

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΑΝΑΛΥΣΕΩΝ**

ΣΕΙΡΑ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

**Οι πρόσφατες εξελίξεις στη Ν. Ανατολική Ευρώπη
και ο ρόλος της Θεσσαλονίκης**

Ιφιγένεια Κοκκάλη*

Βόλος 2002, n° 3

DISCUSSION PAPER SERIES

**UNIVERSITY OF THESSALY
DEPARTMENT OF PLANNING AND REGIONAL DEVELOPMENT
LABORATORY OF DEMOGRAPHIC AND SOCIAL ANALYSES**

**A
327.496 04
ΚΟΚ**



**Οι πρόσφατες εξελίξεις στη Ν. Ανατολική Ευρώπη
και ο ρόλος της Θεσσαλονίκης**

Ιφιγένεια Κοκκάλη*

Βόλος 2002, n° 3

*Η Ιφ.Κοκκάλη είναι πτυχιούχος του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗΣ & ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»

Αριθ. Εισ.: 2813/1

Ημερ. Εισ.: 30-04-2004

Δωρεά: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Ταξιθετικός Κωδικός: A

327.496 04

KOK

Abstract

The recent evolutions in South-Eastern Europe, namely the decline of the socialistic regimes in the Balkans, as well as the occasion that has lately presented for the integration of the European but also of the Balkan area, generate a new geopolitical reality that gives a new prospect to Thessaloniki: thus to get developed as a leading metropolitan centre of the Balkans.

On the one hand, Thessaloniki belongs to the integrated area of the European Union, but on the other, it is placed among the greater geographical – historical – cultural entities of the Balkans, the Black Sea and the Eastern Mediterranean, where it is potentially able to play a leading role. The questions if and in what degree can Thessaloniki become a leading metropolitan centre of the Balkans consist the object of the graduate dissertation entitled: “The recent evolutions in South- Eastern Europe and the role of Thessaloniki”.

Initially, an attempt is made to record briefly the path that the Balkan countries have followed in the current decade and simultaneously to comprehend the factors that have led this evolution. It is also very important to clarify the role of Greece in this context and the opportunities appeared to the country, but also the uncertainties that the recent evolutions in the Balkan region may generate.

In addition, the dissertation outlines the profile of Thessaloniki, in order to illustrate and analyse the existing dynamics that will either upgrade or undermine its role and perspectives. Finally, it is attempted to evaluate the role or even the multiple roles that Thessaloniki is able to play within the Balkans region, taking into consideration the evolutions made in their hinterland in relation to the city’s potentialities.

In concluding, the dissertation argues that in order to claim a metropolitan role in the Balkan area, Thessaloniki has to adopt a strategy, that should consist an integral part of a more general Greek policy for the Balkans region – a policy that is now totally absent. Similarly, the European Union and more generally the international community, are also ought to pursue a specific Balkan policy, that would gradually enable the Balkan countries to come out of the current crisis – economical, social or other. Moreover, the pacification and stabilization of this area consist an indispensable, though not sufficient, condition for as Thessaloniki to undertake a leading role in the Balkans.

At last, it seems that among all the conclusions reached within the study, the most important is the fact that Thessaloniki is not able to claim a general metropolitan role in every level of its activity and function, but only some specific roles in specific fields; for instance a commercial – business and cultural centre, a communication and transport node, a conference and exhibition centre, etc. Definitely, the progression of these roles strictly needs that, the soonest possible, the Greek public authorities, as well as the local government, should mobilize towards Thessaloniki’s perspective as a leading metropolitan centre in the South-Eastern Europe, so that this considerable conjuncture would not be left undermined.

