσον αφορά τη Βουλγαρία, τον Σεπτέμβριο του 1990 προσχωρεί στο Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (Δ.Ν.Τ.), ενώ το 1991, δίνεται η πρώτη ξένη βοήθεια από αυτό, με τη μορφή δανείου 500 εκ. δολαρίων, καθώς και δάνειο 250 εκ. δολαρίων από τη Διεθνή Τράπεζα. Το Μάρτιο του 1991 η Ε.Ε. αποφασίζει να χορηγήσει στη χώρα δάνειο ύψους 290 *εκ.* ECU (400 εκ. δολάρια) για την ανακούφιση του ισοζυγίου πληρωμών της. Ανάλογο δάνειο χορηγείται και στη Ρουμανία, ύψους 375 εκ. ECU (500 εκ. δολαρίων), (Βαλντέν, 1994: 215 – 216, 250 – 251). Επίσης, στη διάρκεια του 1991, της χορηγείται δάνειο από την Ε.Τ.Επ., ύψους 25 εκ. ECU για τη βελτίωση της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας (Βαλντέν, 1994: 253).

Αξίζει να σημειωθεί ότι η Βουλγαρία και η Ρουμανία είναι ιδρυτικά μέλη της Ευρωπαϊκής Τράπεζας για την Ανασυγκρότηση και την Ανάπτυξη (E.B.R.D.) και συμμετέχουν στο μετοχικό της κεφάλαιο με 79 και 48 εκ. ECU αντίστοιχα ή με ποσοστά 0,79% και 0,48% αντίστοιχα. Κατά το πρώτο έτος λειτουργίας της (Μάρτιος 1991 – Μάρτιος

1992) η Τράπεζα χρηματοδότησε δύο επενδύσεις στη Ρουμανία, συνολικού ύψους 700 εκ. δολαρίων περίπου (συμμετοχή της Τράπεζας 165 εκ. δολαρίων ή 24%) και μια στη Βουλγαρία, ύψους 114 εκ. δολαρίων (συμμετοχή 40 εκ. δολάρια ή 35%), (Βαλντέν, 1994: 256).

Τον Ιούνιο του 1991 η Αλβανία γίνεται και αυτή δεκτή στο Δ.Ν.Τ., την Παγκόσμια Τράπεζα, την Διάσκεψη Ασφαλείας και Συνεργασίας στην Ευρώπη (Δ.Α.Σ.Ε.) και την E.B.R.D. (Βαλντέν, 1994: 233).

1.4 Οι «Ευρωπαϊκές Συμφωνίες»

Στο εδάφιο 1.3 αναφέρθηκαν κάποιες διμερείς συμφωνίες, εμπορικής και οικονομικής φύσης, μεταξύ κρατών της Βαλκανικής και της Ε.Ε. Οι συμφωνίες αυτές αποκαλούνται «πρώτης γενιάς» και στην πορεία ξεπεράστηκαν, κυρίως γιατί δεν περιλάμβαναν ένα καταληκτικό στάδιο, όπως για παράδειγμα, η οριστική ένταξη στην Ε.Ε. καθώς και προτιμησιακή μεταχείριση. Έτσι, το 1993 οι δύο χώρες της Ανατολικής Βαλκανικής (Βουλγαρία και Ρουμανία) υπέγραψαν με την Ε.Ε. συμφωνίες σύνδεσης («Ευρωπαϊκές Συμφωνίες»), οι οποίες ισχύουν από το Φεβρουάριο του 1995. Αμφότερες οι συμφωνίες σύνδεσης, που είναι όμοιες ως προς το περιεχόμενό τους, προϋποθέτουν την τήρηση μιας σειράς πολιτικών και οικονομικών όρων και αναγνωρίζουν ότι τελικός στόχος των συνδεδεμένων χωρών της Ανατολικής Βαλκανικής είναι η προσχώρηση στην Ε.Ε., καθώς και ότι η σύνδεση συμβάλλει στην επίτευξη του στόχου αυτού.

Οι «Ευρωπαϊκές Συμφωνίες» προσδιορίζουν και μια σειρά ειδικότερων στόχων, όπως η δημιουργία ενός κατάλληλου πλαισίου για τον πολιτικό διάλογο μεταξύ των μερών, το οποίο θα επιτρέπει την ανάπτυξη στενών πολιτικών σχέσεων, η σταδιακή εγκαθίδρυση μιας ελεύθερης ζώνης εμπορίου και η επίτευξη αρμονικών οικονομικών σχέσεων μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών, η λειτουργία των συμφωνιών ως βάση για την οικονομική, χρηματοδοτική, πολιτιστική και κοινωνική συνεργασία, καθώς και η χορήγηση Κοινοτικής βοήθειας, η στήριξη της προσπάθειας των δύο χωρών της Ανατολικής Βαλκανικής να αναπτύξουν την οικονομία τους και να ολοκληρώσουν τη μετάβασή τους στην οικονομία της αγοράς, η δημιουργία του αναγκαίου πλαισίου για τη βαθμιαία ενσωμάτωσή τους στο ευρωπαϊκό οικοδόμημα και, τέλος, η εγκαθίδρυση νέων θεσμών, ικανών να διασφαλίσουν την αποτελεσματικότητα της σύνδεσης (Κότιος, 2000: 413 – 414). Ήδη από τον Ιανουάριο του 2000, η Βουλγαρία και η Ρουμανία ξεκινούν ενταξιακές διαπραγματεύσεις με την Ε.Ε.

2. Οι πρόσφατες πολιτικές

Η κρίση του Κοσσυφοπεδίου αποκάλυψε τις ανεπάρκειες και αδυναμίες των πολιτικών χρηματοδοτικής βοήθειας, συνεργασίας και ολοκλήρωσης που ακολουθήθηκαν στη δεκαετία του ΄90. Επίσης, αναγνωρίσθηκε ότι η αποσπασματική και επιλεκτική ανάπτυξη διμερών σχέσεων με ορισμένες μόνο χώρες της περιοχής αγνοεί την ύπαρξη σύνθετων περιφερειακών ζητημάτων, τα οποία, αν δεν αντιμετωπιστούν, απειλούν να ακυρώσουν τα όποια επιτεύγματα των διμερών συνεργασιών. Κατά συνέπεια, αναζητήθηκαν νέες προσεγγίσεις και στρατηγικές, οι οποίες καλύπτουν το σύνολο της περιοχής και δίνουν έμφαση στην περιφερειακή προσέγγιση. Έτσι, ως πρόσφατες πολιτικές θεωρούνται κυρίως οι

πολιτικές της νέας δεκαετίας, όπως το Σύμφωνο Σταθερότητας (Stability Pact / Pacte de Stabilite), η νέα περιφερειακή προσέγγιση της Ε.Ε., κλπ. (Κότιος – Πετράκος, 2000: 477). Βέβαια, αλλαγές στον προσανατολισμό των πολιτικών για τα Βαλκάνια – ευρωπαϊκών ή διεθνών – σημειώνονται, ήδη, από νωρίτερα (το 1997 με την αλλαγή στα Phare, κλπ.).

2.1 Το νέο πρόγραμμα Phare

Το 1997, εν όψει μιας νέας προενταξιακής στρατηγικής για τη διευκόλυνση όλων των υποψηφίων προς ένταξη στην Ε.Ε. χωρών (στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Λουξεμβούργου), η επιτροπή αναθεώρησε τις κατευθύνσεις και τις προτεραιότητες του Phare. Στο εξής, θα δίνονταν προτεραιότητα στις επενδύσεις (70% των συνολικών χρηματοδοτήσεων) και στην δημιουργία και ανάπτυξη εκείνων των θεσμών (π.χ. δημόσια διοίκηση και δημόσιοι φορείς, ανθρώπινοι πόροι) που είναι αναγκαίοι για την προσαρμογή των υποψηφίων χωρών στις κοινοτικές δομές. Έτσι, προκειμένου να πραγματοποιηθούν οι παραπάνω επιδιώξεις το πρόγραμμα θα διέθετε για την περίοδο 1997 – 1999 491 εκ. Ευρώ στη Βουλγαρία και 330 εκ. Ευρώ στη Ρουμανία.

Σημαντικό για τη συνεργασία μεταξύ των χωρών της περιοχής είναι το Πρόγραμμα Διασυνοριακής Συνεργασίας (Π.Δ.Σ.) του Phare, μέσω του οποίου χρηματοδοτούνται διασυνοριακά έργα και δράσεις στις Χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης (Χ.Κ.Α.Ε.), οι οποίες είναι και οι δικαιούχες των πληρωμών, ενώ μέσω της πρωτοβουλίας INTERREG (κοινοτική πρωτοβουλία για τις παραμεθόριες περιοχές της Ε.Ε.) χρηματοδοτούνται οι χώρες – μέλη της Ε.Ε. προκειμένου να προωθήσουν έργα και δράσεις σε περιοχές που συνορεύουν με άλλες χώρες – μέλη ή με τις Χ.Κ.Α.Ε. Οι βασικές επιδιώξεις του Π.Δ.Σ. είναι: η ενίσχυση της συνεργασίας και της ολοκλήρωσης μεταξύ Ε.Ε. και Χ.Κ.Α.Ε., η στήριξη της διαδικασίας μετασχηματισμού, η ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων σε περιφερειακές περιοχές, η συμβολή στην ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων, η εξοικείωση των χωρών αυτών με τις κοινοτικές πρακτικές και ιδιαίτερα με την πρωτοβουλία INTERREG, κλπ.

Με το Π.Δ.Σ. ενισχύεται η διασυνοριακή συνεργασία μεταξύ των υποψήφιων για ένταξη χωρών, ακόμη και όταν δεν έχουν κοινά σύνορα με κράτη – μέλη της Ε.Ε. Αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία για τη Ρουμανία, τη Βοσνία – Ερζεγοβίνη και αργότερα για την Ο.Δ.Γ. (Κότιος, 2000: 404 – 408).

2.2 Άλλοι χρηματοδοτικοί μηχανισμοί, διεθνείς πρωτοβουλίες και δράσεις

Μετά τη συμφωνία του Ντέιτον (21/11/1995) για τον τερματισμό του πολέμου στη Βοσνία – Ερζεγοβίνη, η Παγκόσμια Τράπεζα και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα για την Ανασυγκρότηση και την Ανάπτυξη (E.B.R.D.) επεξεργάστηκαν το πρόγραμμα ανασυγκρότησης και ανοικοδόμησης της χώρας αυτής. Για το διάστημα 1996 – 1999 προβλεπόταν συνολική δωρεάν βοήθεια ύψους 5 δις δολαρίων.

Γενικά, η E.B.R.D. παρέχει άμεση χρηματοδότηση για δραστηριότητες του ιδιωτικού τομέα, για αναδιάρθρωση και ιδιωτικοποιήσεις καθώς και για την υποδομή που είναι απαραίτητη για τη στήριξη αυτών των δραστηριοτήτων. Οι κύριοι τύποι της χρηματοδότησης

είναι δάνεια, συμμετοχές και εγγυήσεις, ενώ έμφαση δίνεται στην τεχνική συνεργασία και στις συγχρηματοδοτήσεις, ώστε να αυξάνονται οι συνολικοί επενδυτικοί πόροι.

Έτσι, μέχρι τα μέσα του 1998 η Αλβανία έλαβε συνολική χρηματοδότηση ύψους 74,3 *εκ.* ECU (9 επενδυτικά προγράμματα) καθώς και 7,09 εκ. ECU για τεχνική βοήθεια, η Βοσνία – Ερζεγοβίνη 73,6 εκ. ECU (11 επενδυτικά προγράμματα) και 11,1 εκ. ECU για τεχνική βοήθεια, η Βουλγαρία 340 εκ. ECU (28 επενδυτικά προγράμματα) και 6,8 εκ. ECU για τεχνική βοήθεια, η Ρουμανία 1257 εκ. ECU (41 επενδυτικά προγράμματα, 11,4% των συνολικών χρηματοδοτήσεων της Τράπεζας) και 29 εκ. ECU για τεχνική βοήθεια, η Π.Γ.Δ.Μ. 163 εκ. ECU (9 επενδυτικά προγράμματα) και 3,8 *εκ.* ECU για τεχνική βοήθεια, η Κροατία 434,9 εκ. ECU (23 επενδυτικά προγράμματα) και 3,5 εκ. ECU για τεχνική συνεργασία. Μέσω αυτών των δανείων χρηματοδοτήθηκαν επενδύσεις κυρίως στους τομείς των υποδομών, στην ανάπτυξη του τραπεζικού τομέα, στη βιομηχανία, στην ενέργεια, στις τηλεπικοινωνίες και τον τουρισμό.

Πάντως, στην ετήσια συνέλευση του Απριλίου 1999 της E.B.R.D. ασκήθηκε κριτική στην Τράπεζα για την υπερβολική εμμονή της περισσότερο σε εμπορικά κριτήρια κατά τη χορήγηση των πιστώσεων και λιγότερο στο κριτήριο των υφιστάμενων προβλημάτων και αναγκών (Κότιος, 2000: 409 – 411). Εξάλλου, στην τελευταία έκθεση του δικτύου Bankwatch[30] (Απρίλιος 2001) αναφέρεται ότι η Τράπεζα αντί να προωθεί την ουσιαστική δημοκρατία και τη βιώσιμη ανάπτυξη και να δίνει την απαιτούμενη σημασία στις ανάγκες εκείνων που άμεσα επηρεάζονται από τα επενδυτικά σχέδια που χρηματοδοτεί, προωθεί τη δική της ατζέντα μεγαλεπήβολων έργων, παραγνωρίζοντας τα προβλήματα (περιβαλλοντικά, κοινωνικά, οικονομικά, κλπ) που δημιουργεί στις τοπικές κοινότητες. Η ίδια έκθεση αναφέρει ότι η Τράπεζα εκμεταλλεύεται το γεγονός ότι στις χώρες αυτές είναι σχεδόν ανύπαρκτο, ακόμα, το θεσμικό πλαίσιο που θα διασφάλιζε ένα δημοκρατικό και κοινωνικό έλεγχο στις χρηματοδοτήσεις και τις επιπτώσεις τους. Επιπλέον, η Τράπεζα κατηγορείται ότι αποφεύγει να μεταφράζει τα περισσότερα έγγραφά της στις γλώσσες των άμεσα ενδιαφερόμενων κρατών και ακόμη, ότι με δυσκολία δέχεται να δώσει στη δημοσιότητα σημαντικά έγγραφά της (Δρακόπουλου, 2001: 10).

Μετά το πέρας του πολέμου στο Κοσσυφοπέδιο, η E.B.R.D. συγκρότησε Σχέδιο Δράσης για το Κοσσυφοπέδιο και Ειδικό Ταμείο για την Περιοχή των Βαλκανίων (Balkan Region Special Fund).

Χώρες που έχουν συνάψει ειδικές συμφωνίες συνεργασίες με την Ε.Ε., δύνανται να λάβουν χρηματοδοτική στήριξη από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (Ε.Τ.Επ.). Η στήριξη της Ε.Τ.Επ. έχει τη μορφή μακροχρόνιων δανείων με επιτόκιο χαμηλότερο αυτού που θα ίσχυε σε περίπτωση δανεισμού των ληπτριών χωρών από την ελεύθερη κεφαλαιαγορά ή τη μορφή των εγγυήσεων δανείων. Οι Χ.Κ.Α.Ε. δύνανται να λάβουν τέτοιου είδους δάνεια

[30] Πρόκειται για το Τραπεζικό Παρατηρητήριο για την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη, ένα διεθνή συνασπισμό μη κυβερνητικών οργανώσεων, με μέλη από 11 χώρες της περιοχής: Βουλγαρία, Λευκορωσία, Τσεχία, Εσθονία, Γεωργία, Ουγγαρία, Λιθουανία, Πολωνία, Σλοβακία, Ρουμανία και Ουκρανία. Ο βασικός σκοπός του είναι να παρακολουθεί και να ελέγχει τις δραστηριότητες των διεθνών οικονομικών οργανισμών (Διεθνές Νομισματικό Ταμείο – Δ.Ν.Τ., Παγκόσμια Τράπεζα, E.B.R.D.) στην Κεντρική και την Ανατολική Ευρώπη (Δρακόπουλου, 2001: 10).

προκειμένου να βελτιώσουν τα μακροοικονομικά τους δεδομένα (π.χ. ισοζύγιο πληρωμών), με τον όρο ότι θα εφαρμόσουν προγράμματα μακροοικονομικής σταθεροποίησης. Το 1997 χορηγήθηκαν δάνεια στη Βουλγαρία (250 εκ. ECU), στην Π.Γ.Δ.Μ. (40 εκ. ECU) και Ρουμανία (70 εκ. ECU) για τη στήριξη των ελλειμμάτων του ισοζυγίου πληρωμών τους. Επιπλέον, οι συνεργαζόμενες βαλκανικές χώρες έλαβαν δάνεια για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των υποδομών τους στις μεταφορές, τις τηλεπικοινωνίες και την ενέργεια, με έμφαση στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα (Κότιος, 2000: 409 – 411).

Συγκεκριμένα, όσον αφορά τα Δυτικά Βαλκάνια, στην περίοδο 1995 – 2000 έλαβαν συνολικά 352 εκ. Ευρώ (η Π.Γ.Δ.Μ. 130 εκ. Ευρώ, η Βοσνία – Ερζεγοβίνη 120 εκ. και η Αλβανία 102 εκ. Ευρώ), (Ε.Ι.Β., 2001α). Στην Αλβανία 12 εκ. Ευρώ διατέθηκαν για την ενέργεια και 85 εκ. διατέθηκαν στις επικοινωνίες, εκ των οποίων τα 34 εκ. για την αποκατάσταση και αναβάθμιση των δρόμων του βασικού μεταφορικού άξονα Βορρά – Νότου της χώρας (βλ. παρακάτω) και τα υπόλοιπα 51 εκ. ως εξής: 5 εκ. Ευρώ για την επέκταση του container terminal του λιμανιού της Αυλώνας, 24 εκ. Ευρώ για την αποκατάσταση κάποιων τμημάτων του Πανευρωπαϊκού Άξονα VIII και τέλος 22 εκ. Ευρώ για την κατασκευή τμήματος 21 χμ. του νέου αυτοκινητοδρόμου μεταξύ Δυρραχίου και Τιράνων (Ε.Ι.Β., 2001β).

Τα 130 εκ. Ευρώ που δανείστηκε η Π.Γ.Δ.Μ. διατέθηκαν εξ ολοκλήρου στον τομέα των μεταφορικών υποδομών (Ε.Ι.Β., 2001γ).

Η στήριξη στην ανοικοδόμηση αφορά κυρίως την υπογραφή 7 προγραμμάτων μεταφορών: ένα στη Βοσνία – Ερζεγοβίνη (Διάδρομος V, 57 εκ. Ευρώ), δύο στην Π.Γ.Δ.Μ. (άξονας Σκόπια – Γευγελή – ελληνικά σύνορα, 70 εκ. Ευρώ), δύο στη Βουλγαρία (ανάπτυξη του αεροδρομίου της Σόφια, 150 εκ. Ευρώ, και γέφυρα στο Δούναβη στο Βιντίν – Καλαφάτ, 150 εκ. Ευρώ), στην Αλβανία (πρόγραμμα ευρωπαϊκών αξόνων 34 εκ. Ευρώ: 62 χμ. Lushjne – Αυλώνα, 24 χμ. Τεπελένι – Αργυρόκαστρο) και στην Ρουμανία (άξονας Βουκουρέστι – Σερναβόντα, 270 εκ. Ευρώ).

Μετά την άρση των κυρώσεων για τη Γιουγκοσλαβία και την ένταξή της στη διαδικασία σταθεροποίησης (9 Οκτωβρίου 2000), δύο περιφερειακά προγράμματα που την αφορούν, συμπεριλήφθηκαν στη διαδικασία ανασυγκρότησης των Βαλκανίων: το καθάρισμα του Δούναβη, ο οποίος μετά την καταστροφή των τριών γεφυρών του Νόβισαντ έχει φράξει και δεν είναι πλέον δυνατή η πλεύση σ' αυτόν (άνοιξη 1999), με συνολικό κόστος 24 εκ. Ευρώ, καθώς και μια Περιφερειακή Μελέτη Μεταφορικής Υποδομής για τη διάγνωση προτεραιοτήτων μεταφορικής υποδομής στην ΝΑ Ευρώπη, για 2,3 εκ. Ευρώ (Ε.Ι.Β., 2001α). Όσον αφορά τη Δημοκρατία του Μαυροβουνίου, η Τράπεζα περιμένει το «πράσινο φως» από την Ε.Ε., ώστε να ξεκινήσει οποιαδήποτε επιχείρηση. Το Μάρτιο του 2000, στη Λισσαβόνα, ζητήθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, η επέκταση των δανειοδοτήσεων της Τράπεζας και στο Μαυροβούνιο. Έτσι, η επέκταση αφορά δάνεια 50 εκ. Ευρώ για περίοδο ενός χρόνου, τα οποία θα απελευθερωθούν από τη στιγμή που θα παρθούν οι απαραίτητες πολιτικές αποφάσεις από την Ε.Ε. Στο Μαυροβούνιο, η Τράπεζα θα εστιάσει σε επείγουσες ανάγκες μεταφορικής υποδομής σε επενδύσεις για δρόμους, λιμάνια και σιδηροδρόμους, στοχεύοντας στην ανασυγκρότηση και την ανάπτυξη (Ε.Ι.Β., 2001δ).

Συχνά, οι δραστηριότητες της Ε.Τ.Επ. έρχονται να ενισχύσουν τις δράσεις του προγράμματος Phare, της E.B.R.D. και της Παγκόσμιας Τράπεζας (Κότιος, 2000: 411).

Η τελευταία, μάλιστα, δημιούργησε μαζί με την International Finance Cooperation μια υπηρεσία για τη βελτίωση της νομοθεσίας και του περιβάλλοντος των ξένων επενδύσεων (π.χ. φορολογία, διοικητική μεταχείριση, κίνητρα), το The Foreign Investment Advisory Service (FIAS). Αυτό ανέλαβε ήδη την παροχή τεχνογνωσίας σε χώρες όπως η Αλβανία, η Βοσνία – Ερζεγοβίνη, η Βουλγαρία, η Π.Γ.Δ.Μ. και η Ρουμανία, προκειμένου να βελτιωθούν σ' αυτές τα καθεστώτα που διέπουν τις άμεσες ξένες επενδύσεις.

Το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (Δ.Ν.Τ.) παρέχει στις χώρες της Βαλκανικής χρηματοδοτική και τεχνική υποστήριξη, με σκοπό την κάλυψη των ελλειμμάτων του ισοζυγίου πληρωμών και τη μακροοικονομική σταθεροποίηση της οικονομίας. Το συνολικό έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών των έξι βαλκανικών σε μετάβαση χωρών (χωρίς την Ο.Δ.Γ.) υπολογίζονταν ότι θα ανέρχονταν, το 2000, σε 4,4 δις δολάρια Η.Π.Α., τα οποία θα καλύπτονταν από επιχορηγήσεις, από διεθνείς οργανισμούς και από κάποια προγράμματα του Δ.Ν.Τ.

Τέλος, μια σειρά από χώρες, όπως π.χ. η Ελβετία, η Δανία και η Νορβηγία, έχουν ανακοινώσει τα προγράμματά τους για την παροχή διμερούς αναπτυξιακής βοήθειας στις βαλκανικές χώρες, παρόμοια με το ελληνικό σχέδιο για την οικονομική ανασυγκρότηση των Βαλκανίων (βλ. παρακάτω), (Κότιος – Πετράκος, 2000: 489 – 490).

Στο πλαίσιο του Ο.Ο.Σ.Α. δημιουργήθηκε το South East Europe Forum for Private Sector Development, με στόχο την ανάπτυξη του ιδιωτικού τομέα και της επιχειρηματικότητας στις χώρες της ΝΑ Ευρώπης, μέσω της μελέτης της επικρατούσας κατάστασης σε κάθε χώρα χωριστά, της σύνταξης ανάλογων πολιτικών για την ενθάρρυνση των ξένων άμεσων επενδύσεων, κλπ.

Ο Διεθνής Οργανισμός για τη Μετανάστευση (International Organization for Migration) αναπτύσσει δράσεις για την αντιμετώπιση ζητημάτων που σχετίζονται με τη μετανάστευση, μέσω ενός δικτύου γραφείων σε όλες τις χώρες της περιοχής (έρευνα και ανάλυση των τρεχουσών μεταναστευτικών εξελίξεων, διευκόλυνση της μεταφοράς μεταναστών στις χώρες προέλευσής τους, κλπ).

Ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (International Labour Organization) ασχολείται με την τήρηση και βελτίωση στην περιοχή της Βαλκανικής των κανόνων εργασίας, καθώς και με την προώθηση της απασχόλησης, του κοινωνικού διαλόγου και της κοινωνικής προστασίας (Κότιος – Πετράκος, 2000: 489 – 490).

Στα πλαίσια της καλής γειτονίας, της σταθερότητας, της ασφάλειας και της συνεργασίας στη ΝΑ Ευρώπη, δημιουργήθηκε (στη Σόφια στις 7 Ιουλίου 1996) το Συμβούλιο της ΝΑ Ευρώπης (Conference of South-Eastern Europe ή CSEE), με εταίρους την Αλβανία, τη Βοσνία – Ερζεγοβίνη, τη Βουλγαρία, την Ελλάδα, την Π.Γ.Δ.Μ., τη Ρουμανία και την Ο.Δ.Γ. (η Κροατία αυτό-εξαιρέθηκε γιατί θεώρησε ότι δεν ανήκει στις βαλκανικές χώρες). Ο στόχος που τέθηκε ήταν η ανάπτυξη προτιμησιακών εμπορικών σχέσεων και η δημιουργία μιας ζώνης ελεύθερων συναλλαγών. Η διακήρυξη της Σόφιας ενεργοποιούσε, επίσης, δεσμεύσεις προς όλες τις χώρες, σχετικά με τη γρήγορη εγκαθίδρυση συμφωνιών ειρήνης και τη συνεργασία στους τομείς του πολιτισμού, της κοινωνίας, καθώς και στην

πάταξη του οργανωμένου εγκλήματος και της τρομοκρατίας. Το CSEE, παρά το γεγονός ότι ήταν ο πρώτος περιφερειακός οργανισμός που δημιουργήθηκε από και προορίζονταν για τα κράτη της ΝΑ Ευρώπης, παρέμεινε σε εμβρυακό στάδιο και απενεργοποιήθηκε με την κρίση του Κοσόβου και την επέμβαση του ΝΑΤΟ. Εξάλλου, στη συνέχεια απέκλεισε τη Γιουγκοσλαβία, πράγμα αντίθετο με τον πρωταρχικό του στόχο να μην αποκλειστεί καμία χώρα της περιοχής (Lafont, 2000: 39).

Άλλες πρωτοβουλίες, που όμως, ελάχιστα συνέβαλλαν στην προώθηση της περιφερειακής συνεργασίας και ολοκλήρωσης στην περιοχή της ΝΑ Ευρώπης, είναι ο Οργανισμός για τη Συνεργασία στον Εύξεινο Πόντο (Black Sea Economic Cooperation – BSEC), η Διαδικασία του Royaumont, το πραγματικό όνομα της οποίας ήταν «Διαδικασία Σταθερότητας και Καλής Γειτονίας στη Νοτιοανατολική Ευρώπη» (Δεκέμβριος 1995), καθώς και η αμερικανική Πρωτοβουλία Συνεργασίας της ΝΑ Ευρώπης (South-East European Cooperative Initiative, SECI). Στον BSEC συμμετέχουν οι εξής χώρες: Αλβανία, Αρμενία, Αζερμπαϊτζάν, Βουλγαρία, Γεωργία, Ελλάδα, Μολδαβία, Ρουμανία, Τουρκία, Ρωσία και Ουκρανία. Από τις χώρες αυτές, τρεις μόνο είναι βαλκανικές σε μετάβαση, και άρα η πρωτοβουλία δεν αφορά το σύνολο της ΝΑ Ευρώπης. Ομοίως, οι χώρες της SECI (Αλβανία, Βοσνία – Ερζεγοβίνη, Βουλγαρία, Ελλάδα, Ουγγαρία, Μολδαβία, Ρουμανία, Σλοβενία, Π.Γ.Δ.Μ. και Τουρκία) δεν συναπαρτίζουν έναν όμιλο χωρών με στόχο την οικονομική ολοκλήρωση, αλλά ένα πλαίσιο για την προώθηση κοινών διμερών ή ολιγομερών τομεακών προγραμμάτων υπό το συντονισμό του Ο.Α.Σ.Ε. Η ετερογένεια των συμβαλλόμενων μερών και ο διαφορετικός βαθμός σύνδεσής τους με την Ε.Ε. αποκλείει τη μετεξέλιξη του SECI σε σχήμα περιφερειακής οικονομικής ολοκλήρωσης (Κότιος – Πετράκος, 2000: 476).

Δυστυχώς, όλες οι παραπάνω πρωτοβουλίες περιφερειακής προσέγγισης είχαν πολύ περιορισμένα αποτελέσματα και δεν επέτρεψαν την πραγματική συνεργασία μεταξύ των χωρών της περιοχής. Σε πολιτικό επίπεδο, ο σκεπτικισμός των χωρών της ΝΑ Ευρώπης σχετικά με την περιφερειακή συνεργασία και ολοκλήρωση μπορεί να εξηγηθεί από δύο φοβίες από μέρους τους αφενός, για τις χώρες της πρώην Γιουγκοσλαβίας και κυρίως την Κροατία και τη Σλοβενία, η περιφερειακή ολοκλήρωση μπορεί να αντιπροσωπεύει ένα κίνδυνο ανασυγκρότησης των θεσμών στο παλιό ομοσπονδιακό επίπεδο και άρα μια επαναδημιουργία ζωνών ηγεμονίας στην περιοχή. Αφετέρου, εκδηλώθηκε ο φόβος για τη δημιουργία μιας Ένωσης της ΝΑ Ευρώπης στο περιθώριο της Ε.Ε., η οποία θα ήταν ένα είδος υποκατάστατου της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, δυνάμενο να καθυστερήσει την ολοκλήρωση αυτή (Lafont, 2000: 39).

2.3 Το Σύμφωνο Σταθερότητας

Στις 10 Ιουνίου 1999, στη διάσκεψη των Υπουργών Εξωτερικών των κρατών – μελών της Ε.Ε., στην Κολωνία, υιοθετείται το Σύμφωνο Σταθερότητας για τη Νοτιοανατολική Ευρώπη, το οποίο, στις 30 Ιουλίου 1999, επικυρώνεται επίσημα από τη Διάσκεψη Κορυφής του Σεράγεβο. Στο Σύμφωνο, εκτός από τα κράτη – μέλη της Ε.Ε., συμμετέχουν οι Η.Π.Α., η Ρωσία, η Ιαπωνία, ο Καναδάς, η Τουρκία, η Σλοβενία, η Ουγγαρία και φυσικά οι χώρες – δέκτες της διεθνούς βοήθειας της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, δηλαδή η Αλβανία, η Βοσνία – Ερζεγοβίνη, η Βουλγαρία, η Κροατία, η Π.Γ.Δ.Μ. και η Ρουμανία

(Stability Pact, 2001). Όλοι οι εταίροι είδαν στο Σύμφωνο Σταθερότητας ένα νέο Σχέδιο Μάρσαλ για τα Βαλκάνια, το οποίο θα επέτρεπε σ' αυτά μια τόσο γρήγορη και αποτελεσματική ανασυγκρότηση, όσο και εκείνη της Δυτικής Ευρώπης μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο (Lafont, 2000: 43).

Στη διάσκεψη της Κολωνίας καθορίστηκαν οι αρχές και οι κανονισμοί του Συμφώνου, οι στόχοι του, καθώς και οι μηχανισμοί που θα υλοποιήσουν τους στόχους αυτούς. Οι στόχοι του Συμφώνου Σταθερότητας καθορίστηκαν σε δέκα. Ο πρώτος αφορά την πρόληψη κρίσεων και εντάσεων στη ΝΑ Ευρώπη, χάρη στην υπογραφή συμφωνιών μεταξύ των κρατών της περιοχής και στην πραγματοποίηση εσωτερικών αλλαγών σ' αυτά. Ο δεύτερος ενεργοποιεί την εγκαθίδρυση μιας ισχυρής δημοκρατίας, στηριγμένης στο σεβασμό των δικαιωμάτων του ανθρώπου και των μειονοτήτων, καθώς και στην ανάπτυξη μιας κοινωνίας πολιτών. Ο τρίτος στόχος προβλέπει τη δημιουργία ειρηνικού περιβάλλοντος στην περιοχή, ενώ ο τέταρτος τη διατήρηση της πολυεθνικότητας στα διάφορα κράτη της περιοχής. Ο πέμπτος στόχος αφορά τη δημιουργία ισχυρών οικονομιών της αγοράς και ο έκτος τονίζει τη σημασία της περιφερειακής συνεργασίας για την σταθερότητα της περιοχής της ΝΑ Ευρώπης. Ο έβδομος στόχος δεσμεύει όλους τους συμμετέχοντες στο Σύμφωνο να παλέψουν ενάντια στο οργανωμένο έγκλημα, τη διαφθορά και την τρομοκρατία στα Βαλκάνια. Ο όγδοος και ο ένατος στόχος καταδικάζουν τη βίαιη μεταφορά πληθυσμών και ζητούν την επιστροφή όλων των προσφύγων. Τέλος, ο δέκατος στόχος υπαγορεύει τη δημιουργία όλων των απαιτούμενων συνθηκών για την πλήρη ένταξη των χωρών της ΝΑ Ευρώπης στις ευρω-ατλαντικές δομές (Lafont, 2000: 46).

Οι μηχανισμοί υλοποίησης των παραπάνω στόχων πήραν τη μορφή «Τραπεζών Εργασίας» («Working Tables»):

- Τράπεζα Εργασίας Ι: για τον εκδημοκρατισμό και τα ανθρώπινα δικαιώματα
- Τράπεζα Εργασίας ΙΙ: για την οικονομική ανοικοδόμηση, ανάπτυξη και συνεργασία
- Τράπεζα Εργασίας ΙΙΙ: για ζητήματα ασφαλείας.

Κάθε «Τράπεζα Εργασίας» μπορεί να διαχωριστεί σε υπο-τράπεζες με εξειδικευμένα αντικείμενα δράσης (π.χ. η Τράπεζα ΙΙΙ περιλαμβάνει μια υπο-τράπεζα για θέματα άμυνας και ασφάλειας και μια άλλη για θέματα δικαιοσύνης και εσωτερικών υποθέσεων). Παράλληλα, δημιουργήθηκε η «Περιφερειακή Τράπεζα της Νοτιοανατολικής Ευρώπης» («South Eastern Regional Table»), η οποία θα εξέταζε την πορεία υλοποίησης του Συμφώνου και θα προωθούσε την επίτευξη των στόχων του (Stability Pact, 2001).

Το Σύμφωνο Σταθερότητας αποτελεί την πρώτη ολοκληρωμένη περιφερειακή προσέγγιση της διεθνούς κοινότητας για τα Βαλκάνια και συνιστά ένα μακροπρόθεσμο προγραμματικό πλαίσιο συνεργασίας και όχι έναν ακόμα διεθνή θεσμό – οργανισμό, με δικές του δομές και μηχανισμούς εφαρμογής. Ο στόχος του Συμφώνου είναι να κινητοποιήσει και να συντονίσει τα υφιστάμενα υποκείμενα της διεθνούς κοινότητας, να τα παροτρύνει και να τα ενεργοποιήσει μέσα σ' ένα πλαίσιο διαλόγου και δράσεων. Έτσι, οι στόχοι του δεν είναι συγκεκριμένοι ποσοτικοί στόχοι. Παράλληλα δεν καταγράφονται δεσμεύσεις χρηματοδοτικής βοήθειας, ούτε αναλυτικά πεδία δράσης. Συνεπώς, δεν πρόκειται για κάποιο δεσμευτικό

σχέδιο, αλλά για ένα προγραμματικό κείμενο στόχων, η υλοποίηση των οποίων επαφίεται στη βούληση και καλή θέληση των συμμετεχόντων.

Το Σύμφωνο Σταθερότητας εκφράζει – εκτός των άλλων – και τη νέα αντίληψη που διαμορφώθηκε διεθνώς, σχετικά με την παρέμβαση στη Βαλκανική. Πρόκειται για μια αντίληψη που υιοθετεί τη σφαιρική, συνεκτική και καθολική παρέμβαση, συγχωνεύοντας όλες τις μεμονωμένες και αποσπασματικές πολιτικές στήριξης εκ μέρους κρατών και διεθνών οργανισμών (Κότιος – Πετράκος, 2000: 478).

Πάντως, η ελαστικότητα αυτή του Συμφώνου Σταθερότητας ήταν αναμενόμενο να δημιουργήσει σύγχυση τόσο από τη μεριά της Ε.Ε. και των άλλων δωρητών, όσο και από εκείνη των δεκτών. Για παράδειγμα οι τελευταίοι φαίνεται πως θεώρησαν ότι το Σύμφωνο θα τους παρείχε συμπληρωματικούς πόρους από τους ήδη υπάρχοντες. Στην πραγματικότητα, όμως, τίποτα δεν καθορίστηκε σχετικά με τα μέσα με τα οποία θα εκπληρώνονταν οι στόχοι του Συμφώνου.

Εξάλλου, η εξέλιξη της πορείας του Συμφώνου Σταθερότητας έδειξε μια τάση «γραφειοκρατιοποίησής» του: δημιουργήθηκαν πολυάριθμα γραφεία και οργανισμοί των οποίων η αναγκαιότητα αμφισβητείται, αλλά σίγουρα η ύπαρξη τους μπορεί να εξηγηθεί εν μέρει, από τη διαμάχη που προέκυψε σχετικά με την έδρα του Οργανισμού Ανασυγκρότησης των Βαλκανίων. Τόσο τα Σκόπια, όσο και τα Τίρανα, η Πρίστινα και η Θεσσαλονίκη διεκδικούσαν ένα γραφείο του Οργανισμού Ανασυγκρότησης.[31]

Επιπλέον, δεδομένου ότι το Σύμφωνο αποτελείται από ένα σύνολο πολιτικών, δράσεων και προτάσεων προερχόμενων από διάφορα κράτη και φορείς, στερείται «ιδιοκτησίας», δηλαδή η πρωτοβουλία δημιουργίας του δεν ανήκει σε κανένα. Έτσι, όμως, το κάθε κράτος – μέλος αναζητά να ακολουθήσει τη δική του ατζέντα δράσεων, η οποία πολλές φορές δεν είναι τελείως ανιδιοτελής (βλ. ελληνικό σχέδιο ανασυγκρότησης). Δυστυχώς, οι φυγόκεντρες αυτές τάσεις διασπούν την ενότητα του Συμφώνου και του στερούν σαφείς κατευθύνσεις δραστηριοποίησης, αλλά ακόμα και την ύπαρξη μιας γενικής ιδέας, ενός concept. Αυτό, εξάλλου, φαίνεται και από το γεγονός ότι οι συμμετέχοντες στο Σύμφωνο φαίνεται πως διαφωνούν σχετικά με το τι σημαίνει ανασυγκρότηση των Βαλκανίων: οριστικοποίηση των σχεδίων, επιστροφή στην οικονομική ανάπτυξη, φυσική ανακατασκευή των αγαθών που καταστράφηκαν κατά την στρατιωτική επέμβαση, ανασυγκρότηση των κρατών, πλήρης ειρήνευση της περιοχής, ευρωπαϊκή ολοκλήρωση.

Έτσι, λογικό επακόλουθο ήταν η διάψευση των ελπίδων των χωρών της ΝΑ Ευρώπης, σχετικά με την αποτελεσματικότητα του Συμφώνου Σταθερότητας, και τη στροφή του ενδιαφέροντός τους στην ένταξή τους στην Ε.Ε. Γι' αυτό και εστίασαν την προσοχή τους στην «Διαδικασία Σταθεροποίησης και Σύνδεσης» (βλ. παρακάτω), (Lafont, 2000: 47 – 51).

---

[31] Πράγματι, τελικά ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ανασυγκρότησης (European Agency for Reconstruction) έχει μεν την έδρα του στη Θεσσαλονίκη, αλλά διαθέτει και μια σειρά «επιχειρησιακών κέντρων» στο Βελιγράδι, την Πρίστινα και την Ποντγκόριτσα, καθώς και ένα γραφείο υποστήριξης στα Σκόπια (EAR, 2001: 1).

2.4 Η νέα περιφερειακή προσέγγιση της Ε.Ε.

Η πρώτη Περιφερειακή Προσέγγιση (Regional Approach) της Ε.Ε. υιοθετήθηκε το 1996, έχοντας σαν κύριους στόχους την ενδυνάμωση της επιτυχούς εφαρμογής των ειρηνευτικών συμφωνιών του Ντέιτον /Παρισιού και του Erdut, καθώς και τη δημιουργία μιας περιοχής πολιτικής σταθερότητας και οικονομικής ευημερίας. Η προσέγγιση αφορούσε τα πέντε κράτη των Δυτικών Βαλκανίων, τα οποία χωρίστηκαν σε δύο ομάδες, με διαφορετικά πλαίσια η κάθε μια, για την ανάπτυξη σχέσεων με την Ε.Ε.. η πρώτη αποτελούνταν από την Π.Γ.Δ.Μ. και την Αλβανία, οι οποίες δεν ενεπλάκησαν στον πόλεμο του 1991 – 1995, ενώ οι άλλες τρεις (Βοσνία – Ερζεγοβίνη, Κροατία και Ο.Δ.Γ.) αποτελούσαν μέρος της συμφωνίας του Ντέιτον, η τήρηση της οποίας θα ήταν σημαντικός παράγοντας προσέγγισης με την Ε.Ε. (EC, 2001α). Τα υπόλοιπα κράτη της περιοχής, όπως η Σλοβενία, η Ρουμανία και η Βουλγαρία είχαν ήδη υπογράψει συμφωνίες σύνδεσης (βλ. παραπάνω «Ευρωπαϊκές Συμφωνίες») και είχαν περάσει σε ανώτερο επίπεδο σχέσεων με την Ε.Ε. (Lafont, 2000: 37).

Μετά από πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (26 Μαΐου 1999), η Ε.Ε. υιοθέτησε μια νέα στρατηγική προσέγγιση της Δυτικής Βαλκανικής, τη λεγόμενη «Διαδικασία Σταθεροποίησης και Σύνδεσης («Stabilization and Association Process» - SAP), με στόχο τη διασφάλιση της ειρήνης και της σταθερότητας, την ενίσχυση της διαδικασίας οικονομικής ανάπτυξης, καθώς και τη βελτίωση των συνθηκών της πλήρους ενσωμάτωσης των χωρών της περιοχής στις ευρωπαϊκές δομές.[32] Ουσιαστικά, πρόκειται για μια προσπάθεια εφαρμογής προϋπαρχόντων αποφάσεων που αποσκοπούσαν σε μια περιφερειακή προσέγγιση των ζητημάτων της Δυτικής Βαλκανικής, αντί της μεμονωμένης και αποσπασματικής προσέγγισης. Το βασικότερο μέσο αυτής της διαδικασίας είναι οι Συμφωνίες Σταθεροποίησης και Σύνδεσης (Stabilization and Association Agreements, SAA), οι οποίες είναι όμοιες με τις προγενέστερές τους «Ευρωπαϊκές Συμφωνίες», δηλαδή μακροπρόθεσμα αποβλέπουν στην ένταξη των εν λόγω χωρών στην Ε.Ε. και τις δομές της, μετά την εκπλήρωση μιας σειράς πολιτικών και οικονομικών όρων. Οι προβλεπόμενες συμφωνίες θα είναι προσαρμοσμένες στις ιδιαιτερότητες κάθε χώρας και πριν την έναρξη των διαπραγματεύσεων θα συντάσσεται για κάθε υποψήφια χώρα χωριστά έκθεση σκοπιμότητας σχετικά με την εκπλήρωση και διατήρηση των πολιτικών και οικονομικών όρων.

---

[32] Αξίζει να σημειωθεί ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, καθώς και κάποια κράτη – μέλη (Γαλλία, Ισπανία, Κάτω Χώρες) αρνήθηκαν την ιδέα που πρότεινε το CEPS (Centre for European Policy Studies), σχετικά με μια γρήγορη ένταξη των χωρών της ΝΑ Ευρώπης στην Ε.Ε., πράγμα που σύμφωνα με το Βελγικό Κέντρο Ερευνών, ήταν η μόνη εγγύηση για τη σταθεροποίηση της περιοχής. Έτσι, αποφασίστηκε ότι οι χώρες της ΝΑ Ευρώπης θα μπορούσαν να ενταχθούν στην Ε.Ε., ακολουθώντας τον ίδιο δρόμο που ακολούθησαν και οι υπόλοιπες Χ.Κ.Α.Ε., δηλαδή την τήρηση των πέντε κριτηρίων της Κοπεγχάγης: 1) σταθεροποίηση θεσμών, σεβασμός στη δημοκρατία, τα δικαιώματα του ανθρώπου και των μειονοτήτων, 2) αποτελεσματική οικονομία της αγοράς, ανταγωνίσιμη της κοινοτικής, 3) δέσμευση απέναντι στους στόχους της πολιτικής, οικονομικής και νομισματικής ένωσης, 4) προσαρμογή των οικονομιών των Χ.Κ.Α.Ε. στην κοινοτική πείρα. Το πέμπτο κριτήριο αφορά την Ε.Ε. και προβλέπει ότι αυτή οργανώνεται και μετασχηματίζεται με σκοπό να είναι ικανή να αφομοιώσει τα νέα κράτη (Begeot F.: 40, 45, 53).

Ήδη για την Π.Γ.Δ.Μ. συντάχθηκε έκθεση η οποία κατέληξε σε θετικά συμπεράσματα, με αποτέλεσμα, το Μάρτιο του 2000 να ξεκινήσουν, στις Βρυξέλλες, οι διαπραγματεύσεις για τη σύναψη μιας «Συμφωνίας Σταθεροποίησης και Σύνδεσης» (Κότιος – Πετράκος, 2000: 484 – 485). Οι διαπραγματεύσεις έληξαν στις 9 Απριλίου 2001, με την υπογραφή, στο Λουξεμβούργο, της «Συμφωνίας Σταθεροποίησης και Σύνδεσης». Όσον αφορά την Κροατία, έπειτα από τη νίκη της αντιπολίτευσης στις τελευταίες εκλογές και την άφιξη του Στίπε Μέσιτς στην προεδρία της χώρας, το Μάιο του 2001, υπέγραψε και αυτή τη Δ.Σ.Σ..

Αντίθετα, η σχετική έκθεση για την Αλβανία κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η εν λόγω χώρα υστερεί στην εκπλήρωση ορισμένων πολιτικών, οικονομικών και θεσμικών κριτηρίων (Κότιος – Πετράκος, 2000: 484 – 485) και για το λόγο αυτό ήταν αδύνατο να αρχίσουν διαπραγματεύσεις για μια παρόμοια συμφωνία. Επιπλέον, η Ε.Ε. ζητούσε από τα Τίρανα να συνεχίσουν την πολιτική μακροοικονομικής σταθεροποίησης, να επιταχύνουν τους *συνταγματικούς* μετασχηματισμούς, να εξασφαλίσουν τη δημόσια ασφάλεια και τάξη, να βελτιώσουν το διοικητικό σύστημα και να ενδυναμώσουν την εφαρμογή του νόμου, ώστε να φτάσουν στο ξεκίνημα των διαπραγματεύσεων.

Οι υπόλοιπες χώρες των Δυτικών Βαλκανίων επίσημα δεν έχουν αρχίσει τη «Διαδικασία Σταθεροποίησης και Σύνδεσης» (Δ.Σ.Σ.). Εξαιτίας σημαντικότατων συνταγματικών ελλείψεων, η Βοσνία – Ερζεγοβίνη παραμένει ακατάλληλη για τη Δ.Σ.Σ., αφού, επιπλέον, δεν έχει τηρήσει πλήρως τη Συμφωνία του Ντέιτον, η τήρηση της οποίας είναι ένα από τα πρώτα κριτήρια για την υπόθεση ευρωπαϊκής προοπτικής. Τέλος, αν και η Γιουγκοσλαβία σταδιακά εκδημοκρατίστηκε και ξαναβρήκε κάποια διεθνή αξιοπιστία, το ζήτημα της συμμετοχής της στη διαδικασία παραμένει ακανθώδες (Lafont, 2000: 54 – 55 *και* EC, 2001γ).

Πάντως, παρά τις δυσκολίες και τα εμπόδια που τίθενται στην εφαρμογή της «Διαδικασίας Σταθεροποίησης και Σύνδεσης», η παροχή της προοπτικής ένταξης μέσω ενός μόνο σταδίου αναμένεται να λειτουργήσει ως κίνητρο για τις χώρες της Δυτικής Βαλκανικής, ώστε να προχωρήσουν ταχύτερα σε μεταρρυθμίσεις προς την κατεύθυνση του εκδημοκρατισμού, του κράτους δικαίου, του σεβασμού των δικαιωμάτων του ανθρώπου και των εθνικών μειονοτήτων, της οικονομίας της αγοράς, καθώς και για την ανάπτυξη της *ενδοπεριφερειακής* συνεργασίας (Κότιος – Πετράκος, 2000: 484 – 485).

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι χώρες της Δυτικής Βαλκανικής, ιδωμένες από τη σκοπιά της «Διαδικασίας Σταθεροποίησης και Σύνδεσης», έχουν συγκρατήσει πολύ περισσότερο τον όρο «σύνδεση» απ' ότι εκείνον της σταθεροποίησης. Από την άλλη μεριά, βέβαια, πολλοί καταδικάζουν τη Διαδικασία, αφού μέσω αυτής επιτρέπεται στην Ε.Ε. να αποφεύγει τη λήψη σημαντικών αποφάσεων και την ξεκάθαρη αναγνώριση της πιθανότητας κάθε χώρας να μπορέσει να ενταχθεί στην Ε.Ε. μεσοπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα.

Πάντως, πέρα από το στρατηγικό ενδιαφέρον που συμβολίζει, για κάθε χώρα της Δυτικής Βαλκανικής, η ένταξη στην Ε.Ε., αλλά και πέρα από αυτά που αντιπροσωπεύει, για τους Δεκαπέντε, η διεύρυνση της Ε.Ε. στα Βαλκάνια, το ζήτημα είναι θεμελιώδες για το μέλλον της περιοχής αυτής, καθώς και για την ανάπτυξη του νέου πολιτικού χώρου και της

ευρωπαϊκής ασφάλειας. Μάλιστα, με γνώμονα την τελευταία, τα κράτη της ΝΑ Ευρώπης είναι εκείνα που χωρίς αμφιβολία, έχουν περισσότερο ανάγκη τη διεύρυνση.

Η «Διαδικασία Σταθεροποίησης και Σύνδεσης» και το Σύμφωνο Σταθερότητας – θεωρητικά συνδεμένα μεταξύ τους, αλλά οργανικά διαχωρισμένα – θεωρούνται ως τα μέσα για την εγκαθίδρυση μιας περιφερειακής πολιτικής, στηριγμένης στην υπόθεση της ευρωπαϊκής προοπτικής για τα κράτη των Βαλκανίων (Lafont, 2000: 36, 57 – 58).

2.5 Το ελληνικό σχέδιο για την οικονομική ανασυγκρότηση των Βαλκανίων

Στο πλαίσιο της Τράπεζας Εργασίας ΙΙ του Συμφώνου Σταθερότητας εντάχθηκε το ελληνικό σχέδιο για την οικονομική ανασυγκρότηση των Βαλκανίων (ανακοίνωση στις 7/9/1999), το οποίο αφορά τη χρηματοδότηση δράσεων σ' αυτή την περιοχή, εκ μέρους της Ελλάδας, για την περίοδο 2000 – 2004.

Το σχέδιο προβλέπει την κατανομή των πόρων σε διάστημα πέντε ετών, λαμβάνει υπόψη τις ανάγκες της κάθε λήπτριας χώρας και είναι εναρμονισμένο με τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της Ελλάδας και τις δυνατότητές της να εκπληρώσει τους στόχους και τα προγράμματα του σχεδίου.

Το ύψος της συνολικής χρηματοδότησης ανέρχεται σε 100 δις δραχμές ή 0,043 του Α.Ε.Π. της χώρας για το διάστημα 2000 – 2005, και θα προέρθει τόσο από δημόσιους όσο και από ιδιωτικούς πόρους. Προβλεπόταν ότι μετά την άρση του εμπάργκο στην Ο.Δ.Γ. το ποσό θα αυξάνονταν κατά 80 δις δραχμές. Οι πόροι του προγράμματος κατανέμονται γεωγραφικά (ανά χώρα) και στη συνέχεια τομεακά (Κότιος – Πετράκος, 2000: 487 – 488).

Τα κριτήρια που λήφθηκαν υπόψη για τη κατανομή των πόρων του προγράμματος στην Αλβανία, τη Βουλγαρία, την Π.Γ.Δ.Μ., την Ρουμανία και την επαρχία του Κοσσυφοπεδίου ήταν οι ζημιές και οι επιπτώσεις των βομβαρδισμών, οι ανάγκες σε υποδομές, το ύψος της προηγούμενης ελληνικής βοήθειας καθώς και το ύψος των εισροών ξένων κεφαλαίων, το επίπεδο της κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης (με βάση το κατά κεφαλήν Α.Ε.Π.) και η δυνατότητα απορρόφησης των κονδυλίων από την πλευρά του κάθε εταίρου (ΥΠ.ΕΘ.Ο., 1999: 3 – 4).

Με βάση τα κριτήρια αυτά προβλέφθηκε ότι το Κόσοβο θα απορροφούσε το 25% των πόρων, η Ρουμανία το 24%, η Βουλγαρία το 18,5%, η Αλβανία το 17% και η Π.Γ.Δ.Μ. το 15,5%. Η κατανομή της βοήθειας κατά τομείς αφορά τις εξής κατηγορίες: κοινωνική υποδομή (εκπαίδευση, υγεία, στέγαση), οικονομική υποδομή (μεταφορές, επικοινωνίες, ενέργεια, μελέτες έργων υποδομής) και τομείς παραγωγής (επενδύσεις στη βιομηχανία, πολιτισμός, εμπόριο). Για τις κατηγορίες αυτές θα δαπανηθούν αντίστοιχα 32,2%, 41,1% και 26,6% της συνολικής βοήθειας.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το ελληνικό σχέδιο αποβλέπει – εκτός των άλλων – και στη στήριξη της ελληνικής οικονομίας, άμεση ή έμμεση, μια και στηρίζει εκείνους τους τομείς των οικονομιών των γειτονικών χωρών, οι οποίοι παίζουν σημαίνοντα ρόλο στην ελληνική οικονομία (όπως π.χ. τα δίκτυα μεταφορών). Το γεγονός αυτό, δεν αναιρεί, βέβαια, τη χρησιμότητα και την αναπτυξιακή επίδραση της ελληνικής βοήθειας, αλλά οπωσδήποτε την περιορίζει σε τομείς που ίσως να μην αποτελούσαν προτεραιότητα για τις λήπτριες χώρες (Κότιος – Πετράκος, 2000: 487 – 489).

Εξάλλου, το ελληνικό σχέδιο ανασυγκρότησης των Βαλκανίων δεν έχει τεθεί, ακόμα, σε εφαρμογή, γεγονός που δημιουργεί δυσαρέσκειες από πλευράς Ε.Ε. και οπωσδήποτε και από πλευράς των ληπτριών χωρών, και ταυτόχρονα, αναμφίβολα, κλονίζει την αξιοπιστία της χώρας. Επίσης, η μη εφαρμογή του σχεδίου δημιουργεί αντιφάσεις, με την έννοια ότι αφενός η Ελλάδα παρουσιάζεται ως παράγοντας σταθεροποίησης στην περιοχή και αναζητά έναν τέτοιο ρόλο, αφετέρου, όμως, αυτό συμβαίνει, τουλάχιστον προς το παρόν, με διεθνή ή ευρωπαϊκά κονδύλια.

Γ. Η ΘΕΣΗ ΚΑΙ Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΩΝ ΒΑΛΚΑΝΙΩΝ ΣΤΗ ΝΕΑ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Η τελευταία δεκαετία του 20ου αιώνα έφερε την κατάρρευση του υπαρκτού σοσιαλισμού και κατ' επέκταση την κατάρρευση των οικονομιών των χωρών ολόκληρης σχεδόν της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης. Στο πλαίσιο αυτό, η Βαλκανική Χερσόνησος, φαίνεται πως αποτελεί την περιοχή που, περισσότερο από όλες τις υπόλοιπες, υφίσταται τις δυσάρεστες συνέπειες της αλλαγής του κοινωνικο-πολιτικού συστήματος και της μετάβασης της οικονομίας.

Πράγματι, δέκα χρόνια μετά την πτώση του σοσιαλισμού, οι βαλκανικές χώρες εξακολουθούν να έχουν επίπεδα Α.Ε.Π. που είναι από 25% ως 50% χαμηλότερα από αυτά του 1989. Εξάλλου, το συνολικό κατά κεφαλή Α.Ε.Π. των σε μετάβαση βαλκανικών χωρών βρίσκεται μόνο στο 8,43% του αντίστοιχου Α.Ε.Π. της Ε.Ε., ενώ για παράδειγμα οι σε μετάβαση χώρες της Κεντρικής Ευρώπης έχουν αντίστοιχα το 18,41%[33] του Α.Ε.Π. της Ε.Ε. (Παντελάδης – Πετράκος, 2000: 69). Παρατηρείται, δηλαδή, μια σημαντική απόκλιση στα επίπεδα και τους ρυθμούς ανάπτυξης μεταξύ των χωρών Ανατολής και Δύσης, αναπόφευκτη συνέπεια της οποίας είναι η διαίρεση του ίδιου του ευρωπαϊκού χώρου. Μάλιστα, οι βαλκανικές χώρες, πέρα από τη συνεχιζόμενη τάση απόκλισης που παρουσιάζουν από τον υπόλοιπο ευρωπαϊκό χώρο, επιπλέον στερούνται άμεσων ευνοϊκών προοπτικών, για την αντιστροφή της δυσμενούς αυτής κατάστασης.

Μια πρώτη αιτία που συνδέεται με την αδυναμία ανάκαμψης κάποιων μεταβατικών οικονομιών, είναι η «απροθυμία» ή αδυναμία άσκησης σοβαρών διαρθρωτικών πολιτικών, όπως για παράδειγμα στην περίπτωση της Ρουμανίας και της Αλβανίας. Οι χώρες που εφάρμοσαν έγκαιρα και με συνέχεια τις κατάλληλες πολιτικές άρχισαν να ανακάμπτουν οικονομικά (π.χ. Κροατία). Αντίθετα, σε όσες χώρες υπήρξε αναβλητικότητα, ασυνέχεια και έλλειψη πολιτικής βούλησης τα αποτελέσματα ήταν απογοητευτικά.

Μια δεύτερη πολύ σημαντική αιτία οικονομικής συρρίκνωσης και καθυστέρησης αποτελούν οι εμφύλιες ή άλλες πολεμικές συρράξεις. Οι συγκρούσεις που ξέσπασαν ήδη από το 1991 στα Βαλκάνια, με αφορμή κινήματα απόσχισης, μειονοτικά ζητήματα ή συνοριακές διευθετήσεις επηρέασαν τόσο τις εμπλεκόμενες όσο και τις γειτονικές τους χώρες. Στην περίπτωση των πρώτων, καταστράφηκε το παραγωγικό και ανθρώπινο δυναμικό, καθώς και ο τεχνικός και κοινωνικός εξοπλισμός (Βοσνία, Κοσσυφοπέδιο), ενώ στην άλλη περίπτωση, οι συγκρούσεις δημιούργησαν, στις γείτονες χώρες, κλίμα αβεβαιότητας, με αποτέλεσμα να αποτραπούν ή να αναβληθούν επενδυτικά σχέδια (ξένα ή μη) και να μειωθούν οι εμπορικές συναλλαγές και ο τουρισμός (π.χ. περίπτωση ελληνικής οικονομίας) (Πετράκος, 2000: 14, 17, 20).

Σχετικά με τις εμφύλιες διαμάχες που εξακολουθούν να λαμβάνουν χώρα στη ΝΑ Ευρώπη, και οι οποίες οφείλονται, ως επί το πλείστον, στην ύπαρξη μιας πληθώρας εθνικών μειονοτήτων, αξίζει να αναφερθεί η άποψη που συνδέει την ομαλότητα της οικονομικο-

[33] Βλ. και πίνακες Παραρτήματος ΙΙΙ.

πολιτικής μετάβασης με την ομοιογένεια των κρατών και την ανυπαρξία μειονοτήτων. Πράγματι, οι χώρες της Κεντρικής Ευρώπης έδειξαν να προσαρμόζονται πολύ πιο γρήγορα, ομαλά και επιτυχημένα στη νέα κατάσταση από ότι εκείνες της Νοτιοανατολικής. Βέβαια, δεν πρέπει να λησμονείται ότι στις πρώτες, όπως εξάλλου και σε όλη τη Δυτική Ευρώπη, τα μειονοτικά ζητήματα «επιλύθηκαν» μισό αιώνα πριν, τότε που έλαβαν χώρα οι δικές τους εθνικές εκκαθαρίσεις (Ευρυβιάδης, 2000: 357 – 358).

Μια ακόμα αιτία καθυστέρησης της μετάβασης των βαλκανικών κρατών αφορά τον κατακερματισμό του βαλκανικού χώρου σε μια πληθώρα νέων κρατών – Δημοκρατιών της πρώην Γιουγκοσλαβίας: δεν είναι δυνατό να δημιουργηθούν οι κατάλληλες συνθήκες για τη λειτουργία και ανάπτυξη αποτελεσματικών παραγωγικών μονάδων και οικονομιών, λόγω έλλειψης κρίσιμων μεγεθών (οικονομίες κλίμακας, κρίσιμες αγορές). Επιπλέον, οι σχέσεις μεταξύ των νέων βαλκανικών κρατών είναι από ανύπαρκτες ως κακές, ιδιαίτερα εκεί που έλαβαν χώρα εμπόλεμες συγκρούσεις. Με τον τρόπο αυτό, όμως, η ήδη αδύναμη βαλκανική αγορά, συρρικνώνεται ακόμα περισσότερο, γεγονός που έχει αρνητικές πολλαπλασιαστικές επιδράσεις, όπως συρρίκνωση των ντόπιων επιχειρήσεων, μείωση της απασχόλησης, αύξηση των εισαγωγών και άρα μονομερής εξάρτηση από την Ε.Ε.

Η κατάσταση των τεχνικών και κοινωνικών υποδομών σε κάθε χώρα, η κατανομή των ευρωπαϊκών και διεθνών προγραμμάτων και πόρων μεταξύ των διαφόρων χωρών, αλλά και ο ρόλος της γεωγραφίας, αποτελούν τρεις ακόμη σημαντικούς, για τη μετάβαση, παράγοντες.

Ιδιαίτερα, όσον αφορά τη γεωγραφία, φαίνεται πως η γειτονία με ανεπτυγμένες χώρες έχει θετικά αποτελέσματα για τις σε μετάβαση χώρες, αφού η ανάπτυξη των πρώτων είναι δυνατό να διαχυθεί στις τελευταίες. Για παράδειγμα, οι χώρες της Κεντρικής Ευρώπης (Πολωνία, Τσεχία, Ουγγαρία, Σλοβακία, Σλοβενία) συνορεύοντας με τις ανεπτυγμένες χώρες της Δυτικής Ευρώπης, εξασφαλίζουν άμεση και ταχύτερη πρόσβαση στις αγορές τους, καθώς και την δυνατότητα να επωφελούνται από τις υψηλού επιπέδου υποδομές τους. Σημαντικές, εξάλλου, είναι οι μη υλικές ροές. η γεωγραφική εγγύτητα διευκολύνει την πληροφόρηση, τη διάχυση της γνώσης, της τεχνογνωσίας και της τεχνολογίας, την κινητικότητα και την αλληλεπίδραση ατόμων, την υιοθέτηση δοκιμασμένων προτύπων οργάνωσης της οικονομίας και της κοινωνίας, καθώς και την κατανόηση της λειτουργίας σημαντικών θεσμών ή μηχανισμών που «εισάγονται» στις μεταβατικές οικονομίες από τη Δύση.

Η θέση, δηλαδή, των χωρών της Κεντρικής Ευρώπης είναι στρατηγική και μακροπρόθεσμα θα συμβάλλει στην ανάπτυξη μιας έντονης αλληλεπίδρασης με τα δυτικά οικονομικά κέντρα, γεγονός που θα δώσει ώθηση και στη δική τους ανάπτυξη. Αντίθετα, οι βαλκανικές χώρες βρίσκονται πολύ μακριά (πάνω από 1000 χμ. οι περισσότερες) από το οικονομικό κέντρο της Δυτικής Ευρώπης, και άρα πολύ μακριά από τα πλεονεκτήματα μιας τέτοιας εγγύτητας. Επιπλέον, δεδομένου ότι οι μεταφορικές υποδομές είναι ανεπαρκείς, η απόσταση δυσχεραίνει τις ανταλλαγές και συνεπώς δεν διευκολύνεται η διάχυση της ανάπτυξης.

Εξάλλου, η γεωγραφία αναμφίβολα επηρεάζει την κατανομή των ξένων επενδύσεων που προέρχονται από την Ε.Ε. και τις Η.Π.Α. και κατευθύνονται στις μεταβατικές οικονομίες. Οπωσδήποτε, στη χωροθέτηση του κεφαλαίου υπολογίζεται και προτιμάται η κεντρικότητα

στον ευρωπαϊκό οικονομικό χώρο, καθώς και η γειτονία και εγγύτητα με τις μεγάλες δυτικές αγορές. Κατά συνέπεια, δεν είναι παράδοξο το γεγονός ότι οι βαλκανικές χώρες παρουσιάζουν πολύ χαμηλή προσέλκυση κεφαλαίου λόγω γεωγραφικής απομάκρυνσης, αλλά και λόγω πολιτικής αστάθειας, η οποία αυξάνει κατακόρυφα το επιχειρηματικό ρίσκο (Πετράκος, 2000: 14, 17, 20, 24 – 25).

Φαίνεται, δηλαδή, ότι η μέχρι τώρα πορεία των βαλκανικών σε μετάβαση χωρών σημαδεύτηκε από μια σειρά δυσμενών παραγόντων, όπως οι κακές επιλογές στην άσκηση πολιτικής, τα υπάρχοντα αναπτυξιακά, διαρθρωτικά ή ιστορικά χαρακτηριστικά, η γεωγραφική απομάκρυνση από το «κέντρο» της Ευρώπης, κ.ά. Για τους λόγους αυτούς για κάποιους αναλυτές οι χώρες της ΝΑ Ευρώπης ανήκουν σε ένα «μη επιτυχημένο» μοντέλο μετάβασης, σε αντίθεση με το «επιτυχημένο» μοντέλο των χωρών της Κεντρικής Ευρώπης (Ευρυβιάδης, 2000: 355).

Οι ευρωπαϊκές και διεθνείς πολιτικές στήριξης που εφαρμόστηκαν και συνεχίζουν να εφαρμόζονται στην περιοχή, ήρθαν με σκοπό να καλύψουν τις παραπάνω ελλείψεις και να ανατρέψουν τα δυσμενή δεδομένα. Παρ' όλα αυτά, το γεγονός της συνεχιζόμενης απόκλισης των χωρών της ΝΑ Ευρώπης, αποδεικνύει ότι οι εφαρμοζόμενες πολιτικές δεν επαρκούν για τη μεταστροφή του αρνητικού οικονομικού τους κλίματος (Πετράκος, 2000: 31 – 32).

Η Ε.Ε. ήταν από τους διεθνείς φορείς που περισσότερο (ίσως από όλους) ενεπλάκη στη βαλκανική κρίση. Από την άποψη των μέσων, κυρίως οικονομικών, που εφαρμόστηκαν από αυτήν, πιστοποιείται μια πραγματική ευρωπαϊκή παρουσία στα Βαλκάνια. Παρ' όλα αυτά, η ευρωπαϊκή δράση στα Βαλκάνια φαίνεται πως χαρακτηρίζεται από το εξής παράδοξο: πλούσια σε μέσα, αλλά φτωχή σε αποτελέσματα (Lafont, 2000:7).

Η αναποτελεσματικότητα των πολιτικών της Ε.Ε. μπορεί να εξηγηθεί καταρχήν από τις κακές επιλογές που έγιναν. Οι επιλογές χρηματοδότησης κάποιων χωρών και όχι κάποιων άλλων, όχι μόνο δεν εμπόδισαν τις τάσεις απόκλισης των πιο αδύνατων από τις χώρες αυτές, αλλά αντίθετα τις ενίσχυσαν και τις όξυναν. Συγκεκριμένα, το 3ο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης (Κ.Π.Σ.) προβλέπει τη χρηματοδότηση, με σημαντικούς πόρους, των χωρών εκείνων της Κεντρικής Ευρώπης που θα συμμετέχουν στην επόμενη διεύρυνση της Ε.Ε. (Τσεχία, Πολωνία, Ουγγαρία, Σλοβενία, Εσθονία). Έτσι, δεδομένου ότι δεν ισχύει κάτι παρόμοιο και για τις μεταβατικές οικονομίες της Βαλκανικής, η απόσταση των υπόλοιπων ευρωπαϊκών χωρών από τις βαλκανικές χώρες, αναμφίβολα θα αυξηθεί. Έχει υπολογιστεί, άλλωστε, ότι απαιτούνται περίπου 100 χρόνια, ώστε η μέση βαλκανική χώρα να μπορέσει να φτάσει στο 75% του επιπέδου της ανάπτυξης της Ε.Ε., ακόμη και αν αναπτύσσεται με ρυθμούς μεγαλύτερους κατά 2-3% από αυτούς της Ε.Ε. Εξάλλου, και αν ακόμα μειωθεί το Κοινοτικό Α.Ε.Π. κατά 20%, προκειμένου να ληφθεί υπόψη η είσοδος των νέων χωρών της Κεντρικής Ευρώπης, το απαιτούμενο χρονικό διάστημα μειώνεται στα 80 έτη, δηλαδή 4 περίπου γενεές (Πετράκος, 2000: 31 – 32).

Άλλη απόδειξη κακών επιλογών αποτελούν οι περίοδοι που σημειώθηκε η σημαντικότερη ευρωπαϊκή ανάμιξη, οι οποίες δείχνουν ότι η Ε.Ε. δρούσε μόνο σε καιρό κρίσεων, χωρίς ποτέ να μπορεί να τις επιλύσει, και πάντοτε ακολουθώντας «αμερικανικά ίχνη». Έτσι, το Σύμφωνο Σταθερότητας και η «Διαδικασία Σταθεροποίησης και Σύνδεσης» είναι οι άμεσες ευρωπαϊκές απαντήσεις στην κρίση του Κοσόβου και πολύ λιγότερο τα μέσα

για την αποφυγή νέων κρίσεων. Εξάλλου, η Περιφερειακή Προσέγγιση ήρθε στο πλαίσιο μιας μεταπολεμικής κατάστασης, μετά την υπογραφή της Συμφωνίας του Ντέιτον. Ομοίως, *τα* Phare εφαρμόστηκαν σε περιβάλλον σταθερότητας της περιοχής και δεν είχαν καμία ευθύνη για την πρόληψη διαμαχών. Επιπλέον, το Σύμφωνο Σταθερότητας και η «Διαδικασία Σταθεροποίησης και Σύνδεσης» (Μάιος – Ιούνιος 1999) δεν δίνουν καμία απάντηση στις εντάσεις που υπάρχουν ανάμεσα στο Μαυροβούνιο και τη Σερβία, στο πλαίσιο της υπάρχουσας Γιουγκοσλαβικής Ομοσπονδίας. Ομοίως, τα δύο αυτά εργαλεία «ξέχασαν» τη σημαντική ουγγρική μειονότητα στη Βοϊβοδίνα, τη μουσουλμανική του Σαντζάκ, τους Σέρβους της Κροατίας (που εκδιώχθηκαν βίαια) και το μέλλον της Βοσνίας, που πάντοτε ήταν πολύ εύθραυστη χώρα αλλά ποτέ τόσο διαιρεμένη όσο σήμερα. Φαίνεται, δηλαδή, πως η Ε.Ε. επεμβαίνει μόνο σε περιπτώσεις απόλυτης ανάγκης, αναμένοντας τις Η.Π.Α.,[34] *και* χωρίς ποτέ να αναζητεί τις αιτίες αυτών των κρίσεων.

Επομένως, θα μπορούσε να υποστηρίξει κανείς, ότι οι πολιτικές της Ε.Ε. χαρακτηρίζονται από αρκετές κακές εκτιμήσεις του βαλκανικού προβλήματος, από λάθος – πολλές φορές – προτεραιότητες, καθώς και από κάποιες ιδιοτελείς σκοπιμότητες, με αποτέλεσμα την αδυναμία αντιμετώπισης των κρίσεων. Βέβαια, η αδυναμία αυτή, πολλές φορές αναλύθηκε ως «εγωισμός» των Δεκαπέντε, οι οποίοι έβλεπαν τη βοήθεια στα Βαλκάνια μονάχα με όρους κόστους. Πράγματι πάντως, τα παραδείγματα της αποτυχίας – αδυναμίας είναι πολλά. Αρχικά, η Ε.Ε. απέτυχε να βρει λύση στον πόλεμο της Βοσνίας με αποτέλεσμα την επέμβαση του ΝΑΤΟ και των Η.Π.Α. Μάλιστα, η ευρωπαϊκή αυτή αποτυχία ήταν διπλή. αποτυχία σε πολιτικό – στρατιωτικό επίπεδο, η οποία οδήγησε στην ανάμιξη των Αμερικανών, και αποτυχία σε οικονομικό επίπεδο, όπου όλη η παρεχόμενη βοήθεια, είχε ουσιαστικά μηδαμινό αποτέλεσμα.

Η δεύτερη αποτυχία της Ε.Ε. να διαδραματίσει ένα σημαντικό ρόλο στη διεθνή σκηνή, αφορά την περίπτωση της Αλβανίας, με την κρίση του 1997. Εκεί, παρά το γεγονός ότι δρούσε μια πληθώρα διεθνών και ευρωπαϊκών οργανισμών, το πρόβλημα δεν έγινε εγκαίρως αντιληπτό και καμία προληπτική διπλωματική ενέργεια δεν οργανώθηκε. Για κάποιους, η έλλειψη δραστηριοποίησης οφείλεται στη μη συνεργασία των διαφόρων παραγόντων και φορέων που ήταν παρόντες στην Αλβανία, καθώς και οι διαφωνίες τους σχετικά με τη στρατηγική που έπρεπε να υιοθετηθεί. Φυσικά, αδιαμφισβήτητα παραδείγματα της ευρωπαϊκής αποτυχίας αποτελούν τόσο η περίπτωση του Κοσόβου, όσο και η πολύ πρόσφατη της Π.Γ.Δ.Μ., όπου και στις δύο επενέβη το ΝΑΤΟ.

Είναι πιθανό ότι η ευρωπαϊκή πολιτική στα Βαλκάνια δεν ανταποκρίθηκε στις προσδοκίες, αφενός εξαιτίας της ίδιας της εσωτερικής οργάνωσης της Ε.Ε. και αφετέρου, λόγω έλλειψης συναίνεσης των μελών της σε ζητήματα πολιτικών και δράσεων. Οι πολύπλοκες διαδικασίες (γνώμη Συμβουλίου, κατάθεση πρότασης για ένα σχέδιο από την Επιτροπή, υιοθέτηση του σχεδίου από το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, κλπ) που ακολουθούνται προκειμένου να παρθούν αποφάσεις είχαν ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση των αποφάσεων αυτών. Αυτό έγινε κυρίως αισθητό στην περίπτωση της προώθησης νέων

[34] Ας σημειωθεί, βέβαια, ότι η οικονομική και η τεχνική βοήθεια των Η.Π.Α. στις βαλκανικές χώρες είναι από ελάχιστη ως ανύπαρκτη.

προγραμμάτων ή στην οργάνωση νέων θεσμών, όπως για παράδειγμα στη δημιουργία νέων ευρωπαϊκών εργαλείων στο πλαίσιο του Συμφώνου Σταθερότητας. Ομοίως, η απόφαση χωροθέτησης της έδρας του Οργανισμού Ανασυγκρότησης, καθυστέρησε πολύ τη λειτουργία του. Φαίνεται, δηλαδή, ότι η Ε.Ε. αντιμετωπίζει δυσκολίες στη ταχεία λήψη αποφάσεων και την εφαρμογή προγραμμάτων, σε αντίθεση πάντοτε με τις Η.Π.Α. Στην εφαρμογή των ευρωπαϊκών δράσεων εμπλέκονται και άλλοι ανασταλτικοί παράγοντες, όπως ο διασκορπισμός δυνάμεων, η πληθώρα των εμπλεκομένων και των προγραμμάτων, η πολυπλοκότητα των διαδικασιών, καθώς και η απόκλιση απόψεων μεταξύ των κυβερνήσεων των κρατών – μελών (Lafont, 2000:7, 32, 34, 60, 68, 70, 77 – 79).

Είναι πολύ πιθανό, άλλωστε, ότι η Ε.Ε., σκόπιμα και ενσυνείδητα, καλλιεργεί ένα πνεύμα περιφερειακής εξάρτησης των βαλκανικών λαών, προκειμένου να προωθεί, έτσι, τα δικά της συμφέροντα (Δώσσας, 1999: 34).

Η στάση, πάντως, της Ε.Ε. θα μπορούσε να γεννήσει την υπόνοια ότι η τελευταία δεν σέβεται τους λαούς της ΝΑ Ευρώπης και δεν αντιμετωπίζει τα Βαλκάνια όπως τις υπόλοιπες Χ.Κ.Α.Ε. Ήδη, ο όρος «Δυτικά Βαλκάνια», που για τους Ευρωπαίους αντικατοπτρίζει «μια κατηγορία κρατών που παρουσιάζουν πολιτικές και θεσμικές δυσκολίες στη μετάβασή τους, η οποίες οφείλονται στον πόλεμο στην πρώην Γιουγκοσλαβία ή στα κομμουνιστικά καθεστώτα της περιοχής (κυρίως στην Αλβανία)», δεν τυγχάνει θετικής υποδοχής από τους βαλκανικούς λαούς. Για πολλούς Αλβανούς και Σλαβομακεδόνες, αλλά κυρίως για τους Κροάτες, η κατηγοριοποίηση αυτή αντιμετωπίζεται σαν πραγματικός υποβιβασμός και υποδεικνύει μια περιοχή των χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης «δεύτερης διαλογής». Εξάλλου, η κατηγοριοποίηση αυτή είναι τελείως τεχνητή, αφού περιλαμβάνει κράτη με τελείως διαφορετικά δεδομένα (Lafont, 2000:7, 32, 34, 60, 68, 70, 77 – 79).

Πέρα, πάντως, από την όποια κριτική ασκήθηκε στην πολιτική της Ε.Ε. απέναντι στα Βαλκάνια, πρέπει να σημειωθεί ότι έγιναν προσπάθειες βελτίωσής της. Από τις πρώτες ελεύθερες εκλογές στη Γιουγκοσλαβία και την Αλβανία το 1989 και το 1991, μέχρι το ξεκίνημα του Συμφώνου Σταθερότητας, τον Ιούνιο του 1999, η Ε.Ε. άλλαξε ριζικά την πολιτική αυτή και πέρασε από μια διαφοροποιημένη αντιμετώπιση των προβλημάτων σε κάθε χώρα σε μια σφαιρική προσέγγιση της ΝΑ Ευρώπης. Το Σύμφωνο Σταθερότητας αποτελεί ιδιαίτερη ένδειξη αυτής της νέας πολιτικής, καθώς οι Ευρωπαίοι αποφάσισαν να προσφέρουν μια λύση, μετά πόλεμο, στην αποσταθεροποιητική επαρχία του Κοσόβου, αλλά εξίσου και στα γειτονικά σ' αυτήν κράτη, δηλαδή την Αλβανία, την Π.Γ.Δ.Μ., τη Βοσνία – Ερζεγοβίνη, την Κροατία, τη Ρουμανία, τη Βουλγαρία.

Εντούτοις, οι διαφορές ανάμεσα στα κράτη της ΝΑ Ευρώπης ήταν πάντοτε πολύ έντονες, όπως για παράδειγμα η περίπτωση Αλβανίας – Κροατίας σε επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης ή η περίπτωση Βοσνίας – Ερζεγοβίνης και Π.Γ.Δ.Μ. σε επίπεδο εθνικών σχέσεων. Τελικά, δηλαδή, οι βαλκανικές χώρες έχουν να διανύσουν πολύ δρόμο ακόμη προκειμένου να αποτελέσουν ένα σύνολο. Οι πολιτικές και οικονομικές καταστάσεις είναι εξαιρετικά διαφορετικές από το ένα κράτος στο άλλο, ενώ οι προηγούμενες ή παρούσες αντιζηλίες έχουν θέσει μεταξύ τους πολλά εμπόδια και μεγάλες αποστάσεις (Lafont, 2000: 81 – 82).

Εξάλλου, θα μπορούσε να υποστηριχτεί ότι, τελευταία, οι βαλκανικές χώρες επιδίδονται σε ένα νέο τύπο ανταγωνισμού: αυτού της απορρόφησης κονδυλίων, με κάθε

τίμημα. Έτσι, οι βαλκανικές κυβερνήσεις δείχνουν να συμμορφώνεται στις επιλογές της Ε.Ε. και του ΝΑΤΟ και, μάλιστα, πολλές φορές, να έρχονται αντιμέτωπες μεταξύ τους. Για παράδειγμα, όταν επρόκειτο να βομβαρδιστεί η Γιουγκοσλαβία, οι βαλκανικοί λαοί είχαν διχαστεί. Τόσο η Ελλάδα όσο και η Βουλγαρία η Ρουμανία και η Π.Γ.Δ.Μ., για διαφορετικούς λόγους η κάθε μια, δέχτηκαν να χρησιμοποιηθούν ως προσβάσεις για τους βομβαρδισμούς, προκειμένου να μην αντιταχθούν στις επιλογές του ΝΑΤΟ. Η Ελλάδα, ως μέλος του ΝΑΤΟ, και η Βουλγαρία θέλοντας να δείξει «καλή διαγωγή», προκειμένου να ενταχθεί σ' αυτό μελλοντικά, επέτρεψαν να βομβαρδιστεί μια γειτονική τους χώρα. Η Π.Γ.Δ.Μ., εξάλλου, δέχτηκε στο έδαφός της νατοϊκές μονάδες προκείμενου να εξασφαλίσει την ίδια της την ύπαρξη, ενώ στην επιχείρηση συνεργάστηκε και η Ρουμανία. Με τον τρόπο αυτό, όμως, δεν είναι δυνατό να δημιουργηθεί πνεύμα συνεργασίας και σχέσεων και άρα η ενότητα του βαλκανικού χώρου, αναμφίβολα, διακυβεύεται (Άγκελοφ, 1999: 36 – 38).

Σχετικά με τη χαοτική αυτή δεκαετή εξέλιξη των Βαλκανίων, η Ε.Ε. δεν κατάφερε να δημιουργήσει στα κράτη – μέλη της την απαραίτητη συνεργία για τη δημιουργία μιας κοινής πολιτικής στην περιοχή. Έτσι, ενώ όσον αφορά τα οικονομικά προβλήματα της περιοχής, μπορεί να θεωρηθεί ότι υπήρξε κάποιο αποτέλεσμα, έστω και αν αυτό ήταν μικρό και ασήμαντο μπροστά στο μέγεθος του προβλήματος, όσον αφορά, όμως, τον τομέα της πολιτικής, η ευρωπαϊκή μεσολάβηση δεν ήταν καθοριστική ώστε να σταθεροποιήσει τις εσωτερικές καταστάσεις ή να προλάβει μελλοντικές διαμάχες. Τελικά, δηλαδή, η Ε.Ε. ποτέ δεν κατάφερε να τοποθετηθεί σαφώς στην περιοχή της Βαλκανικής.

Επίσης, ακόμα και η ευρωπαϊκή ολοκλήρωση παρέμεινε διφορούμενη για τους βαλκανικούς λαούς, αφού πολλοί απ' αυτούς εξέλαβαν τα διάφορα ευρωπαϊκά προγράμματα προς την κατεύθυνση αυτή (Σύμφωνο Σταθερότητας, Διαδικασία Σταθεροποίησης και Σύνδεσης, κλπ) ως μια προσπάθεια της Ε.Ε. να αποφύγει να απαντήσει ευθέως στο ερώτημα για την ένταξη ή όχι των χωρών αυτών στους κόλπους της. Στη ΝΑ Ευρώπη, η ευρωπαϊκή ολοκλήρωση, αναλύθηκε – εκτός των άλλων – ως ένας παράγοντας «από-βαλκανοποίησης»[35] δεδομένης της άσχημης έννοιας που ανέκαθεν είχε για τους Ευρωπαίους ο όρος «Βαλκάνια»,[36] καθώς και ως ένα μέσο «ενηλικίωσης», ώστε η ΝΑ Ευρώπη να μην βρίσκεται πλέον σε καθυστέρηση με την υπόλοιπη Ευρώπη. Απέναντι στη στάση δυσπιστίας των βαλκανικών χωρών σχετικά με τις ίδιες τους τις ιδιαιτερότητες, η Ε.Ε. δυσκολεύεται να πάρει θέση και να βρει αποτελεσματικά μέσα πολιτικής. Από τη μεριά τους, βέβαια, οι βαλκανικοί λαοί δε δυσπιστούν μόνο για τις βαλκανικές τους «ιδιαιτερότητες», αλλά εξίσου για τη στάση των υπόλοιπων Ευρωπαίων που τείνει να εκλάβει το μέγεθος ενός «ιμπεριαλισμού της ηθικής» (Lafont, 2000: 81 – 82).

Γενικότερα, η βαλκανική πολιτική της Δύσης (και όχι μόνο αυτή της Ε.Ε.) θα μπορούσε να κατηγορηθεί ότι δεν ήταν προσεκτική και μεθοδευμένη, όπως εκείνη που ασκήθηκε στις χώρες της Κεντρικής Ευρώπης, αλλά αντίθετα περιστασιακή και με πολλά

[35] Στο σημείο αυτό πρέπει να δοθεί ευθύνη και στους ίδιους τους βαλκανικούς λαούς για την παθητική αποδοχή του όποιου αντι-βαλκανικού πνεύματος. Πρώτοι αυτοί πρέπει να απαλλαγούν από αυτό το αδικαιολόγητο αίσθημα κατωτερότητας. Στην κατεύθυνση αυτή, αρκεί μόνο να αναλογιστούν το μέγεθος της ιστορίας τους και του πολιτισμού τους (Δώσσας, 1999: 34).

[36] Εξ' ου και η εισαγωγή του καινούριου όρου «Νοτιοανατολική Ευρώπη».

στοιχεία οπορτουνισμού, συγκαταβατισμού, κυρώσεων, προκαταλήψεων, ίσως ακόμη και ρατσισμού. Η ευρω-ατλαντική στρατηγική εφάρμοσε, προς το παρόν τουλάχιστον, την επιλεκτική ενσωμάτωση στους δυτικούς θεσμούς μερικών μόνο πρώην κομμουνιστικών κρατών, ενισχύοντας τους διαχωρισμούς στην Ευρώπη και δημιουργώντας προκαταλήψεις.[37]

Εξάλλου, η πολιτική της απομόνωσης και των κυρώσεων φαίνεται ότι, δυστυχώς, αποτελεί προσφιλές εργαλείο της Δύσης, προκειμένου να «τιμωρηθούν» αυτοί που δεν συμμορφώνονται με τις υποδείξεις. Ίσως, όμως, αν είχε επιλεγεί άλλος δρόμος από αυτό των κυρώσεων, κυρίως στην περίπτωση του Βελιγραδίου, οι εξελίξεις στα Βαλκάνια να ήταν διαφορετικές. Οι κυρώσεις διέρρηξαν την οικονομία των Βαλκανίων, δημιούργησαν οικονομικές στρεβλώσεις, μαύρη αγορά, συνέβαλαν στην κατάρρευση της Αλβανίας και κυρίως κατάφεραν να αναδείξουν τους Αλβανούς εξτρεμιστές του UCK ως καθοριστικό παράγοντα των εξελίξεων.[38] Επιπλέον, η απομόνωση της Σερβίας, δεν έκανε τίποτε άλλο παρά να επιβεβαιώσει το ιστορικό αίσθημα των Σέρβων ως θυμάτων της κραταιάς δύναμης της εκάστοτε εποχής (Αυτρο-Ουγγαρία, Οθωμανική Αυτοκρατορία, Ναζιστική Γερμανία, Σοβιετική Ένωση του Στάλιν, Ηνωμένες Πολιτείες του Κλίντον). Η Σερβία, όντας στην καρδιά και το σταυροδρόμι των Βαλκανίων, εκ των πραγμάτων δε μπορεί και δεν πρέπει να απομονωθεί, εάν ο στόχος είναι, πραγματικά, η σταθεροποίηση του βαλκανικού χώρου. Μέχρι πρόσφατα, η επιβολή κυρώσεων στη Σερβία είχε ως αποτέλεσμα την συνάρτηση της ξένης βοήθειας στο σερβικό λαό με την παραμονή ή όχι του Μιλόσεβιτς στην εξουσία, πράγμα που στο μέλλον θα πρέπει να αποφευχθεί, προκειμένου να υλοποιηθεί ο παραπάνω στόχος.

Όσον αφορά τον οπορτουνισμό, δεν ήταν λίγοι οι δυτικοί παράγοντες που έσπευσαν να επωφεληθούν από την κατάρρευση των σοσιαλιστικών κρατών, αποσκοπώντας στην κερδοσκοπία. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η πολιτική των ιδιωτικοποιήσεων, η οποία σε πολλές περιπτώσεις κατέληξε στη λεηλασία των πόρων του κράτους και την επικράτηση της διαφθοράς (Ευρυβιάδης, 2000: 362, 364 – 365), καθώς και η περίπτωση της Ευρωπαϊκής Τράπεζας για την Ανασυγκρότηση και την Ανάπτυξη (βλ. εδάφιο 2.2).

Συμπερασματικά, δηλαδή, φαίνεται πως η μέχρι τώρα πολιτική της Δύσης για *την* ανασυγκρότηση των Βαλκανίων παρουσιάζει πολλά προβλήματα, τα οποία, προστέθηκαν στα ήδη υπάρχοντα, οδηγώντας στη μη επιτυχημένη μετάβαση των βαλκανικών χωρών προς τις οικονομίες της αγοράς και το φιλελεύθερο μοντέλο. Επομένως, οι περαιτέρω πολιτικές που θα εφαρμοστούν στα Βαλκάνια θα πρέπει, εκ νέου, να αλλάξουν προσανατολισμό και στόχους.

«Οι βαλκανικές χώρες έχουν ένα πληθυσμό που υπερβαίνει τα 50 εκ. κατοίκους, η μεγάλη πλειοψηφία των οποίων ζει κάτω από το όριο της φτώχιας. Οι πολιτικές που θα δώσουν σε αυτό τον πληθυσμό την ευκαιρία να ζήσει αξιοπρεπώς και να εργαστεί στον τόπο του, είναι

[37] Παράδειγμα δημιουργίας προκαταλήψεων αποτελεί η αντίδραση της Κροατίας ως προς το χαρακτηρισμό της ως βαλκανικού κράτους, επιμένοντας μάλιστα ότι αποτελεί κεντρο-ευρωπαϊκή χώρα και άρα «πολιτισμένη». Το ίδιο συμβαίνει και με άλλες χώρες, όπως η Ρουμανία, κλπ. (Ευρυβιάδης, 2000: 362).

[38] Αρκεί να θυμηθεί κανείς ότι στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης ο UCK ήταν αρχικά τρομοκρατικός στρατός και έπειτα «μετεξελίχθηκε» σε απελευθερωτικό, τουλάχιστον για τις Η.Π.Α.

αναμφίβολα πιο οικονομικές, αποτελεσματικές και ανθρώπινες από πολιτικές που θα προσπαθούν επί μακρόν να τον κρατήσουν έξω από τα σύνορα και τις πόλεις της Δυτικής Ευρώπης. Και οι δύο επιλογές έχουν ένα κόστος. Η διαφορά είναι ότι η πρώτη επιλογή έχει μια αναμφισβήτητη ηθική βάση και σοβαρές πιθανότητες επιτυχίας, ενώ η δεύτερη – με βάση την ιστορική εμπειρία – είναι μάλλον δύσκολο να έχει αποτελέσματα» (Πετράκος, 2000: 32 – 33).

Είναι έκδηλη, λοιπόν, η αναγκαιότητα μιας νέας, σφαιρικής προσέγγισης της ΝΑ Ευρώπης, που να επιδιώκει την ενσωμάτωση των κρατών της Βαλκανικής στους ευρω-ατλαντικούς θεσμούς, στη βάση ενός συγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος και κάτω από συγκεκριμένους όρους αναφορικά με τη δημιουργία κράτους δικαίου και την εγκαθίδρυση σταθερών δημοκρατικών θεσμών.

Σχετικά με την ένταξη στην Ε.Ε., για πρακτικούς λόγους, αυτό δεν είναι εφικτό στο άμεσο μέλλον. Βέβαια, παρά το γεγονός ότι η προοπτική αυτή έχει δηλωθεί επίσημα από την Ε.Ε., μέσω της «Διαδικασίας Σταθεροποίησης και Σύνδεσης», θα έπρεπε, με κάποιο τρόπο, να επιταχυνθούν οι διαδικασίες αυτής της ένταξης, ώστε ο στόχος των βαλκανικών κρατών να μπορεί να αποτελέσει κάτι κοντινό και εφικτό. Ταυτόχρονα, πρέπει να φανεί και η απαραίτητη πολιτική βούληση εκ μέρους των Βρυξελλών, για διαρκή προσπάθεια σταθεροποίησης του εν λόγω γεωγραφικού χώρου, ένδειξη της οποίας θα μπορούσε να αποτελεί – εκτός των άλλων – και η διάθεση των απαιτούμενων πόρων. Οι πόροι αυτοί, μάλιστα, πρέπει να εκταμιεύονται από τον ετήσιο προϋπολογισμό της Ε.Ε. και όχι να προέρχονται από εθελοντικές προσφορές και να προσφέρονται ως ελεημοσύνη.[39] Ένα Διαρθρωτικό Ταμείο ή Ταμείο Συνοχής από τον τακτικό προϋπολογισμό των Βρυξελλών, θα μπορούσε να χρηματοδοτήσει προγράμματα σύγκλισης, βασισμένα σε σχέδια που θα εκπονούνταν από τις Βρυξέλλες σε συνεργασία με τις εθνικές αρχές, αλλά και στη βάση ενός διαβαλκανικού σχεδίου ανάπτυξης /σύγκλισης. Οι πόροι που απαιτούνται δεν είναι απαγορευτικοί, εάν ληφθούν υπόψη τα μεγέθη των βαλκανικών κρατών (Ευρυβιάδης, 2000: 363, 366 – 367). Εξάλλου, η ΝΑ Ευρώπη, δηλαδή τα Βαλκάνια, αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα της Ευρώπης, σε αντίθεση με τους ισχυρισμούς κάποιων ότι τα Βαλκάνια δεν ανήκουν στην Ευρώπη.[40] Επομένως, ειρήνη, ασφάλεια και ευημερία στην Ευρώπη πρέπει να ισούνται με ειρήνη, ασφάλεια και ευημερία στα Βαλκάνια. Εξάλλου, αν αυτό σε συμβεί, η ίδια η σταθερότητα και η ευημερία της Ευρώπης, διακυβεύονται.

«Καθώς η ολοκλήρωση των αγορών φέρνει μαζί της τόσο την ανάπτυξη και την ενσωμάτωση, όσο και τη διαίρεση ή την εξαίρεση των αδύνατων ομάδων ή περιοχών, είναι προφανές ότι η συνθετική ύλη της νέας Ευρώπης δε μπορεί να είναι κατά κύριο λόγο η οικονομία, αλλά οι πολιτικές. Και αυτές θα παίξουν το ρόλο τους αν καταφέρουν να

---

[39] Χαρακτηριστικό παράδειγμα περίπτωσης «ελεημοσύνης» ή καλύτερα εκβιασμού αποτελεί η παράδοση του Σλόμπονταν Μιλόσεβιτς στο Ανώτατο Δικαστήριο της Χάγης, στις 28 Ιουνίου 2001, εν όψει της Συνάντησης Δωρητών στις Βρυξέλλες, στις 29 Ιουνίου 2001. Είναι γνωστό ότι αν οι Γιουγκοσλάβοι δεν παρέδιδαν το Μιλόσεβιτς στη Χάγη θα έχαναν τα 500 δις δραχμές που προβλέπονταν γι' αυτούς από τους «Δωρητές».

[40] Το πιο απλό και ίσως απλοϊκό επιχείρημα κατά της άποψης αυτής αποτελεί το γεγονός ότι η Ελλάδα, χάριν στον πολιτισμό της οποίας η Ευρώπη έχει το παρόν όνομα, ανήκει στις βαλκανικές χώρες.

υπηρετήσουν την ιδέα μιας Ευρώπης χωρίς αποκλεισμούς και εξαιρέσεις, μιας Ευρώπης που δίνει προοπτική και ρόλο σε όλους τους λαούς της»ς (Πετράκος, 2000: 33).

ΜΕΡΟΣ ΙΙ. Η ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΚΑΙ Ο ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΤΗΣ ΡΟΛΟΣ ΣΤΟ ΝΕΟ ΤΟΠΙΟ

Α. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Η Θεσσαλονίκη κτίστηκε ή καλύτερα συνοικίστηκε το 316 ή 315 π.Χ. από τον τότε διοικητή και αργότερα βασιλιά της Μακεδονίας Κάσσανδρο, όταν αυτός πήρε γυναίκα του την αδελφή του Μεγάλου Αλεξάνδρου, Θεσσαλονίκη. Ο Κάσσανδρος συνένωσε 26 πανάρχαιες κωμοπόλεις της μεταξύ Αξιού και Κασσάνδρας περιοχής και υποχρέωσε τους κατοίκους τους να μετοικήσουν στο νέο αστικό κέντρο, στο οποίο τιμητικά έδωσε το όνομα της γυναίκας του Θεσσαλονίκης.

Η επιλογή της τοποθεσίας της νέας πόλης δεν έγινε τυχαία από τον Κάσσανδρο. Αντίθετα, η περιοχή είχε εξαιρετική γεωγραφική και στρατηγική θέση: βρισκόταν στο τέλος της κοιλάδας του Αξιού, η οποία στη ρωμαϊκή, τη βυζαντινή και την οθωμανική περίοδο συνέδεαν τη Θεσσαλονίκη με την κοιλάδα του Μοράβα και από κει με το Δούναβη και την Κεντρική Ευρώπη. Από το Νότο, η πόλη ανοιγόταν στο Αιγαίο Πέλαγος, την κύρια πλωτή λεωφόρο που τη συνέδεε για αιώνες με τα ελληνικά παράλια και τα μεγάλα εμπορικά λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου. Τα γεωπολιτικά αυτά χαρακτηριστικά της Θεσσαλονίκης σε συνδυασμό με την πλούσια μακεδονική και βαλκανική ενδοχώρα συνετέλεσαν στην ταχύτατη και μακρόχρονη ανάπτυξή της.

Μετά τη ρωμαϊκή κατάκτηση (147 π.Χ.) η Θεσσαλονίκη αναβαθμίζεται στρατιωτικά και διοικητικά και γίνεται κέντρο της περιφέρειας που εκτείνονταν από τον Έβρο ως την Ιλλυρία. Εξάλλου η κατασκευή της Εγνατίας Οδού[41] (146 – 120 π.Χ.), συνέδεσε την Αδριατική με τη Θράκη και τη Μικρά Ασία καθιστώντας τη Θεσσαλονίκη το επίκεντρο των συγκοινωνιών Ανατολής – Δύσης και Βορρά – Νότου. Για το λόγο αυτό οι Ρωμαίοι την προστατεύουν και εξασφαλίζουν ευνοϊκές συνθήκες για την ανάπτυξή της (Μαγούλιος, 2000: 145).