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 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 και στις ευρύτερες γεωγραφικές – ιστορικές – πολιτισμικές ενότητες των Βαλκανίων, του Ευξείνου Πόντου και της Ανατολικής Μεσογείου. Η νέα γεωπολιτική πραγματικότητα των περιοχών αυτών ανοίγει στην πόλη την προοπτική, υπό κάποιες προϋποθέσεις, της ανάδειξής της σε μητροπολιτικό κέντρο των Βαλκανίων. Το αν και κατά πόσο η Θεσσαλονίκη δύναται να καταστεί μητροπολιτικό κέντρο στο χώρο της Βαλκανικής αποτέλεσε αντικείμενο διπλωματικής εργασίας με θέμα «Οι πρόσφατες εξελίξεις στη Νοτιοανατολική Ευρώπη και ο ρόλος της Θεσσαλονίκης», που εκπονήσαμε στο Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας – Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, και παρουσιάσαμε τον Σεπτέμβριο του 2001. Στο δημοσίευμα αυτό παρουσιάζεται η προαναφερθείσα εργασία και τα βασικά της συμπεράσματα. Καταρχάς εκτίθεται συνοπτικά η κατάσταση που επικρατεί στη Βαλκανική μετά την πτώση των σοσιαλιστικών καθεστώτων (1989 – 1990), εν συνεχεία. επιχειρείται μια σφαιρική αναφορά στις υπάρχουσες συνθήκες και τα προβλήματα της Θεσσαλονίκης και, τέλος, εκτίθενται συνοπτικά τα βασικά πορίσματα.

ΟΙ ΠΡΟΣΦΑΤΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ

Η τελευταία δεκαετία του 20ου αιώνα έφερε την κατάρρευση του υπαρκτού σοσιαλισμού, στον ευρωπαϊκό τουλάχιστον χώρο, καθώς οι προ του 1989 οικονομικές και πολιτικές δομές κατέρρευσαν. Στα πλαίσια αυτό, η Βαλκανική Χερσόνησος χαρακτηρίζεται από έντονη περιφερειακή αστάθεια, ενώ, ταυτόχρονα, διαφαίνεται και η προοπτική ενοποίησής της. 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 οι συγκρούσεις μεταξύ εθνικών μειονοτήτων. Κατά συνέπεια, η μετάβαση των κρατών αυτών χαρακτηρίζεται από καταστάσεις πτώσης, αναρχισμού, λαϊκισμού και εθνικισμού, αντί μετριοπαθών και ομαλών πολιτικών εξελίξεων.

Οι διεθνείς (και ευρωπαϊκές) παρεμβάσεις στη Βαλκανική δε συνιστούν σίγουρη λύση στις τοπικές αντιπαραθέσεις: αποπειράται η εγκαθίδρυση μιας νέας ευρωπαϊκής τάξης πραγμάτων, με κυρίαρχο στοιχείο την αναζήτηση συγκλίσεων και συντονισμού στη διαχείριση των (διεθνών) προβλημάτων,

ευρωπαϊκής τάξης όμως που εμπεριέχει όλα τα χαρακτηριστικά μιας «ελεγχόμενης στρατηγικής αστάθειας».

Η περιφερειακή αστάθεια τροφοδοτείται και από τον κίνδυνο διάχυσης της γιουγκοσλαβικής κρίσης σε ολόκληρη τη Βαλκανική. Οι διαδοχικές 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 των συνόρων, γεγονός που θα καθιστούσε πιθανή μια στρατηγική αναμέτρηση των βαλκανικών κρατών¹. Το κρίσιμο ζήτημα της αστάθειας στη βαλκανική συνδέεται και με την ανάδυση του αλβανικού αλυτρωτισμού, δεδομένου ότι 3 εκ. Αλβανοί ζουν έξω, αλλά δίπλα, στα σύνορα της Αλβανίας (και αποτελούν το ήμισυ του κατοικούντος στη Βαλκανική αλβανικού πληθυσμού).

Όσον αφορά την ενοποίηση του βαλκανικού οικονομικού χώρου, υπάρχουν μεν συγγενείς κοινωνικο-οικονομικές δομές και θεσμοί, αλλά και μεγάλες αποκλίσεις, αφού η αλλαγή των καθεστώτων επέφερε μια οξύτατη οικονομική κρίση που αναπτύχθηκε με διαφοροποιημένους ρυθμούς σε κάθε μια από τις χώρες της περιοχής. Πάντως, δεδομένης της τάσης για παγκοσμιοποίηση και της διεθνοποίησης των οικονομιών, φαίνεται ότι προκειμένου να αναβαθμιστεί η ήδη στρατηγική σημασία της Βαλκανικής,² ευκαταίω θα ήταν οι βαλκανικές χώρες να «εξομοιωθούν» κοινωνικο-οικονομικά το γρηγορότερο δυνατό, και στα πλαίσια αυτά, κλήθηκαν να επιταχύνουν την 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, φιλέλευθεροποίηση, διεθνοποίηση) και σε σημαντικές θεσμικές αλλαγές.

Μέχρι σήμερα, και μετά από μια σχεδόν δεκαετία, 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 μεγάλο χρονικό διάστημα, η νέα μικρή Γιουγκοσλαβία βρισκόταν σε κατάσταση εμφυλίου πολέμου, με αποτέλεσμα όχι μόνο να εμποδίζεται κάθε ομαλή εξέλιξη αλλά να ακινητοποιείται και κάθε διαδικασία βαλκανικής συνεργασίας (Βαλντέν, 1994: 203).

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. Παράλληλα, το συνολικό κατά

¹ 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.

² 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 Καπσία: Νοβόροζισκ, Πότι.

κεφαλή Α.Ε.Π. των πρώην σοσιαλιστικών 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% 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. 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). Όσον αφορά τα οικονομικά προβλήματα της περιοχής, μπορεί να θεωρηθεί ότι υπήρξε μια κάποια πρόοδος στην επίλυσή τους, όσον αφορά, όμως, τον τομέα της πολιτικής, η ευρωπαϊκή μεσολάβηση δεν ήταν καθοριστική ώστε να σταθεροποιήσει τις εσωτερικές καταστάσεις ή να προλάβει μελλοντικές διαμάχες.

Μέχρι το 1989 – 90, τα σοσιαλιστικά Βαλκάνια παρεμβάλλονται ανάμεσα στην Ελλάδα και την δυτική Ευρώπη, διασπώντας τη συνέχεια του Κοινοτικού χώρου και θέτοντας κάποια εμπόδια στην διακίνηση προϊόντων και ατόμων. Παράλληλα, οι πρόσφατες εξελίξεις στη ΝΑ Ευρώπη αναβάθμισαν μερικώς τον ρόλο της Ελλάδας και την ανέδειξαν, από απομονωμένο άκρο της Ε.Ε. σε χώρα που δύναται να παίξει ιδιαίτερο ρόλο στις περαιτέρω εξελίξεις στην περιοχή, στο βαθμό που η χώρα μας διαθέτει κάποια συγκριτικά πλεονεκτήματα σε σχέση τόσο με τις υπόλοιπες βαλκανικές, όσο και με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες.