Κατά τη βυζαντινή περίοδο ($6^{ος}$ – $10^{ος}$ αιώνας) η Θεσσαλονίκη είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της αυτοκρατορίας, μετά την Κωνσταντινούπολη, και το σημαντικότερο στρατιωτικό και διοικητικό κέντρο των ευρωπαϊκών κτήσεων. Όσον αφορά τα Βαλκάνια, η Θεσσαλονίκη είναι το κέντρο τους και ταυτόχρονα ο χώρος όπου έρχονται σε επαφή σλαβικοί, βλάχικοι, κ.ά. πληθυσμοί. Από' δω, εξάλλου, θα ξεκινήσει το δεύτερο μισό του $9^{ου}$ αιώνα από τους Κύριλλο και Μεθόδιο η εκστρατεία εκχριστιανισμού των κατοίκων της Βαλκανικής που θα οδηγήσει στην πολιτική ενοποίηση των λαών της (Μοσκώφ, 1978: 19).

---

[41] Η κατασκευή της βασίστηκε στο παλιότερο οδικό δίκτυο του Φιλίππου της Μακεδονίας. Αρχικά ξεκινούσε από την Απολλωνία και έπειτα από το Δυρράχιο (Durres), όταν αυτό αναπτύχθηκε ως κύριο λιμάνι της Ιλλυρικής ακτής. Η πορεία που ακολουθούσε ήταν κατά μήκος του ποταμού Γενούσου, μέσω Λυχνιδού (Ohrid), Ηράκλειας, Έδεσσας και Πέλλας και κατέληγε στη «Χρυσή Πύλη», στη δυτική πλευρά των τειχών της Θεσσαλονίκης. Η Εγνατία διέσχιζε τη Θεσσαλονίκη και παρακάμπτοντας το Χορτιάτη, τους Φιλίππους και τη Μαρώνεια, κατέληγε στα Κύψελα (Ύψαλα) του Έβρου. Το αρχικό της μήκος (Δυρράχιο – Έβρος) ήταν 800 χμ. (Άσημος, κ.ά., 1998: 260 – 261).

Η αίγλη και η σπουδαιότητά της είναι πιθανότατα και ο λόγος που συχνά γίνεται στόχος ξένων κατακτητών. Επί βασιλείας Ηρακλείου λαμβάνει χώρα η Γ' πολιορκία της πόλης από τους Σλάβους (617 – 619 μ.Χ.) η οποία αποκρούεται, ενώ αργότερα, επί Λέοντος Σοφού (ΣΤ') οι Σαρακηνοί πειρατές της Κρήτης και της Τρίπολης της Συρίας επιτίθενται και λεηλατούν την πόλη (904 μ.Χ.). Το 1187 η πόλη λεηλατείται από Νορμανδούς (Μοσκώφ, 1978: 19) ενώ το 1204 καταλαμβάνεται από τους Σταυροφόρους της Γ' Σταυροφορίας και γίνεται πρωτεύουσα του Φραγκολομβαρδικού Βασιλείου της Θεσσαλονίκης, ενώ το 1224 ενσωματώνεται στο Δεσποτάτο της Ηπείρου της Αυτοκρατορίας της Νίκαιας. Το 1261 επανιδρύεται η Βυζαντινή Αυτοκρατορία και η Θεσσαλονίκη περιέρχεται και πάλι σ' αυτήν (Δελιβάνης, 1985: 23).

Το 1250 η Θεσσαλονίκη επανέρχεται στην κυριαρχία του βυζαντινού κράτους της Κωνσταντινούπολης (Μοσκώφ, 1978: 20).

Το 1430 η Θεσσαλονίκη περνά σε οθωμανική κυριαρχία αλλά και πάλι αναδεικνύεται σε κέντρο της Μακεδονίας και μεγάλου τμήματος της Βαλκανικής, κερδίζοντας ταυτόχρονα τη θέση του πρώτου αστικού κέντρου στην ευρωπαϊκή ήπειρο. Κι αυτό γιατί *αποτελώντας ένα χερσαίο σταυροδρόμι, προσθέτει και την επαφή της θάλασσας στους δρόμους της ξηράς, τους επεκτείνει μακριά, προς κάθε κατεύθυνση, προς όλα τα λιμάνια.* Το 16^{ο} αιώνα αποκτά νέα άνθιση μετά την εγκατάσταση ισραηλιτών προσφύγων *της* Ισπανίας. Η Θεσσαλονίκη γίνεται το υφαντουργικό κέντρο της Μεσογείου και το μεγάλο πολιτιστικό κέντρο του ιουδαϊσμού. Ήδη από το 1720 γίνεται το δεύτερο μετά την Σμύρνη κέντρο για το εξωτερικό εμπόριο της Αυτοκρατορίας – πριν από το Κάιρο, την Δαμασκό, *το* Χαλέπι, τη Βαγδάτη, τη Βηρυτό, πριν ακόμα και από αυτήν την Κωνσταντινούπολη. Εξάλλου, αυτό γίνεται και σε βάρος των κέντρων του εσωτερικού, του Σεράγεβο, του Μοναστηριού, της Μοσχόπολης, της Σόφιας, των λιμανιών του Δούναβη (Μοσκώφ, 1978: 20, 75, 76).

Κατά το 17^{ο} αιώνα αριθμεί 48 συνοικίες μουσουλμάνων, 56 Εβραίων και 16 Ελλήνων, καθώς και πολλούς Αρμένιους, Σλάβους, κ.ά. Από τις αρχές του 18^{ου} αιώνα η πόλη σημειώνει και περαιτέρω οικονομική ανάπτυξη, αποκτώντας ολοένα και μεγαλύτερη εμπορική κίνηση.

Κατά το 19^{ο} αιώνα η πόλη μετατρέπεται σε κύριο πρακτορείο της ευρωπαϊκής διείσδυσης στα Βαλκάνια. Το 1874 κατασκευάζεται ο σιδηρόδρομος Θεσσαλονίκης – Σκοπίων, ενώ στα 1896 γίνεται η σιδηροδρομική σύνδεση με την Κωνσταντινούπολη. Το 1892 κατασκευάζονται τροχιόδρομοι και αρχίζει η κατασκευή προβλητών στο λιμάνι. Στα τέλη του αιώνα (1870 – 1900) ιδρύεται τραπεζικό δίκτυο και μια σειρά βιομηχανιών, κυρίως καπνού και τροφίμων. Παρ' όλα αυτά, εξακολουθεί να πρυτανεύει στην πόλη ο εμπορικός μεταπρατικός της χαρακτήρας, σαν πρακτορείου της οικονομίας της Ευρώπης.

Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, το 1903, κορυφώνεται ο ανταγωνισμός μεταξύ των εθνοτήτων της περιοχής και λαμβάνει χώρα ο Μακεδονικός Αγώνας (Μοσκώφ, 1978: 20). Στον Πίνακα 12 φαίνεται ο πληθυσμός της Θεσσαλονίκης από το 1520 μέχρι το 1912 κατά εθνότητες.

Πίνακας 14 *Πληθυσμός της Θεσσαλονίκης κατά εθνότητες (σε χιλιάδες κατοίκους)*

Έτος	Σύνολο	Έλληνες		Ισραηλίτες		Μουσουλμάνοι		Άλλοι	
	000	000	%	000	%	000	%	000	%
1520	40	10	25	20	50	10	25	-	
1580	40							-	
1723	50							-	
1741	80	25	31	40	50	15	19	-	
1768	70	27	39			37	53	-	
1777	70	15	21	25	36	30	43	-	
1781	80	20	25	23	29	37	46	-	
1800	60	10	17			6	10	1	2
1806	65							-	
1812	70	20	29	30	43	30		-	
1820	60							-	
1856	50							-	
1880	90							-	
1890	120							5	4
1900	158	30	19	90	57	30	19	8	5
1912	160	39	24	60	38	45	28	10	6

Πηγή: Μοσκώφ, 1978: 101, ίδια επεξεργασία

Οι Βαλκανικοί Πόλεμοι του 1912 – 1913 θέτουν τέρμα στην κυριαρχία του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, η οποία το 1912 απελευθερώνεται και εντάσσεται οριστικά στην Ελληνική Επικράτεια (1913). Οικονομικοί παράγοντες της εποχής θεωρούν ότι η πόλη θα έρθει σε νέα περίοδο ακμής, όμως ξεσπά ο Α' Παγκόσμιος Πόλεμος και τα πάντα ανατρέπονται. Με τη λήξη του, χώρες όπως η Γιουγκοσλαβία και η Αλβανία που μέχρι τότε δεν διέθεταν λιμάνια, τώρα βρίσκονται με πολλούς εθνικούς λιμένες με πρόσβαση στην Αδριατική (Δελιβάνης, 1985: 23).

Το 1917 ξεσπά μεγάλη πυρκαϊά στην πόλη που έχει ως αποτέλεσμα να καεί ολοσχερώς μεγάλο τμήμα του ιστορικού κέντρου της Θεσσαλονίκης και να μείνουν άστεγα 73.000 άτομα.

Το 1922, μετά την μικρασιατική καταστροφή και την ανταλλαγή πληθυσμών, η Θεσσαλονίκη, όπως εξάλλου και τα περισσότερα ελληνικά λιμάνια, δέχεται χιλιάδες πρόσφυγες από ολόκληρη τη Μικρά Ασία και την Ανατολική Θράκη. Συγκεκριμένα, στην πόλη εγκαθίστανται 97.000 πρόσφυγες, γεγονός που ευθύνεται για την πληθυσμιακή έκρηξη που σημειώθηκε, και η οποία είχε σοβαρές συνέπειες στην δομή και την εξέλιξη της πόλης.

Οι πρόσφυγες εγκαθίστανται κατά ομάδες, συνήθως, σύμφωνα με την ιδιαίτερη προέλευση τους από οικισμούς ή περιοχές της (χαμένης) πατρίδας τους. Δημιουργούν προσφυγικούς οικισμούς οι οποίοι απλώνονται γύρω από την ήδη κατοικημένη περιοχή της πόλης. Βέβαια, εγκαθίστανται, επίσης, και στα οικήματα και τις ιδιοκτησίες που αφήνουν κενές, μέσα στην πόλη, οι Μουσουλμάνοι κάτοικοι, που την ίδια εποχή, με την ανταλλαγή

των πληθυσμών, αναχωρούν. Αυτό συμβαίνει κυρίως στην Άνω Πόλη, της οποίας οι ιδιοκτησίες κατατέμνονται και μοιράζονται ως οικόπεδα.

Με την ανταλλαγή του 1922, ο πληθυσμός της πόλης από 170.321 κατοίκους το 1920 ανέρχεται απότομα σε 220.000 κατοίκους το 1922, χωρίς να υπολογισθεί ο πληθυσμός των οικισμών της περιαστικής ζώνης (Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Θεσσαλονίκης, 2000: 37).

Οι πρόσφυγες εκτός από το ότι ενδυνάμωσαν το ελληνικό στοιχείο της πόλης, λειτούργησαν τονωτικά για την ανάπτυξη της βιομηχανίας, αφού αποτέλεσαν φθηνό, πολυάριθμο και έμπειρο εργατικό δυναμικό.

Τμήμα του προσφυγικού στοιχείου, δημιουργεί, μαζί με τους (πρώην) αγρότες[42] που εγκατέλειψαν την ύπαιθρο και εγκαταστάθηκαν στη Θεσσαλονίκη, το βιομηχανικό προλεταριάτο της πόλης. Το προλεταριάτο αυτό καθιστά δυνατή την περαιτέρω ανάπτυξη της βιομηχανίας στην Θεσσαλονίκη (Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Θεσσαλονίκης, 2000: 38).

Η ανάπτυξη της ελληνικής βιομηχανίας δημιούργησε την ανάγκη προβολής των ελληνικών βιομηχανικών προϊόντων, με αποτέλεσμα την καθιέρωση του ετήσιου θεσμού της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης, ο οποίος εισήχθηκε τον Οκτώβριο του 1926 ως συνέχεια της βυζαντινής παράδοσης των «Δημητρίων» [43] (Δελιβάνης, 1985: 23).

Μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και τον εμφύλιο του 1946 – 49, πολλοί κάτοικοι της υπαίθρου έμειναν άστεγοι με αποτέλεσμα τη συρροή τους στα αστικά κέντρα. Τότε, ακριβώς, ξεκινά, ουσιαστικά, η φάση της αστικοποίησης[44] για τη Θεσσαλονίκη (αρχές της δεκαετίας του '50), η οποία θα διαρκέσει έως και το 1980. Ο πληθυσμός του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης (Π.Σ.Θ.), στην φάση αυτή, περνάει από 302.635 άτομα στα 1951 στα 702.107 άτομα στα 1981 (Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Θεσσαλονίκης, 2000: 40).

Η γεωπολιτική πραγματικότητα που διαμορφώθηκε μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο (Ψυχρός Πόλεμος) κράτησε τη Θεσσαλονίκη αποκομμένη από τη βαλκανική της ενδοχώρα, αλλά και από τον κοινοτικό χώρο. Οι σημερινές γεωπολιτικές ανακατατάξεις ανοίγουν νέες δυνατότητες στην πόλη, ώστε να αποκτήσει παρόμοιο ρόλο μ' αυτόν που ιστορικά είχε (Λαμπριανίδης, 1996: 287).

Εξάλλου, ήδη μετά το 1970, τόσο η δομή όσο και οι λειτουργίες της Θεσσαλονίκης αλλάζουν αισθητά. Σ' αυτό, πέρα από τους προαναφερθέντες, γεωπολιτικής φύσης, παράγοντες, πολύ σημαντικό ρόλο έπαιξε η συρρίκνωση του δευτερογενούς τομέα και η επίδραση του φαινομένου της αποβιομηχάνισης. Η αλλαγή αυτή συνοδεύτηκε από την

---

[42] Οι πρώην αγρότες, πραγματικά, διογκώνουν τον πληθυσμό της πόλης, αφού το 1928 αριθμούνται στη Θεσσαλονίκη 224.680 κάτοικοι, το 1935 φτάνουν τους 260.000 κατοίκους, ενώ το 1940 τους 278.000 (Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Θεσσαλονίκης, 2000: 38).

[43] Μεγάλη ετήσια εμποροπανήγυρις που λάμβανε χώρα στη Θεσσαλονίκη κατά την περίοδο της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας. Στην φάση αυτή δημιουργούνται συνήθως κακές συνθήκες διαβίωσης, παρουσιάζονται συγκοινωνιακά και κυκλοφοριακά προβλήματα, υπέρμετρη αύξηση πυκνοτήτων οίκησης, πυκνή δόμηση, αύξηση τιμών γης και σοβαρά περιβαλλοντικά προβλήματα (Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Θεσσαλονίκης, 2000: 40).

[44] Αστικοποίηση ονομάζουμε τη γρήγορη ανάπτυξη ενός αστικού κέντρου κατά την οποία δημιουργείται έντονη συσσώρευση πληθυσμού και δραστηριοτήτων από την περιφέρεια στο αστικό - μητροπολιτικό κέντρο

χωροθέτηση υπηρεσιών και εγκαταστάσεων υπερτοπικής, περιφερειακής και εθνικής εμβέλειας στον αστικό και περιαστικό χώρο της Θεσσαλονίκης, γεγονός που δίνει στην τελευταία, προοπτικές Μητροπολιτικού Κέντρου (Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Θεσσαλονίκης, 2000: 40).

Β. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ[45]

1. Γεωγραφικά και μορφολογικά στοιχεία

Η Θεσσαλονίκη είναι χτισμένη στον εσώτατο μυχό του Θερμαϊκού Κόλπου, μεταξύ της πεδιάδας της Θεσσαλονίκης και της χερσονήσου της Χαλκιδικής. Αναπτύσσεται αμφιθεατρικά κατά μήκος της βορειοανατολικής ακτής του Θερμαϊκού, και ανάμεσα σ' αυτή και τις λοφοσειρές του Ωραιοκάστρου, του Ασβεστοχωρίου, του Κέδρινου λόφου και του Χορτιάτη.

Η θέση αυτή καθιστά τη Θεσσαλονίκη κομβικό σημείο του αναπτυξιακού και οικιστικού κεντρικού άξονα της χώρας, Αθηνών – Θεσσαλονίκης, αλλά και κέντρο των οδικών αξόνων Δύσης – Ανατολής (Αδριατικής - Βοσπόρου), καθώς και αφετηρία – τέρμα των οδικών αξόνων που κατευθύνονται στα ενδότερα της Βαλκανικής.

Η μορφολογία της ευρύτερης περιοχής του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης (Π.Σ.Θ.) παρουσιάζει την πιο κάτω εικόνα:

- Ανατολικά του Π.Σ.Θ. υπάρχει ο ορεινός όγκος του Χορτιάτη (υψόμετρο 1201 μ.).
- Βορειοανατολικά βρίσκεται η λοφοσειρά του Ασβεστοχωρίου με υψόμετρο περί τα 600 μ.
- Στα βόρειο δυτικά είναι τα υψώματα της Νεοχωρούδας – Ωραιοκάστρου με υψόμετρα 460 μ.
- Βορειοανατολικά και σε επαφή με τον αστικό ιστό της Θεσ/νίκης βρίσκεται ο Κέδρινος λόφος (Σέϊχ - Σου) με υψόμετρο 460 μ. περίπου. Η κύρια διεύθυνση ανάπτυξης της λοφώδους περιοχής είναι Β.Δ. - Ν.Α. ενώ το σύστημα των ράχεων και χαραδρώσεων αναπτύσσεσαι κύρια μ' αυτή τη διεύθυνση και κατά τόπους με μια κάθετη προς αυτή (π.χ. Δενδροπόταμος).
- Δυτικά του Π.Σ.Θ. και σε μεγάλη έκταση εκτείνεται η Καμπανία πεδιάδα, προϊόν προσχώσεων των ποταμών Γαλλικού, Αξιού, Αλιάκμονα και σειράς σημαντικών αποστραγγιστικών έργων.
- Νότια του Χορτιάτη και προς τη Θέρμη υπάρχει το τεκτονικό βύθισμα της λεκάνης του Ανθεμούντα.
- Νοτιοανατολικά του Π.Σ.Θ. και από Άνω Τούμπα μέχρι Θέρμη, σε ήπιο ανάγλυφο με 150 μ. μέγιστο, καθώς και Βόρειο - Δυτικά από τη Νεάπολη μέχρι τον Πεντάλοφο εκτείνονται οι γεωλογικοί σχηματισμοί του Νεογενούς (Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Θεσσαλονίκης, 2000: 30).

Η Θεσσαλονίκη αποτελεί την πρωτεύουσα του ομώνυμου νομού, την έδρα της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας και ταυτόχρονα το δεύτερο μεγαλύτερο αστικό κέντρο της Ελλάδας, μετά την Αθήνα.

Η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, στην οποία ανήκει η Θεσσαλονίκη, συνορεύει βόρεια με δύο βαλκανικές χώρες, την Βουλγαρία και την Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας (Π.Γ.Δ.Μ.), ενώ νότια βρέχεται από το Αιγαίο Πέλαγος.

---

[45] Για τα σημαντικότερα στοιχεία της υπάρχουσας κατάστασης της Θεσσαλονίκης βλ. Παράρτημα IV.

Τα γεωγραφικά αυτά δεδομένα της Θεσσαλονίκης, σε συνδυασμό με την κεντρικότητά της ως προς κάποιες μεγάλες υποδομές (ΠΑΘΕ, Εγνατία), καθώς και η ύπαρξη λιμένα, διαμορφώνουν ένα πολύ ευνοϊκό περιβάλλον για τη Θεσσαλονίκη. Βέβαια, είναι αναγκαία η ύπαρξη κάποιας μορφής σχεδιασμού και προγραμματισμού προκειμένου να μην αναλωθούν τα διάφορα συγκριτικά πλεονεκτήματα της περιοχής σε τελείως βραχυπρόθεσμες και ευκαιριακές εφαρμογές (Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας, 2001α: 2).

2. Πληθυσμός

Ο Νομός Θεσσαλονίκης με βάση την απογραφή του 1991, αντιπροσώπευε το 9,22% του συνολικού πληθυσμού της χώρας και το 9,59% του ενεργού πληθυσμού (Μαγούλιος, 2000: 154), ενώ με βάση τα προσωρινά στοιχεία της απογραφής του 2001 το 9,58% του πληθυσμού της χώρας. Σύμφωνα με τα ίδια στοιχεία ο πληθυσμός της χώρας έχει ανέρθει σε 10.939.771 άτομα και του Νομού Θεσσαλονίκης σε 1.048.151 άτομα. Ο πληθυσμός της Θεσσαλονίκης αποτελεί το 56,27% (απογραφή 2001) του πληθυσμού της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας. Το ποσοστό μεταβολής από το 1991 στο 2001 για το σύνολο της χώρας είναι 6,6% ενώ για το Νομό Θεσσαλονίκης είναι 10,7% (ΕΣΥΕ, 2001).

Αξίζει να σημειωθεί ότι τελευταία είδαν το φως της δημοσιότητας αμερικανικά σενάρια που θέλουν τη Θεσσαλονίκη να έχει σε μια επταετία τριπλάσιο πληθυσμό από τον σημερινό (Κεσίδου, 1999: 78). Η ραγδαία αυτή πληθυσμιακή εξέλιξη της πόλης φαίνεται να αποδίδεται στη σταδιακή «διεθνοποίηση» της πόλης και της μετεξέλιξής της σε ένα πολυπολιτισμικό αστικό κέντρο της Βαλκανικής Χερσονήσου.

Το καταγραμμένο ποσοστό αύξησης του πληθυσμού φαίνεται να οφείλεται αφενός στη φυσική πληθυσμιακή αύξηση και αφετέρου στη σημαντική καθαρή εισροή λόγω παλιννόστησης και λόγω της εισροής μεγάλου αριθμού οικονομικών μεταναστών (Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας, 2001α: 2). Σύμφωνα με έρευνα του Ο.Α.Ε.Δ. και του Εθνικού Παρατηρητηρίου απασχόλησης (Ε.Π.Α.), το 1999 στο σύνολο της χώρας, οι αλλοδαποί που υπέβαλλαν αίτηση για «Λευκή Κάρτα»[46] ήταν 369.629 άτομα, εκ των οποίων το 7,2% (δηλαδή, 26.431 άτομα) συγκεντρώνονταν στο Νομό Θεσσαλονίκης. Βέβαια, σύμφωνα με την ίδια έρευνα εκτιμάται ότι οι αλλοδαποί που διαμένουν στη χώρα είναι περισσότεροι από αυτούς που έκαναν αίτηση.

Στο Νομό Θεσσαλονίκης η επικρατέστερη[47] υπηκοότητα αλλοδαπών είναι η αλβανική, η οποία αποτελεί το 74,9% των αλλοδαπών του Νομού. Δεύτερη επικρατέστερη υπηκοότητα, από το σύνολο των βαλκανικών κρατών προέλευσης, είναι η βουλγαρική (5,3% του συνόλου των αλλοδαπών του Νομού), ενώ τρίτη η ρουμάνικη (1,3%). Επιπλέον, σχετικά με τις επικρατέστερες υπηκοότητες αλλοδαπών στην Ελλάδα, οι Αλβανοί που έκαναν αίτηση για «Λευκή Κάρτα» στο νομό Θεσσαλονίκης αποτελούν το 8,2% στο σύνολο των Αλβανών

[46] Προσωρινή άδεια παραμονής στη χώρα (Ε.Ι.Ε., 1999: 1).

[47] Για τις 20 επικρατέστερες υπηκοότητες αλλοδαπών στο Νομό Θεσσαλονίκης, βλ. Παράρτημα V.

που έκαναν αίτηση στην Ελλάδα, οι Βούλγαροι το 5,6%, οι Ρουμάνοι το 2,1% και οι Γιουγκοσλάβοι[48] το 5,8% (Ε.Ι.Ε., 1999).

Η πυκνότητα του πληθυσμού του Νομού ήδη το 1991 ήταν 257 κάτοικοι ανά τ.χμ. έναντι 78 κατοίκους ανά τ.χμ. που ήταν ο μέσος όρος της χώρας. Φαίνεται, δηλαδή, ότι η πυκνότητα του πληθυσμού στο Νομό Θεσσαλονίκης και κατ' επέκταση και στη Θεσσαλονίκη ήταν σφόδρα υψηλότερη από το μέσο όρο της χώρας (το 329% του μέσου όρου της χώρας), (Μαγούλιος, 2000: 154).

3. Οικονομικά μεγέθη

3.1 Α.Ε.Π.

Η εξέταση των βασικών οικονομικών μεγεθών της πόλης δείχνει ότι οι κυριότεροι δείκτες ανάπτυξης είναι μεγαλύτεροι από το μέσο όρο της χώρας. Η Θεσσαλονίκη υπερέχει ως προς την ετήσια αύξηση του Α.Ε.Π. και της παραγωγής και συγκροτεί ένα από τα δυναμικότερα βιομηχανικά κέντρα της χώρας (Καυκαλάς, 2001:55).

Το Α.Ε.Π. του Νομού Θεσσαλονίκης το 1994 αποτελούσε το 9,82% του συνολικού Α.Ε.Π. της χώρας, ενώ το κατά κεφαλήν Α.Ε.Π. το 104% του μέσου όρου της χώρας κατά το ίδιο έτος. Το 1999 το κατά κεφαλήν Α.Ε.Π. στην Ελλάδα, ήταν κατά μέσο όρο 3,61 εκ. δραχμές, ενώ στη Θεσσαλονίκη 3,81 εκ. δραχμές, δηλαδή αποτελούσε το 105,5% του μέσου όρου της χώρας. Το 2001, το Α.Ε.Π. κατά κεφαλή για τη Θεσσαλονίκη έχει φτάσει τα 4,17 εκ. δραχμές, ενώ ο μέσος όρος για την Ελλάδα είναι 4,04 εκ. δραχμές, δηλαδή το 103,2% του μέσου όρου της χώρας (Ηλιάδης, 2001: 97). Στη σύνθεση του Α.Ε.Π. η γεωργία αντιπροσωπεύει το 7% (12% στη χώρα), η βιομηχανία το 31% (26% στη χώρα) και οι υπηρεσίες το 62% (62% στη χώρα).

3.2 Το παραγωγικό σύστημα του Νομού Θεσσαλονίκης κατά τομέα παραγωγής

3.2.1 Πρωτογενής τομέας

Ο Νομός Θεσσαλονίκης (μαζί με το Νομό Χαλκιδικής) αποτελεί το κύριο κέντρο ανάπτυξης της αλιείας. Οι φυσικές συνθήκες είναι ευνοϊκές για την ανάπτυξη της ιχθυοκαλλιέργειας και υπάρχει μικρός αριθμός ιχθυοτροφείων. Επίσης, σημαντική ανάπτυξη παρουσιάζει και η οστρακοκαλλιέργεια με εξαγωγικό προσανατολισμό (Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας, 2001α: 5).

3.2.2 Δευτερογενής τομέας

Στη βιομηχανία ο Νομός Θεσσαλονίκης – και ειδικά το Π.Σ.Θ. – αποτελεί σε όλη την μεταπολεμική περίοδο την δεύτερη μεγαλύτερη συγκέντρωση βιομηχανικής δραστηριότητας στη χώρα, η οποία, μάλιστα, αυξάνεται συνεχώς (σε ποσοστό του συνόλου της εθνικής παραγωγής) από το 1973, καλύπτοντας σήμερα περίπου το 17% του συνόλου της εθνικής παραγωγής. Οι ρυθμοί ανάπτυξης των βιομηχανικών καταστημάτων και της απασχόλησης

[48] Ως Γιουγκοσλάβοι έχουν προσμετρηθεί όλοι οι αλλοδαποί με χώρα προέλευσης την πρώην Γιουγκοσλαβία (Π.Γ.Δ.Μ., Βοσνία, κλπ).

ήταν σε όλο σχεδόν το διάστημα 1958 – 1984 (με εξαίρεση την περίοδο 1969 – 1973) πολύ υψηλότεροι από αυτούς του συνόλου της χώρας και της Αθήνας. Στο διάστημα 1984 – 1990 παρουσιάζεται επιβράδυνση των αυξητικών τάσεων, που όμως δεν φθάνουν ακόμα τότε στα επίπεδα αποβιομηχάνισης άλλων φθινουσών περιοχών της χώρας.

Έκτοτε όμως, και μέχρι σήμερα, η μείωση του ποσοστού της απασχόλησης στον δευτερογενή, για τεχνολογικούς λόγους (τεχνολογική ανεργία), και η αποβιομηχάνιση της περιοχής παρουσιάζονται ραγδαίες. Η αποβιομηχάνιση αυτή δεν παρουσιάζεται τόσο με πτώση του ποσοστού συμμετοχής της περιοχής στο συνολικό ποσοστό της παραγωγής της χώρας, ούτε με πτώση του μεγέθους και της αποδοτικότητας, των επενδυμένων κεφαλαίων ή της συνολικής παραγωγής, αλλά με πτώση της συμμετοχής του τομέα στο Α.Ε.Π., και κυρίως με ραγδαία πτώση της απασχόλησης του πληθυσμού στον τομέα (βλ. αναλυτικά για την απασχόληση το εδάφιο 3.3).

Συγκεκριμένα, η απασχόληση στον δευτερογενή (μεταποίηση) από 45% του συνόλου του ενεργού πληθυσμού για το 1981, έπεσε στο 33% για το 1991 και στο 25% περίπου για το 1996 στην περιοχή του Π.Σ.Θ. Πτώση της απασχόλησης υπάρχει κυρίως στους τομείς του ενδύματος, και την παραγωγή ειδών με το κομμάτι (φασόν), αλλά και σε άλλες βιομηχανίες εντάσεως εργασίας.

Η ραγδαία αυτή πτώση είναι αποτέλεσμα γενικότερων οικονομικών και τεχνολογικών εξελίξεων σε παγκόσμιο επίπεδο. Στα πλαίσια της παγκοσμιοποίησης οι εξελίξεις αυτές οδηγούν αφενός μεν στην απομάκρυνση των μονάδων εντάσεως εργασίας σε περιοχές και χώρες με φθηνό εργατικό δυναμικό (χώρες Ανατολικής Ευρώπης, Νοτιοανατολικής Ασίας, Τρίτου Κόσμου), αφετέρου δε στην υποκατάσταση μέρους του απαιτούμενου εργατικού δυναμικού με νέα τεχνολογία.

Στην Ελλάδα η κρίση της αποβιομηχάνισης και της τεχνολογικής ανεργίας εκδηλώθηκε με ιδιαίτερη ένταση κυρίως σε παλαιά βιομηχανικά κέντρα της χώρας όπως η Πάτρα, ο Βόλος, το Λαύριο αλλά και στην Θεσσαλονίκη, όπου πεπαλαιωμένες τεχνολογικά και βαριές βιομηχανίες, δεν κατάφεραν να εκσυγχρονισθούν, ενώ ακόμα και νέες κερδοφόρες βιομηχανίες (όπως η Good Year) μετέφεραν την έδρα τους σε χώρες με φθηνότερο εργατικό δυναμικό και ελαστικότερη εργατική νομοθεσία. Η σοβαρή κρίση αποβιομηχάνισης στο Π.Σ.Θ. δεν έγινε τόσο έντονα αντιληπτή (όπως σε μικρότερα αστικά – βιομηχανικά κέντρα της χώρας όπως το Λαύριο, η Σύρα, η Πάτρα, ο Βόλος) για μια σειρά από λόγους.

Καταρχήν, πολλές επιχειρήσεις υποκατέστησαν ένα μεγάλο μέρος της χαμένης παραγωγής με εισαγωγές προϊόντων, αλλά και εξαγωγές, σε γειτονικές βαλκανικές χώρες, διατηρώντας, έτσι, μια αυξημένη κερδοφορία, η οποία ενισχύθηκε, μετά το 1993, από την ταχύτατη άνοδο των αξιών στο Χρηματιστήριο Αθηνών. Έτσι, σε όλο το διάστημα από το 1988 μέχρι σήμερα, παρουσιάζεται θετική, η αποδοτικότητα των κεφαλαίων στο σύνολο των βιομηχανικών κλάδων της περιοχής, και σταθερά υψηλότερη από τον εθνικό μέσο όρο, ειδικά στα τρόφιμα, τα υφαντουργικά και τα πλεκτά ενδύματα. Όσες από τις επιχειρήσεις, στους κλάδους αυτούς, άντεξαν στις πιέσεις του ανταγωνισμού της δεκαετίας του '90, έχουν εισαγάγει σημαντικούς εκσυγχρονισμούς, μηχανολογικούς, οργανωτικούς και αγοράς.

Επίσης, οι χαμένες θέσεις απασχόλησης – εν μέρει – αντισταθμίσθηκαν από την ανάπτυξη επιχειρήσεων του τριτογενούς, στους τομείς της παροχής υπηρεσιών, της

ανάπτυξης των νέων τεχνολογιών, του τουρισμού, αλλά και της αναψυχής και γενικά όλων των πολυποίκιλων δραστηριοτήτων του ελεύθερου χρόνου. Ωστόσο οι χαμένες θέσεις απασχόλησης στην μεταποίηση δεν αναπληρώθηκαν παρά μερικά, με αποτέλεσμα την δημιουργία και διατήρηση μέχρι σήμερα υψηλού ποσοστού ανεργίας στην χώρα (πάνω από 10%), και ακόμα υψηλότερου στο Π.Σ.Θ. (στοιχεία του Εργατικού Κέντρου αναφέρουν, κατά περιόδους και κλάδους, ποσοστά ανεργίας μέχρι και 18%), (Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Θεσσαλονίκης, 2000: 42 – 44).

Κατά το 1994, ο αριθμός των εγκατεστημένων βιομηχανιών και βιοτεχνιών στο Νομό Θεσσαλονίκης αντιπροσώπευε το 14,51% του συνόλου της χώρας (Μαγούλιος, 2000: 156).

Η βιομηχανική και βιοτεχνική δομή της πόλης εξειδικεύεται στους παραδοσιακούς κλάδους διατροφής, κλωστοϋφαντουργίας, ένδυσης, πλαστικών, προϊόντων μετάλλου, μηχανών (πλην ηλεκτρικών), και επίπλου, που στην πλειοψηφία τους συγκροτούν ένα δίκτυο μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων. Το μέσο μέγεθος των επιχειρήσεων είναι 6,5 απασχολούμενοι ανά επιχείρηση εκτός από τον κλάδο των πλαστικών και πετροχημικών όπου εμφανίζονται και μεγαλύτερες μονάδες. Στον παρακάτω πίνακα δίνεται μια κατάταξη των βιομηχανικών κλάδων της Θεσσαλονίκης, με βάση το μέγεθος, τη δυναμικότητα και τη συγκέντρωση (Καυκαλάς, 2001:55).

Πίνακας 15 *Κατάταξη βιομηχανικών κλάδων της Θεσσαλονίκης*

Κατάταξη	**Κατά μέγεθος**	**Κατά δυναμικότητα**	**Κατά συγκέντρωση**
1ος	Ένδυση – υπόδηση	Ένδυση – υπόδηση	Καπνός
2ος	Υφαντουργία	Υφαντουργία	Ένδυση – υπόδηση
3ος	Τρόφιμα	Μεταφορικά μέσα	Έπιπλα
4ος	Μεταφορικά μέσα	Έπιπλα	Μηχανές
5ος	Έπιπλα	Τρόφιμα	Υφαντουργία
6ος	Προϊόντα μετάλλου	Ηλεκτρικές συσκευές	Ελαστικά

Πηγή: Καυκαλάς, 2001: 56.

Οι περισσότεροι από τους παραπάνω κλάδους είναι έντασης εργασίας, αλλά με τάσεις μετατροπής σε κλάδους έντασης κεφαλαίου, λόγω του υψηλού ποσοστού επενδύσεων που πραγματοποιούνται κυρίως στους κλάδους της κλωστοϋφαντουργίας και των τροφίμων (Καυκαλάς, 2001: 55 – 56).

Το Εμπορικό Βιομηχανικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης το 1998 αριθμούσε 23.154 μέλη και είχε ποσοστιαία αύξηση 21,8% από το 1995. Το Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης είχε 23.713 μέλη και ποσοστιαία αύξηση 1% στο ίδιο διάστημα, ενώ το Επαγγελματικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης 35.629 μέλη και ποσοστιαία αύξηση κατά 3% στο διάστημα 1995 –1998. Συνολικά οι επιχειρήσεις – μέλη και των τριών Επιμελητηρίων στα τέλη του 1998 ήταν 82.496, από 68.232 το 1995, σημειώνοντας αύξηση κατά 21% (Μαγούλιος, 2000: 156 - 157).

3.2.3 Τριτογενής τομέας

Η συνεχιζόμενη ανάπτυξη των δραστηριοτήτων του τριτογενούς σε όλη την τελευταία εικοσαετία, σε βάρος των υποχωρούντων δραστηριοτήτων του δευτερογενούς, είναι γεγονός. Η υποχώρηση του δευτερογενούς οφείλεται, όπως ήδη αναφέρθηκε, σε γενικότερες συνθήκες της οικονομίας της χώρας, που ενισχύουν από τα μέσα της δεκαετίας του '70 την σταδιακή αποβιομηχάνιση, τη μεταφορά δραστηριοτήτων σε γειτονικές περιοχές και χώρες με φθηνό εργατικό δυναμικό, την υποκατάσταση της παραγωγής με φθηνότερες εισαγωγές, τη μείωση των απασχολουμένων, λόγω τεχνολογικών προόδων (Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Θεσσαλονίκης, 2000: 45).

Ιδιαιτέρως δυναμικό, εμφανίζεται στην πόλη, εδώ και πολλά χρόνια, το εμπόριο (Καυκαλάς, 2001: 57). Ένδειξη αυτού αποτελεί, άλλωστε, και το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος της αύξησης των επιχειρήσεων – μελών των Επιμελητηρίων της Θεσσαλονίκης προέρχεται κυρίως από τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στους τομείς του εμπορίου και των υπηρεσιών.

Το 1994 οι επιχειρήσεις χονδρικού εμπορίου αντιπροσώπευαν το 13,56%, οι επιχειρήσεις του λιανικού εμπορίου το 10,65% και οι επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών το 9,62% του συνολικού αριθμού των επιχειρήσεων της χώρας (Μαγούλιος, 2000: 157 – 158).

Σήμερα, υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων εγκατεστημένων στην Θεσσαλονίκη, που περιλαμβάνει 18.000 εμπορικές, 520 βιομηχανικές, 25.000 μικρές βιοτεχνικές και 2.700 εξαγωγικές επιχειρήσεις. Ο συνολικός αριθμός των εμπόρων ξεπερνά τα 35.000 άτομα (Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Θεσσαλονίκης, 2000: 48).

Από το 1988 έως το 1995 το μερίδιο των εξαγωγών από το τελωνείο της Θεσσαλονίκης στις εξαγωγές του συνόλου των τελωνείων της χώρας κυμαίνεται μεταξύ του 21,6% με 27,2% ενώ το μερίδιο των εισαγωγών μεταξύ 9,3% και 12,77% αντιστοίχως. Φαίνεται δηλαδή πως η Θεσσαλονίκη αποτελεί σημαντικό κέντρο του εξαγωγικού εμπορίου της χώρας (Μαγούλιος, 2000: 157 – 158).

Σήμερα, στο Π.Σ.Θ. ο τριτογενής τομέας καλύπτει περίπου τα δύο τρίτα του ενεργού πληθυσμού, ποσοστό υψηλότερο από το μέσο όρο της χώρας.

Οι τομείς των υπηρεσιών υγείας – πρόνοιας, εκπαίδευσης, έρευνας και ανάπτυξης, καθώς και των παραγωγικών υπηρεσιών βρίσκονται σε πολύ καλό επίπεδο (Καυκαλάς, 2001: 57). Εξάλλου, υπάρχουν οι βασικές προϋποθέσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη υπηρεσιών Έρευνα και Τεχνολογία (Ε&Τ) και την παροχή καινοτόμων υπηρεσιών προς τις τοπικές μικρομεσαίες επιχειρήσεις (Μ.Μ.Ε.). Μέχρι στιγμής, υπάρχουν σημαντικά Εκπαιδευτικά και Τεχνολογικά Ιδρύματα, καθώς και Ερευνητικά Κέντρα και Ινστιτούτα τα οποία, σε συνδυασμό με τις σύγχρονες υποδομές, μπορούν να συμβάλλουν στην ανάπτυξη και διάδοση των νέων τεχνολογιών και να ενισχύσουν την παροχή σύγχρονων επιχειρηματικών υπηρεσιών (Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας, 2001α: 6 – 7).

Την δεκαετία που πέρασε, η μητροπολιτική προοπτική τροφοδότησε αρκετές συζητήσεις και προγραμματισμούς σε τοπικό, περιφερειακό και πανελλαδικό επίπεδο και υπήρξε το έναυσμα για πολλές ενέργειες της διοίκησης και των επιχειρήσεων σε οικονομικό επίπεδο (Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Θεσσαλονίκης, 2000: 50). Κατά την περίοδο αυτή, ιδιαίτερο δυναμισμό έχουν δείξει οι δραστηριότητες του σύγχρονου τριτογενή, οι οποίες

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

φαίνεται πως αποτελούν πλέον την κεντρική συνιστώσα των προοπτικών που διαγράφονται προκειμένου να αναβαθμιστεί ο ρόλος της πόλης («μητροπολιτοποίηση» και διεθνοποίηση του ρόλου της πόλης).

Κατ' αυτό τον τρόπο, «γεννιέται» ένας νέος τύπος υπηρεσιών: οι υπηρεσίες με διεθνοποιημένο χαρακτήρα. Την ίδια στιγμή, η Θεσσαλονίκη αρχίζει να αποτελεί τον τόπο εγκατάστασης των εδρών των επιχειρήσεων, να φιλοξενεί υποστηρικτικές στην παραγωγή υπηρεσίες, κλπ. (Καυκαλάς, 2001: 56 – 57).

Εξάλλου, δεν πρέπει να λησμονείται ότι εδώ λαμβάνει χώρα η μεγαλύτερη Διεθνής Έκθεση στα Βαλκάνια, σε χώρο που καλύπτει πάνω από 180.000 τ.μ., και αριθμεί πάνω από 1.500.000 επισκέπτες από 60 χώρες, ετησίως (Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Θεσσαλονίκης, 2000: 48). Μόνο η Διεθνής Έκθεση Θεσσαλονίκης (Δ.Ε.Θ.) αριθμεί ετησίως περίπου 1500 συμμετοχές και 500.000 επισκέπτες, ενώ στο χώρο της φιλοξενείται μια πληθώρα εκθέσεων βαλκανικού και παγκόσμιου ενδιαφέροντος, όπως η AGROTICA, η INFACOMA, η INFOSYSTEM, κλπ.[49]

Ένα σημαντικό γεγονός που αφορά τη Δ.Ε.Θ. είναι η σκέψη που διατυπώθηκε τελευταία περί ανάληψης της διεθνούς έκθεσης EXPO από τη Θεσσαλονίκη, για το 2007 ή το 2008. Η πιθανότητα αυτή θα δώσει ένα κίνητρο στη Δ.Ε.Θ. ώστε να αποκτήσει διεθνή εμβέλεια και στόχο, παύοντας να αποτελεί μια σημαντική περιφερειακή έκθεση (Αρνομάλλης, 2001: 8).

Όσον αφορά, συγκεκριμένα, το νέο τύπο υπηρεσιών που εγκαθίστανται στη Θεσσαλονίκη, οφείλουν να προσμετρηθούν οι παρακάτω ενέργειες της ελληνικής διοίκησης και των διεθνών οργανισμών:[50]

- Η ίδρυση της Τράπεζας Εμπορίου και Ανάπτυξης Εύξεινου Πόντου
- Η ίδρυση του Χρηματιστηριακού Κέντρου Θεσσαλονίκης
- Η ίδρυση του Διαβαλκανικού και Παρευξείνιου Επιχειρηματικού Κέντρου
- Η λειτουργία του Γραφείου Επιχειρηματικής στήριξης του SECI
- Η λειτουργία του Γραφείου Εμπορικών Υποθέσεων των Η.Π.Α.
- Η ίδρυση του Διαβαλκανικού Ινστιτούτου Δημόσιας Διοίκησης[51]

---

[49] Συνολικά η Δ.Ε.Θ. φιλοξενεί ετησίως τις εξής εκθέσεις: AGROTICA (αγροτικά μηχανήματα, κλπ), INFACOMA, MARMIN (έκθεση μαρμάρου), DETROP, FURNIDEC (Έκθεση Επίπλου), FURNIMA (μηχανήματα επεξεργασίας ξύλου, εργαλεία, υλικά επιπλοποιίας, κλπ), GRAPHIS (γραφική ύλη), KOSMIMA, INFOSYSTEM (Διεθνής Έκθεση Πληροφορικής), ALIIA, POLIS. Χιλιάδες επισκέπτες καταφθάνουν ετησίως στους χώρους της Δ.Ε.Θ. στα πλαίσια των παραπάνω εκθέσεων. Οι επισκέπτες και οι εκθέτες προέρχονται από όλες σχεδόν τις χώρες του κόσμου: Αλβανία, Βουλγαρία, Ιταλία, Πολωνία, Γαλλία, Η.Π.Α., Ισραήλ, Μ. Βρετανία, Τουρκία, Αυστρία, Γερμανία, Γεωργία, Ελβετία, Ιορδανία, Κροατία, Κύπρος, Αίβανος, Μάλτα, Ν. Αφρική, Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας, Ουκρανία, Π.Γ.Δ.Μ., Ρουμανία, Ρωσία, Σλοβενία, Αίγυπτος, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, Ισπανία, Φινλανδία, Βέλγιο, Ιράν, Κατάρ, Ολλανδία, Ουγγαρία, Παλαιστίνη, Τσεχία, Λουξεμβούργο, Ιαπωνία, Ινδία, Πακιστάν (Helexpo, 2001).

[50] Ορισμένες από αυτές, όπως η ανάπτυξη του αεροδρομίου και του λιμανιού, δεν ανήκουν σε τριτογενείς δραστηριότητες, αλλά οπωσδήποτε τις επηρεάζουν είτε άμεσα είτε έμμεσα.

[51] «*Στην ολοκλήρωση και εμβάθυνση της μέχρι σήμερα συνεργασίας των συνδικαλιστικών φορέων του δημόσιου τομέα των βαλκανικών χωρών, αλλά και γενικότερα στον εκσυγχρονισμό του*

- Η ίδρυση και εγκατάσταση στην Θεσσαλονίκη του Συμβουλίου Αποδήμου Ελληνισμού
- Η μεταφορά στην Θεσσαλονίκη του Ευρωπαϊκού Κέντρου για την Ανάπτυξη της Επαγγελματικής Κατάρτισης (CEDEFOP)
- Η λειτουργία του Οργανισμού για την Ανασυγκρότηση των Βαλκανίων
- Η λειτουργία της Γραμματείας του Συμφώνου Σταθερότητας
- Η λειτουργία αντιπροσωπευτικού γραφείου της Παγκόσμιας Τράπεζας
- Η ίδρυση Τεχνολογικού Πάρκου Θεσσαλονίκης
- Η ίδρυση του Κέντρου Ανάπτυξης Επιχειρήσεων
- Η λειτουργία του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (ΕΚΕΤΑ)
- Η ίδρυση Ειδικών Γραμματειών Μεταφορών και Επικοινωνιών όπως και Αθλητισμού
- Η λειτουργία του Ελληνοαμερικανικού Ινστιτούτου Μεταφοράς Τεχνολογίας
- Η ιδρυτική πράξη της Περιφερειακής Αγοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας Νοτιοανατολικής Ευρώπης
- Η ίδρυση του Ινστιτούτου Τηλεπικοινωνιών και Πληροφορικής Νοτιανατολικής Ευρώπης
- Η ίδρυση δύο Κέντρων Ηλεκτρονικού Εμπορίου
- Μέτρα για την ανακαίνιση και ενίσχυση του ξενοδοχειακού δυναμικού της πόλης με νέες ξενοδοχειακές μονάδες
- Η εκπόνηση και μερική εκτέλεση προγράμματος για ανακαίνιση και επέκταση του διεθνούς αεροδρομίου «Μακεδονία»
- Η διεύρυνση της εμβέλειας και των δραστηριοτήτων του λιμανιού της πόλης όπως και η εκπόνηση μελετών για την μακροχρόνια οργάνωση του
- Η σημαντική ανακαίνιση και ενίσχυση των πολιτιστικών υποδομών της πόλης με την ευκαιρία της διοργάνωσης του θεσμού της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης το 1997 (συγκρότημα Μονής Λαζαριστών, Βασιλικό Θέατρο, κλπ)
- Η ίδρυση του Μεγάρου Μουσικής Θεσσαλονίκης
- Η ενίσχυση της συνεδριακής υποδομής της πόλης (συνεδριακό Κέντρο Ι. Βελλίδης και άλλες αίθουσες)

δημοσίου τομέα και στην ενίσχυση του ρόλου του στη διαβαλκανική συνεργασία, στα πλαίσια της ευρωπαϊκής ολοκλήρωση, αποσκοπεί να συμβάλει το Διαβαλκανικό Ινστιτούτο Δημόσιας Διοίκησης (Δ.Ι.Δ.Η.Δ.), το οποίο λειτουργεί στη Θεσσαλονίκη. Ιδρυτικά μέλη του Δ.Ι.Δ.Η.Δ. είναι η Ένωση Δημοσιοϋπαλληλικών Οργανώσεων Θεσσαλονίκης, η Συνομοσπονδία των Ανεξάρτητων Συνδικάτων της Βουλγαρίας, η Συνομοσπονδία Εργαζομένων στη Δικαιοσύνη και τους Δημόσιους Οργανισμούς της Π.Γ.Δ.Μ. και το Ανεξάρτητο Συνδικάτο Εργαζομένων στον Τομέα της Υγείας της Αλβανίας. Έδρα του Δ.Ι.Δ.Η.Δ. είναι η Θεσσαλονίκη ενώ για την υλοποίηση των σκοπών του μπορεί να ιδρύονται παραρτήματα στη Βουλγαρία, την Π.Γ.Δ.Μ., την Αλβανία και σε όποια άλλη βαλκανική χώρα κριθεί σκόπιμο» (Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων, 2001).

- Η έναρξη εκτέλεσης προγράμματος ολοκλήρωσης των διευρωπαϊκών οδικών δικτύων της περιοχής (Εγνατία, ΠΑΘΕ) και η εκτέλεση και προγραμματισμός των περιαστικών δικτύων σύνδεσης του Π.Σ.Θ.
- Η ίδρυση του Διαβαλκανικού Ιατρικού Κέντρου
- Η λειτουργία του Νοσοκομείου Παπαγεωργίου

Πολλοί από τους παραπάνω φορείς και οργανισμούς δεν έχουν ακόμα ολοκληρώσει την εγκατάσταση τους και αναμένεται να αναπτύξουν και να επεκτείνουν τις δραστηριότητες τους τα αμέσως προσεχή χρόνια.

Από τα προγραμματιζόμενα σχέδια για το άμεσο μέλλον τα σημαντικότερα είναι:

- Το Κέντρο Χρηματοπιστωτικών Παράκτιων (of shore) Εταιρειών
- Η Νέα Χρηματιστηριακή Αγορά
- Το Βαλκανικό Κέντρο Παροχής Χρηματοοικονομικών Υπηρεσιών
- Το Μακεδονικό Κέντρο Συναλλαγών
- Η δημιουργία Βαλκανικής Ακαδημίας Επιστημών
- Η εγκατάσταση στην Θεσσαλονίκη παραρτήματος του Κέντρου Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (Κ.Α.Π.Ε)
- Η εγκατάσταση στην Θεσσαλονίκη γραφείου του Οργανισμού Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας (Ο.Β.Ι.)
- Η εγκατάσταση στην Θεσσαλονίκη σημείου αναφοράς του Εθνικού Κέντρου Θαλασσίων Ερευνών
- Η ίδρυση του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης με έδρα την Θεσσαλονίκη
- Νέες εγκαταστάσεις του Εθνικού Ινστιτούτου Μετρολογίας στην ΒΙΠΕ Σίνδου (Νομαρχιακή αυτοδιοίκηση Θεσσαλονίκης, 2000: 48 – 50, Μπακατσέλος, 2000: 85, Λαδένης, 2000: 161).

Πάντως, μέσα από την παροχή τέτοιων εμπορικών και οργανωτικών υποδομών, η Θεσσαλονίκη φαίνεται πως αναζητά να γίνει – εκτός των άλλων – και η βάση κάθε οργανισμού της Ε.Ε. ειδικευμένου σε βαλκανικά θέματα (Kostopoulou, 1996: 153).

Σημαντικός αριθμός επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην περιοχή, έχει συνάψει συμφωνίες με αντίστοιχες επιχειρήσεις γειτονικών χωρών, ενώ σημαντικός αριθμός συμφωνιών και πράξεων διεθνούς και περιφερειακής συνεργασίας έχει υπογραφεί.

Συγκεκριμένα, όσον αφορά τις ελληνικές επιχειρήσεις[52] που δραστηριοποιούνται στη Βουλγαρία, το 26,92% αυτών προέρχεται από την Αθήνα και το 16,15% από τη Θεσσαλονίκη. Στην Αλβανία το 41,38% των ελληνικών επιχειρήσεων έχει ως έδρα την Αθήνα και το 31,03% τη Θεσσαλονίκη, στην Π.Γ.Δ.Μ. το 40% και το 30%, αντίστοιχα, και τέλος στη Ρουμανία το 58,82% και 11,76%, αντίστοιχα. Φαίνεται, δηλαδή, πως η Θεσσαλονίκη συγκεντρώνει σημαντικό ποσοστό ως έδρα ελληνικών επιχειρήσεων στα Βαλκάνια, και μάλιστα, αυτό συμβαίνει κυρίως στις χώρες εκείνες που συνορεύουν άμεσα με τη Βόρεια Ελλάδα, δηλαδή την Βουλγαρία, Αλβανία και Π.Γ.Δ.Μ. Έτσι, λοιπόν,

[52] Για μια καταγραφή του αριθμού των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στα Βαλκάνια και έχουν έδρα τους τη Θεσσαλονίκη, την Αθήνα, κλπ. βλ. Παράρτημα VI.

σημαντικότατος παράγοντας στην χωροθέτηση ελληνικών επιχειρήσεων στα Βαλκάνια, είναι και η γεωγραφική εγγύτητα μ' αυτά (η Θεσσαλονίκη βρίσκεται σαφώς πιο κοντά από την Αθήνα, στη βαλκανική ενδοχώρα). Συνολικά, βέβαια, οι ελληνικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στις παραπάνω τέσσερις χώρες και προέρχονται από την Αθήνα αποτελούν το 34,98% του συνόλου των επιχειρήσεων, ενώ εκείνες που έχουν ως έδρα τους τη Θεσσαλονίκη το 18,23%, γεγονός λογικό και αναμενόμενο δεδομένης της διαφοράς των δύο πόλεων, τόσο σε πληθυσμιακό μέγεθος όσο και σε οικονομικό βάρος.

Εξάλλου, οι περισσότεροι επαγγελματικοί φορείς της πόλης ανέπτυξαν πρωτοβουλίες, σύστησαν ενώσεις και συνδέσμους ομοειδών φορέων με τις βαλκανικές χώρες (συνεργασίες επιμελητηρίων, κλπ), ενώ οι εντόπιες επιχειρήσεις δραστηριοποιήθηκαν σημαντικά με εξαγωγές προϊόντων μεσαίας κυρίως τεχνολογίας και χαμηλής προστιθέμενης αξίας στις βαλκανικές αγορές (Νομαρχιακή αυτοδιοίκηση Θεσσαλονίκης, 2000: 48 – 50).

Φαίνεται πως η έλλειψη σταθερότητας στην περιοχή αποθάρρυνε μεγάλους επενδυτές άλλων ευρωπαϊκών χωρών, με αποτέλεσμα τα ελληνικά κεφάλαια να βρουν ευκαιρίες προς αξιοποίηση. Έτσι, οι βαλκανικές αγορές που δεν προτιμήθηκαν από άλλους, πρόσφεραν και προσφέρουν ένα ζωτικό χώρο στις ελληνικές επιχειρήσεις, που φαίνονται να ασφυκτιούν από το διεθνή ανταγωνισμό. Τα μέχρι τώρα αποτελέσματα έχουν δείξει ότι υπάρχει προτίμηση για συνεργασία με την Ελλάδα και τις ελληνικές επιχειρήσεις, ιδιαίτερα στη Βουλγαρία (Καυκαλάς, 2001: 59).

Μελλοντικά, πάντως, και με την προϋπόθεση ότι θα υπάρξει κάποια στοιχειώδης σταθεροποίηση της περιοχής, είναι πολύ πιθανό να προκληθεί το ενδιαφέρον του διεθνούς επενδυτικού κεφαλαίου για τις επιχειρήσεις της Βόρειας Ελλάδας. Είναι δυνατό, δηλαδή, οι τελευταίες, έχοντας το πλεονέκτημα του μικρομεσαίου μεγέθους, της ευελιξίας και της εξοικείωσης με τη βαλκανική αγορά, να προτιμηθούν μελλοντικά από τα διεθνή κεφάλαια, για τη σύναψη «τριαδικών συνεργασιών», με έδρα τη Θεσσαλονίκη και σκοπό τη διενέργεια επιχειρησιακών δράσεων στους τόπους ανασυγκρότησης (Λαδένης, 2000: 159).

Ιδιαίτερης βαρύτητας για την οικονομία της πόλης αναδεικνύεται η αγορά των πετρελαιοειδών, καθώς συνδέει επιχειρήσεις της πόλης με τις αναπτυσσόμενες υποδομές του λιμανιού, τα σιδηροδρομικά και οδικά δίκτυα, τις αγορές, τα διυλιστήρια και τα δίκτυα διανομής προϊόντων πετρελαίου των γειτονικών χωρών. Στον τομέα αυτό οι τοπικές επιχειρήσεις αποκτούν σταδιακά κυρίαρχη θέση σε ορισμένες γειτονικές βαλκανικές αγορές (Αλβανία, Σκόπια, Γιουγκοσλαβία) με εξαγορές ομοειδών επιχειρήσεων, ενώ η κατασκευή του αγωγού πετρελαίου Θεσσαλονίκης – Σκοπίων θα ενώσει τα ενεργειακά δίκτυα των δύο χωρών.

Δραστηριοποίηση υπήρξε και στον τομέα του ελέγχου ή της εξαγοράς επιχειρήσεων παραγωγής και διανομής ενέργειας και τηλεπικοινωνιών από τις αντίστοιχες κρατικές ελληνικές επιχειρήσεις της Δ.Ε.Η. και του Ο.Τ.Ε. (Βουλγαρία, Ρουμανία). Η δραστηριοποίηση αυτή γίνεται σε επίπεδο κεντρικής διοίκησης των κρατικών αυτών επιχειρήσεων και δεν είχε ιδιαίτερη σχέση με την Περιφέρεια ή το Π.Σ.Θ. Ωστόσο, είναι προφανές ότι λειτουργικά θα υπάρξουν αναβαθμίσεις των διοικητικών βάσεων των επιχειρήσεων αυτών στην Θεσσαλονίκη.

Την ίδια στιγμή, το σύνολο της ελληνικής οικονομίας βρίσκεται σε μια διστακτική αλλά σταθερή πορεία προς την κατεύθυνση της μείωσης του κρατικού ελέγχου και των ιδιωτικοποιήσεων. Στα πλαίσια αυτά μετατρέπονται σε Ανώνυμες Εταιρείες του δημοσίου μια σειρά από παλαιούς κρατικούς οργανισμούς. Για τη Θεσσαλονίκη και την οικονομία της, σημαντική είναι η μετατροπή σε Α.Ε. της ΕΡΤ3, του Μακεδονικού Πρακτορείου Ειδήσεων, η πρόσφατη μετατροπή της Δ.Ε.Θ. και η σχεδιαζόμενη του Ο.Λ.Θ., όπως και η συγχώνευση και μετατροπή των παλαιών Ο.Υ.Θ. και Ο.Α.Θ. σε Ε.Υ.Α.Θ. Η ίδρυση των ανωνύμων εταιρειών του δημοσίου που θα δραστηριοποιούνται πλέον με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, αναμένεται να δώσει μεγαλύτερη ευελιξία για επιχειρηματικές κινήσεις, επενδυτικά σχέδια και κατάκτηση νέων αγορών στους σχετικούς τομείς (Νομαρχιακή αυτοδιοίκηση Θεσσαλονίκης, 2000: 48 – 50).

Έντονη ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια παρουσιάζουν οι διεθνείς θαλάσσιες και εναέριες μεταφορές αναδεικνύοντας τη Θεσσαλονίκη σε βασική πύλη των Βαλκανίων.

Παρά το γεγονός ότι η Θεσσαλονίκη διαθέτει δυνατότητες ανάπτυξης εναλλακτικών μορφών τουρισμού όπως πολιτιστικό και αρχαιολογικό, δεν έχει καταφέρει να αναπτύξει σε σημαντικό βαθμό αυτές τις δραστηριότητες, λόγω ελλείψεων στον τομέα της ανάδειξης, δικτύωσης και προβολής των πόρων αυτών (Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας, 2001β: 191 – 193). Άλλωστε, σε γενικές γραμμές, η Θεσσαλονίκη δεν εμφανίζεται δυναμική στον τομέα του τουρισμού. Εξαίρεση φαίνεται να αποτελεί, ο συνεδριακός τουρισμός, λόγω του οποίου τα ξενοδοχειακά καταλύματα της πόλης παρουσιάζουν μεγάλη πληρότητα κατά τους χειμερινούς μήνες. Είναι χαρακτηριστικό ότι σε δηλώσεις τους οι εκπρόσωποι της Ένωσης Ξενοδόχων της πόλης αναφέρουν ότι τα ξενοδοχειακά καταλύματα της πόλης παραμένουν άδεια κατά τους καλοκαιρινούς μήνες και κυρίως κατά τον Ιούλιο και τον Αύγουστο.

Πάντως, μια ματιά στα στατιστικά στοιχεία[53] του Ε.Ο.Τ. αρκεί για να πειστεί κανείς ότι η Θεσσαλονίκη έχει άμεση ανάγκη από τη χάραξη μιας τουριστικής πολιτικής.

Η μέση ετήσια πληρότητα των ξενοδοχειακών καταλυμάτων στο Νομό Θεσσαλονίκης το 1996 ήταν 46,87%, το 1997 έφτασε το 59,10%, το 1998 το 46,73% και το 1999 το 48,69%. Η μεταβολή 97/96 ήταν 12,23, ενώ το 98/97 ήταν αρνητική (-12,38) και το 99/98 μόλις 1,97.

Το 1996 στη Θεσσαλονίκη, καταγράφηκαν συνολικά 1.180.62 διανυκτερεύσεις τουριστών, το επόμενο έτος (1997) 1.588.82, το 1998 ο αριθμός των διανυκτερεύσεων μειώθηκε σε 1.293.08 και το 1999 αυξήθηκε λίγο, φτάνοντας τις 1.385.79. Η μεταβολή του αριθμού των διανυκτερεύσεων την περίοδο 97/96 ήταν 34,57% ενώ το διάστημα 98/97 ήταν αρνητική (-18,61%), το διάστημα 99/98 έφτασε μόλις το 7,17%. Την περίοδο Ιανουαρίου – Ιουνίου 1999 καταγράφηκαν 650.781 διανυκτερεύσεις, ενώ την αντίστοιχη περίοδο του 2000, ο αριθμός αυξήθηκε σημαντικά, φτάνοντας τις 803.804, με αποτέλεσμα η μεταβολή 2000/1999 να φτάσει το 23,51%.

Όσον αφορά συγκεκριμένα τις διανυκτερεύσεις αλλοδαπών τουριστών σε ξενοδοχειακά καταλύματα της Θεσσαλονίκης, κατά το 1996 αριθμούσαν 409.783, το 1997 αυξήθηκαν σε 630.972 (η μεταβολή 97/96 ήταν 53,98%), το 1998 μειώθηκαν σε 416.848 (η

[53] Για όλα αυτά βλ. Παράρτημα VII.

μεταβολή 98/97 ήταν –33,94%) και το 1999 έφτασαν τα 441.487 διανυκτερεύσεις (η μεταβολή 99/98 ήταν 5,91%). Την περίοδο Ιανουαρίου – Ιουνίου 1999 καταγράφηκαν στη Θεσσαλονίκη 203.982 διανυκτερεύσεις αλλοδαπών τουριστών, ενώ την αντίστοιχη περίοδο του 2000, ο αριθμός τους έφτασε τις 271.007 (άρα ή μεταβολή 2000/1999 ήταν 32,86%).

Όσον αφορά τις διανυκτερεύσεις ημεδαπών τουριστών, σε ξενοδοχειακά καταλύματα τις Θεσσαλονίκης, το 1996 αριθμούνταν σε 770.844, το 1997 σε 957.850 (η μεταβολή 97/96 ήταν 24,26%), το 1998 σε 876.232 (η μεταβολή 98/97 ήταν αρνητική και ίση με –8,52%)και το 1999 σε 944.305 διανυκτερεύσεις (η μεταβολή 99/98 ήταν 7,77%). Την περίοδο Ιανουαρίου – Ιουνίου 1999 καταγράφηκαν στο Νομό Θεσσαλονίκης 446.799 διανυκτερεύσεις ημεδαπών τουριστών, ενώ την αντίστοιχη περίοδο του 2000 ο αριθμός του έφτασε τις 532.797 διανυκτερεύσεις (η μεταβολή 2000/1999 ήταν 19,25%), (Ε.Ο.Τ., 2001).

Στο Παράρτημα VIII φαίνονται οι αφίξεις αλλοδαπών τουριστών, κατά μέσο μεταφοράς και σταθμού εισόδου στη χώρα, κατά τα έτη 1996 – 1999. Αξίζει να σημειωθεί ότι η τουριστική κίνηση στη Θεσσαλονίκη είναι πολύ μικρή σε σχέση με άλλα μέρη. Όσον αφορά τις αεροπορικές αφίξεις ξένων τουριστών, είναι πολύ χαμηλότερες από τις αντίστοιχες του αεροδρομίου του Ελληνικού, καθώς και πολλών νησιών, όπως Κέρκυρα, Ρόδος, Κρήτη. Παρόμοια είναι και η εικόνα που παρουσιάζουν οι θαλάσσιες μεταφορές. Τα λιμάνια της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας και της Ρόδου παρουσιάζουν πολύ πιο αυξημένη κίνηση απ' αυτή των λιμανιών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, γεγονός εύλογο έως ένα βαθμό, αφού τα τρία πρώτα λιμάνια αποτελούν τις βασικές εισόδους τουριστών στη χώρα, ενώ τα τελευταία εξυπηρετούν κυρίως μετακινήσεις εσωτερικού.

Το Π.Ε.Π. 2000 – 2006 για την Κ. Μακεδονία περιλαμβάνει ενέργειες που θα συμβάλουν στην προστασία, ανάδειξη, ολοκλήρωση και απόδοση σε χρήση, αρχαιολογικών χώρων και μνημείων. Έτσι, διαγράφεται αμυδρά η αρχή μιας τουριστικής πολιτικής, η οποία στοχεύει στην ενίσχυση των πολιτιστικών υποδομών που συμβάλλουν στην διαφοροποίηση του τουρισμού στη Θεσσαλονίκη, με την τόνωση ειδικών μορφών τουρισμού, δηλαδή αυτών που σχετίζονται με την προβολή και διάδοση της ιστορικότητας, των τεχνών, της θρησκευτικής διάστασης των μνημείων και γενικότερα αυτών που δύνανται να αξιοποιήσουν το μνημειακό και πολιτιστικό απόθεμα (Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας, 2001β: 191 – 193).

3.3 Απασχόληση – Ανεργία

Στην Ελλάδα γενικότερα, και το Π.Σ.Θ. ειδικότερα, η απασχόληση κινείται σε χαμηλά επίπεδα σε σχέση με το σύνολο του πληθυσμού. Συγκεκριμένα, η επίσημα καταγεγραμμένη απασχόληση στο Π.Σ.Θ. κυμαίνεται γύρω στο 43-44% μέχρι και τα μέσα της δεκαετίας του '90. Βέβαια, υπάρχει ένα άγνωστο ποσοστό, μη επίσημα καταγεγραμμένης, απασχόλησης, τόσο σε γεωργικές εργασίες, όσο και σε βιοτεχνικές ή κατασκευαστικές εργασίες (Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Θεσσαλονίκης, 2000: 44).

Ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός του Νομού Θεσσαλονίκης ανέρχονταν, το 1991, σε 372.652 άτομα ενώ οι απασχολούμενοι σε 344.214. Η διαχρονική εξέλιξη του ενεργού πληθυσμού και της απασχόλησης τα τελευταία χρόνια (1993 – 97) παρουσιάζει σταθερή αύξηση, γεγονός που συμβαδίζει με τη διαχρονική αύξηση του συνολικού πληθυσμού του Νομού (Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας, 2001α: 3). Συγκεκριμένα, για το Π.Σ.Θ., το

1997απασχολούνταν το 47,4% του συνόλου του πληθυσμού, το 1998 περίπου το 49,1% και το 1999, κατά μέσο όρο[54], το 50,7% του συνόλου του πληθυσμού (Ε.Σ.Υ.Ε., 2001).

Η παρακολούθηση της διακύμανσης της ποσοστιαίας διάρθρωσης της απασχόλησης κατά γενικούς κλάδους (πρωτογενή, δευτερογενή, τριτογενή), για την περίοδο 1951-1995, δίνει την συνολική εικόνα της εξέλιξης της οικονομίας της Θεσσαλονίκης. Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται η διάρθρωση της απασχόλησης ανά κλάδο στο Π.Σ.Θ. και στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Πρωτευούσης (Π.Σ.Π.).

Πίνακας 16 *Ποσοστιαία διάρθρωση απασχόλησης κατά κλάδους*

Πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης			
	Πρωτογενής %	**Δευτερογενής %**	**Τριτογενής %**
1951	5,39	39	55
1961	3,54	47	50
1971	2,32	42	56
1981	1,09	45	54
1991	0,95	33,06	64,97
1995*	0,64	30,49	68,84

Πολεοδομικό συγκρότημα Πρωτευούσης			
	Πρωτογενής %	**Δευτερογενής %**	**Τριτογενής %**
1951	3,24	36,12	60,6
1961	1,41	43,14	55,5
1971	0,79	41,86	57,3
1981	0,49	41,26	58,3
1995*	0,23	25,90	73,87

Πηγή: Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Θεσσαλονίκης, 2000: 42 – 43.

* Πηγή: ΕΣΥΕ, 2000: 75 – 76.

Όπως φαίνεται, ειδικότερα η απασχόληση στον δευτερογενή (μεταποίηση) από 45% του συνόλου του ενεργού πληθυσμού για το 1981, έπεσε στο 33% για το 1991 και στο 25% περίπου για το 1996 στην περιοχή του Π.Σ.Θ. Πτώση της απασχόλησης υπάρχει κυρίως στους τομείς του ενδύματος, και την παραγωγή ειδών με το κομμάτι (φασόν), αλλά και σε άλλες βιομηχανίες εντάσεως εργασίας (Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Θεσσαλονίκης, 2000: 43).

Κατά την περίοδο 1993 – 97 παρατηρείται σημαντική αύξηση του ποσοστού απασχόλησης του τριτογενή τομέα, μείωση του ποσοστού του πρωτογενή και μικρότερη μείωση του ποσοστού του δευτερογενή.

[54] Ο μέσος όρος βγήκε από τα επιμέρους ποσοστά απασχόλησης ανά τρίμηνο του 1999 (Α: 49,7%, Β: 50,8%, Γ: 51,4% και Δ: 50,9%).

Σε αντίθεση με τα συμβαίνοντα στις ανεπτυγμένες δυτικές χώρες, το ποσοστό των απασχολουμένων γυναικών είναι χαμηλό (σχεδόν το ήμισυ του αντιστοίχου ποσοστού των ανδρών, 63,2% έναντι 36,6%), γεγονός που συμβαδίζει με τη γενικότερη εικόνα του συνόλου της χώρας. Τα τελευταία χρόνια (μετά το 1995), πάντως, υπάρχει ραγδαία αύξηση του ποσοστού της απασχόλησης (κατά 3-4 μονάδες επί του πληθυσμού) που προέρχεται από γυναίκες και οικονομικούς μετανάστες που εισέρχονται συνεχώς στην αγορά εργασίας (Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Θεσσαλονίκης, 2000: 44).

Η ηλιακή κατανομή των απασχολούμενων, επίσης, εμφανίζει την εθνική εικόνα, με ιδιαίτερα υψηλές συχνότητες στις ομάδες ηλικιών από 25 έως 44 ετών.

Το ποσοστό ανεργίας έφτανε, το 1991, το 7,6% του ενεργού πληθυσμού και οι άνεργοι του Νομού Θεσσαλονίκης αποτελούσαν το 9,05% του συνόλου των ανέργων της χώρας. Το 1997 το ποσοστό ανεργίας στο Π.Σ.Θ. ήταν 10,9%, ενώ το 1998 κατά μέσο όρο 12,45% και το 1999 έφτασε το 13,7% του εργατικού δυναμικού (Ε.Σ.Υ.Ε., 2001).

Η ανεργία διασπείρεται σε όλες τις εκπαιδευτικές κατηγορίες του εργατικού δυναμικού και υποδηλώνει την δύσκολη αντιστοίχηση εκπαίδευσης και απασχόλησης. Το ποσοστό συγκεντρώνεται ιδιαίτερα στους νέους, όπου οι ρυθμοί εισόδου στην αγορά εργασίας είναι αργοί, και στις γυναίκες όπου τα ποσοστά της ανεργίας είναι σαφώς υψηλότερα σε σχέση με αυτά των ανδρών, ανεξάρτητα από τις εκπαιδευτικές βαθμίδες. Τα άτομα με χαμηλό εκπαιδευτικό επίπεδο παρουσιάζουν μεγαλύτερη ανθεκτικότητα στην ανεργία, όπως και τα άτομα με ανώτατη και μεταπτυχιακή εκπαίδευση. Η ομάδα που πλήττεται περισσότερο είναι οι απόφοιτοι δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης και νεαρής ηλικίας (Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας, 2001α: 3).

3.4 Επίπεδο καινοτομίας και επιχειρηματικότητας

Αν και η Θεσσαλονίκη διαθέτει ισχυρή παραγωγική και επιχειρηματική βάση, εντούτοις υστερεί ακόμη σημαντικά σε σχέση με την Αθήνα, τόσο σε επιδόσεις όσο και σε υποστήριξη και χρηματοδότηση της έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης για τις ανάγκες των επιχειρήσεων.

Το Πανεπιστήμιο εξακολουθεί να αποτελεί τον κύριο χώρο παραγωγής ερευνητικού έργου και για το λόγο αυτό δεν πρέπει να εμποδίσει τους ερευνητές και τους ακαδημαϊκούς στην εξαγωγή αυτού του έργου στην αγορά. Με άλλα λόγια, οι φορείς του Πανεπιστημίου, χωρίς, βέβαια, να παραμελήσουν τα ακαδημαϊκά τους καθήκοντα, πρέπει, προς το παρόν τουλάχιστον, να προμηθεύσουν τις επιχειρήσεις με τεχνογνωσία, προϊόν της ακαδημαϊκής έρευνας. Έτσι, το Πανεπιστήμιο δύναται να γίνει σημαντικός φορέας οικονομικής αλλαγής (Catterall, 2000: 63).

Πάντως, η έννοια της μεταφοράς τεχνολογίας δεν έχει αναπτυχθεί, ενώ το σχετικά μεγάλο ενδιαφέρον για την τελευταία δεν είναι αρκετά ώριμο. Δυστυχώς, δηλαδή, προς το παρόν, οι επιχειρήσεις δεν έχουν συνειδητοποιήσει την αξία της εφαρμογής των τεχνολογιών.

Βέβαια, αναμένεται ανάπτυξη της αγοράς με την εμφάνιση μεγάλων εταιρικών σχημάτων, ενώ για ορισμένους επιχειρηματικούς κλάδους, όπως οι τράπεζες, η αγορά είναι πιο ώριμη. Αντίθετα, ο κλάδος της μεταποίησης βρίσκεται σε πολύ αρχικό στάδιο. Το ποσοστό δαπανών για Ε&Τ προβλέπεται ότι θα αυξηθεί, καθώς θα συντελεί στην απόκτηση

ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος. Ομοίως θα αυξάνονται, σε σταθερούς ρυθμούς, οι επενδύσεις σε τεχνολογία, στους τομείς εκείνους που θα προσελκύσουν σε μεγαλύτερο βαθμό το ενδιαφέρον των επιχειρήσεων (βιομηχανική πληροφορική, ολοκληρωμένα συστήματα διοίκησης, συστήματα διαχείρισης ανθρώπινων πόρων, δίκτυα) (Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας, 2001α: 4).

Πάντως, μέσα στο εγκεκριμένο Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (Π.Ε.Π.) της Κεντρικής Μακεδονίας για το 2000 – 2006, η Θεσσαλονίκη αποτελεί ξεχωριστό άξονα προτεραιότητας, ο οποίος εστιάζεται στην ανάπτυξη των κατάλληλων δομών για την ανάδειξη της πόλης σε διεθνές κέντρο προώθησης της καινοτομίας και της επιχειρηματικότητας. Οι ειδικοί στόχοι στον άξονα προτεραιότητας είναι οι ακόλουθοι:

- Η Θεσσαλονίκη κέντρο παραγωγικών υπηρεσιών: δημιουργία πάρκων παραγωγικών υπηρεσιών (π.χ ΒΙΟΠΑ, θερμοκοιτίδες κ.λπ.) και παράλληλα αντιμετώπιση οξυμένων προβλημάτων του αστικού περιβάλλοντος της Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης, με παρεμβάσεις αναβάθμισης της επιχειρηματικής συγκέντρωσης.
- Ενίσχυση της υποδομής για την ανάπτυξη της βασικής έρευνας και της έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης, στα δημόσια εκπαιδευτικά και τεχνολογικά ιδρύματα της Περιφέρειας, με βελτίωση, λειτουργική συγκέντρωση και επέκταση του εξοπλισμού και των εγκαταστάσεων τους.
- Δημιουργία υποδομής για την ανάπτυξη της υψηλής τεχνολογίας, των καινοτόμων δράσεων και της αξιοποίησης τους από τις επιχειρήσεις: βελτίωση της οργάνωσης και της υποδομής των φορέων παροχής αντίστοιχων υπηρεσιών στις ΜΜΕ της Κ. Μακεδονίας, και ανάπτυξη των μηχανισμών μεταφοράς και διάχυσης καινοτομίας στην περιφέρεια, με συνδυασμό δημόσιας και ιδιωτικής προσπάθειας.
- Συνδυασμένη ανάπτυξη της καινοτομίας και της επιχειρηματικότητας: καινοτόμες δράσεις σε επιλεγμένους τομείς εξειδίκευσης και αριστείας, με συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και με κύριο κριτήριο την επιχειρηματική αξιοποίηση ώστε να προκύψει αυξημένη τελική ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων αλλά και όλης της περιφερειακής οικονομικής δομής.
- Προώθηση νέων επενδύσεων παραγωγής καινοτομικών προϊόντων και εισαγωγής καινοτομιών στην παραγωγική διαδικασία και αύξηση της απασχόλησης μέσω των κινήτρων του Αναπτυξιακού Νόμου, εφόσον αποδεικνύεται ότι οι επενδύσεις αυξάνουν την ανταγωνιστικότητα και την απασχόληση (Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας, 2001α: 17 – 20).

Στον παρακάτω πίνακα εικονίζονται συνοπτικά τα μέτρα στα οποία εξειδικεύεται ο Άξονας προτεραιότητας 1[55].

[55] Βλ. αναλυτικά τα μέτρα του Άξονα 1 στο Παράρτημα ΙΧ.

Πίνακας 17 *Μέτρα Άξονα Προτεραιότητας 1 του Π.Ε.Π. Κ. Μακεδονίας 2000 – 2006*

Άξονας 1	**Μέτρα**
Ανάδειξη του μητροπολιτικού ρόλου της Θεσσαλονίκης και ενθάρρυνση της καινοτομίας και της ανταγωνιστικότητας	1.1 Η Θεσσαλονίκη κέντρο μητροπολιτικών υπηρεσιών
	1.2 Υποδομές έρευνας και ανάπτυξης
	1.3 Υποδομές καινοτομίας και επιχειρηματικότητας
	1.4 Συνδυασμένη ανάπτυξη καινοτομίας / επιχειρηματικότητας
	1.5 Ενίσχυση επενδύσεων καινοτομίας του Αναπτυξιακού Νόμου στον τομέα της μεταποίησης
	1.6 Διαμόρφωση της Θεσ/νίκης σε διεθνή μεταφορικό κόμβο
	1.7 Διαμόρφωση της Θεσ/νίκης σε θαλάσσια πύλη των Βαλκανίων

Πηγή: Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, 2001β: 4.

«Η συνολική στρατηγική ενθάρρυνσης της καινοτομίας και της επιχειρηματικότητας στο Π.Ε.Π. Κεντρικής Μακεδονίας αναγνωρίζει την αναγκαιότητα για ενίσχυση της εικόνας της Θεσσαλονίκης ως πόλης που μπορεί να συγκεντρώνει την παροχή καινοτομικών υπηρεσιών, αξιοποιώντας και την γεωπολιτική της θέση στο Βαλκανικό χώρο.

Πράγματι, στις αναδιαμορφωμένες κεντρικές περιοχές άλλων σύγχρονων ευρωπαϊκών μητροπόλεων, εμφανίζονται συγκεντρώσεις δυναμικών υπηρεσιών και οι περιοχές αυτές μετατρέπονται σε εξειδικευμένες νησίδες που δημιουργούν ένα περιβάλλον πολύ ευνοϊκό για την καινοτομία, ιδίως για το σχεδιασμό και την ανάπτυξη νέων προϊόντων. Διαθέτουν συνήθως υψηλό αισθητικό περιβάλλον και υποδομές και κατευθύνουν τις δημόσιες επενδύσεις, τη διαφήμιση και τα προγράμματα αναπλάσεων στο να αυξήσουν την ελκυστικότητα τους. Στις ελληνικές πόλεις, οι συγκεντρώσεις του επιχειρηματικού τριτογενή τομέα έχουν αγνοηθεί, τόσο σε ότι αφορά τον ρόλο τους, όσο και το χώρο λειτουργίας τους, τις παρεχόμενες υποδομές και την ποιότητα του περιβάλλοντος, με αποτέλεσμα να μην λειτουργούν ως εξειδικευμένη χωρική.

Το βασικό πρόβλημα επομένως είναι η δημιουργία ενός περιβάλλοντος καινοτομίας που θα επιταχύνει την είσοδο των επιχειρήσεων, ερευνητικών κέντρων, και οργανισμών μεταφοράς τεχνολογίας στον κόσμο της επιχειρηματικής ευφυΐας, των έξυπνων προϊόντων, της τεχνολογικής παρακολούθησης και προοπτικής, με τελικό στόχο να επιταχυνθεί η εξωστρέφεια των επιχειρήσεων και η προσαρμογή τους σε αρχές Business Excellence και World Class Manufacturing. Η δημιουργία του περιβάλλοντος καινοτομίας προϋποθέτει την ενίσχυση της εικόνας της Θεσσαλονίκης ως πόλης που θα μπορεί να συγκεντρώνει την παροχή επιχειρηματικών υπηρεσιών, σε δυναμικές και αναβαθμισμένες περιοχές της στο κέντρο ή στην περιφέρειά της. Παράλληλα, με την βελτίωση των όρων λειτουργίας των ήδη εγκατεστημένων δραστηριοτήτων, θα βελτιωθεί η ικανότητα συγκεκριμένων περιοχών να προσελκύσουν την εγκατάσταση οργανισμών και εδρών επιχειρήσεων διεθνούς εμβέλειας» (Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας, 2001β: 10).

Πάντως, η πρόσφατη πρωτοβουλία του Συνδέσμου επιχειρήσεων Πληροφορικής της Βόρειας Ελλάδας (Σ.Ε.Π.Β.Ε.) για τη δημιουργία Τεχνόπολης στη Θεσσαλονίκη, φαίνεται να

κινείται προς την παραπάνω κατεύθυνση και, μάλιστα, με απώτερο στόχο την ανάδειξη της περιοχής σε μια Silicon Valley της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Ήδη, στο ανατολικό τμήμα της πόλης αρχίζει να δημιουργείται ένας πόλος έρευνας – τεχνολογίας, εκπαίδευσης και κατανάλωσης. Πράγματι, η Ανατολική Θεσσαλονίκη και η Θέρμη από περιοχές κατοικίας και αγροτικής δραστηριότητας, μετατρέπονται σταδιακά σε χώρους υποδοχής τριτογενών δραστηριοτήτων με εξειδίκευση σε κάποιους τομείς, όπως έρευνα για την αγροτική παραγωγή, εκπαίδευση, Ε&Τ, κ.ά.

Όσον αφορά την έρευνα στην αγροτική παραγωγή, στην παραπάνω περιοχή συσσωρεύονται κάποιες εγκαταστάσεις, όπως η Αμερικανική Γεωργική Σχολή, το Αγρόκτημα της Γεωπονικής Σχολής του Α.Π.Θ., κ.ά. Εξάλλου, σχετικά με την Ε&Τ γενικότερα, εδώ βρίσκεται και το Τεχνολογικό Πάρκο της Θεσσαλονίκης που φιλοξενεί το Ερευνητικό Ινστιτούτο Τεχνικής Χημικών Διεργασιών (ΕΙΤΧΗΔ), το Κέντρο Μεταφοράς Τεχνολογίας, την Θερμοκοιτίδα επιχειρήσεων και την Ελληνοαμερικανική Πρωτοβουλία για την Τεχνολογική Συνεργασία στα Βαλκάνια (ITCB- Initiative for the Technological Cooperation in the Balkans). Άλλος πόλος Ε&Τ είναι το Εθνικό Κέντρο Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (ΕΚΕΤΑ), που περιλαμβάνει τέσσερα ινστιτούτα: το Ινστιτούτο Τεχνικής Χημικών Διεργασιών, το Ινστιτούτο Πληροφορικής και Τηλεματικής, το Ινστιτούτο Μεταφορών και το Ινστιτούτο Αγροτεχνολογίας και Τροφίμων. Ο συνδυασμός Ε&Τ και πρωτογενή τομέα, γέννησαν την ιδέα του σχεδιασμού μιας «Αγρόπολης», η οποία θα αποτελεί μια εξειδικευμένη, στον πρωτογενή τομέα, Τεχνόπολη.

Όσον αφορά την εκπαίδευση, η Ανατολική Θεσσαλονίκη και η Θέρμη συγκεντρώνουν ένα μεγάλο αριθμό ιδιωτικών εκπαιδευτηρίων πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, ενώ σχετικά με την τριτοβάθμια, εδώ βρίσκεται η Εθνική Σχολή Δικαστών, καθώς και κάποια τμήματα του Α.Π.Θ. Επίσης, εδώ βρίσκεται και το Κέντρο Διεθνούς και Ευρωπαϊκού Οικονομικού Δικαίου.

Άλλωστε, στην περιοχή, σημαντική είναι η παρουσία της κατανάλωσης, πράγμα που φαίνεται από το γεγονός της πληθώρας πολυεθνικών εταιρειών λιανικού εμπορίου που έχουν συγκεντρωθεί εδώ (CONTINENT, GOETZEN, MAKRO, CARREFOUR, LIDL, ΜΑΡΙΝΟΠΟΥΛΟΣ, ΜΑΣΟΥΤΗΣ) και οι οποίες αποτελούν μια κρίσιμη μάζα, που παρά τον έντονο μεταξύ τους ανταγωνισμό, οπωσδήποτε συσσωρεύουν εμπειρία στον τομέα των logistics και των δικτύων πώλησης. Επίσης, σχετικά με την υγεία – πρόνοια και τον αθλητισμό, εδώ βρίσκεται το Διαβαλκανικό Ιατρικό Κέντρο και πρόκειται να ανεγερθούν δύο νέα αθλητικά κέντρα (ΠΑΟΚ, κλειστό Θέρμης).

Συμπερασματικά, λοιπόν, φαίνεται πως γίνονται κάποιες προσπάθειες που αφορούν τη δημιουργία νησίδων τεχνολογικής καινοτομίας, όπως:

- Νησίδες έρευνας (νέα ινστιτούτα πληροφορικής, βιοτεχνολογίας, κ.ά., ΕΚΕΤΑ)
- Νησίδες μεταφοράς τεχνολογίας (επέκταση Τεχνολογικού Πάρκου, Αγρόπολις, Κέντρο Διάδοσης Έρευνας Α.Π.Θ., κλαδικά ινστιτούτα, Τεχνικό Μουσείο)
- Νησίδες βιομηχανιών ευελιξίας και έντασης τεχνολογίας
- Νησίδες καινοτομίας στην υπάρχουσα βιομηχανία (έργα «βιομηχανικής πληροφορικής», «τεχνοδιαγώσεων», τηλεματικής, διάδοσης τεχνολογιών ανάπτυξης καινοτομίας).

Δυστυχώς, οι δράσεις αυτές δεν προωθούνται με ιδιαίτερο συντονισμό και επικοινωνία μεταξύ τους, δηλαδή, φαίνεται πως για ακόμα μια φορά υπεισέρχεται ο παράγοντας έλλειψη κεντρικού σχεδιασμού (Κομνηνός – Μάνος, 2000: 170 – 176).

4. Υποδομές και ποιότητα ζωής

4.1 Υποδομές μεταφορών

Οι υποδομές των μεταφορών, τόσο οι χερσαίες όσο και οι θαλάσσιες και εναέριες αποτελούν παράγοντα πολύ σημαντικό για τη σύνδεση της Ελλάδας με τον υπόλοιπο ευρωπαϊκό και κυρίως Κοινοτικό χώρο. Συγκεκριμένα, οι τρεις εναλλακτικές διαδρομές που συνδέουν την Ελλάδα με τη Δυτική Ευρώπη είναι:

- Από ανατολικά, μέσω Βουλγαρίας και Ουγγαρίας
- Από το κέντρο, μέσω των δημοκρατιών της πρώην Γιουγκοσλαβίας
- Από δυτικά, μέσω των λιμένων της Ηγουμενίτσας και της Πάτρας.

Στις διαδρομές αυτές, σημαίνοντα ρόλο παίζουν τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα (οι λεγόμενοι «Διάδρομοι» – Corridors), εκ των οποίων τρεις άξονες αφορούν την Ελλάδα: ο άξονας IV, ο άξονας IX και ο άξονας X. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι άξονες αυτοί είναι οδικοί και σιδηροδρομικοί.

Τα πιο σημαντικά τμήματα των Διευρωπαϊκών Δικτύων, στον ελληνικό χώρο, είναι η Εγνατία Οδός και ο Π.Α.Θ.Ε., [56] που εντάχθηκαν μέσα στα 14 έργα πρώτης προτεραιότητας της Ε.Ε. για ολοκλήρωση μέχρι το 1999 (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1999: 17 - 18).

4.1.1 Οδικό δίκτυο

Όσον αφορά τους Διευρωπαϊκούς Άξονες[57] και συγκεκριμένα το οδικό δίκτυο, ο άξονας IV διέρχεται από τις πόλεις Βερολίνο – Δρέσδη – Νυρεμβέργη – Πράγα – Βιέννη/ Μπρατισλάβα – Gyor – Βουδαπέστη – Arad – Κωστάντζα/ Κρακοβία – Σόφια – Θεσσαλονίκη/ Φιλιππούπολη – Κωνσταντινούπολη. Ο άξονας αυτός, του οποίου το συνολικό μήκος εκτιμάται σε 3285 χμ., θα συνδέει δια ξηράς την Ελλάδα με την υπόλοιπη Κοινότητα. Συγκεκριμένα, όσον αφορά τη Θεσσαλονίκη, όταν ολοκληρωθεί ο άξονας, περί το 2010, η σύνδεση της τελευταίας με τη Σόφια θα συντομευτεί χρονικά κατά 2 ώρες και 40 λεπτά.

Ο άξονας IX[58] διέρχεται από την Κοπεγχάγη, τη Στοκχόλμη, το Ελσίνκι, τη Μόσχα και φτάνει ως την Αλεξανδρούπολη. Συνδέει σημαντικά αστικά κέντρα και θαλάσσια – ποτάμια λιμάνια της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, διέρχεται συνολικά από εννιά χώρες (Ελλάδα, Βουλγαρία, Ρουμανία, Μολδαβία, Ουκρανία, Λιθουανία, Λευκορωσία, Ρωσία, Φιλανδία).

Ο άξονας X[59] ορίζεται από τις συνδέσεις Μόναχο – Σάλτσμπουργκ – Λιουμπλιάνα – Ζάγκρεμπ – Βελιγράδι – Νις – Σκόπια – Θεσσαλονίκη (και την Εγνατία Οδό). Σήμερα, δεν εξυπηρετεί διεθνείς μεταφορές από την Ελλάδα προς τις χώρες της Κεντρικής και Δυτικής

[56] Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι.

[57] Για το υπάρχον και το προγραμματισμένο οδικό δίκτυο της Ε.Ε., βλ. Χάρτη ΙΙ στο Παράρτημα XV.

[58] Χάρτης IV στο Παράρτημα XV.

[59] Χάρτης V στο Παράρτημα XV.

Ευρώπης, λόγω της κρίσης στη Γιουγκοσλαβία. Πάντως, όταν ολοκληρωθεί ο άξονας και δοθεί σε χρήση (περί το 2006), η διαδρομή Θεσσαλονίκη – Σκόπια μέσω Ευζώνων θα μειωθεί χρονικά κατά 1 ώρα και 30 λεπτά (ICCR, 2001 και Κουκουλούδη, διάλεξη στην Ημερίδα «Κοινωνικο-οικονομικές επιπτώσεις των έργων υποδομής μεταφορών στη διασυνοριακή περιοχή Ελλάδας, Βουλγαρίας και Π.Γ.Δ.Μ.», Θεσσαλονίκη 16 Ιουλίου 2001).

Ένας άλλος διευρωπαϊκός άξονας που είναι έμμεσα σημαντικός για τη χώρα γιατί έρχεται να ανταγωνιστεί την Εγνατία, είναι ο άξονας VIII,[60] γνωστός και σαν παρά-Εγνατία Οδός[61], που διέρχεται από το Δυρράχιο, τα Τίρανα, τα Σκόπια, τη Σόφια, το Μπουργκάς και τη Βάρνα, παρακάμπτοντας την Ελλάδα (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1999:18 και ICCR, 2001).

Όσον αφορά την Εγνατία και τον Π.Α.Θ.Ε., και συγκεκριμένα τις χωρικές τους επιπτώσεις, η Εγνατία σχεδιάζεται πάνω σε νέα χάραξη και γι' αυτό δημιουργεί νέα χωρικά δεδομένα. Καθίσταται, έτσι, άξονας με γεωπολιτική σημασία. Ο Π.Α.Θ.Ε., έχει επίσης μεγάλη σημασία, γιατί είναι ο πρώτος υψηλών προδιαγραφών οδικός άξονας που διασχίζει οριζόντια την Ελλάδα, όμως, η χάραξή αυτού υλοποιείται ως διεύρυνση της Εθνικής Οδού 1 (Ε.Ο.1) και συνεπώς δεν υπάρχουν νέες επιπτώσεις, παρά μόνο ενισχύσεις των ήδη υπαρχόντων από την Ε.Ο.1. Αξίζει να σημειωθεί ότι τόσο ο Π.Α.Θ.Ε. όσο και η Εγνατία Οδός χρηματοδοτούνται από το εθνικό σκέλος των Κ.Π.Σ. και το Ταμείο Συνοχής. (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1998).

Η Θεσσαλονίκη αποτελεί το σημείο τομής των δύο σημαντικότατων αυτών αξόνων (Εγνατία Οδός, Π.Α.Θ.Ε.), τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Οι δύο αυτοί άξονες, σε συνδυασμό με τη δυναμικότητα και τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της Θεσσαλονίκης, μπορούν να την αναδείξουν σε σημαντικό κόμβο διαμετακομιστικού εμπορίου. Σ' αυτό, αναμφίβολα, θα συμβάλλουν σημαντικά τα δύο νέα Εμπορευματικά Κέντρα[62] που προβλέπεται να γίνουν στη Βόρεια Ελλάδα, στο Κιλκίς και στην Αλεξανδρούπολη, κατά την περίοδο 2000 – 2006 (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1999: 17 - 18).

Πάντως, όσον αφορά τις μεταφορές και τα δίκτυα, δεν πρέπει να λησμονείται το γεγονός ότι μεγάλα έργα υποδομής όπως ο Π.Α.Θ.Ε. και η Εγνατία, έχουν νόημα και αποκτούν σημασία από τη στιγμή και μόνο που θα βρουν διέξοδο στο βαλκανικό χώρο. Δεν έχει νόημα, δηλαδή, να αναφερόμαστε σ' αυτά, ως τα μέσα για τη σύνδεση της Θεσσαλονίκης (και της Ελλάδας) με τη Δυτική και Κεντρική Ευρώπη, αν δεν υπάρχουν ανάλογα έργα και σε άλλες χώρες της Βαλκανικής, π.χ. στη Βουλγαρία, την Π.Γ.Δ.Μ., κλπ.

Δυστυχώς, όμως, η συγκοινωνιακή υποδομή στις γειτονικές χώρες έχει υποβαθμιστεί (κυρίως λόγω των πολεμικών συρράξεων) και θα απαιτηθούν πολλά χρόνια για *την*

---

[60] Χάρτης VI στο Παράρτημα XV.

[61] Σύμφωνα με το Μπάσμπα (κ.ά, 1998: 265), λόγω της συζήτησης για την παρά-Εγνατία, προβάλλει επιτακτική η ανάγκη ολοκλήρωσης της Εγνατίας. Βέβαια, κατά τον ίδιο, η Εγνατία έχει σοβαρά συγκριτικά πλεονεκτήματα, τα σημαντικότερα των οποίων είναι: α) οι εργασίες σ' αυτήν, ήδη βρίσκονται σε εξέλιξη, β) το συνολικό μήκος της είναι μικρότερο αυτού της παρά-Εγνατίας, πράγμα που σημαίνει λιγότερο χρόνο διαδρομής, γ) η Εγνατία βρίσκεται εξολοκλήρου σε έδαφος της Ε.Ε., με όλα τα θετικά που αυτό έχει, δ) η Εγνατία έχει σαφώς μικρότερο κόστος κατασκευής λόγω του ηπιότερου ανάγλυφου του εδάφους από το οποίο διέρχεται.

[62] Για περισσότερα βλ. ΥΜΕ, 1999.

αποκατάστασή της. Τα περισσότερα έργα βελτίωσης αφορούν ένα χρονικό ορίζοντα που πολλές φορές φτάνει και ξεπερνάει ακόμα και το 2015.

Είναι, βέβαια, ενθαρρυντικό το γεγονός ότι γίνονται προσπάθειες και από την άλλη μεριά των συνόρων για ενίσχυση των μεταφορικών υποδομών και άρση των ανασταλτικών παραγόντων για τη διαβαλκανική συνεργασία. Για παράδειγμα, ο άξονας IV Θεσσαλονίκη – Σόφια, πέρα από τα σύνορα της Βουλγαρίας, δηλαδή στο κομμάτι (Προμαχώνας –) Kulata – Σόφια, προβλέπεται να ανακατασκευαστεί, δυστυχώς, όμως, χωρίς πρόβλεψη για αυτοκινητόδρομο και σε χρονικό διάστημα, όχι εύλογο. Μόνο δύο τμήματα του άξονα αυτού, από τη μεριά της Βουλγαρίας, θα υλοποιηθούν σχετικά σύντομα, μέχρι το 2006. Το αποτέλεσμα των καθυστερήσεων στην υλοποίηση των έργων αυτών είναι ότι τα δύο μεγαλύτερα οικιστικά κέντρα της περιοχής, η Θεσσαλονίκη και η Σόφια, εξακολουθούν να μην έχουν ικανοποιητική οδική σύνδεση. Εξάλλου, τα διαφορετικά τεχνικά χαρακτηριστικά (χαράξεις, αριθμός λωρίδων, κλπ) των επιμέρους τμημάτων του εν λόγω άξονα επηρεάζουν αρνητικά την επιβατική και εμπορευματική κίνηση μεταξύ των δύο κέντρων. Την τελευταία πενταετία, ο άξονας έχει παρουσιάσει σημαντική αύξηση εμπορευματικής κίνησης από και προς την Ελλάδα, η οποία όμως δυσχεραίνεται λόγω της μη παράλληλης βελτίωσης των χαρακτηριστικών του άξονα.

Στο ίδιο πλαίσιο των βελτιώσεων της μεταφορικής υποδομής της Βουλγαρίας, για το Μεθοριακό Σταθμό Προμαχώνα – Kulata προγραμματίζεται αύξηση του αριθμού των λωρίδων διέλευσης, από 8 σε 16 (Πετρίτση Χ., διάλεξη στην Ημερίδα «Κοινωνικο-οικονομικές επιπτώσεις των έργων υποδομής μεταφορών στη διασυνοριακή περιοχή Ελλάδας, Βουλγαρίας και Π.Γ.Δ.Μ.», Θεσσαλονίκη 16 Ιουλίου 2001).

Τέλος, ένα επιπλέον εμπόδιο στη διασυνοριακή συνεργασία, μάλλον ανεξάρτητο απ' αυτές καθαυτές τις υποδομές μεταφορών, είναι οι τελωνειακοί και άλλοι έλεγχοι στα σύνορα. Ενώ στο παρελθόν, η διέλευση μέσω ενιαίας Γιουγκοσλαβίας συνεπαγόταν τελωνειακούς ελέγχους σε μια μόνο χώρα, σήμερα και στο μέλλον, απαιτείται διέλευση από τα σύνορα μιας πληθώρας χωρών, με τις ανάλογες συνέπειες (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1999: 20). Εξάλλου, οι διαδικασίες αυτές είναι μακρόσυρτες, επιβαρύνοντας έτσι πολλαπλά την εμπορευματική και επιβατική κίνηση μεταξύ γειτονικών κρατών.

Π.Α.Θ.Ε.

Είναι ο σημαντικότερος οδικός διάδρομος της χώρας, συνολικού προβλεπόμενου μήκους 730 χμ., αφού διατρέχει καθέτως όλη την Ελλάδα, συνδέοντας την Πάτρα με τα ελληνο-σκοπιανά σύνορα, μέσω Αθηνών και Θεσσαλονίκης. Συνδέει, δηλαδή, το κέντρο της Νότιας Ελλάδας (Πάτρα), με το κέντρο της Κεντρικής Ελλάδας (Αθήνα) και με το κέντρο της Βόρειας Ελλάδας (Θεσσαλονίκη). Εξάλλου, αποτελεί τμήμα των κύριων οδικών διαδρόμων διασύνδεσης τόσο του Διαμερισματικού Κέντρου της Αθήνας όσο και ολόκληρου του Διαμερίσματος Κεντρικής και Νότιας Ελλάδας, με τις βόρειες και βορειοανατολικές διεθνείς πύλες της χώρας (Κρυσταλλοπηγή, Εύζωνοι, Προμαχώνας, Κήποι, Καστανιές, Ορμένιο, κλπ). Συγκεκριμένα, η Θεσσαλονίκη συνδέεται οδικά με την Ειδομένη και τους Ευζώνους, καθώς και με τον Προμαχώνα, που αποτελούν, για την Ελλάδα, βασικές διεθνείς χερσαίες Πύλες προς Π.Γ.Δ.Μ. (Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι – (Σκόπια) Π.Γ.Δ.Μ.) και Βουλγαρία

(Θεσσαλονίκη – Σέρρες – Προμαχώνας – (Σόφια) Βουλγαρία) αντίστοιχα (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1998).

Ήδη από το Β' Κ.Π.Σ. είχε ξεκινήσει η κατασκευή του ΠΑΘΕ, ενώ ένας από τους γενικούς στόχους του Γ' Κ.Π.Σ. είναι η συνέχιση και ολοκλήρωση των τμημάτων που δεν ολοκληρώθηκαν κατά την προηγούμενη περίοδο[63] (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 2001: 21 – 22). Συγκεκριμένα, στα πλαίσια του Α' και Β' Κ.Π.Σ., και με τη συνδρομή του Ταμείου Συνοχής, έχουν ολοκληρωθεί περίπου 400 χμ. Κατά την περίοδο 2000 – 2006 αναμένεται να ολοκληρωθούν περίπου 270 χμ. (Α.Π.Θ., 2001: 161).

Εγνατία Οδός

Η Εγνατία Οδός,[64] με συνολικό προβλεπόμενο μήκος 680 χμ., πέρα από τον μεγάλο αριθμό αστικών κέντρων από τα οποία θα διέρχεται (στην Ήπειρο, τη Μακεδονία και τη Θράκη), θα συνδέεται με πέντε από τα σημαντικότερα λιμάνια της χώρας (Ηγουμενίτσα, Θεσσαλονίκη, Καβάλα, Αλεξανδρούπολη και έμμεσα Βόλο), καθώς και με εννέα κάθετους άξονες[65] προς και από τις βαλκανικές χώρες, οι οποίοι θα παρέχουν πρόσβαση στα Διευρωπαϊκά και Πανευρωπαϊκά Δίκτυα. Έτσι, η Ελλάδα θα συνδεθεί με τις χώρες της Δυτικής, Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1999:85). Δύναται, δηλαδή, η Εγνατία να αναδείξει την Ελλάδα σε πύλη της Δύσης προς την Ανατολή και αντίστροφα. Η Εγνατία είναι έργο διεθνούς εμβέλειας αφού αφορά, εξυπηρετεί και ενδιαφέρει την Ε.Ε., την Ανατολική Ευρώπη και την περιοχή των Βαλκανίων.

Μετά το διαμελισμό της Γιουγκοσλαβίας αποκτά ιδιαίτερη σημασία, αφού θα αποτελέσει τον κύριο άξονα σύνδεσης της Ελλάδας με την Ε.Ε. μέσω του λιμένα της Ηγουμενίτσας. Ταυτόχρονα, η Ελλάδα καθίσταται χώρα transit για κοινοτικές μεταφορές προς τις ασιατικές χώρες της Ανατολικής Λεκάνης της Μεσογείου ενώ όλες οι περιοχές της Βόρειας Ελλάδας θα μπορέσουν να προωθήσουν ταχύτατα τα εξαγωγικά τους προϊόντα. Στην πραγματικότητα, η κατασκευή της Εγνατίας οδού μπορεί να προωθήσει αποφασιστικά την ολόπλευρη ανάπτυξη (κοινωνική, οικονομική, κλπ) της Ηπείρου, της Μακεδονίας και της Θράκης. Εξάλλου, με δεδομένο το ξεκίνημα της παρευξείνειας συνεργασίας, η σύνδεση θα ολοκληρώνεται στο Ορμένιο και όχι στην Αλεξανδρούπολη, όπως είχε αρχικά προγραμματιστεί.

Η Εγνατία Οδός, καλύπτει το ρόλο διασύνδεσης του Διαμερισματικού Κέντρου Θεσσαλονίκης αλλά και ολόκληρου του Διαμερίσματος Βόρειας Ελλάδας με τη δυτική πύλη της χώρας προς και από την υπόλοιπη Ευρωπαϊκή Κοινότητα, διαμέσου της πορθμειακής σύνδεσης Ελλάδας – Ιταλίας στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Ο συνδυασμός Ηγουμενίτσα – Εγνατία Οδός προορίζεται να εξυπηρετεί επιπλέον τις διαμπερείς οδικές διαδρομές μεταξύ Ευρωπαϊκής Κοινότητας και Μέσης Ανατολής, διαμέσου της σύνδεσης Ηγουμενίτσας – Ιταλίας. Ο ρόλος αυτός της Εγνατίας Οδού περιλαμβάνεται στους στρατηγικούς στόχους της διάρθρωσης του Βασικού Διαπεριφερειακού Δικτύου της χώρας και συμπίπτει με τους

[63] Για περισσότερα βλ. Παράρτημα Χ, όπου παρουσιάζονται τμήματα των Τεχνικών Δελτίων των Μέτρων που αντιστοιχούν σε κάθε Άξονα του Γ' ΚΠΣ.

[64] Χάρτης Ι στο Παράρτημα XV.

[65] Συνολικού προβλεπόμενου μήκους 183 χμ.

σχεδιασμούς της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα οδικών και συνδυασμένων μεταφορών.

Εναλλακτικά προς την πύλη της Ηγουμενίτσας, η διασύνδεση της Δυτικής Ευρώπης με την πύλη του Βοσπόρου μπορεί να γίνει και μέσω της ιταλικής χερσονήσου από τα αλβανικά λιμάνια της Αυλώνας (Vlore) και του Δυρραχίου (Durres).[66] Η Εγνατία Οδός θα συνδέει την πύλη του Βοσπόρου με το λιμάνι του Δυρραχίου (οδικός άξονας Σιατίστων – Κρυσταλλοπηγής /Ιεροπηγής – Δυρραχίου) και αυτό της Αυλώνας (μέσω του οδικού άξονα Ιωαννίνων – Κακκαβιάς – Αυλώνας).

Παράλληλα με την ιδέα και την πραγματοποίηση του οδικού άξονα Εγνατία, έχουν διατυπωθεί απόψεις σχετικά με την αναγκαιότητα μιας Τριπλής Εγνατίας: Εγνατία – Αυτοκινητόδρομος, Εγνατία – Σιδηρόδρομος, Εγνατία – Τηλεπικοινωνίες.

Η Εγνατία οδός είναι έργο σημαντικότατο για τη Θεσσαλονίκη γιατί μέσω αυτής θα διαχέεται στην άμεση και ευρύτερη ζώνη επιρροής της, η επενδυτική, η τεχνολογική και η χρηματοπιστωτική ισχύς της πόλης ως διαβαλκανικού οικονομικού πόλου αναφοράς (Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε., 1998).

Συγκεκριμένα, η Θεσσαλονίκη θα συνδεθεί με μια πληθώρα κομβικών σημείων της Βαλκανικής, αλλά και με τους κύριους διευρωπαϊκούς άξονες:

- Ο διάδρομος Θεσσαλονίκη – Καβάλα – Αλεξανδρούπολη – Ορμένιο / Κήποι, από το Μεθοριακό Σταθμό Κήπων δίνει πρόσβαση προς Τουρκία (391 χμ συνολικό μήκος), και από το Μεθοριακό Σταθμό Ορμενίου πρόσβαση προς Βουλγαρία (510 χμ).
- Το τμήμα της Εγνατίας Οδού Θεσσαλονίκη – Μεθοριακός Σταθμός Προμαχώνα – Σόφια συμπίπτει με τον διευρωπαϊκό άξονα Ε79 ενώ το τμήμα Θεσσαλονίκη – τουρκικά σύνορα με τον Ε90. Έτσι, συνδέεται η χώρα με την Ανατολική Τουρκία και τις δυτικές / βόρειες ακτές της Μαύρης Θάλασσας (Βουλγαρία, Ρουμανία, Μολδαβία, Ουκρανία, Ρωσία, Γεωργία). Η διεθνής πύλη του Προμαχώνα αποτελεί το κύριο σημείο πρόσβασης προς τη Δυτική Βουλγαρία, περιλαμβανομένης και της πρωτεύουσας Σόφιας. Ταυτόχρονα, αποτελεί σημείο πρόσβασης προς την Ρουμανία και την Ουγγαρία και διαμέσου αυτών των κρατών με τα υπόλοιπα κράτη της Ανατολικής Ευρώπης και Κοινοπολιτείας Ανεξαρτήτων Κρατών (πρώην ΕΣΣΔ).
- Ο οδικός διάδρομος Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι, μέσω του οποίου επιτυγχάνεται η σύνδεση με την Π.Γ.Δ.Μ., αποτελεί τμήμα του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου. Η σημασία του, με την σταθεροποίηση των Βαλκανίων, προβλέπεται να είναι πρωταρχικής σημασίας στο διαπεριφερειακό δίκτυο της χώρας, καθώς θα αποτελεί τον οδικό σύνδεσμο της πιο σημαντικής διασύνδεσης της χώρας με τη Δυτική Ευρώπη, διαμέσου των Βαλκανίων, καθώς και την κύρια οδική διασύνδεση με τις δημοκρατίες της τέως Γιουγκοσλαβίας (Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε., 1998).

[66] Μόνο που αυτά διαθέτουν σαφώς κατώτερο εξοπλισμό απ' αυτόν του λιμένα της Θεσσαλονίκης.

- Η σύνδεση με την Αλβανία γίνεται μέσω δύο κατακόρυφων οδικών αξόνων από την Κρυσταλλοπηγή, ο πρώτος, και από την Κακαβιά, ο δεύτερος. Οι άξονες αυτοί εξυπηρετούν την κυκλοφορία που εισέρχεται από την Αλβανία, η οποία κατά το διάστημα 1990 – 95 αυξήθηκε κατά 35 φορές (Μπάσμπας, κ.ά., 1998: 263).

Βέβαια, παρόλη την προφανή σημασία της Εγνατίας Οδού όχι μόνο για την Θεσσαλονίκη και τη Βόρεια Ελλάδα, αλλά και για ολόκληρη την περιοχή της Βαλκανικής, το έργο έχει καθυστερήσει αρκετά χρόνια. Ενώ, δηλαδή, προβλέπονταν να έχει ολοκληρωθεί με το τέλος του 1999, σήμερα ακόμη υπολείπονται σημαντικά τμήματά του.[67] Αξίζει να σημειωθεί μόνο, ότι στην έκθεση του Γ' Κ.Π.Σ. για την κατανομή των πόρων και την εξειδίκευση των προτεραιοτήτων στον τομέα των μεταφορών, εξακολουθεί να υφίσταται ο στόχος-προτεραιότητα «Ολοκλήρωση τμημάτων Εγνατίας και καθέτων αξόνων». Συγκεκριμένα, στα πλαίσια του Α' και β' Κ.Π.Σ., και με τη συνδρομή του Ταμείου Συνοχής, έχουν ολοκληρωθεί περίπου 300 χμ. Κατά την περίοδο 2000 – 2006 αναμένεται να κατασκευαστούν περίπου 370 χμ. (Α.Π.Θ., 2001: 162), ενώ όσον αφορά, το κατασκευαστικό μέρος, παρατηρούνται ποιοτικές ανομοιογένειες στα διάφορα τμήματα του άξονα.

Αστικό δίκτυο

Μέσα στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης (Π.Σ.Θ.) σημαντικά είναι τα κυκλοφοριακά προβλήματα τόσο στο δυτικό όσο και στο ανατολικό τμήμα. Για τη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας, στο κέντρο της πόλης και κυρίως κατά μήκος των βασικών αρτηριών, καθώς και τη μείωση του επιπέδου εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων, είναι απαραίτητη η εκτροπή σημαντικού αριθμού μετακινήσεων, που σήμερα πραγματοποιούνται με ιδιωτικά μέσα, προς τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Η κατασκευή γραμμής μετρό θα συνέβαλλε σημαντικά προς αυτή την κατεύθυνση. Εξάλλου, εδώ και αρκετά χρόνια γίνεται λόγος για την κατασκευή υποθαλάσσιας αρτηρίας, η οποία θα διευκόλυνε τον κυκλοφοριακό φόρτο των οριζόντιων αξόνων της πόλης. Δυστυχώς, προς το παρόν, τίποτε από αυτά δεν έχει υλοποιηθεί.

Βέβαια, στα πλαίσια του Γ' Κ.Π.Σ. προβλέπονται έργα τα οποία αναμένεται να οδηγήσουν σε βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών της Θεσσαλονίκης, τη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και των χρηστών του αστικού οδικού δικτύου.

Συγκεκριμένα για το μετρό, το 1999 είχε υπογραφεί σύμβαση ανάληψης κατασκευής ανάμεσα στο ελληνικό Δημόσιο και την Ανάδοχο Κοινοπραξία «Θεσσαλονίκη Μετρό». Η σύμβαση αφορά την κατασκευή συστήματος μετρό ελαφρού τύπου, μήκους 9,5 χμ., 14 σταθμών και ενός αμαξοστάσιου στην περιοχή Βότση. Το μετρό θα εκτείνεται από το Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό (δυτικά του κέντρου της πόλης) μέχρι την οδό Παπαναστασίου (ανατολικά του κέντρου της πόλης), ενώ θα είναι δυνατή η κατασκευή μελλοντικών επεκτάσεων προς τη Σταυρούπολη και την Καλαμαριά (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1999: 39).

[67] Για μια συνοπτική περιγραφή των προβλεπόμενων έργων του Γ' Κ.Π.Σ. βλ. Παράρτημα Χ.

Τελευταία, εντάχθηκε στα έργα του Γ' Κ.Π.Σ. η μελέτη κατασκευής της παραπάνω γραμμής, των σταθμών του μετρό, καθώς και των σταθμών μετεπιβίβασης, τα οποία όμως, προβλέπεται να κατασκευαστούν με συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων μέσω συστήματος παραχώρησης.

Όσον αφορά την κατασκευή της υποθαλάσσιας Αρτηρίας Διαμπερούς Κυκλοφορίας (μήκους 3,75χλμ διατομής 2Χ3), εντάσσεται και αυτή στο Γ' Κ.Π.Σ. και ομοίως προβλέπεται να υλοποιηθεί με συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 2001: 138).

Η επίλυση του κυκλοφοριακού, εκτός από την καίρια σημασία του για τη λειτουργικότητα του πολεοδομικού συγκροτήματος, είναι και θέμα πρώτης προτεραιότητας για τη φυσιογνωμία της πόλης, καθώς επιδρά τόσο στην ποιότητα του δημόσιου χώρου, όπως *και στη* χρησιμοποίησή του από τους κατοίκους. Απ' αυτή την άποψη, το κυκλοφοριακό της Θεσσαλονίκης πρέπει να αντιμετωπιστεί πρωτίστως ως πρόβλημα στάθμευσης και δευτερευόντως ως πρόβλημα κυκλοφορίας.

Στο ιστορικό κέντρο οι σημαντικότεροι οδικοί άξονες (πλην ελαχίστων που αστυνομεύονται κάπως αυστηρότερα) εμφανίζουν από μία έως τρεις λωρίδες παρκαρισμένων ανά παρειά. Εξίσου προβληματική εμφανίζεται η κατάσταση και στις περισσότερες περιοχές εκτός κέντρου.

Έτσι, η εξεύρεση και κατασκευή νέων χώρων στάθμευσης, κυρίως στην περιφέρεια του κέντρου, εμφανίζεται απολύτως επιτακτική (Α.Π.Θ., 1995: 52 – 53).

Το κυκλοφοριακό, καθώς και το πρόβλημα στάθμευσης, είναι σημαντικότατα για τη Θεσσαλονίκη. Η τελευταία δεν είναι δυνατό να αναζητά διαβαλκανικό και μητροπολιτικό ρόλο χωρίς να έχει διευθετήσει τέτοιου είδους ζητήματα, η επίλυση των οποίων είναι πρωτεύουσας σημασίας, για την καλή εσωτερική λειτουργία και κατ' επέκταση για την ανταγωνιστικότητά της.

Στο πλαίσιο του προγράμματος «Ελλάδα 2004», εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων που θα λάβουν χώρα στην Αθήνα, εντάσσεται μια σειρά από έργα υποδομής στους οδικούς άξονες και τους χώρους στάθμευσης της πόλης. Συγκεκριμένα έχουν προγραμματιστεί:

- Παρεμβάσεις ευπρεπισμού και ανάπλασης της οδού Αεροδρομίου, από τον κόμβο του αεροδρομίου ως τον κόμβο του Φοίνικα
- Σύνδεση του αεροδρομίου με την οδό Θεσσαλονίκης – Νέων Μουδανιών
- Διαπλάτυνση της οδού Λαγκαδά από το στρατόπεδο του Παύλου Μελά ως τον κόμβο της εσωτερικής περιφερειακής οδού
- Υπόγεια διάβαση στην οδό Αγαμέμνονος – πρόσβαση στη Μοναστηρίου
- Ολοκλήρωση του χώρου στάθμευσης οχημάτων στο Θέατρο Γης (Νταμάρι), 350 θέσεων
- Αναβάθμιση του κόμβου Τριανδρίας της ανατολικής περιφερειακής Θεσσαλονίκης, από ισόπεδο σε ανισόπεδο κόμβο
- Ανάπλαση των κοινόχρηστων χώρων και αισθητική αποκατάσταση των *όψεων* των κτιρίων κατά μήκος της οδού Εθνικής αντιστάσεως στην περιοχή των εργατικών κατοικιών στον Φοίνικα

- Απομάκρυνση και μεταφορά του Δημοτικού Μηχανουργείου. Ανάπλαση του χώρου διασταύρωσης των οδών Αγίου Δημητρίου και Κατσιμίδη – Καυταντζογλείου
- Ανάπλαση παραλιακής ζώνης Αρετσούς εκατέρωθεν της μαρίνας του Ε.Ο.Τ.
- Απομάκρυνση παλαιού λυόμενου διδακτηρίου, ανάπλαση των χώρων μεταξύ των οδών 3ης Σεπτεμβρίου – Αγίου Δημητρίου – Κυριακίδη και διαμόρφωση του χώρου στάθμευσης οχημάτων, χωρητικότητας 600 θέσεων
- Ανάπλαση – ανακαίνιση κτηρίου του Σιδηροδρομικού Σταθμού Θεσσαλονίκης, εκσυγχρονισμός της σήμανσης, εσωτερικής και εξωτερικής και κυκλοφοριακές ρυθμίσεις
- Ανάπλαση της περιοχής «Αλάνα» στην Τούμπα (Παπαϊωάννου, 2001: 50 – 51).

4.1.2 Σιδηροδρομικό Δίκτυο

Από άποψη παρεχόμενης υποδομής, το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο[68] αναπτύσσεται σε τρεις κυρίως γραμμές. Τον βασικό άξονα Πειραιάς – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη,[69] ο οποίος διακινεί το μεγαλύτερο μέρος του συνολικού μεταφορικού έργου και του οποίου το συνολικό μήκος είναι 586 χμ. από τα οποία 305 χμ. είναι διπλής γραμμής, τη γραμμή Θεσσαλονίκη – Αλεξανδρούπολη – Ορμένιο που διατρέχει το βορειοελλαδικό χώρο παρέχοντας σιδηροδρομική σύνδεση με τη Βουλγαρία και την Τουρκία και τέλος, τη γραμμή Αθήνα – Πάτρα που συνδέει σιδηροδρομικά την πρωτεύουσα με μια από τις δυτικές πύλες της χώρας προς την Ιταλία και τη Δυτική Ευρώπη. Με εξαίρεση τις γραμμές της Πελοποννήσου και της Θεσσαλίας, το εν λόγω δίκτυο αναπτύσσεται κυρίως γραμμικά.

Η γραμμική μορφή του σιδηροδρομικού δικτύου, που αιτιολογείται από τη γεωμορφολογία του ηπειρωτικού τμήματος της χώρας, λειτουργεί ως τροχοπέδη για την περαιτέρω ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών. Εξάλλου, οι εγγενείς αδυναμίες σε συνδυασμό με τα ποιοτικώς χαμηλά λειτουργικά χαρακτηριστικά του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, μειώνουν την ελκυστικότητα του τόσο ως προς τις επιβατικές όσο και ως προς τις εμπορευματικές μεταφορές.

Τα σημαντικότερα προβλήματα στις υφιστάμενες γραμμές είναι οι μικρές ταχύτητες, οι μεγάλες κλίσεις και οι οξείες καμπυλότητες, που προκαλούνται από τις χαράξεις που έγιναν πριν πολλά χρόνια, για να αντιμετωπιστούν τα φυσικά εμπόδια. Η κατάσταση επιβαρύνεται από την ύπαρξη μονών γραμμών και πολλών ισόπεδων διαβάσεων, την έλλειψη ηλεκτροκίνησης, τη χρήση παλαιωμένου τροχαίου υλικού (έλκοντος και ελκόμενου) και την αισθητική και λειτουργική ανεπάρκεια των σταθμών (ΥΜΕ, 2001α).

Η Θεσσαλονίκη συνδέεται μεν καθημερινά με την Αθήνα και τις πρωτεύουσες των βαλκανικών χωρών (γραμμές Θεσ/νίκη – Ειδομένη (76 χμ) – Βελιγράδι και Θεσ/νίκη – Στρυμόνας – Προμαχώνας (110 χμ) – Σόφια),[70] αλλά η κατάσταση του δικτύου δεν είναι

[68] Για το σύνολο του υπάρχοντος και του προγραμματισμένου σιδηροδρομικού δικτύου της Ε.Ε. βλ. Χάρτη VII στο Παράρτημα XV.

[69] Ο άξονας αυτός καλείται και σιδηροδρομικός Π.Α.Θ.Ε.

[70] Χάρτης VIII στο Παράρτημα XV.

καλή και απαιτούνται έργα αναβάθμισης τόσο στις εσωτερικές συνδέσεις όσο και στις εξωτερικές (Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας, 2001α: 9).

Πρέπει να σημειωθεί ότι μια από τις σημαντικότερες ελλείψεις του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, παραμένει το γεγονός ότι ο κύριος σιδηροδρομικός άξονας Πειραιάς – Αθήνα – Θεσσαλονίκη δεν συνδέεται ακόμη άμεσα με τα δύο κυριότερα εμπορικά λιμάνια της χώρας, τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη. Το γεγονός αυτό αποτρέπει την ανάπτυξη κατά μήκος του άξονα και τους τερματικούς σταθμούς, των συνδυασμένων μεταφορών.

Στα πλαίσια του Α' και του Β' Κ.Π.Σ., του Ταμείου Συνοχής και του προγράμματος INTERREG II των κοινοτικών πρωτοβουλιών καταβλήθηκε, τα τελευταία χρόνια, μια σημαντική προσπάθεια εκσυγχρονισμού της υποδομής του δικτύου, του τροχαίου υλικού και του Οργανισμού με στόχο την αναβάθμιση των σιδηροδρομικών μεταφορών και την αύξηση του μεταφορικού έργου του σιδηροδρόμου.

Συγκεκριμένα, μέσω των δράσεων που εντάχθηκαν στο Α' ΚΠΣ υλοποιήθηκε μέρος του προγράμματος αναβάθμισης του άξονα Αθήνας – Θεσσαλονίκης – Ειδομένης με την κατασκευή ή ανακαίνιση τμήματος της διπλής σιδηροδρομικής γραμμής σε μήκος 147 χμ., με σκοπό τη δυνατότητα επίτευξης ταχυτήτων έως 200 χμ./ ώρα. Με την υλοποίηση της αναβάθμισης αυτής, ο υπόψη σιδηροδρομικός άξονας απέκτησε σε ποσοστό 60% διπλή γραμμή υψηλών ταχυτήτων, ενώ ταυτόχρονα, ετοιμάστηκε και η υποδομή για περαιτέρω αύξηση του ποσοστού αυτού σε 70%. Εξ άλλου, υλοποιήθηκαν έργα τοπικών βελτιώσεων, αύξησης του μήκους των παρακαμπτηρίων για τη διασταύρωση μεγαλύτερων συρμών και βελτίωση της τηλεδιοίκησης / σηματοδότησης. Το αποτέλεσμα αυτών των παρεμβάσεων ήταν η αύξηση της χωρητικότητας της μονής γραμμής στα ορεινά τμήματα και η μείωση των καθυστερήσεων στην κίνηση των συρμών σε όλον τον άξονα.

Εξάλλου, το Β' Κ.Π.Σ. χρηματοδότησε την περαιτέρω αναβάθμιση του σιδηροδρομικού άξονα Πειραιά – Αθήνας – Θεσσαλονίκης – Ειδομένης (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Σιδηρόδρομοι 1994-1999») σε άξονα υψηλών ταχυτήτων (200 χμ./ ώρα).

Το έργο του προηγούμενου Επιχειρησιακού Προγράμματος («Σιδηρόδρομοι 1994-1999») συνεχίζεται με το Ε.Π. «Σιδηρόδρομοι, Αεροδρόμια, Αστικές Συγκοινωνίες» *για το* 2000 – 2006. Στο πλαίσιο του εν λόγω Επιχειρησιακού Προγράμματος (Ε.Π.) θα κατασκευαστεί ή ανακαινιστεί διπλή σιδηροδρομική γραμμή σε μήκος 355 χμ. Επίσης, θα υλοποιηθούν *«βελτιωτικές παρεμβάσεις μικρής ή μεγάλης έκτασης καθώς και βελτίωση της τηλεδιοίκησης / σηματοδότησης, με αποτέλεσμα την αύξηση της χωρητικότητας της μονής γραμμής στα ορεινά τμήματα και τη μείωση των καθυστερήσεων στην κίνηση των συρμών σε όλο τον άξονα.*

Η αντιμετώπιση των προαναφερθέντων προβλημάτων, μέσω της αναβάθμισης τόσο της υποδομής όσο και των παρεχόμενων υπηρεσιών, θα βοηθήσει την ισόρροπη ανάπτυξη οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών επιτρέποντας τη βέλτιστη εκμετάλλευση του ολοκληρωμένου πλέον μεταφορικού δικτύου της χώρας. Επιπλέον θα επιτρέψει στο σιδηρόδρομο να ανταγωνιστεί επιτυχώς τα άλλα μέσα μεταφοράς στον κορμό του εθνικού συστήματος μεταφορών, προσφέροντας την εναλλακτικότητα και τη φιλικότητα προς το περιβάλλον που απαιτούν οι πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η δυνατότητα επίτευξης υψηλών ταχυτήτων στο σιδηροδρομικό άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Έξοδοι της χώρας (Ειδομένη – Προμαχώνας) έχει σημαντική ευρωπαϊκή κι εθνική διάσταση. Στο τμήμα Αθήνας – Θεσσαλονίκης παρατηρούνται οι μεγαλύτερες ροές επιβατών και εμπορευμάτων στην Ελλάδα, για όλα τα μέσα μεταφοράς, επειδή το τμήμα αυτό συνδέει τους δύο κυριότερους πληθυσμιακούς πόλους της χώρας, διέρχεται από εξαιρετικά παραγωγικές περιοχές και αποτελεί, με δεδομένες τις δυσκολίες πρόσβασης προς τη Δυτική Ελλάδα, τη μοναδική ουσιαστικά σύνδεση Βόρειας και Νότιας Ελλάδας. Επιπλέον, το Βόρειο τμήμα του άξονα (Θεσ/νίκη – Έξοδοι της χώρας) αποτελεί τη βασική χερσαία οδό επικοινωνίας της χώρας μας με την υπόλοιπη Ευρώπη.

Ο στρατηγικός στόχος ανάπτυξης του σιδηροδρομικού άξονα Πειραιάς – Αθήνα – Θεσ/νίκη[71] *έχει ως εξής:*

Ηλεκτροκινούμενη διπλή γραμμή υψηλών ταχυτήτων κανονικού εύρους (στο τμήμα Ρέντη – ΣΚΑ τριπλή /τετραπλή) εξοπλισμένη με σύγχρονα συστήματα σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης. Οι μέγιστες ταχύτητες της εν λόγω γραμμής θα είναι της τάξης των 200 χμ./ ώρα, εκτός από τα τμήματα ΣΚΑ – Οινόη (μέγιστη 90 χμ./ ώρα) και ΤΧ1 – Θεσσαλονίκη (μέγιστη 50 χμ./ ώρα) καθώς και σε εντοπισμένα σημεία όπου οι συνθήκες ανάπτυξης του αστικού ιστού, η μορφολογία του εδάφους ή οι τοπογραφικές συνθήκες επιβάλλουν χαμηλότερες ταχύτητες.

Ειδικότερα η νέα γραμμή στο τμήμα Αειανοκλαδίου – Δομοκού θα κατασκευαστεί για μέγιστες ταχύτητες της τάξης των 160 χμ./ ώρα εκτός από τμήματα αυτής όπου η μορφολογία του εδάφους επιβάλλει χαμηλότερες ταχύτητες» (ΥΜΕ, 2001α).

Όσον αφορά τις γραμμές προς Θράκη – Τουρκία και Προμαχώνα –Βουλγαρία[72] (Γραμμές Θεσσαλονίκη – Ειδομένη και Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας, τεχνικά χαρακτηριστικά: μονή γραμμή, μη ηλεκτροδότηση) ο στρατηγικός σχεδιασμός του ΟΣΕ προβλέπει την υλοποίηση ηλεκτροκινούμενης μονής γραμμςή κανονικού εύρους, με συστήματα σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης, για μέγιστες ταχύτητες 160 χμ./ώρα, εκτός από εντοπισμένα τμήματα όπου οι τοπογραφικές συνθήκες της περιοχής επιβάλλουν χαμηλότερες ταχύτητες (ΥΜΕ, 2001α).

Ο εξηλεκτρισμός της γραμμής προβλέπεται να έχει ολοκληρωθεί περί το 2010, ενώ ο εξηλεκτρισμός του τμήματος πέρα από τον Προμαχώνα, δηλαδή Kulata – Dupintza – Σόφια, θα ολοκληρωθεί το 2015. Φαίνεται, δηλαδή, ότι ο σιδηροδρομικός άξονας IV θα έχει ολοκληρωθεί μόνο μετά το 2015, και άρα η σύνδεση της Θεσσαλονίκης με τη Σόφια θα ολοκληρωθεί περί το 2015, με όλες τις αρνητικές συνέπειες που έχει το γεγονός αυτό, τόσο στην εμπορευματική όσο και στην επιβατική κίνηση μεταξύ των δύο πόλεων (Πετρίτση Χ., διάλεξη στην Ημερίδα «Κοινωνικο-οικονομικές επιπτώσεις των έργων υποδομής μεταφορών στη διασυνοριακή περιοχή Ελλάδας, Βουλγαρίας και Π.Γ.Δ.Μ.», Θεσσαλονίκη 16 Ιουλίου 2001).

Οι επιπτώσεις των προβλεπόμενων από τον ΟΣΕ έργων για την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και φυσικά για τη Θεσσαλονίκη θα είναι οι εξής:

---

[71] Μια συνοπτική περιγραφή του μέτρου γίνεται στο Παράρτημα XI.

[72] Χάρτες IX και X στο Παράρτημα XV.

- Εφοδιασμός της Θεσσαλονίκης με τις αναγκαίες υποδομές για την κατοχύρωση του ρόλου της ως μητροπολιτικό βαλκανικό κέντρο
- Αντιμετώπιση περιβαλλοντικών προβλημάτων
- Ποιοτική αναβάθμιση τουριστικών υπηρεσιών
- Ενίσχυση της απασχόλησης (ΥΜΕ, 2001α).

Επιπλέον, ο σχεδιασμός του ΟΣΕ προβλέπει διάφορες βελτιωτικές παρεμβάσεις (παραλλαγές) στη γραμμή μεταξύ Θεσσαλονίκης – Αλεξανδρούπολης – Ορμενίου (συνολικού προϋπολογισμού 36 δις δρχ.), (ΟΣΕ, 2001).

Ένα σημαντικό έργο που το 1998 βρισκόταν στη φάση μελέτης σκοπιμότητας και αναγνωριστικής μελέτης χάραξης είναι αυτό της νέας σιδηροδρομικής γραμμής Θεσ/νίκης – Τοξοτών Ξάνθης, μέσω Αμφίπολης και Καβάλας. Η γραμμή αυτή κατατάσσονταν στις σημαντικότερες νέες γραμμές της χώρας, γιατί θα συντόμευε τη διαδρομή σύνδεσης της Θεσ/νίκης με τα ανατολικά σύνορα. Δυστυχώς, το προβλεπόμενο αυτό έργο δεν εμφανίστηκε στις τελευταίες εκθέσεις του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. για χρηματοδότηση στα πλαίσια του Γ' Κ.Π.Σ., πράγμα που σημαίνει ότι το έργο μάλλον απεντάχθηκε.[73]

Επίσης, προβλέπεται να υπάρξει νέα σύνδεση υψηλής ταχύτητας της Θεσσαλονίκης με την Κωνσταντινούπολη μέσω Καβάλας, για τη διακίνηση transit φόρτων. Η γραμμή πρέπει να ολοκληρωθεί και να λειτουργήσει πριν από την ανταγωνιστική σε αυτόν τον τομέα προβλεπόμενη σύνδεση Σόφιας – Κωνσταντινούπολης (Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας, 2001α: 9).

Όσον αφορά την τριπλή Εγνατία, ως Σιδηροδρομική Εγνατία νοείται ο άξονας που όταν ολοκληρωθεί θα ξεκινά από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, στο Ιόνιο Πέλαγος, και θα καταλήγει στο Πύθιο, στα σύνορα με την Τουρκία, καθώς και στο Ορμένιο, στα σύνορα με τη Βουλγαρία. Ο άξονας αυτός ουσιαστικά θα προάγει τις συνδυασμένες μεταφορές, καθώς θα διέρχεται από τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης, της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης. Εξάλλου, θα εξασφάλιζε την ανταγωνιστική μεταφορά εμπορευμάτων σε containers από τη Δυτική προς την Ανατολική Ευρώπη και τις χώρες της Μέσης Ανατολής. Τέλος, όταν κατασκευαστεί, θα διευκολύνει σημαντικά την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής, συνδεόμενος προς Βορρά με όλες τις γειτονικές βαλκανικές και παρευξείνιες χώρες.

Σε αντίθεση με άλλες εναλλακτικές προτάσεις, η Σιδηροδρομική Εγνατία παρέχει το σημαντικό πλεονέκτημα της πραγματοποίησης των μεταφορών μέσω ενός μόνο κράτους, το οποίο παρέχει υψηλή πολιτική ασφάλεια. Αντίστοιχα, ευεργετικές είναι οι επιπτώσεις της εξοικονόμησης χρόνου που αναλίσκεται σε τελωνειακούς και λοιπούς ελέγχους μεθοριακών διελεύσεων.

Δυστυχώς, στον τρέχοντα προγραμματισμό του ΟΣΕ, δεν συμπεριλαμβάνεται η Σιδηροδρομική Εγνατία (Υ.ΜΕ., 1999: 8).

Αξίζει να σημειωθεί, πάντως, ότι στα πλαίσια της ενοποίησης του βαλκανικού χώρου, ο σιδηρόδρομος πρέπει να διαδραματίσει πρωτεύοντα ρόλο, δεδομένων των

[73] Αξίζει να σημειωθεί ότι παρατηρήθηκε μια αστάθεια από μέρους του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. όσον αφορά τις επιλογές έργων για χρηματοδότηση. Σε πολύ μικρά χρονικά διαστήματα, πολλά προβλεπόμενα έργα αντικαταστάθηκαν με άλλα.

οικονομικών, οικολογικών, περιβαλλοντικών, κ.ά. πλεονεκτημάτων του έναντι των οδικών μεταφορών. Ήδη, η Αλβανία κινείται προς την κατεύθυνση αυτή, αφού μέσα στις προτεραιότητές της συγκαταλέγεται η σιδηροδρομική σύνδεση με την Ελλάδα (Μπάσμπας, κ.ά., 1998: 263).

Τέλος, ένας άλλος σημαντικός παράγοντας για την ενοποίηση του βαλκανικού χώρου, μέσω του σιδηρόδρομου, είναι η ελάττωση μιας πληθώρας διασυνοριακών ελέγχων, η εναρμόνισή τους μεταξύ των εμπλεκόμενων κρατών και η χρονική τους συντόμευση, ώστε να μη σπαταλάται πολύτιμος χρόνος.[74]

4.1.3 Λιμάνι και θαλάσσιες μεταφορές

Το λιμάνι είναι το βασικό συγκριτικό πλεονέκτημα της Θεσσαλονίκης, αυτό που δημιούργησε τη βάση της συνεχούς παρουσίας της πόλης στην περιοχή, για 2300 χρόνια (Λαμπριανίδης, 2000γ: 105 – 106). Πράγματι, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι στρατηγικής και εξαιρετικής οικονομικής σημασίας, κυρίως γιατί διαθέτει σημαντική ενδοχώρα, τόσο στον ελληνικό χώρο (Κεντρική και Ανατολική Μακεδονία μέχρι την Κοζάνη και την Καστοριά), όσο και στην περιοχή της Βαλκανικής χερσονήσου (ολόκληρη η Π.Γ.Δ.Μ., και κατά τμήμα της η Νέα Γιουγκοσλαβία μέχρι και το Βελιγράδι, η Νοτιοδυτική Βουλγαρία,[75] για κάποια εμπορεύματα η Αλβανία και η Ρουμανία).

Η ζώνη επιρροής των λιμανιών, γενικότερα, έχει δύο έννοιες:

1. Η ενδοχώρα (hinterland), δηλαδή, η συμπαγής, ενιαία περιοχή πέριξ και δίπλα στο λιμάνι, η οποία περιλαμβάνει τις πόλεις και τα κέντρα όπου παράγονται και απ' όπου έρχονται εμπορεύματα. Για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης η ενδοχώρα είναι η περιοχή που ήδη περιγράφηκε και περιλαμβάνει μεγάλο τμήμα του βαλκανικού χώρου.
2. Ενδοχώρα/ εμπόρευμα. Κάποια είδη εμπορευμάτων, δεν είναι δυνατό να μεταφερθούν στους προορισμούς τους, λόγω περιορισμών του εξοπλισμού των λιμανιών. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης (με εξαίρεση το λιμάνι του Πειραιά) είναι το μόνο στην Ελλάδα που διαθέτει container terminal και έτσι εξυπηρετεί μεταφορές που δεν είναι δυνατό να πραγματοποιηθούν, τόσο από τα υπόλοιπα λιμάνια της Βόρειας Ελλάδας (Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, κλπ), όσο και από λιμάνια γειτονικών χωρών (π.χ. Βάρνα).

---

[74] Διαπιστώθηκε ότι οι διασυνοριακοί έλεγχοι συνεπάγονται μακρόσυρτες γραφειοκρατικές διαδικασίες, αυξημένο αριθμό παραστατικών /συνοδευτικών εγγράφων, στα οποία μάλιστα, παρατηρείται έλλειψη τυποποίησης, μη επαρκή φυσικά χαρακτηριστικά των τελωνείων και σημαντικές ομοιότητες μεταξύ των διαδικασιών που λαμβάνουν χώρα στους συνοριακούς σταθμούς των όμορων χωρών (οι διαδικασίες αυτές θα μπορούσαν να συντομευτούν), (Κουκουλούδη, διάλεξη στην Ημερίδα «Κοινωνικο-οικονομικές επιπτώσεις των έργων υποδομής μεταφορών στη διασυνοριακή περιοχή Ελλάδας, Βουλγαρίας και Π.Γ.Δ.Μ.», Θεσσαλονίκη 16 Ιουλίου 2001).

[75] Μάλιστα, η Σόφια, για τις εξαγωγές της, χρησιμοποιεί το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και όχι αυτά του Μπουργκάς και της Βάρνας, γιατί τα τελευταία βρίσκονται πιο μακριά (από τη διάλεξη του κ. Tsekov στην Ημερίδα «Κοινωνικο-οικονομικές επιπτώσεις των έργων υποδομής μεταφορών στη διασυνοριακή περιοχή Ελλάδας, Βουλγαρίας και Π.Γ.Δ.Μ.», Θεσσαλονίκη 16 Ιουλίου 2001).

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης έχει προορισμούς σε όλο τον κόσμο: Μεσόγειο, Δυτική Ευρώπη, Βόρεια και Νότια Αμερική, Καναδά, κλπ. Αποτελεί λιμάνι – πύλη και όχι λιμάνι μεταφόρτωσης και διαθέτει Ελεύθερη Ζώνη (που την διαθέτουν 27 λιμάνια σε ολόκληρη την Ε.Ε.).

Μετά τις πολιτικές εξελίξεις του 1990 στη Βαλκανική και λόγω της κρίσης στη Γιουγκοσλαβία, θα περίμενε κανείς μείωση της εμπορευματικής κίνησης του λιμανιού. Παρ' όλα αυτά, παρουσιάζεται *αύξηση*,[76] τόσο της εμπορευματικής όσο και της επιβατικής κίνησης (250 χιλιάδες εισιτήρια ετησίως). Αξίζει να σημειωθεί, πάντως ότι η μείωση που αναμένονταν στην κίνηση του λιμανιού, αναπληρώθηκε από τη μεταφορά εφοδίων και στρατιωτικών δυνάμεων του ΝΑΤΟ. Για τις μεταφορές αυτές επιλέχθηκε ως δίοδος το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, ως ασφαλέστερο σε σχέση με άλλα (π.χ. της Ουγγαρίας), (Μακρής Δ., ειδικός επιστήμονας θαλάσσιων μεταφορών και λιμενικών λειτουργιών του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, συνέντευξη 18/7/2001).

Ούτως ή άλλως, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης παρουσιάζει ορισμένα συγκριτικά πλεονεκτήματα σε σχέση με τα υπόλοιπα λιμάνια της περιοχής:

- Η Δημοκρατία των Σκοπίων δεδομένης της απόστασής της από τα λιμάνια της Βουλγαρίας (Μπουργκάς και Βάρνα) ουσιαστικά έχει διέξοδο στη θάλασσα μόνο από τη Θεσσαλονίκη
- Θεωρητικά το λιμάνι της Τεργέστης ανταγωνίζεται αυτό της Θεσσαλονίκης, αλλά το πρώτο εξυπηρετεί ήδη μεγάλο μέρος της Βόρειας Ιταλίας, την Αυστρία και την Ουγγαρία. Η Θεσσαλονίκη, μάλιστα, θα μπορούσε να πάρει μέρος των φορτίων της Ουγγαρίας, αν βελτιώνονταν η οδική και η σιδηροδρομική σύνδεση
- Η φιλελευθεροποίηση των οικονομιών των βαλκανικών χωρών οδηγεί στην εξυπηρέτηση των εμπορικών συναλλαγών τους από το κοντινότερο λιμάνι, όποιο και αν είναι αυτό, και όχι, όπως γίνονταν κατά την ψυχροπολεμική περίοδο, από κάποιο λιμάνι του Συμφώνου της Βαρσοβίας
- Οι νέοι επενδυτές, που ως επί το πλείστον είναι Ευρωπαίοι και Αμερικανοί, προτιμούν ένα λιμάνι της Ε.Ε., που εκτός των άλλων είναι και σαφώς πιο εξοπλισμένο
- Η γεωγραφική θέση της Θεσσαλονίκης δίνει γρηγορότερη πρόσβαση προς Σουέζ και Γιβραλτάρ
- Τα υπάρχοντα λιμάνια στη Βουλγαρία (Βάρνα και Μπουργκάς), στη Ρουμανία (Κωστάντζα), στη Γιουγκοσλαβία (Μπαρ) και στην Αλβανία (Δυρράχιο) έχουν παλιό εξοπλισμό και καμία δυνατότητα ανανέωσής τους για τουλάχιστον μέχρι το 2003, καθώς και μεγάλα εργασιακά προβλήματα
- Η αλλαγή των συνόρων δημιούργησε πληθώρα νέων κρατών με αποτέλεσμα κάποια από αυτά να χάσουν την πρόσβασή τους ή έστω την εύκολη πρόσβασή

[76] Σύμφωνα με τον κ. Μακρή (Ο.Λ.Θ.) συνολικά στο διάστημα 1990 – 2000 στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης παρουσιάστηκε αύξηση της επιβατικής κίνησης. Πάντως, στη μικρή περίοδο 1998 – 2000, σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία του Ο.Λ.Θ., η επιβατική κίνηση ελαφρώς μειώθηκε (-4,88%), (βλ. Παράρτημα XII).

τους στη θάλασσα (π.χ. Σερβία: το λιμάνι του Μπαρ στο Μαυροβούνιο έχει δύσκολες ορεινές συνδέσεις με την υπόλοιπη χώρα).

Οι προοπτικές που διαφαίνονται για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ουσιαστικά σχετίζονται με αύξηση του φόρτου του: αφενός θα αποτελέσει τη μοναδική ή ίσως μια από τις λίγες προσβάσεις κάποιων κρατών στη θάλασσα και αφετέρου η οικονομική ανασυγκρότηση των βαλκανικών χωρών θα έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση των διακινούμενων φορτίων καθώς και τη διακίνηση επιβατών (η ευρύτερη περιοχή αποτελεί πόλο έλξης τουριστών). Έτσι, δύναται να αναπτυχθεί στη Νοτιοανατολική Ευρώπη ένας ενιαίος οικονομικός χώρος που να περιέχει τις βαλκανικές χώρες, την Κύπρο και τις αναπτυσσόμενες χώρες της Μαύρης θάλασσας.

Γενικά, η κατεύθυνση εκσυγχρονισμού του λιμένα της Θεσσαλονίκης είναι να καταστεί κόμβος συνδυασμένων μεταφορών (χερσαία – εναέρια – θαλάσσια), ενώ με βάση τα πλεονεκτήματα που προαναφέρθηκαν μπορεί να αναδειχθεί σε μεγάλο ναυτιλιακό και διαμετακομιστικό κέντρο της Βαλκανικής, με τεράστια οικονομικά οφέλη για την πόλη, τη χώρα και την ευρύτερη περιοχή (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1998).

Η σημασία του λιμανιού της Θεσσαλονίκης αποτυπώνεται, εξάλλου, και στα στατιστικά στοιχεία. Τα τελευταία χρόνια (1998 – 2000) σημειώθηκε αύξηση του αριθμού των πλοίων του εξωτερικού που κατέπλευσαν στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης κατά 3,23%, ενώ αυξητική ήταν και η συνολική διακίνηση εμπορευμάτων (σε τόνους, αύξηση κατά 11,65%). Επίσης, η συνολική διακίνηση διαμετακόμισης εμπορευμάτων του Ο.Λ.Θ. από και προς Σκόπια και Βουλγαρία αυξήθηκε σημαντικά. Η συνολική αυτή αύξηση (65,45% *στο* διάστημα 1998 – 2000) οφείλεται στην σημαντική αύξηση της εμπορευματικής κίνησης από και προς Σκόπια (84,92%), ενώ αντίθετα η κίνηση από και προς Βουλγαρία μειώθηκε αισθητά (-14,08% στο ίδιο διάστημα), (Ο.Λ.Θ., 2000 και Ο.Λ.Θ., 2001).[77]

Παρ' όλα αυτά, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης υστερεί σημαντικά σε υποδομές οργάνωσης και σύνδεσης με το σιδηροδρομικό και το οδικό δίκτυο της χώρας. Η κάλυψη από τον ΟΣΕ, των σιδηροδρομικών μεταφορών των transit (= υπό διαμετακόμιση) φορτίων, είναι ανεπαρκής, ενώ η σύνδεση με τα δίκτυα χερσαίων μεταφορών, κυρίως τον Π.Α.Θ.Ε. και την Εγνατία, γίνεται μέσω των οδών της πόλης και όχι απευθείας.

Επίσης, τόσο οι σιδηροδρομικές όσο και οι οδικές προσβάσεις στο λιμάνι είναι ακόμη σε μη ανταγωνιστική κατάσταση, ενώ ταυτόχρονα επιβάλλουν στη γύρω αστική περιοχή σημαντικές αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, ιδίως στο ευαίσθητο οικοσύστημα της εκβολής του Αξιού.

Χρειάζεται συνεπώς σταδιακή και συστηματική αναβάθμιση του λιμένα (κυρίως στους τομείς της υποδοχής εμπορευματοκιβωτίων), καθώς και νέες χερσαίες συνδέσεις. Η σιδηροδρομική γραμμή σχετίζεται και με τη μετεγκατάσταση του παλιού εμπορικού σταθμού στην περιοχή Καλοχωρίου, έργο που θα απαλλάξει το λιμάνι και τη γύρω περιοχή του από τις διάφορες σιδηροδρομικές διαβάσεις και θα επιτρέψει την επίσπευση της διαδικασίας φορτοεκφόρτωσης και ελέγχου των συρμών (Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας, 2001α: 9).

[77] Βλ. και πίνακες στο Παράρτημα XII.

Συνοπτικά, ο λιμένας της Θεσσαλονίκης πρέπει να εκσυγχρονιστεί με έργα υποδομής, όπως:

- Περαιτέρω επέκταση της επιφάνειας του λιμανιού στον 6^{ο} προβλήτα (κατασκευή νέων κρηπιδωμάτων, δημιουργία νέων υπαίθριων αποθηκευτικών χώρων, νέες γερανογέφυρες, παράκαμψη της πόλης από σιδηροδρομικές και οδικές συνδέσεις που θα συνδέουν το λιμάνι απευθείας με τα εθνικά δίκτυα – π.χ. γέφυρα Καλοχωρίου, κλπ)
- Κατασκευή νέων στεγασμένων αποθηκευτικών χώρων
- Εκσυγχρονισμός των λιμενικών εγκαταστάσεων
- Σύγχρονη μηχανοργάνωση των υπηρεσιών του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης
- Κατασκευή του προγραμματισμένου εμπορευματικού σταθμού.

Ήδη από το 1998 τα εγκεκριμένα κονδύλια από το περιφερειακό πρόγραμμα Κεντρικής Μακεδονίας του 2^{ου} Κ.Π.Σ. και από το INTERREG II δεν επαρκούσαν. Η χρηματοδότηση του προγράμματος θα καλύπτονταν από ιδίους πόρους του Ο.Λ.Θ. με τη συμβολή της Ε.Ε. (Μεσογειακά Ολοκληρωμένα Προγράμματα – Μ.Ο.Π., Κ.Π.Σ., INTERREG), (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1998).

Σήμερα, ακόμη, η σιδηροδρομική σύνδεση με τον 6^{ο} Προβλήτα του λιμανιού δεν έχει υλοποιηθεί, ενώ η χρηματοδότησή του είχε μετατεθεί στο Γ' Κ.Π.Σ. Δυστυχώς, από τις προτεραιότητες του τελευταίου, αποκλείστηκε το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, για το οποίο δεν προβλέπεται κανένα έργο εκσυγχρονισμού.[78] Βέβαια, προβλέπονται έργα εκσυγχρονισμού του λιμανιού από το Π.Ε.Π. Κεντρικής Μακεδονίας (Μέτρο 1.7 «Διαμόρφωση της Θεσσαλονίκης σε θαλάσσια πύλη των Βαλκανίων»[79]).

Μέσα από τη (φαινομενικά) διαρκή συζήτηση για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αναδύθηκε η ιδέα δημιουργίας Ευρωλιμένα, πρόταση που χρονολογείται από το 1971 (Λαμπριανίδης, 1986: 59). Για να μπορεί, όμως, να επεκταθεί η συζήτηση αυτή οφείλουν να γίνουν κάποιες πολύ σημαντικές αλλαγές, όπως ο σχεδιασμός για την παροχή των ζητούμενων υπηρεσιών να γίνει στο νέο ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο. Εξάλλου, για να νομιμοποιηθεί η αναζήτηση χρηματοδοτήσεων θα πρέπει ο Ευρωλιμένας αυτός να ενταχθεί στη γεωγραφία των νέων διευρωπαϊκών δικτύων. Φυσικά, θα πρέπει, επίσης, να γίνει οικονομοτεχνική μελέτη ώστε να τεκμηριωθεί τεχνικά η συνεχής πλευσιμότητα από τις εκβολές του Αξιού μέχρι τη συμβολή του Δούναβη (δηλαδή ένα τεράστιας κλίμακας έργο: η πλωτή οδός Αξιού – Μοράβα – Δούναβη, που θα συνδέσει τελικά τη Θεσσαλονίκη με τη Κεντρική και Βόρεια Ευρώπη (Λαμπριανίδης, 1986: 59)).

Με τον Ευρωλιμένα η χώρα θα αποκτήσει κέντρο εμπορικών και μεταποιητικών ευκολιών και παροχής υψηλών υπηρεσιών, πράγμα που θα μπορούσε να συντελέσει ουσιαστικά στην ανάπτυξη της οικονομικής διπλωματίας (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1998).

---

[78] Είναι χαρακτηριστικό ότι στον «Άξονα Προτεραιότητας 7 – Λιμάνια» του Γ' Κ.Π.Σ. και στο «Μέτρο 7.1 – Λιμάνια» δεν αναφέρεται το λιμάνι της Θεσσαλονίκης παρά μόνο αυτά της Ηγουμενίτσας, της Πάτρας και της Αλεξανδρούπολης. Για περισσότερα βλ. Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 2001.

[79] Βλ. αναλυτικά Παράρτημα IX.

4.1.4 Αεροδρόμιο και αεροπορικές μεταφορές

Το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης είναι το δεύτερο σε σημασία της χώρας και έχει σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης αν ληφθούν υπόψη οι ανακατατάξεις στην Ανατολική Ευρώπη, τα Βαλκάνια και τον Εύξεινο Πόντο, περιοχές που η Θεσσαλονίκη φιλοδοξεί να παίξει σημαίνοντα ρόλο. Ταυτόχρονα, η πολιτική αστάθεια στα Βαλκάνια και οι συνεπαγόμενες τοπικές πολεμικές συγκρούσεις έχουν αυξήσει σημαντικά τη σημασία του αεροδρομίου ως πύλη εισόδου στη χώρα.

Ειδικότερα, η θέση της Θεσσαλονίκης ως προς τις παραπάνω περιοχές την καθιστά, γεωγραφικά τουλάχιστον, νοτιοανατολική πύλη εισόδου των χωρών της Βαλκανικής χερσονήσου και των Παρευξεινίων χωρών στην Ευρώπη (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1998).

Το αεροδρόμιο «Μακεδονία», σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία των δέκα τελευταίων ετών, παρουσιάζει αυξανόμενη επιβατική κίνηση, κατά μέσο όρο 7,8% ετησίως, ενώ για το διάστημα 1990 – 2000, η συνολική αύξηση ήταν της τάξης του 130%. Παρ' όλα αυτά, αξίζει να σημειωθεί ότι σε γενικές γραμμές η κίνηση από και προς τις βαλκανικές χώρες, αν και αυξάνεται σταδιακά, είναι πολύ μικρή. Παρά το γεγονός, ότι υπάρχει απευθείας σύνδεση με το Βελιγράδι, τα Τίρανα, το Βουκουρέστι και τη Σόφια, ο αριθμός των επιβατών για το 1999 και το 2000 αντίστοιχα ήταν 34606 και 36995 επιβάτες, δηλαδή μάλλον μικρός.[80] Συγκεκριμένα όσον αφορά το δρομολόγιο Σόφια – Θεσσαλονίκη δεν είναι μεγάλης συχνότητας, κυρίως λόγω της μικρής απόστασης των δύο πόλεων και του δυσανάλογου κόστους σε σχέση με άλλα μέσα μεταφοράς (οδικώς, κλπ). Εξάλλου, λόγω της μέχρι τώρα κατάστασης στη Γιουγκοσλαβία, το δρομολόγιο Βελιγράδι – Θεσσαλονίκη είναι ομοίως μικρής συχνότητας. Η μεγαλύτερη κίνηση παρατηρείται από και προς Ρουμανία (Βουκουρέστι), κυρίως λόγω του μεγάλου αριθμού Ελλήνων που φοιτούν εκεί. Τέλος, όσον αφορά τις εταιρείες που εκτελούν τα δρομολόγια αυτά, αξίζει να σημειωθεί ότι είναι μόνο οι κρατικές αερογραμμές της Ελλάδας, της Ρουμανίας, της Γιουγκοσλαβίας και πολύ σπάνια της Βουλγαρίας (αντίστοιχα οι εταιρείες Ολυμπιακή, TAROM, JAT και BALKAN). Επίσης, παρατηρείται ότι πτήσεις εκτελούν και πολλές ιδιωτικές εταιρείες για ιδιωτική χρήση, μόνο (δηλαδή με αριθμό επιβατών από 1ως 15 άτομα το πολύ), (Ζουρελίδης Δ. – ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας, Τενεκές Κ. – προϊστάμενος Αερολιμενικού Τμήματος), Κρατικός Αερολιμένας «Μακεδονία», συνέντευξη 20/8/2001).

Όσον αφορά τον βαλκανικό εναέριο χώρο, αξίζει να σημειωθούν οι προσπάθειες της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας για την ενιαία διαχείρισή του, με πιθανό κέντρο τη Θεσσαλονίκη (Οικονόμου, 2000: 453).

Ένα σημαντικό γεγονός για τη Θεσσαλονίκη και τον ενδιάμεσο ρόλο που μπορεί αυτή να παίξει μεταξύ της Ε.Ε. και των Βαλκανίων, είναι η ύπαρξη απευθείας δρομολογίου από και προς Βρυξέλλες, τρεις φορές την εβδομάδα. Ιδιαίτερα μετά την εγκατάσταση στη Θεσσαλονίκη, του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ανασυγκρότησης των Βαλκανίων, η σύνδεση αυτή είναι εξαιρετικής σημασίας (Ζουρελίδης Δ. – ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας, Τενεκές Κ. – προϊστάμενος Αερολιμενικού Τμήματος), Κρατικός Αερολιμένας «Μακεδονία», συνέντευξη 20/8/2001).

---

[80] Βλ. αναλυτικά πίνακες στο Παράρτημα XIII.

Για να επιτελέσει το διεθνή του ρόλο, το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης, και πιο συγκεκριμένα για να προσεγγίσει ένα ρόλο διεθνούς κόμβου και μάλιστα κόμβου συνδυασμένων μεταφορών, χρειάζεται ακόμη αρκετές τεχνικές βελτιώσεις και σύνδεση με τα σημαντικά χερσαία δίκτυα. Εξάλλου, λόγω της απελευθέρωσης των αερομεταφορών και του ανταγωνισμού, καθορίζονται πολύ μεγάλες απαιτήσεις για υψηλό επίπεδο προσφερόμενων υπηρεσιών.

Το διεθνές αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης υστερεί σημαντικά σε χώρους για στάθμευση αεροσκαφών, αίθουσες επιβατών, σε μήκος και θέση τροχοδρόμων και τεχνολογικό εξοπλισμό στήριξης της λειτουργίας του αεροδρομίου ανεξαρτήτως καιρικών συνθηκών. Βέβαια, το αεροδρόμιο, μελλοντικά, θα επεκταθεί (βλ. παρακάτω), πρέπει να επισημανθεί, όμως, ότι στην προοπτική αυτή υπεισέρχονται περιορισμοί που τίθενται από τη συγκεκριμένη θέση του αεροδρομίου[81] (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1998).

Τόσο στο αεροδρόμιο «Μακεδονία, όσο και στο σύνολο των αεροδρομίων της χώρας, υπάρχει έλλειψη ευρείας εφαρμογής της τηλεματικής και της εφαρμογής της κοινωνίας της πληροφορίας στα πλαίσια ενός ολοκληρωμένου συστήματος, κάτι το οποίο θα συνέβαλλε στην παροχή υψηλότερων επιπέδων ασφαλείας και διαχείρισης των επιχειρησιακών λειτουργιών (Υ.ΜΕ., 2001α).

Στο Γ' Κ.Π.Σ. προβλέπονται έργα που αφορούν σημαντικά το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης, τα οποία θα συμβάλλουν στην επίτευξη του στόχου εφοδιασμού της Θεσσαλονίκης με τις αναγκαίες υποδομές για την κατοχύρωση του ρόλου της ως μητροπολιτικού βαλκανικού κέντρου.[82] Επιπλέον, η εφαρμογή τεχνολογιών τηλεματικής θα συμβάλλει στην παροχή υψηλότερου επιπέδου ασφαλείας και ελέγχου της λειτουργίας των επί μέρους χώρων, στην εξασφάλιση υψηλού, ασφαλούς και άνετου επιπέδου προσφερόμενων υπηρεσιών και στην κεντρική και αποτελεσματική οικονομοτεχνική και επιχειρησιακή διαχείριση και παρακολούθηση των επί μέρους λειτουργιών.

Οι ειδικοί στόχοι που τέθηκαν για το αεροδρόμιο μπορούν να συνοψιστούν στα εξής:

- Η αύξηση της χωρητικότητας των επί μέρους εγκαταστάσεων, ώστε να ανταποκρίνονται στην προβλεπόμενη αεροπορική κίνηση για το έτος 2010
- Η βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών (άνετοι και εμφανίσιμοι χώροι κλπ.)
- Ο σεβασμός και η εναρμόνιση με το περιβάλλον
- Η χρήση των εγκαταστάσεων από περισσότερες αεροπορικές εταιρείες και η εξασφάλιση των προϋποθέσεων για νέες αεροπορικές εκμεταλλεύσεις
- Η ανάπτυξη του τομέα των εμπορευματικών μεταφορών.

Στα πλαίσια των παραπάνω στόχων, περιλαμβάνονται οι εξής δράσεις:

---

[81] Οι περιορισμοί αυτοί αφορούν βασικά την έλλειψη χώρων για την επέκταση του αεροδρομίου, πρόβλημα το οποίο φαίνεται να αντιμετωπίζεται με την επέκταση προς τη θάλασσα. Βέβαια, με τη λύση αυτή έχουν διατυπωθεί ανησυχίες για νέα προβλήματα, περιβαλλοντικής φύσης.

[82] Θα πρέπει να επισημανθεί ότι ο εφοδιασμός της Θεσσαλονίκης με τις αναγκαίες υποδομές για την κατοχύρωση του ρόλου της ως μητροπολιτικού Βαλκανικού κέντρου, είναι ο πρώτος στόχος της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας.

- Επέκταση του υπάρχοντος διαδρόμου 10-28 κατά 1.000 μ., εκ των οποίων τα 700 μ. μέσα στη θάλασσα, ώστε να επιτευχθεί τελικό μήκος διαδρόμου 3.440 μ.
- Κατασκευή παράλληλου τροχοδρόμου σε όλο το μήκος του ανωτέρω διαδρόμου εκ των οποίων τα 865 μ. μέσα στη θάλασσα, ώστε να επιτευχθεί τελικό μήκος τροχοδρόμου 3.440 μ.
- Ακραίο δάπεδο αναμονής, ενδιαμέσους συνδετήριους τροχοδρόμους και περιμετρική οδό ασφαλείας
- Αναβάθμιση ηλεκτρονικών βοηθημάτων (για την αντιμετώπιση δυσμενών καιρικών συνθηκών).

Με τα έργα αυτά, το αεροδρόμιο θα αναβαθμισθεί στην κατηγορία Ε κατά ICAO και θα αποκτήσει την δυνατότητα εξυπηρέτησης και υπερατλαντικών πτήσεων. Συγχρόνως δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για την αύξηση της χωρητικότητάς του, η οποία επιτυγχάνεται με την κατασκευή και πρόσθετων έργων υποδομής (νέος αεροσταθμός επιφάνειας 80.000 m^2, νέο δάπεδο στάθμευσης αεροσκαφών κ.ά.), που θα χρηματοδοτηθούν και από άλλες πηγές και θα λειτουργήσουν συμπληρωματικά με τα ανωτέρω. Οι παραπάνω παρεμβάσεις προέκυψαν από την μελέτη ανάπτυξης (MASTER PLAN) του αεροδρομίου, βάσει της οποίας απαιτείται ένα μεσο-μακροπρόθεσμο σύνολο παρεμβάσεων, με στόχο την παροχή υψηλού επιπέδου εξυπηρέτησης σε 8 εκ. επιβάτες ετησίως, σύμφωνα με το αισιόδοξο σενάριο του έτους 2010, έναντι των σημερινών 3 εκ. περίπου επιβατών ετησίως με μέτριο επίπεδο εξυπηρέτησης (Υ.ΜΕ., 2001β).

4.2 Τηλεπικοινωνίες

Απαραίτητη προϋπόθεση για τη «μητροπολιτοποίηση» μιας πόλης αποτελεί η ριζική ανανέωση και ο εκσυγχρονισμός των βασικών υποδομών για την παραγωγή, μεταφορά, προσαρμογή και εφαρμογή των νέων προϊόντων υψηλής τεχνολογίας της πληροφορικής και των τηλεπικοινωνιών σε πολλούς τομείς (δυνατότητα τηλε-εργασίας, τηλε-εκπαίδευσης, τηλε-ιατρικής, ρύθμιση και σχεδιασμός σηματοδοτών και ροών κυκλοφορίας με τη βοήθεια της υψηλής τεχνολογίας). Απαραίτητη, επίσης, είναι η δημιουργία πυλώνα τηλεπικοινωνιών (teleport) για τη διεθνή δικτύωση, ο εκσυγχρονισμός των τηλεπικοινωνιακών δικτύων και η γενίκευση της προσφοράς σύγχρονων υπηρεσιών (τηλε-αγορές, ενημέρωση, κλπ). Κεντρικό ρόλο έχει η δικτύωση των φορέων τεχνολογικής αιχμής, όπως είναι οι μεγάλες επιχειρήσεις και τα ερευνητικά και εκπαιδευτικά κέντρα (τεχνολογικά πάρκα, τεχνολογικά δίκτυα, βιομηχανικές και βιοτεχνικές περιοχές, Αγρόπολις, Γεωργικής Σχολή, κλπ), (Καυκαλάς, 1999: 180).

Η Θεσσαλονίκη, προκειμένου να καταστεί «τεχνολογική πόλη»,[83] έχει αρκετό δρόμο να διανύσει, αλλά οπωσδήποτε δεν αντιμετωπίζει δυσκολίες ανάλογες με αυτές των υπόλοιπων βαλκανικών χωρών. Δυνητικά, λύση στο πρόβλημα αυτό θα μπορούσαν να παρέχουν οι ελληνικές, ευρωπαϊκές και αμερικανικές επιχειρήσεις που έχουν εγκατασταθεί στα Βαλκάνια. Οι τελευταίες θα μπορούσαν να μεταφέρουν τεχνολογία και τεχνογνωσία στον τομέα των τηλεπικοινωνιών (Τόμπρου Κ., Ο.Ρ.ΘΕ., συνέντευξη 29/7/2001).

[83] Καυκαλάς, 1999: 180.

Πάντως, ήδη γίνονται σημαντικά βήματα για την ενοποίηση του βαλκανικού χώρου τηλεπικοινωνιακά. Για παράδειγμα, η ίδρυση του Ινστιτούτου Τηλεπικοινωνιών και Πληροφορικής Νοτιοανατολικής Ευρώπης, που στοχεύει να γίνει επιστημονικός πυρήνας για τη μελέτη, ανάλυση και επιστημονική μεθοδική προσέγγιση των εξελίξεων στη βαλκανική αγορά των τηλεπικοινωνιών (Ημερησία, 2001: 4).

Επίσης, υπό διαμόρφωση βρίσκεται το διεθνές τηλεπικοινωνιακό πλέγμα που περιλαμβάνει το δίκτυο ADRIA 1 (Κέρκυρα, Δυρράχιο, Ντουμπρόβνικ, Ζάγκρεμπ, με προεκτάσεις προς Σλοβενία – Αυστρία – Γερμανία) που προωθείται προς Αθήνα και Θεσσαλονίκη, καθώς και το δίκτυο της Μαύρης Θάλασσας (υποβρύχιο δίκτυο οπτικών ινών) μεταξύ Ρωσίας, Βουλγαρίας, Ουκρανίας, Ελλάδας, Γεωργίας, με τη συμμετοχή Ελλάδας και Κύπρου, που μέσω Καβάλας και Βάρνας θα προωθηθεί στη Μεσόγειο. Στο παραπάνω πλέγμα, η Θεσσαλονίκη έχει, αναμφίβολα, κομβικό ρόλο (Οικονόμου, 2000: 453).

Τέλος, στα πλαίσια της συζήτησης για την τριπλή Εγνατία και συγκεκριμένα την τηλεπικοινωνιακή Εγνατία, με τη βοήθεια της Ιταλίας, πραγματοποιείται μια εκτός Ελλάδας τηλεπικοινωνιακή σύνδεση, μέσω οπτικών ινών, της Ιταλίας, Αλβανίας, Σκοπίων, Βουλγαρίας και Τουρκίας[84] (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1998).

4.3 Κοινωνικές υποδομές

4.3.1 Υποδομές υγείας – πρόνοιας

Για την εξυπηρέτηση των κατοίκων του Ν. Θεσσαλονίκης λειτουργούν 11 Γενικά Νοσοκομεία, 9 Κέντρα Υγείας και 36 Περιφερειακά Ιατρεία, καθώς και 50 περίπου ιδιωτικές κλινικές. Έτσι, εκτιμάται ότι ένα Νοσοκομείο αντιστοιχεί σε 89.828 κατοίκους και 7,125 κλίνες σε κάθε 1000 κατοίκους.

Το Πολεοδομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης, παρουσιάζει σχετικά υψηλό βαθμό Νοσοκομειακής εξειδίκευσης, λειτουργώντας και ως κέντρο παροχής νοσοκομειακών υπηρεσιών για την ευρύτερη Περιφέρεια της Κεντρικής Μακεδονίας (Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας, 2001β: 148). Όσον αφορά την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, θα πρέπει να επισημανθεί ότι παρά κάποιες μεμονωμένες προσπάθειες και εξαιρέσεις, η περίθαλψη παρουσιάζει ελλείψεις στον εξοπλισμό και άσχημες κτιριολογικές συνθήκες (Α.Π.Θ., 1998: 78).

Σημαντικά αποκτήματα της Θεσσαλονίκης, στο χώρο της υγείας, αποτελούν το Νοσοκομείο Παπαγεωργίου και το Ιατρικό Διαβαλκανικό Κέντρο. Και τα δύο θεωρούνται από τις πιο σύγχρονες νοσηλευτικές μονάδες της Ευρώπης, και πρόκειται να επιτελέσουν έργο κοινωνικού, πολιτιστικού και επιστημονικού χαρακτήρα: δημιουργείται ένα ελληνικό δίκτυο παροχής υπηρεσιών υγείας, των πιο υψηλών προδιαγραφών, που θα εξυπηρετεί τον πληθυσμό όχι μόνο της Βόρειας Ελλάδας αλλά και ολόκληρης της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Όσον αφορά το Ιατρικό Διαβαλκανικό Κέντρο, αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες ιδιωτικές επενδύσεις στον τομέα της τριτοβάθμιας ιδιωτικής περίθαλψης που έγινε την τελευταία 20ετία στη Θεσσαλονίκη και γενικότερα στη Βόρεια Ελλάδα. Το ύψος της

[84] Χάρτης XII στο Παράρτημα XV.

επένδυσης ανέρχεται σε 30 δις (ίδια κεφάλαια) και περιλαμβάνει την αγορά οικοπεδικής έκτασης 90 στρεμμάτων στην Ανατολική Θεσσαλονίκη, κτίριο συνολικής επιφάνειας 52.000 τ.μ. και υπερσύγχρονο εξοπλισμό. Αξίζει να σημειωθεί ότι εξασφαλίζει 1200 μόνιμες θέσεις εργασίας.

Με το έργο αυτό, η Θεσσαλονίκη μπορεί να αναδειχθεί σε ιατρικό κέντρο στο χώρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, δεδομένου ότι το Ι.Δ.Κ. διαθέτει τα εξής:

- Τηλεϊατρική σύνδεση του Ιατρικού Διαβαλκανικού Κέντρου με τα διάφορα διαγνωστικά κέντρα στα Βαλκάνια και την Ανατολική Ευρώπη, με τα μεγαλύτερα Νοσοκομεία των βαλκανικών χωρών, καθώς και με επιλεγμένα Νοσοκομεία της Ευρώπης και της Αμερικής

- Άμεση συγκοινωνιακή σύνδεση του Ιατρικού Διαβαλκανικού Κέντρου με τις πρωτεύουσες των Βαλκανίων, με μεταφορικά μέσα του Νοσοκομείου για την εξυπηρέτηση των ασθενών.

- Εκπόνηση ερευνητικών προγραμμάτων, σε συνεργασία με αντίστοιχα ερευνητικά και εκπαιδευτικά κέντρα του εξωτερικού

- Χορήγηση υποτροφιών σε ιατρούς των βαλκανικών χωρών για κλινική και εργαστηριακή εκπαίδευση στο Ι.Δ.Κ.

- Δημιουργία Ιατρικού Εκπαιδευτικού Κέντρου μέσα στο χώρο του Νοσοκομείου για την εκπαίδευση ιατρών, από τις διάφορες Βαλκανικές χώρες, χώρες της Μέσης Ανατολής, καθώς και ορισμένες χώρες της Ν.Α. Ευρώπης σε μοντέρνες χειρουργικές επεμβάσεις

- Αερομεταφερόμενη ομάδα άμεσης ιατρικής επέμβασης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης στις γειτονικές χώρες

- Υπογραφή ειδικών συμβάσεων με τις κυβερνήσεις χωρών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, για ειδικές περιπτώσεις νοσηλείας στο Ιατρικό Διαβαλκανικό Κέντρο (Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων, 2001β).

Στον τομέα της πρόνοιας, και πιο συγκεκριμένα σ' αυτόν των βρεφονηπιακών σταθμών, τα τελευταία χρόνια υπάρχει σημαντική πρόοδος, με ταχεία αύξηση του αριθμού των βρεφονηπιακών σταθμών, κυρίως με πρωτοβουλία των δήμων. Συγκεκριμένα, στο Δήμο Θεσσαλονίκης υπάρχουν 26 δημοτικοί βρεφονηπιακοί και παιδικοί σταθμοί. Όσον αφορά το Νομό Θεσσαλονίκης, γενικότερα, η κατάσταση έχει ως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 18 *Υπάρχουσες δομές υγείας – πρόνοιας στο Νομό Θεσσαλονίκης*

Βρεφονηπιακοί σταθμοί		**Παιδικοί σταθμοί**		**Κοινωνική μέριμνα**		**Κέντρα δημιουργικής απασχόλησης**	
Αριθμός σταθμών	Αριθμός εργαζομένων	Αριθμός σταθμών	Αριθμός εργαζομένων	Κοινωνική μέριμνα	Αριθμός εργαζομένων	Αριθμός κέντρων	Αριθμός εργαζομένων
32	268	78	424	70	144	13	27

Πηγή: Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας, 2001β: 313.

Επίσης, στο Δήμο Θεσσαλονίκης λειτουργεί από το 1988 Ειδικό Ψυχαγωγικό Κέντρο, που έχει σκοπό να συμβάλλει στην κοινωνική ενσωμάτωση και ισοτιμία των παιδιών με ειδικές ανάγκες μέσα από προγράμματα ψυχαγωγικού χαρακτήρα (Δήμος Θεσσαλονίκης, 2001).

Για τους ηλικιωμένους λειτουργούν έξι Κ.Α.Π.Η. στο Δήμο Θεσσαλονίκης, τα οποία όμως δεν καλύπτουν επαρκώς τις απαιτούμενες ανάγκες (Α.Π.Θ., 1995: 78).

Το Π.Ε.Π. Κ. Μακεδονίας 2000 – 2006 περιλαμβάνει δράσεις που αποσκοπούν στην επέκταση, και κυρίως στη βελτίωση, και τον εκσυγχρονισμό της κτιριακής υποδομής και του εξοπλισμού των δομών Υγείας και Πρόνοιας, με στόχο την κάλυψη των αναγκών στο σύνολο της Περιφέρειας.

Ειδικότερα οι στόχοι αποβλέπουν στη βελτίωση και συμπλήρωση της κτιριακής υποδομής, του εξοπλισμού και των υπηρεσιών πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας περίθαλψης με ενέργειες που αποβλέπουν σε :

- Βελτίωση της υποδομής των Κέντρων Υγείας, των Περιφερειακών Ιατρείων και των δομών προ-νοσοκομειακής φροντίδας, με παρεμβάσεις συντήρησης της κτιριακής υποδομής, βελτίωσης του ξενοδοχειακού και τεχνικού εξοπλισμού, συμπλήρωσης και ανανέωσης του ιατρικού εξοπλισμού
- Επέκταση (όπου κρίνεται απαραίτητο), αναβάθμιση και εκσυγχρονισμό της υπάρχουσας υποδομής (κτιριακής και εξοπλισμού) νοσοκομειακών μονάδων
- Παρεμβάσεις στον τομέα της Πρόνοιας, που περιλαμβάνουν ανεγέρσεις κτιριακών υποδομών παιδικών σταθμών και των υποδομών Ιδρυμάτων Πρόνοιας, καθώς και άλλων φορέων Κοινωνικής Πρόνοιας (Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας, 2001β: 148 – 149).

4.3.2 Εκπαιδευτικές υποδομές

Οι υποδομές εκπαίδευσης στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης δεν βρίσκονται σε ικανοποιητικό επίπεδο. Το πρόγραμμα σχολικής στέγης σε συνδυασμό με την πτώση στους αριθμούς των μαθητών μέσα στην προηγούμενη δεκαετία, συνετέλεσε στην ανακούφιση των πιέσεων από άποψη κτιριακών υποδομών, ιδίως όσον αφορά τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση, αλλά η εισροή των οικονομικών μεταναστών και των παλιννοστούντων, αύξησε και πάλι τους αριθμούς των μαθητών της πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης, εντείνοντας εκ νέου τις πιέσεις.

Στο Νομό Θεσσαλονίκης, στη δευτεροβάθμια εκπαίδευση υπάρχουν 1678 αίθουσες (200 μισθωμένες), εκ των οποίων οι 883 λειτουργούν σε δύο κύκλους. Ειδικότερα, στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης υπάρχουν 1208 αίθουσες σε 49 σχολικά συγκροτήματα, και σε διπλοβάρδια λειτουργούν οι 653 (Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας, 2001β: 161 – 162), όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 19 *Σύνολο εκπαιδευτηρίων της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης στο Νομό Θεσσαλονίκης*

Αριθμός Γυμνασίων	**Αριθμός Λυκείων**	**Αριθμός ΤΕΕ**	**Σύνολο εκπαιδευτηρίων (Γυμνάσια, Λύκεια, ΤΕΕ)**	**Κτίρια σε διπλοβάρδια**
147	102	38	**287**	108

Πηγή: Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας, 2001β: 161 – 162.

Τα κτιριακά κελύφη της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης του κέντρου της πόλης απαιτούν ανανέωση, ενώ το φαινόμενο της διπλοβάρδιας, σοβαρό πρόβλημα παιδαγωγικού χαρακτήρα, θα έπρεπε να έχει εξαλειφθεί προ πολλού. Επίσης, οι τοπικές αρχές οφείλουν να εισάγουν στον προγραμματισμό τους για την εκπαίδευση, την παράμετρο «μετανάστες», ώστε οι τελευταίοι όχι μόνο να αισθάνονται ασφάλεια στο σχολικό περιβάλλον, αλλά και να ωφελούνται πραγματικά από αυτό. Η μόρφωση και η εκπαίδευση είναι βασικός δρόμος για τη δόμηση σταθερών σχέσεων φιλίας μεταξύ των βαλκανικών κρατών.

Πάντως, το Π.Ε.Π. 2000 – 2006 της Κ. Μακεδονίας περιλαμβάνει ειδικό μέτρο για τον περιορισμό της διπλοβάρδιας στη δευτεροβάθμια εκπαίδευση (και στην πρωτοβάθμια) με την κατασκευή νέων σχολικών κτιρίων (Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας, 2001β: 161 – 162).

Όσον αφορά την ανώτατη εκπαίδευση, η Θεσσαλονίκη διαθέτει το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο, με πάνω από 60.000 φοιτητές όλων των επιστημών, καθώς και με ένα από τα μεγαλύτερα και πιο πλήρη κέντρα Ηλεκτρονικών Υπολογιστών και δικτύων επικοινωνίας στην Ε.Ε. Εξάλλου, το Πανεπιστήμιο Μακεδονίας αριθμεί πάνω από 5.000 φοιτητές για τις οικονομικές επιστήμες (Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Θεσσαλονίκης, 2000: 48). Τόσο στο Α.Π.Θ. όσο και στο Πανεπιστήμιο Μακεδονίας λειτουργεί μια πληθώρα μεταπτυχιακών τμημάτων. Τα δύο αυτά μεγάλα πανεπιστήμια της Θεσσαλονίκης, σε συνδυασμό με τα Τ.Ε.Ι. (Σίνδου, κ.ά.), δύνανται να καταστήσουν τη Θεσσαλονίκη κέντρο ανώτατης εκπαίδευσης και έρευνας.

Ήδη, τα ιδρύματα αυτά έχουν αναπτύξει σημαντικούς δεσμούς με αντίστοιχα ιδρύματα άλλων βαλκανικών κρατών (π.χ. το Α.Π.Θ. με την Τεχνική Σχολή του Πανεπιστημίου της Μπίτολα και το Τεχνικό Πανεπιστήμιο της Σόφιας, αλλά και με άλλα πανεπιστημιακά ιδρύματα), με στόχο την προαγωγή της έρευνας και της τεχνολογίας. Οι προσπάθειες αυτές μπορούν να ενισχυθούν περαιτέρω, με τη δημιουργία ειδικών μεταπτυχιακών σπουδών που θα προσελκύσουν σπουδαστές από τις γειτονικές χώρες (π.χ. σε θέματα ανάπτυξης, Ε.Ε., διοίκησης επιχειρήσεων). Αντίστροφα, η Ελλάδα μπορεί να πάρει απ' αυτές τεχνογνωσία στους τομείς που η κάθε μια ειδικεύεται. Για παράδειγμα, η Βουλγαρία έχει μεγάλο αριθμό ειδικών σε παραγωγή micro-chips για ηλεκτρονικούς υπολογιστές, γεγονός που δίνει ευκαιρίες συνεργασίας με τα τεχνολογικά ιδρύματα των Τ.Ε.Ι. και των Α.Ε.Ι., καθώς και με τη Δ.Ε.Θ. (INTRASOFT-High Tech), (Α.Π.Θ., 1995: 133).

4.3.3 Πολιτιστικές και αθλητικές υποδομές

Η Θεσσαλονίκη διαθέτει πολλά ρωμαϊκά και υστερορωμαϊκά μνημεία, αλλά δεδομένου ότι αποτελεί μια κατεξοχήν βυζαντινή πόλη, χαρακτηρίζεται κυρίως από την ύπαρξη πολύ αξιόλογων βυζαντινών μνημείων. Στην Κεντρική Μακεδονία, γενικότερα, εντοπίζονται τα σημαντικότερα διεθνώς δείγματα του Βυζαντινού και Μεταβυζαντινού πολιτισμού, με κυρίαρχα τα μοναδικά παλαιοχριστιανικά, βυζαντινά και μεταβυζαντινά μνημεία της Θεσσαλονίκης, καθώς και του ανυπέρβλητου μνημειακού συμπλέγματος του όρους Άθω (κέντρου μοναστηριακής αρχιτεκτονικής και τέχνης διεθνούς εμβέλειας).

Άλλωστε, σε όλη τη Θεσσαλονίκη, υπάρχουν διάσπαρτα και άλλα σημαντικά μνημεία των περιόδων της Μεσαιωνικής και Οθωμανικής φάσης. Το πλούσιο ιστορικό πολιτιστικό απόθεμα συμπληρώνεται με αρχιτεκτονικά αριστουργήματα της νεώτερης ιστορίας (μακεδονίτικα και νεοκλασσικά αρχοντικά), αλλά και από δείγματα μοντέρνας τέχνης και σύγχρονου πολιτισμού (Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας, 2001β: 191).

Σχετικά με το νυν και τον δυνητικό παγκόσμιο πολιτιστικό ρόλο της, η πόλη εμφανίζεται ιδιαιτέρως δυναμική. Η Θεσσαλονίκη, με βάση τα βυζαντινά μνημεία της, παραπέμπει στην παρουσία του Βυζαντίου στα Βαλκάνια και στην εν γένει βαλκανική μεσαιωνική αρχιτεκτονική, η οποία έχει αρχίσει να γίνεται αντικείμενο διεθνούς επιστημονικού ενδιαφέροντος, συνεργασίας και ανταλλαγών, μέσα από πρωτοβουλίες στις οποίες η Θεσσαλονίκη εκπροσωπείται δυναμικά. Ένα δεύτερο επίπεδο διεθνοποίησης της πόλης μέσω του πολιτισμού, ορίζεται από τις σύγχρονες απόψεις για τη συνεισφορά της βυζαντινής ζωγραφικής και των χωρικών της αντιλήψεων, στον κυβισμό και κατ' επέκταση στη σύγχρονη τέχνη, γενικότερα. Τέλος, η γειτνίαση της Θεσσαλονίκης με το Άγιο Όρος, δεδομένου του διεθνή ρόλου του τελευταίου στην Ορθοδοξία, προσδίδει στην πόλη κάποιες επιπλέον διαστάσεις διεθνοποίησης (Καυκαλάς, 2001: 63).

Με την ευκαιρία της διοργάνωσης του θεσμού της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης το 1997, η Θεσσαλονίκη ανακαίνισε και ενίσχυσε σημαντικά τις πολιτιστικές υποδομές της. Εκτός από το σημαντικό αριθμό αξιόλογων κτιριακών κελυφών παλιότερης εποχής που είτε σώθηκαν από κατεδάφιση είτε συντηρήθηκαν, δημιουργήθηκαν στην πόλη μια σειρά από πολιτιστικές υποδομές, όπως θέατρα, πολιτιστικά κέντρα, κλπ.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι συντηρήθηκαν σημαντικά μνημεία για τη φυσιογνωμία της πόλης, όπως τα λουτρά «Παράδεισος», η Μονή Λαζαριστών, η Αρχαία Αγορά, η Βίλα Μπιάνκα, η Ροτόντα, η Καμάρα, τα Ανάκτορα του Γαλερίου, κ.ά.

Επίσης, δόθηκε το ερέθισμα για τη δημιουργία νέων μουσείων (όπως κινηματογράφου, ύδρευσης, κλπ), καθώς και για τη δημιουργία καινούριων χώρων πολιτισμού (κιν/γραφικές αίθουσες στις παλιές αποθήκες του λιμανιού, κλπ).

Στα πλαίσια του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Τουρισμός – Πολιτισμός» (υποπρόγραμμα «Πολιτισμός», Β' Κ.Π.Σ.), ολοκληρώθηκε το Μέγαρο Μουσικής Θεσσαλονίκης. Αρχικά, βέβαια, σ' αυτό εντάσσονταν η δημιουργία Συνεδριακού και Πολιτιστικού Κέντρου, η οποία απέβλεπε *«στη δημιουργία βάσης υποδομής και πολιτιστικών θεσμών μεγάλης αξίας για την εν γένει πολιτιστική, επιστημονική και εκπαιδευτική δραστηριότητα»*. Ο θεσμός θα συνέβαλλε *«στην ανάπτυξη του συνεδριακού τουρισμού και στην παροχή υπηρεσιών υψηλής πολιτιστικής στάθμης»*. Εκτιμούνταν, εξάλλου, ότι έτσι *«θα μειώνονταν η εποχικότητα του*

τουρισμού, καθώς η δραστηριότητα του Κέντρου θα εκτείνονταν σε δωδεκάμηνη βάση. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του προγράμματος, *η Θεσσαλονίκη θα αναδεικνύονταν σε μείζονα τουριστικό και πολιτιστικό πόλο έλξης για τον διεθνή και εσωτερικό τουρισμό στη Βόρεια Ελλάδα» (Δ.Μ.Π. Ε.Π.Ε., κ.ά., 1999: 108, 113).*

Αξίζει να σημειωθεί, πάντως, ότι επικρατεί μια σύγχυση όσον αφορά το Συνεδριακό και Πολιτιστικό Κέντρο Θεσσαλονίκης: το τελευταίο δεν έχει ξεκινήσει, ούτε και εμφανίζεται στα προγραμματισμένα για τη Θεσσαλονίκη έργα, ενώ φαίνεται πως τελικά ταυτίστηκε με το Μέγαρο Μουσικής ταυτίστηκε, δεδομένου μάλιστα ότι το τελευταίο διαθέτει και συνεδριακή υποδομή.

Η συνεδριακή υποδομή της πόλης, βέβαια, ενισχύθηκε με τη δημιουργία του Συνεδριακού Κέντρου Ι. Βελλίδης, καθώς και άλλων αιθουσών (κυρίως στους χώρους των νέων πολυτελών ξενοδοχείων Mediterrane και Hayatt).

Παρ' όλες τις δυσλειτουργίες στα προγραμματισμένα έργα (αλλαγή, ακύρωση, κλπ), η Θεσσαλονίκη φαίνεται πως, τα τελευταία χρόνια, παρουσιάζει πολιτιστική άνθιση. Η αντίδραση του κόσμου της πόλης στην πληθώρα πολιτιστικών δρώμενων που λαμβάνουν χώρα σ' αυτήν τον τελευταίο καιρό, είναι ιδιαιτέρως θετική, ενώ, από τη μεριά τους τα δρώμενα αυτά είναι, ως επί το πλείστον, πολύ αξιόλογα. Φαίνεται πως η ενίσχυση της πολιτιστικής υποδομής, έδωσε νέα ώθηση στην πολιτιστική κίνηση της πόλης, στην οποία αυτή τη στιγμή λειτουργούν πολλές μικρές πειραματικές θεατρικές σκηνές,[85] λαμβάνουν χώρα συνεχώς εκθέσεις ζωγραφικής και συναυλίες, και επιπλέον παρατηρείται ένα αυξημένο ενδιαφέρον για τη δημιουργία διαβαλκανικών πολιτιστικών θεσμών. Ήδη, τα τελευταία χρόνια λειτουργούν διάφορα βαλκανικά φεστιβάλ («Βαλκανική πλατεία, «Balkan Voices», κ.ά.) που σκοπό έχουν τη γνωριμία και την προσέγγιση των βαλκανικών λαών, τις πολιτιστικές ανταλλαγές μεταξύ τους, και γενικότερα την δημιουργία κλίματος εμπιστοσύνης και συνεργασίας.

Εξάλλου, οι ίδιοι οι φορείς πολιτισμού της πόλης παρουσιάζονται ιδιαιτέρως αναβαθμισμένοι: το Κρατικό Θέατρο Βορείου Ελλάδος (Κ.Θ.Β.Ε.), έπειτα από πολλά χρόνια ατονίας και εσωτερικών προβλημάτων, ανεβάζει πλέον αξιόλογες, υψηλού επιπέδου παραστάσεις, ενώ το Διεθνές Φεστιβάλ Κινηματογράφου Θεσσαλονίκης καταφέρνει, με τον ανανεωμένο του προσανατολισμό να προσελκύσει χιλιάδες κόσμου εντός και εκτός Ελλάδας, κάθε φθινόπωρο. Όσον αφορά το τελευταίο, αξίζει να αναφερθεί ότι υπάρχει ξεχωριστή ενότητα για τον βαλκανικό κινηματογράφο, γεγονός πολύ σημαντικό για τη διαβαλκανική προσέγγιση και συνεργασία.

Η ανάδειξη της ιστορικότητας και η αξιοποίηση του πολιτιστικού αποθέματος της Θεσσαλονίκης, αποτελεί αυτή τη στιγμή, επιδίωξη η οποία διατρέχει όλες τις αναπτυξιακές παραμέτρους: την κοινωνική, την τουριστική, την περιβαλλοντική, την αστική και την ανάπτυξη της υπαίθρου.

---

[85] Συνολικά, λειτουργούν στη Θεσσαλονίκη περί τα 17 θέατρα και 6 ανοιχτά, 18 κινηματογράφοι (εκ των οποίων πολλοί είναι πολυ-κινηματογράφοι), 12 θερινοί κινηματογράφοι, 30 περίπου χώροι αθλητισμού, κλπ.

Οι πολιτιστικοί πόροι, εξάλλου, σε συνδυασμό με το πολυποίκιλο τοπίο και τις ιδιαίτερες φυσικές ομορφιές, αποτελούν συγκριτικά πλεονεκτήματα για την ανάπτυξη μιας πολύμορφης τουριστικής και πολιτιστικής δραστηριότητας, η οποία δεν έχει, μέχρι στιγμής, καταφέρει να ενεργοποιηθεί, ώστε να επιτευχθεί κάποια τουριστική διαφοροποίηση.

Το Π.Ε.Π. 2000 – 2006 για την Κ. Μακεδονία περιλαμβάνει ενέργειες που θα συμβάλουν στην προστασία, ανάδειξη, ολοκλήρωση και απόδοση σε χρήση, αρχαιολογικών χώρων και μνημείων, καθώς και για την διατήρηση και ανανέωση της ιστορικότητας του χώρου της Θεσσαλονίκης, ως στοιχείου ταυτότητας και πολιτισμού. Στο σημείο αυτό, ιδιαίτερη σημασία αποκτά η αναμενόμενη – από τις παραπάνω ενέργειες – ενίσχυση του μητροπολιτικού χαρακτήρα της Θεσσαλονίκης, τόσο με την ένταξη στον αστικό ιστό της πόλης μνημείων και μνημειακών συνόλων, όσο και με την ανάδειξη αρχαιολογικών χώρων που βρίσκονται στην ευρύτερη περιμετρική ζώνη της πόλης (Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας, 2001β: 191 – 193).

Εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, στην Αθήνα, η Θεσσαλονίκη, μαζί με την Πάτρα, το Ηράκλειο και το Βόλο, χαρακτηρίζονται ολυμπιακές πόλεις και πρόκειται να φιλοξενήσουν τους προκριματικούς και τους ημιτελικούς αγώνες ποδοσφαίρου. Τα έργα υποδομής στις πόλεις αυτές θα χρηματοδοτηθούν από το πρόγραμμα «Ελλάδα 2004». Έτσι, δεδομένων των εξαγγελιών για έργα στο Καυταντζόγλειο Στάδιο, το Γήπεδο Χαριλάου και το Γήπεδο του Απόλλωνα Καλαμαριάς, συνολικού προϋπολογισμού περίπου 4 δις, η αθλητική υποδομή της Θεσσαλονίκης αναμένεται να αναβαθμιστεί (Παπαϊωάννου, 2001: 51).

4.4 Αστικό περιβάλλον

Θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι η εικόνα που παρουσιάζει ο αστικός χώρος της Θεσσαλονίκης χαρακτηρίζεται από δύο στοιχεία: αφενός από κάποια «ψήγματα» της μνημειακής αρχιτεκτονικής του Hebrard, ο οποίος, μετά τη μεγάλη πυρκαϊά του 1917, σχεδίασε εκ νέου τη Θεσσαλονίκη, και αφετέρου από την ισοπεδωτική λογική που επικράτησε στην πολεοδομία και την δόμηση, μεταπολεμικά. Έτσι, μαζί με την προβολή κάποιων μνημείων ως σημείων αναφοράς στην πόλη, την παρουσία μνημειακών αξόνων, το ισχυρό μέτωπο στην επαφή με τη Θάλασσα και την ανάμειξη παλαιού – νέου, η Θεσσαλονίκη χαρακτηρίζεται από τις χωρίς προηγούμενο υπερβάσεις του Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού (Γ.Ο.Κ.), την έλλειψη μέριμνας για οτιδήποτε ιδιαίτερο, καθώς και την απουσία αστικής συνείδησης στην παραγωγή αρχιτεκτονικής (Κωτσιόπουλος, 2000: 189).

Φυσικά, τα προβλήματα της πόλης αυξήθηκαν, καθώς εκείνη μεγάλωνε. Έτσι, όσον αφορά, το φυσικό και το ανθρωπογενές περιβάλλον της, υπάρχουν οξυμένα περιβαλλοντικά προβλήματα που οφείλονται κυρίως στην χωρίς σχεδιασμό ανάπτυξη. Τα αποτελέσματα συγκεντρώνονται στη ρύπανση του Θερμαϊκού, των λιμνών, των ποταμών, των ακτών, καθώς και στην υποβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος (Α.Π.Θ., 1995: 30). Ένα άλλο μεγάλο πρόβλημα αποτελεί η αυθαίρετη δόμηση σε περιοχές Β' κατοικίας, η οποία, εκτός των άλλων, συνεπάγεται και την αλλαγή των χρήσεων γης, καθώς και την υποβάθμιση σημαντικών φυσικών πόρων (Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας, 2001α: 10).

Πρέπει να επισημανθεί ότι οι αλλοιώσεις του αστικού περιβάλλοντος της Θεσσαλονίκης δεν είναι άμοιρες οικονομικών συνεπειών. Η αναβάθμιση της πόλης εν όψει των τελευταίων ευνοϊκών μεταβολών, δεν μπορεί να νοείται μόνο ως εκσυγχρονισμός των υποδομών και των δικτύων και να παρακάμπτει προβλήματα τα οποία απειλούν την ίδια την υπόσταση και την βιωσιμότητα της πόλης, καθώς και την ποιότητα ζωής των κατοίκων της.

Σήμερα, το σημαντικότερο πρόβλημα της πόλης είναι η έντονη πυκνοκατοίκηση σε συνδυασμό με την ανεξέλεγκτη ανάμειξη συμβατών και ασύμβατων χρήσεων, λόγω αδυναμίας ελέγχου της χωροθέτησης εγκαταστάσεων και δραστηριοτήτων. Αποτέλεσμα αυτού του συνδυασμού είναι η υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, τα χαρακτηριστικά της οποίας είναι:

- Σοβαρότατη έλλειψη δημόσιων ελεύθερων χώρων, χωρίς δυνατότητες ουσιαστικής αύξησής τους μέσα στο Π.Σ.Θ.
- Ανυπαρξία ιδιωτικών ελεύθερων χώρων
- Ασφυκτική παρουσία του αυτοκινήτου, εν κινήσει ή εν στάσει
- Απειλή για όλα τα παλιότερα κτίσματα και σύνολα, μικρότερου ή μεγαλύτερου αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος
- Πίεση στις υπάρχουσες αστικές υποδομές (κοινωφελείς υπηρεσίες, δίκτυα, δρόμοι)
- Ακριβή και σπάνια η γη για εγκατάσταση νέων κοινωφελών υπηρεσιών ή για προγράμματα κοινωνικής κατοικίας
- Ολοένα αυξανόμενη δυσκολία και δαπάνη υλοποίησης οποιασδήποτε κυκλοφοριακής ρύθμισης
- Υποβάθμιση των όρων ζωής μέσα στην πόλη, παρά την αναβάθμιση του οικιστικού αποθέματος με νέες κατοικίες

Η συνισταμένη αυτών των αρνητικών φαινομένων[86] είναι η πτώση της αποτελεσματικότητας της πόλης και η απορρόφηση υπέρογκων δημόσιων πόρων

[86] Για την επίλυση κάποιων από τα παραπάνω προβλήματα, θα μπορούσαν να δοθούν, συνοπτικά, οι εξής δέσμες παρεμβάσεων στην πόλη:

- Ανασυγκρότηση δομημένης περιοχής (αναδόμηση και αξιοποίηση κτιριακού αποθέματος για τη δημιουργία νέων κεντρικών χώρων και ανασυγκρότηση ιδιαίτερα προβληματικών περιοχών κατοικίας)
- Βελτίωση οικοδομήσιμων και κοινόχρηστων χώρων (αξιοποίηση, επανάχρηση και ένταξη κτιριακού αποθέματος στον αστικό ιστό, αναβάθμιση αισθητικής και ποιότητας των φυσικών στοιχείων και του αστικού τοπίου, ανάπλαση περιοχών κατοικίας, ρύθμιση και αναδιάρθρωση προβληματικών χρήσεων γης, ανάπλαση περιοχών ανισόπεδων κόμβων, βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών)
- Βελτίωση της λειτουργίας των κοινόχρηστων χώρων (ολοκλήρωση πολιτιστικής και κοινωνικής υποδομής, ανάπλαση μετώπων οικοδομικών τετραγώνων, ανάδειξη ιστορικών – αρχαιολογικών τόπων και μνημείων, ανασύνταξη δημόσιων χώρων και περιβάλλοντος δημόσιων κτιρίων)
- Παρεμβάσεις σε εκτός σχεδίου περιοχές (θαλάσσιο μέτωπο από τις εκβολές του Δενδροπόταμου μέχρι το Καλοχώρι, κ.ά.)

προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι κάτοικοι και οι εργαζόμενοι του Π.Σ.Θ. (Α.Π.Θ., 1995: 43 – 44).

Αναμφίβολα, το αποτέλεσμα της κατάστασης αυτής είναι ότι το κέντρο, αλλά και το σύνολο της πόλης, παρουσιάζουν μια ιδιαιτέρως αποθαρρυντική εικόνα, η οποία διόλου δεν συμβαδίζει με τις προσμονές για προσέλκυση μητροπολιτικών δραστηριοτήτων στη Θεσσαλονίκη, καθώς και για την κατάκτηση από την τελευταία μιας σημαντικής θέσης στο διεθνή ή έστω τον περιφερειακό ανταγωνισμό των πόλεων.

5. Η εμβέλεια της πόλης

Ήδη από το 1985 με το «Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης» (Ρ.Σ.Θ.), η Θεσσαλονίκη θεωρείται ως κέντρο επιπέδου Περιφέρειας με ενισχυμένο εθνικό και διεθνή ρόλο.

Παρά το γεγονός ότι η αναφορά του Ρ.Σ.Θ. στον περιφερειακό και ευρύτερο ρόλο της Θεσσαλονίκης έγινε το 1985, με δεδομένα τελείως διαφορετικά, η μετέπειτα διοικητική διαίρεση της χώρας με τον καθορισμό της Θεσσαλονίκης ως έδρας της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, καθώς και η πρόκληση του διεθνούς ρόλου που αντιμετωπίζει η πόλη μετά το 1990, δικαιώνουν εκ των πραγμάτων την επιλογή του Ρ.Σ.Θ.

Ο περιφερειακός ρόλος της πόλης κατέχει, προφανώς, ιδιαίτερο βάρος, μια και το Π.Σ.Θ. συγκεντρώνει το ήμισυ σχεδόν του πληθυσμού της, τις βασικές παραγωγικές μονάδες αλλά και τις κυριότερες συγκοινωνιακές εξυπηρετήσεις της περιοχής (λιμάνι, σιδηροδρομικός σταθμός, αεροδρόμιο), έτσι, ώστε από αναπτυξιακής, τουλάχιστον, πλευράς ουσιαστικά να ταυτίζεται μαζί της (Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Θεσσαλονίκης, 2000: 47).

«Ο διεθνής ρόλος της Θεσσαλονίκης έχει καθοριστεί, κατά καιρούς, από την εξέλιξη των ευρύτερων γεωπολιτικών συσχετισμών στα Βαλκάνια. Πριν από την απελευθέρωση του 1912, αποτελούσε το πιο σύγχρονο αστικό κέντρο της τότε Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, με σημαντικότερες και ουσιαστικότερες διεθνείς σχέσεις (οικονομικές, πολιτικές, πολιτιστικές) από την Αθήνα. Η ένταξή της στο μικρό νεοελληνικό κράτος, η μεταστροφή των οικονομικών της σχέσεων προς το Νότο, η ανάπτυξη της αθηναϊκής γραφειοκρατίας και ο περιορισμός της βαλκανικής ενδοχώρας, μείωσαν σημαντικά τη δυναμική της. Στα 1933 – 34 οι Ελευθέριος Βενιζέλος και Αλέξανδρος Παπαναστασίου, με το Πρώτο Βαλκανικό Σύμφωνο Συνεννόησης για πολιτική και οικονομική συνεργασία, έδωσαν ελπίδες για αναθέρμανση του διεθνούς – βαλκανικού ρόλου της πόλης. Ο πόλεμος, όμως, που ξέσπασε, στη συνέχεια ο Εμφύλιος και τέλος η εγκαθίδρυση του Ψυχρού Πολέμου και το καθεστώς σχεδόν κλειστών συνόρων, περιόρισαν τη Θεσσαλονίκη στο ρόλο της «συμπρωτεύουσας».

Σήμερα, ο μελλοντικός διεθνής και βαλκανικός ρόλος της πόλης είναι κοινά αποδεκτός. Πράγματι, οι συνθήκες μοιάζουν, για πρώτη φορά μετά το 1934, τόσο ευνοϊκές. Ωστόσο, θα

- Αξιοποίηση μεγάλων ελεύθερων χώρων (π.χ. στρατοπέδων) για την υποδοχή μητροπολιτικών δραστηριοτήτων και την εξισορρόπηση της μονοκεντρικότητας του Π.Σ. (Παπαμίχος – Χαστάογλου, 2000: 211- 212).

Επίσης, για κάποιες προτάσεις ανάπλασης βλ. και το «Μετασχηματίζοντας την πόλη. Διεθνείς διαγωνισμοί αστικού σχεδιασμού για τη Θεσσαλονίκη», Andreas Papadakis Publisher, Οργανισμός Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης, Θεσσαλονίκη 1997.

πρέπει να αντιμετωπίζουμε με μεγάλες επιφυλάξεις τις υπεραισιόδοξες προβλέψεις και αναγγελίες περί Βαλκανικής Μητρόπολης» (Α.Π.Θ., 1995: 132).

Γ. Η ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΣΤΗΝ ΑΥΓΗ ΤΟΥ 21^{ΟΥ} ΑΙΩΝΑ. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Η εικόνα που, εν μέρει, παρουσιάζει η Θεσσαλονίκη στην αρχή του 21^{ου} αιώνα είναι αυτή μιας πόλης που αυξάνει ολοένα σε μέγεθος και οικονομική ισχύ και μάλιστα με ρυθμούς πολύ ταχύτερους του μέσου όρου της χώρας. Οι παράγοντες που καθόρισαν – και συνεχίζουν να καθορίζουν – την εξέλιξη αυτή, φαίνεται πως σχετίζονται άμεσα με τις γεωπολιτικές και οικονομικές ανακατατάξεις στη Βαλκανική, αλλά και με τη λεγόμενη «παγκοσμιοποίηση» και «τριτογενοποίηση» της διεθνούς οικονομίας.

Θα έλεγε κανείς ότι σιγά – σιγά «γεννιέται» ένας νέος τύπος υπηρεσιών διεθνοποιημένου χαρακτήρα, στις οποίες η Θεσσαλονίκη αρχίζει να αποτελεί, ολοένα και πιο έντονα, τόπο εγκατάστασης (έδρες επιχειρήσεων, υποστηρικτικές στην παραγωγή υπηρεσίες, κλπ). Μια ειδική κατηγορία τέτοιων υπηρεσιών, αποτελούν εκείνες που σχετίζονται με βαλκανικά θέματα και τις οποίες φαίνεται πως αναζητά να συγκεντρώσει η Θεσσαλονίκη, με έμφαση, ίσως, στους ανάλογους οργανισμούς της Ε.Ε., (όπως ο Οργανισμός Ανασυγκρότησης, κ.ά.).

Παράλληλα με αυτή τη διαδικασία, εύλογα δέχονται ώθηση και άλλες τριτογενείς δραστηριότητες, όπως το εμπόριο και η διαμετακόμιση, καθώς και ο συνεδριακός τουρισμός. Πράγματι, στον περιαστικό χώρο της Θεσσαλονίκης έχουν εγκατασταθεί μεγάλα super-market και πολυκαταστήματα, εκ των οποίων πολλά αποτελούν πολυεθνικές επενδύσεις. Εξάλλου, όσον αφορά το συνεδριακό τουρισμό, θα έλεγε κανείς ότι είναι ουσιαστικά το μόνο είδος τουρισμού που ανθεί στην πόλη και, ίσως, ο λόγος για τον οποίο, τα τελευταία χρόνια, έχει αυξηθεί και αναβαθμιστεί η ξενοδοχειακή της υποδομή. Βέβαια, τα μεμονωμένα αυτά γεγονότα, οπωσδήποτε δε μπορούν να θεωρηθούν ικανά για να στηρίξουν τον ισχυρισμό ότι η πόλη συγκεντρώνει και προσελκύει σημαντικά πολυεθνικά κεφάλαια. Αντίθετα, μάλιστα, φαίνεται ότι οι προσμονές για εγκατάσταση ξένων επενδύσεων και κεφαλαίων στην Θεσσαλονίκη μάλλον διαψεύσθηκαν.

Οι ανακατατάξεις στη Βαλκανική συνέβαλαν στην άρση της οικονομικής – και όχι μόνο – απομόνωσης της Θεσσαλονίκης και της Βόρειας Ελλάδας, και μελλοντικά δύνανται να αποκαταστήσουν τη φυσική σύνδεση Βορρά – Νότου στον ευρωπαϊκό χώρο. Στο παρελθόν η Ελλάδα, αλλά κυρίως η Βόρεια Ελλάδα και η Θεσσαλονίκη, ήταν αποκομμένες από την Δυτική Ευρώπη και την υπόλοιπη Ε.Ε., λόγω της «παρεμβολής» των Βαλκανίων, τα οποία έχοντας (με εξαίρεση την Ελλάδα) ένα διαφορετικό κοινωνικοπολιτικό σύστημα, αποτελούσαν εν μέρει «εμπόδιο» στην επικοινωνία Βορρά – Νότου, για περίπου 70 χρόνια (1920 – 1990), με αποκορύφωμα την περίοδο του Ψυχρού Πολέμου. Το αποτέλεσμα ήταν ότι τόσο οι μεθοριακές περιοχές της Ελλάδας (Βόρεια Ελλάδα), όσο και οι αντίστοιχες περιοχές της Βουλγαρίας και της Γιουγκοσλαβίας, όντας πίσω από το «σιδηρούν παραπέτασμα», δε μπόρεσαν να αναπτυχθούν στη βάση της διασυνοριακής συνεργασίας και της καλής γειτονίας, γεγονός ιδιαιτέρως οδυνηρό για την Θεσσαλονίκη, η οποία ανέκαθεν αναπτύσσονταν και ήκμαζε σε περιόδους που δεν υπήρχαν εμπόδια στις σχέσεις της με τη βαλκανική ενδοχώρα.

Συνεπώς, η σταδιακή άρση της απομόνωσης της Θεσσαλονίκης και της Βόρειας Ελλάδας, αφενός διευρύνει την ενδοχώρα της πρώτης, και αφετέρου αποκαθιστά τη σύνδεσή της με τις ανεπτυγμένες χώρες του Βορρά, γεγονός που έχει μεγάλη σημασία από δύο απόψεις:

1. Δύναται να διαχυθεί η ανάπτυξη από το Βορρά και τη Δυτική Ευρώπη, στον σαφώς λιγότερο ανεπτυγμένο Νότο. Η διάχυση αυτή, όσον αφορά τον ελλαδικό χώρο, αναμένεται να «περάσει» και από τα βόρεια σύνορα της χώρας και τη Θεσσαλονίκη.
2. Η Θεσσαλονίκη, με το «άνοιγμα» των συνόρων των πρώην σοσιαλιστικών κρατών, καθίσταται το πλησιέστερο λιμάνι της Ε.Ε. με εύκολη πρόσβαση στη Μεσόγειο, τον Εύξεινο Πόντο και κατ' επέκταση την Κασπία Θάλασσα. Κι αυτό γιατί ο χερσαίος δρόμος για τα παραπάνω χωρικά σύνολα είναι πολύ συντομότερος μέσω των χωρών της πρώην Γιουγκοσλαβίας και στη συνέχεια μέσω του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, από ότι οι εναλλακτικές διαδρομές που ακολουθούνταν μέχρι τώρα (Τεργέστη, κλπ.).

Με άλλα λόγια η ειρήνη και η σταθεροποίηση των Βαλκανίων, όταν θα ολοκληρωθεί, θα δώσει τέλος στη μερική απομόνωση της Θεσσαλονίκης κατά μήκος του άξονα Βορρά – Νότου και, έτσι, θα συμβάλλει στην αναβάθμιση του ρόλου της, καθώς η πόλη θα δύναται να μετατρέψει το μέχρι τώρα μειονέκτημά της, σε συγκριτικό πλεονέκτημα.

Ήδη, η Θεσσαλονίκη και η Βόρεια Ελλάδα γενικότερα, έχουν καταστεί χώροι σημαντικής επιχειρηματικής πρωτοβουλίας και δραστηριότητας, κατευθυνόμενης προς τις υπόλοιπες βαλκανικές χώρες. Μάλιστα, η Θεσσαλονίκη αποτελεί έδρα σημαντικού ποσοστού ελληνικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στα Βαλκάνια. Την ίδια στιγμή, το σύνολο της ελληνικής οικονομίας βρίσκεται σε μια διστακτική αλλά σταθερή πορεία προς την κατεύθυνση της μείωσης του κρατικού ελέγχου και των ιδιωτικοποιήσεων, ένδειξη του οποίου αποτελεί η ίδρυση ανωνύμων εταιρειών του δημοσίου που θα δραστηριοποιούνται πλέον με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια.

Εξάλλου, με την έλευση στη Θεσσαλονίκη, μεγάλων αριθμών οικονομικών προσφύγων από τις γειτονικές βαλκανικές χώρες (και κυρίως από την Αλβανία), αλλάζει – εκτός από το οικονομικό – και το κοινωνικό τοπίο στην πόλη, χωρίς να γίνεται αντιληπτό πώς αυτή θα διαμορφωθεί κοινωνικά και πληθυσμιακά, από εδώ και πέρα. Μάλιστα, υπάρχουν πάρα πολλά σενάρια που υποστηρίζουν μια υπερβολικά μεγάλη πληθυσμιακή αύξηση για τη Θεσσαλονίκη, στα προσεχή χρόνια, γεγονός που φυσικά δεν είναι εφικτό με βάση μόνο τη φυσική αύξηση του υπάρχοντος πληθυσμού. Έτσι, αν κάποιες από τις προβλέψεις υλοποιηθούν, έστω και μερικά, το συμπέρασμα που εξάγεται είναι ότι στο εγγύς μέλλον, η Θεσσαλονίκη θα αυξάνει ολοένα και ταχύτερα τον πληθυσμό της (όπως ήδη φάνηκε στην τελευταία απογραφή), ο οποίος πιθανότατα να αποτελεί αφενός προϊόν μετανάστευσης από γειτονικές χώρες και αφετέρου αποτέλεσμα μετεγκατάστασης υψηλά εξειδικευμένων στελεχών επιχειρήσεων με τις οικογένειές τους. Πάντως, όσο μακρινά και υπερβολικά και αν φαντάζουν τα σενάρια αυτά, είναι γεγονός ότι η πόλη σταδιακά γίνεται πόλος έλξης προσφύγων και μεταναστών, σχεδόν εξολοκλήρου βαλκανικής προέλευσης, με αποτέλεσμα

να μεταλλάσσεται σε μια πόλη πολυπολιτισμική και πολυεθνική, η οποία, όμως, δε διαφαίνεται να έχει αποκτήσει συνείδηση των αλλαγών που συντελούνται σ' αυτήν.

Την εικόνα έρχεται να συμπληρώσει το αδιαμφισβήτητο γεγονός της κατασκευής στην πόλη μιας πληθώρας υποδομών και υπερδομών, με αποκορύφωμα τα συγκοινωνιακά «μεγάλα» έργα, όπως ο ΠΑΘΕ και η Εγνατία Οδός. Η Θεσσαλονίκη αποτελεί το σημείο τομής των δύο σημαντικότατων αυτών αξόνων τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Μέσω του ΠΑΘΕ, συνδέεται οδικά με την Ειδομένη και τους Ευζώνους, καθώς και με τον Προμαχώνα, που αποτελούν, για την Ελλάδα, βασικές διεθνείς χερσαίες Πύλες προς Π.Γ.Δ.Μ. και Βουλγαρία αντίστοιχα. Εξάλλου, μέσω της Εγνατίας Οδού θα διαχέεται στην άμεση και ευρύτερη ζώνη επιρροής της Θεσσαλονίκης, η επενδυτική, η τεχνολογική και η χρηματοπιστωτική ισχύς της πόλης ως διαβαλκανικού οικονομικού πόλου αναφοράς.

Αλλά και αντίστροφα, τα νέα αυτά δίκτυα θα δώσουν την πολυπόθητη – *για τη* Δυτική Ευρώπη – πρόσβαση στον Εύξεινο Πόντο, την Κασπία και την Ανατολική Μεσόγειο. Στις περιοχές αυτές, όμως, η Θεσσαλονίκη αποτελεί το μόνο μεγάλο κέντρο μητροπολιτικής εμβέλειας, έστω και αν η εμβέλεια αυτή αφορά, προς το παρόν τουλάχιστον, κυρίως τον εθνικό χώρο. Επιπλέον, η Θεσσαλονίκη είναι διεθνές λιμάνι – το δεύτερο μεγαλύτερο της χώρας, αλλά το σημαντικότερο στη Βόρεια Ελλάδα και τη γύρω περιοχή, τόσο από *άποψη* γεωγραφικής θέσης όσο και από άποψη εξοπλισμού – και διαθέτει διεθνές αεροδρόμιο, που και αυτό είναι το δεύτερο σημαντικότερο της χώρας, αν και με πολλά προβλήματα. Φαίνεται δηλαδή ότι ο συνδυασμός λιμάνι – αεροδρόμιο – μεγάλοι χερσαίοι δρόμοι, μπορεί να αποβεί ιδιαίτερα σημαντικός για την εξέλιξη της πόλης και την αναβάθμιση του ρόλου της ως κόμβου συνδυασμένων μεταφορών.

Τέλος, η πολιτική εξουσία, σε κάθε επίπεδο διαμόρφωσής της (εθνικό, περιφερειακό, κλπ), φαίνεται να έχει αποδεχτεί, τουλάχιστον όσον αφορά τις κατά καιρούς εξαγγελίες, την ιδέα του καθοριστικού ρόλου της Θεσσαλονίκης, ως κεντρικού πόλου ανάπτυξης μητροπολιτικού επιπέδου, στο νέο διαμορφωμένο βαλκανικό χώρο. Για παράδειγμα, η διεθνοποίηση της Θεσσαλονίκης αποτελεί κεντρική προγραμματική επιλογή του Π.Ε.Π. 2000 – 2006 Κεντρικής Μακεδονίας, όπου ο πρώτος άξονας προτεραιότητας έχει γενικό τίτλο «Ανάδειξη του μητροπολιτικού ρόλου της Θεσσαλονίκης και ενθάρρυνση της καινοτομίας και της επιχειρηματικότητας» (Καυκαλάς, 2001: 58).

Εκτός πάντως από την εικόνα ανάπτυξης και προόδου που παρουσιάζει η Θεσσαλονίκη στις απαρχές του νέου αιώνα, υπάρχει οπωσδήποτε και μια άλλη, σκιώδης πλευρά. Σ' αυτήν ανήκουν μια σειρά από αντιφάσεις και παράδοξα, όπως για παράδειγμα το γεγονός ότι παρ' όλη τη συζήτηση, τους φόβους και τα σενάρια για την αλλαγή /αναβάθμιση του (διεθνούς) ρόλου της πόλης, οι φορείς της κεντρικής διοίκησης δείχνουν, αν όχι να αδιαφορούν για τα τεκταινόμενα στην πόλη, τουλάχιστον να μην παρουσιάζουν την απαραίτητη πολιτική βούληση και αποφασιστικότητα, ώστε να την «σπρώξουν» στο δρόμο μιας προγραμματισμένης, βιώσιμης ανάπτυξης. Ιδανικά, δηλαδή, θα περίμενε κανείς η κεντρική διοίκηση, σε συνεργασία με την τοπική αυτοδιοίκηση και τους φορείς της πόλης (επιμελητήρια, οργανισμοί, κλπ), να επικεντρώσουν το ενδιαφέρον τους στις πολιτικές εκείνες που θα ενδυνάμωναν τον παραγωγικό ιστό της και θα της εξασφάλιζαν, έτσι, τις απαραίτητες προϋποθέσεις για μια δυναμική πολιτική και οικονομική παρουσία στη

Νοτιοανατολική Ευρώπη, με στόχο την οικονομική συνεργασία και την ανάπτυξη όλων των χωρών της περιοχής (Κεσίδου, 1999: 74).

Όσο, όμως, και αν αναζητήσει κανείς σχέδια ανάπτυξης[87], προβλέψεις χρήσεων γης και λειτουργιών στην ευρύτερη περιοχή ή ολοκληρωμένα προγράμματα ανάπτυξης της απασχόλησης, συμβατά με τη δυναμική της πόλης, δεν θα βρει τίποτε που να έχει υλοποιηθεί (Αράπογλου, 2001: 10). Το πρόβλημα δεν είναι ότι δεν εκπονούνται σχέδια ανάπτυξης για την πόλη. Ήδη από το 1995 ο Τομέας Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Α.Π.Θ. μαζί με το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης, εκπόνησε μια μελέτη – συμβολή στο Στρατηγικό Σχέδιο[88] της Θεσσαλονίκης, το οποίο, όμως, ποτέ δεν υλοποιήθηκε, παρά έμεινε στα χαρτιά με αποτέλεσμα να είναι πλέον παλιό και ανεπίκαιρο.

Σήμερα (2001), γίνεται μια δεύτερη παρόμοια απόπειρα εκπόνησης ενός νέου Σχεδίου Δράσης για τη βιώσιμη ανάπτυξη στη Θεσσαλονίκη, το οποίο, εν μέρει, θα αποτελεί την επικαιροποίηση του Στρατηγικού Σχεδίου του 1995. Καταρχήν, έχει συσταθεί μια ομάδα που θα διεξάγει την προεργασία αυτού του σχεδίου και θα το στηρίξει επιστημονικά. Η ομάδα αποτελείται από μέλη που προέρχονται από τα δύο πανεπιστήμια της πόλης, το Α.Π.Θ. και το Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, καθώς και από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης (Ο.Ρ.ΘΕ.), στον οποίο ανήκει η ανάθεση και χρηματοδότηση του ερευνητικού αυτού προγράμματος[89] (Τόμπρου Κ., Ο.Ρ.ΘΕ., συζήτηση 29/7/2001). Στο μέλλον θα φανεί αν και αυτή η απόπειρα παραμείνει αναξιοποίητη.

Ένα Σχέδιο Δράσης θα δημιουργούσε – εκτός των άλλων – ένα «κοινωνικό συμβόλαιο» για τον προγραμματισμό της ανάπτυξης, η οποία θα προέκυπτε ως προϊόν κοινωνικών συμμαχιών. Έτσι, η υιοθέτηση από την κοινωνία ενός τέτοιου προγράμματος θα δημιουργούσε μια τοπική συνείδηση – η οποία αυτή τη στιγμή απουσιάζει – με σκοπό την αποτελεσματικότερη προώθηση της ανάπτυξης της Θεσσαλονίκης (Λαμπριανίδης, 2000γ: 107).

Όσον αφορά, πάντως, την πολιτική βούληση, αυτή δεν απουσιάζει μόνο κεντρικά, αλλά και από την τοπική αυτοδιοίκηση. Από την τελευταία λείπει ο σχεδιασμός – προγραμματισμός και η οριοθέτηση σαφών στόχων για την πόλη, στόχων οι οποίοι θα είναι απαλλαγμένοι από τα προσωπικά και ιδιοτελή συμφέροντα του εκάστοτε φορέα ή προσώπου. Η ίδια η Δημαρχία της πόλης, για πολλά χρόνια παρέμεινε απαθής στις ενδείξεις και τα μηνύματα μετεξέλιξης της πόλης, με αποτέλεσμα όχι την πρόοδο, αλλά μάλλον την οπισθοδρόμηση, σε μια πληθώρα ζητημάτων που την αφορούν.

---

[87] Όσον αφορά το Π.Ε.Π. Κ. Μακεδονίας 2001 – 2006, και σε αυτό ακόμα παρατηρούνται αδικαιολόγητες καθυστερήσεις στις διαδικασίες, αλλά και συνεχής αλλαγή των προγραμματισμένων για τη Θεσσαλονίκη έργων. Εκτός των άλλων, αυτό δε μπορεί να θεωρηθεί σχέδιο ανάπτυξης της πόλης, μια και αφορά την Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας, ως σύνολο.

[88] "Η Θεσσαλονίκη στον 21ο αιώνα". Ανάπτυξη – Περιβάλλον – Πολιτισμός. Συμβολή στο Στρατηγικό Σχέδιο.

[89] «Επιστημονική στήριξη και ενέργειες υλοποίησης του Σχεδίου Δράσης για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη στη Θεσσαλονίκη».

Έτσι, για παράδειγμα, η εικόνα που παρουσιάζει η Θεσσαλονίκη τα τελευταία χρόνια είναι αυτή μιας μεγαλούπολης με ολοένα και πιο υποβαθμισμένο αστικό περιβάλλον: όχι ιδιαιτέρως καθαρή, με ελλιπή φωτισμό στους μικρούς δρόμους και τους πεζόδρομους, με σημαντική έλλειψη σε λεπτομέρειες που ομορφαίνουν μια πόλη, όπως η ποιότητα και το είδος των πεζοδρομίων και του φωτισμού των δρόμων, κ.ά. Η εικόνα αυτή μόνο πολύ πρόσφατα άρχισε να αλλάζει, αλλά και πάλι οι αλλαγές που συντελέστηκαν δεν είναι ικανές να ανατρέψουν το πολύ επιβαρημένο αστικό περιβάλλον της Θεσσαλονίκης.

Πάντως, η αδιαφορία για την πόλη, από μέρους της τοπικής αυτοδιοίκησης, φαίνεται κυρίως από το γεγονός ότι σταδιακά η Θεσσαλονίκη κατέληξε να αποτελεί μια αυτοδιοικούμενη κοινωνία, ιδιαιτέρως ανεκτική σε ζητήματα που δύνανται να υπονομεύσουν την ομαλή λειτουργία μιας πόλης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της περίπτωσης, αποτελεί το γεγονός της αυξανόμενης παραβίασης των φωτεινών σηματοδοτών στους δρόμους της πόλης, καθώς και το παράνομο παρκάρισμα. Η ευθύνη της Δημαρχίας έγκειται στο γεγονός ότι δεν γίνεται σοβαρή προσπάθεια ανατροπής αυτής της κατάστασης, καθώς και άλλων παρόμοιων (Τροχαία, κλπ.).

Αναμφίβολα, υπάρχουν ζητήματα που η τοπική αυτοδιοίκηση δε μπορεί να επιλύσει μόνη της, αλλά μόνο με τη συμβολή και τη βοήθεια της κεντρικής εξουσίας. Παρ' όλα αυτά, όμως, οι πρωτοβάθμιοι (και όχι μόνο) Ο.Τ.Α.[90] οφείλουν να εντοπίζουν εγκαίρως τα δημιουργούμενα ή προϋπάρχοντα προβλήματα και να διεκδικούν λύσεις σε συνεργασία με την κεντρική διοίκηση. Στην περίπτωση, όμως, της Θεσσαλονίκης οι αρμόδιοι φορείς δεν προωθούν αποτελεσματικά τα ζητήματα της πόλης και φυσικά δεν βρίσκονται λύσεις για τα προβλήματά της (για παράδειγμα στις περιπτώσεις της καθυστέρησης των μεγάλων έργων που προβλέπονταν για την πόλη).

Έτσι, τα προβλήματα της Θεσσαλονίκης παραμένουν, αν δεν επιτείνονται. Για παράδειγμα το ποσοστό ανεργίας στο Π.Σ.Θ., ήδη το 1999, έφτανε το 13,7% του εργατικού δυναμικού, ενώ το κυκλοφοριακό, καθώς και το πρόβλημα στάθμευσης συνεχώς οξύνονται. Παράλληλα, στο φυσικό και το ανθρωπογενές περιβάλλον της πόλης υπάρχουν σημαντικά περιβαλλοντικά προβλήματα που οφείλονται και αυτά στην χωρίς σχεδιασμό ανάπτυξη.

Πρέπει να επισημανθεί, όμως, ότι η αναβάθμιση του ρόλου της πόλης εν όψει των τελευταίων ευνοϊκών μεταβολών, δεν μπορεί να παρακάμπτει τομείς που απειλούν την ίδια την υπόσταση και την βιωσιμότητά της, καθώς και την ποιότητα ζωής των κατοίκων της. Αναμφίβολα, το αποτέλεσμα της κατάστασης αυτής είναι ότι η Θεσσαλονίκη παρουσιάζει μια ιδιαιτέρως αποθαρρυντική εικόνα, η οποία διόλου δεν συμβαδίζει με τις προσμονές για προσέλκυση μητροπολιτικών δραστηριοτήτων σ' αυτήν, καθώς και για την κατάκτηση από την τελευταία μιας σημαντικής θέσης στο διεθνή ή έστω τον περιφερειακό ανταγωνισμό των πόλεων.

Εξάλλου, ακόμα και όσον αφορά μεγάλες υποδομές όπως ο ΠΑΘΕ και η Εγνατία, παρατηρούνται αδικαιολόγητες καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση και παράδοση των έργων. Ενώ, δηλαδή, η Εγνατία προβλέπονταν να έχει ολοκληρωθεί με το τέλος του 1999, σήμερα ακόμη υπολείπονται σημαντικά τμήματά του. Ομοίως συμβαίνει και με τον ΠΑΘΕ, την

[90] Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

υπόθεση του Μετρό, την υποθαλάσσια αρτηρία, την δυτική είσοδο της πόλης, την σιδηροδρομική σύνδεση του λιμανιού με τη βιομηχανική ζώνη, την κατασκευή του 6ου προβλήτα του λιμανιού και μια σειρά έργων που κάθε χρόνο εξαγγέλλονται, αλλά *«βρίσκονται ακόμη είτε στο στάδιο της μελέτης είτε δεν έχουν εξασφαλιστεί οι πόροι για την υλοποίησή τους είτε καρκινοβατούν στην εξέλιξή τους» (Γιαννόπουλος, 2001: 13).*

Γενικότερα, πάντως, εκτός από τις καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση των έργων, παρατηρούνται και πάρα πολλές αλλαγές στα προενταγμένα (στα διάφορα προγράμματα) και προγραμματισμένα έργα που αφορούν την πόλη (π.χ. 3ο Κ.Π.Σ.), με αποτέλεσμα να παρεμποδίζεται ακόμα και ο ελάχιστος προγραμματισμός για αυτήν. Δηλαδή, ο σχεδιασμός και ο προγραμματισμός που έχουν γίνει μέχρι στιγμής αφενός είναι από μόνοι τους ελλιπείς, και αφετέρου καταστρατηγούνται, πράγμα που μάλλον οφείλεται *στους* επικείμενους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004, στην Αθήνα. Ενόψει αυτών, δηλαδή, φαίνεται πως η ευρύτερη περιοχή πρωτευούσης απορροφά πόρους που κανονικά προβλέπονταν για την υπόλοιπη Ελλάδα, αλλά στην πορεία διοχετεύθηκαν σταδιακά στην Αθήνα και την Αττική, προκειμένου να ολοκληρωθούν εμπρόθεσμα τα ολυμπιακά έργα. Συνεπώς, η συγκυρία δεν είναι ευνοϊκή για τη Θεσσαλονίκη, γιατί είναι φανερό ότι μέχρι τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, κανένα έργο δεν πρόκειται να προχωρήσει ικανοποιητικά.

Βέβαια, αξίζει να σημειωθεί ότι πρόσφατα κατατέθηκε πρόταση σύμφωνα με την οποία η Θεσσαλονίκη θα διεκδικήσει να φιλοξενήσει τη διεθνή έκθεση EXPO για το 2007 ή το 2008, προκειμένου να αντισταθμιστεί η αλματώδης ανάπτυξη που αναμένεται να έχει η Αθήνα, μέχρι το 2004. Οπωσδήποτε, αν πράγματι κατατεθεί επισήμως η υποψηφιότητα για *την* EXPO, και φυσικά αν η πόλη φιλοξενήσει τελικά την έκθεση, η Θεσσαλονίκη, κατά το 2008, αναμένεται να βρεθεί με πολλές νέες υλικές υποδομές και, ίσως, και με έναν αναβαθμισμένο διεθνή ρόλο στον τομέα του πολιτισμού. Βεβαίως, όλα αυτά υπό την προϋπόθεση ότι η ευκαιρία αυτή θα αξιοποιηθεί στο έπακρο, σε αντίθεση με ότι είχε συμβεί, για παράδειγμα, στην περίπτωση της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης το 1997.[91]

Πάντως, ευρωπαϊκά παραδείγματα αναβάθμισης του ρόλου μιας πόλης, όπως το Μόναχο ή η Βαρκελώνη, έδειξαν ότι τόσο η πόλη όσο και οι πολίτες και η τοπική της διοίκηση, δεν πρέπει να στηρίζουν τις ελπίδες τους για την ανάπτυξή της εξολοκλήρου στην κεντρική διοίκηση.[92] Κι αυτό γιατί μια πόλη, που δεν είναι πρωτεύουσα κράτους και η οποία αναζητά αναβάθμιση του ρόλου της, και κυρίως του διεθνούς ρόλου της, πιθανότατα καθίσταται ανταγωνίστρια της πρωτεύουσάς της και επομένως ενδέχεται, αναβαθμίζοντας το δικό της διεθνή ρόλο, να υποβαθμίσει αυτόν της τελευταίας. Οπωσδήποτε, όμως, τα συμφέροντα – οικονομικά και άλλα – που συσσωρεύονται στην εκάστοτε πρωτεύουσα, αντίκεινται σε κάτι τέτοιο.

Μάλιστα, όσο πιο συγκεντρωτικό είναι ένα κράτος, τόσο λιγότερο ανεπτυγμένη είναι η περιφέρειά του και, κατ' επέκταση, τόσο δυσκολότερη καθίσταται αυτού του είδους η στήριξη μιας περιφερειακής πόλης. Το ελληνικό κράτος, όντας ιδιαιτέρως συγκεντρωτικό,

---

[91] Όπου, πραγματοποιήθηκαν μεν κάποια πολύ σημαντικά έργα, αλλά το αποτέλεσμα ήταν μικρό σε σχέση με αυτό που θα μπορούσε να έχει επιτευχθεί.

[92] Σκέψεις από συζήτηση με τους Βογιατζίδη Ν., Νούτσου Β. και Αγοραστάκη Μ. στα πλαίσια του μαθήματος «Εισαγωγή στην πολιτική επιστήμη», 7/6/2001.

εμπίπτει στην κατηγορία αυτή και επομένως έγκειται στην τοπική αυτοδιοίκηση να προωθήσει πιο δυναμικά τα συμφέροντα *της* πόλης. Επειδή, όμως, η αναβάθμιση του διεθνούς ρόλου *της* τελευταίας, αφορά, κατά κύριο λόγο, έργα και πολιτικές που το εύρος *τους* ξεπερνά *τις* δυνατότητες και την εσωτερική δυναμική *της* τοπικής οικονομίας, η συμβολή – *οικονο*μική ή άλλη – του κράτους είναι απαραίτητη. Φυσικά, στην τοπική αυτοδιοίκηση έγκειται να αναλαμβάνει πρωτοβουλίες και να καταθέτει προτάσεις που στη συνέχεια θα υλοποιήσει ή όχι η κεντρική διοίκηση. Ίσως, στην κατεύθυνση αυτή να βρίσκεται η προαναφερθείσα πρωτοβουλία του Ο.Ρ.ΘΕ. για το Σχέδιο Δράσης.

Με όλα αυτά, πάντως, διαφαίνεται πως έχει χαθεί η εμπιστοσύνη των κατοίκων της πόλης σε κάθε φορέα διοίκησης, είτε αυτός είναι κεντρικός είτε τοπικός. Έτσι, ολοένα και περισσότερο, παρατηρείται αδιαφορία για θεσμούς, θέσεις και πρόσωπα (Αράπογλου, 2001: 10) και η πόλη μοιάζει να ακολουθεί τις εξελίξεις μοιρολατρικά, χωρίς πάντοτε να συνειδητοποιεί τις αλλαγές που συντελούνται. Συμπερασματικά, θα έλεγε κανείς ότι είναι δύσκολο, έως ακατόρθωτο, να σκιαγραφηθεί το προφίλ της πόλης, λόγω όλων των παραπάνω παραγόντων, που πολλές φορές είναι αντιφατικοί, αλλά και λόγω όλων των τάσεων που επικρατούν, στη φάση αυτή, στη Θεσσαλονίκη, και οι οποίες είναι μάλλον φυγόκεντρες, χωρίς σαφή προσανατολισμό.

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ. Ο ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΣΤΗ ΒΑΛΚΑΝΙΚΗ ΧΕΡΣΟΝΗΣΟ. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Α. ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΙ ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

1. Ορισμός της Μητρόπολης

Ο όρος «Μητρόπολη» (metropolis) αναφέρεται γενικότερα σε οποιαδήποτε μεγάλη πόλη, αλλά ειδικότερα σε εκείνη την πόλη ενός κράτους στην οποία βρίσκεται η έδρα της κυβέρνησης, της εκκλησιαστικής αρχής ή της εμπορικής δραστηριότητας. Σύμφωνα με τη Θεωρία των Κεντρικών Τόπων μια μητρόπολη αντιπροσωπεύει εκείνο το επίπεδο στην αστική ιεραρχία το οποίο αποτελεί κέντρο ελέγχου της σύγχρονης οικονομίας, έχει πληθυσμό τουλάχιστον ενός εκατομμυρίου ανθρώπων και κυριαρχεί σε μια περιοχή 5 – 30 εκατομμυρίων κατοίκων (Goodall, 1987: 301).

Σύμφωνα με έναν άλλο, πιο σύγχρονο ορισμό, μητρόπολη είναι μια πολύ μεγάλη αστική συγκέντρωση, η οποία συνήθως συνοδεύεται από προάστια. Πάντως, ο όρος χρησιμοποιείται μάλλον αφηρημένα, καθώς καμία συγκεκριμένη παράμετρος μεγέθους ή πυκνότητας πληθυσμού δεν έχει καθοριστεί (A Dictionary of Geography, 1997).

Εξάλλου, εναλλακτικά, ο όρος «Μητρόπολη» χρησιμοποιείται και για μια πόλη η οποία είναι τοπικό κέντρο δραστηριότητας (The Oxford English Reference Dictionary, 1996). Μια μεγάλη περιφερειακή πόλη μπορεί σιγά – σιγά, από βιομηχανικό κέντρο, να εξελιχθεί σε περιφερειακή μητρόπολη: η βιομηχανική δραστηριότητα αποκεντρώνεται στην ευρύτερη περιφέρεια, ενώ η οικονομία της πόλης τριτογενοποιείται, με αποτέλεσμα την προσέλκυση εδρών επιχειρήσεων, κεντρικών τραπεζικών υποκαταστημάτων και εξειδικευμένου προσωπικού για τη στελέχωσή τους. Σταδιακά, δηλαδή, η πόλη αναπτύσσεται σε τέτοιο βαθμό, που πλέον οι δραστηριότητές της δεν απευθύνονται μόνο στον πληθυσμό της, αλλά επηρεάζουν ολόκληρη την περιφέρεια στην οποία εντάσσονται. Με άλλα λόγια, τριτογενοποίηση της οικονομίας και «μητροπολιτοποίηση» μιας πόλης, αποτελούν τις δύο όψεις του ίδιου νομίσματος (Ροδολάκης, 1997: 169, 175).

2. Διεθνοποίηση των πόλεων

2.1 Γενικά

Η ανάπτυξη των μητροπόλεων σε διεθνές επίπεδο, ιδιαίτερα σήμερα, προέρχεται από την αυξανόμενη παγκοσμιοποίηση της οικονομίας και όχι από την εδαφική τους βάση. Έτσι εξηγείται το γεγονός ότι η ανάπτυξη μητροπολιτικών δραστηριοτήτων δεν συνδέεται άμεσα με το δυναμισμό της περιφέρειας ή του κράτους όπου βρίσκονται χωροθετημένες οι μητροπόλεις. Αντίθετα, πολύ σημαντικό ρόλο παίζουν τα τηλεπικοινωνιακά δίκτυα, τόσο σε ζητήματα οικονομικής ανταγωνιστικότητας αλλά εξίσου σε όρους «χωρικής ανταγωνιστικότητας» μεταξύ πόλεων, περιφερειών και κρατών (Claval-Sauguin, 1997: 8). Παρόμοιο κομβικό ρόλο παίζουν τα δίκτυα μεταφορών, καθώς και η συγκέντρωση υψηλά εξειδικευμένων στελεχών (Οικονόμου, 2000: 445).

Η μητρόπολη αποτελεί σήμερα κάτι παραπάνω από τους οργανωμένους τομείς κεφαλαίου και εργασίας. Φιλοξενεί έναν αυξανόμενο πληθυσμό, ο οποίος ολοένα και περισσότερο καταναλώνει υπηρεσίες, και υποβάλλεται σε επισφαλείς συνθήκες εργασίας προκειμένου να επιβιώσει (Claval-Sauguin, 1997: 207 – 211).

Το φαινόμενο της διεθνοποίησης των πόλεων δεν είναι καινούριο. Ήδη από το 15ο και τον 16ο αιώνα, η πόλη – κέντρο συνδέεται με τη διεθνή οικονομία και το παγκόσμιο εμπόριο. Ομοίως, στη σύγχρονη μορφή της (μετά το 1980), η διεθνοποίηση των πόλεων ακολουθεί τις εξελίξεις της παγκόσμιας αγοράς, του εξωτερικού εμπορίου, της διεθνούς κινητικότητας των επενδύσεων, ενώ συγκεκριμένα οι ευρωπαϊκές πόλεις σχετίζονται και με τις ανακατατάξεις στον ευρωπαϊκό χώρο και την ενιαία ευρωπαϊκή αγορά.

Η διεθνοποίηση των πόλεων εστιάζεται, κυρίως, στην ανάπλαση του οικονομικού και του φυσικού τους χώρου. Σχετικά με την οικονομία, το ζητούμενο είναι η είσοδος στη διεθνή αγορά, στην οποία κάποιες πόλεις που αποτελούν πύλες διεθνούς εμπορίου και κέντρα επιτελικής διαχείρισης του παγκοσμιοποιημένου πλέγματος των οικονομικών δραστηριοτήτων, παίζουν σημαίνοντα ρόλο. Οι πόλεις – πύλες (gateway cities), όπως ονομάζονται οι πόλεις αυτές, συνήθως είναι περιφερειακά κέντρα και αποτελούν τους πόλους εξαγωγής επιχειρηματικών υπηρεσιών ή πόλους συγκέντρωσης εδρών διεθνών επιχειρήσεων και οργανισμών, εξυπηρετούν αγορές τόσο στην ενδοχώρα όσο και σε άλλες χώρες, ενώ οι σχέσεις τους με το υπόλοιπο δίκτυο οικισμών δεν είναι σχέσεις εγγύτητας, αλλά ροής πληροφορίας και παραγωγικής συνεργασίας.

Πέρα από τις πόλεις, ένα άλλο σημαντικό «σημείο» εσόδου στη διεθνή αγορά αποτελούν οι επιχειρήσεις. Οι βασικοί παράγοντες προσέλκυσης επιχειρηματικών δραστηριοτήτων σε μια πόλη συμπυκνώνονται στα παρακάτω:

- Η παρουσία των πανεπιστημίων και των υψηλόβαθμων τεχνολογικών κέντρων, μέσω των οποίων ευνοείται η εξάπλωση της τεχνολογίας και ενισχύονται οι περιοχές στις οποίες βρίσκονται τα παραπάνω ιδρύματα. Τα τελευταία παρέχουν τις δομές εκείνες που είναι ικανές να προσελκύουν τις καινοτόμες επιχειρήσεις, χάρη στη διαθεσιμότητα υψηλής εξειδίκευσης επιστημόνων και τεχνικών (ο λεγόμενος εξειδικευμένος «ανθρωπογενής» τομέας).
- Η ύπαρξη ενός αποτελεσματικού συστήματος υποδομών (κύριοι δρόμοι, αεροδρόμια, τηλεπικοινωνίες). Οι υψηλής τεχνολογίας δραστηριότητες (ιδιαίτερα μικρο-ηλεκτρονικά) επιτρέπουν στις διάφορες φάσεις παραγωγής (έρευνα, συναρμολόγηση, δοκιμή, κλπ) να είναι ανεξάρτητες, αφού σε κάθε μια απ' αυτές καλύπτονται οι ιδιαίτερες ανάγκες της, κυρίως όσον αφορά την εργασία. Το αποτέλεσμα είναι ότι αυτού του τύπου οι δραστηριότητες, χτίζουν γύρω τους μια ιεραρχημένη χωρική δομή που δε μπορεί να λειτουργήσει χωρίς δίκτυα επικοινωνίας.
- Μια διαφοροποιημένη δυναμική οικονομική βάση, που συνδυάζει διοικητικές, εμπορικές και πολιτιστικές δραστηριότητες. Γενικά, εντοπίζεται σε σημαντικές ιστορικές πόλεις και μπορεί να ευνοήσει τις καινοτόμες ικανότητες περισσότερο από ότι η παρουσία ιδρυμάτων, τα οποία κυριαρχούνται από έναν οριακό αριθμό βιομηχανικών τομέων και μερικών ακόμα άλλων οργανισμών. Ιδιαίτερο ρόλο, με

βάση την εμπειρία του Silicon Alley, στο κέντρο της Νέας Υόρκης, παίζει ο αμφίδρομος συνδυασμός τέχνης – δημιουργικότητας και ψηφιακής τεχνολογίας, καθώς και η κατάλληλη στήριξη από τις τοπικές αρχές, μέσω μιας πολιτικής προώθησης σχετικών πρωτοβουλιών, με στόχο την αύξηση της απασχόλησης.

- Η παρουσία ιδιαίτερων κλιματικών και περιβαλλοντικών συνθηκών είναι ένας παράγοντας που μπορεί να προσελκύσει προσωπικό. Το υψηλό επίπεδο ποιότητας ζωής εντοπίζεται στο αστικό και το περιαστικό τοπίο, όπου πανεπιστήμια, κοινωνικές, πολιτιστικές και εμπορικές δραστηριότητες είναι συγκεντρωμένες.

Ειδικότερα σε σχέση με τα τελευταία, οι διοικήσεις πολλών ευρωπαϊκών πόλεων, ξεκίνησαν στα μέσα της δεκαετίας του ΄80, να εκπονούν σχέδια αναπλάσεων κεντρικών ή περιφερειακών τους περιοχών. Σκοπός τους, εκτός των άλλων, ήταν η υποδοχή υποδομών ευρωπαϊκής εμβέλειας και η συγκέντρωση νέων δυναμικών οικονομικών δραστηριοτήτων, που θα αντικαταστήσουν τις παλιές και ελάχιστα αποδοτικές δραστηριότητες.

Πέρα από την πιο γνωστή επιχείρηση ανάπλασης στα Docklands του Λονδίνου, ανάλογες απόπειρες έγιναν σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις, όπως Βερολίνο, Βαρκελώνη, Μπιλμπάο, κλπ. Στην ίδια κατηγορία θα μπορούσαν να ενταχθούν οι ελληνικές περιπτώσεις των περιοχών «Λαδάδικα» στη Θεσσαλονίκη και «Ψειρή» στην Αθήνα, με τη διαφορά ότι οι περιπτώσεις αυτές έχουν ένα μονοδιάστατο προφίλ που βασίζεται στη μαζική ανάπτυξη χώρων διασκέδασης (Καυκαλάς, 2001: 5 – 11).

2.2 Συνιστώσες διεθνοποίησης των πόλεων

Ο P. Hall σε μελέτη του για τις διεθνοποιημένες μητροπόλεις (τις αποκαλεί world cities) το 1966, υποστηρίζει ότι ο δρόμος της οικονομικής ανάπτυξης για τις πόλεις δεν έγκειται απλώς στη διαδικασία συγκέντρωσης πληθυσμού και παραγωγής, αλλά στους τομείς της έρευνας, εκπαίδευσης, υπηρεσιών, τηλεπικοινωνιών και καλύτερης οργάνωσης της παραγωγής και της μαζικής κατανάλωσης. Ωστόσο, δεν πρόκειται για απλές σχέσεις καθορισμού των πόλεων από την οικονομία, αλλά για πολύπλοκες διασυνδέσεις δημιουργίας χώρου, από τις σχέσεις συσσώρευσης και ρύθμισης. Επομένως, θα μπορούσε κανείς να υποστηρίξει ότι η διεθνοποίηση των πόλεων δύναται να αναλυθεί, σε αδρές γραμμές, σε τρεις συνιστώσες: την οικονομική, την πολιτιστική και την τεχνολογική.

2.2.1 Η οικονομική συνιστώσα

Σύμφωνα με πρόσφατες μελέτες, οι σύγχρονες πόλεις με διεθνοποιημένη οικονομία λειτουργούν σήμερα με έξι τρόπους:

- Ως διοικητικά κέντρα υψηλής συγκέντρωσης στην οργάνωση της διεθνούς οικονομίας
- Ως τόποι – κλειδιά για την εγκατάσταση χρηματιστηριακού κεφαλαίου και εξειδικευμένων επιχειρήσεων, οι οποίες αντικαθιστούν την παραδοσιακή βιομηχανία από τομείς αιχμής
- Ως τόποι εγκατάστασης του «τολμηρού» κεφαλαίου, το οποίο προχωρεί σε καινοτόμες επενδυτικές δραστηριότητες, που αναλογικά είναι πιο ριψοκίνδυνες

από τις άλλες. Το γεγονός αυτό οφείλεται όχι μόνο στην ύπαρξη ενός υψηλού βαθμού ευρωστίας της επιχείρησης, αλλά και στο άνοιγμα μιας επιχειρησιακής κουλτούρας που έχει ως αποτέλεσμα τις πρωτότυπες επενδύσεις

- Ως τόποι παραγωγής, συμπεριλαμβανομένης της παραγωγής καινοτομίας στις παραπάνω επιχειρήσεις
- Ως αγορές, τόσο για προϊόντα συμβατικά όσο και για προϊόντα καινοτομικής παραγωγής και έρευνας
- Ως κέντρα Πληροφοριακών και Επικοινωνιακών Δικτύων (Π.Ε.Δ.), μέσω εγκατάστασης δικτύων υψηλής ταχύτητας και αντίστοιχων κόμβων (servers, access points /gates), ανάπτυξης ανάλογων εταιρειών παροχής υπηρεσιών Π.Ε.Δ., και μέσω επέκτασης των λειτουργιών της πόλης στον κυβερνοχώρο δια της ανάπτυξης ψηφιακών πόλεων (γνωστές ως virtual ή digital cities) και τηλε-λιμανιών (γνωστά ως teleports)
- Ως τόποι «πολιτιστικής και τουριστικής κατανάλωσης», αξιοποιώντας και προβάλλοντας την τοπική ταυτότητα και τα υπάρχοντα αξιοθέατα και αναπτύσσοντας κατάλληλη τουριστική υποδομή, η οποία βασίζεται σημαντικά σε ιδιωτικές επενδύσεις και στοχεύει στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

Στο παρόν πλαίσιο της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και του διεθνούς ανταγωνισμού που αυτή γεννά, οι πόλεις και ιδιαίτερα οι μεγαλύτερες από αυτές, ολοένα και πιο συχνά διαπιστώνουν ότι βρίσκονται σε θέση ανταγωνισμού παρά συμμαχίας ή μάλλον ορθότερα, είναι συνέταιροι σε κάποιες θεματικές και ανταγωνιστές σε κάποιες άλλες. Στην προσπάθειά τους για προσέλκυση οικονομικών δραστηριοτήτων μάχονται για τα ίδια βραβεία: τις επιχειρηματικές υπηρεσίες, την παροχή υψηλά καταρτισμένου προσωπικού, τον εξοπλισμό τους με σύγχρονες υποδομές και την οργάνωση εμπορικών και επιχειρηματικών ζωνών. Οι επιλογές που απαιτούνται προκειμένου οι πόλεις να διακριθούν στα παραπάνω πεδία, οδηγεί στην περικοπή κονδυλίων από άλλες πολιτικές κοινωνικού χαρακτήρα, που πιθανότατα ήταν περισσότερο επείγουσες. Από την άλλη μεριά, οι επιχειρήσεις μοιάζουν απεξαρτημένες από παράγοντες χωροθέτησης όπως η εγγύτητα.

2.2.2 Η πολιτιστική συνιστώσα

Ένα ζήτημα, που τον τελευταίο καιρό, ολοένα και περισσότερο συζητιέται, είναι αυτό της τοπικής ταυτότητας μέσα στο σημερινό καθεστώς της παγκοσμιοποίησης. Ενώ από τη μια πλευρά εμφανίζεται μια ισχυρή τάση εξομοίωσης και υποταγής του τοπικού στο παγκόσμιο, από την άλλη εντείνεται η αναζήτηση για διαφοροποίηση και ιδιαιτερότητα. Η αναζήτηση αυτή στρέφεται και πάλι, στο χώρο του πολιτιστικού γίγνεσθαι, της πολιτιστικής και αισθητικής κληρονομιάς, αλλά και ιδανικών αντιλήψεων για το τοπίο.

Σε τοπικό επίπεδο, οι παραπάνω αναζητήσεις έχουν την οικονομική και επιχειρησιακή αντιστοίχησή τους: οι πόλεις έχουν επιδοθεί σε αγώνες αισθητικής αναβάθμισης και αυτοπροβολής, με αποτέλεσμα να αναπτύσσονται επιχειρησιακές στρατηγικές (city marketing, κ.ά.), να προβάλλονται πολιτιστικά συγκριτικά πλεονεκτήματα, να επινοούνται και να καλλιεργούνται καινούριοι πολιτιστικοί πόλοι. Στον πολυεπίπεδο αυτό ανταγωνισμό, σε τοπικό και παγκόσμιο επίπεδο, οι στόχοι των πόλεων εστιάζονται στην

επίλυση χρόνιων ή παρόντων προβλημάτων υποαπασχόλησης, αλλά και στη διασφάλιση γενικότερα μιας ελκυστικής εικόνας για τον εαυτό τους, αγνοώντας συχνά τους χαμένους αυτού του ανταγωνισμού.

2.2.3 Η τεχνολογική συνιστώσα

Η καινοτομική ανάπτυξη των πόλεων, δηλαδή η χρήση των τεχνολογικών εφαρμογών και τα προγράμματα αναβάθμισης της τεχνολογικής υποδομής των πόλεων, αναγνωρίζεται ως ιδιαίτερα σημαντικός παράγοντας αστικής ανάπτυξης. Στο σημείο αυτό πρέπει να τονιστεί η εξίσου σημαντική επίδραση των σύγχρονων τηλεπικοινωνιακών δικτύων στην οικονομία, την κοινωνική και πολιτιστική ζωή, το περιβάλλον, την διοίκηση, το σχεδιασμό και τις υποδομές των σύγχρονων πόλεων. Μάλιστα, για κάποιους τα Πληροφοριακά και Επικοινωνιακά Δίκτυα είναι σημαντικότατο φαινόμενο, που έχει βαθιά επίδραση στην κοινωνική ζωή και την πολιτισμική ταυτότητα και έκφραση της πόλης.

Ουσιαστικά το ζήτημα που τίθεται αφορά τις δυνατότητες που καλείται να αξιοποιήσει μια πόλη, ώστε μέσω ενός συστήματος υποδομών πάνω στο οποίο κινούνται καινοτομικά προϊόντα και εφαρμογές, να υποστηρίξει μια στρατηγική που στοχεύει στην ένταξή της σε μια ομάδα διεθνοποιημένων δυναμικών πόλεων, ικανών να προσελκύουν επενδύσεις. Πιο συγκεκριμένα, ιδιαίτερη προσοχή έχει δοθεί στη χρήση νέων καινοτομικών τεχνολογιών στα κοινωφελή, μεταφορικά και κυκλοφοριακά δίκτυα (Καυκαλάς, 2001: 11 – 20).

Β. Η ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΣΤΟ ΝΕΟ ΤΟΠΙΟ

1. Σύγκριση συνθηκών διεθνοποίησης μιας πόλης με τις υπάρχουσες συνθήκες της Θεσσαλονίκης

Με βάση τους ορισμούς που προηγήθηκαν για το τι είναι μια «μητρόπολη», αλλά και τη συζήτηση περί συνιστωσών διεθνοποίησης των πόλεων, διαγράφονται κάποιες προϋποθέσεις – συνθήκες που πρέπει να εμφανίζει μια πόλη προκειμένου να διεθνοποιηθεί και να καταλάβει μια σημαντική θέση στη διεθνή κατάταξη των πόλεων.

Καταρχήν, πρέπει να διευκρινιστεί ότι η Θεσσαλονίκη δε μπορεί να διεκδικήσει το χαρακτηρισμό της διεθνούς μητρόπολης, γιατί, εκτός των άλλων (σύμφωνα με τον πρώτο ορισμό για τη μητρόπολη), δεν αποτελεί κέντρο ελέγχου της σύγχρονης οικονομίας, ούτε καν το κέντρο της εμπορικής και οικονομικής δραστηριότητας στην Ελλάδα. Έτσι, ακριβώς επειδή ο πρώτος ορισμός αναφέρεται σε πόλεις με διεθνή εμβέλεια πολύ ανώτερη αυτής της Θεσσαλονίκης (διεθνείς μητροπόλεις), η χρήση του θα αποφευχθεί.

Ο δεύτερος ορισμός για τη μητρόπολη θα παρακαμφθεί για το λόγο ότι είναι αρκετά ασαφής και επιπλέον δεν θέτει προϋποθέσεις για το τι είναι μητρόπολη και τι όχι. Έτσι, από τους τρεις ορισμούς που δόθηκαν παραπάνω για τη μητρόπολη, φαίνεται ότι ο τρίτος είναι ο καταλληλότερος για την περίπτωση και τις υπάρχουσες συνθήκες της Θεσσαλονίκης, μια και αναφέρεται στην αναβάθμιση του ρόλου ενός τοπικού κέντρου δραστηριότητας.

Πράγματι, η Θεσσαλονίκη αποτελεί ένα τοπικό κέντρο δραστηριότητας και εμφανίζει τα χαρακτηριστικά των μεγάλων περιφερειακών πόλεων που σιγά – σιγά υφίστανται αποβιομηχάνιση και σταδιακά τριτογενοποιούν την οικονομία τους. Δεδομένου, μάλιστα, ότι οι δραστηριότητες που εδώ και καιρό έχει συγκεντρώσει η Θεσσαλονίκη και οι οποίες δεν απευθύνονται μόνο στον πληθυσμό της, αλλά σε ολόκληρη την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, και σε πολλές περιπτώσεις σε ολόκληρη τη Βόρεια Ελλάδα, την καθιστούν αναμφίβολα περιφερειακή μητρόπολη στα δύο αυτά χωρικά σύνολα (Κεντρική Μακεδονία και Βόρεια Ελλάδα), και συνεπώς, ο όρος «μητροπολιτικός ρόλος» της Θεσσαλονίκης, στέκει νοηματικά.[93] Πρέπει να διευκρινιστεί, πάντως, ότι το αρχικό ερώτημα που τέθηκε δεν ήταν αν η Θεσσαλονίκη είναι μητροπολιτικό κέντρο στα δύο παραπάνω σύνολα, αλλά αν είναι ή αν έχει τις προϋποθέσεις για να γίνει μητροπολιτικό κέντρο της Βαλκανικής.

Στην προηγούμενη συζήτηση για τη διεθνοποίηση μιας πόλης γίνεται λόγος για τις πόλεις – πύλες, κατηγορία στην οποία θα μπορούσε να συμπεριληφθεί και η Θεσσαλονίκη γιατί, φαινομενικά τουλάχιστον, πληροί τις απαιτούμενες προϋποθέσεις για ένα τέτοιο ρόλο.

Καταρχήν, αποτελεί περιφερειακό κέντρο για την Ελλάδα, αλλά και για την Ε.Ε., αφού από γεωγραφική άποψη, εκ των πραγμάτων είναι μια μεγάλη αστική συγκέντρωση στην περιφέρεια του Κοινοτικού χώρου. Πράγματι, η Θεσσαλονίκη αποτελεί ένα σημαντικό αστικό κέντρο για τον ευρωπαϊκό χώρο, τόσο από πληθυσμιακή άποψη, όσο και από

[93] Αναμφίβολα, η Θεσσαλονίκη λειτουργεί για την ελληνική ενδοχώρα ως: κέντρο διοικητικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων, αγορά διαρκών καταναλωτικών αγαθών και προϊόντων «μόδας» και εξειδικευμένων προϊόντων, κέντρο παροχής υγείας (νοσοκομεία και ειδικευμένοι γιατροί), ως κέντρο εκπαίδευσης (φροντιστήρια για πανελλήνιες, Τ.Ε.Ι, Α.Ε.Ι.), καθώς και ως σημαντική αγορά εργασίας (Λαμπριανίδης, 1996: 293).

οικονομική – αναπτυξιακή, αφού το βάρος της στην ελληνική οικονομία, οπωσδήποτε έχει κάποια σημασία και για την Κοινοτική οικονομία.

Επιπλέον, η πόλη σιγά – σιγά καθίσταται πόλος συγκέντρωσης διεθνών οργανισμών. Οι τελευταίοι, μάλιστα, σχετίζονται κυρίως με την Ε.Ε. και παρουσιάζουν μια εξειδίκευση σε ζητήματα που αφορούν τη Βαλκανική. Εξάλλου, αν θεωρηθεί ότι οι ελληνικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στα Βαλκάνια αποτελούν ένα είδος διεθνοποιημένων επιχειρήσεων, τότε η Θεσσαλονίκη καθίσταται σταδιακά πόλος συγκέντρωσής τους.

Τέλος, η Θεσσαλονίκη, όπως άλλωστε και ολόκληρη η Ελλάδα, γεωγραφικά πράγματι, αποτελεί πύλη της Ε.Ε. στην Ανατολική Μεσόγειο, τον Εύξεινο Πόντο και κατ' επέκταση τον Καύκασο, περιοχή ιδιαίτερου ενδιαφέροντος λόγω των πετρελαίων του. Έτσι, ο χαρακτηρισμός της Θεσσαλονίκης ως πόλης – πύλης δεν φαντάζει ανεδαφικός, αλλά αντιθέτως είναι μάλλον δικαιολογημένος.

Όπως προαναφέρθηκε, οι πόλεις – πύλες αποτελούν το ένα από τα δύο σημεία εισόδου στη διεθνή αγορά, ενώ το δεύτερο είναι οι επιχειρήσεις. Είναι εύλογο, επομένως, μια πόλη που προσπαθεί να αναβαθμίσει το διεθνή ρόλο της, μέσω της οικονομίας, να αναζητεί παράγοντες προσέλκυσης επιχειρήσεων σ' αυτήν. Η Θεσσαλονίκη συγκεντρώνει πολλούς από τους απαιτούμενους παράγοντες για την περαιτέρω έλευση επιχειρήσεων.

Τα πανεπιστήμια σε συνδυασμό με κάποια νεοϊδρυθέντα υψηλόβαθμα τεχνολογικά κέντρα συμβάλλουν στην εξάπλωση της τεχνολογίας και την προώθηση της καινοτομίας, γεγονός ικανό να προσελκύσει εκ νέου καινοτόμες επιχειρήσεις αλλά και καινοτόμες επενδυτικές δραστηριότητες. Βέβαια, προς το παρόν τουλάχιστον, παρά το αξιόλογο έργο των παραπάνω ιδρυμάτων, οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στη Θεσσαλονίκη δεν φαίνεται να έχουν συνειδητοποιήσει την αξία της εφαρμογής των τεχνολογιών αλλά ούτε και της επένδυσης σ' αυτές. Το ενδιαφέρον τους, πάντως, αναμένεται να ωριμάσει και να αυξηθεί στο εγγύς μέλλον.

Ένας άλλος παράγοντας προσέλκυσης επιχειρηματικών δραστηριοτήτων σε μια πόλη είναι η ύπαρξη αποτελεσματικών συστημάτων υποδομών και δικτύων επικοινωνίας. Η Θεσσαλονίκη, στην παρούσα φάση, βρίσκεται σε μια διαδικασία αναβάθμισης της οδικής σύνδεσής της, τόσο με την υπόλοιπη χώρα (ΠΑΘΕ, Εγνατία) όσο και με την βαλκανική ενδοχώρα και τον Κοινοτικό χώρο (κάθετοι άξονες της Εγνατίας και σύνδεση *με τα* διευρωπαϊκά Δίκτυα IV και X). Ομοίως συμβαίνει με τους αντίστοιχους σιδηροδρομικούς συρμούς, αλλά και το λιμάνι και το αεροδρόμιο της πόλης, στα οποία γίνονται έργα επέκτασης και τεχνικές βελτιώσεις. Πρέπει να σημειωθεί, πάντως, ότι ο ρυθμός προόδου *των* έργων αυτών είναι αποθαρρυντικός[94] και ταυτόχρονα παρατηρούνται ελλείψεις που αποτελούν τροχοπέδη στην ενοποίηση του βαλκανικού και του ευρωπαϊκού χώρου. Για παράδειγμα, το λιμάνι και το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης δεν συνδέονται με τα παραπάνω *σημαντικά* χερσαία δίκτυα (οδικά και σιδηροδρομικά), με αποτέλεσμα ο χώρος να παραμένει ασυνεχής και η Θεσσαλονίκη να μη μπορεί να καταστεί, τουλάχιστον στο εγγύς μέλλον,

[94] Όπως προαναφέρθηκε, μια από τις βασικές αιτίες των καθυστερήσεων στα έργα αυτά είναι η ανάληψη των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 από την Αθήνα, μια και η τελευταία θα απορροφήσει το μεγαλύτερο μέρος των εθνικών πόρων για την εμπρόθεσμη ολοκλήρωση των ολυμπιακών έργων (*βλ. και σελ.* 152).

σημαντικός διεθνής συγκοινωνιακός κόμβος. Ταυτόχρονα, τα μεγάλα οικιστικά κέντρα της βαλκανικής περιοχής δεν έχουν ικανοποιητική σύνδεση, πράγμα που επηρεάζει αρνητικά την επιβατική και εμπορευματική κίνηση μεταξύ τους και γίνεται εμπόδιο στη διασυνοριακή συνεργασία.

Ένας ακόμη παράγοντας προσέλκυσης επιχειρήσεων, προκειμένου να διεθνοποιηθεί μια ιστορική, κυρίως, πόλη, είναι ο συνδυασμός διοικητικών, εμπορικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων και πιο συγκεκριμένα ο συνδυασμός τέχνης – δημιουργικότητας και ψηφιακής τεχνολογίας. Όντας μια πόλη με συνεχή ιστορία 2300 χρόνων, η Θεσσαλονίκη δύναται να αξιοποιήσει το πολιτισμικό της υπόβαθρο σε τέτοιου είδους καινοτόμες δραστηριότητες. Ήδη, προς αυτήν την κατεύθυνση κινούνται διάφοροι φορείς της πόλης, συμπεριλαμβανομένου και του Α.Π.Θ., το οποίο σε συνεργασία με τον Ο.Ρ.ΘΕ. ετοιμάζει ένα ηλεκτρονικό site στο διαδίκτυο για την προβολή της πόλης.

Τέλος, ένας ακόμη παράγοντας που δύναται να προσελκύσει επιχειρήσεις σε μια πόλη, είναι οι ιδιαίτερες κλιματολογικές και περιβαλλοντικές συνθήκες που επικρατούν σ' αυτή, έτσι ώστε να είναι δυνατή η προσέλκυση υψηλά ειδικευμένου προσωπικού. Η Θεσσαλονίκη, όντας μια ελληνική μεσογειακή πόλη, διαθέτει όλα τα πλεονεκτήματα του μεσογειακού κλίματος, που είναι ιδιαίτερα ήπιο και ευχάριστο. Έτσι, σε σχέση τουλάχιστον με όλες τις βαλκανικές πρωτεύουσες, αλλά και με τις περισσότερες μεγάλες πόλεις της Δυτικής και Βόρειας Ευρώπης, η Θεσσαλονίκη παρουσιάζει συγκριτικό πλεονέκτημα. Επιπλέον, το φυσικό περιβάλλον της Θεσσαλονίκης είναι ιδιαιτέρως ελκυστικό: η πόλη αναπτύχθηκε κατά μήκος της παραλίας του μυχού του Θερμαϊκού, ενώ ταυτόχρονα διαθέτει, σε κοντινή απόσταση, εξοχές με πολύ όμορφα φυσικά τοπία (Χαλκιδική, δάση Δυτικής Μακεδονίας, κλπ).

Εξάλλου, η πόλη, όντας ένα μεγάλο αστικό κέντρο, διαθέτει ένα υψηλό επίπεδο ποιότητας ζωής, από καταναλωτική άποψη, είτε όσον αφορά τη διασκέδαση (μεγάλα κέντρα παντός τύπου, εστιατόρια, καζίνο, κλπ) και την ψυχαγωγία (πολιτιστικά δρώμενα, μουσεία, εκθέσεις, κλπ) είτε όσον αφορά την αγορά. Επιπλέον, σε επίπεδο κοινωνικό και πολιτιστικό, διαθέτει μεγάλο αριθμό ανάλογων υποδομών, οι οποίες αποκτήθηκαν κυρίως μετά το 1997, όταν η πόλη επιλέχθηκε για Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης. Τέλος, η Θεσσαλονίκη αφενός παρουσιάζει από μόνη της μεγάλο ιστορικό ενδιαφέρον, μια και συγκεντρώνει σημαντικό αριθμό μνημείων, κυρίως βυζαντινών, και αφετέρου βρίσκεται σε μεγάλη εγγύτητα με μια πληθώρα αξιόλογων αρχαιολογικών χώρων (Βεργίνα, Πέλλα, Δίον, Φίλιπποι, κλπ).

Από την άλλη μεριά, βέβαια, δε μπορεί να προσφέρει υψηλό επίπεδο και ποιότητα ζωής από την άποψη του αστικού περιβάλλοντος, αφού έχει να αντιμετωπίσει μια πληθώρα περιβαλλοντικών και κυκλοφοριακών προβλημάτων (μόλυνση Θερμαϊκού, κυκλοφοριακό, παρκάρισμα, κλπ). Επιπλέον, η ίδια η εικόνα της πόλης είναι, πολλές φορές, αποθαρρυντική, αφού η Θεσσαλονίκη παρουσιάζει σημαντική έλλειψη σε ελεύθερους χώρους και αστικό πράσινο, ενώ το αξιόλογο κτιριακό απόθεμα παλιότερων περιόδων δεν προφυλάσσεται και δεν συντηρείται όπως θα έπρεπε (καταστροφή Άνω Πόλης, κλπ).

Αξίζει να σημειωθεί, πάντως, ότι πρόσφατα καταβάλλονται σημαντικές προσπάθειες για τον καλλωπισμό και τη λειτουργικότητα της πόλης. Στην κατεύθυνση αυτή, μεγάλο

ενδιαφέρον παρουσιάζει η πρόταση μεταφοράς των εγκαταστάσεων της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης εκτός κέντρου και η αξιοποίηση του χώρου για κοινωνικές και πολιτιστικές λειτουργίες: πάρκο, συνεδριακές και πολιτιστικές δραστηριότητες, κ.ά. Βέβαια, τέτοιες μεμονωμένες προσπάθειες, που δεν βασίζονται σε ένα συνολικό σχεδιασμό, είναι αδύνατο να άρουν τα συσσωρευμένα προβλήματα της πόλης.[95]

Οι οικονομικοί ρόλοι που μπορούν να διαδραματίζουν οι διεθνοποιημένες πόλεις είναι μάλλον ανέφικτοι για τη Θεσσαλονίκη, στην παρούσα τουλάχιστον φάση, μια και η πόλη δεν αποτελεί διοικητικό κέντρο υψηλής συγκέντρωσης στην οργάνωση της διεθνούς οικονομίας ούτε τόπο – κλειδί για την εγκατάσταση χρηματιστηριακού κεφαλαίου και εξειδικευμένων επιχειρήσεων. Αναμφίβολα πάντως, η Θεσσαλονίκη αποτελεί για τα Βαλκάνια μια μεγάλη αγορά συμβατικών, αλλά και καινοτόμων προϊόντων, καθώς επίσης και έναν τόπο τουριστικής και πολιτιστικής κατανάλωσης, ένδειξη του οποίου είναι το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος των ξένων επισκεπτών της πόλης και της κοντινής της περιοχής προέρχεται από τον βαλκανικό χώρο.

Σχετικά με την προαναφερθείσα «πολιτιστική συνιστώσα», η πόλη εμφανίζεται ιδιαιτέρως δυναμική και αν αξιοποιήσει την πλούσια βυζαντινή της ιστορία και παράδοση, δύναται να ασκήσει έναν ιδιαίτερο πολιτιστικό ρόλο στο βαλκανικό χώρο. Κι αυτό γιατί τα αναρίθμητα βυζαντινά μνημεία της πόλης αναμφίβολα παραπέμπουν στην παρουσία του Βυζαντίου στα Βαλκάνια και στην εν γένει βαλκανική μεσαιωνική αρχιτεκτονική. Βεβαίως, πρέπει να σημειωθεί ότι η πόλη οφείλει να προωθήσει την αισθητική της αναβάθμιση και αυτοπροβολή και να ξεπεράσει την εσωτερικότητα που τη χαρακτηρίζει, προκειμένου να αποκτήσει συγκριτικά πλεονεκτήματα σε σχέση με άλλες ευρωπαϊκές και βαλκανικές πόλεις παρόμοιου μεγέθους και κλίμακας.

Τέλος, όσον αφορά την «τεχνολογική συνιστώσα», η Θεσσαλονίκη μπορεί, μέσα από το προγραμματισμένο γι' αυτήν σύστημα υποδομών, να αναπτυχθεί στο βαλκανικό χώρο και να αποτελέσει κέντρο καινοτομίας και σε τεχνολογικό επίπεδο. Στην κατεύθυνση αυτή θα συμβάλλει οπωσδήποτε η ύπαρξη των πανεπιστημιακών και των τεχνολογικών ιδρυμάτων της πόλης, αλλά και οι δεσμοί που αυτά έχουν αναπτύξει με αντίστοιχα ιδρύματα άλλων βαλκανικών κρατών, με στόχο την προαγωγή της έρευνας και της τεχνολογίας.

---

[95] Μερικές στρατηγικές επιλογές για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και *της* ποιότητας ζωής στη Θεσσαλονίκη είναι

- Ο εκσυγχρονισμός της αστικής διαχείρισης και η αντιμετώπιση των οξυμένων περιβαλλοντικών και κυκλοφοριακών προβλημάτων, τα οποία δημιουργούν αρνητικές οικονομίες τόσο στο εσωτερικό της πόλης όσο και στις περιοχές περιαστικής ανάπτυξης και διάχυσης.
- Η προστασία και ανάδειξη του πλούσιου πολιτιστικού και φυσικού περιβάλλοντος της πόλης (ιστορικά μνημεία και σύνολα διαφόρων ιστορικών περιόδων, η σχέση με το δάσος και τη Θάλασσα) έτσι ώστε να αποτελέσουν πρόσθετα στοιχεία έλξης, σε συνδυασμό και όχι σε αντιπαράθεση με τους στόχους της οικονομικής ανάπτυξης της πόλης (Καυκαλάς: 2000: 167).

2. Η Θεσσαλονίκη στη διεθνή και την ευρωπαϊκή κατάταξη των πόλεων

Με παγκόσμια κριτήρια, οι μητροπόλεις της Ευρώπης έχουν μεσαίο μέγεθος. Κρίσιμος πληθυσμός θεωρείται πλέον το 1,5 εκατομμύριο, κάτω από το οποίο δεν είναι δυνατή η διεκδίκηση διεθνούς μητροπολιτικού ρόλου, ενώ σημαντικός παράγοντας είναι και το μέγεθος του Α.Ε.Π.

Οι ελληνικές πόλεις γενικότερα, δεν εντάσσονται στην κατηγορία των πόλεων που θα μπορούσαν να θεωρηθούν διεθνείς μητροπόλεις, γιατί οι υπερεθνικής εμβέλειας δραστηριότητες που τις αφορούν, παρά το γεγονός ότι έχουν κάποια διεθνή σημασία, δεν συνεπάγονται διεθνή μητροπολιτικό ρόλο. Μόνο η Αθήνα πληροί κάποιες θεωρητικές προϋποθέσεις για την ανάληψη ενός τέτοιου ρόλου, τον οποίο, όμως, δεν φαίνεται να έχει κατακτήσει.

Εξάλλου, οι κυριότερες και σημαντικότερες μητροπόλεις του ευρωπαϊκού χώρου ανήκουν σε κάποιο από τα τόξα ανάπτυξής του, πράγμα που οπωσδήποτε δεν ισχύει για τις ελληνικές πόλεις. Εναλλακτικά, οι μητροπόλεις που δεν εντάσσονται σε τέτοια τόξα έχουν το πλεονέκτημα ότι παίζουν ρόλο πύλης μεταξύ του κυρίως ευρωπαϊκού χώρου και του υπόλοιπου κόσμου. Όμως, οι πόλεις αυτές είναι ελάχιστες σε αριθμό.

Η γεωγραφική απομόνωση του ελληνικού χώρου από το σύνολο της υπόλοιπης Ε.Ε. είναι εμπόδιο στη διεθνή ανταγωνιστικότητα των δύο μεγαλύτερων ελληνικών κέντρων[96] (Αθήνα και Θεσσαλονίκη). Στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης, βέβαια, υπάρχει το πλεονέκτημα της εγγύτητας με το βαλκανικό χώρο και την Ανατολική Ευρώπη, περιοχές των οποίων οι οικονομίες είναι σαφώς λιγότερο εκσυγχρονισμένες απ' ότι η ελληνική. Κατά συνέπεια, η Θεσσαλονίκη βρίσκεται σε μια ευνοϊκή γεωγραφική, γεωπολιτική και γεωοικονομική θέση, η οποία μπορεί να ενισχυθεί περαιτέρω με τη βοήθεια νέων υποδομών και κατάλληλων πολιτικών (Οικονόμου, 2000: 446 – 448).

Οι κατά καιρούς κατηγοριοποιήσεις των οικισμών της Ευρώπης πιστοποιούν την αδυναμία των ελληνικών πόλεων να λάβουν σημαντικό και ενεργό ρόλο στη διαμόρφωση του οικονομικού και πολιτικού γίγνεσθαι, διεθνώς.

Κατά Kunzmann και Wegener (1990) οι τέσσερις σημαντικότερες κατηγορίες ευρωπαϊκών οικισμών είναι:

1. Οι «παγκόσμιες μητροπόλεις» (Παρίσι, Λονδίνο)
2. Οι «αστικές συγκεντρώσεις ευρωπαϊκής σημασίας» (Κοπεγχάγη, Μάλμο, Μάντσεστερ, Λιντς, Λίβερπουλ, Ράντσταντ, Άμστερνταμ, Ρότερνταμ)
3. Οι «ευρωπαϊκές μητροπόλεις» (Αθήνα, Βρυξέλλες, Λυών, Μιλάνο, Μαδρίτη, Βαρκελώνη)
4. Οι «πόλεις ευρωπαϊκής σημασίας»[97] (Θεσσαλονίκη, Γλασκώβη, Λισσαβώνα, Στρασβούργο, Στουτγάρδη), (Αμπριανίδης, 1996: 291).

Άλλοι μελετητές, πάλι, τοποθετούν τις πόλεις σε διαφορετικά επίπεδα ανταγωνισμού:

---

[96] Όσον αφορά τις ελληνικές πόλεις, εκ των πραγμάτων, μόνο η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη δύνανται να παίξουν κάποιου είδους διεθνή ρόλο.

[97] Ως τέτοια, η Θεσσαλονίκη εμφανίζεται και σε άλλες μελέτες, όπως EMPIRICA (1993), ISMERI/TEAMS/ΙΠΑ (1993) και Netherlands Economic Institute (1993).

- Στο επίπεδο των παγκόσμιων μητροπολιτικών κέντρων (Νέα Υόρκη, Τόκυο, Παρίσι, Λονδίνο, Λος Αντζελες, κ.ά.), όπου οι πόλεις ανταγωνίζονται για τη διατήρηση ή την κατάκτηση μιας νέας θέσης, ενός κύριου ρόλου, κυρίως μέσα από τον έλεγχο παγκόσμιων χρηματοπιστωτικών οργανισμών.
- Στο επίπεδο της Ε.Ε., όπου τα νέα κέντρα που έχουν ήδη εγκαθιδρυθεί (Βρυξέλλες, Μιλάνο, Βαρκελώνη, Άμστερνταμ, Φρανκφούρτη, Λυών, Αμβούργο, κλπ) κατοχυρώνουν την προνομιακή θέση τους στη νέα ευρωπαϊκή οικονομική πραγματικότητα.
- Σε χαμηλότερα επίπεδα, όπου ο ανταγωνισμός αναπτύσσεται ανάμεσα σε πόλεις που είτε προσπαθούν να ανακάμψουν από την κρίση της αποβιομηχάνισης (π.χ. Μάντσεστερ, Ρουέν) είτε προσπαθούν να αξιοποιήσουν νέες δυνατότητες που εμφανίστηκαν πρόσφατα (π.χ. πόλεις της Ανατολικής Γερμανίας και της Ανατολικής Ευρώπης, γενικότερα) ή έχουν φιλοξενήσει μεγάλες διεθνείς εκδηλώσεις και προσπαθούν να διατηρήσουν την διεθνή παρουσία τους (π.χ. Σεβίλλη, Γλασκώβη, Αμβέρσα). Τα κέντρα αυτά δεν έχουν, ακόμη, κατακτήσει μια θέση στην ιεραρχία των πόλεων, αλλά αγωνίζονται με αξιώσεις. Αυτές οι πόλεις, εξάλλου, θα αποτελέσουν μελλοντικά τις ανταγωνίστριες της Θεσσαλονίκης. Η τελευταία, μάλιστα, φαίνεται να εμπίπτει στην κατηγορία εκείνων των αστικών κέντρων που προσπαθούν να εκμεταλλευτούν κάποιες νέες δυνατότητες και ευκαιρίες που παρουσιάστηκαν πρόσφατα.

Εξάλλου, το γαλλικό ερευνητικό κέντρο DATAR έκανε, το 1989, μια έρευνα σε ευρωπαϊκό επίπεδο για 165 πόλεις, κατά την οποία συλλέχθηκαν και αξιολογήθηκαν στοιχεία για το ακαθάριστο προϊόν ανά κάτοικο, την επάρκεια και ποιότητα υποδομών, το ποσοστό ανεργίας, τη ζήτηση και προσφορά γης και κτισμένων χώρων, το ποσοστό πληθυσμού σε τριτογενείς δραστηριότητες εκτός δημοσίων υπηρεσιών, την παρουσία πολιτιστικών και τουριστικών δραστηριοτήτων και διεθνών εκθέσεων, τη ρύπανση της ατμόσφαιρας και την επάρκεια και ποιότητα των υπηρεσιών υγείας και εκπαίδευσης. Από τα παραπάνω στοιχεία προέκυψε ένας σύνθετος δείκτης, με βάση τις τιμές του οποίου, οι ευρωπαϊκές πόλεις κατατάχτηκαν σε 8 ομάδες.

Στην πρώτη ομάδα κατατάχτηκαν μόνο το Παρίσι και το Λονδίνο (με 83 και 81 μονάδες αντίστοιχα), στη δεύτερη το Μιλάνο (70 μονάδες), στην τρίτη η Μαδρίτη, το Μόναχο, η Φρανκφούρτη, η Ρώμη, οι Βρυξέλλες, η Βαρκελώνη και το Άμστερνταμ, ενώ στην τέταρτη ομάδα συμπεριλήφθηκε και η Αθήνα (56 μονάδες) μαζί με άλλες 11 πόλεις. Η Θεσσαλονίκη, με 34 μονάδες, κατατάχθηκε στην έβδομη ομάδα, μαζί με άλλες 42 πόλεις, μεταξύ των οποίων βρίσκονταν η Σαραγόσα, η Πάλμα, το Λίβερπουλ, το Σαουθάμπτον, το Νιούκασλ, το Νανσύ, η Καρλσρούη, η Βρέμη, το Μίνστερ, το Τάραντο, η Πάδουα, κλπ. (Α.Π.Θ., 1995: 3).

Σε άλλες περιπτώσεις, πάλι, οι ελληνικές πόλεις, και άρα και η Θεσσαλονίκη, δεν εμφανίζονται σε καμία κατάταξη των ευρωπαϊκών μητροπόλεων, όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 20 *Ιεραρχήσεις των ευρωπαϊκών μητροπόλεων*

Λονδίνο Παρίσι Μιλάνο Μαδρίτη Μόναχο Φρανκφούρτη Ρώμη Βρυξέλλες Βαρκελώνη Άμστερνταμ	Λονδίνο Παρίσι Βρυξέλλες Άμστερνταμ Ρώμη Φρανκφούρτη Μιλάνο	Λονδίνο Παρίσι Φρανκφούρτη Ράντσταντ	**Μητροπόλεις** Λονδίνο Παρίσι	**Παγκόσμιες πόλεις** Λονδίνο Παρίσι	**Παγκόσμιες πόλεις** Λονδίνο Παρίσι Βερολίνο
			Ευρω-πόλοι Άμστερνταμ Βερολίνο Μιλάνο	**Ευρωπαϊκές Μητροπολιτικές περιοχές** Βερολίνο Άμστερνταμ Βρυξέλλες Φρανκφούρτη Αμβούργο Μόναχο Ζυρίχη Μιλάνο Στοκχόλμη	**Μητροπολιτικές περιοχές** Ράντσταντ Περιοχή Ρήνου-Ρουρ Περιοχή Ρήνου-Μάιν Αμβούργο West-Midlands
			Ευρω-πόλεις Αμβέρσα Φλωρεντία Μπέρμιγχαμ		**Πρωτεύουσες** Κοπεγχάγη Στοκχόλμη Λισσαβώνα Ελσίνκι
Reclus/Datar (1989)	**Conti-Spriano (1990)**	**Palomaki (1991)**	**NPPA (1991)**	**Kratke (1993)**	**E.E. (1997)**

Πηγή: Οικονόμου, 2000: 446.

Φαίνεται δηλαδή, ότι οι ελληνικές πόλεις και άρα και η Θεσσαλονίκη, είτε βρίσκονται πολύ χαμηλά στις ιεραρχήσεις των ευρωπαϊκών οικισμών, είτε, πιο συνηθισμένα, δεν εμφανίζονται καθόλου σ' αυτές. Βέβαια, από τις κατηγοριοποιήσεις αυτές απουσιάζουν παντελώς οι βαλκανικές πόλεις, καθώς και οι πόλεις της Ανατολικής Ευρώπης, με εξαίρεση, ίσως, το Βερολίνο. Έτσι, όμως, δεν είναι δυνατό να γίνει ένας συσχετισμός των μεγαλύτερων και σημαντικότερων βαλκανικών πόλεων με τη Θεσσαλονίκη.

Τόσο, όμως, στον ανταγωνισμό των πόλεων, όσο και στην αναζήτηση ρόλων για τη Θεσσαλονίκη στη βαλκανική ενδοχώρα, ένας σημαντικός προς εξέταση παράγοντας είναι η θέση και η πορεία των πόλεων αυτών, και κυρίως των βαλκανικών πρωτευουσών, ώστε να προσδιοριστούν οι ανταγωνιστικές με τη Θεσσαλονίκη δυνάμεις. Πάντως, στην παρούσα μελέτη δεν ήταν εφικτή η σε βάθος ενασχόληση με κάθε μια από τις πόλεις αυτές, πράγμα που θα επέτρεπε την εξαγωγή συμπερασμάτων ως αποτέλεσμα σύγκρισης πλεονεκτημάτων και δυσκολιών – προβλημάτων κάθε πόλης, προκειμένου να οριοθετηθεί σαφώς ο ρόλος που θα μπορούσε να διαδραματίσει η Θεσσαλονίκη στο νέο βαλκανικό χώρο, στα πλαίσια, πάντοτε, του εφικτού και των δυνατοτήτων της.

Με μια γρήγορη εκτίμηση, πάντως, και με δεδομένο τις τελευταίες γεωπολιτικές εξελίξεις στο βαλκανικό χώρο, οι βαλκανικές πόλεις θα μπορούσαν να διακριθούν σε δύο κατηγορίες: σε αυτές που έχουν πολιτική αυτονομία και σε εκείνες που είναι πολιτικά υποθηκευμένες.[98] Στην πρώτη ομάδα ανήκει η Σόφια, το Βουκουρέστι και τα Τίρανα, ενώ στη δεύτερη η Πρίστινα, το Βελιγράδι και το Σεράγεβο.

Το τελευταίο είναι πολιτικά υποθηκευμένο για το λόγο ότι δεν έχει προσδιορίσει ακόμα την ταυτότητά του, μουσουλμανική ή σλαβική, αλλά ούτε και έχει αποφασίσει να δεχτεί και τις δύο ισότιμα και ειρηνικά, παρά παραμένει μια διαιρεμένη πόλη, με εσωτερικά σύνορα μουσουλμανικών και σλαβικών περιοχών. Το αποτέλεσμα αυτής της κατάστασης είναι ότι το Σεράγεβο δε μπορεί να αναπτυχθεί και να ακμάσει, αλλά και ούτε θα μπορέσει να το καταφέρει μελλοντικά, αν δεν διευθετήσει πρώτα το ζήτημα αυτό. Με δεδομένη, μάλιστα, την οικονομική κατάσταση στην οποία βρίσκεται η Βοσνία – Ερζεγοβίνη σήμερα, το Σεράγεβο από μόνο του, μάλλον αδυνατεί να διαδραματίσει κάποιο σημαντικό ρόλο στη Βαλκανική.

Εξάλλου, η Πρίστινα και το Βελιγράδι είναι πολιτικά υποθηκευμένες πόλεις γιατί δεν έχουν την πολιτική τους αυτονομία, αφού η τελευταία καθορίζεται από την Ευρώπη και τις Βρυξέλλες. Στην περίπτωση της Πρίστινα, είναι φανερό ότι μέχρι να διευθετηθεί το ζήτημα της αυτονομίας ή όχι του Κοσόβου, η περιοχή θα παραμείνει προτεκτοράτο, και επομένως είναι παράλογο να συζητείται η ανάληψη διεθνούς ρόλου στην περιοχή.

Ομοίως συμβαίνει και με το Βελιγράδι, μια και η Γιουγκοσλαβία, μετά από δέκα χρόνια συνεχών συρράξεων, είναι πλέον τόσο αποδυναμωμένη οικονομικά, ώστε να καθορίζεται πολιτικά από εξωτερικές δυνάμεις. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της παράδοσης του Σλόμπονταν Μιλόσεβιτς στο Ανώτατο Δικαστήριο της Χάγης, μετά από απαίτηση – εκβιασμό της Ε.Ε. και του ΝΑΤΟ. Είναι γνωστό ότι, εν όψει της συνάντησης «Δωρητών», η Ε.Ε. και το ΝΑΤΟ προειδοποίησαν τη γιουγκοσλαβική κυβέρνηση ότι η νέα Γιουγκοσλαβία δεν θα λάμβανε κανενός είδους οικονομική βοήθεια αν δεν συμμορφώνονταν με την παραπάνω απαίτηση, παρά το γεγονός ότι κάτι τέτοιο κρίθηκε αντισυνταγματικό από τη γιουγκοσλαβική νομοθεσία. Σαφέστατα, λοιπόν, το Βελιγράδι αδυνατεί να διεκδικήσει κάποιο πρωταγωνιστικό ρόλο στα Βαλκάνια, τουλάχιστον στο εγγύς μέλλον, παρά το γεγονός ότι γεωγραφικά βρίσκεται στο κέντρο τους.

Από την άλλη μεριά, η Σόφια, το Βουκουρέστι και τα Τίρανα έχουν μεν πολιτική αυτονομία, αλλά η ανάληψη κάποιου ρόλου, σε βαλκανικό επίπεδο, φαντάζει ιδιαιτέρως δύσκολη. Αποτρεπτικός παράγοντας και κοινός παρανομαστής στις τρεις αυτές περιπτώσεις, είναι η κακή οικονομική κατάσταση και το χαμηλό επίπεδο ανάπτυξης της Βουλγαρίας, της Ρουμανίας και της Αλβανίας, αντίστοιχα. Δηλαδή, παρά το γεγονός ότι οι χώρες αυτές σημείωσαν κάποια ανάπτυξη, σε διαφορετικό βαθμό η κάθε μια, η μετάβασή τους στην οικονομία της αγοράς και τον πολυκομματισμό βρίσκεται σε πολύ πρόωρο στάδιο, με αποτέλεσμα οι πρωτεύουσές τους, και γενικότερα οι πόλεις τους, να μη μπορούν να ανταγωνιστούν τις ελληνικές.

---

[98] Σκέψεις από συζήτηση με τους Βογιατζίδη Ν., Νούτσου Β. και Αγοραστάκη Μ. στα πλαίσια του μαθήματος «Εισαγωγή στην πολιτική επιστήμη», 7/6/2001.

Εξάλλου, ακόμα και ιστορικά, οι τρεις αυτές πόλεις, ουδέποτε είχαν κάποιο ευρύτερο ρόλο στην περιοχή, εκτός από τον εθνικό. Αντιθέτως, η Θεσσαλονίκη, για παράδειγμα, σε πολύ μεγάλο μέρος της ιστορίας της αποτελούσε σημαντική μητρόπολη για την περιοχή. Ο κεντρικός αυτός ρόλος της, στηρίχθηκε κυρίως από την ύπαρξη του λιμανιού της, ένα φυσικό πλεονέκτημα που τόσο η Σόφια όσο και το Βουκουρέστι και τα Τίρανα, στερούνται.

Ένας τρίτος πολύ βασικός λόγος για τον οποίο οι τρεις παραπάνω πόλεις δε μπορούν – και δεν θα μπορέσουν εύκολα, ούτε στο βραχυπρόθεσμο και μεσοπρόθεσμο μέλλον – *να* διαδραματίσουν κάποιο σημαντικό ρόλο στα Βαλκάνια, είναι το γεγονός ότι οι μεταξύ τους σχέσεις δεν είναι, βέβαια, εχθρικές αλλά ούτε και ιδιαίτερα φιλικές. Αντιθέτως, η Ελλάδα, όντας το μόνο κράτος – μέλος της Ε.Ε. στη Βαλκανική, έχει γενικά καλές σχέσεις με τις τρεις παραπάνω χώρες, καθώς επίσης και με όλες τις υπόλοιπες, σε γενικές τουλάχιστον γραμμές. Έτσι, η Ελλάδα αναμφίβολα διαδραματίζει έναν σταθεροποιητικό ρόλο στην περιοχή και συνεπώς τα μεγάλα αστικά κέντρα της μπορούν να αναλάβουν κάποιους ηγετικούς ρόλους, σε αντίθεση με τη Σόφια, τα Τίρανα και το Βουκουρέστι.

Συγκεκριμένα, πάντως, στην περίπτωση του Βουκουρεστίου, θα έλεγε κανείς ότι το τελευταίο δεν αναζητά κάποιο ρόλο στη Βαλκανική, παρά το γεγονός ότι η Ρουμανία σαφώς υπερέχει από τις υπόλοιπες βαλκανικές χώρες, τόσο σε ρυθμούς ανάπτυξης όσο και σε επίπεδο σχέσεων με την Ε.Ε. Αυτό φαίνεται να συμβαίνει μάλλον γιατί η Ρουμανία προτιμά να αποποιηθεί τον χαρακτηρισμό της ως βαλκανικής χώρας, και γι' αυτό το λόγο στρέφεται προς την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη, όπου και θεωρεί ότι ανήκει.

Τέλος, αν και μέχρι τώρα τα Σκόπια αποτελούσαν μια βαλκανική πρωτεύουσα με σταθεροποιητικό ρόλο στην περιοχή, λόγω της «καλής διαγωγής» και των επιδόσεων *της* χώρας στις ευρωπαϊκές απαιτήσεις, μετά τις εμπόλεμες συρράξεις μεταξύ Αλβανών και Σλαβομακεδόνων, είναι σαφές ότι ούτε και αυτά μπορούν να παίξουν κάποιο σοβαρό ρόλο στη Βαλκανική, τουλάχιστον μέχρι να αποκατασταθεί η ειρήνη.

Εκ πρώτης όψεως, δηλαδή, καμία βαλκανική πόλη εκτός Ελλάδας δύναται να διαδραματίσει κάποιου είδους μητροπολιτικό ρόλο στην περιοχή. Εξάλλου, από τη μεριά της Ελλάδας, μόνο η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη μπορούν να αναλάβουν τέτοιο ρόλο, η πρώτη λόγω μεγέθους και οικονομικού βάρους, καθώς και λόγω του ότι αποτελεί την έδρα του ελληνικού κράτους, και η δεύτερη, κυρίως λόγω της γεωγραφικής εγγύτητας αλλά και των ιστορικών δεσμών που έχει με το βαλκανικό χώρο.

Πέρα πάντως από τη σύγκριση[99] Αθήνας – Θεσσαλονίκης και τις πιθανότητες της κάθε μιας να διαδραματίσει μητροπολιτικό ρόλο στα Βαλκάνια, σύγκριση η οποία δεν έγκειται στο αντικείμενο της παρούσας μελέτης, φαίνεται πως – τουλάχιστον μεσοπρόθεσμα – η Θεσσαλονίκη δύναται να παίξει το ρόλο περιφερειακής (βαλκανικής) μητρόπολης, έχοντας, στο πλαίσιο αυτό, πολύ ευνοϊκές προοπτικές, οι οποίες μπορούν να της δώσουν έντονο δυναμισμό.

Η Θεσσαλονίκη διαθέτει ισχυρά συγκριτικά πλεονεκτήματα ώστε να δύναται να λειτουργήσει ως κύρια πύλη της Ε.Ε. στην περιοχή της Βαλκανικής, για μια σειρά από σημαντικούς παράγοντες:

---

[99] Για μια τέτοια σύγκριση βλ. αναλυτικά στο Οικονόμου, 2000: 458 – 466.

- για μεγάλο μέρος της Βαλκανικής, αποτελεί την πλησιέστερη σχετικά μεγάλη πόλη κράτους – μέλους της Ε.Ε.
- λόγω της ζήτησης για μητροπολιτικές λειτουργίες από τις βαλκανικές χώρες, με την προοπτική που παρουσιάζουν να αναπτυχθούν οικονομικά και σταδιακά να ενσωματωθούν στον ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο
- λόγω ιστορικών και πολιτιστικών δεσμών (Οικονόμου, 2000: 453, 458 - 460).

Πράγματι, η Θεσσαλονίκη έχει ισχυρούς ιστορικούς και πολιτιστικούς δεσμούς με τα Βαλκάνια, μια και ανέκαθεν αποτελούσε μια κατεξοχήν βαλκανική πόλη. Η αποκοπή της από τη βαλκανική ενδοχώρα για 70 χρόνια, δηλαδή την περίοδο 1920 – 1990, δεν στάθηκαν ικανά να αλλάξουν τις νοοτροπίες, τους ανθρώπους και τις σχέσεις τους με την πόλη και να στερήσουν από αυτήν το βαλκανικό της χρώμα. Αυτό φαίνεται από το γεγονός ότι καθόλη τη διάρκεια των 70 αυτών χρόνων, και παρά τη μεσολάβηση του Ψυχρού Πολέμου και ότι αυτός συνεπάγονταν, η Θεσσαλονίκη εξακολούθησε να αποτελεί για τη Βαλκανική μια μεγάλη αγορά, καθώς και ένα σημαντικό αστικό κέντρο διασκέδασης και τουρισμού. Επιπλέον, όσον αφορά τη Γιουγκοσλαβία, τουλάχιστον, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αποτελούσε, μέσω της Ελεύθερης Ζώνης του, μια συνεχή πρόσβαση προς τη Μεσόγειο (ήδη από τη δεκαετία του '50, ίσως και νωρίτερα).

Σήμερα, εξάλλου, η Θεσσαλονίκη αναμφίβολα αρχίζει να ανακτά το βαλκανικό χρώμα που είχε σε παλαιότερες ιστορικές περιόδους. Με την άρση των διαχωριστικών γραμμών της ψυχροπολεμικής περιόδου, σταδιακά, ο βαλκανικός χώρος ενοποιείται και η Θεσσαλονίκη αποτελεί για αυτόν μια μεγάλη αστική συγκέντρωση στην οποία, μάλιστα, συρρέουν σημαντικοί αριθμοί μεταναστών από τις βαλκανικές χώρες. Άλλη ένδειξη της βαλκανικής υπόστασης της πόλης αποτελεί το γεγονός ότι μεγάλος αριθμός των επιχειρήσεών της προσανατολίζεται πλέον προς τα Βαλκάνια.

Φαίνεται, δηλαδή, ότι η Θεσσαλονίκη έχει το απαιτούμενο ευνοϊκό υπόβαθρο (βαλκανικό προσανατολισμό, κινητικότητα στο βαλκανικό χώρο, σχέσεις πληθυσμού με το βαλκανικό χώρο και τους λαούς του, αυξανόμενο ποσοστό μεταναστών βαλκανικής προέλευσης, κλπ) για να διαδραματίσει κάποιο σημαντικό ρόλο στη Βαλκανική. Από' κει και πέρα, βέβαια, υπάρχουν κάποιες προϋποθέσεις – εξωτερικές και εσωτερικές – που πρέπει να πληρούνται.

Όσον αφορά τις πρώτες, αναγκαία, αλλά όχι ικανή, συνθήκη είναι η σταθεροποίηση των Βαλκανίων, πράγμα που μάλλον δεν θα συμβεί σε μικρό χρονικό διάστημα (10 χρόνια περίπου). Ίσως, στο μέσο χρόνο, οι κρίσεις και οι συγκρούσεις να λάβουν τέλος και τα Βαλκάνια να μπουν σε ένα δρόμο στοιχειώδους οικονομικής ανάπτυξης. Η τελευταία, μάλιστα, αποτελεί την δεύτερη αναγκαία προϋπόθεση για την αναβάθμιση του ρόλου της Θεσσαλονίκης σε βαλκανικό επίπεδο και ταυτόχρονα σημαντικό παράγοντα για την ίδια τη σταθερότητα της Ευρώπης. Τέλος, σημαντικό ρόλο θα εξακολουθήσουν να διαδραματίζουν οι διεθνείς παράγοντες, όπως η Ε.Ε., το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, η Παγκόσμια Τράπεζα και φυσικά οι Η.Π.Α.

Όσον αφορά τους ενδογενείς παράγοντες, το «άλφα» και το «ωμέγα» της προοπτικής της πόλης για ανάληψη σημαντικού (μητροπολιτικού) ρόλου είναι η ολοκλήρωση των υποδομών και των δικτύων που έχουν προγραμματιστεί, καθώς και η εφαρμογή του όποιου

σχεδιασμού υπάρχει για την πόλη. Επιπλέον, ο σχεδιασμός αυτός θα πρέπει να προχωρήσει και να θέσει σαφείς στόχους και ξεκάθαρες πολιτικές για την υλοποίησή τους. Εξάλλου, η ανάπτυξη της πόλης θα λειτουργήσει αμφίδρομα, αφού οπωσδήποτε θα διαχυθεί στη βαλκανική ενδοχώρα, δίνοντάς της μια επιπλέον ώθηση. Βέβαια, σημαντικό ρόλο θα παίξει και το είδος της ανάπτυξης των βαλκανικών χωρών, με την έννοια ότι αν η ανάπτυξη αυτή παρακάμψει την Ελλάδα, αναμφίβολα η Θεσσαλονίκη όχι μόνο δεν θα ωφεληθεί, αλλά οπωσδήποτε θα ζημιώσει. Πάντως, προς το παρόν τουλάχιστον, μια τέτοια έκβαση φαντάζει απίθανη, δεδομένων των οικονομικών (επιχειρηματικών, επενδυτικών και εμπορικών) σχέσεων που έχει αναπτύξει η Ελλάδα με τις βαλκανικές χώρες.

Στο σημείο αυτό, πάντως, πρέπει να τονιστεί ότι η διαδικασία «μητροπολιτοποίησης» της Θεσσαλονίκης καθίσταται ιδιαιτέρως επισφαλής ακριβώς επειδή η υλοποίηση των απαιτούμενων «μεγάλων» έργων και υποδομών, καθώς και των στόχων που κατά καιρούς τέθηκαν, κινείται με πολύ αργούς ρυθμούς και χωρίς σαφή χρονοδιαγράμματα. Έτσι, αν όλα τα παραπάνω δεν ολοκληρωθούν σε μικρό χρονικό διάστημα, ακόμα και στην περίπτωση που τα Βαλκάνια αναπτυχθούν, η Θεσσαλονίκη θα έχει χάσει την προοπτική να διαδραματίσει μια σειρά σημαντικών ρόλων στην περιοχή.

Συμπερασματικά, θα έλεγε κανείς ότι, σε γενικές γραμμές, η Θεσσαλονίκη συγκεντρώνει πολλούς από τους παράγοντες που θα συμβάλλουν στην αναβάθμιση του ρόλου της. Μάλιστα, φαίνεται ότι στη διεκδίκηση ενός τέτοιου ρόλου, η Θεσσαλονίκη δεν έχει, εκ πρώτης όψεως τουλάχιστον, σοβαρούς ανταγωνιστές στο βαλκανικό χώρο. Εξάλλου, όντας απαλλαγμένη από το βάρος της πρωτεύουσας, έστω και ψυχολογικά, δεν αντικατοπτρίζει καθαρά τα συμφέροντα του ελληνικού κράτους, και έτσι δεν αποκλείεται η πιθανότητα οι βαλκανικές πόλεις να «αποδεχτούν» τον ηγετικό ρόλο που αναζητεί η Θεσσαλονίκη.

Σημαντικό, επίσης, είναι το γεγονός ότι η Θεσσαλονίκη αποτελεί για τη γύρω περιοχή ένα είδος «ουδέτερου εδάφους», απομακρυσμένου από τις διαμάχες και τις διεκδικήσεις που μαστίζουν, αυτή τη στιγμή, το βαλκανικό χώρο. Έτσι, ακόμα και τα Σκόπια, με τα οποία θα έλεγε κανείς ότι υπάρχουν ελαφρώς τεταμένες σχέσεις, λόγω του ονόματος της Π.Γ.Δ.Μ., φαίνεται να προτιμούν την ανάληψη ηγετικού ρόλου στην περιοχή από τη Θεσσαλονίκη και όχι, για παράδειγμα από τη Σόφια, λόγω του ζητήματος της αναγνώρισης ή όχι ύπαρξης «μακεδονικού έθνους», από τη Βουλγαρία.[100]

Εξάλλου, οι ευρωπαϊκές πόλεις, που θα μπορούσαν ίσως να αναζητήσουν έναν ηγετικό ρόλο στην περιοχή, βρίσκονται πολύ μακριά, τόσο από γεωγραφική άποψη, όσο και από άποψη νοοτροπίας και δεσμών.

Τελικά, η θεώρηση ότι η Θεσσαλονίκη έχει τη δυνατότητα να διαδραματίσει μητροπολιτικό ρόλο στα Βαλκάνια, φαίνεται αρκετά ρεαλιστική, θα πρέπει, όμως, να διευκρινιστεί και να αποσαφηνιστεί ο ρόλος ή οι ρόλοι αυτοί, προκειμένου να μην οδηγηθούμε σε λανθασμένα συμπεράσματα και ουτοπίες.

---

[100] Ως γνωστό, η Βουλγαρία αναγνώρισε την Π.Γ.Δ.Μ. ως κράτος, αλλά αρνείται την ύπαρξη «μακεδονικού έθνους», θεωρώντας ότι ο πληθυσμός αυτός είναι βουλγαρικός.

3. Ο ρόλος της Θεσσαλονίκης στο νέο βαλκανικό χώρο

Ο ευρύτερος λειτουργικός και αναπτυξιακός ρόλος της Θεσσαλονίκης εκδηλώνεται σε μια σειρά από χωρικές ενότητες που ξεκινούν από την Περιφέρεια της Κεντρικής Μακεδονίας, ολόκληρη την Βόρεια Ελλάδα, τη Νότια Βαλκανική και τον ευρωπαϊκό χώρο. Επιπλέον, ως ενότητες επιρροής θα μπορούσαν να ορισθούν αυτή της Ανατολικής Μεσογείου ή του παρευξείνιου χώρου, στις οποίες η πόλη (με την ευρύτερη αναπτυξιακή της υπόσταση) είναι παρούσα.

Μετά την κατάρρευση των καθεστώτων του υπαρκτού σοσιαλισμού στις γειτονικές βαλκανικές χώρες και ταυτόχρονα τη σταδιακή ενοποίηση των αγορών τους με τη διεθνή αγορά, προκύπτει μια νέα προοπτική μετεξέλιξης της Θεσσαλονίκης σε σημαντικό κέντρο μιας ευρύτερης βαλκανικής ενδοχώρας. Η προοπτική είναι εύλογη, μια και, ιστορικά, είναι δεδομένο ότι η πόλη είχε γνωρίσει περιόδους οικονομικής ευημερίας στο ιστορικό της παρελθόν, μόνον όταν η φυσική και εμπορική επικοινωνία της με την βαλκανική ενδοχώρα ήταν ανεμπόδιστη και οι βαλκανικές αγορές ανοικτές, σταθερές και ενοποιημένες.

Βέβαια, η εξέλιξη της Θεσσαλονίκης, προς την κατεύθυνση αυτή, βρίσκεται κάτω από γεωπολιτικές προϋποθέσεις εύκολα μεταβαλλόμενες (Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Θεσσαλονίκης, 2000: 47 – 48). Κι' αυτό γιατί οι πολιτικές ανακατατάξεις των τελευταίων χρόνων στις χώρες της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, καθιστούν κάθε στρατηγική ανοίγματος της πόλης προς τον γεωγραφικό χώρο των Βαλκανίων και της Ε.Ε., δύσκολη και κυρίως απρόβλεπτη, δεδομένου ότι η Θεσσαλονίκη βρίσκεται στο εσωτερικό μιας περιοχής, εξαιρετικά ταραγμένης (Καυκαλάς, 2001: 58).

Εξάλλου, η μετεξέλιξη της Θεσσαλονίκης σε μητροπολιτικό κέντρο βαλκανικής εμβέλειας απαιτεί – εκτός των άλλων – και την δημιουργία ειδικών χαρακτηριστικών των βαλκανικών οικονομιών. Η δραστηριοποίηση των ευρωπαϊκών, βαλκανικών, ελληνικών επιχειρήσεων μέσα σε ένα κλίμα περιφερειακής ολοκλήρωσης και διακρατικών συνεργασιών, είναι ο κύριος μοχλός της ενοποίησης του οικονομικού χώρου (Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Θεσσαλονίκης, 2000: 48).

Δεν πρέπει να λησμονείται, όμως, ότι αρκετά χρόνια μετά την έναρξη των μεταρρυθμίσεων, οι βαλκανικές χώρες αντιμετωπίζουν σημαντικότατα και δισεπίλυτα προβλήματα. Η βαλκανική οικονομία παρουσιάζει τα τυπικά χαρακτηριστικά χωρών σε μετάβαση: εκτόξευση της ανεργίας, πτώση παραγωγής, εισροή κερδοσκοπικού κεφαλαίου, υψηλός πληθωρισμός και συνεχώς αυξανόμενο κόστος ζωής (Καυκαλάς, 2001: 59).

Παρ' όλα αυτά, η συζήτηση περί μητροπολιτικού ρόλου είναι ιδιαίτερα έντονη στη Θεσσαλονίκη. Μάλιστα, πολλές φορές, η συζήτηση αυτή ξεφεύγει από τη σφαίρα του λογικού, με αποτέλεσμα αφενός να διατυπώνονται υπερβολικές απόψεις και αφετέρου να δίνονται εύκολοι και απαίδευτοι χαρακτηρισμοί στην πόλη.

Στην πρώτη περίπτωση, οι ευνοϊκές οικονομικές και γεωπολιτικές προοπτικές που δημιουργούνται σιγά-σιγά για την Θεσσαλονίκη, δίνουν το ερέθισμα για τη δημιουργία μιας φιλολογίας υπερβολικής και κάποιων εξίσου υπερβολικών και ανεδαφικών σεναρίων. Οπωσδήποτε, οι απόψεις αυτές έχουν κάποια λογική βάση και προκύπτουν από το φόβο ότι η πόλη είναι μάλλον ανέτοιμη να δεχτεί νέους ρόλους. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιας περίπτωσης αποτελεί η άποψη περί «σιγκαπουροποίησης» της πόλης.

Η Σιγκαπούρη έχει εξελιχθεί, εδώ και πολλά χρόνια, σε κέντρο παροχής υπηρεσιών (τράπεζες, ναυτιλιακές και αεροπορικές γραμμές, κλπ) στη Νοτιοανατολική Ασία. Εν μέρει η οικονομία της ελέγχεται από κέντρα λήψης αποφάσεων που βρίσκονται εκτός της χώρας και άρα είναι σε μεγάλο βαθμό εξαρτημένη από τις επιλογές του πολυεθνικού κεφαλαίου. Όσον αφορά τη Θεσσαλονίκη, υποστηρίζεται ότι υπάρχουν και για αυτήν παρόμοια σχέδια και ότι υπάρχει ο κίνδυνος να μετατραπεί σε κέντρο παροχής υπηρεσιών, ένα είδος Σιγκαπούρης της Βαλκανικής και των χωρών του Ευξείνου Πόντου. Κατά την ίδια άποψη, μάλιστα, ιδιαίτερα έντονο είναι το ενδιαφέρον των αμερικανικών επιχειρηματικών κύκλων, οι οποίοι σκοπεύουν να μετατρέψουν τη Βόρεια Ελλάδα, με επίκεντρο τη Θεσσαλονίκη, σε εφαλτήριο οικονομικής διείσδυσης στη Νοτιοανατολική Ευρώπη (Κεσίδου, 1999: 74).

Βεβαίως, τα γεγονότα δείχνουν πως, τουλάχιστον προς το παρόν, δεν διαφαίνεται κάτι τέτοιο, για τον απλό λόγο ότι η Θεσσαλονίκη δεν έγινε δέκτης ξένων επενδύσεων και κεφαλαίων τέτοιου μεγέθους ώστε να μπορεί να υποστηριχθεί μια διαδικασία «σιγκαπουροποίησης». Πάντως, αν η Θεσσαλονίκη μπει μελλοντικά σε μια τέτοια διαδικασία, όσο λίγες πιθανότητες και αν υπάρχουν για να γίνει αυτό, αξίζει να σημειωθεί ότι παρά τα όποια θετικά αποτελέσματα που οπωσδήποτε θα προκύψουν, θα ελλοχεύει ο κίνδυνος η περιοχή, μακροπρόθεσμα, να βρεθεί υπό την οικονομική και πολιτική ομηρία του ξένου παράγοντα (Κεσίδου, 1999: 74).

Στη δεύτερη περίπτωση, δίνονται εύκολοι και απαίδευτοι χαρακτηρισμοί στην πόλη, όπως για παράδειγμα ο de facto χαρακτηρισμός της ως «Μητρόπολης των Βαλκανίων». Με τον όρο «μητρόπολη», όμως, εννοούμε ότι – εκτός των άλλων – μια πόλη αποτελεί κέντρο πολιτικών αποφάσεων και αναλαμβάνει μια πληθώρα διοικητικών αρμοδιοτήτων, ρόλους που η Θεσσαλονίκη δύσκολα θα αποκτήσει, μια και θα πρέπει να συναγωνιστεί τουλάχιστον την Αθήνα και τις Βρυξέλλες, αν όχι και τις υπόλοιπες βαλκανικές πρωτεύουσες.

Έτσι, ο όρος «Μητρόπολη των Βαλκανίων» φαντάζει υπερβολικός, ανεδαφικός και τελικά είναι λανθασμένος. Οφείλουμε, δηλαδή, να αναφερόμαστε σε συγκεκριμένους μητροπολιτικούς ρόλους που μπορεί να αναλάβει η Θεσσαλονίκη, με βάση τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα στην περιοχή. Η ανάλυση που προηγήθηκε ανέδειξε αφενός τις δυνατότητες αυτές της πόλης, και αφετέρου τα προβλήματα που αυτή αντιμετωπίζει, τα οποία κάθε άλλο παρά λειτουργούν για την τόνωση του διεθνούς της ρόλου. Τελικά, ο μητροπολιτικός ρόλος που μπορεί να διαδραματίσει η Θεσσαλονίκη στα Βαλκάνια δύναται να αναλυθεί στις εξής συνιστώσες:

- Η Θεσσαλονίκη ως συγκοινωνιακός και τηλεπικοινωνιακός κόμβος – Πύλη της Ευρώπης στα Βαλκάνια και την Ανατολική Μεσόγειο.

Η γεωγραφική εγγύτητα της Θεσσαλονίκης με τις κυριότερες πόλεις της Βαλκανικής είναι σημαντικότατος παράγοντας προς την κατεύθυνση αυτή. Σημειώνεται ότι η Θεσσαλονίκη απέχει 300 χμ. από τη Σόφια, 700 χμ. από το Βουκουρέστι, 650 χμ. από το Βελιγράδι, 600 χμ. από την Κωνσταντινούπολη, 260 χμ. από τα Σκόπια και 300 χμ. από τα Τίρανα.

Εξάλλου, η Θεσσαλονίκη, αναμφίβολα, είναι ο πιο σημαντικός συγκοινωνιακός κόμβος της Βαλκανικής, αφού διαθέτει καλύτερη συγκριτικά οδική, λιμενική και αεροπορική

υποδομή, και διασχίζεται από τους κύριους οδικούς άξονες που συνδέουν τη χώρα με την υπόλοιπη Ευρώπη και την Τουρκία (Μπάσμπας κ.ά., 1998: 268).

Η γεωγραφική της θέση αποτελεί σημαντικό πλεονέκτημα, αλλά η εμβέλεια και η ακτινοβολία της πόλης θα αλλάξουν, μόνον όταν εκσυγχρονιστούν και επεκταθούν το λιμάνι και το αεροδρόμιο, ολοκληρωθούν οι εργασίες στο σιδηροδρομικό δίκτυο, τον Π.Α.Θ.Ε. και την Εγνατία Οδό, και συνδεθούν τα δίκτυα αυτά με το λιμάνι και το αεροδρόμιο. Με βάση, όμως, την πορεία των έργων αυτών, η Θεσσαλονίκη θα μπορεί να παίξει ρόλο κέντρου συνδυασμένων μεταφορών, σε χρονικό ορίζοντα δέκα ετών, δηλαδή γύρω στο 2010. Εξάλλου, αν ληφθούν υπόψη οι αδυναμίες των δικτύων, πέρα από τα ελληνικά σύνορα, ο ορίζοντας αυτός διευρύνεται μέχρι, τουλάχιστον, το 2015.

Ιδιαίτερα όσον αφορά το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, σημειώνεται η προοπτική του ως Ευρωλιμένα, γεγονός που θα προωθούσε περαιτέρω την οικονομική ανάπτυξη των βαλκανικών χωρών. Ένα διαμετακομιστικό υδάτινο δίκτυο θα μπορούσε να συνδέει τους ποταμούς Δούναβη, Μοράβα και Αξιό, δημιουργώντας έναν υδάτινο δρόμο από το Δούναβη στο Αιγαίο, μέσω ενός καναλιού 400 μιλίων μεταξύ Μοράβα και Αξιού. Έτσι, η σημερινή απόσταση μεταξύ της Ευρώπης και του λιμανιού Port Said θα μειώνονταν στο ένα τρίτο, μέσω Δαρδανελίων ή Αδριατικής. Από 3000 χμ. θα μειώνονταν σε 2000 χμ., μέσω της Θεσσαλονίκης, η οποία θα αποτελούσε ένα φυσικό δρόμο από τα Βαλκάνια και την Ανατολική Ευρώπη στις αγορές των αραβικών χωρών (Μαγούλιος, 2000: 164).

➢ Η Θεσσαλονίκη ως κέντρο μεταποίησης – βιομηχανικών εξαγωγών.

Η άνοδος του βιοτικού επιπέδου στις χώρες της Βαλκανικής θα ευνοήσει μακροπρόθεσμα την τοπική βιομηχανική παραγωγή και τις εξαγωγές. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αναμένεται αύξηση κατά 10% της βιομηχανικής παραγωγής και των εξαγωγών κατά 30%, σε πανελλαδικό επίπεδο, λόγω του ανοίγματος των βαλκανικών αγορών, μέχρι το 2005. Θα πρέπει, όμως, οι εξαγωγές και οι άμεσες επενδύσεις να μην εκμεταλλεύονται ευκαιριακά και βραχυπρόθεσμα τα χαρακτηριστικά των βαλκανικών αγορών, αλλά να προωθούν ποιοτικά προϊόντα μεσαίας τεχνολογίας (Α.Π.Θ., 1995: 132 – 133).

Παράλληλα, απαιτείται η στήριξη των τοπικών παραγωγών με όλες τις απαραίτητες υπηρεσίες (π.χ. κέντρα παροχής υπηρεσιών, προώθησης εξαγωγών, ανάληψης μέρους του επιχειρηματικού κινδύνου, βαλκανικό κέντρο εμπορευμάτων, κλπ), έτσι ώστε να επιτραπεί η ισχυρή δικτύωση και θωράκιση της παραγωγικής δομής της πόλης απέναντι στο μεταβαλλόμενο διεθνές περιβάλλον (Καυκαλάς, 1999: 180).

Στις κατευθύνσεις αυτές πρέπει να στραφεί και η Διεθνής Έκθεση Θεσσαλονίκης, και να προχωρήσει σε βελτίωση των εγκαταστάσεών της, καθώς και σε διεύρυνση του ρόλου των περιφερειακών εκθέσεων στις βαλκανικές και παρευξείνιες χώρες, ενέργειες που θα συμβάλλουν στην εξωστρέφεια της ελληνικής οικονομίας και θα διευκολύνουν την επιχειρηματική συνεργασία στην περιοχή (Μαγούλιος, 2000: 165).

➢ Η Θεσσαλονίκη ως εμπορικό – επιχειρηματικό κέντρο και κέντρο κατανάλωσης.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το 70% των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στο βαλκανικό χώρο έχουν σα βάση τους τη Μακεδονία και τη Θράκη. Στο πλαίσιο αυτό η Θεσσαλονίκη αναμφίβολα διαδραματίζει και θα διαδραματίσει και μελλοντικά,

πρωταγωνιστικό ρόλο. Δεν πρέπει να λησμονείται, άλλωστε, ότι η συμμετοχή της Ελλάδας στην Ε.Ε. καθιστά τη Θεσσαλονίκη μοναδική πόλη στα Βαλκάνια που μπορεί να αποτελέσει βάση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στις γειτονικές χώρες (Μπάσμπας κ.ά., 1998: 267).

Σύμφωνα με εκτιμήσεις της Εμπορικής Τράπεζας, η Θεσσαλονίκη θα προσελκύσει και άλλες σημαντικές ξένες εμπορικές επενδύσεις που στοχεύουν τόσο στην αγορά της Κεντρικής Μακεδονίας, όσο και αυτή των Βαλκανίων, αλλά και στην επιχειρηματική δραστηριότητα στους χώρους αυτούς. Ο εκσυγχρονισμός των τηλεπικοινωνιακών, σιδηροδρομικών και αεροπορικών συνδέσεων, καθώς και η ύπαρξη γραφειακών χώρων υψηλού επιπέδου είναι μερικές από τις προϋποθέσεις υλοποίησης των τάσεων αυτών (Α.Π.Θ., 1995: 132 – 133). Φυσικά, η προοπτική αυτού του ρόλου για τη Θεσσαλονίκη θα ενισχυθεί όταν οι βαλκανικές χώρες εισέλθουν σε μια σταθερά ανοδική αναπτυξιακή πορεία (Οικονόμου, 2000: 462).

Σύμφωνα, βέβαια, με άλλες απόψεις, αυτά που ειπώθηκαν γύρω από την προσέλκυση ξένων επενδύσεων στη Θεσσαλονίκη, καθώς και ξένων επιχειρήσεων που θα έδρευαν στη Θεσσαλονίκη και θα δραστηριοποιούνταν στη Βαλκανική, δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα, τουλάχιστο στο βαθμό που αναμένονταν (Αξυλιθιώτης, οικονομικός σύμβουλος του Προέδρου του Ε.Β.Ε.Θ., τηλεφωνική συνέντευξη, 7/2001). Μάλιστα, κάποιοι μιλούν για την ατονία των «μητροπολιτικών ονείρων», μια και διαπιστώνονται καθυστερήσεις στην υλοποίηση των προγραμματισμένων έργων και υποδομών για τη Θεσσαλονίκη. Υποστηρίζεται, επίσης, ότι η ταχύτητα ανάπτυξης της πόλης θα ήταν *διαφορετική*, αν υπήρχε συνεργασία μεταξύ ιδιωτικού και δημόσιου τομέα και αν υπήρχαν στόχοι και προγραμματισμός. Αντίθετα, υπό τις παρούσες συνθήκες, η ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης δεν μπορεί να προωθηθεί. Για να πραγματοποιηθούν οι επενδύσεις που αναμένει να προσελκύσει η Θεσσαλονίκη, πρέπει να αρθούν πολλοί περιορισμοί και εμπόδια, όπως τα κενά περί έκδοσης αδειών από τις εταιρείες για δημιουργία χώρων υγειονομικής ταφής.[101]

Ένα άλλο ενδιαφέρον ζήτημα που τίθεται, όσον αφορά το εμπόριο και τον επιχειρηματικό τομέα, είναι η ιεράρχηση προτεραιοτήτων: βεβαίως, τα Βαλκάνια αποτελούν μια ενδιαφέρουσα αγορά, αλλά είναι λάθος να γίνονται προσπάθειες για την προώθηση ξένων επενδύσεων πρωτίστως σ' αυτά και όχι στην Ελλάδα. Το ίδιο ισχύει και για τις ελληνικές επιχειρήσεις: είναι καλό να δραστηριοποιούνται στα Βαλκάνια, αλλά πρέπει πρώτα να αναπτυχθούν στον τόπο τους και με την προσοχή τους στραμμένη στην ευρωπαϊκή αγορά, πράγμα που σημαίνει ότι οφείλουν να παράγουν ανταγωνιστικά και ποιοτικά προϊόντα. Εύλογα, λοιπόν, εδώ θα αναρωτιόταν κανείς αν οι ελληνικές επιχειρήσεις περιορίζονται στα Βαλκάνια, επειδή δεν είναι ικανές να παράγουν καλύτερα προϊόντα (Ημερησία, 2001: 6 – 7).

- Η Θεσσαλονίκη ως κέντρο τραπεζικών, ασφαλιστικών και χρηματιστηριακών συναλλαγών.

[101] Σημειώνεται ότι η μέχρι τώρα λύση που έδινε η Πολιτεία στο παραπάνω πρόβλημα, ήταν η παράνομη εναπόθεση των απορριμμάτων έναντι προστίμου, γεγονός ιδιαιτέρως αποτρεπτικό για την προσέλκυση επενδύσεων στη Θεσσαλονίκη, αλλά ταυτόχρονα και επικίνδυνο για το κλείσιμο των ήδη υπαρχόντων ξένων επιχειρήσεων και τη μετεγκατάστασή τους σε άλλες περιοχές (Ημερησία, 2001: 6 – 7).

Οι ανάγκες σύγχρονων υπηρεσιών σε αυτούς τους τομείς των βαλκανικών χωρών, είναι μεγάλες και οι τοπικές τράπεζες θα αδυνατούν για πολύ καιρό ακόμη να ανταποκριθούν. Ήδη, πολλές ελληνικές τράπεζες έχουν αναπτύξει συνεργασίες με ξένες και έχουν καταφέρει να δραστηριοποιηθούν στην Ανατολική Ευρώπη και τα Βαλκάνια. Σ' αυτές τις συνθήκες, η Θεσσαλονίκη μπορεί να παίξει σημαντικό ρόλο, δεδομένης της υλοποίησης του Χρηματιστηριακού Κέντρου Θεσσαλονίκης (παράρτημα του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών), το οποίο δύναται να διευκολύνει και να επιταχύνει την πρόσβαση κάποιων βαλκανικών επιχειρήσεων στην ευρωπαϊκή αγορά (Συριόπουλος, 2000: 134). Φυσικά, και εδώ απαιτείται η ολοκλήρωση και βελτίωση των δικτύων και των τηλεπικοινωνιών.

- Η Θεσσαλονίκη ως κέντρο ανώτατης εκπαίδευσης και έρευνας.

Τα δύο πανεπιστήμια (Α.Π.Θ. και Μακεδονίας), τα Τ.Ε.Ι., καθώς και όλα τα ινστιτούτα Ε&Τ που έχουν εγκατασταθεί στην πόλη (Τεχνολογικό Πάρκο, μελλοντικά η Τεχνόπολη, κλπ) δύνανται να δώσουν στην πόλη έναν ανάλογο ρόλο, δεδομένων μάλιστα των σχέσεων που έχουν αναπτύξει τα πανεπιστήμια με όμορα ιδρύματα σε άλλες βαλκανικές χώρες. Βέβαια, αξίζει να σημειωθεί ότι τα πανεπιστήμια της Θεσσαλονίκης δεν φαίνεται να έχουν αναπτύξει σχέσεις μητροπολιτικού ρόλου με τα πανεπιστήμια της υπόλοιπης Βαλκανικής, με την έννοια ότι δεν φαίνεται να δίνονται ιδιαίτερα κίνητρα στους καλύτερους φοιτητές των τελευταίων (υποτροφίες, κλπ) ώστε να έρθουν στη Θεσσαλονίκη για να σπουδάσουν ή να ασχοληθούν με την έρευνα στους κόλπους του πανεπιστημίου.[102] Αντιθέτως, οι δια-πανεπιστημιακές σχέσεις που έχουν αναπτυχθεί είναι κυρίως διμερείς σχέσεις μεταξύ των διαφόρων ιδρυμάτων της Βαλκανικής.

Πάντως, στην κατεύθυνση αυτή, σε συνδυασμό με τον πολιτιστικό ρόλο που αναζητά να διαδραματίσει η Θεσσαλονίκη στο βαλκανικό χώρο, σημαντικός παράγοντας είναι, σύμφωνα με τον Κ. Μοσκώφ, η δημιουργία ενός «πολυπολιτισμικού και πολύγλωσσου πανεπιστημίου των Βαλκανίων», που θα διέθετε ένα κέντρο τουρκικών σπουδών, καθώς και ένα άλλο εβραϊκών. Αυτά θα λειτουργούσαν παράλληλα με τα κέντρα νεοελληνικών σπουδών που είναι τα δύο πανεπιστήμια της πόλης (Μαγούλιος, 2000: 169).

- Η Θεσσαλονίκη ως εκθεσιακό, συνεδριακό, πολιτιστικό και αθλητικό κέντρο, καθώς και ως κέντρο τουρισμού υψηλής στάθμης.

Τόσο η πολιτιστική υποδομή της πόλης όσο και το επίπεδο των φορέων πολιτισμού αυτής, ενισχύθηκαν σημαντικά από το θεσμό της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης. Ακόμα και αν πολλά από τα προβλεπόμενα έργα, άργησαν πολύ να ολοκληρωθούν, ο θεσμός έδωσε μια αξιοσημείωτη νέα ώθηση στα πολιτιστικά δρώμενα της πόλης, με αποτέλεσμα, να δύναται η τελευταία να διεκδικεί ρόλο πολιτιστικού κέντρου. Εξάλλου, οι νέες πολιτιστικές υποδομές που προστέθηκαν, φέρνουν τη Θεσσαλονίκη σε πλεονεκτική θέση σε σχέση με τις άλλες μεγάλες πόλεις της Βαλκανικής (Σόφια, Βελιγράδι), οι οποίες διαθέτουν μεν κάποιες αντίστοιχες υποδομές, σε καμία, όμως, περίπτωση οι υποδομές αυτές δεν είναι τόσο σύγχρονες και ανανεωμένες (Α.Π.Θ., 1995: 132 – 133). Φυσικά, για τη διεκδίκηση ενός πολιτιστικού ρόλου από τη Θεσσαλονίκη, απαιτείται η χωροταξική και πολεοδομική

[102] Όπως για παράδειγμα δρουν τα μεγάλα πανεπιστήμια της Ευρώπης και των Η.Π.Α.

αναβαθμίση της ευρύτερης περιοχής της, με στόχο την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής, τόσο των επισκεπτών της πόλης όσο και των κατοίκων της.

Επιπλέον, η Θεσσαλονίκη μπορεί να διεκδικήσει το ρόλο ενός μεγάλου εκθεσιακού και συνεδριακού κέντρου, μια και ήδη διαθέτει σημαντικές υποδομές προς την κατεύθυνση αυτή. Αφενός, ο θεσμός της Δ.Ε.Θ., ο οποίος αναμένεται να αναβαθμιστεί, και αφετέρου η άνθιση, στην πόλη, του συνεδριακού τουρισμού, καθιστούν την πιθανότητα ανάληψης ενός τέτοιου ρόλου ιδιαιτέρως εφικτή.

Βέβαια, όσον αφορά τον γενικότερο τουριστικό ρόλο που αναζητά η πόλη, ενώ υπάρχουν κάποιες σημαντικές προϋποθέσεις, όπως το τουριστικό ενδιαφέρον, αλλά και η υποδομή της ευρύτερης περιοχής, δεν διαφαίνεται κανένα ίχνος τουριστικής πολιτικής και σχεδιασμού από μεριάς της πόλης. Στην κατεύθυνση αυτή, πάντως, θα μπορούσαν να συμβάλλουν μέτρα όπως η έκδοση ενός διαβαλκανικού τουριστικού χάρτη, η δημιουργία διαβαλκανικού ινστιτούτου τουριστικών ερευνών και διαβαλκανικού τουριστικού επιμελητηρίου, καθώς και ενός δικτύου υπηρεσιών για τις τουριστικές επιχειρήσεις (Μαγούλιος, 2000: 167).

Εξάλλου, η διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 από την Αθήνα, πιθανότατα να έχει θετικές επιπτώσεις στον τομέα του τουρισμού και για τη Θεσσαλονίκη. Αναμφίβολα, πάντως, θα βελτιώσει και θα ανανεώσει την αθλητική της υποδομή, μέσω των έργων που προβλέπονται γι' αυτήν από το πρόγραμμα «Ελλάδα 2004». Τέλος, η Πολιτιστική Ολυμπιάδα δύναται να λειτουργήσει και αυτή τονωτικά για τον πολιτιστικό ρόλο που αναζητεί η πόλη, ενώ η πιθανή διοργάνωση της EXPO του 2007 ή του 2008, από τη Θεσσαλονίκη, θα της ανοίξει το δρόμο για τη διεκδίκηση όλων των παραπάνω ρόλων.

- Η Θεσσαλονίκη ως κέντρο παροχής ιατρικών υπηρεσιών στην ευρύτερη περιοχή (Τυροβούζης, 2001: 48).

Μετά την ολοκλήρωση του Ιατρικού Διαβαλκανικού Κέντρου και του νέου Νοσοκομείου Παπαγεωργίου, η Θεσσαλονίκη διαθέτει ιατρική υποδομή πολύ ανώτερη αυτής των υπόλοιπων βαλκανικών πόλεων, αφού τα δύο αυτά ιδρύματα θεωρούνται ότι πιο σύγχρονο υπάρχει στον τομέα της ιατρικής, της περίθαλψης και της υγείας.

4. Προς μια ουσιαστική ενοποίηση του βαλκανικού χώρου. Επίλογος

Οι δυνατότητες αυτές της Θεσσαλονίκης, *εκτός από τις οικονομικές και οργανωτικές προϋποθέσεις που θέτουν, στηρίζονται στην ουσιώδη πολιτική υπόθεση των ανοιχτών συνόρων και της δημιουργίας κλίματος συνεργασίας και εμπιστοσύνης με όλες τις βαλκανικές χώρες.*

Οι δύο αυτές υποθέσεις φαίνεται να αποτελούν μονόδρομο για τη διεθνοποίηση της Θεσσαλονίκης στη Βαλκανική, και γενικότερα για την ανάπτυξη ολόκληρου του βορειοελλαδικού χώρου. Στην αντίθετη περίπτωση, τα κλειστά σύνορα *θα έχουν σαν αποτέλεσμα αργές εξελίξεις και αδράνεια, όπου δείκτες όπως η ιδιωτική κατανάλωση θα αυξάνονται, αλλά οι περισσότεροι θα συνεχίσουν να αποκλίνουν από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο, ενώ ταυτόχρονα θα αυξάνεται και η απομόνωση και περιθωριοποίηση της ευρύτερης περιοχής (Α.Π.Θ., 1995: 134).*

Εξάλλου, τα ανοιχτά σύνορα, καθώς και το κλίμα συνεργασίας και εμπιστοσύνης δύνανται να δημιουργήσουν τις προϋποθέσεις για μια ουσιαστική ενοποίηση του βαλκανικού

χώρου και όχι μια στείρα οικονομική ενοποίηση των βαλκανικών αγορών, όπως μέχρι τώρα νοείται και υπονοείται. Με άλλα λόγια, αυτό που θα φέρει την πολυπόθητη ειρήνη και σταθεροποίηση στα Βαλκάνια είναι η πολιτισμική προσέγγιση, ο αλληλοσεβασμός και η συναδέλφωση των λαών.

Στο πλαίσιο αυτό, όμως, *«η συνθηματολογία και πρακτική περί βαλκανικής διείσδυσης, η οποία αποπνέει νέο-αποικιοκρατικές αντιλήψεις και σχέσεις εκμετάλλευσης, πρέπει να αντικατασταθεί από την ισότιμη βαλκανική συνεργασία.* Οι βαλκανικοί λαοί έχουν *πλούσιες πολιτιστικές παραδόσεις και δεν δικαιολογούν μικρομεσαίους ιμπεριαλισμούς» (Α.Π.Θ., 1995: 134).*

Συμπερασματικά, λοιπόν, για να αναλάβει, η Θεσσαλονίκη, κάποιους (ή και όλους) από τους παραπάνω μητροπολιτικούς ρόλους στα Βαλκάνια, παρά το γεγονός ότι έχει ιδιαίτερα ευνοϊκές προοπτικές, είναι απαραίτητη η σταθεροποίηση και η ειρήνευση της περιοχής. Από τη στιγμή που αυτό θα επιτευχθεί, η πόλη οπωσδήποτε θα έχει οφέλη, σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό. Αν, μάλιστα, υλοποιηθούν οι προγραμματισμένες υποδομές, *τα* οφέλη αυτά αναμφίβολα θα είναι μεγαλύτερα.

Βεβαίως, η πολυπόθητη σταθεροποίηση και ειρήνευση της περιοχής, αναμφίβολα θα επιταχυνθεί, αν λάβουν χώρα πιο ενεργά και ουσιαστικά, οι διεθνείς διαρθρωτικές πολιτικές, και κυρίως οι πολιτικές της Ε.Ε. Τότε, τα Βαλκάνια θα μπορέσουν, πιο εύκολα, να μπουν σε μια τροχιά οικονομικής σταθεροποίησης και ανάπτυξης, η οποία δύναται να φέρει και κοινωνική ανάπτυξη και άρα μείωση των εντάσεων.

Εξάλλου, δεδομένου ότι τα Βαλκάνια αποτελούν για την Ε.Ε. ένα «κοντινό *εξωτερικό*», αλλά και λόγω της σημαντικής γεωπολιτικής τους θέσης, η Ε.Ε. αναμφισβήτητα έχει σοβαρά κίνητρα ώστε να επιθυμεί και η ίδια την ενοποίηση του βαλκανικού χώρου με τον Κοινοτικό. Αυτό φαίνεται, εξάλλου, από το σχεδιασμό των μεταφορικών υποδομών της Ε.Ε., ο οποίος περιλαμβάνει, όχι μόνο τα κράτη – μέλη, αλλά και τα βαλκανικά, καθώς και πολλές από τις παρευξείνιες χώρες της πρώην Ε.Σ.Σ.Δ. Η ολοκλήρωση των προγραμματισμένων δικτύων σε όλη την έκταση του βαλκανικού χώρου, θα έχει για τον τελευταίο πολλαπλά οφέλη: πέρα απ' αυτή καθαυτή την ενοποίηση με τον υπόλοιπο ευρωπαϊκό χώρο, καθίσταται δυνατή η διάχυση της ανάπτυξης της Δυτικής και Βόρειας Ευρώπης στα Βαλκάνια (Skayannis – Skyrgianis, 2001).

Πάντως, όπου κι αν οδηγηθεί η κατάσταση, είναι σίγουρο ότι, στα επόμενα χρόνια, η Θεσσαλονίκη θα πρέπει να θέσει σαφείς στόχους και προσανατολισμό, όσον αφορά τη διαδικασία της «μητροπολιτοποίησής» της, προκειμένου – εκτός των άλλων – να απαντήσει και σε διλήμματα που οπωσδήποτε θα προκύψουν. Για παράδειγμα, θα πρέπει να τεθεί υπό συζήτηση το αν θα επιδιωχθεί η προσέλκυση εξωγενών παραγόντων ανάπτυξης (εταιρείες, επενδύσεις, κλπ) ή η ενίσχυση των ενδογενών παραγόντων ή ακόμα και μια μικτή πορεία, και στη συνέχεια ο προγραμματισμός αυτός να υλοποιηθεί. Επιπλέον, θα πρέπει να γίνει ο συσχετισμός των στόχων – επιδιώξεων της Θεσσαλονίκης με τις ανάγκες του βαλκανικού χώρου και να διερευνηθεί η πιθανότητα μήπως η πόλη θέτει στόχους που δεν τον ενδιαφέρουν, αλλά και αντίστροφα μήπως οι πολιτικές που εφαρμόζονται, και θα *εφαρμοστούν* και μελλοντικά στο βαλκανικό χώρο, τον απομακρύνουν από τη Θεσσαλονίκη και τον οδηγούν σε πορεία ανεξάρτητη και διαφορετική από τη δικιά της πορεία.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τεθεί και ένας ακόμη προβληματισμός: θα πρέπει να διερευνηθεί σε ποια μερίδα του μελλοντικού πληθυσμού *της* Θεσσαλονίκης, αλλά και σε ποιο τμήμα του πληθυσμού *της* βαλκανικής *της* ενδοχώρας, απευθύνονται οι μητροπολιτικοί ρόλοι που προαναφέρθηκαν. Το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού των βαλκανικών χωρών βρίσκεται, αυτή τη στιγμή, κάτω από το όριο της φτώχειας, ενώ, όσον αφορά το μελλοντικό πληθυσμό *της* Θεσσαλονίκης, αν αυτός τελικά αυξηθεί σύμφωνα με τις προβλέψεις, πιθανότατα να ενισχυθεί αφενός με μια μεγάλη μάζα οικονομικών μεταναστών, κυρίως από τα γειτονικά βαλκανικά κράτη, και αφετέρου με έναν αριθμό υψηλόβαθμων στελεχών, προερχόμενο τόσο από τα Βαλκάνια όσο και από την υπόλοιπη Ευρώπη. Η πρώτη κατηγορία δύναται να τροφοδοτήσει την πόλη με ένα φτηνό και ανειδίκευτο εργατικό δυναμικό, ενώ η δεύτερη με ένα υψηλά ειδικευμένο δυναμικό, η προσέλκυση του οποίου μάλλον θα οφείλεται *στις* πιέσεις *της* τριτογενοποίησης *της* οικονομίας *της* πόλης.

Έτσι, το ερώτημα που τίθεται είναι *ποια* θα είναι τα οφέλη της πιθανής αναβάθμισης του ρόλου *της* Θεσσαλονίκης, για *τις* παραπάνω κατηγορίες πληθυσμού. Διατυπώνεται, δηλαδή, ο φόβος μήπως πολλοί από τους παραπάνω ρόλους αναφέρονται και αφορούν σε μια μικρή ελίτ, είτε ευρωπαϊκή είτε βαλκανική είτε ακόμα και ελληνική, ενώ όλα τα υπόλοιπα τμήματα του πληθυσμού παρακάμπτονται και αγνοούνται επιμελώς.[103] Στο πλαίσιο αυτό, διαφαίνεται πως, πράγματι, το πιθανότερο είναι πως κάποιοι από τους ρόλους που δύναται να διαδραματίσει μελλοντικά η Θεσσαλονίκη, θα αφορούν επιλεκτικά κάποια κοινωνικά στρώματα. Για παράδειγμα, η Θεσσαλονίκη – πολιτιστικό κέντρο/ κέντρο διασκέδασης και ψυχαγωγίας/ κέντρο κατανάλωσης, αναμφίβολα θα απευθύνεται στα υψηλά και μεσαία στρώματα και όχι στα οικονομικά ασθενέστερα. Ομοίως, ρόλοι, όπως συγκοινωνιακός και τηλεπικοινωνιακός κόμβος ή κέντρο τραπεζικών, ασφαλιστικών και χρηματιστηριακών αλλαγών, δεν αφορούν άμεσα τα τελευταία, αλλά οπωσδήποτε οι λειτουργίες τους θα έχουν κάποιες έμμεσες – οικονομικές – κυρίως, συνέπειες.

Πρέπει να σημειωθεί, δηλαδή, ότι οφέλη θα υπάρξουν για κάθε μια από τις παραπάνω κατηγορίες πληθυσμού, με διαφορετικές, ίσως, εκφάνσεις, και σε διαφορετικό βαθμό. Πάντως, το κυριότερο όφελος της «μητροπολιτοποίησης» της Θεσσαλονίκης, αν τελικά, αυτή πραγματοποιηθεί, αναμφίβολα θα επηρεάσει τη ζήτηση σε εργασία και, άρα, και τις δυνατότητες για απασχόληση. Ομοίως, ακόμα και για τα ασθενέστερα οικονομικά στρώματα, οι συνθήκες διαβίωσης θα είναι μάλλον καλύτερες και ασφαλέστερες (απ' ότι, για παράδειγμα, στην Αλβανία, τη Βουλγαρία, κλπ), τόσο λόγω της ομαλής πολιτικής κατάστασης και της εδραιωμένης δημοκρατίας στην Ελλάδα, όσο και γιατί οπωσδήποτε μητροπολιτικοί ρόλοι, όπως κέντρο ανώτατης εκπαίδευσης και παροχής ιατρικών υπηρεσιών, θα συμβάλλουν στην άνοδο του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων της Θεσσαλονίκης και της σφαίρας επιρροής της.

Τέλος, σε συνδυασμό με τη «μητροπολιτοποίηση» της Θεσσαλονίκης, ίσως θα έπρεπε να διερευνηθεί η πιθανότητα δημιουργίας ενός δικτύου των βαλκανικών πόλεων, στο οποίο η κάθε μια απ' αυτές θα εξειδικεύονταν σε ρόλους σύμφωνους με τα συγκριτικά της

[103] Ήδη, ακόμα και όσον αφορά τους Θεσσαλονικείς, δεν είναι σαφείς οι προσδοκίες τους για το μέλλον της πόλης τους.

πλεονεκτήματα. Κάτι τέτοιο θα προωθούσε, τόσο τη διαβαλκανική συνεργασία όσο και την ενοποίηση του βαλκανικού χώρου. Εξάλλου, η δημιουργία ενός τέτοιου δικτύου θα μπορούσε, ίσως, να δώσει τη δυνατότητα σε κάποιες μεγάλες βαλκανικές πόλεις να διεκδικήσουν συλλογικά κάποιο μητροπολιτικό ρόλο, όχι μόνο σε βαλκανικό επίπεδο, αλλά ακόμα και στον Κοινοτικό χώρο. Μια τέτοια προοπτική, βέβαια, φαντάζει, στην παρούσα τουλάχιστον φάση, ιδιαιτέρως ουτοπική, μια και προϋποθέτει καταρχήν μια σταθερά ανοδική αναπτυξιακή πορεία, προϊόν της σταθεροποίησης και της ειρήνευσης της περιοχής.

Γενικά, φαίνεται ότι η διεθνοποίηση της Θεσσαλονίκης, στο πλαίσιο της νέας ευρωπαϊκής και βαλκανικής γεωγραφίας, είναι μια ιστορική δυνατότητα με πολλές εκδοχές: αναβάθμιση του ρόλου της πόλης μέσα από ένα δίκτυο βαλκανικών πόλεων ή αναβάθμιση μόνο του δικού της ρόλου στην περιοχή ή ακόμα και καθόλου αναβάθμιση, πράγμα που θα σήμαινε μια ακόμα χαμένη ευκαιρία για την ανάπτυξη της πόλης, του τόπου και ολόκληρης της χώρας.

Αντίθετα, αν αξιοποιηθούν κατάλληλα οι παρούσες συνθήκες, η Θεσσαλονίκη, ως μέρος μιας ευρύτερης στρατηγικής χωρικής ολοκλήρωσης της ΝΑ Ευρώπης, μπορεί να συμβάλλει στην ενίσχυση των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων της περιοχής και να έχει πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα για τη Βόρεια Ελλάδα και τη χώρα συνολικά, αφού, εκτός από τα οικονομικά οφέλη που θα προκύψουν, θα ενισχυθεί ο ρόλος της τελευταίας στην ευρύτερη περιοχή και την Ε.Ε. Βέβαια, η συγκυρία αυτή έχει ημερομηνία λήξης και για το λόγο αυτό δεν υπάρχουν περιθώρια για καθυστερήσεις (Μαγούλιος, 2000: 163, 170).

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Ελληνική βιβλιογραφία

Αλειφαντής Στέλιος (1998), "Ιστορικές και σύγχρονες διαστάσεις του βαλκανικού χώρου" στο "Μακεδονία και Βαλκάνια. Ξενοφοβία και Ανάπτυξη", Μιχαλοπούλου Αικατερίνη (επιστημονικός υπεύθυνος), Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα, Μάιος 1998.

Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (1995), Τομέας Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΥΠΕΧΩΔΕ, Οργανισμός Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης, "Η Θεσσαλονίκη στον 21^{ο} αιώνα". Ανάπτυξη – Περιβάλλον – Πολιτισμός. Συμβολή στο Στρατηγικό Σχέδιο. Έκθεση του ερευνητικού Προγράμματος. Τεύχος Α', Απρίλιος 1995.

Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (1999), ΕΜΧΑ GIS, «Ευρωπαϊκός χώρος και προοπτικές χωρικής ανάπτυξης. Στρατηγικές χωρικής ανάπτυξης και ολοκλήρωσης των πολιτικών στη Νοτιοανατολική Ευρώπη», Χαρτογραφικό Υλικό, Θεσσαλονίκη, Οκτώβριος 1999.

Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (2001), Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών – Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής και ΕΥΡΩΣΥΜΒΟΥΛΟΙ Α.Ε., "Κοινωνικο-οικονομικές επιπτώσεις των έργων υποδομής μεταφορών στη διασυνοριακή περιοχή Ελλάδας, Βουλγαρίας και Π.Γ.Δ.Μ.", Θεσσαλονίκη, Ιούνιος 2000.

Άσημος Π., Μπάσμπας Σ., Σταθακόπουλος Π. (1998), «Η Εγνατία Οδός και ο μητροπολιτικός ρόλος της Θεσσαλονίκης: Κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις και προοπτικές» στο «Ιστορική Γεωγραφία. Δρόμοι και Κόμβοι της Βαλκανικής. Από την Αρχαιότητα στην Ενιαία Ευρώπη», επιμέλεια Λαγόπουλος Α.Φ., Τομέας Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης – Τμήμα Αρχιτεκτόνων – Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Οργανισμός Πολιτιστικής Πρωτεύουσας Ευρώπης «Θεσσαλονίκη 1997», Θεσσαλονίκη 1998.

Βαλντέν Σωτήρης (1994), "Βαλκανική Συνεργασία και Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση", Ελληνικό Κέντρο Ευρωπαϊκών Μελετών, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1994.

Δελιβάνης Δ. Ι. (1985), "Η Θεσσαλονίκη από οικονομικής απόψεως 315 π.Χ. – 1985 μ.Χ." στο "Η Θεσσαλονίκη", Κέντρο Ιστορίας Θεσσαλονίκης. Δήμος Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη 1985.

Διαβαλκανικό και Παρευξείνιο Επιχειρηματικό Κέντρο (1999α), (Inter – Balkan and Black Sea Business Centre), «Αλβανία: Επιχειρηματικός Οδηγός», Θεσσαλονίκη, Δεκέμβριος 1999.

Διαβαλκανικό και Παρευξείνιο Επιχειρηματικό Κέντρο (1999β), (Inter – Balkan and Black Sea Business Centre), «Βουλγαρία: Επιχειρηματικός Οδηγός», Θεσσαλονίκη, Δεκέμβριος 1999.

Διαβαλκανικό και Παρευξείνιο Επιχειρηματικό Κέντρο (1999γ), (Inter – Balkan and Black Sea Business Centre), «Π.Γ.Δ.Μ.: Επιχειρηματικός Οδηγός», Θεσσαλονίκη, Δεκέμβριος 1999.

Διαβαλκανικό και Παρευξείνιο Επιχειρηματικό Κέντρο (2000), (Inter – Balkan and Black Sea Business Centre), «Ρουμανία: Επιχειρηματικός Οδηγός», Θεσσαλονίκη, Δεκέμβριος 2000.

Δ.Μ.Π. Ε.Π.Ε., Ε.Ε.Ο. Group Α.Ε., LOGOTECH Α.Ε. – Υ.Σ.Α.: Δανάη Μυλωνάκη (1999), «Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Τουρισμός – Πολιτισμός», Απολογιστική Έκθεση Αξιολόγησης», Ιούλιος 1999.

Εθνικό Ινστιτούτο Εργασίας (1999), Καβουνίδη Τζένη (επιστ. υπεύθυνη), «Αλλοδαποί που υπέβαλλαν αίτηση για Κάρτα Προσωρινής Παραμονής: Υπηκοότητα, Φύλο και Χωροθέτηση», Νοέμβριος 1999.

Εθνική Στατιστική Υπηρεσία (2000), Έρευνα Εργατικού Δυναμικού (απασχολήσεως) 1995, Αθήνα, 2000.

Ευρυβιάδης Μάριος (2000), «Μετάβαση στα Βαλκάνια: διαπιστώσεις και προκλήσεις» στο «Η ανάπτυξη των Βαλκανίων», επιμέλεια Πετράκος Γ., Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος 2000.

Καυκαλάς Γρηγόρης (1999), Α.Π.Θ. – Τομέας Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., «Θεσσαλονίκη. Μείωση της μονοκεντρικότητας στο Πολεοδομικό Συγκρότημα και ο ρόλος του τριτογενούς τομέα», Εκδόσεις Ζήτη, Θεσσαλονίκη 1999.

Κότιος Άγγελος (2000), «Η ευρωβαλκανική οικονομική συνεργασία» στο «Η ανάπτυξη των Βαλκανίων», επιμέλεια Πετράκος Γ., Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος 2000.

Κότιος Αγγελος – Πετράκος Γιώργος (2000), «Προς μια ολοκληρωμένη στρατηγική για την ανάπτυξη των Βαλκανίων» στο «Η ανάπτυξη των Βαλκανίων», επιμέλεια Πετράκος Γ., Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος 2000.

Κρατικός Αερολιμένας Θεσσαλονίκης «Μακεδονία» – Υπηρεσία Πολιτικής αεροπορίας – Τμήμα Αερολιμενικό, «Στατιστική Αεροπορικής Κίνησης 1998 – 2000».

Λαγάνη Ειρήνη (1995), "Σερβία και Σέρβοι" στο "Βαλκάνια: από το διπολισμό στη νέα εποχή", επιμέλεια Βερέμης Θάνος, εκδόσεις Γνώση, Αθήνα, 1995.

Λαμπριανίδης Λόης (2000α), "Η ανασυγκρότηση των Βαλκανίων και ο ρόλος της Ελλάδας: μια κριτική προσέγγιση" στο "Η ανάπτυξη των Βαλκανίων", επιμέλεια Πετράκος Γ., Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος 2000.

Λαμπριανίδης Λόης (2000β), « Η επενδυτική δραστηριότητα των ελληνικών επιχειρήσεων στις Χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης: η κατάσταση πέρα από τους μύθους»

στο "Ο νέος ευρωπαϊκός χώρος. Η διεύρυνση και η γεωγραφία της ευρωπαϊκής ανάπτυξης", επιμέλεια Ανδρικοπούλου Ελένη – Καυκαλάς Γρηγόρης, Εκδόσεις Θεμέλιο, 2000.

Μαγούλιος Γεώργιος (2000), "Ο ρόλος της Θεσσαλονίκης στη διαβαλκανική οικονομική συνεργασία", University Studio Press, Θεσσαλονίκη 2000.

Μανώλογλου Ευδοκία (1998), "Η έρευνα σε πληροφορητές – κλειδιά: η πρόσληψη της ανάπτυξης" στο "Μακεδονία και Βαλκάνια. Ξενοφοβία και Ανάπτυξη", Μιχαλοπούλου Αικατερίνη (επιστημονικός υπεύθυνος), Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα, Μάιος 1998.

Μοσκώφ Κωστής (1978), "Θεσσαλονίκη: τομή της μεταπρατικής πόλης",α' τόμος, Στοχαστής, β' έκδοση, Αθήνα, Οκτώβριος 1978.

Μούρτος Γεώργιος (1995), " Ρουμανία" στο "Βαλκάνια: από το διπολισμό στη νέα εποχή", επιμέλεια Βερέμης Θάνος, εκδόσεις Γνώση, Αθήνα, 1995.

Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Θεσσαλονίκης (2000), "Στρατηγικός Σχεδιασμός για την ανάπτυξη της Δυτικής Θεσσαλονίκης. Χωροταξική – Επιχειρηματική προσέγγιση με βάση τις υποδομές μεταφορών", Πρόγραμμα TECNOMAN "Δίκτυο διαχείρισης των κόμβων στις διαδρομές των διευρωπαϊκών μεταφορικών δικτύων" στα πλαίσια της Κοινοτικής Πρωτοβουλίας INTERREG IIC, Θεσσαλονίκη, Ιούλιος 2000.

Οικονόμου Δημήτρης (2000), "Ο διεθνής μητροπολιτικός ρόλος της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης και ο νέος ευρωπαϊκός χώρος" στο "Ο νέος ευρωπαϊκός χώρος. Η διεύρυνση και η γεωγραφία της ευρωπαϊκής ανάπτυξης", επιμέλεια Ανδρικοπούλου Ελένη – Καυκαλάς Γρηγόρης, Εκδόσεις Θεμέλιο, 2000.

Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (2000), Διεύθυνση Ανάπτυξης, Τομέας Μελετών και Στατιστικής, Στατιστικό Δελτίο Δεκεμβρίου 1999, Θεσσαλονίκη, Ιανουάριος 2000.

Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (2001), Διεύθυνση Ανάπτυξης, Τομέας Μελετών και Στατιστικής, Στατιστικό Δελτίο Δεκεμβρίου 2000, Θεσσαλονίκη, Ιανουάριος 2000.

Παντελάδης Γιάννης, Πετράκος Γιώργος (2000), "Τα οικονομικά και διαρθρωτικά χαρακτηριστικά των βαλκανικών χωρών" στο "Η ανάπτυξη των Βαλκανίων", επιμέλεια Πετράκος Γ., Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος 2000.

Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (2001α), "Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2000 – 2006 Κεντρικής Μακεδονίας", Μάρτιος 2001.

Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (2001β), «Συμπλήρωμα Προγραμματισμού Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος 2000 – 2006 Κεντρικής Μακεδονίας», Ιούνιος 2001.

Πετράκος Γιώργος (2000), "Η νέα γεωγραφία της ανάπτυξης στην Ευρώπη και η θέση των Βαλκανίων" στο "Η ανάπτυξη των Βαλκανίων", επιμέλεια Πετράκος Γ., Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος 2000.

Ροδολάκης Νικόλαος (1997), «Από την Πολεοδομία – Χωροταξία στην Περιφερειακή Ανάπτυξη», Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης – Πολυτεχνική Σχολή – Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών – Τομέας Συγκοινωνιών και Οργάνωσης, Εκδόσεις Γ. Δεδούση, Θεσσαλονίκη, 1997.

Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας (1999), Γενική Γραμματεία Διεθνών Οικονομικών Σχέσεων, «Ελληνικό Σχέδιο για την Οικονομική Ανασυγκρότηση των Βαλκανίων», Σεπτέμβριος 1999.

Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών (1999), Γενική Γραμματεία, "Πρόταση τομεακής έκθεσης. Τομέας Μεταφορών", Αθήνα, Απρίλιος 1999.

Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών (2001α), Επιχειρησιακό Πρόγραμμα "Σιδηρόδρομοι, Αεροδρόμια, Αστικές Συγκοινωνίες", Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης 2000 – 2006, Αθήνα, Φεβρουάριος 2001.

Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών (2001β), Επιχειρησιακό Πρόγραμμα "Σιδηρόδρομοι, Αεροδρόμια, Αστικές Συγκοινωνίες", Συμπλήρωμα Προγραμματισμού, Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης 2000 – 2006, Αθήνα, Φεβρουάριος 2001.

Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (1998), Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος – Διεύθυνση Χωροταξίας, "Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, Α' φάση", Μάιος 1998.

Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (1999), Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων – Τομέας Μεταφορών, "Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης 2000 – 2006", Μάρτιος 1999.

Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (2001), Γενική Γραμματεία Δημόσιων Έργων, Επιχειρησιακό Πρόγραμμα "Οδικοί Άξονες, Λιμάνια και Αστική Ανάπτυξη", Συμπλήρωμα Προγραμματισμού, Κοινοτικό Πλαίσιο στήριξης 2000 – 2006, Αθήνα, Μάιος 2001.

2. Ξενόγλωσση βιβλιογραφία

Claval Paul, Sauguin Andri-Louis (επιμέλεια) (1997), " Mitropolisation et Politique", L'Harmattan, Paris 1997.

European Agency for Reconstruction (2001), «Fact sheet», February 2001.

European Investment Bank (2001α), «E.I.B. Financing in the Balkans», Φεβρουάριος 2001.

European Investment Bank (2001β), «E.I.B. Lending in Albania», Φεβρουάριος 2001.

European Investment Bank (2001γ), «E.I.B. Lending in the F.Y.R.O.M.», Φεβρουάριος 2001.

European Investment Bank (2001δ), «E.I.B. stands ready to fund projects in the Republic of Montenegro», Φεβρουάριος 2001.

Goodall Brian (1987), "The Penguin Dictionary of Human Geography", Penguin Books, 1987.

Kostopoulou Stella (1996), «Thessaloniki and the Balkan realities», *στο* «Reconstructing the Balkans: a geography of the New Southeast Europe», Derek Hall – Darrick Danta (επιμέλεια), John Willey & Sons, West Sussex, 1996.

Lafont Charles – Henri (2000), «La politique de l'Union Européenne vis – a – vis des Balkans à travers les exemples de l'Albanie et de la Macédoine», Mémoire de recherche de DEA "Analyse comparative des aires politiques", Institut d'Etudes Politiques de Paris, 2000.

Lemarchand Phillipe (1995), (επιμέλεια), «L'Europe Centrale et Balkanique. Atlas d'Histoire Politique», Editions Coplexe, 1995.

3. Εφημερίδες – περιοδικά

Άγκελοφ Αγκελ (1999), «Η πληγή του Κοσσυφοπεδίου και η Βουλγαρία», Balkan Review, τ.15/99, περιοδική έκδοση του Βαλκανικού Κέντρου Τύπου, Θεσσαλονίκη, Νοέμβριος 1999.

Αράπογλου Χρύσα (2001), «Αναζητώντας την πραγματικότητα της Θεσσαλονίκης», Μακεδονία, 19 Αυγούστου 2001.

Αρνομάλλης Χρήστος (2001), «EXPO: το...αγώι που θα ξυπνήσει τον αγωγιάτη», «Η Βόρεια Ελλάδα μπροστά στην πρόκληση της παγκοσμιοποίησης» (ειδική έκδοση επ' ευκαιρία της 66ης Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης), Μακεδονία, 9 Σεπτεμβρίου 2001.

Βουλέλης Νικόλας (1999), "Ο πόλεμος του ΝΑΤΟ", Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, 28 Μαρτίου 1999.

Βουλέλης Νικόλας (2001α), "Τα σύννεφα πυκνώνουν", Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, 10 Ιουνίου 2001.

Βουλέλης Νικόλας (2001β), "Η τώρα ή ποτέ", Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, 24 Ιουνίου 2001.

Γιαννόπουλος Νίκος (2001), «Η Θεσσαλονίκη δεν έχει ανάγκη από άλλες εξαγγελίες», Μακεδονία, 19 Αυγούστου 2001.

Διαμαντής Τάκης (2000), "Κόσοβο, μέρος β'", Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, 5 Μαρτίου 2000.

Δρακόπουλου Π. (2001), «E.B.R.D.: αδιαφανής θεματοφύλακας του καπιταλισμού», Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, 20 Μαΐου 2001.

Δώσσας Γεράσιμος (1999), «Ανακαλύπτοντας τη Βαλκανική ενότητα», Balkan Review, τ.15/99, περιοδική έκδοση του Βαλκανικού Κέντρου Τύπου, Θεσσαλονίκη, Νοέμβριος 1999.

Ηλιάδης Νίκος (2001), «Σωσίβιο ο τουρισμός για την περιφέρεια», Μακεδονία, 24 Ιουνίου 2001.

Ημερησία (2001), Ειδική Έρευνα: Βόρεια Ελλάδα, «Στα λόγια μένουν οι εξαγγελίες», Ιούλιος 2001.

Καθημερινή της Κυριακής (2000), "Το Μοιραίο Πόκερ του Σλόμπονταν Μιλόσεβιτς με τον Γιουγκοσλαβικό Λαό", 8 Οκτωβρίου 2000.

Καρτάλη Θάλεια (2001), "Αλβανία: η κάλπη βγάζει Ιλια Μέτα", Η Καθημερινή, 24 Ιουνίου 2001.

Κεσίδου Λέλα (1999), «Ζήσης Παπαδημητρίου. Η Θεσσαλονίκη στο κατώφλι του 21ου αιώνα», Επιλογές, Μακεδονία, 12 Δεκεμβρίου 1999.

Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, "Το χρονικό της κρίσης", 28 Μαρτίου 1999.

Κωστόπουλος Τάσος, Τρίμης Δημήτρης, Ψαρρά Αγγελική, Ψαρράς Δημήτρης (2001), "Στα σύνορα του πολέμου", Ο ιός της Κυριακής, Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, 20 Μαΐου 2001.

Λαμπριανίδης Λόης, Παπαμίχος Νίκος (1986), "Και πάλι περί Ευρωλιμένα" στο περιοδικό "Τεχνική Ενημέρωση", τ.38, Φεβρουάριος 1986.

Λαμπριανίδης Λόης (1996), "Η αξιοποίηση της δυναμικής της Θεσσαλονίκης" στο "Αγορά χωρίς σύνορα" 1 (4), 1996.

Λυγερός Σταύρος (2001), "Συνεταιρικό κράτος αξιώνει ο UCK", Η Καθημερινή, 17 Ιουνίου 2001.

Παγαρτάνη-Χοϊδά Σ.Τ. (2000), "Το φαινόμενο Στίπε Μέσιτς", Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, 30 Ιανουαρίου 2000.

Παπαϊωάννου Γ. (2001), επιμέλεια, «Νέο πρόσωπο με πλήθος έργα» στο «Τα ακίνητα του 2004 και τα μυστικά τους», Ειδική Έκδοση, Το Βήμα, 10 Ιουνίου 2001.

Ramonet Ignacio (1999), "Το κρίμα", Le Monde Diplomatique, Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, 9 Μαίου 1999.

Σαββίδης Παντελής (2000), "Να γυρίσουν οι Σέρβοι στο Κόσοβο", Μακεδονία, 8 Οκτωβρίου 2000.

Σανταμούρης Αμβρόσιος (2001), «Αναγκαιότητα η ισχυρή παρουσία μας στα Βαλκάνια», Μακεδονία, 17 Ιουνίου 2001.

Τυροβούζης Νέστορας (2001), «Πρωτεύουσα των Βαλκανίων η Θεσσαλονίκη», «Η Βόρεια Ελλάδα μπροστά στην πρόκληση της παγκοσμιοποίησης» (ειδική έκδοση επ' ευκαιρία της 66ης Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης), Μακεδονία, 9 Σεπτεμβρίου 2001.

Tommaso Francesco – Scotti Giacomo (1999), "Εθνικές εκκαθαρίσεις", Le Monde Diplomatique, Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, 30 Μαίου 1999.

Χοϊδάς Φ. Γ. (2001α), "Βαλκανικό 'Μεντεγίν'", Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, 20 Μαΐου 2001.

Χοϊδάς Φ. Γ. (2001β), "Ένας κάλπης βασιλιάς", Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, 24 Ιουνίου 2001.

4. Ηλεκτρονικές διευθύνσεις

A Dictionary of Geography, Oxford University Press, (1997), (από *το* site http://www.xrefer.com/books/).

Δήμος Θεσσαλονίκης (2001), (από το site http://www.thessalonikicity.gr/Ypiresies/Koinonikes/paidikoi-stathmoi.htm).

European Commission (2001α), (από το site http://europa.eu.int/comm/external_relations/see/sap/index.htm).

European Commission (2001β), (από το site http://europa.eu.int/comm/external_relations/see/com_99_235/ec_assist_99.htm).

European Commission (2001γ), (από *το* site http://www.ceps.be/Pubs/SEEMonitor/Monitor8.htm).

E.C. ET AL. (2001), European Commission and World Bank, Economic Reconstruction and Development in South East Europe (από *το* site http://www.odci.gov/cia/publications/factbook/geos/bk.html).

Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδας (2001), από το site της στο διαδίκτυο: www.statistics.gr/gr/data/tables/apotel2.html (Προσωρινά στοιχεία απογραφής 2001).

Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού (2001), (από το site http://www.gnto.gr/).

Helexpo (2001), (από το site http://www.helexpo.gr/).

Καυκαλάς Γρηγόρης (2001), (επιστημονικός υπεύθυνος), Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης – Τμήμα Αρχιτεκτόνων – Τομέας Πολεοδομίας-Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης – Ερευνητική Μονάδα Χωρικής Ανάπτυξης, Ερευνητικά Πρόγραμμα: "Μηχανισμοί Διεθνοποίησης των Ευρωπαϊκών Πόλεων, Κυβερνοχώρος και ο Ρόλος της Θεσσαλονίκης", Γενική Γραμματεία Έρευνας και Τεχνολογίας – Πρόγραμμα Ενίσχυσης του Ερευνητικού Δυναμικού (ΠΕΝΕΔ) (από το http://estia.arch.auth.gr/WWW-PENED/index.htm).

Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων, 2001 (από το http://www.mpa.gr/)

Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων (2001β), (από το site http://philippos.mpa.gr/gr/other/medical/info.htm).

Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας (2001), (από το site http://www.ose.gr).

The Interdisciplinary Centre for Comparative Research in the Social Sciences (2001), European Commission – DG Transport & Energy, 2001 (από *το* http://www.iccr-international.org/code-ten/reports.html).

The Oxford English Reference Dictionary, Oxford University Press, 1996 (από *το* site http://www.xrefer.com/books/).

Stability Pact (2001),(από *το* site http://www.stabilitypact.org/).

5. Συνέδρια – Ημερίδες

Catterall Ross (2000), «The development of the Cambridge Region: a paradigm for Thessaloniki», από *τα* πρακτικά *του* διεθνούς συνεδρίου «Οικονομική ιστορία *της* Θεσσαλονίκης. Ο ρόλος της ως περιφερειακό κέντρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης», Υπουργείο Μακεδονίας – Θράκης, Θεσσαλονίκη 2000.

Deric Branislav (2001), «Regional Development Prospects in South-East Europe – Yugoslav Case Challenge», από *τα* πρακτικά *του* διεθνούς συνεδρίου "Restructuring, Stability and Development in Southeastern Europe", University of Thessaly, SEED Center, Volos, 1 – 3 June 2001.

Καυκαλάς Γρηγόρης (2000), «Διεθνοποίηση της Θεσσαλονίκης και η νέα ευρωπαϊκή γεωγραφία», από τα πρακτικά του διεθνούς συνεδρίου «Οικονομική ιστορία της Θεσσαλονίκης. Ο ρόλος της ως περιφερειακό κέντρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης», Υπουργείο Μακεδονίας – Θράκης, Θεσσαλονίκη 2000.

Κομνηνός Νίκος – Μάνος Στράτος (2000), «Η Θεσσαλονίκη της τεχνολογίας: 10 χρόνια προγραμματισμού τεχνολογικής ανάπτυξης», από τα πρακτικά του διεθνούς συνεδρίου «Οικονομική ιστορία της Θεσσαλονίκης. Ο ρόλος της ως περιφερειακό κέντρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης», Υπουργείο Μακεδονίας – Θράκης, Θεσσαλονίκη 2000.

Κωτσιόπουλος Αναστάσιος (2000), «Ανάπτυξη και δημόσιος χώρος: η περίπτωση της Θεσσαλονίκης», από τα πρακτικά του διεθνούς συνεδρίου «Οικονομική ιστορία της Θεσσαλονίκης. Ο ρόλος της ως περιφερειακό κέντρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης», Υπουργείο Μακεδονίας – Θράκης, Θεσσαλονίκη 2000.

Ααδένης Αδαμάντιος (2000), «Η βιομηχανία της Θεσσαλονίκης και ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα», από τα πρακτικά του διεθνούς συνεδρίου «Οικονομική ιστορία της Θεσσαλονίκης. Ο ρόλος της ως περιφερειακό κέντρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης», Υπουργείο Μακεδονίας – Θράκης, Θεσσαλονίκη 2000.

Λαμπριανίδης Λόης (2000γ), «Οικονομικές σχέσεις Ελλάδας – Βαλκανικής: η Θεσσαλονίκη σε αναζήτηση νέου ρόλου», από τα πρακτικά του διεθνούς συνεδρίου «Οικονομική ιστορία της Θεσσαλονίκης. Ο ρόλος της ως περιφερειακό κέντρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης», Υπουργείο Μακεδονίας – Θράκης, Θεσσαλονίκη 2000.

Μπακατσέλος Δημήτρης (2000), «Οικονομική ανάπτυξη πόλεων: η διεθνής εμπειρία», από τα πρακτικά του διεθνούς συνεδρίου «Οικονομική ιστορία της Θεσσαλονίκης. Ο ρόλος της ως περιφερειακό κέντρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης», Υπουργείο Μακεδονίας – Θράκης, Θεσσαλονίκη 2000.

Παπαμίχος Νίκος – Χαστάογλου Βίλμα (2000), «Δυτική Θεσσαλονίκη: δυνατότητες και προοπτικές για την ανασύνταξη του μητροπολιτικού χώρου», από τα πρακτικά του διεθνούς συνεδρίου «Οικονομική ιστορία της Θεσσαλονίκης. Ο ρόλος της ως περιφερειακό κέντρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης», Υπουργείο Μακεδονίας – Θράκης, Θεσσαλονίκη 2000.

Πετρίτση, Κουκουλούδη, Tsekov και Bobol, διαλέξεις στην Ημερίδα «Κοινωνικο-οικονομικές επιπτώσεις των έργων υποδομής μεταφορών στη διασυνοριακή περιοχή Ελλάδας, Βουλγαρίας και Π.Γ.Δ.Μ.», Θεσσαλονίκη 16 Ιουλίου 2001.

Συριόπουλος Κώστας (2000), «Χρηματοοικονομική ανάπτυξη των χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και ο ρόλος της Θεσσαλονίκης», από τα πρακτικά του διεθνούς συνεδρίου «Οικονομική ιστορία της Θεσσαλονίκης. Ο ρόλος της ως περιφερειακό κέντρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης», Υπουργείο Μακεδονίας – Θράκης, Θεσσαλονίκη 2000.

Skayannis Pantelis – Skyrgiannis Haralambos (2001), "The role of transport in the development of the Balkans", από *τα* πρακτικά *του* διεθνούς συνεδρίου "Restructuring, Stability and Development in Southeastern Europe", University of Thessaly, SEED Center, Volos, 1 – 3 June 2001.

Skayannis Pantelis (2001), "Greece as a transport node in the Eastern Mediterranean", από *τα* πρακτικά *του* διεθνούς συνεδρίου "WPCS 2001 Shanghai Conference", Track 8 on Transport and Land Use, 11 – 15 July 2001.

Sklias Pantelis (2001), "International Political Economy: The events in Kosovo and their social and economic consequences on Serbia" από *τα* πρακτικά *του* διεθνούς συνεδρίου "Restructuring, Stability and Development in Southeastern Europe", University of Thessaly, SEED Center, Volos, 1 – 3 June 2001.

Stattev Statty (2001), "Bulgarian Economic Stabilization: Realities vs. Illusions" από *τα* πρακτικά *του διεθνούς* συνεδρίου "Restructuring, Stability and Development in Southeastern Europe", University of Thessaly, SEED Center, Volos, 1 – 3 June 2001.



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ,
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΩΝ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΑΝΑΛΥΣΕΩΝ

ΟΙ ΠΡΟΣΦΑΤΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ



ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: **ΚΟΚΚΑΛΗ ΙΦΙΓΕΝΕΙΑ – ΕΥΛΑΜΠΙΑ**

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: **ΚΟΤΖΑΜΑΝΗΣ ΒΥΡΩΝΑΣ**

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2001

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Συζητήσεις – συνεντεύξεις (περίοδος Ιουνίου – Σεπτεμβρίου 2001)

Λαμπριανίδης Λόης (Πανεπιστήμιο Μακεδονίας)
Παπανάγος Χάρης (Πανεπιστήμιο Μακεδονίας)
Παπαμίχος Νίκος (Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης)
Βογιατζίδης Νικολός (Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας)
Πασχαλίδης Αδαμάντιος (Ευρωρέκ, Ε.Π.Ε.)
Στράτος Μάνος (Ευρωτέκ, Ε.Π.Ε.)
Κιρκιλής Δημήτρης (Παρευξείνια Τράπεζα)
Αξιλαθιώτης (οικονομικός σύμβουλος Προέδρου Εμπορικού – Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης)
Ζουρελίδης Δημήτρης (ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας, Κρατικός Αερολιμένας «Μακεδονία»)
Τενεκές Κώστας (προϊστάμενος Αερολιμενικού Τμήματος, Κρατικός Αερολιμένας «Μακεδονία»)
Μακρής Δημήτρης (ειδικός επιστήμονας θαλάσσιων μεταφορών και λιμενικών λειτουργιών, Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης)
Γεωργιάδου Θεανώ (Οργανισμός Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης)
Τόμπρου Κική (Οργανισμός Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης, Α.Π.Θ.)
Καλογήρου Τζίνα (Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ανασυγκρότησης των Βαλκανίων)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ Δ.Ι.Π.Ε.Κ.

Ελληνικό Επενδυμένο κεφάλαιο κι αριθμός ελληνικών επενδύσεων (σε εκατ. $)

Έτη	Αριθμός Επενδύσεων	Ύψος Επενδυμένου Κεφαλαίου
1996	31	20,44
1997	30	6,45
1998	16	13,14

Πηγή: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας

Εξωτερικό εμπόριο μεταξύ Ελλάδας και Αλβανίας

Το εμπόριο μεταξύ Ελλάδας και Αλβανίας (σε χιλιάδες ECU)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Εξαγωγές	107.268	178.601	195.134	256.711	261.079	173.115
Εισαγωγές	13.101	29.568	28.122	29.171	32.080	32.889
Εμπορικό Ισοζύγιο	+94.167	+149.033	+167.012	+227.540	+228.999	+140.226
Συνολικό Εμπόριο	120.369	208.169	223.256	285.882	293.159	206.004

Πηγή:Eurostat

ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΣΤΗΝ ΑΛΒΑΝΙΑ ΚΑΤΑ ΚΛΑΔΟ (σε χιλιάδες ECU)

Κλάδος	*1994*	*1995*	*1996*	*1997*	*1998*	*Μερίδιο*	*Τάση 94-98*	*Τάση 97-98*
Ακατέργαστα Προϊόντα	75	283	545	563	888	0,5%	1084%	58%
Ακατέργαστα Τρόφιμα	30.077	26.900	37.962	40.320	26.644	15,4%	-11%	-34%
Κατεργασμένα Τρόφιμα	12.565	16.864	22.261	18.969	17.312	10,0%	38%	-9%
Ποτά & Καπνός	39.794	31.510	31.582	33.001	10.985	6,3%	-72%	-67%
Μη μεταλλικά ορυκτά	27.228	25.950	31.990	62.972	24.135	13,9%	-11%	-62%
Χημικά-πλαστικά	15.327	19.472	27.548	22.205	17.547	10,1%	14%	-21%
Δέρμα – Γούνα	1.283	1.344	1.353	1.165	918	0,5%	-28%	-21%
Ξύλο – Χαρτί και προϊόντα τους	1.845	5.180	9.562	8.177	7.065	4,1%	283%	-14%
Κλωστοϋφαντουργικά	11.099	9.273	8.529	6.894	8.706	5,0%	-22%	26%
Πλεκτά ενδύματα	1.628	5.013	5.473	5.575	6.433	3,7%	295%	15%
Σταθερά ενδύματα	1.664	1.570	2.593	3.134	4.635	2,7%	179%	48%
Κεραμικά – Γυαλί	6.341	7.176	10.760	9.122	7.296	4,2%	15%	-20%
Μέταλλα	6.740	18.445	32.624	27.427	20.977	12,1%	211%	-24%
Μηχανές και συσκευές	16.596	19.770	23.726	16.698	14.655	8,5%	-12%	-12%
Υλικό Μεταφορών	4.320	3.219	3.622	1.998	2.429	1,4%	-44%	22%
Άλλα προϊόντα	2.011	3.160	5.864	2.862	2.485	1,4%	24%	-13%
Σύνολο	**178.593**	**195.129**	**255.994**	**261.082**	**173.110**	**100,0%**	**-3%**	**-34%**

ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΛΒΑΝΙΑ (σε χιλιάδες ECU)

Κλάδος	1994	1995	1996	1997	1998	Μερίδιο	Τάση 94-98	Τάση 97-98
Ακατέργαστα Προϊόντα	1.142	1.238	754	512	588	1,8%	-49%	15%
Ακατέργαστα Τρόφιμα	4.174	4.332	2.912	2.972	2.321	7,1%	-44%	-22%
Κατεργασμένα Τρόφιμα	175	108	376	8	24	0,1%	-86%	200%
Ποτά & Καπνός	86	32	145	249	101	0,3%	17%	-59%
Μη μεταλλικά ορυκτά	3.613	943	928	772	125	0,4%	-97%	-84%
Χημικά-πλαστικά	5.957	2.316	1.367	793	811	2,5%	-86%	2%
Δέρμα – Γούνα	1.396	968	884	1.550	762	2,3%	-45%	-51%
Ξύλο – Χαρτί και προϊόντα τους	303	546	1.666	1.816	1.935	5,9%	539%	7%
Κλωστοϋφαντουργικά	86	402	317	321	1.400	4,3%	1528%	336%
Πλεκτά ενδύματα	3.081	6.377	7.210	8.793	11.683	35,5%	279%	33%
Σταθερά ενδύματα	3.402	4.856	5.573	5.367	8.081	24,6%	138%	51%
Κεραμικά - Γυαλί	3.627	1.328	579	160	220	0,7%	-94%	38%
Μέταλλα	1.250	4.223	5.330	8.041	3.528	10,7%	182%	-56%
Μηχανές και συσκευές	741	264	687	380	916	2,8%	24%	141%
Υλικό Μεταφορών	479	86	254	121	193	0,6%	-60%	60%
Άλλα προϊόντα	57	101	193	223	204	0,6%	258%	-9%
Σύνολο	29.569	28.120	29.175	32.078	32.892	100,0%	11%	3%

Πηγή: Eurostat

Η δε κατανομή των ξένων επενδύσεων ανά χώρα προέλευσης μέχρι 31.6.1999, σύμφωνα με το ύψος της συνολικής επένδυσης, τον αριθμό επενδύσεων και την ποσοστιαία συμμετοχή στη συνολική αξία της επένδυσης, διαμορφώθηκε ως εξής:

Χώρες	Αξία σε εκατ. δολ.	Αριθμός επιχ/σεων	% επί της αξίας
1. Γερμανία	409,8	420	17,5%
2. Βέλγιο	307,9	124	13,1%
3. Κύπρος	184,9	200	7,9%
4. ΗΠΑ	150,4	285	6,7%
5. Μ. Βρετανία	145,9	172	6,2%
6. Ολλανδία	139,3	121	6%
7. Αυστρία	119,4	275	5,1%
8. Ισπανία	105,8	30	4,5%
9. Ελβετία	83,1	120	3,5%
10. Ελλάδα	76,8	1.331	3,3%
11.Λουξεμβούργο	72,4	38	3,1%
12. Ιρλανδία	55,9	24	2,4%
13. Ρωσία	50,2	604	2,1%
14. Ν. Κορέα	49,5	20	2,1%
15. Τουρκία	48,7	1.644	2,1%
16. Γαλλία	47,3	127	2%
17. Λοιποί	.....	.....	.....
ΣΥΝΟΛΟ	2.343,6	11.000	100%

Πηγή :Πρακτορείο Ξένων Επενδύσεων, Βουλγαρία

Οι ελληνικές εξαγωγές στη Βουλγαρία, κατά κλάδο (σε χιλιάδες ECU)

Κλάδος	1994	1995	1996	1997	1998	Μερίδιο	Τάση 94-98	Τάση 97-98
Ακατέργαστα Προϊόντα	594	1.686	1.009	665	1.730	0,4%	191%	160%
Ακατέργαστα Τρόφιμα	51.376	33.582	17.968	19.021	24.804	6,3%	-52%	30%
Κατεργασμένα Τρόφιμα	25.329	24.971	13.356	12.760	23.120	5,8%	-9%	81%
Ποτά & Καπνός	27.924	13.780	10.592	3.777	5.399	1,4%	-81%	43%
Μη μεταλλικά ορυκτά	51.655	26.340	15.863	29.880	55.178	14,0%	7%	85%
Χημικά-πλαστικά	35.844	41.398	26.046	24.803	40.210	10,2%	12%	62%
Δέρμα – Γούνα	8.493	8.053	5.678	6.440	7.018	1,8%	-17%	9%
Ξύλο - Χαρτί και προϊόντα τους	8.112	12.747	10.456	9.599	11.057	2,8%	36%	15%
Κλωστοϋφαντουργικά	33.687	35.298	24.750	37.472	39.859	10,1%	18%	6%
Πλεκτά ενδύματα	13.373	23.562	27.660	43.271	58.371	14,8%	336%	35%
Σταθερά ενδύματα	5.631	9.885	10.526	15.117	15.967	4,0%	184%	6%
Κεραμικά - Γυαλί	6.353	8.748	8.159	9.722	10.990	2,8%	73%	13%
Μέταλλα	22.547	29.031	32.079	30.146	34.933	8,8%	55%	16%
Μηχανές και συσκευές	30.504	39.824	26.041	23.000	39.734	10,1%	30%	73%
Υλικό Μεταφορών	9.862	13.561	7.376	8.140	10.735	2,7%	9%	32%
Αλλα προϊόντα	15.479	14.561	10.083	8.775	16.141	4,1%	4%	84%
Σύνολο	346.763	337.027	247.642	282.588	395.246	100,0%	14%	40%

Πηγή: Eurostat

Οι ελληνικές εισαγωγές από τη Βουλγαρία, κατά κλάδο (σε χιλιάδες ECU)

Κλάδος	1994	1995	1996	1997	1998	Μερίδιο	Τάση 94-98	Τάση 97-98
Ακατέργαστα Προϊόντα	9.578	11.902	2.661	1.826	2.162	0,6%	-77%	18%
Ακατέργαστα Τρόφιμα	14.606	16.246	18.943	16.780	17.250	5,0%	18%	3%
Κατεργασμένα Τρόφιμα	8.784	5.619	4.550	3.097	3.138	0,9%	-64%	1%
Ποτά & Καπνός	191	24	2.898	3.051	419	0,1%	119%	-86%
Μη μεταλλικά ορυκτά	10.063	12.884	21.175	39.241	29.622	8,7%	194%	-25%
Χημικά-πλαστικά	44.536	56.839	60.254	62.484	47.667	13,9%	7%	-24%
Δέρμα – Γούνα	662	833	1.304	1.258	1.255	0,4%	90%	0%
Ξύλο - Χαρτί και προϊόντα τους	22.174	24.394	28.675	39.972	34.610	10,1%	56%	-13%
Κλωστοϋφαντουργικά	8.805	7.744	5.920	6.136	6.838	2,0%	-22%	11%
Πλεκτά ενδύματα	4.191	10.791	29.780	46.017	68.908	20,1%	1544%	50%
Σταθερά ενδύματα	2.529	4.548	12.784	19.856	26.528	7,7%	949%	34%
Κεραμικά - Γυαλί	10.079	14.532	16.538	12.763	10.214	3,0%	1%	-20%
Μέταλλα	94.056	172.636	58.851	98.056	79.500	23,2%	-15%	-19%
Μηχανές και συσκευές	11.811	12.335	14.451	14.501	11.336	3,3%	-4%	-22%
Υλικό Μεταφορών	21.991	2.722	7.686	760	409	0,1%	-98%	-46%
Αλλα προϊόντα	2.039	2.218	2.190	2.826	2.581	0,8%	27%	-9%
Σύνολο	266.095	356.267	288.660	368.624	342.437	100,0%	29%	-7%

Πηγή: Eurostat

ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ – ΒΟΥΛΓΑΡΙΑΣ			
Έτη	**Ελληνικές Εξαγωγές**	**Ελληνικές Εισαγωγές**	**Ισοζύγιο**
1992	127.706	130.991	-3.285
1993	257.522	168.399	89.123
1994	346.763	266.095	80.668
1995	337.027	356.267	-19.240
1996	247.642	288.660	-41.018
1997	282.588	368.624	-86.036
1998	395.246	342.437	52.809

Οι είκοσι σημαντικότεροι Έλληνες Επενδυτές στην ΠΓΔΜ

Επωνυμία	Αντικείμενο	Περιοχή	Ύψος
Ελληνικά Πετρέλαια	Διυλιστήριο	Σκόπια	150 εκατ. $
TITAN (Αθήνα)	Τσιμέντα	Σκόπια	52 εκατ. DM
Καπνική-Α.Μιχαηλίδης (Θεσσαλονίκη)	Καπνά	Στρούμνιτσα	8,58 εκατ. DM
ΝΙΚΑΣ (Θεσσαλονίκη)	Αλλαντικά	Σκόπια	7 εκατ. DM
Ζλάτης (Έδεσσα)	Αλλαντικά	Πρίλεπ	15 χιλ. DM
Αφοι Βερόπουλοι (Αθήνα)	Σούπερ Μάρκετ (τρία καταστήματα)	Σκόπια	10 εκατ. DM
Μάρμαρα Δράμας Γ. Λαζαρίδης (Δράμα)	Λατομείο	Πρίλεπ	1,5 εκατ DM
Μυτιληναίος Holdings (Αθήνα)	Ορυχεία Μολύβδου-Ψευδάργυρου	Τορανίκα-Ζλέτοβο και Σάσα	8 εκατ. $
Balkanbru Holding (Λευκωσία-Κύπρος). Αποτελείται από τις: Athenian Brewery Hellenic Bottling Co.	Ζυθοποιία	Σκόπια	32 εκατ $
TORRE-Ε.Γκλατσούνης	Παγωτό	Σκόπια	3 εκατ. DM
ΔΕΛΤΑ (Αθήνα)	Παγωτό	Σκόπια	4-5 εκατ. DM
KPI-KPI (Σέρρες)	Παγωτά, Γιαούρτι	Κουμάνοβο	———
Λάσκου (Καβάλα)	Ένδυμα-Φασόν	Νεγκοτίνο	1 εκατ. DM
Petro Gini (Αθήνα)	Ένδυμα-Φασόν	Μπίτολα	1,5 εκατ. DM
Thonik (Λάρισα)	Ένδυμα- Φασόν	Μπίτολα	120 εκατ. δρχ.
Μίχος (Νάουσα)	Ένδυμα- Φασόν	Μπίτολα	———
Εξαγωγείς ενδυμάτων-Morstars	Ένδυμα-Φασόν	Μπίτολα	———
GBL Papageorgiou (Φραγκφούρτη)	Δερμάτινο Ένδυμα-Φασόν	Μπίτολα	100 χιλ. DM
Staf (Λάρισα	Ένδυμα-Φασόν	Γευγελή	600 χιλ. DM
Άννα Μαρία	*Ένδυμα-Φασόν*	*Στρούμνιτσα, Βερόβο, Βαλαντόβο*	———

Πηγή: Γραφείο Ακόλουθου Οικονομικών και Εμπορικών Υποθέσεων, Σκόπια Ιούνιος 1999

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΜΕΣΩΝ ΞΕΝΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΑΝΑ ΧΩΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1/1-31/12/1998 (σε δολ.)

ΧΩΡΑ	Επενδύσεις σε μετρητά	Επενδύσεις σε αγαθά	Συνολική επένδυση	Επιστροφή επένδυσης	Καθαρή Αξία Επένδυσης
ΕΛΛΑΔΑ	32.775.728	3.498.578	36.274.306	0	36.274.306
ΚΥΠΡΟΣ	28.889.033	0	28.889.033	2.991	28.886.042
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	15.949.721	2.088.388	18.038.109	109.643	17.928.466
Μ. ΒΡΕΤΑΝΙΑ	10.500.000	442.047	10.942.047	77.771	10.864.276
ΙΡΛΑΝΔΙΑ	7.000.000	4.723	7.004.723	0	7.004.723
ΑΥΣΤΡΙΑ	164.153	4.886.449	5.049.602	82.358	4.967.244
ΕΛΒΕΤΙΑ	4.677.647	167.248	4.844.895	149.679	4.695.216
ΛΙΧΤΕΝΣΤΑΙΝ	3.521.665	0	3.521.665	0	3.521.665
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	2.003.849	195.650	2.199.499	0	2.199.499
ΙΤΑΛΙΑ	40.686	1.592.590	1.633.276	0	1.633.276

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία

ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΣ ΟΔΗΓΟΣ ΠΓΔΜ
ΔΙ.Π.Ε.Κ. Α.Ε.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΜΕΣΩΝ ΞΕΝΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΑΝΑ ΧΩΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1/1-30/6/1999 (σε δολ.)

ΧΩΡΑ	Επενδύσεις σε μετρητά	Επενδύσεις σε αγαθά	Συνολική επένδυση	Επιστροφή επένδυσης	Καθαρή Αξία Επένδυσης
ΑΥΣΤΡΙΑ	540.027	4.384.417	4.924.444	0	4.924.444
ΣΛΟΒΕΝΙΑ	3.963.079	15.571	3.978.650	250.368	3.728.282
ΕΛΒΕΤΙΑ	3.325.000	0	3.325.000	24.046	3.300.954
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	146.148	1.807.586	1.953.734	6.636	1.947.098
ΕΛΛΑΔΑ	959.063	909.886	1.868.949	0	1.868.949
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	228.568	1.120	229.688	0	229.688
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	2.369	91.550	93.919	0	93.919
ΚΡΟΑΤΙΑ	5.276	53.929	59.205	0	59.205
ΗΠΑ	23.959	24.626	48.585	0	48.585
ΑΛΒΑΝΙΑ	5.294	0	5.294	0	5.294

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία

Ιδιαίτερης σημασίας από άποψη επενδυμένου κεφαλαίου ήταν οι ακόλουθες ελληνικές επενδύσεις:

- Η εξαγορά της εταιρείας τσιμέντων USJE από την κοινοπραξία της TITAN με την Ελβετική HOLDERBANK.
- Η εξαγορά της Strumnica Tabak από τη Mihailides A. Tobaco.
- Η συμφωνία εκμετάλλευσης των ορυχείων της εταιρίας Zletovo-Sas από την Mytilineos Holdings.
- Η εξαγορά της PIVARA SKOPJE από την BALKANBREW Holding ltd (joint venture Athenian Brewery & Hellenic Bottling Co).
- Η σύσταση κοινοπραξίας ανάμεσα στη σκοπιανή εταιρία IGM TIPO (κεραμοποιία) και στην ελληνική Interamerican, όπου το ύψος της ξένης συμμετοχής ανήλθε στα 20 εκατ. γερμ. μάρκα.
- Η εξαγορά του διυλιστηρίου της ΟΚΤΑ από την εταιρία Ελληνικά Πετρέλαια και η κατασκευή του πετρελαιαγωγού Θεσσαλονίκη-Σκόπια. Υπενθυμίζεται πως το project της κατασκευής αργού πετρελαίου, μήκους 230 χλμ και κόστους εκατ. δολ. ΗΠΑ περίπου, προβλέπεται στο μνημόνιο του ενεργειακού τομέα μεταξύ της Κοινοπραξίας Ελληνικών Πετρελαίων - ΜΕΤΩΝ και της κυβέρνησης της ΠΓΔΜ.
- Η εξαγορά του 65% της Stopanska Banka από την Εθνική Τράπεζα. Ποσοστό 10% απέκτησαν το IFC (International Finance Corporation, που υπάγεται στο group της Παγκόσμιας Τράπεζας) και άλλο ένα 10% η Ευρωπαϊκή Τράπεζα για την Ανασυγκρότηση και την Ανάπτυξη. Αξίζει να σημειωθεί ότι πρόκειται για τη μεγαλύτερη τράπεζα της ΠΓΔΜ, με 92 καταστήματα και ενεργητικό 650 εκατ. μάρκα.
- Η εξαγορά πλειοψηφικού πακέτου της τάξης του 65% της ιδιωτικής τράπεζας των Σκοπίων Kreditna Banka a.d. Skopje από την Alpha Τράπεζα Πίστεως. Η Kreditna Banka είναι η τέταρτη μεγαλύτερη τράπεζα της χώρας με τρία καταστήματα στις πόλεις Σκόπια, Τέτοβο και Στρούμνιτσα και 47 υπαλλήλους. Το συνολικό καθαρό τίμημα ανήλθε σε 18,45 εκατ. γερμ. μάρκα.

Σύμφωνα με το εθνικό σχέδιο ανασυγκρότησης των Βαλκανίων με το οποίο η κυβέρνηση θα ενισχύσει την προσπάθεια των ελληνικών επιχειρήσεων να συμμετάσχουν στο έργο της ανασυγκρότησης των Βαλκανίων προβλέπεται να διατεθούν τα ακόλουθα κονδύλια στην ΠΓΔΜ:

ΕΘΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ ΒΑΛΚΑΝΙΩΝ 2000-2004 (σε εκατ.)											
2000		2001		2002		2003		2 004		ΣΥΝΟΛΟ	
δρχ	δολ.	δρχ	δολ	δρχ	δολ	δρχ	δολ	δρχ	δολ	δρχ	δολ
1.860	6,06	3.100	10,09	3.875	12,62	3.565	11,61	3.100	10,09	15.000	50,47

Πηγή: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, Ελλάδα 1999

Ξένες επενδύσεις μέσω ιδιωτικοποιήσεων

Μέχρι τις 30 Ιουνίου 1999 η αξία των ξένων κεφαλαίων που συμμετείχαν στη διαδικασία ιδιωτικοποιήσεων ήταν 125.823.000 δολ. ΗΠΑ. Στον πίνακα της επόμενης σελίδας αναφέρονται οι σημαντικότερες εξαγορές επιχειρήσεων της ΠΓΔΜ από ξένους επενδυτές.

Ξένες επενδύσεις μέσω ιδιωτικοποίησης στην Π.Γ.Δ.Μ από 1995-1999

ΕΤΑΙΡΙΑ	ΧΩΡΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ	ΕΠΕΝΔΥΤΗΣ	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ
1995			
Vinicanka-Vinica	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	Van Winkel Fashions B.V.	Κλωστοϋφαντουργία
IFW-Konaci	ΙΡΛΑΝΔΙΑ	International Furniture &Wood	Έπιπλα
Makedonija sport-Skopje	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	Westfra Trade GmbH-Frankfurt/M	Κλωστοϋφαντουργία
Maktrans-Skopje	ΝΗΣΟΙ MARSHALL	Energy Group AG, Majuro	Μεταφορές
Tehnogas-Skopje	ΙΤΑΛΙΑ	SOL Spa- Monza	Τεχνικά αέρια
1996			
Moda-Sveti Nikole	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	Heinrich Katt GmbH-Oldenburg	Κλωστοϋφαντουργία
Strumica tabak-Strumica	ΕΛΛΑΔΑ	Leaf Tobacco A. Michailides	Καπνός
Bargala-Stip	ΙΤΑΛΙΑ	Maripel S.A.San Marino	Υποδήματα
Centro-Skopje	ΑΥΣΤΡΙΑ	EWT-East West Trade-Vienna	Εμπόριο
Jugotutun-Bitola	Η.Π.Α.	Socotab Leaf Tobac :o Co. NY	Καπνός
1997			
Transkop-Bitola	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	BALTH.PAPP-Munich	Μεταφορές
Radika-Debar	ΑΥΣΤΡΙΑ	KNAUF GmbH	Γύψος
Jugotutun Sloga-Krivogastani	ΕΛΛΑΔΑ	A.T.I.C.A.E.	Καπνός
Bibrok-Kumanovo	Η.Π.Α.	Retrospettiva INC-Beverly Hills	Κλωστοϋφαντουργία
Ladna valanica-Skopje	ΛΙΧΤΕΝΣΤΑΪΝ	Balcan steel-Liechtenstein	Μαύρη μεταλλουργία
Jugotutun-Kavadarci	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	Intabex Netherlands B.V.	Καπνός
Mokei-Bitola	ΠΑΡΘΕΝΟΙ ΝΗΣΟΙ ΤΗΣ Μ. ΒΡΕΤΑΝΙΑΣ	Eastern Europe Investments Inc	Κλωστοϋφαντουργία
Makstil-Skopje	ΕΛΒΕΤΙΑ	Duferco Skop Investment LTD	Μαύρη μεταλλουργία
1998			
Usje-Skopje	ΕΛΛΑΔΑ, ΕΛΒΕΤΙΑ	Titan,Holderbank Financiere,Glaris	Τσιμέντο
Pivara-Skopje	ΕΛΛΑΔΑ	Balkanbrew Holding LTD	Ζυθοποιία
1999			
RZ Skopje-FAMORD	Η.Π.Α.	Engineering Technology Services INC	Μηχανήματα
Tutunski kombinat-Skopje	ΣΛΟΒΕΝΙΑ	Tobacna-Ljubljana	Καπνός
Transkop-Bitola	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	BALTH.PAPP-Munich	Μεταφορές
OKTA-Skopje	ΕΛΛΑΔΑ	Hellenic Petroleum	Διυλιστήρια

ΕΞΑΓΩΓΕΣ - ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΚΑΤΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΟΥΣ ΕΤΑΙΡΟΥΣ (σε εκατ. δολ.)

	1998		α΄ εξαμ. 1999	
	Εξαγωγές	Εισαγωγές	Εξαγωγές	Εισαγωγές
Γερμανία	283	255	195,9	166,7
Γιουγκοσλαβία	240,2	244,6	162,3	114,6
ΕΛΛΑΔΑ	83,3	113,3	65,2	98,2
ΗΠΑ	175,1	101,6	94,5	37,5
Σλοβενία	41,3	148,8	23,5	107,8
Ιταλία	96,8	109,1	54,5	63,8
Βουλγαρία	42,6	86,2	25,5	62,4
Ρωσία	26,1	91	10,1	72,1
Κροατία	54	64,5	35,7	40,8
Ουκρανία	3,7	119	1,6	59,2
Ολλανδία	43,7	42,2	30,7	28,6
Μεγάλη Βρετανία	23,4	30,3	19,5	23,8
Τουρκία	9,1	51,4	6,6	36,5
Γαλλία	17,7	36,6	10,9	26,1
Αυστρία	9,9	53,4	4,3	31,2
Ελβετία	40,3	27,7	17,4	14,3

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία

. ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΕΛΛΑΔΑΣ – ΠΓΔΜ

(σε εκατ. δολ. ΗΠΑ)

	1995	1996	1997	1998
Ελληνικές Εξαγωγές	43	232	272,9	258,8
Ελληνικές Εισαγωγές	14,6	39,1	60,1	58,5
Όγκος Εμπορίου	57,7	271,2	333,1	317,4
Ισοζύγιο	28,3	192,9	212,8	200,2

Πηγή: ΕΣΥΕ

ΚΥΡΙΟΤΕΡΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΕΤΑΙΡΟΙ ΤΗΣ ΡΟΥΜΑΝΙΑΣ ΤΟ 1999

ΧΩΡΑ	ΕΞΑΓΩΓΕΣ		ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ	
	%	Εκατ. δολ. ΗΠΑ	%	Εκατ. δολ. ΗΠΑ
ΣΥΝΟΛΟ	100	**8.504,68**	100	**10.392,09**
ΙΤΑΛΙΑ	*23,28*	1.980,20	*19,63*	2.039,59
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	*17,76*	1.510,19	*17,11*	1.778,42
ΓΑΛΛΙΑ	*6,23*	529,67	*6,73*	699,17
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	*4,85*	412,89	*4,24*	440,18
ΡΩΣΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ	*0,55*	46,96	*6,76*	702,25
ΤΟΥΡΚΙΑ	*5,52*	469,43	*2,28*	236,78
ΟΥΓΓΑΡΙΑ	*3,18*	270,70	*3,96*	411,97
ΗΠΑ	*3,73*	316,93	*3,49*	362,36
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	*3,88*	330,02	*2,25*	233,89
ΑΥΣΤΡΙΑ	*2,85*	242,52	*2,92*	302,98
ΕΛΛΑΔΑ	*2,55*	216,74	*1,91*	198,49
ΒΕΛΓΙΟ	*1,78*	151,01	*1,75*	182,31
ΚΟΡΕΑ	*0,16*	13,70	*2,66*	276,76
ΠΟΛΩΝΙΑ	*1,41*	120,06	*1,50*	155,98
ΙΣΠΑΝΙΑ	*1,26*	106,90	*1,03*	106,81
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	*1,61*	136,67	*0,53*	54,96
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	*1,80*	153,17	*0,32*	33,62
ΤΣΕΧΙΑ	*0,17*	14,80	*1,65*	170,96
ΕΛΒΕΤΙΑ	*0,67*	56,81	*1,21*	126,01
ΚΙΝΑ	*0,42*	35,98	*1,40*	145,18
ΣΟΥΗΔΙΑ	*0,51*	43,54	*1,30*	135,02
ΟΥΚΡΑΝΙΑ	*0,74*	62,89	*1,02*	106,43
ΙΣΡΑΗΛ	*0,77*	65,73	*0,94*	98,04
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	*1,01*	86,00	*0,53*	55,59
ΜΟΛΔΑΒΙΑ	*1,19*	100,99	*0,39*	40,39

Πηγή: Romanian Foreign Trade Center

Η εξέλιξη των εγγραφών στα μητρώα Επιμελητηρίων των εμπορικών εταιριών με ελληνική συμμετοχή στα κεφάλαιά τους είναι η ακόλουθη:

ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ		ΑΞΙΑ ΕΤΑΙΡΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (σε εκατ. λέι)		ΑΞΙΑ ΕΤΑΙΡΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (σε χιλ. δολάρια)	
	Αριθμός	%	Αριθμός	%	Αριθμός	%
1991	167	10,7	3.993,3	1,1	347,2	3,7
1992	332	21,3	15.399	4,4	3.682	4,5
1993	331	21,2	82.219,2	23,4	20.384,1	24,9
1994	308	19,7	92.721	26,4	27.001,1	32,9
1995	67	4,3	6.762,6	1,9	2.220,9	2,7
1996	114	7,3	76.913,4	21,9	16.841	20,5
1997	116	7,4	25.592	7,3	3.374	4,1
1998	125	8,0	47.290	13,5	5.450,5	6,6
Σύνολο	1560	100	350.891,7	100	82.002,2	100

Η ποσοστιαία διάρθρωση των ελληνικών επενδύσεων κατά αντικείμενο δραστηριότητας ήταν η ακόλουθη:

Τομείς	Ποσοστό επενδύσεων
Παραγωγής και τυποποίησης τροφίμων	20%
Εμπορίου	19%
Τραπεζικός	17%
Ηλεκτρονικών και τηλεπικοινωνιακού εξοπλισμού	9,5%
Κατασκευής ετοίμων ενδυμάτων	7%
Υπηρεσιών	5%

Maillis ROMANIA	3,0	Συσκευασία	Maiilis
ECVA	3,0	Βιομηχανία τροφίμων Διανομή EVGA	----------
Parametru	2,5	Γαλακτοκομικά προϊόντα	Παράμετρος Α.Ε. Εμπορική Παράμετρος
Neoset	2,5	Έπιπλα	Neoset
Argo-Rom Plastics S.A.	2,0	Υλικά πλαστικής συσκευασίας	Αργώ ΑΕΒΕ
Kartex	2,0	Λιπαντικά , λάστιχα	Όμιλος Βαρδινογιάννη
Iris	2,0	Πορσελάνη	Porcel A.E.
Medsana Bucharest	1,85	Ιατρικό κέντρο	Ιατρικό Κέντρο Αθηνών
Alpha Finance Romania	1,2	Consulting Brokerage	Alpha Finance
Alpha Leasing Romania	1,1	Leasing	Alpha Leasing
Multipack	1,0	Συσκευασία	Alpack
Mocasino	1,0	Υποδήματα	----------

Σύμφωνα με στοιχεία του Γραφείου Οικονομικών και Εμπορικών Υποθέσεων της ελληνικής πρεσβείας στο Βουκουρέστι, οι μεγαλύτερες επενδύσεις ελληνικών συμφερόντων είναι οι εξής:

Επωνυμία	Ύψος επένδυσης (σε $)	Δραστηριότητα	Επωνυμία Ελληνικής Επιχείρησης
Romtelecom	675	Τηλεπικοινωνίες	ΟΤΕ
Molino	90	Εμφιάλωση	Ελληνική Εταιρεία Εμφιάλωσης 3Ε
Cosmorom	53	Λειτουργικό σύστημα κινητής τηλεφωνίας	ΟΤΕ/COSMOTE
Delta Romania SA	28,8	Παραγωγή παγωτού	ΔΕΛΤΑ
Loulis International Food Enterprises	25	Αλευρόμυλοι, παραγωγή ζυμαρικών	Όμιλος Λούλη
Intrarom	25	Τηλεπικοινωνίες	Intracom
Alpha Bank Romania	24,3	Τραπεζική	Alpha Bank
Piraeus Bank Romania	20,0	Τραπεζική	Piraeus Bank
Sometra Mitilineos Romania	19,6	Μη σιδηρούχα μέταλλα	Mytilineos Holding
Atlas Trading Romania	14,0	Βαφές και υλικά κατασκευών	----------
Papastratos Romania	10,0	Καπνοβιομηχανία	Papastratos S.A.
ICME ECAB SA	9,7	Παραγωγή καλωδίων	Όμιλος Viohalco
Chipita Romania	9,4	Παραγωγή Κρουασάν	Chipita
Commercial Bank of Greece	8,7	Τραπεζική	Εμπορική Τράπεζα Ελλάδος
National Bank of Greece	8,1	Τραπεζική	Εθνική Τράπεζα Ελλάδος
Sicomed	8,0	Φαρμακευτικά	----------
Diekat Construct	7,7	Κατασκευές	Diekat
Alumil Rom Industry	7,0	Παραγωγή Αλουμινίου	Alumil
Best Foods	6,2	Βιομηχανία Τροφίμων	----------
Star foods	5,0	Βιομηχανία Τροφίμων	----------
Balafas Construct	5,0	Κατασκευές	Μπαλάφας
Elgeka	5,0	Διανομή	Ελγέκα Α.Ε.
Interamerican Romania	4,3	Ασφάλειες	Interamerican
Yfantis Rom	3,5	Βιομηχανία τροφίμων	Υφαντής
Oltchim Petzetakis	3,15	Βιομηχανία πλαστικών	Πετζετάκης
Liberi Publishing	3,0	Εκδοτικός Οίκος	Εκδόσεις Λυμπέρη
Romsar	3,0	Καλλυντικά	Σαράντης
Ferfelis Line	3,0	Διανομή	----------

ΚΥΡΙΟΤΕΡΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΕΤΑΙΡΟΙ ΤΗΣ ΡΟΥΜΑΝΙΑΣ, 30 ΙΟΥΝΙΟΥ 2000

Σε χιλ. δολ. ΗΠΑ

ΧΩΡΑ	ΕΞΑΓΩΓΕΣ	ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ	ΟΓΚΟΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ
ΙΤΑΛΙΑ	1.136.751,06	1.168.137,90	2.304.888,96
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	783.718,32	883.239,23	1.666.957,56
ΓΑΛΛΙΑ	292.572,45	345.338,56	637.911,00
ΡΩΣΙΑ	39.930,32	527.360,80	567.291,12
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	273.890,02	279.231,11	553.121,13
ΤΟΥΡΚΙΑ	312.852,05	127.747,29	440.599,34
ΟΥΓΓΑΡΙΑ	165.122,55	237.866,58	402.989,13
ΗΠΑ	185.643,35	147.918,09	333.561,44
ΕΛΛΑΔΑ	155.171,64	146.496,27	301.667,91
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	150.419,44	119.628,31	270.047,75
ΑΥΣΤΡΙΑ	115.869,84	149.279,45	265.149,29
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	138.650,75	35.919,11	174.569,86
ΒΕΛΓΙΟ	86.935,21	85.782,24	172.717,46
ΠΟΛΩΝΙΑ	56.417,51	87.259,86	143.677,36
ΚΑΖΑΚΣΤΑΝ	2.584,67	140.157,25	142.741,91
ΛΟΙΠΕΣ ΧΩΡΕΣ	.....	.....	.....
ΣΥΝΟΛΟ	**4.913.674,64**	**5.847.999,13**	**10.761.673,77**

ΚΥΡΙΟΤΕΡΕΣ ΞΕΝΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΣΤΗ ΡΟΥΜΑΝΙΑ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΕΠΕΝΔΥΤΡΙΑ ΧΩΡΑ	ΑΞΙΑ ($)
UNILEVER ROMANIA SA	PRAHOVA	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	34460618
BRITISH AMERICAN TOBACCO ROMANIA INVESTMENT SRL	PRAHOVA	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	26159445
HOCHLAND ROMANIA SRL	MURES	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	9060153
OLTCHIM ΠΕΤΖΕΤΑΚΗΣ	VILCEA	ΚΥΠΡΟΣ	5600000
LINDE GAZ BRAZI SRL	PRAHOVA	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	4096000
DRM DRAXLMAIER ROMANIA SISTEME ELECTRICE SRL	SATU MARE	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	3633284
BRITISH – AMERICAN TOBACCO (ROMANIA) SRL	PRAHOVA	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	2659036
POLIFLEX SRL	SIBIU	ΑΥΣΤΡΙΑ	2219356
INDUSTRIES ELITE SA	SALAJ	ΕΛΒΕΤΙΑ	1743034
IMOBILIARA ΧΡΥΣΟΒΕΛΟΝΗ	ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙ	ΚΥΠΡΟΣ	1612681
SOLVALY AUTOMOTIVE ROMANIA SRL	ARGES	ΒΕΛΓΙΟ	1457000
BANCA COMERCIALA CARPATICA SA	SIBIU	ΙΤΑΛΙΑ	1326145
MOLDO-ABSOLUT SRL	BACAU	ΛΙΧΤΕΝΣΤΑΪΝ	1200000
SILVA CARPAT PRODIMPEX SA	BRASOV	ΛΙΒΑΝΟΣ	1103518
VNU HEARST ROMANIA SRL	ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙ	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	1050000
BRAU UNION ROMANIA SA	MURES	ΑΥΣΤΡΙΑ	1033540
BILLA INVEST CONSTRUCT SRL	ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙ	ΑΥΣΤΡΙΑ	1010000
VALMIR PRODUCTION SRL	NEAMT	ΙΤΑΛΙΑ	1002592
JAFCO HOLDING ROMANIA SA	ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙ	ΛΙΒΑΝΟΣ	999980
TEMESTATE SRL	TIMIS	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	920739
STANDARD COMMERCIAL MOLDAVIA SRL	IASI	ΜΟΝΑΚΟ	680823
TRANSILVANIA FORMAGGI PROD SRL	BISTRITA-NASAUD	ΙΤΑΛΙΑ	564133
MESSER ENERGO GAZ SRL	HUNEDOARA	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	561650
GOLDEN EGG PROD SA	GIURGIU	ΣΥΡΙΑ	556333
KARIMBA SRL	ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙ	ΠΑΡΘΕΝΟΙ ΝΗΣΟΙ	500174
KEMWATER CRISTAL SA	CALARASI	ΣΟΥΗΔΙΑ	481065
R & M NIMB SA	CONSTANTA	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	455000
BSH ELECTROCASNICE SRL	ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙ	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	450000
COMPANIA DE DISTRIBUTIE NATIONAL SA	ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙ	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	400000
ELMEC ROMANIA SRL	ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙ	ΕΛΛΑΔΑ	400000
NORMAROM INDUSTRIE SRL	CARAS-SEVERIN	ΓΑΛΛΙΑ	382338
MADIROM INTIMODA SRL	ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙ	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	375000
ROMANIA THERMAL INSULATIONS SRL	ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙ	ΙΤΑΛΙΑ	350000
DEMIR SECURITIES (ROMANIA) SA	ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙ	ΤΟΥΡΚΙΑ	350000
FORTRAC SRL	ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙ	ΓΑΛΛΙΑ	350000
MESSER MAGNICOM GAZ SRL	ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙ	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	326400
HELMATEX SA	ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙ	ΕΛΒΕΤΙΑ	300000
FRATII CRAWN COM SRL	ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙ	ΛΙΒΑΝΟΣ	300000
NEW HOLLAND (ROMANIA) SRL	ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙ	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	300000
PROFI ROM FOOD SRL	TIMIS	ΟΥΓΓΑΡΙΑ	299187

Πηγή: *Εθνική Γραμματεία Εμπορικού Μητρώου (στοιχεία Αυγούστου 1999)*

ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΞΑΓΩΓΩΝ ΣΤΗ ΡΟΥΜΑΝΙΑ (εκατ. δολ. ΗΠΑ)

ΠΡΟΪΟΝΤΑ	1997	1998	1999	1999/1998
Ζώντα ζώα και προϊόντα κρέατος	0,50	0,70	0,54	-22,86
Προϊόντα φυτικής παραγωγής	19,10	14,50	14,63	+0,90
Έλαια φυτικής και ζωικής προέλευσης και λίπη	1,20	2,44	0,78	-68
Τρόφιμα, ποτά & καπνός	29,50	19,71	18,96	-3,8
Ορυκτά	29,60	17,78	20,39	+14,68
Χημικά	30,20	38,07	29,56	-22,35
Πλαστικά, καουτσούκ & προϊόντα αυτών	10,90	13,28	12,91	-2,79
Δέρματα, γουναρικά & προϊόντα αυτών	1,80	2,23	1,67	-25,11
Ξυλεία	1,20	1,40	0,84	-40
Χαρτοπολτός χαρτί & χαρτόνι	5,40	6,80	9,14	+34,40
Κλωστοϋφαντουργικά & είδη αυτών	12,60	10,05	10,64	+5,87
Υποδήματα	0,40	0,70	0,36	-48,60
Είδη κεραμοποιίας & γυαλιού	2,20	2,50	2,21	-11,60
Πολύτιμοι λίθοι & μέταλλα, κοσμήματα	0,10	0,05	0,00	-5
Κοινά μέταλλα & μεταλλικά είδη	19,10	35,94	28,11	-21,79
Ηλεκτρικές μηχανές, συσκευές & εξοπλισμός	20,60	32,96	42,03	+27,52
Οχήματα & εξοπλισμός μεταφορών	0,50	0,64	0,97	+51,60
Οπτικά είδη, φωτογραφικές μηχανές, όργανα μέτρησης και ελέγχου	2,30	3,15	1,94	-38,40
ΣΥΝΟΛΟ	191,1	204,7	195,68	-4,41

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Πίνακας ΙΙΙα: *Συγκεντρωτικά στοιχεία χωρών ΝΑ Ευρώπης*

Χώρα	Επιφάνεια (000) χμ.	Πληθυσμός (εκ.)	Α.Ε.Π. κατά κεφαλή (σε $ Η.Π.Α.)	Πληθωρισμός (%)	Ανεργία (%)	Εξωτερικό χρέος (σε εκ. $ ή σε % του Α.Ε.Π.)
Αλβανία (2000)	29	3,3	760 *	3%	17,7%	70,6%
Βοσνία – Ερζεγοβίνη	51	2,3	785			
Βουλγαρία (2000) (2001)	111	8,3	1170	10,1%	17,7% 18,7%	10261 ή περίπου 84,1%
Κροατία	57	4,8	4060	6%	-	9871 ή περίπου 112%
Π.Γ.Δ.Μ.	26	2,1	1100	15,1%	-	1400,78 ή 42%
Ρουμανία (1999)	238	22,1	1410***	13,7%	9,9%	9900 ή περίπου 26,9%
Σλοβενία	20	2	9840			
Ο.Δ.Γ.	102	10,6	1430**	44,9% (1999)	32,6% (επισήμως) 60% (δυτικές εκτιμήσεις)	11600 ή περίπου 80%
Ελλάδα	132	10,9	11640		10,7% (2001)	

* Κατά το Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων (2001), είναι 1125$ Η.Π.Α.
** Κατά το Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων (2001), είναι 1500$ Η.Π.Α.
*** Κατά το Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων (2001), το 1999 ήταν 1507$ Η.Π.Α.
Πηγή: Deric, 2001: 67, Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων (2001), ίδια επεξεργασία.

Πίνακας ΙΙΙβ: *Το επίπεδο ανάπτυξης των βαλκανικών χωρών*

Χώρες /περιοχές	Α.Ε.Π. κατά κεφαλή 1997		
	Σε δολάρια Η.Π.Α.	**Ποσοστό επί του Α.Ε.Π. κατά κεφαλή των Βαλκανίων**	**Ποσοστό επί του Α.Ε.Π. κατά κεφαλή της Ε.Ε.**
Αλβανία	711,25	21,67	3,29
Βοσνία	1113,75	33,93	5,15
Βουλγαρία	1239,00	37,75	5,73
Ο.Δ.Γ.	1429,00	43,54	6,60
Κροατία	3851,00	117,32	17,80
Π.Γ.Δ.Μ.	1090,00	33,20	5,04
Ρουμανία	1521,00	46,34	7,03
Σλοβενία	8995,00	274,03	41,57
Βαλκανικές χώρες σε μετάβαση	1825,00	55,60	8,43
Ελλάδα	10828,27	329,89	50,04
Βαλκανικές χώρες	3282,35	100,00	15,17
Χώρες Κεντρικής Ευρώπης	3983,73		18,41
Ευρωπαϊκή Ένωση	21640,00		100,00

Πηγή: Παντελάδης – Πετράκος, 2001: 69.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Πίνακας IVα: *Βασικά χαρακτηριστικά του Νομού Θεσσαλονίκης*

	Σύνολο χώρας	Νομός Θεσσαλονίκης	Συμμετοχή % στο σύνολο της χώρας
Επιφάνεια (τ.χμ.)	13.195	368,3	2,79
Πληθυσμός			
Σύνολο πληθυσμού (απογραφή 1991)	10.259.900	946.884	9,23
(απογραφή 2001, προσωρινά)	10.939.771	1.048.151	9,58
Πυκνότητα πληθυσμού 1991 (κατά τ.χμ.)	78	257	329
Οικονομικά ενεργός πληθυσμός (1991)	3.886.157	372.652	9,59
% πληθυσμού	37,9	39,4	
Απασχόληση (1991)			
Σύνολο	3.571.957	344.214	9,64
%	100	100	
Πρωτογενής τομέας	668.766	22.175	3,32
%	18,7	6,4	
Δευτερογενής τομέας	852.946	109.988	12,90
%	23,9	31,9	
Τριτογενής τομέας	1.843.612	190.322	10,32
%	51,6	55,3	
Ανεργία			
Σύνολο (1991)	314.200	28.438	9,05
% ενεργού πληθυσμού (1991)	8,1	7,6	
% ενεργού πληθυσμού (1999)	10,7	13,7	
Α.Ε.Π. (σε εκ. δρχ/ %) (1991)			
Σύνολο	14.422.533	1.362.409	9,45
%	100	100	
Πρωτογενής τομέας[1]	1982729	83543	4,21
%	13,7	6,1	
Δευτερογενής τομέας[2]	3714774	409269	11,02
%	25,8	30,0	
Τριτογενής τομέας[3]	8724970	869597	9,97
%	60,5	63,8	
Κατά κεφαλή Α.Ε.Π. (σε εκ. δρχ/ %)			
Σύνολο (1999)	3610000	3810000	105,5
Σύνολο (2001)	4040000	4170000	103,2

Πηγή: Στοιχεία ΕΣΥΕ, απογραφή πληθυσμού 1991, Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας, 2001: 8, προσωρινά στοιχεία απογραφής 2001 από www.statistics.gr/gr/data/tables/apotel2.html *και* Ηλιάδης, 2001: 97, ίδια επεξεργασία.

[1] Το 1994 αποτελεί το 7% του Α.Ε.Π. του Νομού Θεσσαλονίκης, ενώ το ίδιο έτος για το σύνολο της χώρας είναι 12% (Μαγούλιος, 2000: 246).

[2] Το 1994 αποτελεί το 31% του Α.Ε.Π. του Νομού Θεσσαλονίκης, ενώ το ίδιο έτος για το σύνολο της χώρας είναι 26% (Μαγούλιος, 2000: 246).

[3] Το 1994 αποτελεί το 62% του Α.Ε.Π. του Νομού Θεσσαλονίκης, ίδιο ποσοστό που ισχύει για το σύνολο της χώρας (Μαγούλιος, 2000: 246).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

Πίνακας Vα: *Επικρατέστερες υπηκοότητες αλλοδαπών ανά φύλο στο Νομό Θεσσαλονίκης*

Χώρα Υπηκοότητας	Αλλοδαποί	% στο σύνολο* των αλλοδαπών του Νομού	Άνδρες	% στο σύνολο* των αλλοδαπών ανδρών του Νομού	Γυναίκες	% στο σύνολο* των αλλοδαπών γυναικών του Νομού
Αλβανία	19792	74.9	15675	83.6	3621	52.2
Βουλγαρία	1393	5.3	705	3.8	643	9.3
Ρουμανία	347	1.3	189	1.0	140	2.0
Γιουγκοσλαβία	135	0.5	71	0.4	58	0.8
Π.Γ.Δ.Μ.	32	0.1	21	0.1	9	0.1
Σύνολο**	21699	82.1	16661	88.9	4471	64.4

* Το σύνολο αυτό αφορά τους αλλοδαούς όλων των εθνικοτήτων (όχι μόνο των βαλκανικών).

** Το σύνολο αφορά τους αλλοδαπούς που προέρχονται από βαλκανική χώρα, ως ποσοστό των αλλοδαπών του συνόλου των κρατών προέλευσης.

Πηγή: Ε.Ι.Ε., 1999.

Πίνακας Vβ: *Βαλκανικές υπηκοότητες αλλοδαπών ανά φύλο στο Νομό Θεσσαλονίκης*

Χώρα Υπηκοότητας	Σύνολο*	% στο σύνολο *της* υπηκοότητας**	Άνδρες	% στο σύνολο των ανδρών της υπηκοότητας **	Γυναίκες	% στο σύνολο των γυναικών της υπηκοότητας**
Αλβανία	19792	8.2	15675	8.1	3621	8.9
Βουλγαρία	1393	5.6	705	6.8	643	4.6
Ρουμανία	347	2.1	189	1.7	140	2.7
Γιουγκοσλαβία	135	5.8	71	5.6	58	5.8

* Το σύνολο αυτό αφορά τους αλλοδαούς του Νομού Θεσσαλονίκης ανά υπηκοότητα.

** Το ποσοστό αυτό αποτελεί το ποσοστό των αλλοδαπών του Νομού Θεσσαλονίκης επί του συνόλου των

Πηγή: Ε.Ι.Ε., 1999.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

Πίνακας VIα: *Ελληνικές επιχειρήσειςανάλογα με την πόλη/νομό που βρίσκονται στην Ελλάδα και στην πόλη όπου δραστηριοποιούνται στη Βουλγαρία.*

Πόλη Βουλγαρίας	περιοχή στην Ελλάδα				Σύνολο επιχειρήσεων	
		Βόρεια Ελλάδα				
	Αθήνα	Θεσ/νίκη	Λοιπές*	Λοιπή Ελλάδα**	αριθμός επιχειρήσεων	%
Σόφια	29	18	14	2	63	48.5
Στάρα Ζαγόρα	1		5		6	4.6
Πλόβντιβ	1	1	11		13	10.0
Δημήτρογκραντ	1		1		2	1.5
Κάρτζαλη			1		1	0.8
Χαρμανλί			1		1	0.8
Παζάρντσικ		1	1		2	1.5
Χάσκοβο			3		3	2.3
Ασσένοβγκραντ			1		1	0.8
Πεστέρα			1		1	0.8
Σβίλενγκράντ			2		2	1.5
Ντέβιν			1		1	0.8
Κιουστέντιλ	1			1	2	1.5
Σαντάνσκι			4		4	3.1
Πετρίτσι			5		5	3.8
Γκότζε Ντέλτσεβ			2		2	1.5
Κρέσνα			1		1	0.8
Στρόμιανι			1		1	0.8
Μπλακόεβγκραντ			1		1	0.8
Γιάμπολ			3		3	2.3
Μπουργκάς			1		1	0.8
ΝΑ Βουλγαρία			3		3	2.3
Σλίβεν			2		2	1.5
Καζανλίκ			1		1	0.8
Βάρνα	1				1	0.8
Πέρνικ	1				1	0.8
Πότεβγκράντ		1			1	0.8
Τερβέλ			1		1	0.8
Νταμιάνιτσα			1		1	0.8
Γκιαζόντοβο			1		1	0.8
Πόμορ			1		1	0.8
Προβγιάτ			1		1	0.8
Σύνολο	**35**	**21**	**71**	**3**	**130**	**100.0**

* Νομοί Έβρου, Ροδόπης, Ξάνθης, Δράμας, Σέρρων, Ημαθίας, Πιερίας, Πέλλης.

** Νομοί Βοιωτίας, Λάρισας, Εύβοιας.

Πηγή: Λαμπριανίδης, 2000β: 257.

Πίνακας VIβ: *Ελληνικές επιχειρήσειςανάλογα με την πόλη/νομό που βρίσκονται στην Ελλάδα και στην πόλη όπου δραστηριοποιούνται στην Αλβανία, Π.Γ.Δ.Μ., Ρουμανία.*

Πόλη	περιοχή στην Ελλάδα				Σύνολο επιχειρήσεων	
		Βόρεια Ελλάδα				
	Αθήνα	Θεσ/νίκη	Λοιπές*	Λοιπή Ελλάδα**	αριθμός επιχειρήσεων	%
ΑΛΒΑΝΙΑ						
Λουσίνα	1				1	3.4
Κορυτσά	3	3	3		9	31.0
Τίρανα	7	3	2		12	41.4
Αγιοι Σαράντα	1	1			2	6.9
Αργυρόκαστρο			1	2	3	10.3
Ελμπασάν		1			1	3.4
Μπεράτι		1				0.0
Σύνολο	**12**	**9**	**6**	**2**	**29**	**100.0**
Π.Γ.Δ.Μ.						
Σκόπια	4	2	2		8	80.0
Πρίλεπ			1		1	10.0
Στρούνμιτσα		1			1	10.0
Σύνολο	**4**	**3**	**3**	**0**	**10**	**100.0**
ΡΟΥΜΑΝΙΑ						
Βουκουρέστι	18	4	5	4	31	91.2
Τιμισοάρα	1				1	2.9
Βιστρίτα				1	1	2.9
Πλόεβιτς	1				1	2.9
Σύνολο	**20**	**4**	**5**	**5**	**34**	**100.0**

* Νομοί Φλώρινας, Δράμας, Χαλκιδικής, Κιλκίς, Ιωαννίνων, Καστοριάς, Ροδόπης, Ημαθίας, Σερρών, Πέλλης.

** Νομοί Βοιωτίας, Λάρισας,Κορινθίας, Αιτωλοακαρνανίας, Φθιώτιδας, Κρήτη.

Πηγή: Λαμπριανίδης, 2000β: 258.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

Πίνακας VIIα: *Σύνολο διανυκτερεύσεων αλλοδαπών & ημεδαπών τουριστών σε ξενοδοχειακά καταλύματα κατά νομό**

	ΕΤΟΣ				ΜΕΤΑΒΟΛΗ			ΕΤΟΣ		
Νομός	**1996**	**1997**	**1998***	**1999***	**97/96**	**98/97**	**99/98**	**1999***	**2000***	**00/99**
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ										
Σερρών	95.228	106.625	112.979	117.712	11,97%	5,96%	4,19%	53.006	55.575	4,85%
Θεσσαλονίκης	1.180.62	1.588.82	1.293.08	1.385.79	34,57%	-18,61%	7,17%	650.781	803.804	23,51%
Χαλκιδικής	1.835.09	2.125.61	2.172.41	2.558.81	15,83%	2,20%	17,79%	625.599	704.199	12,56%
Κιλκίς	17.384	20.426	18.315	19.119	17,50%	-10,33%	4,39%	9.679	8.240	-14,87%
Πέλλας	54.609	59.431	50.464	58.095	8,83%	-15,09%	15,12%	20.145	19.861	-1,41%
Ημαθίας	74.411	85.820	79.826	96.745	15,33%	-6,98%	21,19%	42.549	42.938	0,91%
Πιερίας	466.643	527.969	511.285	404.357	13,14%	-3,16%	-20,91%	112.082	169.567	51,29%
ΣΥΝΟΛΟ	3.723.99	4.514.70	4.238.36	4.640.63	21,23%	-6,12%	9,49%	1.513.84	1.804.18	19,18%

*Προσωρινά στοιχεία
Πηγή: Ε.Ο.Τ., 2001

Πίνακας VIIβ: *Μέση ετήσια πληρότητα στα ξενοδοχειακά καταλύματα κατά νομό*

	ΕΤΟΣ				ΜΕΤΑΒΟΛΗ		
Νομός	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**97/96**	**98/97**	**99/98**
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ							
Σερρών	31.82%	36.06%	37.18%	36.23%	4.24	1.11	-0.95
Θεσσαλονίκης	46.87%	59.10%	46.73%	48.69%	12.23	-12.38	1.97
Χαλκιδικής	62.48%	69.08%	67.94%	79.28%	6.61	-1.14	11.34
Κιλκίς	17.55%	20.57%	18.28%	20.34%	3.02	-2.29	2.06
Πέλλας	28.85%	30.31%	24.53%	26.42%	1.46	-5.78	1.89
Ημαθίας	32.20%	37.00%	35.13%	43.48%	4.80	-1.87	8.35
Πιερίας	51.10%	48.89%	48.25%	41.15%	-2.20	-0.64	-7.11
ΣΥΝΟΛΟ	51.81%	58.88%	53.91%	58.61%	7.07	-4.96	4.70

Πηγή: Ε.Ο.Τ., 2001

Πίνακας VIIγ: *Σύνολο διανυκτερεύσεων ημεδαπών τουριστών σε ξενοδοχειακά καταλύματα κατά νομό*

	ΣΥΝΟΛΟ							ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΑΝ. - ΙΟΥΝ.		
	ΕΤΟΣ				ΜΕΤΑΒΟΛΗ			ΕΤΟΣ		ΜΕΤΑΒΟΛΗ
Νομός	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**97/96**	**98/97**	**99/98**	**1999**	**2000**	**00/99**
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ										
Σερρών	84.549	91.072	96.438	104.470	7,72%	5,89%	8,33%	46.701	51.541	10,36%
Θεσσαλονίκης	770.844	957.850	876.232	944.305	24,26%	-8,52%	7,77%	446.799	532.797	19,25%
Χαλκιδικής	358.079	357.519	434.269	463.201	-0,16%	21,47%	6,66%	61.163	90.846	48,53%
Κιλκίς	13.728	14.921	11.744	14.751	8,69%	-21,29%	25,60%	7.181	5.876	-18,17%
Πέλλας	49.542	54.067	46.236	52.326	9,13%	-14,48%	13,17%	17.977	17.798	-1,00%
Ημαθίας	64.232	73.137	69.664	85.515	13,86%	-4,75%	22,75%	37.853	34.385	-9,16%
Πιερίας	131.422	140.917	158.641	149.023	7,22%	12,58%	-6,06%	41.985	67.477	60,72%
ΣΥΝΟΛΟ	1.472.39	1.689.48	1.693.22	1.813.59	14,74%	0,22%	7,11%	659.659	800.720	21,38%
Σερρών	84.549	91.072	96.438	104.470	7,72%	5,89%	8,33%	46.701	51.541	10,36%

Πηγή: Ε.Ο.Τ., 2001

Πίνακας VIIδ: *Σύνολο διανυκτερεύσεων αλλοδαπών τουριστών σε ξενοδοχειακά καταλύματα κατά νομό*

	ΣΥΝΟΛΟ							ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΑΝ. - ΙΟΥΝ.		
	ΕΤΟΣ				ΜΕΤΑΒΟΛΗ			ΕΤΟΣ		ΜΕΤΑΒΟΛΗ
Νομός	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**97/96**	**98/97**	**99/98**	**1999**	**2000**	**00/99**
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ										
Σερρών	10.679	15.553	16.541	13.242	45,64%	6,35%	-19,94%	6.305	4.034	-36,02%
Θεσσαλονίκης	409.783	630.972	416.848	441.487	53,98%	-33,94%	5,91%	203.982	271.007	32,86%
Χαλκιδικής	1.477.01	1.768.09	1.738.14	2.095.61	19,71%	-1,69%	20,57%	564.436	613.353	8,67%
Κιλκίς	3.656	5.505	6.571	4.368	50,57%	19,36%	-33,53%	2.498	2.364	-5,36%
Πέλλας	5.067	5.364	4.228	5.769	5,86%	-21,18%	36,45%	2.168	2.063	-4,84%
Ημαθίας	10.179	12.683	10.162	11.230	24,60%	-19,88%	10,51%	4.696	8.553	82,13%
Πιερίας	335.221	387.052	352.644	255.334	15,46%	-8,89%	-27,59%	70.097	102.090	45,64%
ΣΥΝΟΛΟ	2.251.59	2.825.22	2.545.14	2.827.04	25,48%	-9,91%	11,08%	854.182	1.003.46	17,48%

Πηγή: Ε.Ο.Τ., 2001

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

Πίνακας VIIIα: *Αφίξεις αλλοδαπών τουριστών κατά το μέσο μεταφοράς & σταθμό εισόδου*

ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΙΣΟΔΟΥ	ΕΤΟΣ				ΜΕΤΑΒΟΛΗ		
	1996	1997	1998*	1999*	97/96	98/97	99/98
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΣ							
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΕΩΣ	840	2,868	80	0	241.43%	-97.21%	-100.00%
ΑΡΑΞΟΥ	27,546	15,554	22,840	31,111	-43.53%	46.84%	36.21%
ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ	172	15	570	0	-91.28%	3700.00%	-100.00%
ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	2,103,258	2,129,924	2,107,635	2,469,032	1.27%	-1.05%	17.15%
ΖΑΚΥΝΘΟΥ	245,367	275,203	325,009	388,050	12.16%	18.10%	19.40%
ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ	1,542,469	1,694,913	1,829,587	2,077,021	9.88%	7.95%	13.52%
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	566,809	580,656	558,005	635,522	2.44%	-3.90%	13.89%
ΘΗΡΑΣ	122,522	129,534	144,882	178,065	5.72%	11.85%	22.90%
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	122	9	10	409	-92.62%	11.11%	3990.00%
ΚΑΒΑΛΑΣ	73,413	80,702	76,673	53,440	9.93%	-4.99%	-30.30%
ΚΑΡΠΑΘΟΥ	38,798	39,851	37,849	40,411	2.71%	-5.02%	6.77%
ΚΕΡΚΥΡΑΣ	640,274	685,525	796,489	898,352	7.07%	16.19%	12.79%
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	86,176	71,448	88,814	120,411	-17.09%	24.31%	35.58%
ΚΩ	473,914	530,294	585,907	653,572	11.90%	10.49%	11.55%
ΜΕΣΣΗΝΗΣ	32,042	34,047	37,508	40,729	6.26%	10.17%	8.59%
ΜΥΚΟΝΟΥ	56,879	47,454	82,249	81,437	-16.57%	73.32%	-0.99%
ΜΥΡΙΝΗΣ (ΛΗΜΝΟΥ)	9,487	8,265	8,757	7,377	-12.88%	5.95%	-15.76%
ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ	63,702	58,195	41,195	73,285	-8.64%	-29.21%	77.90%
ΠΡΕΒΕΖΑΣ	99,007	107,035	127,054	113,988	8.11%	18.70%	-10.28%
ΡΟΔΟΥ	931,560	1,033,026	1,128,945	1,364,667	10.89%	9.29%	20.88%
ΣΑΜΟΥ	140,561	137,458	147,489	159,487	-2.21%	7.30%	8.13%
ΣΚΙΑΘΟΥ	97,220	94,850	111,943	120,054	-2.44%	18.02%	7.25%
ΧΑΝΙΩΝ	299,902	331,311	357,044	418,199	10.47%	7.77%	17.13%
ΧΙΟΥ	15,294	11,388	13,148	22,622	-25.54%	15.45%	72.06%
ΛΟΙΠΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ	16,325	48,396	16,159	14,595	196.45%	-66.61%	-9.68%
ΣΥΝΟΛΟ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ	7,683,659	8,147,921	8,645,841	9,961,836	6.04%	6.11%	15.22%
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΣ							
ΔΙΚΑΙΩΝ	1,127	2,180	899	10	93.43%	-58.76%	-98.89%
ΕΙΔΟΜΕΝΗΣ	19,809	29,593	25,490	5,623	49.39%	-13.86%	-77.94%
ΠΡΟΜΑΧΩΝΑ	1,252	1,186	690	32,378	-5.27%	-41.82%	4592.46%
ΠΥΘΙΟΥ	6,195	3,793	4,627	797	-38.77%	21.99%	-82.78%
ΣΥΝΟΛΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙ	28,383	36,752	31,706	38,808	29.49%	-13.73%	22.40%
ΘΑΛΑΣΣΙΩΣ							
ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ	204	152	0	0	-25.49%	-100.00%	
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ	50,258	110,258	119,407	178,358	119.38%	8.30%	49.37%
ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ	5,384	1,061	10,636	7,451	-80.29%	902.45%	-29.95%
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	21,952	20,436	23,513	23,078	-6.91%	15.06%	-1.85%
ΚΕΡΚΥΡΑΣ	31,420	39,781	104,634	45,133	26.61%	163.03%	-56.87%
ΠΑΤΡΩΝ	221,070	172,439	209,903	289,390	-22.00%	21.73%	37.87%
ΠΕΙΡΑΙΩΣ	24,567	40,699	27,326	55,643	65.67%	-32.86%	103.63%
ΡΟΔΟΥ	82,522	62,245	48,295	38,694	-24.57%	-22.41%	-19.88%
ΛΟΙΠΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ	140,667	118,635	290,802	159,359	-15.66%	145.12%	-45.20%
ΣΥΝΟΛΟ ΘΑΛΑΣΣΙΩΣ	578,044	565,706	834,516	797,106	-2.13%	47.52%	-4.48%

ΟΔΙΚΩΣ							
ΔΟΙΡΑΝΗΣ	45,169	59,844	18,841	16,298	32.49%	-68.52%	-13.50%
ΕΥΖΩΝΩΝ	250,648	510,334	339,664	185,894	103.61%	-33.44%	-45.27%
ΚΑΚΚΑΒΙΑΣ	144,394	204,057	386,658	424,448	41.32%	89.49%	9.77%
ΚΑΣΤΑΝΕΩΝ	2,149	1,562	7,088	4,596	-27.32%	353.78%	-35.16%
ΚΗΠΩΝ	97,815	65,752	98,022	142,576	-32.78%	49.08%	45.45%
ΚΡΥΣΤΑΛΛΟΠΗΓΗΣ	40,076	63,874	144,692	184,133	59.38%	126.53%	27.26%
ΝΙΚΗΣ	15,799	92,119	55,410	70,022	483.07%	-39.85%	26.37%
ΟΡΜΕΝΙΟΥ	19,823	25,261	21,532	2,002	27.43%	-14.76%	-90.70%
ΠΡΟΜΑΧΩΝΑ	327,336	297,143	332,076	336,369	-9.22%	11.76%	1.29%
ΣΥΝΟΛΟ ΟΔΙΚΩΣ	943,209	1,319,946	1,403,983	1,366,338	39.94%	6.37%	-2.68%
ΣΥΝΟΛΟ ΣΤΑΘΜΩΝ	9,233,295	10,070,325	10,916,046	12,164,088	9.07%	8.40%	11.43%
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ	548,766	518,164	447,776	441,840	-5.58%	-13.58%	-1.33%
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	9,782,061	10,588,489	11,363,822	12,605,928	8.24%	7.32%	10.93%
* Προσωρινά στοιχεία							

Πηγή: ΕΣΥΕ, ΕΟΤ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IX

ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 1:
ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΤΟΥ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΡΟΛΟΥ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΝΘΑΡΡΥΝΣΗ ΤΗΣ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

ΜΕΤΡΟ 1.1:
Η Θεσσαλονίκη κέντρο παραγωγικών υπηρεσιών

Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ

ΚΠΣ	2000 – 2006
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ	Ανάδειξη του Μητροπολιτικού ρόλου της Θεσσαλονίκης και ενθάρρυνση της καινοτομίας και της επιχειρηματικότητας
ΜΕΤΡΟ	Η Θεσσαλονίκη κέντρο παραγωγικών υπηρεσιών
ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	Θεσσαλονίκη – Ευρύτερη περιοχή Θεσσαλονίκης
ΩΦΕΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΤΡΟ	Επιχειρήσεις παροχής σύγχρονων υπηρεσιών – Παραγωγικές επιχειρήσεις – Επιχειρήσεις με εκθεσιακή δραστηριότητα – ΟΤΑ ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης
ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	2000 – 2006
ΠΕΔΙΟ/Α ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	Αναβάθμιση και αποκατάσταση τόπων βιομηχανικής και στρατιωτικής χρήσης (100%)

Β. ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ/ΟΙ ΜΕΤΡΟΥ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ ΤΟΥ – ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ – ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ – ΔΕΙΚΤΕΣ

Συνοπτική παρουσίαση της υπάρχουσας κατάστασης

Η συνολική στρατηγική ενθάρρυνσης της καινοτομίας και της επιχειρηματικότητας στο ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας αναγνωρίζει την αναγκαιότητα για:

ερευνητική και τεχνολογική στήριξη της Περιφέρειας, με στόχο να επωφεληθεί από την ανάπτυξη και διάχυση καινοτομίας και την αξιοποίηση του υψηλά εξειδικευμένου προσωπικού

στήριξη του καινοτομικού συστήματος της Περιφέρειας, με στόχο να επωφεληθεί από τις οικονομίες κλίμακας που συνιστούν τα δίκτυα διάχυσης καινοτομίας

ενίσχυση επιχειρηματικών πρωτοβουλιών με σαφείς στόχους και υποχρεώσεις, με τη συνεργασία φορέων ανάπτυξης καινοτομίας, σε συγκεκριμένους τομείς εξειδίκευσης – αριστείας

ενίσχυση καινοτομικών επενδύσεων μεγάλης σχετικώς κλίμακας

και

ενίσχυση της εικόνας της Θεσσαλονίκης ως πόλης που μπορεί να συγκεντρώνει την παροχή καινοτομικών υπηρεσιών, αξιοποιώντας και την γεωπολιτική της θέση στο Βαλκανικό χώρο

Πράγματι, στις αναδιαμορφωμένες κεντρικές περιοχές άλλων σύγχρονων ευρωπαϊκών μητροπόλεων, εμφανίζονται συγκεντρώσεις δυναμικών υπηρεσιών και οι περιοχές αυτές μετατρέπονται σε εξειδικευμένες νησίδες που δημιουργούν ένα περιβάλλον πολύ ευνοϊκό για την καινοτομία, ιδίως για το σχεδιασμό και την ανάπτυξη νέων προϊόντων. Διαθέτουν συνήθως υψηλό αισθητικό περιβάλλον και υποδομές και κατευθύνουν τις δημόσιες επενδύσεις, τη διαφήμιση και τα προγράμματα αναπλάσεων στο να αυξήσουν την ελκυστικότητα τους. Στις ελληνικές πόλεις, οι συγκεντρώσεις του επιχειρηματικού τριτογενή τομέα έχουν αγνοηθεί, τόσο σε ότι αφορά τον ρόλο τους όσο και το χώρο λειτουργίας τους, τις παρεχόμενες υποδομές και την ποιότητα του περιβάλλοντος, με αποτέλεσμα να μην λειτουργούν ως εξειδικευμένη χωρική. Ειδικά στην Κ. Μακεδονία, αυτή παράγει μεν το 14,8% του ΑΕΠ της χώρας στον τριτογενή τομέα, αλλά το επίπεδο των προσφερόμενων παραγωγικών υπηρεσιών είναι χαμηλό σε σχέση με το μέσο εθνικό επίπεδο, με εξαίρεση τη Θεσσαλονίκη.

Το βασικό πρόβλημα επομένως είναι η δημιουργία ενός περιβάλλοντος καινοτομίας που θα επιταχύνει την είσοδο των επιχειρήσεων, ερευνητικών κέντρων, και οργανισμών μεταφοράς τεχνολογίας στον κόσμο της επιχειρηματικής ευφυΐας, των

έξυπνων προϊόντων, της τεχνολογικής παρακολούθησης και προοπτικής, με τελικό στόχο να επιταχυνθεί η εξωστρέφεια των επιχειρήσεων και η προσαρμογή τους σε αρχές Business Excellence και World Class Manufacturing. Η δημιουργία του περιβάλλοντος καινοτομίας προϋποθέτει την ενίσχυση της εικόνας της Θεσσαλονίκης ως πόλης που θα μπορεί να συγκεντρώνει την παροχή επιχειρηματικών υπηρεσιών, σε δυναμικές και αναβαθμισμένες περιοχές της στο κέντρο ή στην περιφέρειά της. Παράλληλα, με την βελτίωση των όρων λειτουργίας των ήδη εγκατεστημένων δραστηριοτήτων, θα βελτιωθεί η ικανότητα συγκεκριμένων περιοχών να προσελκύσουν την εγκατάσταση οργανισμών και εδρών επιχειρήσεων διεθνούς εμβέλειας.

Αναλυτική περιγραφή μέτρου

Κατά συνέπεια των παραπάνω διαμορφώνεται δια του παρόντος Μέτρου ένας «πυλώνας» της συνολικής στρατηγικής καινοτομίας και επιχειρηματικότητας της Περιφέρειας που συνιστά τη «χωρική» έκφραση της, και συνδέεται με την επίτευξη των στόχων των Μέτρων 1.2, 1.3, 1.4 *και* 1.5.

Κεντρικός στόχος του Μέτρου είναι η δημιουργία ή/και ενίσχυση περιοχών συγκέντρωσης δραστηριοτήτων καινοτομίας και επιχειρηματικότητας υψηλής στάθμης στη Θεσσαλονίκη, και εξειδικεύεται στην επιδίωξη:

προσέλκυσης υπηρεσιών υψηλής στάθμης, Διεθνών Οργανισμών και εδρών επιχειρήσεων στη Θεσσαλονίκη (πχ. ΒΙΟΠΑ, θερμοκοιτίδες κλπ)

διαμόρφωσης νησίδων επιχειρηματικών υπηρεσιών και διοίκησης, με την ανάπλαση περιοχών με σημερινό υποβαθμισμένο χαρακτήρα και τη βελτίωση κεντρικών ή περιφερειακών περιοχών της πόλης με συγκεντρωμένες αλλά φθίνουσες τριτογενείς χρήσεις.

Το Μέτρο συγκεντρώνει σημαντικό των πόρων του Άξονα Προτεραιότητας (του διατίθεται 4,2% της δημόσιας δαπάνης του Άξονα), και στοχεύει στην κινητοποίηση και σημαντικών ιδιωτικών πόρων (με ιδιωτική συμμετοχή κατά 50%).

Ιεράρχηση των αναγκών και προτεραιοτήτων του μέτρου και σημαντικότητα ως προς την επίτευξη του στόχου του μέτρου

Σύμφωνα με την υπό έγκριση Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου της περιαστικής περιοχής της Θεσσαλονίκης, απαιτείται διαφοροποίηση της κλαδικής εξειδίκευσης της βιομηχανίας της περιοχής με έμφαση στις δραστηριότητες έντασης γνώσης και ενσωμάτωσης / αναπαραγωγής της καινοτομίας, δημιουργία ενός πόλου προσέλκυσης - εξειδίκευσης - προσαρμογής - διάχυσης καινοτομίας από την Ευρώπη και την Αμερική προς τις Βαλκανικές και Παρευξείνιες Χώρες και προς τις άλλες Περιφέρειες του βορειο-ελλαδικού χώρου, ανάδυση "προωθητικών" υπηρεσιών διοίκησης της περιφερειακής οικονομίας και στήριξης της ανταγωνιστικότητας της, και αναδιάρθρωση των περισσότερο "κλασικών" δραστηριοτήτων του τριτογενούς τομέα της πόλης.

Ως κατευθύνσεις δράσεων και ως προτεραιότητες για την ενίσχυση των μητροπολιτικών λειτουργιών της Θεσσαλονίκης, ορίζονται:

η δημιουργία ενός πόλου προσέλκυσης δραστηριοτήτων και επενδύσεων από το εξωτερικό (και δια-περιφερειακών δικτύων) στους τομείς έρευνας / ανάπτυξης / μεταφοράς καινοτομίας, διοίκησης – διαχείρισης κεφαλαίων, ανάπτυξης μεταποίησης εντάσεως καινοτομίας

η δημιουργία κέντρου υποδοχής για κλασικές υπηρεσίες διοίκησης – διαχείρισης

η ειδική μέριμνα για τη μεταποιητική δραστηριότητα «χαμηλής» όχλησης και για την τριτογενή δραστηριότητα που χωροθετείται εντός ζωνών με κυρίαρχες άλλες χρήσεις

η παροχή δυνατότητας για grass routes investments του τριτογενούς τομέα σε εκτός αστικού ιστού περιοχές: κατά μήκος κύριων αξόνων ή/και εντός ευρύτερων ζωνών με παράλληλη χωροθέτηση άλλων συμβατών χρήσεων και με αυστηρότητα στις κανονιστικές ρυθμίσεις.

Κατά συνέπεια, υιοθετούνται οι εξής προτεραιότητες:

Δημιουργία ζωνών εγκατάστασης / προσέλκυσης επενδύσεων καινοτομίας εσωτερικού / εξωτερικού (παροχή υποδομών και κοινόχρηστων εξυπηρετήσεων) ή και συμβατών εκθεσιακών δραστηριοτήτων.

Δημιουργία χώρων εγκατάστασης διοικητικών / ερευνητικών δραστηριοτήτων επιχειρήσεων των τομέων μεταποίησης, υπηρεσιών, τουρισμού ή ερευνητικών οργανισμών και οργανισμών μεταφοράς καινοτομίας (παροχή δυνατότητας για κτίρια και εξοπλισμό).

Συνοπτική περιγραφή κατηγοριών πράξεων και ενδεικτικές προβλεπόμενες πράξεις

Σύμφωνα με τις παραπάνω προτεραιότητες, το Μέτρο περιλαμβάνει τις ακόλουθες Δράσεις:

Δράση 1.1.1:Δημιουργία ζωνών εγκατάστασης / προσέλκυσης επενδύσεων καινοτομίας εσωτερικού / εξωτερικού («ΖΕΠΕΚ)

Ενισχύονται με επιχορήγηση έως 50% των επιλέξιμων δαπανών τους, προτάσεις ιδιωτικών ή μικτών φορέων ίδρυσης βιομηχανικών και επιχειρηματικών περιοχών για τη δημιουργία ζωνών εγκατάστασης / προσέλκυσης επενδύσεων καινοτομίας εσωτερικού / εξωτερικού σύμφωνα με το καθεστώς του Ν. 2545/97 περί Β.Ε.ΠΕ (και των τροποποιήσεων του) ή/και με το ισχύον νομικό πλαίσιο (Ν.1514/85, Ν.1733/87, Ν. 2741/99, και οι τροποποιήσεις τους καθώς και τα Π.Δ. και αποφάσεις για την εφαρμογή τους) περί Ε&Τ Πάρκων-Θερμοκοιτίδες

Ως ειδικότεροι όροι και προϋποθέσεις για την ένταξη στη Δράση, ορίζονται οι ακόλουθοι:
Η περιοχή εγκατάστασης των ΖΕΠΕΚ πρέπει να βρίσκεται, κατά προτεραιότητα ένταξης προτάσεων, εντός των ορίων της Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης, όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 1 του Ν. 1561/85 ή θα τροποποιηθούν μεταγενέστερα.
Εφόσον η διαθέσιμη ή διατιθέμενη αναγκαία έκταση βρίσκεται εντός της Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης, το σύνολο της πρέπει να περιλαμβάνεται εντός των ορίων «Περιοχής Εγκατάστασης Επιχειρηματικής Δραστηριότητας και Υπηρεσιών Υψηλής Στάθμης» κατά τον χωροταξικό σχεδιασμό. Εάν η έκταση δεν καλύπτεται από χωροταξικό σχεδιασμό, ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης πρέπει να γνωμοδοτήσει ότι εμπίπτει σε ίδιες με την παραπάνω επιτρεπτές χρήσεις εδάφους.
Εφόσον η διαθέσιμη ή διατιθέμενη αναγκαία έκταση βρίσκεται εκτός της Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης, το σύνολο της πρέπει να περιλαμβάνεται εντός των ορίων «Περιοχής Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων» κατά την έννοια του άρθρου 10 του Ν. 2742/99. Εάν η έκταση δεν καλύπτεται από ανάλογο χωροταξικό σχεδιασμό, η αρμόδια υπηρεσία της Περιφέρειας πρέπει να γνωμοδοτήσει θετικά, λαμβάνοντας υπόψη και τη γνώμη του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης (για να διασφαλιστεί η συνέργια των παρεμβάσεων εντός και εκτός της Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης). Επίσης, το σύνολο της έκτασης πρέπει να περιλαμβάνεται εντός περιοχής κατάλληλης σύμφωνα με τα πορίσματα της «Μελέτης Προσανατολισμού για την ανάπτυξη των βιομηχανικών υποδομών σε εθνικό επίπεδο», που προβλέπεται στο Μέτρο 1.1 του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ανταγωνιστικότητα».
Εφόσον είναι συμβατές τόσο με το περιεχόμενο της Δράσης όσο και με το Ν. 24545/97, είναι δυνατό να αποτελούν μέρος των δραστηριοτήτων προς εγκατάσταση και οι εκθεσιακές, υπό τον όρο ότι η Διαχειριστική Αρχή του ΠΕΠ αξιολογήσει θετικά τη σκοπιμότητα τους.
Κατά προτεραιότητα θα εντάσσονται στη Δράση οι προτάσεις που προωθούν (βάσει της μελέτης σκοπιμότητας και βιωσιμότητας που επιβάλλεται από την ΚΥΑ 22303/788/98 των Υπουργών Ανάπτυξης και ΠΕΧΩΔΕ) τη συνέργια με άλλα Μέτρα του Προγράμματος, διασφαλίζοντας:
συμμετοχή στον φορέα επιχειρήσεων παραγωγής ή μεταφοράς ή έντασης καινοτομίας, ή/και φορέα ΕΤΑ ή μεταφοράς καινοτομίας
εγκατάσταση επενδύσεων παραγωγής καινοτόμων προϊόντων ή/και υπηρεσιών, διασφάλισης ποιότητας προϊόντων ή/και υπηρεσιών, μόνιμης εφαρμογής του ηλεκτρονικού εμπορίου, διασφάλισης φιλικότητας προς το περιβάλλον, ανάπτυξης συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης, καινοτόμας διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας
μόνιμη συνεργασία με φορέα ΕΤΑ ή μεταφοράς καινοτομίας
εγκατάσταση επιχειρήσεων που ανήκουν σε νέους προς ανάπτυξη κλάδους, κατά την έννοια της Δράσης 1.4.3 του Μέτρου 1.4 του ΠΕΠ
δικτυακή λειτουργία των επιχειρήσεων που θα εγκατασταθούν, κατά την έννοια της Δράσης 1.4.1 του Μέτρου 1.4 του ΠΕΠ
εγκατάσταση μιας υποδομής υποστήριξης της καινοτομίας και διάχυσης της στην επιχειρηματική δραστηριότητα («ΔΥΚΕ»), κατά την έννοια της Δράσης 1.3.1 του Μέτρου 1.3 του ΠΕΠ.
Η Διαχειριστική Αρχή θα εξειδικεύσει, πέραν των οριζόμενων στις παρ. 2.1.1.Δ και 2.1.1.ΣΤ και το σύστημα παρακολούθησης και αξιολόγησης των αποτελεσμάτων και των αναπτυξιακών επιπτώσεων των Πράξεων που θα ενταχθούν στη Δράση.
Δεν θα ενταχθούν στη Δράση έργα με αντικείμενο που ήδη χρηματοδοτείται από άλλη δημόσια πηγή ή συγχρηματοδοτούμενο πρόγραμμα. Φορείς ή επιχειρήσεις που έχουν εκκρεμότητες (από δική τους αιτία) σε έργα που χρηματοδοτήθηκαν από άλλο συγχρηματοδοτούμενο πρόγραμμα, δεν είναι επιλέξιμοι.
Η χρηματοδοτική βαρύτητα της Δράσης θα είναι τουλάχιστον 70% της δημόσιας δαπάνης του Μέτρου.
Δράση 1.1.2:Δημιουργία ζωνών εγκατάστασης διοικητικών / ερευνητικών δραστηριοτήτων επιχειρήσεων των τομέων μεταποίησης, υπηρεσιών και τουρισμού, ή φορέων Ε& ΤΑ και φορέων μεταφοράς καινοτομίας
Χρηματοδοτούνται προτάσεις Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης που βρίσκονται σε συνεργία με ανάλογα σχέδια του ιδιωτικού τομέα και θα χρηματοδοτούνται παράλληλα από αυτόν, για τη δημιουργία ζωνών εγκατάστασης διοικητικών / ερευνητικών δραστηριοτήτων επιχειρήσεων των τομέων μεταποίησης, υπηρεσιών και τουρισμού, ή φορέων ΕΤΑ και φορέων μεταφοράς καινοτομίας
Φορέας Υλοποίησης της πράξης είναι ο ΟΤΑ προς τον οποίο γίνεται η χρηματοδότηση. Τμήμα του συνολικού προγράμματος του ΟΤΑ υλοποιείται από τον ιδιωτικό φορέα, με ίδια κεφάλαια που θα πρέπει να είναι τουλάχιστον ίσα με την συμμετοχή του ΟΤΑ
Στόχος της Δράσης είναι να διαμορφωθούν «νησίδες επιχειρηματικών υπηρεσιών και διοίκησης», σε περιοχές εντός του αστικού ιστού, με σημερινό υποβαθμισμένο χαρακτήρα ή/και με συγκεντρωμένες αλλά φθίνουσες παραγωγικές χρήσεις.
Οι επιλέξιμες δαπάνες αφορούν σε:

εκτέλεση έργων υποδομής
κτιριακά έργα για την εγκατάσταση διοικητικών / ερευνητικών δραστηριοτήτων επιχειρήσεων των τομέων μεταποίησης, υπηρεσιών και τουρισμού, ή φορέων ΕΤΑ και φορέων μεταφοράς καινοτομίας
κοινόχρηστες εγκαταστάσεις και εξοπλισμό
εκπόνηση τεχνικών μελετών.
Το μέγιστο ποσό χρηματοδότησης κάθε Πράξης είναι 1.000.000 ΕΥΡΩ.
Ως ειδικότεροι όροι και προϋποθέσεις για την ένταξη στη Δράση, ορίζονται οι ακόλουθοι:
Η δημιουργία των ζωνών πρέπει να γίνεται εντός των ορίων περιοχών με χρήσεις γης όπως ορίζονται στα άρθρα 4&5 του Π.Δ. 11812/276/87 (ΦΕΚ 166/Δ/87) θεσμοθετημένων Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων, με προτεραιότητα ένταξης των προτάσεων που αφορούν την Ευρύτερη Περιοχή Θεσσαλονίκης, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 1 του Ν. 1561/85 ή θα τροποποιηθεί μεταγενέστερα.
Η πρόταση θα διατυπώνεται υπό μορφή Επιχειρηματικού Σχεδίου, στο οποίο:
θα διασφαλίζεται η ύπαρξη των αναγκαίων πολεοδομικών μελετών και η έγκαιρη κατάρτιση των αναγκαίων τεχνικών μελετών, ΜΠΕ και μελετών σκοπιμότητας και εφικτότητας
θα αποδεικνύεται η εφικτότητα εγκατάστασης στη ζώνη διοικητικών / ερευνητικών δραστηριοτήτων επιχειρήσεων των τομέων μεταποίησης, υπηρεσιών και τουρισμού, ή φορέων Ε& ΤΑ και φορέων μεταφοράς καινοτομίας
θα περιλαμβάνεται μία νομικώς κατάλληλη συμφωνία – με την μορφή Αναπτυξιακής Σύμπραξης -του ΟΤΑ με *ιδιωτικό* φορέα (επιχείρηση ή ομάδα επιχειρήσεων). Ο ιδιωτικός φορέας θα αναλαμβάνει την κατασκευή, με 100% χρηματοδότηση εκ μέρους του, των υπόλοιπων εργασιών που θα απαιτούνται για να αποκτήσει η ζώνη ελκυστικότητα για την εγκατάσταση των στοχευόμενων δραστηριοτήτων.
θα αποδεικνύεται η συμφωνία των κυρίων της έκτασης στα παραπάνω.
Η χρηματοδότηση θα παρασχεθεί στα πλαίσια ειδικού Οδηγού που θα εγκριθεί από την Διαχειριστική Αρχή και την Επιτροπή Παρακολούθησης, και ο οποίος θα εξειδικεύει, και πέραν των οριζόμενων στις παρ. 2.1.1.Δ και 2.1.1.ΣΤ *και τον* τρόπο εφαρμογής του συστήματος παρακολούθησης και αξιολόγησης των αποτελεσμάτων και των αναπτυξιακών επιπτώσεων των Πράξεων που θα ενταχθούν στη Δράση:
Η χρηματοδοτική βαρύτητα της Δράσης θα είναι έως 30% της δημόσιας δαπάνης του Μέτρου.

Γ. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ: 1
ΜΕΤΡΟ: 1
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΡΟΥ ΑΝΑ ΕΤΟΣ
(σε ΕΥΡΩ)

Έτος	Πεδίο Παρέμβασης	Συνολικό Κόστος	Δημόσιος Τομέας											Ιδιώτες	Ταμείο Συνοχής	Λοιπά Χρηματοδοτικά Μέσα	Δάνεια ΕΤΕ
			Συνολο Δημόσιας Δαπάνης	Κοινοτική Συμμετοχη					Εθνική Δημόσια Δαπάνη								
				Σύνολο	ΕΤΠΑ	ΕΚΤ	ΕΓΤΠΕ	ΧΜΠΑ	Σύνολο	Κεντρική	Περιφε-ρειακή	Τοπι-κή	Άλλη				
		1=2+13	2=3+8	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
2000	3 5 1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2001	3 5 1	1,312,000	656,000	492,000	492,000	-	-	-	164,000	164,000	-	-	-	656,000	-	-	-
2002	3 5 1	2,000,347	1,000,174	750,131	750,131	-	-	-	250,043	250,043	-	-	-	1,000,173	-	-	-
2003	3 5 1	3,614,000	1,807,000	1,355,250	1,355,250	-	-	-	451,750	451,750	-	-	-	1,807,000	-	-	-
2004	3 5 1	6,448,000	3,244,000	2,433,000	2,433,000	-	-	-	811,000	811,000	-	-	-	3,244,000	-	-	-
2005	3 5 1	6,448,000	3,244,000	2,433,000	2,433,000	-	-	-	811,000	811,000	-	-	-	3,244,000	-	-	-
2006	3 5 1	6,510,000	3,255,000	2,441,250	2,441,250	-	-	-	813,750	813,750	-	-	-	3,255,000	-	-	-
ΣΥΝ		**26,412,347**	**13,206,174**	**9,904,631**	**9,904,631**	-	-	-	**3,301,543**	**3,301,543**	-	-	-	**13,206,173**	-	-	-

Δ. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Εξειδίκευση διαδικασιών, λειτουργιών, οργανωτικών προϋποθέσεων, κλπ. Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων των Διαχειριστικών Αρχών

Η Δράση 1.1.1 θα υλοποιηθεί κατά τις διατάξεις του Ν. 2545/97 περί Β.Ε.ΠΕ (και των τροποποιήσεων του),και των (Ν.1514/85, Ν.1733/87, Ν.2741/99, και οι τροποποιήσεις τους καθώς και τα Π.Δ. και αποφάσεις για την εφαρμογή τους) περί Ε&Τ Πάρκων-Θερμοκοιτίδες μέσω ειδικής πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος.

Σε περίπτωση που οι προτάσεις που υποβληθούν δεν πληρούν τα κριτήρια επιλογής τους και δεν εξαντλείται ο συνολικός προϋπολογισμός της Δράσης, για το υπολειπόμενο προϋπολογισμό η Δράση επαναπροκηρύσσεται.

Η Δράση 1.1.2 θα υλοποιηθεί μέσω πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος.

Η πρόσκληση θα γίνει από την ΔΑ του Προγράμματος, σύμφωνα με ειδικό Οδηγό, ο οποίος θα εξειδικεύει:

τα αναγκαία περιεχόμενα του Επιχειρηματικού Σχεδίου ώστε να διασφαλίζεται η ύπαρξη των αναγκαίων πολεοδομικών μελετών και η έγκαιρη κατάρτιση των αναγκαίων τεχνικών μελετών - ΜΠΕ - μελετών σκοπιμότητας και να αποδεικνύεται η εφικτότητα εγκατάστασης των στοχευόμενων δραστηριοτήτων

τον τύπο της συμφωνίας των κυρίων της έκτασης

τον τύπο της συμφωνίας του ΟΤΑ με τον ιδιωτικό φορέα που θα αναλάβει την κατασκευή και συγχρηματοδότηση του έργου

τη διαδικασία αξιολόγησης κάθε πρότασης

το σύστημα παρακολούθησης και αξιολόγησης των αποτελεσμάτων και των αναπτυξιακών επιπτώσεων των Πράξεων που θα ενταχθούν στη Δράση.

Σε περίπτωση που οι προτάσεις που υποβληθούν δεν πληρούν τα κριτήρια επιλογής τους και δεν εξαντλείται ο συνολικός προϋπολογισμός της Δράσης, για το υπολειπόμενο προϋπολογισμό η Δράση επαναπροκηρύσσεται.

Κρίσιμες διαδρομές στην εφαρμογή, συμπεριλαμβανομένων των θεσμικών και διοικητικών προϋποθέσεων αποτελεσματικής εφαρμογής.

Ως κρίσιμη διαδρομή θεωρούνται:

οι χρόνοι που κατά περίπτωση απαιτούνται για τις γνωμοδοτήσεις στη Δράση 1.1.1,οι οποίοι δεν προβλέπεται να δημιουργήσουν ιδιαίτερα προβλήματα

ο χρόνος εκπόνησης του Οδηγού της Δράσης 1.1.2, που εξαρτάται από τη δυνατότητα χρήσης της Τεχνικής Βοήθειας

η προθεσμία προς τους φορείς για την υποβολή των προτάσεων τους για τη Δράση 1.1.2, η επάρκεια της οποίας δεν είναι δυνατόν να εκτιμηθεί, λόγω της καινοτομικότητας της Δράσης ως προς τις συνήθεις πρακτικές των ΟΤΑ σε θέματα πολεοδόμησης και εκτέλεσης έργων υποδομής.

Προκύπτουσες ανάγκες Τεχνικής Βοήθειας για την εφαρμογή.

Για την εφαρμογή του Μέτρου προκύπτουν οι ακόλουθες ανάγκες Τεχνικής Βοήθειας:

Σχεδιασμός Οδηγού για τη Δράση 1.1.2.

Δημοσιότητα: δράσεις ενημέρωσης – πληροφόρησης και προβολής, σχετικές με τις Δράσεις του Μέτρου και ιδιαιτέρως της Δράσης 1.1.2.

Ε. ΤΕΛΙΚΟΙ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ

Τελικοί δικαιούχοι του Μέτρου ανάλογα με τη φύση και το είδος της πράξης είναι οι παρακάτω :

Για τη Δράση 1.1.1 τελικός δικαιούχος είναι η Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας και το ΥΠ.ΑΝ.

Για τη Δράση 1.1.2 τελικοί δικαιούχοι είναι οι ΟΤΑ.

Στην κίνηση της διαδικασίας πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος, στην τήρηση των ειδικότερων όρων και προϋποθέσεων, στη διαδικασία αξιολόγησης κάθε πρότασης, και στην εφαρμογή του συστήματος παρακολούθησης και αξιολόγησης των αποτελεσμάτων και των αναπτυξιακών επιπτώσεων, θα είναι αποφασιστική η αρμοδιότητα της ΔΑ του ΠΕΠ.

ΜΕΤΡΟ 1.2:
Υποδομές έρευνας και ανάπτυξης

Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ

ΚΠΣ	2000 – 2006
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ	Ανάδειξη του Μητροπολιτικού ρόλου της Θεσσαλονίκης και ενθάρρυνση της καινοτομίας και της επιχειρηματικότητας
ΜΕΤΡΟ	Υποδομές Έρευνας και Ανάπτυξης
ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	Θεσσαλονίκη – Ευρύτερη περιοχή Θεσσαλονίκης
ΩΦΕΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΤΡΟ	Φορείς παροχής καινοτόμων υπηρεσιών σε ΜΜΕ – Ερευνητικά κέντρα – Ιδρύματα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης
ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	2000 – 2006
ΠΕΔΙΟ/Α ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	Υποδομές ΕΤΑΚ (100%)

Β. ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ/ΟΙ ΜΕΤΡΟΥ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ ΤΟΥ – ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ – ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ – ΔΕΙΚΤΕΣ

Συνοπτική παρουσίαση της υπάρχουσας κατάστασης

Στην κεντρική Μακεδονία λειτουργούν δύο από τα μεγαλύτερα Πανεπιστήμια και ερευνητικά κέντρα της χώρας, το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης και το Πανεπιστήμιο Μακεδονίας. Στο ΑΠΘ λειτουργεί πληθώρα ερευνητικών ομάδων και εργαστηρίων, όπως το Εργαστήριο Αρχιτεκτονικής και Δικτύων Υπολογιστών, το εργαστήριο Γενικής Χημικής Τεχνολογίας, το εργαστήριο Εφαρμοσμένης Θερμοδυναμικής, κ.α. Επίσης, το ΑΠΘ έχει μία από τις μεγαλύτερες συλλογές βιβλιογραφικού υλικού (σε διάφορες σχολές). Η Κεντρική του βιβλιοθήκη μόνο έχει μία συλλογή που απαρτίζεται από 2.000 περίπου εγγραφές.

Επί σειρά ετών όμως ο τομέας της έρευνας και τεχνολογίας πολύ λίγη σύνδεση είχε με την παραγωγική διαδικασία. Η ιδέα της ίδρυσης ενός Τεχνολογικού Πάρκου στη Θεσσαλονίκη ξεκίνησε το 1988, με πρωτοβουλία του Ερευνητικού Ινστιτούτου Τεχνικής Χημικών Διεργασιών (ΕΙΤΧΗΔ) του Ιδρύματος Τεχνολογίας & Έρευνας και σε συνεργασία με τη Γενική Γραμματεία Έρευνας & Τεχνολογίας (ΓΓΕΤ). Στόχος του Τεχνολογικού Πάρκου Θεσσαλονίκης ήταν και είναι η σύνδεση της έρευνας με την παραγωγή και η δημιουργία ενός περιβάλλοντος όπου μπορούν να συναντώνται Ερευνητικά Ινστιτούτα, Πανεπιστήμια και Επιχειρήσεις και έτσι να προκύπτουν πολλά οφέλη.

Το 1990 εγκρίθηκε από Γενική Γραμματεία Έρευνας και Τεχνολογίας (ΓΓΕΤ) η πρόταση που υπέβαλε το ΙΤΕ/ΕΙΤΧΗΔ για την κατασκευή των κτιριακών εγκαταστάσεων του Τεχνολογικού Πάρκου Θεσσαλονίκης και εντάχθηκε ως έργο του πρώτου Επιχειρησιακού Προγράμματος Έρευνας και Τεχνολογίας (ΕΠΕΤ Ι) της Ευρωπαϊκής Ένωσης (DGXVI) με τίτλο "Τεχνολογικό Πάρκο Θεσσαλονίκης" και περιελάμβανε :

Εργαστήρια τύπου πάγκου για της ανάγκες του ΙΤΕ/ΕΙΤΧΗΔ (3024 m2).

Εργαστήρια μεγάλου ύψους για τις ανάγκες του ΙΤΕ/ΕΙΤΧΗΔ (1850 m2).

Κτίριο Θερμοκοιτίδα όπου σήμερα στεγάζονται 10 επιχειρήσεις (1200 m2).

Κτίριο διοίκησης που περιλαμβάνει βιβλιοθήκη και συνεδριακό κέντρο για τις ανάγκες του ΕΙΤΧΗΔ και των επιχειρήσεων (1425 m2).

Τον Ιούνιο του 1994 ιδρύθηκε η Εταιρία Διαχείρισης και Ανάπτυξης του Τεχνολογικού Πάρκου Θεσσαλονίκης (ΕΔΑΠ/ΤΠΘ ΑΕ) με μετόχους, εκτός του ΙΤΕ/ΕΙΤΧΗΔ, μεγάλες επιχειρήσεις της Βόρειας Ελλάδας και με βασικούς στόχους: την Περιφερειακή Ανάπτυξη, την Μεταφορά Τεχνολογίας, τη Διαχείριση της Θερμοκοιτίδας Επιχειρήσεων και την Εντεταλμένη Εκπαίδευση.

Σήμερα έχει πλέον δημιουργηθεί ένας μικρός πυρήνας σύνδεσης του ερευνητικού κόσμου με την παραγωγή. Μεγάλες όμως παραμένουν οι ανάγκες καθώς όλο και περισσότεροι κλάδοι συνειδητοποιούν την αναγκαιότητα να βρίσκονται στην πρωτοπορία των εξελίξεων έτσι ώστε να παραμένουν ανταγωνιστικοί. Αυτό άλλωστε δηλώνουν και

τα διάφορα κλαδικά ινστιτούτα που συνεχίζουν να πυκνώνουν. Επιπλέον, ένα τεράστιο ερευνητικό δυναμικό (αυτό των Πανεπιστημίων) παραμένει στην πλειοψηφία του ανεκμετάλλευτο από τον επιχειρηματικό κόσμο.

Αναλυτική περιγραφή μέτρου

Η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας με βασικό αναπτυξιακό πόλο την Θεσσαλονίκη, έχει όλες τις βασικές προϋποθέσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη υπηρεσιών Ε&Τ. Συγκεκριμένα, διαθέτει σημαντικά Εκπαιδευτικά και Τεχνολογικά Ιδρύματα, καθώς και Ερευνητικά Κέντρα και Ινστιτούτα τα οποία, σε συνδυασμό με τις σύγχρονες υποδομές, μπορούν να συμβάλουν στην ανάπτυξη και διάδοση των νέων τεχνολογιών στην περιφερειακή οικονομία και να ενισχύσουν την παροχή σύγχρονων επιχειρηματικών υπηρεσιών. Η Περιφέρεια κατέχει την τρίτη θέση όσον αφορά στην ποσοστιαία κατανομή ερευνητικών ιδρυμάτων στην χώρα (13,2%). Ο εντοπισμός των αδυναμιών, η τεχνολογική στήριξη και ο εκσυγχρονισμός είναι ένα σημαντικό μέτρο που θα επιφέρει πολλαπλασιαστικά οφέλη στο σύνολο της Περιφέρειας. Έτσι τα παραγωγικά συστήματα της περιοχής θα αποκτήσουν χαρακτηριστικά και μορφές οργάνωσης μεγαλύτερης ευελιξίας και ευφυΐας, θα αποκτήσουν συγκριτικά πλεονεκτήματα και θα γίνουν ανταγωνιστικότερα.

Το Μέτρο αποτελεί μέρος της συνολικής παρέμβασης του ΠΕΠ στον τομέα της «Καινοτομίας και Επιχειρηματικότητας», μαζί με τα Μέτρα 1.1, 1.3, 1.4 και 1.5. Συνιστά την ερευνητική «βάση» της όλης παρέμβασης.

Ιεράρχηση των αναγκών και προτεραιοτήτων του μέτρου και σημαντικότητα ως προς την επίτευξη του στόχου του μέτρου.

Οι παρεμβάσεις του Μέτρου αποσκοπούν στην ενίσχυση και ολοκλήρωση νέων δομών που θα οδηγήσουν στον σχηματισμό πυρήνων υψηλής τεχνολογίας που θα καλύψουν κρίσιμες ανάγκες ερευνητικής και τεχνολογικής στήριξης του παραγωγικού συστήματος της Περιφέρειας, με στόχο να επωφεληθούν άμεσα οι επιχειρήσεις από την ανάπτυξη και διάχυση καινοτομίας και την αξιοποίηση του υψηλά εξειδικευμένου προσωπικού.

Συνοπτική περιγραφή κατηγοριών πράξεων και ενδεικτικές προβλεπόμενες πράξεις.

Ενίσχυση δημόσιων μηχανισμών ανάπτυξης και διάχυσης καινοτομίας με την δημιουργία υποδομών βασικής και εφαρμοσμένης έρευνας σε Ιδρύματα Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης, ερευνητικά κέντρα και φορείς του δημοσίου.

Γ. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ: 1
ΜΕΤΡΟ: 2
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΡΟΥ ΑΝΑ ΕΤΟΣ
(σε ΕΥΡΩ)

Ετος	Πεδίο Παρέμβασης	Συνολικό Κόστος	Δημόσιος Τομέας											Ιδιώτες	Ταμείο Συνοχής	Λοιπά Χρηματοδοτικά Μέσα	Δάνεια ΕΤΕ
			Σύνολο Δημόσιας Δαπάνης	Κοινοτική Συμμετοχη					Εθνική Δημόσια Δαπάνη								
				Σύνολο	ΕΤΠΑ	ΕΚΤ	ΕΓΤΠΕ	ΧΜΠΑ	Σύνολο	Κεντρική	Περιφε-ρειακή	Τοπι-κή	Άλλη				
		1=2+13	2=3+8	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
2000		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2001	1 8 3	1,695,000	1,695,000	1,271,250	1,271,250	-	-	-	423,750	423,750	-	-	-	-	-	-	-
2002	1 8 3	2,140,000	2,140,000	1,605,000	1,605,000	-	-	-	535,000	535,000	-	-	-	-	-	-	-
2003	1 8 3	2,250,000	2,250,000	1,687,500	1,687,500	-	-	-	562,500	562,500	-	-	-	-	-	-	-
2004	1 8 3	2,080,763	2,080,763	1,560,572	1,560,572	-	-	-	520,191	520,191	-	-	-	-	-	-	-
2005	1 8 3	2,080,000	2,080,000	1,560,000	1,560,000	-	-	-	520,000	520,000	-	-	-	-	-	-	-
2006	1 8 3	2,080,000	2,080,000	1,560,000	1,560,000	-	-	-	520,000	520,000	-	-	-	-	-	-	-
ΣΥΝ		**12,352,763**	**12,352,763**	**9,244,322**	**9,244,322**	**-**	-	-	**3,081,441**	**3,081,441**	-	-	-	-	-	-	-

Δ. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Για την εφαρμογή του Μέτρου δεν απαιτούνται ειδικές διαδικασίες.
Ισχύουν οι διατάξεις του Καν 1260/99 του Συμβουλίου «Περί γενικών διατάξεων τα Διαρθρωτικά Ταμεία», οι διατάξεις του νόμου 2860/2000 «Διαχείριση Παρακολούθηση και Έλεγχος του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης και άλλες διατάξεις», καθώς και οι Διατάξεις Εφαρμογής του ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας.

Ε. ΤΕΛΙΚΟΙ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ

Κατηγορίες τελικών δικαιούχων του μέτρου.
Τελικοί δικαιούχοι του Μέτρου ανάλογα με τη φύση και το είδος της πράξης είναι οι παρακάτω :
Ιδρύματα Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης, Ερευνητικά Κέντρα, Ινστιτούτα και κλαδικές εταιρείες του δημοσίου τομέα

ΜΕΤΡΟ 1.3:
Υποστήριξη καινοτομίας και επιχειρηματικότητας

Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ

ΚΠΣ	2000 – 2006
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ	Ανάδειξη του Μητροπολιτικού ρόλου της Θεσσαλονίκης και ενθάρρυνση της καινοτομίας και της επιχειρηματικότητας
ΜΕΤΡΟ	Υποστήριξη καινοτομίας και επιχειρηματικότητας
ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	Θεσσαλονίκη – Ευρύτερη περιοχή Θεσσαλονίκης
ΩΦΕΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΤΡΟ	Φορείς παροχής καινοτόμων υπηρεσιών σε ΜΜΕ – Ερευνητικά κέντρα – Επιχειρήσεις αναπαραγωγής και χρήσης καινοτομίας
ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	2000 – 2006
ΠΕΔΙΟ/Α ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	Καινοτομία και μεταφορές τεχνολογίας, κατάστρωση δικτύων και εταιρικών σχημάτων μεταξύ επιχειρήσεων ή ερευνητικών ινστιτούτων (100%)

Β. ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ/ΟΙ ΜΕΤΡΟΥ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ ΤΟΥ – ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ – ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ – ΔΕΙΚΤΕΣ

Συνοπτική παρουσίαση της υπάρχουσας κατάστασης

Τα υψηλά επίπεδα δραστηριότητας στους τομείς της έρευνας, της τεχνολογικής ανάπτυξης και της καινοτομίας, είναι τα σημαντικότερα στοιχεία του παραγωγικού περιβάλλοντος στις ανταγωνιστικές περιφερειακές οικονομίες. Ανταγωνιστικά επιτυχημένες περιφέρειες θεωρούνται όσες υιοθετούν στρατηγική προσέγγιση προς την καινοτομία και βοηθούν τις επιχειρήσεις να ολοκληρώσουν τους ίδιους πόρους και να αποκτήσουν εμπειρία σε συνεργασία με κυβερνητικούς φορείς, ιδρύματα ανώτερης και ανώτατης εκπαίδευσης, οργανισμούς στήριξης επιχειρήσεων και άλλες δομές, για την αποτελεσματική διαχείριση των νέων τεχνολογιών και της καινοτομίας των προϊόντων και των διεργασιών.

Ο εντοπισμός των αδυναμιών των επιχειρήσεων, η τεχνολογική στήριξη και ο εκσυγχρονισμός τους είναι κατά συνέπεια ένα σημαντικό μέτρο που θα επιφέρει πολλαπλασιαστικά οφέλη στο σύνολο της Περιφέρειας. Έτσι τα παραγωγικά συστήματα θα αποκτήσουν χαρακτηριστικά και μορφές οργάνωσης μεγαλύτερης ευελιξίας και ευφυίας, θα αποκτήσουν συγκριτικά πλεονεκτήματα και θα γίνουν ανταγωνιστικότερα.

Το βασικό πρόβλημα για την Περιφέρεια είναι η δημιουργία ενός περιβάλλοντος καινοτομίας που θα επιταχύνει την είσοδο των επιχειρήσεων, ερευνητικών κέντρων, και οργανισμών μεταφοράς τεχνολογίας στον κόσμο της επιχειρηματικής ευφυΐας, των έξυπνων προϊόντων, της τεχνολογικής παρακολούθησης και προοπτικής, με τελικό στόχο να επιταχυνθεί η εξωστρέφεια των επιχειρήσεων και η προσαρμογή τους σε αρχές Business Excellence και World Class Manufacturing. Η δημιουργία του περιβάλλοντος καινοτομίας προϋποθέτει ενίσχυση της συμμετοχής, της συνεργασίας και της συνευθύνης όλων των κατάλληλων παραγόντων σε τοπικό ει δυνατόν επίπεδο, ώστε να γεννηθούν νέες περιοχές δραστηριότητας και απασχόλησης και να προκύψουν συνολικά οφέλη.

Είναι κατά συνέπεια αναγκαίοι ο εντοπισμός και η υποστήριξη υφιστάμενων ή νέων φορέων και οργανισμών που μπορούν να αποτελέσουν τον κινητήρα της καινοτομίας και της επιχειρηματικότητας, περιλαμβανομένων της μεταφοράς τεχνολογίας και της διάχυσης των αποτελεσμάτων της Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης.

Ζητούμενο είναι επίσης για την Περιφέρεια η αξιοποίηση όλων των πιθανών τομέων εξειδίκευσης και αριστείας, ακόμη και αν οι τομείς αυτοί δεν εμφανίζονται ΣΗΜΕΡΑ άμεσα σχετιζόμενοι με τρέχουσα επιχειρηματική δραστηριότητα, και επομένως η σύνδεση των στόχων του Μέτρου αυτού με το Μέτρο 1.4 του Προγράμματος.

Αναλυτική περιγραφή μέτρου

Το Μέτρο αποτελεί μέρος της συνολικής παρέμβασης του ΠΕΠ στον τομέα της «Καινοτομίας και Επιχειρηματικότητας», μαζί με τα Μέτρα 1.1, 1.2, 1.4 και 1.5. Συνιστά τον «ενδιάμεσο» κρίκο μεταξύ της ανάπτυξης της ερευνητικής βάσης της Περιφέρειας και της επιχειρηματικής εφαρμογής και αξιοποίησης όλης της παρέμβασης του Προγράμματος, και η συνάφεια του με τους στόχους του Άξονα Προτεραιότητας 1 διασφαλίστηκε εξαρχής, με τη δημιουργία του Μέτρου ως ενός από τους έξη «πυλώνες» της συνολικής στρατηγικής του ΠΕΠ για την Καινοτομία και την Επιχειρηματικότητα.

Το Μέτρο δεν απαιτεί ιδιαίτερα μεγάλο μέρος των πόρων του Άξονα Προτεραιότητας (του διατίθεται 1,9% της δημόσιας δαπάνης του Άξονα), καθώς ο ρόλος του είναι ρόλος «καταλύτη» και όχι άμεσης ενίσχυσης σε επενδυτικά σχέδια. Στοχεύει όμως στην κινητοποίηση ιδιωτικών πόρων (με ιδιωτική συμμετοχή κατά 50%) οι οποίοι αναλογούν στο 7,5% των συνολικών ιδιωτικών πόρων του Άξονα, και δι΄ αυτών στην υλοποίηση καινοτόμων μορφών συνεργασίας δημόσιου και ιδιωτικού τομέα αφενός, επιχειρηματικών και ερευνητικών φορέων αφετέρου.

Επειδή στην έννοια της Καινοτομίας συστατικό στοιχείο αποτελεί η αυτόνομη («από τα κάτω») ανάπτυξη των πρωτοβουλιών, στόχοι του Μέτρου (σε σαφή συνάφεια προς τους στόχους του Άξονα Προτεραιότητας) δεν είναι η αναπαραγωγή στο ΠΕΠ «κεντρικών» δράσεων του ΚΠΣ ούτε η δημιουργία φιλόδοξων μηχανισμών μεγάλης κλίμακας (στόχος ο οποίος δεν έγινε δυνατό να επιτευχθεί σε σχετικά ανάλογες δράσεις του ΠΕΠ 1994-99), αλλά:

η προώθηση δομών υποστήριξης για, γεγονός που θα συντελέσει:

στον σχηματισμό «εξεδρών» καινοτομικής παραγωγής (platforms of excellence) για την ενίσχυση κάθε πρωτοβουλίας που μπορεί να ασκήσει κινητήριο ρόλο στην ανάδειξη τομέων εξειδίκευσης – αριστείας και στην ανάπτυξη νέων καινοτομικών κλάδων της περιφερειακής οικονομίας

στην προώθηση ενεργού και μόνιμης σύνδεσης μηχανισμών Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης ή Μεταφοράς Καινοτομίας και επιχειρήσεων ή φορέων κοινωνικών εταίρων

στη βελτίωση της υποδομής τεχνολογικής συνεργασίας σε υφιστάμενα σχήματα (ΒΕΠΕ, Τεχνολογικά Πάρκα, κ.α.)

η προώθηση μιας θετικής ανταγωνιστικής εικόνας για την οικονομία της Περιφέρειας και άρα της ελκυστικότητας της στο διεθνή δια-περιφερειακό ανταγωνισμό

η προώθηση της μόνιμης συνεργασίας ανάμεσα στην Περιφέρεια, τους επιχειρηματικούς φορείς, τους κοινωνικούς εταίρους και τους ερευνητικούς μηχανισμούς, ώστε να αποκτήσουν τη δυνατότητα να σχεδιάζουν, να υλοποιούν και να αναδιαμορφώνουν κατά τις μεταβαλλόμενες ανάγκες της συγκυρίας, την κατάλληλη καινοτομική - ανταγωνιστική πολιτική: δημιουργία «εξεδρών» συνεργασίας και δικτύωσης, απόκτηση ικανοτήτων συγκριτικής αξιολόγησης (benchmarking) και μεταφοράς τεχνογνωσίας, εντοπισμός και αντιμετώπιση κενών εξειδίκευσης στην αγορά εργασίας, δημιουργία μηχανισμών εισαγωγής καινοτομίας στις μικρο-επιχειρήσεις

Οι στόχοι θα επιτευχθούν μέσω της χρηματοδότησης μεσο-πρόθεσμων Επιχειρηματικών Σχεδίων, με σαφείς ελέγξιμους στόχους και υποχρεώσεις κυρίως ως προς τις αναμενόμενες ευρύτερες θετικές επιπτώσεις στην τεχνολογική δομή της Περιφέρειας, και με συνεργασία επιχειρηματικών φορέων και φορέων ΕΤΑ ή/και μεταφοράς - προσαρμογής καινοτομίας.

Ιεράρχηση των αναγκών και προτεραιοτήτων του μέτρου και σημαντικότητα ως προς την επίτευξη του στόχου του μέτρου.

Αξιολογούνται ως προς τις ανάγκες της Περιφέρειας και υιοθετούνται κατά προτεραιότητα οι ακόλουθοι ενδεικτικοί τομείς όπου είναι καταρχήν εφικτή η ανάπτυξη δομών υποστήριξης της καινοτομίας για (ή και μέσα από) την επιχειρηματική της αξιοποίηση:

ανάπτυξη της ψηφιακής οικονομίας

προώθηση ειδικών τεχνολογιών στους τομείς:

Χημικές Διεργασίες

Πληροφορική – Τηλεματική - Πολυμέσα

Αγροβιοτεχνολογία

Μεταφορές

Διαχείριση υδατικών πόρων

Βιοπληροφορική

Διαχείριση – προστασία περιβάλλοντος

Γεωργικός εξοπλισμός και κατασκευές

Εναλλακτικές μορφές ενέργειας και Γεωθερμία

Σεισμική μηχανική

τηλεματικές Υπηρεσίες στους τομείς της Υγείας, Εκπαίδευσης, Αστικής Διαχείρισης

εφαρμογή καινοτομίας στους τομείς του Πολιτισμού και Τουρισμού.

Δεν αποκλείονται και άλλοι τομείς (βασικός στόχος είναι η ενθάρρυνση των πρωτοβουλιών και όχι η εκ των άνω υποστήριξη συγκεκριμένων μόνο τομέων), η επιλεξιμότητα των οποίων θα κριθεί κατά την προκήρυξη εφαρμογής κάθε δράσης, από την Διαχειριστική Αρχή του Προγράμματος.
Βασική περιφερειακή προτεραιότητα αποτελεί η οικοδόμηση μιας περιφερειακής πολιτικής που να επηρεάζει την ποιότητα όλων των συγχρηματοδοτούμενων παρεμβάσεων, να δημιουργεί προ-τρεπτικούς μηχανισμούς και να επιτρέπει πειραματισμούς σε καινοτόμες περιφερειακές πρακτικές, με τελικό στόχο την ανάδυση μιας οικονομίας βασισμένης στη γνώση και στην καινοτομία. Για το λόγο αυτό επείγει η δημιουργία μιας μόνιμης δομής υποστήριξης της καινοτομίας στην Κ. Μακεδονία που να τηρεί συνεχή ενημέρωση για τα όλα τα projects ανεξαρτήτως χρηματοδότησης, να διαθέτει σύστημα παρακολούθησης αποτελεσμάτων και επιπτώσεων όλων των πολιτικών ενθάρρυνσης της καινοτομίας και της επιχειρηματικότητας, και να αποτελεί το «εστιακό σημείο» διαβούλευσης και συντονισμού.

Συνοπτική περιγραφή κατηγοριών πράξεων και ενδεικτικές προβλεπόμενες πράξεις.
Λαμβάνοντας υπόψη τους στόχους του Μέτρου, τις ιδιαιτερότητες κάθε τομέα προτεραιότητας, τον εφικτότερο τρόπο υλοποίησης κάθε τύπου δράσης και την ανάγκη αυτές είτε να μην επικαλύπτονται από δράσεις άλλων Ε.Π. είτε να συνιστούν ειδικότερη ως προς αυτές ενίσχυση που ανταποκρίνεται σε ιδιαίτερες περιφερειακές ανάγκες, το Μέτρο διαρθρώνεται στις ακόλουθες Δράσεις, όπου θα εντάσσονται οι εκάστοτε προτεινόμενες Πράξεις :

Δράση 1.3.1: Ανάπτυξη κλαδικών υποδομών υποστήριξης καινοτομίας και επιχειρηματικότητας
Ενισχύονται με επιχορήγηση τουλάχιστον έως 50% των επιλέξιμων δαπανών τους, προτάσεις «ερευνητικών φορέων» (εργαστηρίων ΑΕΙ/ΤΕΙ, κέντρων ΕΤΑ ή/και μεταφοράς καινοτομίας και άλλων ερευνητικών φορέων του δημόσιου τομέα) που υποβάλλονται σε συνεργασία με επιχειρήσεις ή/και φορείς κοινωνικών εταίρων, υπό μορφή μεσοπρόθεσμου Επιχειρηματικού Σχεδίου διάρκειας έως τριών ετών.
Το Επιχειρηματικό Σχέδιο θα αποσκοπεί στη δημιουργία ή βελτίωση μιας υποδομής υποστήριξης της καινοτομίας και διάχυσης της στην επιχειρηματική δραστηριότητα («ΔΥΚΕ»), κατά τρόπο που να εξυπηρετείται το σύνολο των παρακάτω στόχων :
επίλυση εξειδικευμένων προβλημάτων της παραγωγής και της οικονομίας στην Περιφέρεια με βάση την τοπική τεχνογνωσία ή τη μεταφορά αλλά και κατάλληλη προσαρμογή της,
δημιουργία μόνιμων δεσμών λειτουργικής συνεργασίας των εργαστηρίων ΑΕΙ/ΤΕΙ, κέντρων ΕΤΑ ή/και μεταφοράς καινοτομίας και άλλων ερευνητικών φορέων του δημόσιου τομέα, με τις επιχειρήσεις,
αύξηση της ανταγωνιστικότητας των παραπάνω φορέων, με τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και την επίτευξη ετοιμότητας για την ανταπόκριση στις μεταβαλλόμενες ανάγκες των επιχειρήσεων,
δημιουργία ικανότητας προσέλκυσης ξένου ερευνητικού και επενδυτικού ενδιαφέροντος.
Μία ΔΥΚΕ είναι κατά προτεραιότητα σκόπιμο να προωθεί τους τομείς αριστείας – εξειδίκευσης :
ανάπτυξη της ψηφιακής οικονομίας,
προώθηση ειδικών τεχνολογιών σε τομείς όπως: Χημικές Διεργασίες, Πληροφορική – Τηλεματική –Πολυμέσα, Αγροβιοτεχνολογία, Μεταφορές, Διαχείριση υδατικών πόρων, Βιο-πληροφορική, Διαχείριση – προστασία περιβάλλοντος, Γεωργικός εξοπλισμός και κατασκευές, Εναλλακτικές μορφές ενέργειας και Γεωθερμία, Σεισμική μηχανική, Τηλεματικές Υπηρεσίες Υγείας – Εκπαίδευσης - Αστικής Διαχείρισης,
μεταφορά / διάχυση καινοτομίας από την Κ. Μακεδονία προς όμορες χώρες,
ενίσχυση της εξωστρέφειας των επιχειρήσεων με άϋλες ενέργειες.
Σε κάθε ΕΣ :
συμμετέχουν στη διαμόρφωση του Σχεδίου και στη χρηματοδότηση του (κατά ελάχιστον κατά 50%) ένας ή περισσότεροι σημερινοί ή μελλοντικοί χρήστες των υπηρεσιών του φορέα, επιχειρήσεις,
προσδιορίζονται με σαφήνεια οι δεσμεύσεις, με υπογραφή προγραμματικής ή ανάλογης συμφωνίας, για την ανάθεση εργασιών επιστημονικής και τεχνολογικής υποστήριξης (έρευνες, μελέτες, μετρήσεις, αναλύσεις κτλ) από τον χρήστη στο φορέα, υπό μορφή «Ολοκληρωμένου πακέτου καινοτομικής υποστήριξης»,
περιλαμβάνονται ενέργειες όπως :
διάχυση των αποτελεσμάτων της ΕΤΑ,
συγκριτική αξιολόγηση δράσεων (benchmarking),
εντοπισμός - καταγραφή – διάδοση της τεχνολογικής προοπτικής (technology foresight),
αξιοποίηση των εγκαταστάσεων του φορέα από το προσωπικό των επιχειρήσεων, εφαρμογή προγραμμάτων υψηλής εξειδίκευσης προσωπικού,
εφαρμογή προγραμμάτων προβολής,
σχεδιασμός προγραμμάτων προσέλκυσης ξένων επενδύσεων καινοτομίας,

προώθηση της δικτύωσης των επιχειρήσεων και σχεδιασμός ψηφιακών Clusters,
διάδοση εφαρμογών πληροφορικής για έξυπνα προϊόντα (virtual modeling, rapid prototyping, smart products),
λειτουργία τεχνολογικών κλινικών.
Οι επιλέξιμες δαπάνες αφορούν υλικές και αυλές επενδύσεις, για τις ακόλουθες κατηγορίες :
βελτίωση χώρων και κτιριακής υποδομής,
αγορά ή αναβάθμιση εξοπλισμού,
ανάπτυξη και πιστοποίηση συστημάτων διασφάλισης ποιότητας, αγορά προτύπων,
αμοιβές προσωπικού του φορέα και κατάρτιση στη λειτουργία του νέου εξοπλισμού,
δημοσιοποίηση – προβολή – δαπάνες μετακίνησης και εκθέσεων.,
βελτίωση της διαχείρισης της πληροφορίας και ανασχεδιασμός των λειτουργιών,
outsourcing και «φιλοξενία» προσωπικού των επιχειρήσεων στον φορέα ,
εξοπλισμός και λογισμικό σύνδεσης / δικτύωσης του φορέα με τις επιχειρήσεις.
Οι ενισχύσεις θα παρέχονται μέσω Ενδιάμεσου Φορέα Διαχείρισης, στα πλαίσια ειδικού Οδηγού που θα εγκριθεί από την Διαχειριστική Αρχή και την Επιτροπή Παρακολούθησης, και ο οποίος θα εξειδικεύει, πέραν των οριζόμενων στις παρ. 2.1.3.Δ και 2.1.3.ΣΤ και τα εξής :
το ανώτερο επιτρεπτό ποσοστό κάθε κατηγορίας δαπάνης στο συνολικό κόστος του ΕΣ,
το ανώτερο επιτρεπτό ποσοστό επιχορήγησης ανά κατηγορία δαπάνης,
τα κριτήρια και τη μέθοδο θέσπισης προτεραιοτήτων στους τομείς εξειδίκευσης – αριστείας,
τον τρόπο με τον οποίο θα προωθούνται προς ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις για συμμετοχή στη Δράση, οι προτάσεις των φορέων (διερεύνηση επιχειρηματικού ενδιαφέροντος προσκλήσεις εκδήλωσης ενδιαφέροντος για συμμετοχή),
το σύστημα παρακολούθησης και αξιολόγησης των αποτελεσμάτων και των αναπτυξιακών επιπτώσεων των Επιχειρηματικών Σχεδίων που θα ενταχθούν στη Δράση.
Το μέγιστο ύψος ενίσχυσης κατά Σχέδιο προσδιορίζεται σε 1.000.000 ΕΥΡΩ.
Επιλέξιμοι είναι εργαστήρια ΑΕΙ/ΤΕΙ, κέντρα ΕΤΑ ή/και μεταφοράς καινοτομίας και άλλοι ερευνητικοί φορείς του δημόσιου τομέα, που υποβάλλονται σε συνεργασία με επιχειρήσεις ή/και φορείς κοινωνικών εταίρων.
Οι επιχειρήσεις – χρήστες είναι ΜΜΕ, κατά την έννοια των παρ. 1 και 3 του Παραρτήματος 1 του Κανονισμού (ΕΚ) 70/2001, των κλάδων μεταποίησης και υπηρεσιών.
Μετά την έγκριση ένταξης και πριν την έναρξη υλοποίησης του ΕΣ, θα συνάπτεται ειδική σύμβαση μεταξύ του φορέα και των χρηστών, στην οποία θα προσδιορίζονται με σαφήνεια οι δεσμεύσεις για την ανάθεση εργασιών από τον χρήστη στο φορέα, υπό μορφή «Ολοκληρωμένου πακέτου καινοτομικής υποστήριξης» με διάρκεια κατά ένα έτος τουλάχιστον μεγαλύτερη από αυτήν του εγκρινόμενου ΕΣ και με οικονομικό αντικείμενο τουλάχιστον ίσο προς τη χρηματοδότηση του ΕΣ από την Δράση.
Δεν θα ενταχθούν στη Δράση πράξεις με αντικείμενο που ήδη χρηματοδοτείται από άλλη δημόσια πηγή ή συγχρηματοδοτούμενο πρόγραμμα και φορείς ή επιχειρήσεις που έχουν εκκρεμότητες (από δική τους αιτία) σε έργα που χρηματοδοτήθηκαν από άλλο συγχρηματοδοτούμενο πρόγραμμα.
Η χρηματοδοτική βαρύτητα της Δράσης θα είναι τουλάχιστον 70% της δημόσιας δαπάνης του Μέτρου. Την καταλληλότερη κατά τομέα κατανομή των συνολικών ενισχύσεων θα διασφαλίζει η Διαχειριστική Αρχή σε συνεργασία με τον ΕΦΔ.

Δράση 1.3.2 : Ανάπτυξη υποδομής υποστήριξης της τουριστικής και πολιτιστικής επιχειρηματικότητας και καινοτομίας

Λόγω ανυπαρξίας κατάλληλου φορέα ΕΤΑ στον τομέα του τουρισμού – πολιτισμού, η ανάπτυξη «ΔΥΚΕ» για τον τομέα αυτό είναι αντικείμενο διακριτής Δράσης: ορίζεται η ενίσχυση με επιχορήγηση έως 50% των επιλέξιμων δαπανών, μεσοπρόθεσμου Επιχειρηματικού Σχεδίου διάρκειας έως τη λήξη του Προγράμματος, που θα υποβάλει ομάδα αποτελούμενη από ένα τουλάχιστον φορέα κοινωνικών εταίρων και περισσότερους φορείς ή/και επιχειρήσεις του τουριστικού τομέα, με την πρόβλεψη αξιοποίησης κατά περίπτωση και των υπηρεσιών κατάλληλων ερευνητικών φορέων, με στόχους :
την επίλυση εξειδικευμένων προβλημάτων της τουριστικής οικονομίας στην Περιφέρεια δια της προώθησης καινοτόμων μορφών τουρισμού,
την κοινή προβολή και προώθηση του τουριστικού προϊόντος της Περιφέρειας,
την προώθηση της σύνδεσης τουρισμού και πολιτισμού, με τη χρήση καινοτόμων μέσων και μεθόδων,
τη δημιουργία μόνιμων δεσμών λειτουργικής συνεργασίας των τουριστικών επιχειρήσεων,
τη απόκτηση ικανότητας προσέλκυσης ξένου ερευνητικού και επενδυτικού ενδιαφέροντος.
Στο ΕΣ :
προσδιορίζονται με σαφήνεια οι δεσμεύσεις των εταίρων, με την υπογραφή προγραμματικής ή ανάλογης συμφωνίας, περιλαμβάνονται ενέργειες όπως :

διάχυση των αποτελεσμάτων της ΕΤΑ στον τομέα του τουρισμού – πολιτισμού και συγκριτική αξιολόγηση δράσεων (benchmarking),
εφαρμογή προγραμμάτων προβολής,
λειτουργία κοινού συστήματος διαχείρισης προορισμού,
σχεδιασμός και διάχυση υπηρεσιών και προϊόντων με καινοτόμο χαρακτήρα που θα συνδέουν τον πολιτισμό με τον τουρισμό (π.χ. ψηφιακά clusters, θεματικά πάρκα, κλπ),
προώθηση της δικτύωσης των επιχειρήσεων,
σχεδιασμός προγραμμάτων προσέλκυσης ξένων επενδύσεων καινοτομίας τον τουρισμό.
Οι επιλέξιμες δαπάνες αφορούν υλικές και αυλές επενδύσεις, για τις ακόλουθες κατηγορίες :
βελτίωση χώρων και κτιριακής υποδομής και αγορά ή αναβάθμιση εξοπλισμού,
δημοσιοποίηση – προβολή – δαπάνες μετακίνησης και εκθέσεων,
ηλεκτρονική διαχείριση της πληροφορίας,
outsourcing και «φιλοξενία» προσωπικού των επιχειρήσεων στην υποδομή υποστήριξης,
εξοπλισμός και λογισμικό σύνδεσης / δικτύωσης με τις επιχειρήσεις.
Η ενίσχυση θα παρασχεθεί μέσω Ενδιάμεσου Φορέα Διαχείρισης, στα πλαίσια ειδικού Οδηγού που θα εγκριθεί από την Διαχειριστική Αρχή και την Επιτροπή Παρακολούθησης, και ο οποίος θα εξειδικεύει, πέραν των οριζόμενων στις παρ. 2.1.3.Δ και 2.1.3.ΣΤ και τα εξής :
το ανώτερο επιτρεπτό ποσοστό κάθε κατηγορίας δαπάνης στο συνολικό κόστος του ΕΣ,
το σύστημα παρακολούθησης και αξιολόγησης των αποτελεσμάτων και των αναπτυξιακών επιπτώσεων των Επιχειρηματικών Σχεδίων που θα ενταχθούν στη Δράση.
Το μέγιστο ύψος ενίσχυσης προσδιορίζεται σε 1.000.000 ΕΥΡΩ.
Επιλέξιμες είναι ομάδες αποτελούμενες από ένα τουλάχιστον φορέα κοινωνικών εταίρων και περισσότερους φορείς ή/και επιχειρήσεις του τουριστικού τομέα, με την πρόβλεψη αξιοποίησης κατά περίπτωση και των υπηρεσιών κατάλληλων ερευνητικών φορέων.
Μετά την έγκριση ένταξης και πριν την έναρξη υλοποίησης του ΕΣ, θα συναφθεί ειδική σύμβαση μεταξύ των εταίρων του ΕΣ, στην οποία θα προσδιορίζονται με σαφήνεια οι εκατέρωθεν δεσμεύσεις, με διάρκεια κατά ένα έτος τουλάχιστον μεγαλύτερη από αυτήν του εγκρινόμενου ΕΣ και με οικονομικό αντικείμενο τουλάχιστον ίσο προς τη χρηματοδότηση του ΕΣ από την Δράση.
Δεν θα ενταχθούν στη Δράση έργα με αντικείμενο που ήδη χρηματοδοτείται από άλλη δημόσια πηγή ή συγχρηματοδοτούμενο πρόγραμμα. Φορείς ή επιχειρήσεις που έχουν εκκρεμότητες (από δική τους αιτία) σε έργα που χρηματοδοτήθηκαν από άλλο συγχρηματοδοτούμενο πρόγραμμα, δεν είναι επιλέξιμοι.
Η χρηματοδοτική βαρύτητα της Δράσης θα είναι έως 20% της δημόσιας δαπάνης του Μέτρου.

Δράση 1.3.3:Παρατηρητήριο Επιχειρηματικότητας, Καινοτομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης
Για την ανταπόκριση προς τον στόχο του Μέτρου «οικοδόμηση μιας περιφερειακής πολιτικής που να επηρεάζει την ποιότητα των συγχρηματοδοτούμενων παρεμβάσεων, να δημιουργεί προτρεπτικούς μηχανισμούς και να επιτρέπει πειραματισμούς σε καινοτόμες περιφερειακές πρακτικές, και δημιουργία μιας μόνιμης δικτυακής δομής υποστήριξης της καινοτομίας στην Κ. Μακεδονία», ορίζεται έως 50% η δημόσια χρηματοδότηση των επιλέξιμων δαπανών, μεσοπρόθεσμου Επιχειρηματικού Σχεδίου διάρκειας έως τη λήξη του Προγράμματος, φορέα που θα συσταθεί με εταίρους το Περιφερειακό Ταμείο Ανάπτυξης, φορείς κοινωνικών εταίρων ή/και ομάδα επιχειρήσεων ή/και κατάλληλους ερευνητικούς φορείς, με στόχο να δημιουργηθεί ένας μηχανισμός που να αποτελεί :
το «εστιακό σημείο» διαβούλευσης και συντονισμού όλων των σχετικών φορέων καθώς και με τους κεντρικούς φορείς, την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και άλλες ευρωπαϊκές περιφέρειες,
τον κεντρικό κόμβο συνεχούς ενημέρωσης για τα όλες τις σχετικές δράσεις ανεξαρτήτως πηγής χρηματοδότησης,
τον αξιόπιστο μηχανισμό παρακολούθησης και αξιολόγησης των αποτελεσμάτων και των επιπτώσεων όλων των πολιτικών ενθάρρυνσης της καινοτομίας και της επιχειρηματικότητας, και σχεδιασμού των αναγκαίων νέων περιφερειακών πολιτικών.
Στο ΕΣ θα εξειδικεύονται με σαφήνεια οι παρακάτω ενδεικτικές λειτουργίες του Παρατηρητηρίου:
αποτίμηση όλων των μέχρι σήμερα πολιτικών και προγραμμάτων ενθάρρυνσης της καινοτομίας και της επιχειρηματικότητας στην Περιφέρεια,
δια-δικτύωση με τα δίκτυα όλων των φορέων παραγωγής – μεταφοράς καινοτομίας της Περιφέρειας για συνεχή ενημέρωση για τα όλα τα τρέχοντα projects,

σχεδιασμός, εγκατάσταση και λειτουργία συστήματος παρακολούθησης των αποτελεσμάτων και των επιπτώσεων των δράσεων όλων των πολιτικών και προγραμμάτων ενθάρρυνσης της καινοτομίας και της επιχειρηματικότητας, με υποσύστημα του ΟΠΣ και ειδικούς δείκτες,
περιοδική αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας – αποδοτικότητας – περιφερειακής επίπτωσης όλων των δράσεων,
συνεχής παρακολούθηση και επιλεκτική διάχυση των διεθνών εξελίξεων στην ενθάρρυνση της περιφερειακής καινοτομίας και επιχειρηματικότητας (πολιτικές, μηχανισμοί, προγράμματα),
διοργάνωση συναντήσεων μεταφοράς – ανάπτυξης τεχνογνωσίας για την ενθάρρυνση της καινοτομίας και επιχειρηματικότητας,
εισηγήσεις και τεχνική υποστήριξη προς τους αρμόδιους μηχανισμούς του Περιφερειακού Συμβουλίου, την Επιτροπή Παρακολούθησης και τη ΔΑ του ΠΕΠ, για τη διαμόρφωση – προσαρμογή – εξειδίκευση - *εφαρμογή* της περιφερειακής πολιτικής καινοτομίας και επιχειρηματικότητας.
Οι επιλέξιμες δαπάνες αφορούν υλικές και αυλές επενδύσεις, για τις ακόλουθες κατηγορίες :
εκπόνηση μελετών σκοπιμότητας και οργάνωσης του Παρατηρητηρίου,
βελτίωση χώρων και κτιριακής υποδομής,
αγορά ή αναβάθμιση εξοπλισμού,
εξοπλισμός και λογισμικό σύνδεσης / δικτύωσης με φορείς και επιχειρήσεις,
σχεδιασμός και υλοποίηση προγραμμάτων παρακολούθησης – αξιολόγησης,
σχεδιασμός και υλοποίηση προγραμμάτων έρευνας - μεταφοράς – διάχυσης καινοτομίας,
εκπόνηση μελετών διαμόρφωσης – προσαρμογής – εξειδίκευσης - εφαρμογής της περιφερειακής πολιτικής καινοτομίας και επιχειρηματικότητας,
δημοσιοποίηση – προβολή – δαπάνες μετακίνησης.
Επιλέξιμοι εταίροι είναι φορείς κοινωνικών εταίρων ή/και ομάδα επιχειρήσεων των τομέων μεταποίησης – υπηρεσιών ή/και κατάλληλοι ερευνητικοί φορείς. Μετά την έγκριση ένταξης και πριν την έναρξη υλοποίησης του ΕΣ, θα συναφθεί ειδική σύμβαση στην οποία θα προσδιορίζονται με σαφήνεια οι δεσμεύσεις των εταίρων του Ε.Σ.
Η χρηματοδοτική βαρύτητα της Δράσης θα είναι έως 10% της δημόσιας δαπάνης του Μέτρου.

Γ. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ: 1
ΜΕΤΡΟ: 3
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΡΟΥ ΑΝΑ ΕΤΟΣ
(σε ΕΥΡΩ)

Ετος	Πεδίο Παρέμβασης	Συνολικό Κόστος	Δημόσιος Τομέας											Ιδιώτες	Ταμείο Συνοχής	Λοιπά Χρηματοδοτικά Μέσα	Δάνεια ΕΤΕ
			Σύνολο Δημόσιας Δαπάνης	Κοινοτική Συμμετοχη					Εθνική Δημόσια Δαπάνη								
				Σύνολο	ΕΤΠΑ	ΕΚΤ	ΕΓΤΠΕ	ΧΜΠΑ	Σύνολο	Κεντρική	Περιφε-ρειακη	Τοπι-κή	Άλ λη				
		1=2+13	2=3+8	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
2000		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2001	1 8 2	1,168,148	584,074	438,056	438,056	-	-	-	146,018	146,018	-	-	-	584,074	-	-	-
2002	1 8 2	1,997,291	998,651	748,988	748,988	-	-	-	249,663	249,663	-	-	-	998,640	-	-	-
2003	1 8 2	2,128,400	1,064,200	798,150	798,150	-	-	-	266,050	266,050	-	-	-	1,064,200	-	-	-
2004	1 8 2	2,178,874	1,089,437	817,078	817,078	-	-	-	272,359	272,359	-	-	-	1,089,437	-	-	-
2005	1 8 2	2,132,400	1,066,200	799,650	799,650	-	-	-	266,550	266,550	-	-	-	1,066,200	-	-	-
2006	1 8 2	2,133,710	1,066,855	800,141	800,141	-	-	-	266,714	266,714	-	-	-	1,066,855	-	-	-
ΣΥΝ		**11,738,823**	**5,869,417**	**4,402,063**	**4,402,063**	**-**	**-**	**-**	**1,467,354**	**1,467,354**	**-**	**-**	**-**	**5,869,406**	**-**	**-**	**-**

Δ. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Εξειδίκευση διαδικασιών, λειτουργιών, οργανωτικών προϋποθέσεων, κλπ. Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων των Διαχειριστικών Αρχών

Οι Δράσεις 1.3.1 και 1.3.2 θα υλοποιηθούν μέσω Ενδιάμεσου Φορέα Διαχείρισης.
Ο Ενδιάμεσος Φορέας Διαχείρισης θα επιλεγεί από την Διαχειριστική Αρχή με βάση τις διαδικασίες και τα κριτήρια που θα αποφασίσει η Επιτροπή Παρακολούθησης του Κ.Π.Σ. ή θα εφαρμόσει, για παρόμοιες δράσεις, η Δ.Α. του Ε.Π. «Ανταγωνιστικότητα».
Οι Δράσεις 1.3.1 και 1.3.2 θα υλοποιηθούν δια προσκλήσεων εκδήλωσης ενδιαφέροντος, αμέσως μετά την επιλογή του ΕΦΔ και τον σχεδιασμό και έγκριση του σχετικού Οδηγού.
Σε περίπτωση που οι προτάσεις που υποβληθούν δεν πληρούν τα κριτήρια επιλογής τους και δεν εξαντλείται ο συνολικός προϋπολογισμός της Δράσης, για το υπολειπόμενο προϋπολογισμό η Δράση επαναπροκηρύσσεται.
Για την Δράση 1.3.3, η Διαχειριστική Αρχή του Προγράμματος εξειδικεύει τις απαιτήσεις και τα κριτήρια για την επιλογή των εταίρων του Περιφερειακού Ταμείου Ανάπτυξης, προσδιορίζει τα ποσοστά και τους όρους συμμετοχής όλων τους και επιβλέπει τη διαδικασία σύστασης του φορέα και υποβολής του Επιχειρηματικού Σχεδίου.
Για τις Δράσεις 1.3.1 και 1.3.2, οι φορείς συμμετέχουν στο κόστος παρακολούθησης και αξιολόγησης, το οποίο συνιστά επιλέξιμη δαπάνη του Επιχειρηματικού Σχεδίου.

Κρίσιμες διαδρομές στην εφαρμογή συμπεριλαμβανομένων των θεσμικών και διοικητικών προϋποθέσεων αποτελεσματικής εφαρμογής.

Ως κρίσιμες διαδρομές θεωρούνται :
1. ο χρόνος προκήρυξης και επιλογής του ΕΦΔ,
2. ο χρόνος εκπόνησης του Οδηγού κάθε Δράσης.

Η πρώτη διαδρομή είναι ανεξάρτητη των δυνατοτήτων της Διαχειριστικής Αρχής του Προγράμματος.

Προκύπτουσες ανάγκες Τεχνικής Βοήθειας για την εφαρμογή.

Για την εφαρμογή του Μέτρου προκύπτουν οι ακόλουθες ανάγκες Τεχνικής Βσήθειας :
Σχεδιασμός Οδηγών για κάθε Δράση.
Σχεδιασμός – λειτουργία του ειδικού συστήματος παρακολούθησης και αξιολόγησης των αποτελεσμάτων όλων και του συνόλου των πράξεων του Μέτρου, σε συνδυασμό με αυτές των Μέτρων 1.1, 1.2, 1.4 και 1.5.
Δημοσιότητα: δράσεις ενημέρωσης – πληροφόρησης και προβολής, σχετικές με τις Δράσεις του Μέτρου.
Δαπάνες διαχείρισης του ΕΦΔ.

Ε. ΤΕΛΙΚΟΙ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ

Τελικοί δικαιούχοι του Μέτρου ανάλογα με τη φύση και το είδος της πράξης είναι οι παρακάτω :
Για τις Δράσεις 1.3.1 και 1.3.2 τελικός Δικαιούχος είναι ο ΕΦΔ που θα επιλεγεί από την Διαχειριστική Αρχή του Προγράμματος σε συνεργασία με τις ΔΑ των Υπουργείων Εθνικής Οικονομίας και Ανάπτυξης.
Για τη Δράση 1.3.3 τελικός Δικαιούχος είναι το Περιφερειακό Ταμείο Ανάπτυξης.

ΜΕΤΡΟ 1.4:
Συνδυασμένη ανάπτυξη καινοτομίας και επιχειρηματικότητας

Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ

ΚΠΣ	2000 – 2006
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ	Ανάδειξη του Μητροπολιτικού ρόλου της Θεσσαλονίκης και ενθάρρυνση της καινοτομίας και της επιχειρηματικότητας
ΜΕΤΡΟ	Συνδυασμένη ανάπτυξη καινοτομίας και επιχειρηματικότητας
ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας
ΩΦΕΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΤΡΟ	Επιχειρήσεις Π.Κ.Μ. – Μηχανισμοί παραγωγής, μεταφοράς, προσαρμογής καινοτομίας, σύνδεσμοι επιχειρήσεων και κοινοπραξίες,συνεργασίες και δίκτυα ερευνητικών μηχανισμών ΟΤΑ και λοιπών φορέων
ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	2000 – 2006
ΠΕΔΙΟ/Α ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	Επενδύσεις σε φυσικό κεφάλαιο (μηχανήματα και εξοπλισμός, συνχρηματοδότηση κρατικών ενισχύσεων) (5,00%) Επιχειρηματικές συμβουλευτικές υπηρεσίες (πληροφορίες, επιχειρηματικός προγραμματισμός, υπηρεσίες συμβούλων, προώθηση στην αγορά, διαχείριση, μελέτη διεθνοποίησης, εξαγωγική και περιβαλλοντική διαχείριση, αγορά τεχνολογίας) (17,00%) Επιμεριζόμενες επιχειρηματικές υπηρεσίες (επιχειρηματικές τάξεις, μονάδες επώασης τόνωσης, υπηρεσίες προώθησης, δικτύωση, συνέδρια, εμπορικές εκθέσεις) (8,00%) Υπηρεσίες προς υποστήριξη της κοινωνικής οικονομίας (παροχή περίθαλψης για εξαρτώμενα άτομα, υγεία και ασφάλεια, πολιτιστικές δραστηριότητες) (8,00%) Επιμεριζόμενες υπηρεσίες για το τουριστικό κύκλωμα (συμπεριλαμβανομένων δραστηριοτήτων προώθησης, δικτύωσης, συνεδρίων και εμπορικών εκθέσεων) (36,00%) Καινοτομία και μεταφορές τεχνολογίας, κατάστρωση δικτύων και εταιρικών σχημάτων μεταξύ επιχειρήσεων ή ερευνητικών ινστιτούτων (26,00%)

Β. ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ/ΟΙ ΜΕΤΡΟΥ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ ΤΟΥ – ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ – ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ – ΔΕΙΚΤΕΣ

Συνοπτική παρουσίαση της υπάρχουσας κατάστασης

Η ανάλυση των μακροοικονομικών μεγεθών έχει δείξει ότι η Περιφέρεια υστερεί σημαντικά στη χρηματοδότηση της έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης των επιχειρήσεων σε σχέση με τις ανεπτυγμένες χώρες και ότι τα ΑΕΙ εξακολουθούν να αποτελούν τους κύριους χώρους παραγωγής ερευνητικού έργου με αυξανόμενη αλλά όχι ακόμη αξιόλογη σύνδεση με τις ανάγκες και τις προτεραιότητες του επιχειρηματικού κόσμου. Αυτό, παρ΄ ό,τι η Κ. Μακεδονία αποτελεί χώρο παρουσίας και δραστηριοποίησης ερευνητικού και τεχνολογικού δυναμικού με σημαντικές δυνατότητες επιχειρηματικής αξιοποίησης και ανάδειξης, ενώ παράλληλα αναμένεται σημαντική ανάπτυξη της αγοράς με την εμφάνιση μεγάλων εταιρικών σχημάτων και σύντομα και

εμφάνιση ελληνικών προϊόντων με αξιώσεις στην Ευρωπαϊκή αγορά. Καθώς οι επιχειρήσεις έχουν κατανοήσει ότι η Ε&ΤΑ συντελεί στην απόκτηση ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος, το ποσοστό δαπανών Ε&ΤΑ επί του τζίρου προβλέπεται ότι θα αυξηθεί με σταθερούς ρυθμούς, όπως επίσης και οι επενδύσεις σε τεχνολογία, κυρίως σε τομείς όπως η βιομηχανική πληροφορική, τα ολοκληρωμένα συστήματα διοίκησης (όπως συστήματα ERP), τα συστήματα διαχείρισης ανθρώπινων πόρων και τα δίκτυα.

Στα νευραλγικά θέματα για τις επιχειρήσεις θα εξακολουθήσει βεβαίως να προτιμάται η «in-house» ανάπτυξη καινοτομίας, αλλά σε «περιφερειακά» θέματα και σε θέματα πληροφορικής αναμένεται στροφή σε υιοθέτηση / προσαρμογή τεχνογνωσίας και άρα αύξηση των αναγκών για μεταφορά / διάχυση καινοτομίας. Ιδιαίτερα μεγάλες θα είναι επίσης οι ανάγκες για τον κλάδο της αγροβιο-τεχνολογίας, διότι η αγροτική παραγωγή και η βιομηχανία μεταποίησης αγροτικών προϊόντων διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην οικονομία της Περιφέρειας. Σε όλους τους τομείς, οι επιχειρήσεις έχουν δύο στόχους: τη βελτίωση της ποιότητας και την αύξηση της αποδοτικότητας της παραγωγικής διαδικασίας.

Το ζητούμενο επομένως για την Περιφέρεια είναι η συνδυασμένη ανάπτυξη της Καινοτομίας και της Επιχειρηματικότητας, με αξιοποίηση όλων των πιθανών τομέων εξειδίκευσης και αριστείας, ακόμη και αν οι τομείς αυτοί δεν εμφανίζονται ΣΗΜΕΡΑ άμεσα σχετιζόμενοι με τρέχουσα επιχειρηματική δραστηριότητα (όπως π.χ. η διατήρηση και αξιοποίηση της πολιτιστικής κληρονομιάς ή η διαχείριση του περιβάλλοντος κατά τρόπον ώστε να αποτελέσει παράγοντα προσέλκυσης νέων δραστηριοτήτων, ή η δικτυακή σύνδεση της περιφερειακής και της βαλκανικής επενδυτικής δράσης των επιχειρήσεων της Κεντρικής Μακεδονίας), αρκεί να προκύπτει εμφανές αξιόλογο επιχειρηματικό αποτέλεσμα.

Αναλυτική περιγραφή μέτρου

Το Μέτρο αποτελεί μέρος της συνολικής παρέμβασης του ΠΕΠ στον τομέα της «Καινοτομίας και Επιχειρηματικότητας», μαζί με τα Μέτρα 1.1, 1.2, 1.3 και 1.5. Συνιστά, μαζί με το Μέτρο 1.5 (που αναφέρεται σε παρεμβάσεις μεγαλύτερης κλίμακας) την «τελική» φάση της όλης στρατηγικής για την καινοτομία και την επιχειρηματικότητα, αυτήν της επιχειρηματικής αξιοποίησης της. Κατά λογική συνέπεια, συγκεντρώνει το μεγαλύτερο μέρος των πόρων του Άξονα Προτεραιότητας (11,8% της δημόσιας δαπάνης του Άξονα).

Το Μέτρο «κορυφώνει» την παρέμβαση και σε ό,τι αφορά τη διαδικασία κινητοποίησης της τοπικής πρωτοβουλίας. Στοχεύεται να κινητοποιήσει αυξημένους ιδιωτικούς πόρους (προβλέπεται συνολική ιδιωτική συμμετοχή έως και κατά 50%) και να υλοποιήσει καινοτόμες μορφές συνεργασίας δημόσιου και ιδιωτικού τομέα αφενός, επιχειρηματικών και ερευνητικών φορέων αφετέρου, τόσο στην επιλογή των τομέων εξειδίκευσης-αριστείας, το σχεδιασμό των προσκλήσεων εκδήλωσης ενδιαφέροντος και τον προσδιορισμό των ωφελούμενων και των κριτηρίων επιλογής τους, όσο και στις τεχνικές προδιαγραφές των δράσεων και το σύστημα παρακολούθησης και αξιολόγησης των εκροών – αποτελεσμάτων – επιπτώσεων τους.

Επειδή στην έννοια της Καινοτομίας συστατικό στοιχείο αποτελεί η αυτόνομη («από τα κάτω») ανάπτυξη όλων των σχετικών πρωτοβουλιών, στόχοι του Μέτρου (σε σαφή συνάφεια προς τους στόχους του Άξονα Προτεραιότητας) δεν είναι η αναπαραγωγή στο επίπεδο του ΠΕΠ «κεντρικών» δράσεων του ΚΠΣ, αλλά :

η προώθηση θετικής ανταγωνιστικής εικόνας για την οικονομία της Περιφέρειας, βασισμένης στους τομείς εξειδίκευσης – αριστείας που υφίστανται ή (κυρίως) μπορούν να αναδειχθούν,

η προώθηση της ενεργού και μόνιμης σύνδεσης των μηχανισμών Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης ή Μεταφοράς Καινοτομίας με τις επιχειρήσεις,

η ενίσχυση των φορέων και κάθε πρωτοβουλίας που μπορούν να ασκήσουν κινητήριο ρόλο στην ανάδειξη τομέων εξειδίκευσης – αριστείας,

η προώθηση της δημιουργίας νέων επιχειρήσεων με καινοτομικό παραγωγικό προσανατολισμό και επιχειρηματική πρακτική,

η ενίσχυση της εξωστρέφειας των επιχειρήσεων,

η ανάπτυξη νέων καινοτομικών κλάδων και η ανταγωνιστική αναπροσαρμογή των κυρίαρχων κλάδων της περιφερειακής οικονομίας,

η προώθηση της μόνιμης συνεργασίας ανάμεσα στην Περιφέρεια, τους επιχειρηματικούς φορείς, τους κοινωνικούς εταίρους και τους ερευνητικούς μηχανισμούς, ώστε να αποκτήσουν τη δυνατότητα να σχεδιάζουν, να υλοποιούν και να αναδιαμορφώνουν κατά τις μεταβαλλόμενες ανάγκες της συγκυρίας, την κατάλληλη καινοτομική - ανταγωνιστική πολιτική.

Οι στόχοι θα επιτευχθούν μέσω της χρηματοδότησης βραχυ- και μεσο-πρόθεσμων Επιχειρηματικών Σχεδίων, με σαφείς ελέγξιμους στόχους και υποχρεώσεις αλλά και με ευρύτερες θετικές επιπτώσεις στην επιχειρηματική / τεχνολογική δομή της Περιφέρειας, και με συνεργασία επιχειρηματικού φορέα και φορέα ΕΤΑ ή/και μεταφοράς - προσαρμογής καινοτομίας.

Ιεράρχηση των αναγκών και προτεραιοτήτων του μέτρου και σημαντικότητα ως προς την επίτευξη του στόχου του μέτρου.

Αξιολογήθηκαν ως προς τις ανάγκες της Περιφέρειας και υιοθετήθηκαν κατά προτεραιότητα στο εγκεκριμένο κείμενο του Προγράμματος οι ακόλουθοι ενδεικτικοί τομείς εξειδίκευσης – αριστείας:

ανάπτυξη της ψηφιακής οικονομίας
προσέλκυση Ξένων Άμεσων Επενδύσεων (ΞΑΕ) έντασης καινοτομίας
προώθηση ειδικών τεχνολογιών
μεταφορά / διάχυση καινοτομίας
ενίσχυση της εξωστρέφειας των επιχειρήσεων
ανάπτυξη της Καινοτομίας στον τουρισμό
ανάπτυξη της Καινοτομίας στον Πολιτισμό

Δεν αποκλείονται και άλλοι τομείς (καθώς βασικός στόχος είναι η ενθάρρυνση της αυτόνομης ανάπτυξης *των* σχετικών πρωτοβουλιών και όχι ο εκ των άνω δεσμευτικός προσδιορισμός της καινοτομίας). Η επιλεξιμότητα αυτών των άλλων τομέων θα κρίνεται εκάστοτε κατά την εφαρμογή κάθε δράσης, από την Διαχειριστική Αρχή του Προγράμματος.

Ορισμένοι από τους τομείς εντάσσονται στο αντικείμενο της Κοινωνίας των Πληροφοριών, και ως τέτοιοι, οι ειδικότερες δράσεις γι΄ αυτούς θα προσμετρηθούν στην ποσόστωση της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας για τον σχετικό Άξονα Προτεραιότητας του Κ.Π.Σ.

Ως προς τον τρόπο και τους φορείς ανάπτυξης των παραπάνω τομέων, η προτεραιότητα δίδεται:

στις ΜΜΕ και ιδίως στις ΠΜΕ,
στις κοινές, δικτυακές, πρωτοβουλίες,
στις μόνιμες συνεργασίες επιχειρηματικού και ερευνητικού φορέα,
στη σταδιακή υλοποίηση: α' στάδιο: ενίσχυση πιλοτικής αξιοποίησης της καινοτομίας– β' στάδιο: μεγαλύτερης κλίμακας επενδυτική ενίσχυση.

Συνοπτική περιγραφή κατηγοριών πράξεων και ενδεικτικές προβλεπόμενες πράξεις

Η διάρθρωση του Μέτρου λαμβάνει ταυτοχρόνως υπόψη :

τους στόχους του Μέτρου,
τις ιδιαιτερότητες κάθε τομέα εξειδίκευσης – αριστείας,
τον εφικτότερο τρόπο υλοποίησης κάθε τύπου δράσης (κλίμακα, δικαιούχοι, καθεστώς ενίσχυσης, ανάγκες σε τεχνική βοήθεια),
την ανάγκη οι δράσεις είτε να μην επικαλύπτονται από δράσεις άλλων Ε.Π. είτε να συνιστούν ειδικότερη ως προς αυτές ενίσχυση που ανταποκρίνεται σε ιδιαίτερες περιφερειακές ανάγκες.

Κατά συνέπεια, περιλαμβάνονται οι ακόλουθες Δράσεις, όπου θα εντάσσονται οι εκάστοτε προτεινόμενες Πράξεις :

Δράση 1.4.1: Πιλοτική επιχειρηματική εφαρμογή καινοτομίας

Ενισχύονται με επιχορήγηση έως 50% των επιλέξιμων δαπανών τους, προτάσεις υφιστάμενων ή νεο-ιδρυόμενων μικρών και πολύ μικρών επιχειρήσεων που υποβάλλονται σε συνεργασία με μηχανισμό ΕΤΑ ή μεταφοράς καινοτομίας (δημόσιο ή ιδιωτικό) ή άλλο εξειδικευμένο οργανισμό/ φορέα του δημοσίου και υπό μορφή Επιχειρηματικού Σχεδίου διάρκειας έως 2 ετών.

Το Επιχειρηματικό Σχέδιο θα στοχεύει στην επιχειρηματική αξιοποίηση καινοτομίας που εντάσσεται σε ένα ή σε συνδυασμό των παρακάτω τομέων :

Η ανάπτυξη της ψηφιακής οικονομίας :
ίδρυση νέων επιχειρήσεων υψηλής τεχνολογίας και εντάσεως γνώσης,
υιοθέτηση νέων επιχειρηματικών πρακτικών (προώθηση ηλεκτρονικού επιχειρείν, βελτίωση της διαχείρισης της πληροφορίας σε ενδο-επιχειρησιακό επίπεδο),
εισαγωγή της τηλεργασίας,
τεχνοδιαγνώσεις και τεχνομεσιτεία.
Η προσέλκυση ΞΑΕ έντασης καινοτομίας.
Η προώθηση ειδικών τεχνολογιών :
αγρο-βιο-τεχνολογία,
διαχείριση κυκλοφορίας και συνδυασμένων μεταφορών,
διαχείριση περιβάλλοντος και αντιμετώπιση φυσικών καταστροφών,
βιομηχανική πληροφορική.
Η μεταφορά / διάχυση καινοτομίας από την Κ. Μακεδονία προς όμορες χώρες.

Η ενίσχυση της εξωστρέφειας των επιχειρήσεων – προβολή εταιρικής εικόνας.
Η ανάπτυξη της Καινοτομίας στον τουρισμό :
ανάπτυξη νέων μορφών θεματικού τουρισμού,
εξειδικευμένες δομές υποστήριξης-προβολής τουριστικών ΜΜΕ,
καινοτόμες μορφές προβολής του τουριστικού προϊόντος.
Η ανάπτυξη της Καινοτομίας στον Πολιτισμό :
ανάπτυξη τηλεματικών πολιτιστικών υποδομών,
ψηφιοποίηση πολιτιστικής κληρονομιάς και πολιτιστικής δημιουργίας,
δημιουργία κόμβων πολιτιστικής και τουριστικής πληροφόρησης.
Δεν αποκλείονται και άλλοι τομείς, η επιλεξιμότητα των οποίων θα κρίνεται από την Διαχειριστική Αρχή του Προγράμματος.
Σε κάθε ΕΣ :
ή αξιοποιείται στη επιχείρηση το αποτέλεσμα εξειδικευμένου προγράμματος ΕΤΑ,
ή εφαρμόζεται αλλά και προσαρμόζεται στις ανάγκες της επιχείρησης καινοτομία με τη βοήθεια φορέα μεταφοράς καινοτομίας ή άλλο εξειδικευμένο οργανισμό /φορέα του δημοσίου,
ή αναπτύσσεται εξειδικευμένο πρόγραμμα ΕΤΑ από φορέα ΕΤΑ, κατά τις ανάγκες της επιχείρησης και έτσι ώστε να καταστεί έτοιμο προς επιχειρηματική αξιοποίηση.
Οι επιλέξιμες δαπάνες αφορούν υλικές και αυλές επενδύσεις, για τις ακόλουθες κατηγορίες :
τεχνοδιάγνωση,
παραγωγή καινοτόμων προϊόντων ή/και υπηρεσιών,
εισαγωγή νέων τεχνολογιών στην παραγωγική διαδικασία ή σημειακή / καθοριστική παρέμβαση βελτίωσης του υπάρχοντος παραγωγικού εξοπλισμού,
ανάπτυξη και πιστοποίηση συστημάτων διασφάλισης ποιότητας ή./και σηματοδότησης προϊόντων,
εφαρμογή του ηλεκτρονικού εμπορίου,
ενσωμάτωση τεχνολογιών φιλικών προς το περιβάλλον, ανάπτυξη και πιστοποίηση συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης,
προβολή και προώθηση προϊόντων ή/και υπηρεσιών – εκθέσεις,
εκσυγχρονισμό της εφοδιαστικής αλυσίδας,
βελτίωση της διαχείρισης της πληροφορίας και ανασχεδιασμό των επιχειρηματικών λειτουργιών / διαδικασιών (business process reengineering, enterprise resource planning, συναλλαγές business to business, SCADA),
ανάδειξη δεξιοτήτων του προσωπικού, outsourcing και «φιλοξενία» προσωπικού σε φορέα ΕΤΑ,
σύνδεση / δικτύωση με φορέα ΕΤΑ ή μεταφοράς καινοτομίας ή με επιχειρήσεις με παρόμοιο επιχειρηματικό πρόγραμμα.
Οι ενισχύσεις θα παρέχονται μέσω Ενδιάμεσου Φορέα Διαχείρισης, στα πλαίσια ειδικού Οδηγού που θα εγκριθεί από την Διαχειριστική Αρχή και την Επιτροπή Παρακολούθησης, και ο οποίος θα εξειδικεύει, πέραν των οριζόμενων στις παρ. 2.1.4.Δ και 2.1.4.ΣΤ και τα εξής :
το ανώτερο επιτρεπτό ποσοστό κάθε κατηγορίας δαπάνης στο συνολικό κόστος του ΕΣ,
τον τρόπο με τον οποίο θα προωθούνται προς ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις για ένταξη στη Δράση, καινοτομικά σχέδια των μηχανισμών ΕΤΑ της Περιφέρειας,
την κατά περίπτωση αναγκαία δικτύωση μεταξύ των προς ένταξη Επιχειρηματικών Σχεδίων,
το σύστημα παρακολούθησης και αξιολόγησης των αποτελεσμάτων και των αναπτυξιακών επιπτώσεων των Επιχειρηματικών Σχεδίων που θα ενταχθούν στη Δράση.
Το μέγιστο ύψος ενίσχυσης κατά Σχέδιο προσδιορίζεται σύμφωνα με τον κανόνα De minimis σε 100.000 ΕΥΡΩ.
Επιλέξιμες είναι Μικρές και Πολύ Μικρές Επιχειρήσεις, κατά την έννοια των παρ. 2, 3 και 5 του Παραρτήματος 1 του Κανονισμού (ΕΚ) 70/2001, των κλάδων μεταποίησης, εμπορίου, μεταφορών, υπηρεσιών προς επιχειρήσεις, τουρισμού, πολιτιστικής ανάπτυξης, προστασίας περιβάλλοντος. Την καταλληλότερη κατά τομέα δραστηριότητας κατανομή των συνολικών ενισχύσεων θα διασφαλίζει η Διαχειριστική Αρχή σε συνεργασία με τον ΕΦΔ.
Η χρηματοδοτική βαρύτητα της Δράσης θα είναι 20% της δημόσιας δαπάνης του Μέτρου.
Επιχειρηματικά Σχέδια που, μετά την ολοκλήρωση τους, θα αξιολογηθούν θετικά, θα δικαιούνται να ενταχθούν στην Δράση 1.4.2.

Δράση 1.4.2: Επιχειρηματική ανάπτυξη με αξιοποίηση καινοτομίας

Ενισχύονται με επιχορήγηση έως 50% των επιλέξιμων δαπανών τους, προτάσεις υφιστάμενων ή νεο-ιδρυόμενων μικρομεσαίων επιχειρήσεων που υποβάλλονται σε συνεργασία με μηχανισμό ΕΤΑ ή μεταφοράς καινοτομίας (δημόσιο ή ιδιωτικό) ή άλλο εξειδικευμένο οργανισμό / φορέα του δημοσίου και υπό μορφή Επιχειρηματικού Σχεδίου διάρκειας έως 3 ετών.

Το Επιχειρηματικό Σχέδιο θα στοχεύει στην πλήρη επιχειρηματική αξιοποίηση καινοτομίας της οποίας η σκοπιμότητα και η θετική επίπτωση έχουν αποδειχθεί πιλοτικά στα πλαίσια της Δράσης 1.4.1, ή η οποία θα κριθεί ότι συνιστά κατάλληλη, σκόπιμη και βιώσιμη μετεξέλιξη καινοτομίας που εφαρμόστηκε πιλοτικά στα πλαίσια της Δράσης 1.4.1.
Κάθε Επιχειρηματικό Σχέδιο θα πρέπει να προωθεί συνδυασμό ενός τουλάχιστον από τις δύο τουλάχιστον ομάδες των παρακάτω επιχειρηματικών στόχων :
Ομάδα Α :
παραγωγή καινοτόμων προϊόντων ή/και υπηρεσιών,
διασφάλιση ποιότητας ή./και σηματοδότηση προϊόντων ή/και υπηρεσιών,
καινοτόμα προβολή και προώθηση προϊόντων ή/και υπηρεσιών.
Ομάδα Β :
μόνιμη εφαρμογή του ηλεκτρονικού εμπορίου,
διασφάλιση φιλικότητας προς το περιβάλλον, ανάπτυξη και πιστοποίηση συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης,
μόνιμη καινοτόμα διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας,
Ομάδα Γ :
μόνιμη καινοτόμα διαχείριση της πληροφορίας και συνεχής ανασχεδιασμός των επιχειρηματικών λειτουργιών / διαδικασιών,
συνεχής ανάδειξη καινοτόμων δεξιοτήτων του προσωπικού,
μόνιμη σύνδεση / δικτύωση με φορέα ΕΤΑ.
Οι άϋλες επενδύσεις του Επιχειρηματικού Σχεδίου δεν θα ξεπερνούν το 35% του συνολικού προϋπολογισμού των επιλέξιμων δαπανών για ενίσχυση.
Το μέγιστο ύψος ενίσχυσης κατά Σχέδιο προσδιορίζεται σε 500.000 ΕΥΡΩ, κατά όλους τους περιορισμούς του Κανονισμού (ΕΚ) 70/2001.
Οι ενισχύσεις θα παρέχονται μέσω Ενδιάμεσου Φορέα Διαχείρισης, στα πλαίσια ειδικού Οδηγού που θα εγκριθεί από την Διαχειριστική Αρχή και την Επιτροπή Παρακολούθησης, και ο οποίος θα εξειδικεύει, πέραν των οριζόμενων στις παρ. 2.1.4.Δ και 2.1.4.ΣΤ και τα εξής :
το ανώτερο επιτρεπτό ποσοστό κάθε κατηγορίας δαπάνης στο συνολικό κόστος του ΕΣ,
τις επιλέξιμες, με βάση την αξιολόγηση της Δράσης 1.4.1, καινοτομίες που μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο επιχειρηματικής αξιοποίησης ,
την (ενδεχομένως κατά περίπτωση) αναγκαία δικτύωση μεταξύ των προς ένταξη Επιχειρηματικών Σχεδίων,
το σύστημα παρακολούθησης και αξιολόγησης των αποτελεσμάτων και των αναπτυξιακών επιπτώσεων των Επιχειρηματικών Σχεδίων που θα ενταχθούν στη Δράση.
Επιλέξιμες είναι Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις, κατά την έννοια των παρ. 1 και 3 του Παραρτήματος 1 *του* Κανονισμού (ΕΚ) 70/2001, των κλάδων μεταποίησης, εμπορίου, μεταφορών, υπηρεσιών προς επιχειρήσεις, τουρισμού, πολιτιστικής ανάπτυξης, προστασίας περιβάλλοντος. Την καταλληλότερη κατά τομέα δραστηριότητας κατανομή των συνολικών ενισχύσεων θα διασφαλίζει η Διαχειριστική Αρχή σε συνεργασία με τον ΕΦΔ.
Η χρηματοδοτική βαρύτητα της Δράσης είναι 40% της δημόσιας δαπάνης του Μέτρου.

Δράση 1.4.3: Ανάπτυξη δικτύων καινοτομίας σε επιλεγμένους κλάδους
Ενισχύονται με επιχορήγηση έως 50% των επιλέξιμων δαπανών τους, προτάσεις δικτύων υφιστάμενων ή νεο-ιδρυόμενων ΠΜΕ ή ΜΜΕ, μηχανισμών ΕΤΑ ή μεταφοράς καινοτομίας (δημόσιων ή ιδιωτικών) ή άλλου εξειδικευμένου οργανισμού / φορέα του δημοσίου και φορέων κοινωνικών εταίρων, υπό μορφή κοινού Επιχειρηματικού Σχεδίου διάρκειας έως 3 ετών.
Το Επιχειρηματικό Σχέδιο θα στοχεύει στην ανάπτυξη και πλήρη επιχειρηματική αξιοποίηση καινοτομίας σε δύο κατηγορίες κλάδων :
παραδοσιακοί κλάδοι με συγκριτικό περιφερειακό πλεονέκτημα και μεγάλη σημασία για τη διατήρηση της απασχόλησης *και την* περιφερειακή ανάπτυξη, π.χ.: τρόφιμα-ποτά, κλωστοϋφαντουργία-ένδυση, έπιπλο, μη μεταλλικά ορυκτά,
νέοι προς ανάπτυξη κλάδοι στην Περιφέρεια, π.χ.: αγρο-*βιο*-τεχνολογία, βιομηχανική πληροφορική, διαχείριση του περιβάλλοντος και αντιμετώπιση φυσικών καταστροφών, διαχείριση κυκλοφορίας και συνδυασμένων μεταφορών, νέες θεματικές μορφές τουρισμού, αξιοποίηση πολιτιστικών πόρων,
(χωρίς να αποκλείονται και άλλοι κλάδοι σε κάθε κατηγορία, η επιλεξιμότητα των οποίων θα κρίνεται από την Διαχειριστική Αρχή του Προγράμματος).
Κάθε Επιχειρηματικό Σχέδιο της κατηγορίας «1» θα περιλαμβάνει δύο φάσεις :
Φάση Α΄: τεχνο-διάγνωση στα μέλη του δικτύου από φορέα ΕΤΑ ή μεταφοράς καινοτομίας, ή άλλο εξειδικευμένο Οργανισμό / φορέα του δημοσίου.
Φάση Β': εφαρμογή των αποτελεσμάτων της τεχνοδιάγνωσης.

με στόχους :
μόνιμη σύνδεση / δικτύωση των επιχειρήσεων με φορέα ΕΤΑ ή δημιουργία κοινού μηχανισμού παραγωγής / μεταφοράς / προσαρμογής / εφαρμογής καινοτομίας
παραγωγή καινοτόμων προϊόντων ή/και υπηρεσιών σε κάθε επιχείρηση
κοινή διασφάλιση ποιότητας ή./και σηματοδότηση προϊόντων ή/και υπηρεσιών
κοινή καινοτόμα προβολή και προώθηση προϊόντων ή/και υπηρεσιών
μόνιμη εφαρμογή του ηλεκτρονικού εμπορίου προς τα ένδον και τα έξω του δικτύου
μόνιμη κοινή καινοτόμα διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας
κοινή συνεχή ανάδειξη των καινοτόμων δεξιοτήτων του προσωπικού
Με την ολοκλήρωση του ΕΣ, όλοι οι παραπάνω στόχοι πρέπει να επιτυγχάνονται, έστω και αν για ορισμένους από αυτούς δεν απαιτήθηκε η πραγματοποίηση δαπανών στα πλαίσια του ΕΣ.
Κάθε Επιχειρηματικό Σχέδιο της κατηγορίας «2» θα περιλαμβάνει δύο φάσεις :
Φάση Α΄: μελέτη ανάπτυξης του δικτύου από φορέα ΕΤΑ ή μεταφοράς καινοτομίας, ή άλλο εξειδικευμένο Οργανισμό / φορέα του δημοσίου.
Φάση Β': εφαρμογή των αποτελεσμάτων της μελέτης.
με στόχους :
δημιουργία κοινού μηχανισμού παραγωγής / μεταφοράς / προσαρμογής / εφαρμογής καινοτομίας
παραγωγή καινοτόμων προϊόντων ή/και υπηρεσιών σε κάθε επιχείρηση
κοινή καινοτόμα προβολή και προώθηση προϊόντων ή/και υπηρεσιών
κοινή διασφάλιση ποιότητας ή./και σηματοδότηση προϊόντων ή/και υπηρεσιών
μόνιμη εφαρμογή του ηλεκτρονικού εμπορίου προς τα ένδον και τα έξω του δικτύου
μόνιμη κοινή καινοτόμα διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας
κοινή συνεχή ανάδειξη των καινοτόμων δεξιοτήτων του προσωπικού
Με την ολοκλήρωση του ΕΣ, πρέπει να επιτυγχάνονται τουλάχιστον οι στόχοι 1, 2, 3 και 4, έστω και αν απαιτήθηκε η πραγματοποίηση δαπανών για περισσότερους στα πλαίσια του ΕΣ.
Η εφαρμογή της Β΄ Φάσης κάθε Επιχειρηματικού Σχεδίου θα εξαρτάται από τη θετική αξιολόγηση του αποτελέσματος της Α΄ Φάσης από μηχανισμό που θα προσδιορίσει η Διαχειριστική Αρχή του Προγράμματος.
Οι αυλές επενδύσεις του Επιχειρηματικού Σχεδίου δεν θα ξεπερνούν το 35% του συνολικού προϋπολογισμού των επιλέξιμων δαπανών για ενίσχυση.
Το μέγιστο ύψος ενίσχυσης κατά Σχέδιο προσδιορίζεται σε 10θ.000 ΕΥΡΩ ανά συμμετέχουσα επιχείρηση ή φορέα ΕΤΑ ή μεταφοράς καινοτομίας, κατά όλους τους περιορισμούς του Κανονισμού (ΕΚ) 70/2001.
Οι ενισχύσεις θα παρέχονται μέσω Ενδιάμεσου Φορέα Διαχείρισης, στα πλαίσια ειδικού Οδηγού που θα εγκριθεί από την Διαχειριστική Αρχή και την Επιτροπή Παρακολούθησης, και ο οποίος θα εξειδικεύει, πέραν των οριζόμενων στις παρ. 2.1.4.Δ και 2.1.4.ΣΤ και τα εξής :
τις επιλέξιμες καινοτομίες
τους επιλέξιμους κλάδους
το ανώτερο επιτρεπτό ποσοστό κάθε κατηγορίας δαπάνης στο συνολικό κόστος του Ε.Σ
το σύστημα παρακολούθησης και αξιολόγησης των αποτελεσμάτων και των αναπτυξιακών επιπτώσεων των Επιχειρηματικών Σχεδίων που θα ενταχθούν στη Δράση.
Επιλέξιμες είναι ενώσεις (Techno-clusters) τουλάχιστον 5 επιχειρήσεων και 1 μηχανισμού ΕΤΑ ή/και μεταφοράς καινοτομίας ή/και εξειδικευμένου οργανισμού / φορέα του δημοσίου ή/και 1-2 φορέων κοινωνικών εταίρων, με τους οποίους συνδέονται όλες οι επιχειρήσεις και οδηγούνται σε συγκεκριμένο επιχειρηματικό αποτέλεσμα που ελέγχεται με την ολοκλήρωση του έργου. Τα techno-clusters θα λαμβάνουν επίσημη συμβατική μορφή με την ένταξη του Επιχειρηματικού Σχεδίου τους στο Μέτρο και θα αναφέρονται σε δημιουργία μόνιμων επιχειρηματικών συνεργασιών, διάρκειας τουλάχιστον 5 ετών.
Οι ΠΜΕ και ΜΜΕ ορίζονται κατά την έννοια των παρ. 1, 2, 3 και 5 του Παραρτήματος 1 του Κανονισμού (ΕΚ) 70/2001, των κλάδων μεταποίησης, εμπορίου, μεταφορών, υπηρεσιών προς επιχειρήσεις, τουρισμού, πολιτιστικής ανάπτυξης, προστασίας περιβάλλοντος. Την καταλληλότερη κατά τομέα δραστηριότητας κατανομή των συνολικών ενισχύσεων θα διασφαλίζει η Διαχειριστική Αρχή σε συνεργασία με τον ΕΦΔ.
Η χρηματοδοτική βαρύτητα της Δράσης είναι 40% της δημόσιας δαπάνης του Μέτρου.

Γ. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ: 1
ΜΕΤΡΟ: 4
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΡΟΥ ΑΝΑ ΕΤΟΣ
(σε ΕΥΡΩ)

Ετος	Π ε δ ί ο Π α ρ έ μ - Β α σ η ς	Συνολικό Κόστος	Δημόσιος Τομέας											Ιδιώτες	Ταμείο Συνοχής	Λοιπά Χρημα-τοδοτικά Μέσα	Δάνεια ΕΤΕ
			Σύνολο Δημόσιας Δαπάνης	Κοινοτική Συμμετοχή					Εθνική Δημόσια Δαπάνη								
				Σύνολο	ΕΤΠΑ	ΕΚΤ	ΕΓΤΠΕ	ΧΜΠΑ	Σύνολο	Κεντρική	Περιφε-ρειακή	Τοπική	Άλλη				
		1=2+13	2=3+8	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
2000		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2001	161,163 164,166 173,182	3,661,594	1,830,797	1,373,098	1,373,098	-	-	-	457,699	457,699	-	-	-	1,830,797	-	-	-
2002	161,163 164,166 173,182	11,004,000	5,502,000	4,126,500	4,126,500	-	-	-	1,375,500	1,375,500	-	-	-	5,502,000	-	-	-
2003	161,163 164,166 173,182	8,606,000	4,303,000	3,227,250	3,227,250	-	-	-	1,075,750	1,075,750	-	-	-	4,303,000	-	-	-
2004	161,163 164,166 173,182	15,300,000	7,650,000	5,737,500	5,737,500	-	-	-	1,912,500	1,912,500	-	-	-	7,650,000	-	-	-
2005	161,163 164,166 173,182	16,000,000	8,000,000	6,000,000	6,000,000	-	-	-	2,000,000	2,000,000	-	-	-	8,000,000	-	-	-
2006	161,163 164,166 173,182	18,796,000	9,398,000	7,048,500	7,048,500	-	-	-	2,349,500	2,349,500	-	-	-	9,398,000	-	-	-
ΣΥΝ		**73,367,594**	**36,683,797**	**27,512,848**	**27,512,848**	**-**	**-**	**-**	**9,170,949**	**9,170,949**	**-**	**-**	**-**	**36,683,797**	**-**	**-**	**-**

Δ. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Εξειδίκευση διαδικασιών, λειτουργιών, οργανωτικών προϋποθέσεων, κλπ. Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων των Διαχειριστικών Αρχών

Ολες οι Δράσεις θα υλοποιηθούν μέσω Ενδιάμεσου Φορέα Διαχείρισης.
Ο Ενδιάμεσος Φορέας Διαχείρισης θα επιλεγεί από την Διαχειριστική Αρχή με βάση τις διαδικασίες και τα κριτήρια που θα αποφασίσει η Επιτροπή Παρακολούθησης του Κ.Π.Σ. ή θα εφαρμόσει, για παρόμοιες δράσεις, η Δ.Α. του Ε.Π. «Ανταγωνιστικότητα».
Οι Δράσεις θα υλοποιηθούν δια προσκλήσεων εκδήλωσης ενδιαφέροντος, ως εξής :

1. Η Δράση 1.4.1 προκηρύσσεται πρώτη, αμέσως μετά την επιλογή του ΕΦΔ και τον σχεδιασμό και έγκριση του σχετικού Οδηγού,

   Σε περίπτωση που οι προτάσεις που υποβληθούν δεν πληρούν τα κριτήρια επιλογής τους και δεν εξαντλείται ο συνολικός προϋπολογισμός της Δράσης, για το υπολειπόμενο προϋπολογισμό η Δράση επαναπροκηρύσσεται.
2. Η Δράση 1.4.2 προκηρύσσεται μετά την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων της Δράσης 1.4.1 (ή της πρώτης προκήρυξης της), και τον σχεδιασμό και έγκριση του σχετικού Οδηγού.
3. Η Δράση 1.4.3 προκηρύσσεται μετά την επιλογή του ΕΦΔ και μετά τον σχεδιασμό και έγκριση του σχετικού Οδηγού.

   Σε περίπτωση που οι προτάσεις που υποβληθούν δεν πληρούν τα κριτήρια επιλογής τους και δεν εξαντλείται ο συνολικός προϋπολογισμός της Δράσης, για το υπολειπόμενο προϋπολογισμό η Δράση επαναπροκηρύσσεται.

Για τις Δράσεις 1.4.2 και 1.4.3, οι επιχειρήσεις συμμετέχουν στο κόστος παρακολούθησης και αξιολόγησης, το οποίο συνιστά επιλέξιμη δαπάνη του Επιχειρηματικού Σχεδίου.
Ειδικό στέλεχος της Διαχειριστικής Αρχής θα είναι αρμόδιο για τις Δράσεις του Μέτρου, όπως και των Μέτρων 1.1, 1.2, 1.3 και 1.5 του προγράμματος, θα διασφαλίζει τη συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων Ανάπτυξης και Εθνικής Οικονομίας (για τον τομέα της Κοινωνίας των Πληροφοριών) και τη δικτύωση με άλλες Περιφέρειες, θα αποτελεί τον κόμβο επικοινωνίας μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων δημόσιων και ιδιωτικών φορέων και θα μεριμνά για τη συγκριτική αξιολόγηση (bench marking) των Δράσεων. Για του σκοπούς αυτούς, μπορεί να επικουρείται από εξειδικευμένο εξωτερικό σύμβουλο.

Κρίσιμες διαδρομές στην εφαρμογή συμπεριλαμβανομένων των θεσμικών και διοικητικών προϋποθέσεων αποτελεσματικής εφαρμογής

Ως κρίσιμες διαδρομές θεωρούνται :

1. ο χρόνος προκήρυξης και επιλογής του ΕΦΔ,
2. ο χρόνος εκπόνησης του Οδηγού κάθε Δράσης.

Η πρώτη διαδρομή είναι ανεξάρτητη των δυνατοτήτων της Διαχειριστικής Αρχής του Προγράμματος.

Προκύπτουσες ανάγκες Τεχνικής Βοήθειας για την εφαρμογή

Για την εφαρμογή του Μέτρου προκύπτουν οι ακόλουθες ανάγκες Τεχνικής Βοήθειας :
Σχεδιασμός Οδηγών για κάθε Δράση.
Σχεδιασμός – λειτουργία του ειδικού συστήματος παρακολούθησης και αξιολόγησης των αποτελεσμάτων όλων και του συνόλου των πράξεων του Μέτρου, σε συνδυασμό με αυτές των Μέτρων 1.1, 1.2, 1.3 και 1.5.
Δημοσιότητα: δράσεις ενημέρωσης – πληροφόρησης και προβολής, σχετικές με τις Δράσεις του Μέτρου.
Είναι σκόπιμο, στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων που ορίζονται για τον ΕΦΔ στην παρ. 2.1.4.Δ, οι παραπάνω ανάγκες να καλυφθούν από τον ίδιο τον ΕΦΔ. Στην περίπτωση αυτή, προκύπτει η ανάγκη :
Αυξημένες επιλέξιμες δαπάνες διαχείρισης του ΕΦΔ.
Επικουρία του ειδικού στελέχους της Διαχειριστικής Αρχής από εξειδικευμένο εξωτερικό σύμβουλο, και δαπάνες σχετικές με τη λειτουργία του.

Ε. ΤΕΛΙΚΟΙ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ

Τελικοί δικαιούχοι του Μέτρου ανάλογα με τη φύση και το είδος της πράξης είναι οι παρακάτω :
Για όλες τις Δράσεις τελικός Δικαιούχος είναι ο ΕΦΔ που θα επιλεγεί από την Διαχειριστική Αρχή του Προγράμματος σε συνεργασία με τις ΔΑ των Υπουργείων Εθνικής Οικονομίας και Ανάπτυξης.

ΜΕΤΡΟ 1.5:
Ενίσχυση επενδύσεων καινοτομίας του αναπτυξιακού νόμου στον τομέα της μεταποίησης

Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ

ΚΠΣ	2000 – 2006
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ	Ανάδειξη του Μητροπολιτικού ρόλου της Θεσσαλονίκης και ενθάρρυνση της καινοτομίας και της επιχειρηματικότητας
ΜΕΤΡΟ	Ενίσχυση επενδύσεων καινοτομίας του Αναπτυξιακού Νόμου στον τομέα της μεταποίησης
ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας
ΩΦΕΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΤΡΟ	Επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα στον τομέα της μεταποίησης
ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	2000 – 2006
ΠΕΔΙΟ/Α ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	Επενδύσεις σε φυσικό κεφάλαιο (μηχανήματα και εξοπλισμός, συνχρηματοδότηση κρατικών ενισχύσεων) (100%)

Β. ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ/ΟΙ ΜΕΤΡΟΥ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ ΤΟΥ – ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ – ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ – ΔΕΙΚΤΕΣ

Συνοπτική παρουσίαση της υπάρχουσας κατάστασης

Η σημερινή κατάσταση του τομέα της μεταποίησης στην Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας παρουσιάζει τα παρακάτω χαρακτηριστικά :
Ένα μεγάλο τμήμα της βιομηχανίας (αυτό που κυριαρχείται από τις ΠΜΜΕ οικογενειακού και βιοτεχνικού χαρακτήρα) παραμένει μη ανταγωνιστικό αδυνατεί να αντιμετωπίσει τις πραγματοποιούμενες αλλαγές και να ανταποκριθεί στις προδιαγραφές και όρους αξιοποίησης των επενδυτικών κινήτρων.
έχει περιορισμένο εύρος εξειδίκευσης, και η κλαδική διάρθρωσή της δεν παρουσιάζει ουσιαστική αλλαγή τα τελευταία χρόνια.
τα προϊόντα έντασης γνώσης αντιπροσωπεύουν μικρό, αν και αυξανόμενο, ποσοστό της συνολικής βιομηχανικής παραγωγής, η οποία στο μεγαλύτερο μέρος της παράγει προϊόντα μεσαίας τεχνολογίας.
το κόστος παραγωγής επιβαρύνεται ιδιαίτερα από εξωγενείς παράγοντες (ποιότητα των υποδομών, συγκριτικά χαμηλή αποτελεσματικότητα στη παραγωγή, διανομή και χρήση ενέργειας), οι οποίοι μειώνουν την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων.
η σύνδεση της βιομηχανίας με τον πρωτογενή και τον τριτογενή τομέα είναι χαλαρή και λείπουν βασικοί κρίκοι στην αλυσίδα της ανάδρασης. Ιδιαίτερα προβλήματα εμφανίζει η διασύνδεση με τις αγορές τελικών προϊόντων και το εμπόριο.
η έλλειψη της μόνιμης συνεργασίας ανάμεσα στους επιχειρηματικούς φορείς και τους ερευνητικούς μηχανισμούς, ώστε να μπορούν να αποκτήσουν τη δυνατότητα να σχεδιάζουν, να υλοποιούν και να αναδιαμορφώνουν κατά τις μεταβαλλόμενες ανάγκες της συγκυρίας, την κατάλληλη καινοτομική - ανταγωνιστική πολιτική.

Αναλυτική περιγραφή μέτρου

Το Μέτρο αφορά την ενίσχυση νέων ιδιωτικών επενδύσεων και ενδεχομένως σε επεκτάσεις υφισταμένων επιχειρήσεων παραγωγής καινοτομικών προϊόντων ή εισαγωγής καινοτομιών στην παραγωγική διαδικασία, στον τομέα της μεταποίησης, μέσω των κινήτρων του Ν. 2601/98 (και των ενδεχομένων τροποποιήσεων του), με στόχο :
Συμβολή στην επίτευξη περιφερειακής ανάπτυξης.
Αύξηση θέσεων απασχόλησης.
Αύξηση ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων.
Αναδιάρθρωση τομέων και κλάδων της παραγωγής.
Αξιοποίηση επιχειρηματικών ευκαιριών στον ελληνικό και τον ευρύτερο διεθνή χώρο.
Συμβολή στη προστασία του περιβάλλοντος και την εξοικονόμηση ενέργειας.
Οι στόχοι του Μέτρου έχουν άμεση και προφανή συνάφεια με τους παρακάτω στόχους του Άξονα :

μέγιστη δυνατή κινητοποίηση ιδιωτικών κεφαλαίων για τη διατήρηση του ρυθμού επενδύσεων σε επίπεδα άνω του ευρωπαϊκού μέσου όρου,
δημιουργία νέων επιχειρήσεων,
ενίσχυση ΜΜΕ με στόχους τον τεχνολογικό/ οργανωτικό τους εκσυγχρονισμό και τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους,
ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στη λειτουργία των επιχειρήσεων ως ισχυρό και σταθερό μέσο βελτίωσης της ανταγωνιστικότητάς τους,
αύξηση του αριθμού των ιδρυόμενων επιχειρήσεων και η βελτίωση του ισοζυγίου έναρξης/λήξης επιχειρηματικής δραστηριότητας,
ενδυνάμωση των δραστηριοτήτων υψηλής προστιθέμενης αξίας.

Ιεράρχηση των αναγκών και προτεραιοτήτων του μέτρου και σημαντικότητα ως προς την επίτευξη του στόχου του μέτρου.
Στόχος του μέτρου είναι η προώθηση επενδύσεων καινοτόμων δράσεων σε παραγωγική κλίμακα, αυξάνοντας την ανταγωνιστικότητα και παράλληλα την απασχόληση στην Περιφέρεια.

Συνοπτική περιγραφή κατηγοριών πράξεων και ενδεικτικές προβλεπόμενες πράξεις.
Το Μέτρο αφορά στην ενίσχυση Νέων ιδιωτικών επενδύσεων αλλά και την επέκταση εκσυγχρονισμό υφιστάμενων επιχειρήσεων στον τομέα της μεταποίησης, για την παραγωγή καινοτόμων προϊόντων ή την εισαγωγή καινοτομικών μεθόδων στην παραγωγική διαδικασία κατά την έννοια του σχετικού άρθρου 3 του Ν. 2601/98.

Γ. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ: 1
ΜΕΤΡΟ: 5
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΡΟΥ ΑΝΑ ΕΤΟΣ
(σε ΕΥΡΩ)

Ετος	Πεδίο Παρέμβασης	Συνολικό Κόστος	Δημόσιος Τομέας											Ιδιώτες	Ταμείο Συνοχής	Λοιπά Χρηματοδοτικά Μέσα	Δάνεια ΕΤΕ
			Σύνολο Δημόσιας Δαπάνης	Κοινοτική Συμμετοχη					Εθνική Δημόσια Δαπάνη								
				Σύνολο	ΕΤΠΑ	ΕΚΤ	ΕΓΤΠΕ	ΧΜΠΑ	Σύνολο	Κεντρική	Περιφε-ρειακή	Τοπική	Αλλη				
		1=2+13	2=3+8	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
2000		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2001	1 6 1	2,126,285	850,514	637,885	637,885	-	-	-	212,629	212,629	-	-	-	1,275,771	-	-	-
2002	1 6 1	3,500,000	1,400,000	1,050,000	1,050,000	-	-	-	350,000	350,000	-	-	-	2,100,000	-	-	-
2003	1 6 1	3,507,500	1,403,000	1,052,250	1,052,250	-	-	-	350,750	350,750	-	-	-	2,104,500	-	-	-
2004	1 6 1	11,250,000	4,500,000	3,375,000	3,375,000	-	-	-	1,125,000	1,125,000	-	-	-	6,750,000	-	-	-
2005	1 6 1	10,425,000	4,170,000	3,127,500	3,127,500	-	-	-	1,042,500	1,042,500	-	-	-	6,255,000	-	-	-
2006	1 6 1	5,875,000	2,350,000	1,762,500	1,762,500	-	-	-	587,500	587,500	-	-	-	3,525,000	-	-	-
ΣΥΝ		**36,683,785**	**14,673,514**	**11,005,135**	**11,005,135**	-	-	-	**3,668,379**	**3,668,379**	-	-	-	**22,010,271**	-	-	-

Δ. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Το πλαίσιο εφαρμογής του Μέτρου καθορίζεται από τον Ν. 2601/98 καθώς και από σειρά Υπουργικών αποφάσεων που έχουν εκδοθεί κατ' επιταγή του. Συγκεκριμένα καθορίζεται η διαδικασία υποβολής προτάσεων, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά, τα κριτήρια και ο τρόπος αξιολόγησης, η διαδικασία ελέγχου και πληρωμής των εγκεκριμένων επενδύσεων.

Ε. ΤΕΛΙΚΟΙ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ

Τελικοί δικαιούχοι του Μέτρου ανάλογα με τη φύση και το είδος της πράξης είναι οι παρακάτω :
Για τις πράξεις που αφορούν την ενίσχυση επενδύσεων τελικός δικαιούχος είναι η ΠΚΜ / Διεύθυνση Σχεδιασμού & Ανάπτυξης.

ΜΕΤΡΟ 1.6:
Διαμόρφωση της Θεσσαλονίκης σε διεθνή μεταφορικό κόμβο

Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ

ΚΠΣ	2000 – 2006
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ	Ανάδειξη του Μητροπολιτικού ρόλου της Θεσσαλονίκης και ενθάρρυνση της καινοτομίας και της επιχειρηματικότητας
ΜΕΤΡΟ	Διαμόρφωση της Θεσσαλονίκης σε διεθνή μεταφορικό κόμβο
ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	Ευρύτερη περιοχή Θεσσαλονίκης
ΩΦΕΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΤΡΟ	Επιχειρήσεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα στους κλάδους μεταφορών και διαμετακόμισης – Πληθυσμός των μεγάλων αστικών κέντρων της περιοχής
ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	2000 – 2006
ΠΕΔΙΟ/Α ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	Σιδηρόδρομοι (18%) Οδοί (11%) Αυτοκινητόδρομοι (71%)

Β. ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ/ΟΙ ΜΕΤΡΟΥ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ ΤΟΥ – ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ – ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ – ΔΕΙΚΤΕΣ

Συνοπτική παρουσίαση της υπάρχουσας κατάστασης

Στον ευρωπαϊκό χώρο η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας είναι τόπος διέλευσης των εξής Διευρωπαϊκών Αξόνων (TEN-Corridors), IV (Δρέσδη/ Νυρεμβέργη – Πράγα – κλπ, με κατάληξη στη σύνδεση Σόφιας- Θεσσαλονίκης) και X (Σάλτσμπουργκ-Λουμπλιάνα- κλπ με κατάληξη στη σύνδεση Σκοπίων-Θεσσαλονίκης). Οι άξονες αυτοί, εκτός από το οδικό δίκτυο, περιλαμβάνουν και το σιδηροδρομικό και, πρόσφατα, επιπλέον τα λιμάνια, σύμφωνα με την τελευταία έγκριση από το Συμβούλιο Υπουργών και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (αναθεώρηση της Οδηγίας 1692/96). Με τον τρόπο αυτό, προβλέπεται η σύνδεση των χερσαίων συγκοινωνιακών υποδομών μεταφορών, όπου εντάσσεται η ΠΑΘΕ και η Εγνατία, με τα λιμάνια, όπως είναι αυτό της Θεσσαλονίκης. Ετσι λοιπόν η Θεσσαλονίκη καθίσταται κόμβος των συγκοινωνιακών υποδομών και κέντρο συνδυασμένων μεταφορών, με ακτινοβολία συνδέσεων πέραν της διασυνοριακής βαλκανικής ενδοχώρας στον ευρωπαϊκό χώρο. Πρόκειται δηλαδή για τις διεθνείς «πύλες» της χώρας στην Περιφέρεια ΚΜ με τις μεγάλου μήκους διαπεριφερειακές μετακινήσεις και μεταφορές.

Ο «κόμβος» της Θεσσαλονίκης παρουσιάζει σήμερα συγκεκριμένα συγκοινωνιακά προβλήματα, τα οποία μπορούν να αντιμετωπιστούν με δράσεις όπως η παράκαμψη του πολεοδομικού συγκροτήματος με την περιφερειακή οδό και η σύνδεση της πόλης με τους διευρωπαϊκούς άξονες της ΠΑΘΕ και της Εγνατίας Οδού. Συγκεκριμένα, η κυκλοφοριακή ροή περί τον «κόμβο» της Θεσσαλονίκης σήμερα, δεν είναι επαρκώς συνεχής και εξυπηρετική. Απαιτείται λοιπόν συνολικά ανώτερο επίπεδο κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης από το σημερινό.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης παρουσιάζει σημαντική αδυναμία στην ανεπαρκή κάλυψη από τον ΟΣΕ των αναγκών για σιδηροδρομικές μεταφορές των transit φορτίων, όπως επίσης και στη σύνδεσή του με τα δίκτυα χερσαίων μεταφορών μέσω των οδών της πόλης και όχι απ' ευθείας. Τόσο οι σιδηροδρομικές όσο και οι οδικές προσβάσεις στο λιμάνι είναι ακόμη σε μη ανταγωνιστική κατάσταση και η πρόσβαση στο λιμάνι έχει για την περιοχή σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Απαιτούνται λοιπόν σταδιακές και συστηματικές αναβαθμίσεις και νέες χερσαίες συνδέσεις.

Τέλος, σχετικά με τη σιδηροδρομική διέλευση μέσα από την πόλη της Θεσσαλονίκης, το σημερινό επίπεδο ασφάλειας αλλά και άνεσης/εξυπηρέτησης δεν είναι ιδιαίτερα ψηλό. Επίσης, η ταχύτητα των τρένων κρίνεται ως χαμηλή, ακόμη και λαμβανομένης υπ όψιν της διαδρομής του δικτύου εντός του πολεοδομικού συγκροτήματος.

Είναι προφανής η αναγκαιότητα αναβάθμισης του επιπέδου ασφάλειας και εξυπηρέτησης του σιδηροδρομικού δικτύου μέσα στον «κόμβο» της Θεσσαλονίκης.

Αναλυτική περιγραφή μέτρου

Α. Το Μέτρο περιλαμβάνει πράξεις που αποσκοπούν στη βελτίωση των οδικών και σιδηροδρομικών υποδομών στην ευρύτερη περιοχή του «κόμβου» της Θεσσαλονίκης.

Β. Ειδικότερα οι στόχοι του Μέτρου αποσκοπούν στη βελτίωση των αστικών και σιδηροδρομικών υποδομών, με ενέργειες που αποβλέπουν σε:

Βελτίωση των οδικών υποδομών, με κατασκευή έργων οδοποιίας (αυτοκινητόδρομοι, εθνικοί οδοί, κατασκευή κόμβων κ.λ.π.), με σκοπό την ασφαλέστερη και ανετότερη πρόσβαση αλλά και παράκαμψη του «κόμβου» της Θεσσαλονίκης.

Βελτίωση των σιδηροδρομικών υποδομών, με κατασκευή σιδηροδρομικών έργων (υποδομές, μέτρα λήψης προστασίας, κ.λ.π.), με σκοπό τη βελτίωση του επιπέδου λειτουργίας του σιδηροδρόμου στην περιοχή του «κόμβου» της Θεσσαλονίκης, εξυπηρετώντας το τοπικό οδικό δίκτυο και αναβαθμίζοντας την άνετη και ασφαλή πρόσβαση προς τον Κεντρικό Σιδηροδρομικό Σταθμό.

Βελτίωση της διασύνδεσης του λιμένος Θεσσαλονίκης, με δράσεις ενίσχυσης υποδομών τόσο οδικών όσο και σιδηροδρομικών.

Γ. Η ένταξη του Μέτρου στον Άξονα 1 και τους στόχους του είναι άμεση και θετική. Υπενθυμίζεται ότι στους Ειδικούς στόχους του άξονα προτεραιότητας για τα συγκοινωνιακά έργα υπήρχε η ακόλουθη διατύπωση: «Διαμόρφωση της Θεσσαλονίκης σε διεθνή μεταφορικό κόμβο και θαλάσσια «πύλη» των Βαλκανίων: συμπλήρωση των συνδέσεων των γειτονικών αστικών κέντρων με ΠΑΘΕ/Εγνατία, σημειακές παρεμβάσεις εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού δικτύου, βελτίωση των υποδομών του λιμένα Θεσσαλονίκης».

Οι ανισόπεδοι κόμβοι της εσωτερικής περιφερειακής, καθώς και η σύνδεση της εξωτερικής περιφερειακής, συμβάλλουν στη συνεχή κυκλοφοριακή ροή (βελτίωση του επιπέδου κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης και των συνθηκών χωρητικότητας των κυκλοφοριακών φόρτων) της παράκαμψης της Θεσσαλονίκης και στη σύνδεση του αεροδρομίου.

Η βελτίωση των οδικών αξόνων προς τον έκτο προβλήτα του λιμανιού συμβάλλει στην καλύτερη σύνδεση του λιμανιού με το εθνικό δίκτυο και τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα (ΠΑΘΕ και ΕΓΝΑΤΙΑ).

Οι δράσεις των οδικών αξόνων στον αστικό χώρο συμβάλλουν στη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών εισόδου και εξόδου στην πόλη της Θεσσαλονίκης.

Οι σιδηροδρομικές συνδέσεις και οι διαβάσεις πεζών συμβάλλουν στη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας, καθώς και στην ασφάλεια της σιδηροδρομικής γραμμής και των πεζών.

Ιεράρχηση των αναγκών και προτεραιοτήτων του μέτρου και σημαντικότητα ως προς την επίτευξη του στόχου του μέτρου.

Ο γενικός στόχος του Μέτρου είναι η ενίσχυση της θέσης της Θεσσαλονίκης ως διεθνής μεταφορικός και επικοινωνιακός κόμβος, αξιοποιώντας τα πλεονεκτήματά της και βελτιώνοντας τις υπάρχουσες υποδομές. Προς εξυπηρέτηση του στόχου προβλέπονται τύποι δράσεων όπως:

Συμπλήρωση των συνδέσεων των γειτονικών αστικών κέντρων με ΠΑΘΕ και Εγνατία Οδό.

Σημειακές επεμβάσεις εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού δικτύου.

Συγκοινωνιακές και κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης.

Παράλληλα έργα στους τομείς διαμετακόμισης, όπως π.χ. σιδηροδρομική σύνδεση του $6^{ου}$ προβλήτα του λιμανιού Θεσσαλονίκης, ανάπτυξη εμπορευματικού κέντρου κ.λ.π.

Το πλαίσιο των προτεραιοτήτων και στόχων στις συγκοινωνιακές υποδομές των μεταφορών απαρτίζεται από την κατασκευαστική ολοκλήρωση των Διευρωπαϊκών Αξόνων. Το πλαίσιο αυτό αφορά στις συνδέσεις των μετακινήσεων και μεταφορών των μεγάλων αποστάσεων μέσω των διεθνών «πυλών» της χώρας και της Περιφέρειας. Στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, στους Άξονες αυτούς εντάσσονται άμεσα ο ΠΑΘΕ, η Εγνατία Οδός, ο σιδηρόδρομος και το λιμάνι. Επιπλέον, η ως άνω ολοκλήρωση αφορά επίσης στις «κάθετες» συνδέσεις, είτε αυτές εμφανίζονται ως κόμβοι, είτε ως ιεραρχικά κατώτερες συνδέσεις (π.χ. οι εθνικοί οδικοί «κάθετου» άξονες). Επίσης, η ως άνω ολοκλήρωση αφορά και στο χαρακτηριστικό της Θεσσαλονίκης ως κέντρο συνδυασμένων μεταφορών.

Επιπροσθέτως, συνολικά το μέτρο διέπεται από δύο βασικές προτεραιότητες:

την προτεραιότητα αναφορικά με την επίτευξη των στόχων του Μέτρου η οποία άπτεται της βελτίωσης του επιπέδου σύνδεσης και ασφάλειας του δικτύου μεταφορών του «κόμβου» της Θεσσαλονίκης. Αυτή η προτεραιότητα είναι προφανούς μείζονος σημασίας ως προς την επίτευξη των στόχων του Μέτρου.

την προτεραιότητα αναφορικά με την επίτευξη των στόχων του Μέτρου η οποία αφορά στη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης που προσφέρει το δίκτυο, τόσο το οδικό όσο το σιδηροδρομικό και το ακτοπλοϊκό/λιμενικό. Η βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης είναι επίσης προφανούς μείζονος σημασίας ως προς την επίτευξη των στόχων του Μέτρου.

Συνοπτική περιγραφή κατηγοριών πράξεων και ενδεικτικές προβλεπόμενες πράξεις.
Ακολουθούν οι κατηγορίες πράξεων. Από την παράθεσή τους προκύπτει και το είδος των προβλεπομένων πράξεων :

Κατασκευή νέων αυτοκινητοδρόμων.
Βελτίωση υφισταμένων αυτοκινητοδρόμων.
Κατασκευή νέων εθνικών οδών.
Βελτίωση υφισταμένων εθνικών οδών.
Κατασκευή νέων δημοτικών οδών.
Βελτίωση υφισταμένων δημοτικών οδών.
Παρελκόμενα έργων οδοποιίας, όπως κατασκευή συλλεκτηρίων αγωγών αποχέτευσης, κατασκευή και βελτίωση δικτύου αποχέτευσης και ύδρευσης, κ.λ.π.
Κατασκευή νέας σιδηροδρομικής γραμμής.
Βελτίωση υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής.
Κατασκευή υπογείων διαβάσεων, με σκοπό την ασφαλέστερη πρόσβαση των σιδηροδρομικών σταθμών.
Κατασκευή ανισοπέδων διαβάσεων σιδηροδρομικού δικτύου με τα συνοδά τους έργα.
Λήψη μέτρων ασφαλείας σε κάθε δράση σχετική με τη στοχοθεσία του μέτρου.

Για λόγους αρχείου, παρατίθεται ο κατάλογος των πράξεων που έχουν συμφωνηθεί με το ΥΠΕΧΩΔΕ και θα προταθούν προς ένταξη:

ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΑΞΗΣ	**ΠΡΟΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΠΡΟΫΠ/ΣΜΟΣ (kEuro)**
(Κ16-6^{ος} προβλήτας) Β΄κλάδος	20.540
Ανατολική Περιφερειακή Θεσσαλονίκης (Ανισόπεδοι κόμβοι & Παράπλευροι) τμ. Κ5-Κ12	114.450
Αναβάθμιση Α/Κ Λαγκαδά ως Κ4	17.610

Γ. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ: 1
ΜΕΤΡΟ: 6
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΡΟΥ ΑΝΑ ΕΤΟΣ
(σε ΕΥΡΩ)

Ετος	Π ε δ ί ο Π α ρ έ μ - β α σ η ς	Συνολικό Κόστος	Δημόσιος Τομέας										Ιδιώτες	Ταμείο Συνοχής	Λοιπά Χρημα-τοδοτικά Μέσα	Δάνεια ΕΤΕ
			Σύνολο Δημόσιας Δαπάνης	Κοινοτική Συμμετοχή					Εθνική Δημόσια Δαπάνη							
				Σύνολο	ΕΤΠΑ	ΕΚΤ	ΕΓΤΠΕ	ΧΜΠΑ	Σύνολο	Κεντρική	Περ ιφε - ρεια κή	Τοπική	Αλλη			
		1=2+13	2=3+8	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
2000		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2001	311,312,313	33,270,023	33,270,023	24,952,517	24,952,517	-	-	-	8,317,506	8,317,506	-	-	-	-	-	-	-
2002	311,312,313	41,183,000	41,183,000	30,887,250	30,887,250	-	-	-	10,295,750	10,295,750	-	-	-	-	-	-	-
2003	311,312,313	41,233,000	41,233,000	30,924,750	30,924,750	-	-	-	10,308,250	10,308,250	-	-	-	-	-	-	-
2004	311,312,313	33,798,000	33,798,000	25,348,500	25,348,500	-	-	-	8,449,500	8,449,500	-	-	-	-	-	-	-
2005	311,312,313	33,800,000	33,800,000	25,350,000	25,350,000	-	-	-	8,450,000	8,450,000	-	-	-	-	-	-	-
2006	311,312,313	33,884,000	33,884,000	25,413,000	25,413,000	-	-	-	8,471,000	8,471,000	-	-	-	-	-	-	-
ΣΥΝ		**217,168,023**	**217,168,023**	**162,876,017**	**162,876,017**	-	-	-	**54,292,006**	**54,292,006**	-	-	-	-	-	-	-

Δ. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Εξειδίκευση διαδικασιών, λειτουργιών, οργανωτικών προϋποθέσεων, κλπ. Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων των Διαχειριστικών Αρχών

Για την εφαρμογή του Μέτρου δεν απαιτούνται ειδικές διαδικασίες.
Ισχύουν οι διατάξεις του Κανονισμού 1260/99 του Συμβουλίου «Περί γενικών διατάξεων για τα Διαρθρωτικά Ταμεία», οι διατάξεις του νόμου 2860/2000 «Διαχείριση Παρακολούθηση και Έλεγχος του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης και άλλες διατάξεις», καθώς και οι Διατάξεις Εφαρμογής του Π.Ε.Π. Κεντρικής Μακεδονίας.

Κρίσιμες διαδρομές στην εφαρμογή συμπεριλαμβανομένων των θεσμικών και διοικητικών προϋποθέσεων αποτελεσματικής εφαρμογής

Η προτεινόμενη από την ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ πράξη «Ανατολική Περιφερειακή-τμήμα Κ5-Κ12» απαιτεί, λόγω του ύψους του προϋπολογισμού της, την εφαρμογή των διαλαμβανομένων στον Κανονισμό 1260 κεφ.V «περί μεγάλων έργων», γεγονός που θα καταλήξει ως προς μία από τις απαραίτητες προϋποθέσεις για την επιλογή της πράξης και ένταξής της στο ΠΕΠ.
Επίσης, στην ίδια πράξη, προβλέπεται δαπάνη 12 δις σχετικά με απαλλοτριώσεις, γεγονός απαιτεί το χαρακτηρισμό της πράξης ως «ειδική», σε περίπτωση ένταξής της. Συγκεκριμένα, επειδή η σχετική δαπάνη απόκτησης γης υπερβαίνει το συμβατικώς προκαθορισμένο επιλέξιμο ύψος του 10% επί των επιλεξίμων δαπανών της πράξης, απαιτείται η εξέταση της προτεινόμενης πράξης υπό το πρίσμα των διαλαμβανομένων στον Κανόνα αριθ.5 – Αγορά εδαφικών εκτάσεων του Κανονισμού 1685/2000 και των σχετικών διατάξεων εφαρμογής του Γ' ΚΠΣ.

Προκύπτουσες ανάγκες Τεχνικής Βοήθειας για την εφαρμογή

Γενικά κρίνεται αναγκαία η διάθεση πιστώσεων από την Τεχνική Βοήθεια, κυρίως για τις ανάγκες δημοσιότητας – *προβο*λής, εκτός αυτών που βαρύνουν την απόφαση ένταξης των συγκεκριμένων πράξεων, και για τις ανάγκες εκπόνησης μελετών σκοπιμότητας, εμπειρογνωμοσύνης, κ.λ.π. Επίσης, ειδικά για τα έργα υποδομών, προβλέπονται δαπάνες για εκπόνηση ποιοτικών ελέγχων «επί τόπου του έργου» για λογαριασμό της Ειδικής Υπηρεσίας Διαχείρισης, με εργαστηριακές δοκιμές κ.λ.π.

Ε. ΤΕΛΙΚΟΙ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ

Τελικοί δικαιούχοι του Μέτρου ανάλογα με τη φύση και το είδος της πράξης είναι οι παρακάτω :
Οι τελικοί δικαιούχοι του μέτρου είναι η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε. και γενικά φορείς και Ανώνυμες Εταιρείες του Ελληνικού Δημοσίου καθώς και του ευρύτερου δημόσιου τομέα που δραστηριοποιούνται στο χώρο της κατασκευής και λειτουργίας μεταφορικών δικτύων (ενδεικτικώς αναφέρονται η Εγνατία Οδός Α.Ε. και η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.).

ΜΕΤΡΟ 1.7:
Διαμόρφωση της Θεσσαλονίκης σε θαλάσσια πύλη των Βαλκανίων

Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ

ΚΠΣ	2000 – 2006
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ	Ανάδειξη του Μητροπολιτικού ρόλου της Θεσσαλονίκης και ενθάρρυνση της καινοτομίας και της επιχειρηματικότητας
ΜΕΤΡΟ	Διαμόρφωση της Θεσσαλονίκης σε θαλάσσια πύλη των Βαλκανίων
ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	Θεσσαλονίκη – Ευρύτερη περιοχή Θεσσαλονίκης
ΩΦΕΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΤΡΟ	Επιχειρήσεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα στους κλάδους μεταφορών και διαμετακόμισης – Πληθυσμός των μεγάλων αστικών κέντρων της περιοχής
ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	2000 – 2006
ΠΕΔΙΟ/Α ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	Λιμένες (100%)

Β. ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ/ΟΙ ΜΕΤΡΟΥ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ ΤΟΥ – ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ – ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ – ΔΕΙΚΤΕΣ

Συνοπτική παρουσίαση της υπάρχουσας κατάστασης

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης εντάσσεται στους Διευρωπαϊκούς Άξονες, καθ' όσον δέχεται φορτία μεγαλύτερα από 1,5 εκ. τόνους και συνδέεται με τα χερσαία Διευρωπαϊκά Δίκτυα (στην περίπτωση της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, αυτά είναι ο ΠΑΘΕ και η Εγνατία Οδός), σύμφωνα με την τελευταία έγκριση από το Συμβούλιο Υπουργών και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (αναθεώρηση της Οδηγίας 1692/96). Καθοριστικό για την ένταξη του Λιμένος Θεσσαλονίκης στους Διευρωπαϊκούς Άξονες είναι οι συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές που διακινεί, γεγονός που επιτυγχάνεται με τις οδικές και τις σιδηροδρομικές συνδέσεις του λιμανιού, και συγκεκριμένα *του 6ου* προβλήτα, όπου λειτουργεί και ο σταθμός εμπορευματοκιβωτίων. Η ένταξη του Λιμένος Θεσσαλονίκης στους Διευρωπαϊκούς Άξονες καθιστά το λιμάνι της Θεσσαλονίκης όχι μόνο «πύλη» της βαλκανικής ενδοχώρας, αλλά και της ευρωπαϊκής, καθ' όσον συνδέεται με οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα, τα οποία έχουν αφετηρίες στην κεντρική Ευρώπη και καταλήγουν στη χερσόνησο του Αίμου.

Η σημερινή κατάσταση στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης παρουσιάζει σημαντικά προβλήματα σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές και την εσωτερική οργάνωση της διακίνησης των εμπορευμάτων, ιδιαίτερα των εμπορευματοκιβωτίων. Παρεμφερές πρόβλημα είναι και το ελλιπές διαθέσιμο μήκος κρηπιδώματος που εξυπηρετεί την ως άνω διακίνηση. Απαιτούνται άμεσες δράσεις που θα βελτιώσουν την υφιστάμενη κατάσταση, έτσι ώστε το λιμάνι να αποκτήσει πλεονεκτήματα διακίνησης των εμπορευμάτων καθώς και συνδυασμένων μεταφορών.

Επίσης, προβληματική εμφανίζεται και η κίνηση του επιβατικού κοινού, σχετικά με το διαθέσιμο σήμερα Επιβατικό Σταθμό. Απαιτείται δράση στον τομέα αυτό, έτσι ώστε να δημιουργηθούν πλεονεκτήματα στις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών μέσω του Λιμένος Θεσσαλονίκης.

Αναλυτική περιγραφή μέτρου

Α. Το Μέτρο περιλαμβάνει πράξεις που αποσκοπούν στη βελτίωση των υποδομών του Λιμένος Θεσσαλονίκης, αναφορικώς τόσο σε κτιριακές υποδομές όσο σε προμήθειες εξοπλισμού.

Β. Ειδικότερα οι στόχοι του Μέτρου αποσκοπούν στη βελτίωση των υποδομών του λιμανιού, με ενέργειες που αποβλέπουν σε :

Βελτίωση λιμενικών εγκαταστάσεων, για την εξασφάλιση άρτιας υποδομής του λιμανιού όσον αφορά στα λιμενικά έργα.

Βελτίωση των εγκαταστάσεων υποδοχής και εξυπηρέτησης επιβατικού κοινού, για την εξασφάλιση άρτιας λειτουργίας του λιμανιού όσον αφορά στις εγκαταστάσεις εξυπηρετικών.

Βελτίωση των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης του εμπορευματικού κοινού, για την εξασφάλιση άρτιας λειτουργίας του λιμανιού ως εμπορευματικός σταθμός.
Βελτίωση του ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού, για την εξασφάλιση πλέον ταχείας και άμεσης λειτουργίας του λιμανιού ως εμπορευματικός σταθμός.
Γ. Η ένταξη του Μέτρου στον Άξονα 1 και τους στόχους του είναι άμεση και θετική. Υπενθυμίζεται ότι στους Ειδικούς στόχους του άξονα προτεραιότητας για τα συγκοινωνιακά έργα υπάρχει η ακόλουθη διατύπωση: «Διαμόρφωση της Θεσσαλονίκης σε διεθνή μεταφορικό κόμβο και θαλάσσια «πύλη» των Βαλκανίων : συμπλήρωση των συνδέσεων των γειτονικών αστικών κέντρων με ΠΑΘΕ/Εγνατία, σημειακές παρεμβάσεις εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού δικτύου, βελτίωση των υποδομών του λιμένα Θεσσαλονίκης». Η συμβολή των έργων στο λιμάνι αφορά στις εμπορευματικές μεταφορές και ιδιαίτερα στη βελτίωση των συνθηκών διακίνησης των εμπορευματοκιβωτίων αφενός και αφετέρου στη βελτίωση των συνθηκών μετακίνησης των επιβατών.

Ιεράρχηση των αναγκών και προτεραιοτήτων του μέτρου και σημαντικότητα ως προς την επίτευξη του στόχου του μέτρου
Ο στόχος του Μέτρου είναι η ενίσχυση της θέσης της Θεσσαλονίκης ως διεθνής λιμενικός και ευρύτερος μεταφορικός κόμβος, αξιοποιώντας τα πλεονεκτήματά της και βελτιώνοντας τις υπάρχουσες υποδομές. Προς εξυπηρέτηση του στόχου προβλέπονται τύποι δράσεων όπως :
Βελτίωση των υποδομών του Λιμένος Θεσσαλονίκης.
Η κατασκευαστική ολοκλήρωση των υποδομών του λιμανιού εντάσσεται στο πλαίσιο των προτεραιοτήτων και στόχων των Διευρωπαϊκών Δικτύων. Με την ολοκλήρωση αυτή, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης καθίσταται σύγχρονο κέντρο συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών.
Επιπροσθέτως, συνολικά το Μέτρο διέπεται από τρεις βασικές προτεραιότητες :
την προτεραιότητα αναφορικά με την επίτευξη των στόχων του Μέτρου η οποία άπτεται της βελτίωσης του επιπέδου ασφάλειας λειτουργίας του λιμανιού, σχετικά με τις δραστηριότητές του τόσο ως εμπορευματικός όσο και ως επιβατικός σταθμός. Αυτή η πρώτη προτεραιότητα είναι προφανούς μείζονος σημασίας ως προς την επίτευξη των στόχων του Μέτρου
την προτεραιότητα αναφορικά με την επίτευξη των στόχων του Μέτρου η οποία αφορά στη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης που προσφέρει το λιμάνι, τόσο ως εμπορευματικός όσο και ως επιβατικός σταθμός. Η βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης είναι επίσης προφανούς μείζονος σημασίας ως προς την επίτευξη των στόχων του Μέτρου την προτεραιότητα αναφορικά με την επίτευξη των στόχων του Μέτρου η οποία αφορά στη βελτίωση και εκσυγχρονισμό των δυνατοτήτων φιλοξενίας που προσφέρει το λιμάνι, τόσο ως εμπορευματικός όσο και ως επιβατικός σταθμός. Η βελτίωση των δυνατοτήτων φιλοξενίας αποτελεί σημαντική προτεραιότητα ως προς την επίτευξη των στόχων του Μέτρου.

Συνοπτική περιγραφή κατηγοριών πράξεων και ενδεικτικές προβλεπόμενες πράξεις
Ακολουθούν οι κατηγορίες πράξεων. Από την παράθεσή τους προκύπτει και το είδος των προβλεπομένων πράξεων :
Επέκταση υφισταμένων έργων λιμενικής υποδομής, όπως προβλήτες, κρηπιδώματα κ.λ.π.
Βελτίωση υφισταμένων έργων λιμενικής υποδομής, όπως προβλήτες, κρηπιδώματα κ.λ.π.
Κατασκευή νέων έργων λιμενικής υποδομής, όπως προβλήτες, κρηπιδώματα κ.λ.π.
Εκσυγχρονισμός του ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού που αφορά στην παραγωγική διαδικασία του Λιμένος Θεσσαλονίκης
Συμπλήρωση των υποδομών σε ηλεκτρομηχανολογικό εξοπλισμό της ικανότητας πλάγιων μεταφορών μέσα στα όρια του συγκροτήματος του Λιμένος Θεσσαλονίκης
Κατασκευή υποδομών εξυπηρέτησης του εμπορευματικού σταθμού με διάφορες δράσεις, π.χ. με υπόστεγα για εμπορευματοκιβώτια.
Εκσυγχρονισμός υποδομών εξυπηρέτησης του εμπορευματικού σταθμού με διάφορες δράσεις, π.χ. με την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό υποστεγων για εμπορευματοκιβώτια.
Επέκταση υφισταμένου επιβατικού σταθμού.
Βελτίωση υφισταμένου επιβατικού σταθμού.
Κατασκευή νέου επιβατικού σταθμού, σε νέο ή υπάρχον κτίριο, με την ανάλογη ανακαίνιση ή αναπαλαίωση που τυχόν απαιτηθεί.

Γ. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ: 1
ΜΕΤΡΟ: 7
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΡΟΥ ΑΝΑ ΕΤΟΣ
(σε ΕΥΡΩ)

Ετος	Πεδίο Παρέμβασης	Συνολικό Κόστος	Δημόσιος Τομέας											Ιδιώτες	Ταμείο Συνοχής	Λοιπά Χρηματοδοτικά Μέσα	Δάνεια ΕΤΕ
			Σύνολο Δημόσιας Δαπάνης	Κοινοτική Συμμετοχή					Εθνική Δημόσια Δαπάνη								
				Σύνολο	ΕΤΠΑ	ΕΚΤ	ΕΓΤΠΕ	ΧΜΠΑ	Σύνολο	Κεντρική	Περιφέρεια	Τοπική	Άλλη				
		1=2+13	2=3+8	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
2000		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2001	3 1 5	2,940,000	1,470,000	1,102,500	1,102,500	-	-	-	367,500	367,500	-	-	-	1,470,000	-	-	-
2002	3 1 5	2,941,633	1,470,822	1,103,116	1,103,116	-	-	-	367,706	367,706	-	-	-	1,470,811	-	-	-
2003	3 1 5	4,700,000	2,350,000	1,762,500	1,762,500	-	-	-	587,500	587,500	-	-	-	2,350,000	-	-	-
2004	3 1 5	4,096,000	2,048,000	1,536,000	1,536,000	-	-	-	512,000	512,000	-	-	-	2,048,000	-	-	-
2005	3 1 5	4,100,000	2,050,000	1,537,500	1,537,500	-	-	-	512,500	512,500	-	-	-	2,050,000	-	-	-
2006	3 1 5	4,700,000	2,350,000	1,762,500	1,762,500	-	-	-	587,500	587,500	-	-	-	2,350,000	-	-	-
ΣΥΝ		**23,477,633**	**11,738,822**	**8,804,116**	**8,804,116**	-	-	-	**2,934,706**	**2,934,706**	-	-	-	**11,738,811**	-	-	-

Δ. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Εξειδίκευση διαδικασιών, λειτουργιών, οργανωτικών προϋποθέσεων, κλπ. Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων των Διαχειριστικών Αρχών

Για την εφαρμογή του Μέτρου δεν απαιτούνται ειδικές διαδικασίες.
Ισχύουν οι διατάξεις του Κανονισμού 1260/99 του Συμβουλίου «Περί γενικών διατάξεων για τα Διαρθρωτικά Ταμεία», οι διατάξεις του νόμου 2860/2000 «Διαχείριση Παρακολούθηση και Έλεγχος του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης και άλλες διατάξεις», καθώς και οι Διατάξεις Εφαρμογής του Π.Ε.Π. Κεντρικής Μακεδονίας.
Σημειώνεται, για λόγους αρχείου, προβλέπεται ιδιωτική συμμετοχή κατά 50% λόγω επικείμενης ιδιωτικοποίησης της ΟΛΘ Α.Ε.

Κρίσιμες διαδρομές στην εφαρμογή συμπεριλαμβανομένων των θεσμικών και διοικητικών προϋποθέσεων αποτελεσματικής εφαρμογής

Επισημαίνεται ότι για την προτεινόμενη από την ΟΛΘ Α.Ε. πράξη «Κατασκευή του Επιβατικού Σταθμού», υπάρχουν δυο εναλλακτικές λύσεις, η πρώτη για το υπάρχον αξιόλογο παλιό κτίριο του Τελωνείου (10.000 m^2, υπό επισκευή 7.000 m^2) και η δεύτερη για το νέο κτίριο στο χώρο του λιμανιού. Για την πρώτη λύση εκκρεμεί η εγκριτική απόφαση των συναρμοδίων Υπουργείων.

Προκύπτουσες ανάγκες Τεχνικής Βοήθειας για την εφαρμογή

Γενικά κρίνεται αναγκαία η διάθεση πιστώσεων από την Τεχνική Βοήθεια, κυρίως για τις ανάγκες δημοσιότητας – προβολής, εκτός αυτών που βαρύνουν την απόφαση ένταξης των συγκεκριμένων πράξεων, και για τις ανάγκες εκπόνησης μελετών σκοπιμότητας, εμπειρογνωμοσύνης, κ.λ.π. Επίσης, ειδικά για τα έργα υποδομών, προβλέπονται δαπάνες για εκπόνηση ποιοτικών ελέγχων «επί τόπου του έργου» για λογαριασμό της Ειδικής Υπηρεσίας Διαχείρισης, με εργαστηριακές δοκιμές κ.λ.π.

Ε. ΤΕΛΙΚΟΙ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ

Τελικοί δικαιούχοι του Μέτρου ανάλογα με τη φύση και το είδος της πράξης είναι οι παρακάτω :
Ο τελικός δικαιούχος του μέτρου είναι ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε..

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Χ

ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Γ' ΚΠΣ

1. ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 1 – ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΠΑΘΕ

ΜΕΤΡΟ 1.1 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΠΑΘΕ Κ.Π.Σ. ΙΙ

ΜΕΤΡΟ 1.2 ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΑΘΕ ΜΕ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ

ΜΕΤΡΟ 1.3 ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΑΘΕ

ΜΕΤΡΟ 1.4 ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΠΑΘΕ

ΜΕΤΡΟ 1.5 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΣ ΔΑΚΤΥΛΙΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

ΜΕΤΡΟ 1.6 ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ - ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΕΙΣ

ΜΕΤΡΟ 1.7 ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ

2. ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 2 – ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ

ΜΕΤΡΟ 2.1 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΚΠΣ ΙΙ ΣΤΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΚΑΙ ΣΤΗ ΘΡΑΚΗ

ΜΕΤΡΟ 2.2 ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΕΓΝΑΤΙΑΣ & ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ

ΜΕΤΡΟ 2.3 ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ

3. ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 4 - ΚΥΡΙΟΙ ΑΣΤΙΚΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ

ΜΕΤΡΟ 4.1 ΚΥΡΙΟΙ ΑΣΤΙΚΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ

4. ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 6 – ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΜΕΤΡΟ 6.1 ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΜΕΤΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ

5. ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 7 – ΛΙΜΑΝΙΑ

ΜΕΤΡΟ 7.1 ΛΙΜΑΝΙΑ

ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 1 – ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΠΑΘΕ

ΜΕΤΡΟ 1.1 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΠΑΘΕ Κ.Π.Σ. ΙΙ

Αντικείμενο του Μέτρου 1.1 είναι η ολοκλήρωση των τμημάτων του Οδικού Άξονα ΠΑΘΕ, των οποίων η κατασκευή είχε ξεκινήσει κατά την προηγούμενη προγραμματική περίοδο (ΚΠΣ ΙΙ).

Ο γενικός στόχος του Μέτρου 1.1 είναι η συνέχιση και ολοκλήρωση των τμημάτων του οδικού άξονα ΠΑΘΕ που εντάχθηκαν στο ΚΠΣ ΙΙ και χρηματοδοτήθηκαν κατά την προηγούμενη περίοδο και τα οποία δεν έχουν ολοκληρωθεί. Ο στόχος αυτός είναι συμβατός με το στόχο του Άξονα Προτεραιότητας 1 για συνέχιση και ολοκλήρωση της αναβάθμισης του βασικού οδικού άξονα ΠΑΘΕ σε αυτοκινητόδρομο με πλήρη έλεγχο προσβάσεων και διαχωρισμένες κατευθύνσεις κυκλοφορίας.

Στο φυσικό αντικείμενο του Μέτρου 1.1 του παρόντος Επιχειρησιακού Προγράμματος περιλαμβάνεται η ολοκλήρωση του φυσικού αντικειμένου των Μέτρων του Επιχειρησιακού Προγράμματος 'Προσβάσεις και Οδικοί Άξονες' (ΕΠ/ΠΟΑ) της περιόδου 1994-1999 του ΚΠΣ ΙΙ και ειδικότερα των Μέτρων του ΕΠ/ΠΟΑ:

ΕΠ/ΠΟΑ Μέτρο 1.1.1 ''ΠΑΤΡΑ-ΑΓ.ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-ΠΕΑΑΣΓΙΑ''

ΕΠ/ΠΟΑ Μέτρο 1.1.2 ΠΕΑΑΣΓΙΑ-ΡΑΨΑΝΗ-ΕΥΖΩΝΟΙ''

Τα τμήματα του ΠΑΘΕ που περιλαμβάνονται στο Μέτρο 1.1 είναι:
α. Παράκαμψη Πάτρας
β. Κόρινθος - Αθήνα
γ. Κακιά Σκάλα
δ. Αθήνα – Υλίκη
ε. Εγκαταστάσεις Agroinvest - Ευαγγελισμός
στ. Ραψάνη - Πλαταμώνας
ζ. Μακρύγιαλος – Κατερίνη

Πιο αναλυτικά οι προβλεπόμενες πράξεις που εντάσσονται στο Μέτρο 1.1 είναι:

- Η ολοκλήρωση και η απόδοση στην κυκλοφορία εντός του 2002 του συνόλου του έργου της Παράκαμψης Πατρών συνολικού μήκους 18,5χλμ, εκ των οποίων 9 χλμ είναι ακόμα υπό κατασκευή.
- Η ολοκλήρωση του έργου της Κακιάς Σκάλας συνολικού μήκους 8,5χλμ. του οποίου η κατασκευή ξεκίνησε στα πλαίσια του ΚΠΣ ΙΙ. Ο χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης του έργου τοποθετείται εντός του 2003.
- Η κατασκευή συμπληρωματικών έργων (παράπλευρο δίκτυο, ηλεκτροφωτισμός, σήμανση, ασφάλιση, αντιολισθηροί τάπητες) στα τμήματα Κόρινθος – Αθήνα και Αθήνα - Υλίκη συνολικού μήκους 63χλμ. και 80χλμ. αντίστοιχα.
- Η ολοκλήρωση των απαιτούμενων έργων στο τμήμα Εγκαταστάσεις AGROINVEST – Ευαγγελισμός συνολικού μήκους 123,5χλμ. με την κατασκευή των απαραίτητων υπολειπόμενων εργασιών.
- Η ολοκλήρωση της κατασκευής του τμήματος Ραψάνη – Πλαταμώνας καθώς και του ανισόπεδου κόμβου Πλαταμώνα συνολικού μήκους 10χλμ. που αναμένεται να ολοκληρωθεί εντός του 2001.
- Η ολοκλήρωση της κατασκευής του τμήματος Μακρύγιαλος – Κατερίνη με την υλοποίηση των συμπληρωματικών εργασιών (φύτευση, περιβαλλοντική προστασία, κτλ).

Για την επίτευξη του γενικού στόχου του Μέτρου 1.1 οι ιεραρχημένες προτεραιότητες υλοποίησής του είναι:

α. επεμβάσεις στα ήδη κατασκευασμένα οδικά τμήματα για τη διασφάλιση της βέλτιστης λειτουργίας του άξονα,

β. η ολοκλήρωση των υπό κατασκευή τμημάτων που σε συνδυασμό με τα νέα έργα που εντάσσονται στο ΚΠΣ ΙΙΙ θα συντελέσουν στην αναβάθμιση του οδικού άξονα,

Το Μέτρο 1.1, είναι σε συμβατότητα με τα λοιπά μέτρα του Άξονα Προτεραιότητας 1:

1.2 ''Τμήματα ΠΑΘΕ με Παραχώρηση''
1.3 ''Υπόλοιπα Τμήματα ΠΑΘΕ''
1.4 ''Συνδέσεις ΠΑΘΕ''
1.5. ''Περιφερειακός Δακτύλιος Αττικής''
1.6 ''Ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου και Προσβάσεις''

καθώς και με τα έργα του Ταμείου Συνοχής στον Άξονα, που περιλαμβάνουν την ολοκλήρωση των τμημάτων:

α. Διέλευση Αστικής Ζώνης Κατερίνης.
β. Σκοτίνα – Κατερίνη.
γ. Ράχες – Άγιοι Θεόδωροι.
δ. Υλίκη – Άγιος Κωνσταντίνος.
ε. Περιφερειακή Λιμενικής Ζώνης Πειραιά.

Τα τμήματα αυτά συνολικά συμβάλλουν στην ολοκλήρωση του βασικού οδικού άξονα Βορρά – Νότου της χώρας.

Το Μέτρο 1.1 είναι επίσης σε συνέργεια με τον Άξονα Προτεραιότητας 4. ''Κύριοι Αστικοί Οδικοί Άξονες'' που περιλαμβάνει τα αστικά έργα της Αθήνας, μέσω των οποίων διευκολύνονται οι μετακινήσεις βορρά – νότου με παράκαμψη της κεντρικής περιοχής της Αθήνας και μείωση των καθυστερήσεων που οφείλονται στη διακοπτόμενη κυκλοφορία του αστικού οδικού δικτύου. Το Μέτρο 1.1 είναι επίσης σε συνέργεια με τον Άξονα Προτεραιότητας 3. ''Λοιποί Κύριοι Οδικοί Άξονες'' και κυρίως με το Μέτρο 3.1 ''Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας'', που αφορά στην κατασκευή του οδικού άξονα, ο οποίος συνδέει τον ΠΑΘΕ με την Εγνατία Οδό, και θα έχει ως αποτέλεσμα τη βελτίωση της προσβασιμότητας των περιοχών κατά μήκος του άξονα αυτού.

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα του Μέτρου 1.1 προκύπτουν από συγκεκριμένα έργα που πρόκειται να ενταχθούν σε αυτό. Το Μέτρο 1.1 περιλαμβάνει την κατασκευή 63,9χλμ αυτοκινητοδρόμου, διατομής 2Χ2+ΛΕΑ και 2Χ3+ΛΕΑ, που ξεκίνησαν στο πλαίσιο του ΚΠΣ ΙΙ. Εκτός από την κατασκευή των συγκεκριμένων οδικών τμημάτων, στο Μέτρο θα ενταχθεί και η υλοποίηση συμπληρωματικών εργασιών, όπως φυτεύσεις, σηματοδοτήσεις οδών, διαμόρφωση ισόπεδων κόμβων, κτλ.

ΜΕΤΡΟ 1.2 ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΑΘΕ ΜΕ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ

Αντικείμενο του Μέτρου 1.2 είναι η κατασκευή των τμημάτων του ΠΑΘΕ που προβλέπεται να κατασκευαστούν με συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων μέσω Συμβάσεων Παραχώρησης. Οι Συμβάσεις Παραχώρησης αφορούν συμφωνίες μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και εταίρων με οικονομικές και τεχνικές ικανότητες με βάση τις οποίες οι τελευταίες αναλαμβάνουν την κατασκευή και λειτουργία του οδικού έργου με αντάλλαγμα την είσπραξη διοδίων κατά τη διάρκεια της σύμβασης. Μετά την παρέλευση της περιόδου αυτής η εκμετάλλευση του έργου περιέρχεται στο Δημόσιο. Τα σχήματα αυτά είναι γνωστά ως BOT (Built – Operate – Transfer). Άλλα σχήματα που αφορούν συνεργασία μεταξύ του Δημόσιου και του Ιδιωτικού Τομέα, όπως PPP, PFI, κτλ, είναι δυνατόν να διαμορφωθούν στις Συμβάσεις Παραχώρησης των οδικών έργων.

Ο γενικός στόχος του Μέτρου 1.2 είναι η αναβάθμιση σε αυτοκινητόδρομο τμημάτων του βασικού οδικού άξονα ΠΑΘΕ και είναι συμβατός με το στόχο του Άξονα Προτεραιότητας για συνέχιση και ολοκλήρωση της αναβάθμισης του βασικού οδικού άξονα ΠΑΘΕ σε αυτοκινητόδρομο με πλήρη έλεγχο προσβάσεων και διαχωρισμένη κυκλοφορία.

Αναλυτικά στο περιεχόμενο του Μέτρου 1.2 περιλαμβάνεται:

Α) Η κατασκευή του τμήματος του ΠΑΘΕ Πάτρα – Κόρινθος από Α.Κ Ρίου (Αγ. Γεώργιος) έως Α.Κ Αρχαίας Κορίνθου, μήκους 120χλμ., διατομής 2Χ2+ΛΕΑ ο οποίος αποτελεί μέρος του οδικού διαδρόμου του ΠΑΘΕ και αποτελεί τη βασική οδική σύνδεση του διαμερίσματος της Δυτικής Ελλάδας με την Κεντρική Ελλάδα, και της Μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας με την Πάτρα. Από το συνολικό μήκος των 120 χιλιομέτρων, μερικά μικρά τμήματα συνολικού μήκους 14 χιλιομέτρων (παράκαμψη αστικών περιοχών Αιγίου και Ακράτας) έχουν ήδη αναπτυχθεί σε τετράϊχνο αυτοκινητόδρομο διπλού κλάδου.

Β) Η κατασκευή του τμήματος του ΠΑΘΕ Τέμπη – Ραψάνη μήκους 14,3χλμ. διατομής 2Χ2+ΛΕΑ. Περιλαμβάνει την κατασκευή νέου αυτοκινητοδρόμου που παρακάμπτει την ευαίσθητη περιβαλλοντικά περιοχή των Τεμπών. Οι μελέτες του έργου αυτού χρηματοδοτούνται από το ΚΠΣ ΙΙ.

Γ) Η κατασκευή του τμήματος του ΠΑΘΕ Πλαταμώνας – Σκοτίνα μήκους 5,7χλμ. διατομής 2Χ2+ΛΕΑ. Περιλαμβάνει την κατασκευή νέου αυτοκινητοδρόμου, που παρακάμπτει την περιβαλλοντικά και πολιτιστικά ευαίσθητη περιοχή των οικισμών του Πλαταμώνα και του Νέου Παντελεήμονα. Οι μελέτες για το συγκεκριμένο έργο έχουν χρηματοδοτηθεί από το ΚΠΣ ΙΙ.

Για την επίτευξη του στόχου του Μέτρου 1.2 όλα τα τμήματα του ΠΑΘΕ που εντάσσονται στο Μέτρο κρίνονται εξίσου σημαντικά και χαρακτηρίζονται ως έργα πρώτης προτεραιότητας, επειδή συμβάλλουν στην αναβάθμιση και ολοκλήρωση του οδικού άξονα ΠΑΘΕ, ο οποίος αποτελεί το βασικό Οδικό Άξονα Βορρά – Νότου της χώρας και ανήκει στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα.

Το Μέτρο 1.2 είναι σε συμβατότητα με τα υπόλοιπα μέτρα του Άξονα Προτεραιότητας 1:

1.1 ''ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΠΑΘΕ ΚΠΣ ΙΙ'',
1.3 ''ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΑΘΕ'',
1.4 ''ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΠΑΘΕ'',
1.5. ''ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΣ ΔΑΚΤΥΛΙΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ'' και
1.6 ''ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΕΙΣ'',

καθώς και με τα έργα του Ταμείου Συνοχής στον Άξονα που περιλαμβάνουν:

α. Διέλευση Αστικής Ζώνης Κατερίνης,
β. Σκοτίνα – Κατερίνη,
γ. Ράχες – Άγιοι Θεόδωροι,
δ. Υλίκη – Άγιος Κωνσταντίνος,
ε. Περιφερειακή Αιμενικής Ζώνης Πειραιά

Τα έργα αυτά συμβάλλουν στην ολοκλήρωση του βασικού οδικού άξονα ΠΑΘΕ και των συνδέσεών του με τα μεγάλα αστικά κέντρα.

Το Μέτρο 1.2 είναι επίσης σε συνέργεια με τον Άξονα Προτεραιότητας 4. ''Κύριοι Αστικοί Οδικοί Άξονες'' και κυρίως με τα αστικά έργα της Αθήνας, μέσω των οποίων βελτιώνεται η σύνδεση βορρά - νότου στο ύψος της Αθήνας, η οποία υπήρξε ιδιαίτερα προβληματική στο παρελθόν. Το Μέτρο 1.2 είναι επίσης σε συνέργεια με τον Άξονα Προτεραιότητας 3 «Λοιποί Οδικοί Άξονες» και ειδικότερα το Μέτρο 3.1 Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας, που αφορά στην κατασκευή του ομότιτλου οδικού άξονα, ο οποίος συνδέει τον ΠΑΘΕ με την Εγνατία Οδό, με αποτέλεσμα τη βελτίωση της προσβασιμότητας όχι μόνο στον άξονα βορρά – νότου, αλλά και ανατολής - δύσης.

ΜΕΤΡΟ 1.3 ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΑΘΕ

Αντικείμενο του Μέτρου 1.3 αποτελεί η κατασκευή του τμήματος του ΠΑΘΕ που παρακάμπτει τους οικισμούς του Αγίου Κωνσταντίνου και των Καμένων Βούρλων, μήκους 17χλμ. και διατομής 2Χ2+ΛΕΑ.

Ο γενικός στόχος του Μέτρου 1.3 είναι η ολοκλήρωση του οδικού άξονα ΠΑΘΕ και είναι συμβατός με το στόχο του Άξονα Προτεραιότητας 1 για συνέχιση της ολοκλήρωσης του βασικού οδικού άξονα ΠΑΘΕ σε αυτοκινητόδρομο με πλήρη έλεγχο προσβάσεων και διαχωρισμένη κυκλοφορία.

Στο φυσικό αντικείμενο του Μέτρου 1.3 περιλαμβάνεται η κατασκευή του παραπάνω τμήματος που αποτελεί έργο ύψιστης προτεραιότητας, επειδή συμβάλλει στην ολοκλήρωση του οδικού άξονα ΠΑΘΕ, ο οποίος είναι ο βασικό άξονας (βορρά – νότου) της χώρας και αποτελεί τμήμα του Διευρωπαϊκού Δικτύου..

Αναλυτικά, στο αντικείμενο του Μέτρου περιλαμβάνεται η κατασκευή τμήματος αυτοκινητόδρομου διπλού κλάδου με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση, συνολικού μήκους 17χλμ. και περιλαμβάνει τέσσερις ανισόπεδους κόμβους για την εξυπηρέτηση των παρακαμπτώμενων οικισμών.

Το Μέτρο 1.3 είναι σε συμβατότητα με τα υπόλοιπα Μέτρα του Άξονα Προτεραιότητας:

1.1 ''ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΠΑΘΕ ΚΠΣ ΙΙ'',
1.2 ''ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΑΘΕ ΜΕ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ'',
1.4 ''ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΠΑΘΕ'',
1.5 ''ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΣ ΔΑΚΤΥΛΙΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ'',
1.6 ''ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΕΙΣ''

καθώς και με τα έργα του Ταμείου Συνοχής στον άξονα, που περιλαμβάνουν την ολοκλήρωση των εξής τμημάτων:

α. Διέλευση Αστικής Ζώνης Κατερίνης,
β. Σκοτίνα - Κατερίνη,
γ. Ράχες – Άγιοι Θεόδωροι,
δ. Υλίκη – Άγιος Κωνσταντίνος,
ε. Περιφερειακή Λιμενικής Ζώνης Πειραιά.

Το Μέτρο 1.3 είναι επίσης σε συνέργεια με τον Άξονα Προτεραιότητας 4. ''Κύριοι Αστικοί Οδικοί Άξονες'' που περιλαμβάνει τα αστικά έργα της Αθήνας, μέσω των οποίων διευκολύνονται οι μετακινήσεις βορρά – νότου με παράκαμψη της κεντρικής περιοχής της Αθήνας και μείωση των καθυστερήσεων που οφείλονται στη διακοπτόμενη κυκλοφορία του αστικού οδικού δικτύου. Το Μέτρο 1.3 είναι επίσης σε συνέργεια με τον Άξονα Προτεραιότητας 3. ''Λοιποί Κύριοι Οδικοί Άξονες'' και κυρίως με το Μέτρο 3.1 ''Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας'', που αφορά στην κατασκευή του οδικού άξονα, ο οποίος συνδέει τον ΠΑΘΕ με την Εγνατία Οδό, και θα έχει ως αποτέλεσμα τη βελτίωση της προσβασιμότητας των περιοχών κατά μήκος του άξονα αυτού.

ΜΕΤΡΟ 1.4 ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΠΑΘΕ

Στο φυσικό αντικείμενο του Μέτρου 1.4 περιλαμβάνονται:

Α. Η υλοποίηση εγκάρσιων οδικών συνδέσεων της παράκαμψης Πατρών με την πόλη και το νέο υπό κατασκευή λιμάνι, μήκους 4,5χλμ.

Β. Η ολοκλήρωση τμήματος του ΠΑΘΕ από τα Διόδια Ελευσίνας έως τον Α/Κ Καβάλας μήκους 16χλμ. διατομής 2Χ3+ΛΕΑ το οποίο προβλέπεται να αναβαθμισθεί σε κλειστό αυτοκινητόδρομο με παράλληλη διαμόρφωση παράπλευρου δικτύου στο αστικό τμήμα του.

Γ. Περιλαμβάνεται τέλος η σύνδεση του ΠΑΘΕ με τη Χαλκίδα από τον Α/Κ Σχηματαρίου έως την νέα Γέφυρα της Χαλκίδας μήκους 10χλμ. και διατομής 2Χ2+ΛΕΑ, με Σύμβαση Παραχώρησης.

Ο γενικός στόχος του Μέτρου 1.4 είναι η ολοκλήρωση και απόδοση των συνδέσεων του οδικού άξονα ΠΑΘΕ με τα μεγάλα αστικά κέντρα. Ο στόχος αυτός είναι συμβατός με το στόχο του Άξονα Προτεραιότητας για ολοκλήρωση της αναβάθμισης του οδικού άξονα ΠΑΘΕ και των συνδέσεών του με το βασικό οδικό δίκτυο των μεγάλων αστικών κέντρων.

Για την επίτευξη του γενικού στόχου του Μέτρου 1.4 όλα τα τμήματα των συνδέσεων του ΠΑΘΕ που εντάσσονται σε αυτό είναι σημαντικά και η κατασκευή τους απολύτως αναγκαία. Ωστόσο, τα έργα των οδικών συνδέσεων με την παράκαμψη της Πάτρας χαρακτηρίζονται ως έργα ύψιστης προτεραιότητας, λόγω της παντελούς απουσίας εναλλακτικών οδών. Τα υπόλοιπα έργα, τα οποία εντάσσονται στο Μέτρο 1.4 είναι έργα απαραίτητα για την ολοκλήρωση των συνδέσεων του οδικού άξονα ΠΑΘΕ και τη βελτιστοποίηση της λειτουργικότητάς του.

Το Μέτρο 1.4 είναι σε συνέργεια με τα υπόλοιπα μέτρα του Άξονα Προτεραιότητας και συγκεκριμένα:

1.1 ''ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΠΑΘΕ ΚΠΣ ΙΙ'',
1.2 ''ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΑΘΕ ΜΕ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ'',
1.3 ''ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΑΘΕ'',
1.5 ''ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΣ ΔΑΚΤΥΛΙΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ'',
1.6 ''ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΕΙΣ''.

καθώς και με τα έργα του Ταμείου Συνοχής στον Άξονα Συγκεκριμένα, που περιλαμβάνουν την ολοκλήρωση των τμημάτων:

α. Διέλευση Αστικής Ζώνης Κατερίνης.
β. Σκοτίνα – Κατερίνη.
γ. Ράχες – Άγιοι Θεόδωροι.
δ. Υλίκη – Άγιος Κωνσταντίνος.
ε. Περιφερειακή Λιμενικής Ζώνης Πειραιά.

Τα τμήματα αυτά συνολικά συμβάλλουν στην ολοκλήρωση του βασικού οδικού άξονα Βορρά – Νότου της χώρας.

Το Μέτρο 1.4 είναι επίσης σε συνέργεια με τον Άξονα Προτεραιότητας 4. ''Κύριοι Αστικοί Οδικοί Άξονες'' που περιλαμβάνει τα αστικά έργα της Αθήνας, μέσω των οποίων διευκολύνονται

οι μετακινήσεις βορρά – νότου με παράκαμψη της κεντρικής περιοχής της Αθήνας και μείωση των καθυστερήσεων που οφείλονται στη διακοπτόμενη κυκλοφορία του αστικού οδικού δικτύου.

ΜΕΤΡΟ 1.7 ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ

Αντικείμενο του Μέτρου 1.7 είναι οι συμπληρωματικές υποστηρικτικές δράσεις για την υλοποίηση του Άξονα Προτεραιότητας 1. ''Οδικός Άξονας ΠΑΘΕ''.

Ο γενικός στόχος του Μέτρου 1.7 είναι η αποτελεσματική εφαρμογή των παρεμβάσεων για την ολοκλήρωση του οδικού άξονα ΠΑΘΕ και των συνδέσεών του με άλλους υπεραστικούς ή αστικούς οδικούς άξονες μέσω της υποστήριξης και αναβάθμισης του συστήματος προετοιμασίας και εκτέλεσης των Δημοσίων Έργων που σχετίζονται . Ο στόχος αυτός είναι συμβατός με το στόχο του Άξονα Προτεραιότητας 1 για συνέχιση και ολοκλήρωση της αναβάθμισης του βασικού οδικού άξονα ΠΑΘΕ σε αυτοκινητόδρομο με πλήρη έλεγχο προσβάσεων και διαχωρισμένη κυκλοφορία.

Το Μέτρο 1.7 περιλαμβάνει δράσεις στις οποίες εντάσσονται μελέτες, έρευνες, εμπειρογνωμοσύνες και συναφείς ενέργειες, καθώς και υποστηρικτικές δράσεις σχετικές με την οργάνωση και τη λειτουργία των φορέων υλοποίησης των έργων του Α.Π. 1. Εντάσσονται επίσης δράσεις δημοσιότητας, όπως αυτές υπαγορεύονται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1260/ 1999 και τον 1159/ 2000 με στόχο την πληροφόρηση του κοινού για την πρόοδο των έργων στον οδικό άξονα ΠΑΘΕ, καθώς και για τη συμβολή της Ε.Ε. στην ολοκλήρωσή του.

Αναλυτικά, οι επιλέξιμες δράσεις στο πλαίσιο του Μέτρου 1.7 είναι:

1. Εκπόνηση μελετών και συναφών ενεργειών (πραγματογνωμοσύνες, αυτοψίες, σύμβουλοι, κλπ.) που περιλαμβάνουν:
    - Προκαταρκτικές μελέτες έργων, όπως περιβαλλοντικές, κόστους – ωφέλειας, βιωσιμότητας, κτλ.
    - Μελέτες εξειδίκευσης μέτρων ή δράσεων του Άξονα και επεξεργασίας μεθόδων αξιολόγησης, επιλογής και διαχείρισης ειδικών δράσεων.
    - Στατιστικές αναλύσεις και αναλύσεις επιπτώσεων, προσδιορισμού φυσικών δεικτών και επιπτώσεων.
    - Επιχειρησιακά σχέδια, μελέτες αποτύπωσης και μελέτες διοικητικής και οργανωτικής αναβάθμισης.
2. Δαπάνες Τεχνικών, Νομικών, Χρηματοοικονομικών Συμβούλων και Συμβούλων Διαχείρισης (Project Manager).
3. Λειτουργικές δαπάνες των Ανωνύμων Εταιρειών που τυχόν θα υλοποιήσουν τα έργα του Άξονα.
4. Δημοσιότητα και πληροφόρηση του Άξονα Προτεραιότητας 1, μέσω δράσεων και άλλων ενεργειών, οι οποίες καθορίζονται από το Σχέδιο Δράσης Δημοσιότητας του Ε.Π.-Ο.Α.Λ.Α.Α., όπως προβλέπεται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1159/2000.

Οι δράσεις που εντάσσονται στο Μέτρο 1.7 κρίνονται ως απολύτως απαραίτητες για την αποτελεσματική ολοκλήρωση των έργων αναβάθμισης του οδικού άξονα ΠΑΘΕ, που αποτελεί πρώτη προτεραιότητα του Προγράμματος.

ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 2 – ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ

ΜΕΤΡΟ 2.1 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΚΠΣ ΙΙ ΣΤΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΚΑΙ ΣΤΗ ΘΡΑΚΗ

Αντικείμενο του Μέτρου 2.1 είναι η ολοκλήρωση των τμημάτων της Εγνατίας Οδού του ΚΠΣ ΙΙ στη Μακεδονία και τη Θράκη, καθώς και η ολοκλήρωση των έργων σε τμήματα του καθέτου άξονα Αρδάνιο – Ορμένιο.

Ο γενικός στόχος του Μέτρου 2.1 αφορά στην ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού στις Περιφέρειες της Δυτικής, Κεντρικής και Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης και του κάθετου σε αυτήν άξονα Αρδάνιο – Ορμένιο και είναι συμβατός με το στόχο του Άξονα Προτεραιότητας 2, δηλαδή την εξασφάλιση ικανοποιητικής οδικής σύνδεσης μεταξύ ανατολικών και δυτικών περιοχών της Κεντρικής και Βόρειας Ελλάδας καθώς και τη δημιουργία σύνδεσης με τα οδικά δίκτυα των βορείων όμορων χωρών, όπως προβλέπεται από τα σχετικά υπό εκτέλεση προγράμματα και τις διακρατικές συμφωνίες.

Για την επίτευξη του γενικού στόχου του Μέτρου 2.1 όλα τα έργα που περιλαμβάνονται σε αυτό είναι απολύτως αναγκαία και χαρακτηρίζονται ως ύψιστης προτεραιότητας, επειδή συμβάλλουν στην ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού και των κάθετων συνδέσεων.

Τα έργα που εντάσσονται στο πλαίσιο του Μέτρου 2.1 και είναι αναγκαίαγια την επίτευξη του γενικού στόχου του Μέτρου:

- ολοκληρώνουν τα ήδη κατασκευαζόμενα τμήματα της Εγνατίας Οδού στην περιοχή αναφοράς,
- συντελούν στην αναβάθμισή τους και στην εξασφάλιση της βέλτιστης λειτουργίας τους.

Πιο συγκεκριμένα, οι προβλεπόμενες πράξεις που εντάσσονται στο πλαίσιο του Μέτρου 2.1 αφορούν:

Α. Στη συνέχιση και ολοκλήρωση της κατασκευής τμημάτων που ξεκίνησαν να υλοποιούνται στο πλαίσιο του Ε.Π.-Π.Ο.Α. του ΚΠΣ ΙΙ. Πρόκειται για τμήματα συνολικού μήκους 160χλμ. και διατομής 2Χ2+ΛΕΑ (σήραγγες: 2Χ2) στη Μακεδονία και στη Θράκη.

Στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας περιλαμβάνεται η ολοκλήρωση τμημάτων μήκους 19χλμ:

- Η παράκαμψη Γρεβενών μήκους 5,6χλμ. και
- Το τμήμα Πολύμυλος – Λευκόπετρα μήκους 13,5χλμ.

Στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας περιλαμβάνεται η ολοκλήρωση τμημάτων μήκους 54χλμ.:

- Λευκόπετρα – Βέροια – Κουλούρα μήκους 21,5χλμ.
- Δερβένι – Προφήτης – Νυμφόπετρα μήκους 32,4χλμ.

Στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης περιλαμβάνεται η ολοκλήρωση τμημάτων μήκους 86χλμ.:

- Άσπρα Χώματα - Νέα Καρβάλη – Χρυσούπολη μήκους 18,5χλμ.
- Βανιάνο – Βαφέικα (παράκαμψη Ξάνθης) μήκους 10,5χλμ.
- Βαφέικα – Ίασμος – Κομοτηνή μήκους 36,5χλμ.
- Μάκρη – ΒΙΠΕ Αλεξανδρούπολης (Παράκαμψη Αλεξ/πολης) μήκους 20,6χλμ.

Β. Στο Μέτρο 2.1 εντάσσεται επίσης η ολοκλήρωση της κατασκευής του τμήματος Ψαθάδες – Καστανιές συνολικού μήκους 38,2 χλμ. διατομής 2Χ1 + ΛΕΑ που περιλαμβάνει την παράκαμψη Διδυμοτείχου.

Γ. Επίσης στο Μέτρο περιλαμβάνεται και η εκτέλεση υπολειπόμενων / τελικών εργασιών, που είναι απαραίτητες για την απόδοση στην κυκλοφορία τμημάτων που ολοκληρώθηκαν κατά βάση στο πλαίσιο των Προγραμμάτων του ΚΠΣ ΙΙ.

Το Μέτρο 2.1, είναι σε πλήρη συμβατότητα με τα υπόλοιπα μέτρα του Άξονα Προτεραιότητας:

2.2 ''ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ'',

2.3 ''ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ'',

καθώς και με τα έργα του Ταμείου Συνοχής στον Άξονα που περιλαμβάνουν:

α. Ολοκλήρωση των έργων της Ηπείρου (τμήμα: Ηγουμενίτσα – Α/Κ Ιωαννίνων) μήκους 68χλμ.

β. Ολοκλήρωση του άξονα Ασπροβάλτα – Στρυμόνας μήκους 22χλμ.

γ. Ολοκλήρωση του τμήματος Παναγιά – Γρεβενά μήκους 37,2χλμ.

δ. Ολοκλήρωση της Εξωτερικής Περιφερειακής Θεσσαλονίκης μήκους 15χλμ.

ε. Ολοκλήρωση του τμήματος Κουλούρα – Κλειδί (Β' Κλάδος) μήκους 26χλμ.

Σε ότι αφορά τις συνδέσεις τις Εγνατίας, αυτές χρηματοδοτούνται από τα ΠΕΠ Δυτικής Μακεδονίας, Κεντρικής Μακεδονίας και Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, καθώς και από το INTERREG Θράκης.

Το ΠΕΠ Δυτικής Μακεδονίας χρηματοδοτεί έργα επί των καθέτων αξόνων της Εγνατίας Σιάτιστα – Κρυσταλλοπηγή και Κοζάνη – Φλώρινα – Νίκη.

Το ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας χρηματοδοτεί έργα στην περιοχή Θεσσαλονίκης (αναβάθμιση Ανατολικής Περιφερειακής, σύνδεση με λιμάνι) καθώς και έργα επί των καθέτων αξόνων Δερβένι – Σέρρες – Προμαχών και Α/Κ Κ12 – Ν. Μουδανιά – Ν. Ποτίδαια.

Το ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης χρηματοδοτεί έργα στον κάθετο άξονα Αρδάνιο – Ορμένιο.

Το INTERREG χρηματοδοτεί πράξεις στον άξονα Σιάτιστα – Κρυσταλλοπηγή, τη σύνδεση της Εγνατίας με το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης, καθώς και έργα επί των καθέτων αξόνων Αρδάνιο – Ορμένιο Κομοτηνή – Νυμφαία – Μακάζα, Ξάνθη – Εχίνος και Δράμα –Νευροκόπι – Εξοχή – Μ/Σ.

ΜΕΤΡΟ 2.2 ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΕΓΝΑΤΙΑΣ & ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ

Ο γενικός στόχος του Μέτρου 2.2 ταυτίζεται με το στόχο του Άξονα Προτεραιότητας 2 και αφορά την εξασφάλιση ικανοποιητικής οδικής σύνδεσης μεταξύ ανατολικών και δυτικών περιοχών της κεντρικής και βόρειας Ελλάδας, με τη συνέχιση και ολοκλήρωση της κατασκευής της Εγνατίας Οδού.

Πιο συγκεκριμένα, το Μέτρο αυτό προβλέπεται να χρηματοδοτήσει τα τμήματα:

- Ολοκλήρωση τμημάτων της Ηπείρου από Α/Κ Ιωαννίνων έως Α/Κ Παναγιάς, που περιλαμβάνει:

την ολοκλήρωση του τμήματος από Α/Κ Ιωαννίνων έως τη Δυτική Πρόσβαση Σήραγγας Μετσόβου, συνολικού μήκους 43,5χλμ., με προβλεπόμενη διατομή 2Χ2+ΛΕΑ και

την ολοκλήρωση του τμήματος της Εγνατίας από τη Σήραγγα Μετσόβου έως τον Α/Κ Παναγιάς συνολικού μήκους 11,5χλμ. και διατομής 2Χ1 + ΛΕΑ, περιλαμβανομένων και *των* εργασιών στη σήραγγα Μετσόβου μήκους 3,5χλμ. και κυρίως του Η/Μ εξοπλισμού.

- Νυμφόπετρα – Ρεντίνα – Ασπροβάλτα, που περιλαμβάνει:

Την κατασκευή του νέου τμήματος της Εγνατίας Νυμφόπετρα - Ρεντίνα – Ασπροβάλτα, συνολικού μήκους 32 χλμ. και διατομής 2Χ2 + ΛΕΑ.

- Χρυσούπολη – Βανιάνο, που περιλαμβάνει:

την κατασκευή του νέου τμήματος της Εγνατίας Χρυσούπολη – Βανιάνο, μήκους 16,5χλμ με ενιαία διατομή 2Χ2+ΛΕΑ. Πρόκειται για την κατασκευή αυτοκινητοδρόμου σε μία ευαίσθητη περιβαλλοντικά περιοχή (ποταμός Νέστος) που έχει χαρακτηρισθεί ως διεθνής προστατευόμενος υγροβιότοπος. Στο φυσικό αντικείμενο περιλαμβάνεται το τεχνικό γεφύρωσης του ποταμού Νέστου συνολικού μήκους περίπου 1 χλμ.. περίπου.

Αντίστοιχα το Ταμείο Συνοχής προβλέπεται να χρηματοδοτήσει στην περιοχή της Δυτικής Εγνατίας τα τμήματα:

- Ηγουμενίτσα – Α/Κ Ιωαννίνων,

- Παναγιά – Γρεβενά.

Για την ολοκλήρωση όλων των πιο πάνω έργων είναι αναγκαίο να χρησιμοποιηθούν και ιδιωτικοί πόροι.

Το Μέτρο 2.2., είναι σε πλήρη συμβατότητα με τα υπόλοιπα μέτρα του Άξονα Προτεραιότητας:

2.1 ''ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΚΠΣ ΙΙ ΣΤΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗ'',

2.3 ''ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ'',

καθώς και με τα έργα του Ταμείου Συνοχής στον Άξονα της Εγνατίας.

Σε ότι αφορά τις συνδέσεις τις Εγνατίας, αυτές χρηματοδοτούνται από τα ΠΕΠ Δυτικής Μακεδονίας, Κεντρικής Μακεδονίας και Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης *και το* INTERREG (σχετική αναφορά γίνεται στο κεφάλαιο Β του Μέτρου 2.1)..

ΜΕΤΡΟ 2.3 ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ

Στο αντικείμενο του Μέτρου 2.3 περιλαμβάνονται οι συμπληρωματικές υποστηρικτικές ενέργειες οι οποίες είναι απαραίτητες για την υλοποίηση του Άξονα Προτεραιότητας 2 ''Εγνατία Οδός''.

Ο γενικός στόχος του Μέτρου 2.3 είναι η αποτελεσματική εφαρμογή όλων των δράσεων *των* Μέτρων 2.1 και 2.2 που έχουν ως στόχο την ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού.

Το Μέτρο 2.3 περιλαμβάνει δράσεις στις οποίες εντάσσονται μελέτες, έρευνες, εμπειρογνωμοσύνες και συναφείς ενέργειες, καθώς και υποστηρικτικές δράσεις σχετικές με την οργάνωση και τη λειτουργία του φορέα υλοποίησης (Εγνατία Οδός Α.Ε.) των έργων του Α.Π 2. Εντάσσονται επίσης δράσεις δημοσιότητας, όπως αυτές υπαγορεύονται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1260/ 1999 και τον 1159/ 2000 με στόχο την πληροφόρηση του κοινού για την πρόοδο των *έργων* στην Εγνατία Οδό, καθώς και για τη συμβολή της Ε.Ε. στην ολοκλήρωσή της.

Αναλυτικά, οι επιλέξιμες δράσεις στο πλαίσιο του Μέτρου 2.3 είναι:

1. Εκπόνηση μελετών και συναφών ενεργειών (πραγματογνωμοσύνες, αυτοψίες, σύμβουλοι, κλπ.) που περιλαμβάνουν:
    - Προκαταρκτικές μελέτες έργων, όπως περιβαλλοντικές, κόστους – ωφέλειας, βιωσιμότητας, κτλ.
    - Μελέτες εξειδίκευσης μέτρων ή δράσεων του Άξονα και επεξεργασίας μεθόδων αξιολόγησης, επιλογής και διαχείρισης ειδικών δράσεων.
    - Στατιστικές αναλύσεις και αναλύσεις επιπτώσεων, προσδιορισμού φυσικών δεικτών και επιπτώσεων.
    - Επιχειρησιακά σχέδια, μελέτες αποτύπωσης και μελέτες διοικητικής και οργανωτικής αναβάθμισης.
2. Δαπάνες του Συμβούλου Διαχείρισης (Project Manager).
3. Λειτουργικές δαπάνες της ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. που αντιστοιχούν στη διεκπεραίωση των έργων του Άξονα Προτεραιότητας 2.
4. Δημοσιότητα και πληροφόρηση του Άξονα Προτεραιότητας 2, μέσω δράσεων και άλλων ενεργειών, οι οποίες καθορίζονται από το Σχέδιο Δράσης Δημοσιότητας του Ε.Π.-Ο.Α.Λ.Α.Α., όπως προβλέπεται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1159/2000.

Οι δράσεις που εντάσσονται στο Μέτρο 2.3 είναι απολύτως απαραίτητες, αφού συμβάλλουν στην αποτελεσματική υλοποίηση των έργων πρώτης προτεραιότητας των Μέτρων 2.1 και 2.2 .

Πηγή: Υπουργείο Χωροταξίας, Περιβάλλοντος και Δημοσίων Έργων (2001), Γενική Γραμματεία Δημόσιων Έργων, Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Οδικοί Άξονες, Λιμάνια και Αστική Ανάπτυξη», Συμπλήρωμα Προγραμματισμού, Κοινοτικό Πλαίσιο στήριξης 2000 – 2006, Αθήνα, Μάιος 2001.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XI

Άξονας 2 Σιδηροδρομικός άξονας Πειραιάς – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη

Μέτρο 2.4
Αναβάθμιση της γραμμής για αύξηση ταχυτήτων

Περιγραφή: Η περιγραφή γίνεται κατά τμήματα:
ΣΚΑ – Οινόη: Η υφιστάμενη διπλή γραμμή κανονικού εύρους ΣΚΑ – Αχαρνών – Αγίου Στεφάνου – Οινόης, αποτελεί σήμερα τμήμα του άξονα Πειραιά – Αθήνα – Θεσ/νίκη. Η χάραξη της γραμμής αυτής δεν επιτρέπει την ανάπτυξη ταχυτήτων μεγαλύτερων από 90 χλμ./ώρα.
Στο τμήμα αυτό θα εκτελεστούν έργα βελτίωσης της ασφάλειας κυκλοφορίας (ανισόπεδες διαβάσεις, κλπ).
Οινόη – Τιθορέα: Η υφιστάμενη διπλή γραμμή κανονικού εύρους Οινόης – Τιθορέας, μήκους 93 χλμ. αποτελεί το πρώτο τμήμα που ξεκίνησε να κατασκευάζεται στα πλαίσια του εκσυγχρονισμού του άξονα Αθήνας – Θεσ/νίκης. Οι εργασίες στο τμήμα αυτό έχουν σχεδόν ολοκληρωθεί. Πέραν των ήδη εκτελούμενων έργων, για την εξασφάλιση κυκλοφορίας στο τμήμα με ταχύτητες της τάξης των 200 χλμ./ώρα θα απαιτηθούν και οι εξής κυριότερες συμπληρωματικές εργασίες:
- Παραλλαγή γραμμής για βελτίωση της καμπύλης (περιοχή Εκκλησάκι).
- Έργα αναβάθμισης της γραμμής και βελτίωσης της ασφάλειας της κυκλοφορίας.

Τιθορέα – Δομοκός: Στο τμήμα αυτό, μήκους 122 χλμ., υπάρχει σήμερα μονή γραμμή , με χάραξη που δεν επιτρέπει την ανάπτυξη υψηλών ταχυτήτων μεγαλύτερων από 65-80 χλμ. την ώρα. Τα έργα κατασκευής της νέας διπλής γραμμής υψηλών ταχυτήτων στο εν λόγω τμήμα αποτελούν αντικείμενο των μέτρων 2.2 και 2.3 του Προγράμματος. Για την βραχυπρόθεσμη βελτίωση της επιχειρησιακής κατάστασης της υπάρχουσας μονής γραμμής εκτελούνται με πόρους του Β' ΚΠΣ εργασίες τοπικών βελτιώσεων μικρής σχετικά έκτασης, που θα ολοκληρωθούν με πόρους του Γ' ΚΠΣ.
Δομοκος – Λάρισα: Η κατασκευή της διπλής γραμμής κανονικού εύρους Δομοκού – Λάρισας, συνολικού μήκους 57 χλμ. έχει πρακτικώς ολοκληρωθεί και η γραμμή έχει αποδοθεί σε κυκλοφορία. Για την ολοκλήρωση του τμήματος προκειμένου να έχει απόδοση σε ταχύτητες της τάξης των 200 χλμ./ώρα απαιτούνται τα εξής συμπληρωματικά έργα:
- Έργα αναβάθμισης της γραμμής και βελτίωσης της ασφάλειας της κυκλοφορίας.
- Συμπλήρωση της σηματοδότησης.

Λάρισα – Πλατύ: Η διπλή γραμμή κανονικού εύρους Λάρισα – Πλατέος, συνολικού μήκους 137 χλμ. αποτελείται από τμήματα εκ των οποίων άλλα είναι σχετικώς ολοκληρωμένα και άλλα προϋποθέτουν έργα, τα περισσότερα των οποίων βρίσκονται ήδη σε εξέλιξη. Για την ολοκλήρωση του τμήματος και την απόδοσή του σε κυκλοφορία για ταχύτητες της τάξης των 200 χλμ./ώρα απαιτούνται τα εξής συμπληρωματικά έργα:
- Έργα αναβάθμισης της γραμμής και βελτίωσης της ασφάλειας της κυκλοφορίας.
- Ολοκλήρωση της σηματοδότησης.
- Άλλες εργασίες (επεκτάσεις / ανακαινίσεις σταθμών κλπ).

Πλατύ – Θεσ/νίκη: Στο εκτελούμενο αναπτυξιακό πρόγραμμα του ΟΣΕ είναι ενταγμένες οι εργασίες σηματοδότησης του τμήματος Πλατύ – ΤΧ1, εργασίες ανακαίνισης της επιδομής της γραμμής, κλπ.
Για την ολοκλήρωση του τμήματος, συνολικού μήκους 37 χλμ. απαιτούνται τα εξής συμπληρωματικά έργα:
- Έργα αναβάθμισης της γραμμής και βελτίωσης της ασφάλειας της κυκλοφορίας.
- Συμπλήρωση της σηματοδότησης.
- Άλλες εργασίες (σύνδεση με ενωτική Ειδομένης, επιδομή γραμμών ηλεκταμαξοστασίου κλπ.).

Σκοποί / Γενικοί στόχοι: Ο κύριος σκοπός του μέτρου είναι η ολοκλήρωση των έργων του Β' ΚΠΣ. Επίσης η βελτίωση της λειτουργίας και της αξιοπιστίας του σιδηροδρόμου σε συνάρτηση με το περιβάλλον, την εξοικονόμηση ενέργειας και την ασφάλεια. Τέλος η σύνδεση με την περιφέρεια, καθώς και η βελτίωση της λειτουργίας και αξιοπιστίας του σιδηρόδρομου
Συνεργεια με άλλα χρηματοδοτικά μέσα: Το μέτρο χρηματοδοτείται από το Γ'ΚΠΣ.
Χρηματοδοτική βαρύτητα: Το μέτρο εκτιμάται ότι θα απορροφήσει το 8,04% του συνολικού προϋπολογισμού για το Γ' ΚΠΣ, του Άξονα προτεραιότητας.
Δικαιούχοι: ΟΣΕ
Αρχή Εφαρμογής: ΕΡΓΟΣΕ

Πηγή: Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης 2000 – 2006, Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Σιδηρόδρομοι, Αεροδρόμια, Αστικές Συγκοινωνίες», Αθήνα, Φεβρουάριος 2001.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XII

Πίνακας XIIα: *Κίνηση επιβατών Λιμένος Θεσσαλονίκης*

Έτος Περίοδος	1998 Ιανουάριος - Δεκέμβριος				1999 Ιανουάριος - Δεκέμβριος				Μεταβολή 99/98	
	Αποβίβαση	Επιβίβαση	Transit	Σύνολο	Αποβίβαση	Επιβίβαση	Transit	Σύνολο	Απόλυτη	%
Γραμμών Εσωτερικού	123059	132890		255949	118314	121655	563	240532	-15417	-6.02
Γραμμών Εξωτερικού		13		13						
Κρουαζιεροπλοίων				5201				5687		
Σύνολο				**261163**				**246219**	**-14944**	**-5.72**

Έτος Περίοδος	2000 Ιανουάριος - Δεκέμβριος				Μεταβολή 2000/99		Συνολική Μεταβολή 1998-2000	
	Αποβίβαση	Επιβίβαση	Transit	Σύνολο	Απόλυτη	%	Απόλυτη	%
Γραμμών Εσωτερικού	110465	123505		233970	-6562	-2.73	-21979	-8.59
Γραμμών Εξωτερικού								
Κρουαζιεροπλοίων	4708	4743	5008	14459				
Σύνολο				**248429**	**2210**	**0.90**	**-12734**	**-4.88**

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης - Διεύθυνση Ανάπτυξης - Τμήμα Μελετών και Στατιστικής, Στατιστικά Δελτία Δεκεμβρίου 1999, Δεκεμβρίου 2000

Πίνακας ΧΙΙβ: *Διακίνηση εμπορευμάτων (σε τόννους) Λιμένος Θεσσαλονίκης*

Έτος Περίοδος	1998 Ιανουάριος - Δεκέμβριος			1999 Ιανουάριος - Δεκέμβριος			Μεταβολή 99/98	
	Εκφόρτωση	Φόρτωση	Σύνολο	Εκφόρτωση	Φόρτωση	Σύνολο	Απόλυτη	%
Θαλάσσια διακίνηση	10369461	3292050	13661511	10172035	2438128	12610163	-1051348	-7.70
Διακίνηση εμπορευμάτων με αμιγώς χερσαία μεταφορικά μέσα			190102			192824	2722	1.43
Συνολική διακίνηση			**13851613**			**12802987**	**-1048626**	**-7.57**

Έτος Περίοδος	2000 Ιανουάριος - Δεκέμβριος			Μεταβολή 2000/99		Συνολική Μεταβολή 1998-2000	
	Εκφόρτωση	Φόρτωση	Σύνολο	Απόλυτη	%	Απόλυτη	%
Θαλάσσια διακίνηση	11717708	3553839	15271547	2661384	21.11	1610036	11.79
Διακίνηση εμπορευμάτων με αμιγώς χερσαία μεταφορικά μέσα			194106	1282	0.66	4004	2.11
Συνολική διακίνηση			**15465653**	**2662666**	**20.80**	**1614040**	**11.65**

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης - Διεύθυνση Ανάπτυξης - Τμήμα Μελετών και Στατιστικής, Στατιστικά Δελτία Δεκεμβρίου 1999, Δεκεμβρίου 2000.

Πίνακας XIIγ: *Αριθμός πλοίων που κατέπλευσαν στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης*

Έτος Περίοδος	1998 Ιανουάριος - Δεκέμβριος			1999 Ιανουάριος - Δεκέμβριος			Μεταβολή 99/98	
	Εξωτερικού	Εσωτερικού	Σύνολο	Εξωτερικού	Εσωτερικού	Σύνολο	Απόλυτη	%
Φορτηγά	1077	370	1447	1264	357	1621	174	12.02
Δεξαμενόπλοια	227	359	586	210	453	663	77	13.14
Επιβατικά	21	439	460	16	440	456	-4	-0.87
Πλοία Κοντέινερς	936	0	936	929	0	929	-7	-0.75
Σύνολο	**2261**	**1168**	**3429**	**2419**	**1250**	**3669**	**240**	**7.00**

Έτος Περίοδος	2000 Ιανουάριος - Δεκέμβριος			Μεταβολή 2000/99		Συνολική Μεταβολή 1998-2000	
	Εξωτερικού	Εσωτερικού	Σύνολο	Απόλυτη	%	Απόλυτη	%
Φορτηγά	1173	302	1475	-146	-9.01	28	1.94
Δεξαμενόπλοια	264	424	688	25	3.77	102	17.41
Επιβατικά	26	364	390	-66	-14.47	-70	-15.22
Πλοία Κοντέινερς	871	0	871	-58	-6.24	-65	-6.94
Σύνολο	**2334**	**1090**	**3424**	**-245**	**-6.68**	**-5**	**-0.15**

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης - Διεύθυνση Ανάπτυξης - Τμήμα Μελετών και Στατιστικής, Στατιστικά Δελτία Δεκεμβρίου 1999, Δεκεμβρίου 2000.

Πίνακας ΧΠδ: *Διαμετακόμιση (Transit) ξηρού φορτίου (σε τόννους) Σκοπίων - Βουλγαρίας*

Έτος	1998	1999	Μεταβολή 99/98	
Περίοδος	Ιανουάριος - Δεκέμβριος	Ιανουάριος - Δεκέμβριος	Τόννοι	%
	Συνολική διακίνηση διαμετακόμισης ξηρού φορτίου λιμένος Θεσσαλονίκης			
Σύνολο	**1394962**	**1880362**	**485400**	**34.80**
	Διαμετακόμιση ξηρού φορτίου Σκοπίων			
Από	372746	385149	12403	3.33
Προς	649034	1042263	393229	60.59
Σύνολο	**1021780**	**1427412**	**405632**	**39.70**
	Διαμετακόμιση ξηρού φορτίου Βουλγαρίας			
Από	91993	73670	-18323	-19.92
Προς	115924	121042	5118	4.41
Σύνολο	**207917**	**194712**	**-13205**	**-6.35**

Έτος	2000	Μεταβολή 2000/99		Συνολική	
Περίοδος	Ιανουάριος - Δεκέμβριος	Τόννοι	%	Τόννοι	%
	Συνολική διακίνηση διαμετακόμισης ξηρού φορτίου λιμένος				
Σύνολο	**2307928**	**427566**	**22.74**	**912966**	**65.45**
	Διαμετακόμιση ξηρού φορτίου Σκοπίων				
Από	650286	265137	68.84	277540	74.46
Προς	1239172	196909	18.89	590138	90.93
Σύνολο	**1889458**	**462046**	**32.37**	**867678**	**84.92**
	Διαμετακόμιση ξηρού φορτίου Βουλγαρίας				
Από	62690	-10980	-14.90	-29303	-31.85
Προς	115945	-5097	-4.21	21	0.02
Σύνολο	**178635**	**-16077**	**-8.26**	**-29282**	**-14.08**

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης - Διεύθυνση Ανάπτυξης - Τμήμα Μελετών και Στατιστικής, Στατιστικά Δελτία Δεκεμβρίου 1999, Δεκεμβρίου 2000.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XIII

Πίνακας XIIIα: *Κίνηση επιβατών αερολιμένα "Μακεδονία" την περίοδο 1990 - 2000*

Έτος	Εσωτερικού	Εξωτερικού	Σύνολο	Ετήσιο ποσοστό μεταβολής %
1990	810874	730494	1541368	
1991	685589	898385	1583974	2.69
1992	743070	1107076	1850146	14.39
1993	749170	1431985	2181155	15.18
1994	765733	1613263	2378996	8.32
1995	878695	1653679	2532374	6.06
	1072455	1705389	2777844	8.84
1996	1073526	1744248	2817774	1.42
1997	1043351	1691483	2734834	-3.03
1998	1333879	1871904	3205783	14.69
1999	1529565	2014088	3543653	9.53
2000				

Πίνακας XIIIβ: *Κίνηση επιβατών αερολιμένα "Μακεδονία" από/προς βαλκανικές χώρες για τα έτη 1999 - 2000**

Χώρα	1999	2000
Αλβανία	6500	9000
Βουλγαρία	1000	900
Κροατία	6	17
Ρουμανία	20000	23500
Π.Γ.Δ.Μ.	3000	1200
Σλοβενία	600	1100
Ο.Δ.Γ.	3500	7500
Σύνολο	**34606**	**43217**

* Τα στοιχεία είναι κατ' εκτίμηση (έχουν προκύψει από τη μελέτη διαγράμματος).

Πηγή: Υπηρεσία Πολιτικής αεροπορίας - Κρατικός Αερολιμένας Θεσσαλονίκης "Μακεδονία" - Τμήμα Αερολιμενικό, Στατιστική Αεροπορικής Κίνησης 1998 - 2000

Πίνακας XIIIγ: *Εμπορευματική κίνηση και κίνηση ταχυδρομείου αερολιμένα"Μακεδονία" το 2000*

	Ταχυδρομείο			Εμπορεύματα		
	Αφίξεις	**Αναχωρήσεις**	**Διερχόμενα**	**Αφίξεις**	**Αναχωρήσεις**	**Διερχόμενα**
Γενικό σύνολο κίνησης εσωτερικού	185855	140619	1095	1979958	1760971	1064
Σύνολο εξωτερικού ελληνικών εταιρειών	82032	2454	361500	710840	1689502	1505040
Σύνολο εξωτερικού ξένων εταιρειών	59725	798	1940	1781029	2434678	30379
Γενικό σύνολο κίνησης εξωτερικού	141757	3252	363440	2491869	4124180	1535419

Πηγή: Υπηρεσία Πολιτικής αεροπορίας - Κρατικός Αερολιμένας Θεσσαλονίκης "Μακεδονία" - Τμήμα Αερολιμενικό, Στατιστική Αεροπορικής Κίνησης 1998 - 2000

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XIV

Πίνακας XIV α: *Συνολική βοήθεια της Ε.Ε. στις γειτονικές με το Κοσυφοπέδιο χώρες για την περίοδο 1991 - 1999*

Τύπος βοήθειαςσε χιλ. Ευρώ	**Αλβανία** (1)	**Βοσνία** (2)	**Κροατία**	**Ο.Δ.Γ.**	**Π.Γ.Δ.Μ.**	**σε πολλές χώρες**	**Σύνολο**
Phare + OBNOVA	616.4	754.5	49.6	41.7	236.7	9.8	**1708.7**
ανθρωπιστική βοήθεια (ECHO)	41.2	1032.1	290.8	262.8	45.7	236.1	**1908.7**
ασφάλεια τρομίμων (DGVIII)	16.5						**16.5**
στήριξη ισορρόπησης πληρωμών (DGII)	20	60			40		**120**
Ε.Τ.Επ. (Ε.Ι.Β.)	46						**46**
άλλες ενέργειες (3)	122.8	221.2	9.3	17.5	2	12.3	**385.1**
Συνολική βοήθεια Ε.Ε.	862.9	2067.8	349.7	322	324.4	258.2	**4185**
Βοήθεια κρατών μελών (1990-1997)	712.8	507.9	1165.9	712.4	178.2		**3277.2**
Σύνολο	**1575.7**	**2575.7**	**1515.6**	**1034.4**	**502.6**	**258.2**	**7462.2**
Ε.Β.R.D.	68	70	511		143		792

(1) Η μεγάλη μακροποικονομική βοήθεια πουα αποφασίστηκε να δοθεί στην Αλβανία το 1992 και το 1994, περιλαμβάνεται στις χρηματοδοτήσεις του Phare.

(2) Από τα 60 χιλ. Ευρώ για στήριξη ισορρόπησης πληρωμών, τα 15 χιλ. θα δοθούν από το OBNOVA.

(3) Οι "άλλες ενέργειες" περιλαμβάνουν κυρίως επισητιστική βοήθεια στην Αλβανία χορηγούμενη από το FEOGA (120 χιλ. Ευρώ) και αφαιρεσή ναρκών και άλλες ενέργειες στη Βοσνία (200 χιλ. Ευρώ).

Πήγή: European Commission (2001β), (από το site http://europa.eu.int/comm/external_relations/see/com_99_235/ec_assist_99.htm).

Πίνακας XIV β: *Προϋπολογισμός του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ανασυγκρότησης για την Ο.Δ.Γ., για την περίοδο 2000 - 2001(σε εκ. Ευρώ)*

	Έτος		
Περιοχή	**2000**	**2001**	**Σύνολο**
Κόσοβο*	325	275	**600**
Σερβία**	180	240	**420**
Μαυροβούνιο		20	**20**
Σύνολο	**505**	**535**	**1040**

* Για το 2000: περιλαμβάνονται 95 εκ. Ευρώ που μεταφέρθηκαν από τον προϋπολογισμό του προγράμματος TAFKO 1999, της Ε.Ε.

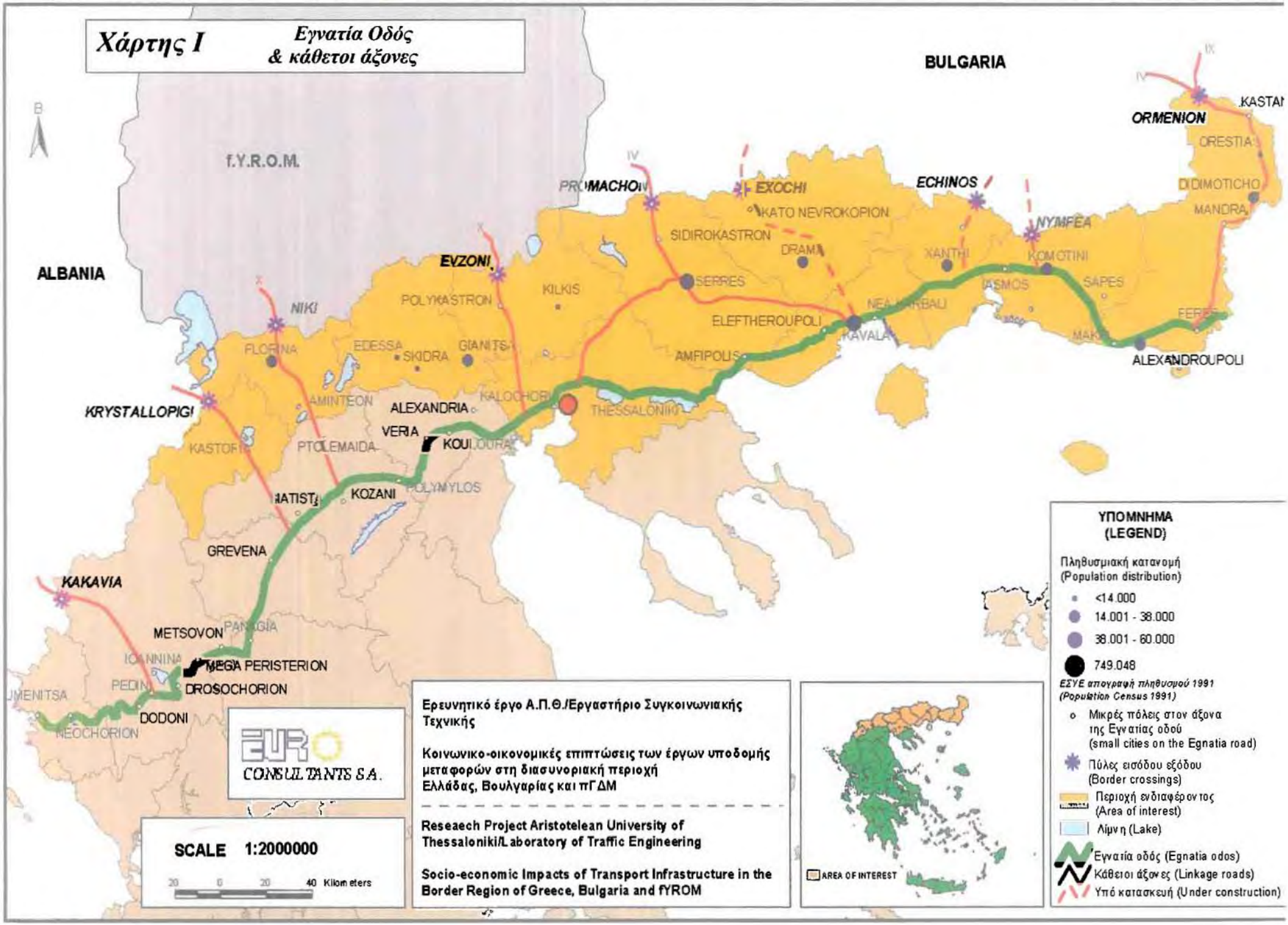
** Για το 2001: έχουν υπολογιστεί οι μέγιστοι αριθμοί. Το 2001 οι προϋπολογισμοί για τη Σερβία και το Μαυροβούνιο βρίσκονται υπό συζήτηση.

Πηγή: EC, 2001α: 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XV

ΧΑΡΤΕΣ

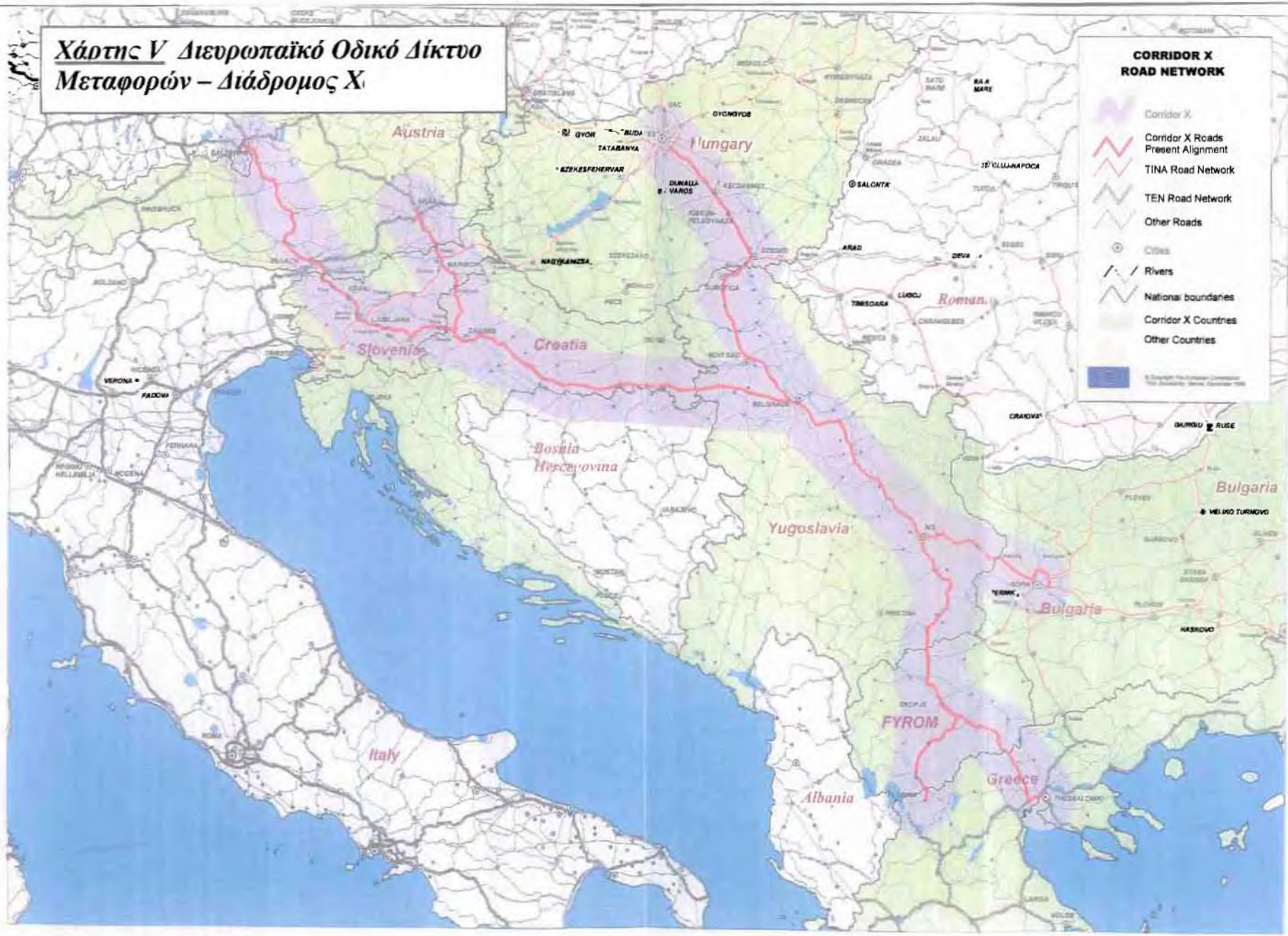



Χάρτης I
Εγνατία Οδός
& κάθετοι άξονες
BULGARIA
f.Y.R.O.M.
ALBANIA
ORMENION
KASTAI
ORESTIA
DIDIMOTICHO
MANDRA
ECHINOS
EXOCHI
KATO NEVROKOPION
SIDIROKASTRON
DRAMA
NYMFEA
XANTHI
KOMOTINI
IASMOS
SAPES
SERRES
EVZONI
KILKIS
POLYKASTRON
NIKI
FLORINA
EDESSA
SKIDRA
GIANITSA
ELEFTHEROUPOLI
KAVALA
AMFIPOLIS
ALEXANDROUPOLI
KRYSTALLOPIGI
AMINTEON
ALEXANDRIA
KALOCHORI
THESSALONIKI
VERIA
KOULOURA
PTOLEMAIDA
KOZANI
POLYMYLOS
GREVENA
KAKAVIA
METSOVON
PANAGIA
IOANNINA
MEGA PERISTERION
DROSOCHORION
DODONI
NEOCHORION
CONSULTANTS S.A.
SCALE 1:2000000
20 0 20 40 Kilometers
Ερευνητικό έργο Α.Π.Θ./Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής
Κοινωνικο-οικονομικές επιπτώσεις των έργων υποδομής μεταφορών στη διασυνοριακή περιοχή Ελλάδας, Βουλγαρίας και πΓΔΜ
Reseaech Project Aristotelean University of Thessaloniki/Laboratory of Traffic Engineering
Socio-economic Impacts of Transport Infrastructure in the Border Region of Greece, Bulgaria and fYROM
AREA OF INTEREST
ΥΠΟΜΝΗΜΑ
(LEGEND)
Πληθυσμιακή κατανομή
(Population distribution)
<14.000
14.001 - 38.000
38.001 - 60.000
749.048
ΕΣΥΕ απογραφή πληθυσμού 1991
(Population Census 1991)
Μικρές πόλεις στον άξονα της Εγνατίας οδού
(small cities on the Egnatia road)
Πύλες εισόδου εξόδου
(Border crossings)
Περιοχή ενδιαφέροντος
(Area of interest)
Λίμνη (Lake)
Εγνατία οδός (Egnatia odos)
Κάθετοι άξονες (Linkage roads)
Υπό κατασκευή (Under construction)

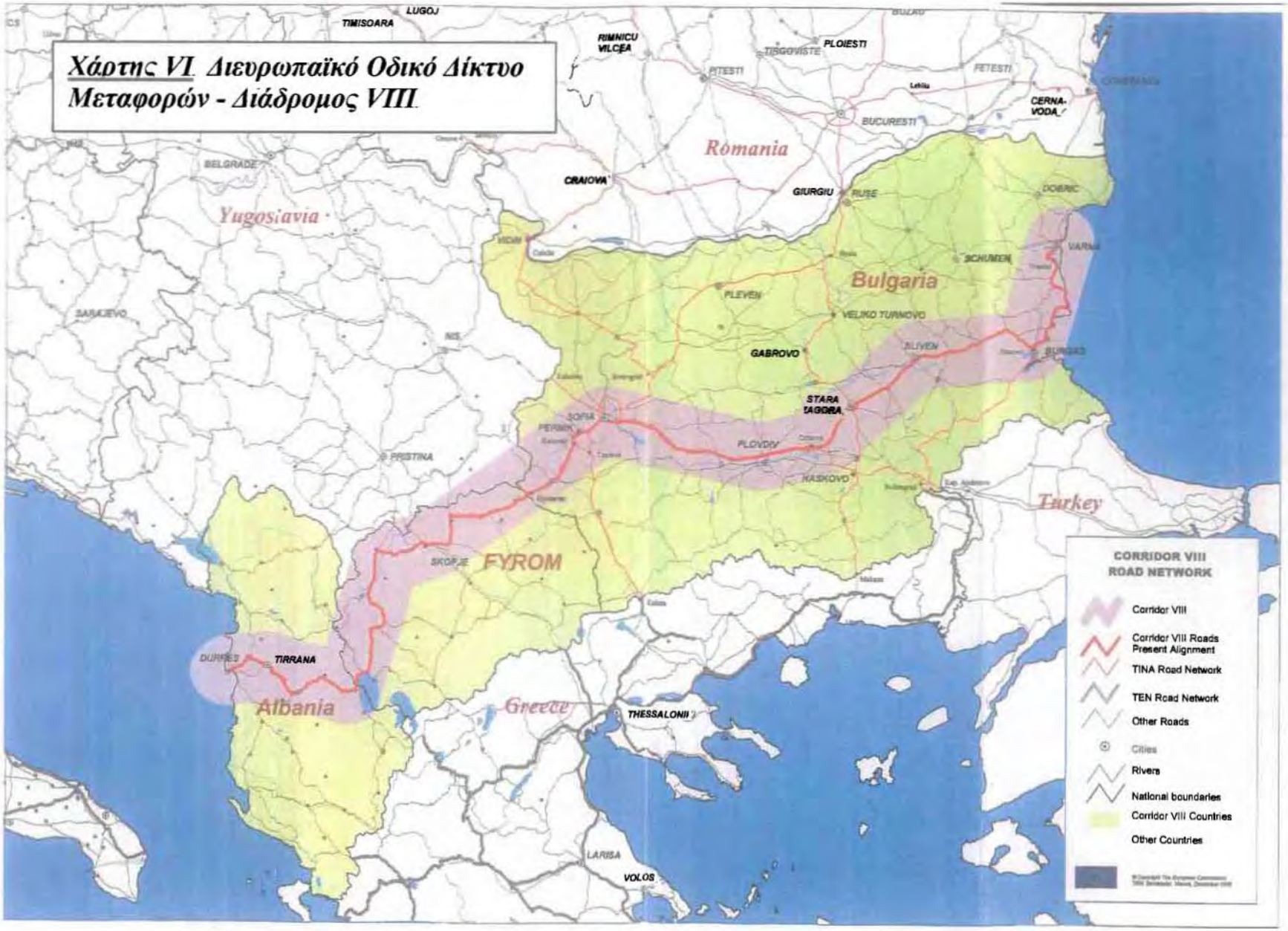

Χαρτης 11
Σχεδιο του Διευρωπαικου Δικτυου
Μεταφορων
Τμημα: Οδοι
Υπαρχοντα
Προγραμματισμενη
Συνδεσεις με τριτες χωρες/
καθαρά ενδεικτικες
ΕΥΡΩΣΤΑΤ
07/96

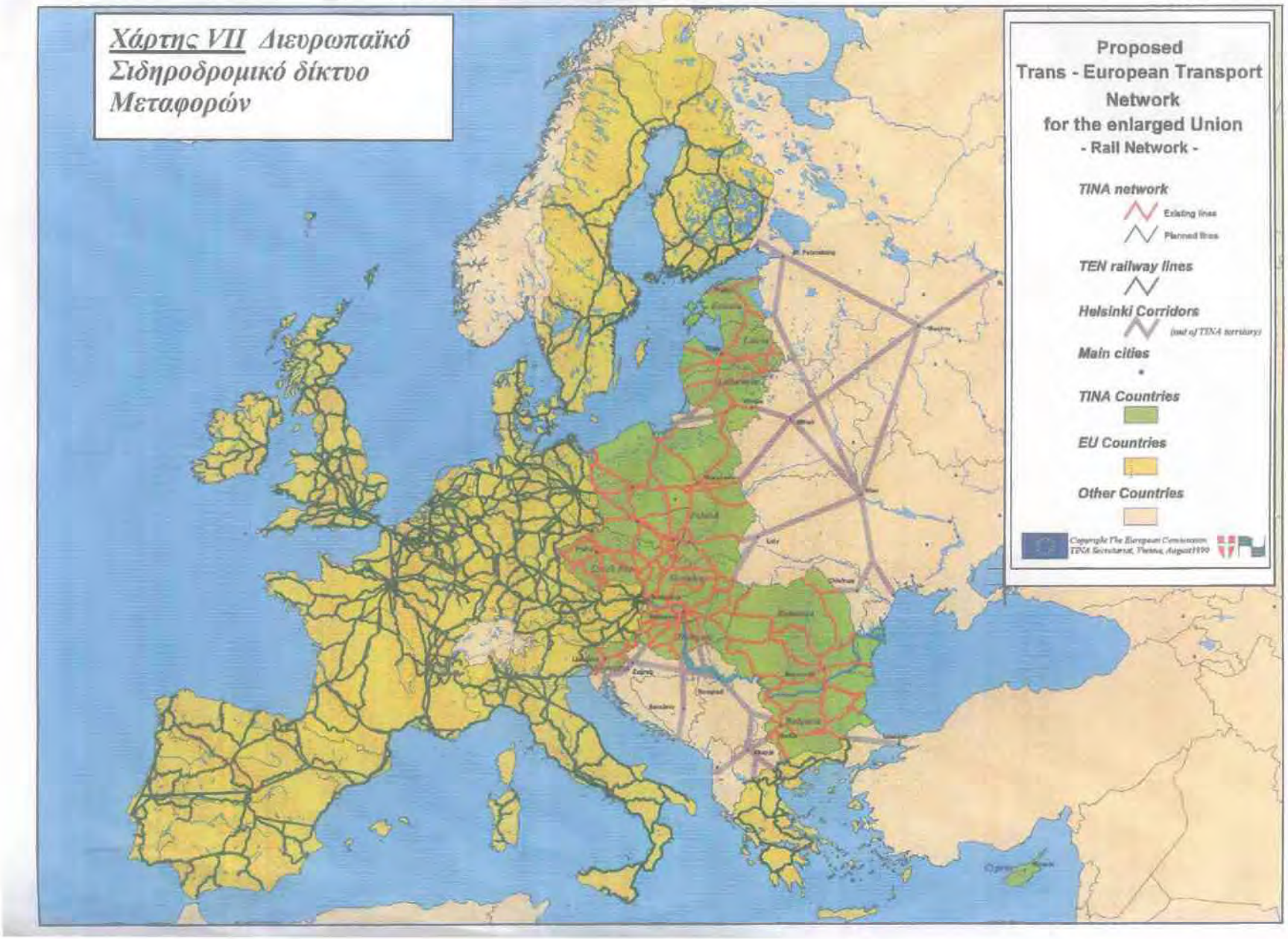

Χάρτης ΙΙΙ Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο Μεταφορών - Διάδρομος IV
CORRIDOR IV ROAD NETWORK
Corridor IV
Corridor IV Roads Present Alignment
TINA Road Network
TEN Road Network
Other Roads
Cities
Rivers
National boundaries
Corridor IV Countries
Other Countries
Germany
Czech Republic
Hungary
Romania
Slovenia
Croatia
Bosnia Herzegovina
Yugoslavia
Bulgaria
FYROM
Greece
Italy
Albania
Turkey


Χάρτης IV Διευρωπαϊκό Οδικό
Δίκτυο Μεταφορών – Διάδρομος IX
Estonia
Latvia
Lithuania
Russia
Belarus
Ukraine
Moldova
Romania
Bulgaria
Hungary
CORRIDOR IX
ROAD NETWORK
Corridor IX
Corridor IX Roads
Present Alignment
TINA Road Network
TEN Road Network
other Roads
Cities
Rivers
National boundaries
Corridor IX Countries
Other Countries


Χάρτης V Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο Μεταφορών – Διάδρομος X
CORRIDOR X
ROAD NETWORK
Corridor X
Corridor X Roads Present Alignment
TINA Road Network
TEN Road Network
Other Roads
Cities
Rivers
National boundaries
Corridor X Countries
Other Countries
Austria
Hungary
Slovenia
Croatia
Bosnia Hercegovina
Yugoslavia
Bulgaria
FYROM
Greece
Albania
Italy
Roman.
GYOR
BUDA
TATABANYA
SZEKESFEHERVAR
DUNAUJ. VAROS
SALONTA
ARAD
TIMISOARA
CRAIOVA
VERONA
PADOVA
VELIKO TURNOVO
HASKOVO

Χάρτης VI Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο Μεταφορών - Διάδρομος VIII



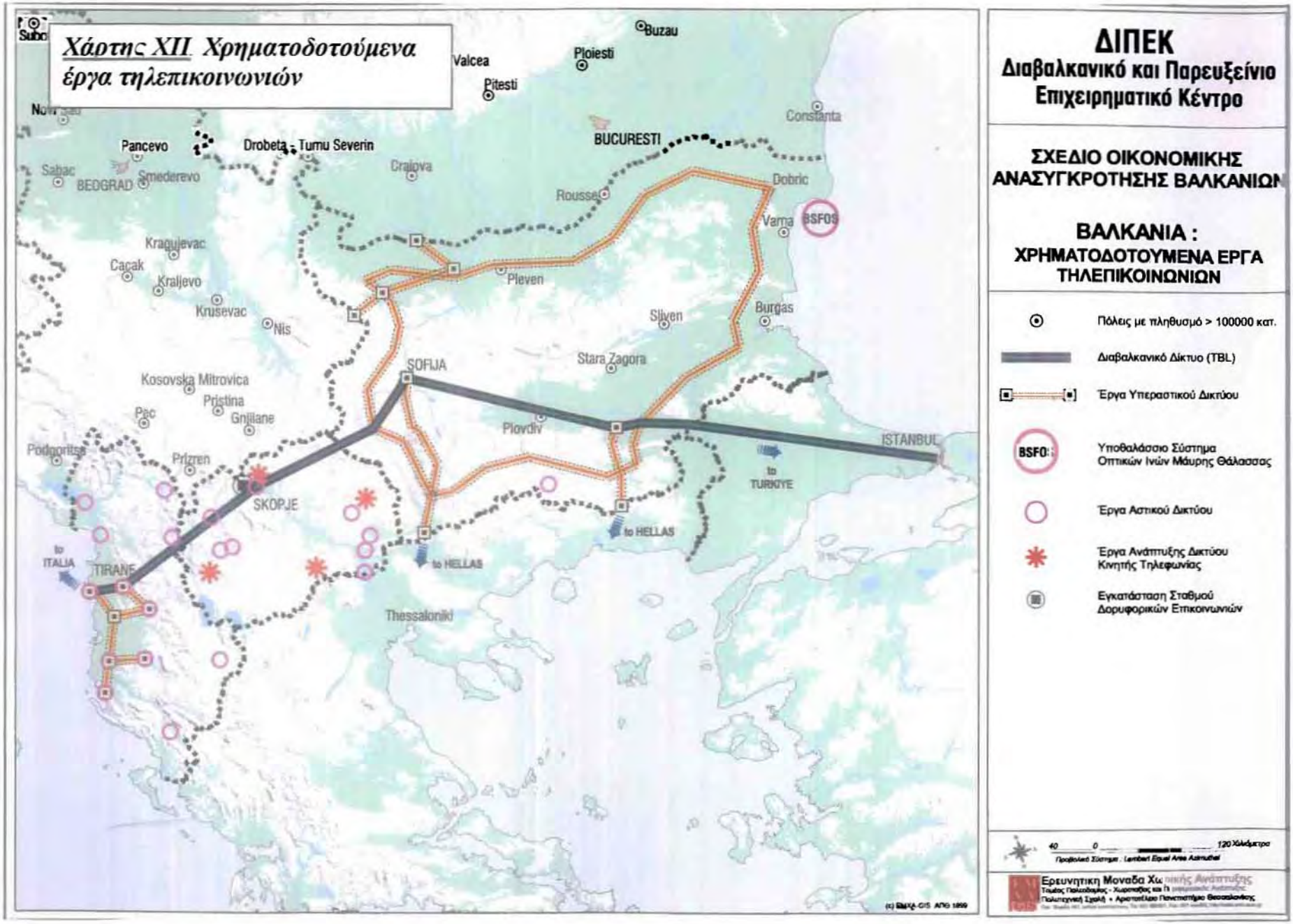

Χάρτης VII Διευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό δίκτυο Μεταφορών
Proposed
Trans - European Transport Network
for the enlarged Union
- Rail Network -
TINA network
Existing lines
Planned lines
TEN railway lines
Helsinki Corridors
(out of TINA territory)
Main cities
TINA Countries
EU Countries
Other Countries
Copyright The European Commission
TINA Secretariat, Vienna, August1999


Χάρτης VIII Σιδηροδρομικό και Οδικό δίκτυο Μεταφορών σε Ελλάδα, Βουλγαρία, Αλβανία, Ο.Δ.Γ., Π.Γ.Δ.Μ., Ρουμανία
REPUBLIKA
MOLDOVA
MAGYARORSZAG
ROMANIA
BOSNA I HERCEGOVINA
JUGOSLAVIJA
BALGARIJA
BLACK
CRNA GORA
KOSOVO I METOHIJA
FYROM
HOIPERIA
ELLAS
TURKIYE
MARMARA
AEGEAN SEA
IONIAN SEA
SEA OF KRITI
KRITI
ESTIA
INTERREG IIC
European Space and Territorial Integration Alternatives
ESTIA SPACE
Transportation and Settlements Network
National Boundaries
NUTS 2 Level Regions (*)
ESTIA Space
Roads and Railways
Highways
National Roads
Railways
Settlements (Inhabitants)
25000 - 100000
100000 - 250000
250000 - 500000
500000 - 1000000
> 1000000
(*) The NUTS 3 regions of Albania, Romania and FR Yugoslavia are provisional.
Spatial Development Research Unit


Χάρτης IX Διευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό δίκτυο Μεταφορών – Διάδρομος IV
CORRIDOR IV
RAIL NETWORK
Corridor IV
Corridor IV Railways
Present Alignment
TINA Rail Network
TEN Rail Network
Other Railways
Cities
Rivers
National boundaries
Corridor IV Countries
Other Countries
Germany
Czech Republic
Slovakia
Austria
Hungary
Romania
Slovenia
Croatia
Bosnia Hercegovina
Yugoslavia
Bulgaria
Turkey
FYROM
Greece
Albania


Χάρτης Χ Διευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό δίκτυο Μεταφορών – Διάδρομος Χ
CORRIDOR X RAIL NETWORK
Corridor X
Corridor X Railway Present Alignment
TINA Rail Network
TEN Rail Network
Other Railways
Cities
Rivers
National boundaries
Corridor X Countries
Other Countries
Austria
Hungary
Slovenia
Croatia
Bosnia Hercegovina
Yugoslavia
Romania
Bulgaria
Italy
FYROM
Greece
Albania


Χάρτης XI
Σχέδιο του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών
(Ορίζοντας 2010)
Συνδυασμένες μεταφορές
Σιδηροδρομικοί Διάδρομοι
Υπάρχουσες συνδέσεις
Προγραμματισμένη επέκταση
Συνδέσεις με τρίτες χώρες
(Καθαρά ενδεικτικές)
07/96


Χάρτης XII Χρηματοδοτούμενα έργα τηλεπικοινωνιών
Buzau
Ploiesti
Valcea
Pitesti
Constanta
BUCURESTI
Pancevo
Drobeta - Turnu Severin
Craiova
Sabac
BEGRAD
Smederevo
Rousse
Dobric
Varna
BSFOS
Kragujevac
Cacak
Kraljevo
Krusevac
Nis
Pleven
Sliven
Burgas
Stara Zagora
SOFIJA
Kosovska Mitrovica
Pristina
Pec
Gnjilane
Plovdiv
ISTANBUL
to TURKIYE
Podgorica
Prizren
SKOPJE
to HELLAS
to ITALIA
TIRANE
to HELLAS
Thessaloniki
ΔΙΠΕΚ
Διαβαλκανικό και Παρευξείνιο Επιχειρηματικό Κέντρο
ΣΧΕΔΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ ΒΑΛΚΑΝΙΩΝ
ΒΑΛΚΑΝΙΑ :
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
Πόλεις με πληθυσμό > 100000 κατ.
Διαβαλκανικό Δίκτυο (TBL)
Έργα Υπεραστικού Δικτύου
BSFOS
Υποθαλάσσιο Σύστημα Οπτικών Ινών Μάυρης Θάλασσας
Έργα Αστικού Δικτύου
Έργα Ανάπτυξης Δικτύου Κινητής Τηλεφωνίας
Εγκατάσταση Σταθμού Δορυφορικών Επικοινωνιών
40 0 120 Χιλόμετρα
Προβολικό Σύστημα : Lambert Equal Area Azimuthal
Ερευνητική Μονάδα Χώρου Ανάπτυξης
Τομέας Πολεοδομίας - Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης
Πολυτεχνική Σχολή • Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης



Πηγή: Lemarchand, 1995: 7.