Η Ελλάδα είναι το μοναδικό κράτος-μέλος της Ε.Ε. που ανήκει γεωγραφικά στη Ν.Α Ευρώπη και έχει χερσαία σύνορα με την Αλβανία, την π.Γ.Δ.Μ., τη Βουλγαρία και την Τουρκία. Η θέση³ αυτή υποδεικνύει και το σημαντικό ρόλο που κλήθηκε να διαδραματίσει η χώρα για την ανάπτυξη του ευρύτερου αυτού χώρου (ΥΜΕ, 2001). Επίσης, σε αντίθεση με τα λοιπά βαλκανικά κράτη, η Ελλάδα, διαθέτει ισχυρούς δημοκρατικούς θεσμούς και μια, σχετικά μακροχρόνια, πολιτική σταθερότητα. Σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της περιοχής, διαθέτει σαφώς υψηλότερο επίπεδο ανάπτυξης, υποδομών και δικτύων, καθώς και πρόσβαση στη θάλασσα με λιμάνια πολύ πιο εξοπλισμένα και σύγχρονα από αυτά των βορειών γειτόνων της. Γενικότερα, σε τεχνολογικό επίπεδο, η Ελλάδα παρουσιάζει συντριπτικό πλεονέκτημα (Ευρυβιάδης, 2000: 365). Ταυτόχρονα, 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. Τέλος, εκτός των άλλων η Ελλάδα έχει και ιστορικούς, πολιτικούς, πολιτισμικούς και θρησκευτικούς δεσμούς με τις βαλκανικές χώρες (Κοστοπούλου, 1996: 151).

Σούψα. Βατούμ, και στη συνέχεια θα καταλήγει στα Βαλκάνια) καθίσταται πολύ σημαντικό σημείο σύγκλισης αμερικανικών, ρωσικών, ευρωπαϊκών και ελληνο-βουλγαρικών συμφερόντων.

³ 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).

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 καθεστώτων στις χώρες αυτές, γεγονός που συνοδεύτηκε και με την εμφάνιση ενός έντονου ελληνικού εθνικισμού. Η Ελλάδα αρνήθηκε να αναγνωρίσει, το 1992, την πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, 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 – Αγκυρας. Μπροστά σε τέτοια «γειτονοφοβία»⁴ -και λαμβάνοντας υπόψη τις επιπτώσεις της-, η Αθήνα αποφάσισε να βγει από το αδιέξοδο, αρχής γενομένης από το 1994 -και κυρίως μετά το 1996-, επιχειρώντας μια αληθινή στροφή στη βαλκανική της ενδοχώρα, μέσω των εμπορικών και οικονομικών ανταλλαγών. Η σημαντικότερη 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 ακολούθηθηκε 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).

Αναμφιβόλως, 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 χαρακτηρίζεται από 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 Κοσσυφοπέδιο όσο και στη Σερβία, ενώ ταυτόχρονα άσκησε μια διαμεσολαβητική πολιτική μεταξύ της τελευταίας και της Ε.Ε. Με τον τρόπο αυτό, η Ελλάδα υπήρξε και η μόνη νατοϊκή χώρα που διατήρησε σχετικά καλές σχέσεις με τη σερβική πλευρά. Η χώρα μας, ήταν επίσης η μόνη χώρα που αφήρησε το αρνητικό κλίμα για επενδύσεις στα Βαλκάνια και προχώρησε σε σημαντικές κοινοπραξίες, για παράδειγμα, με την τρωτή πολιτικά π.Γ.Δ.Μ. Γενικότερα, η Ελλάδα διατηρεί υψηλά επίπεδα επενδύσεων σε ολόκληρη τη Βαλκανική και ταυτόχρονα είναι πόλος έλξης εκατοντάδων χιλιάδων οικονομικών μεταναστών προερχομένων από αυτήν (Ευρυβιάδης, 2000: 365 – 366).

Έτσι, ο ρόλος⁵ που φαίνεται ότι μπορεί να διαδραματίσει η Ελλάδα στη Βαλκανική δύναται να στηριχθεί σε δύο άξονες:

- Η Ελλάδα, μπορεί να αποτελέσει αφενός 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 στις γειτονικές της χώρες. Για παράδειγμα, στην πρώτη περίπτωση εντάσσεται το Ελληνικό Σχέδιο για την Ανασυγκρότηση των

⁴ Η έκφραση ανήκει στον Christophe Chiclet (Lafont, 2000: 73).

⁵ Για μια ανάλυση συγκεκριμένα του ρόλου της Ελλάδας ως μεταφορικού κόμβου στην Ανατολική Μεσόγειο βλ. Skayannis, 2001.

Βαλκανίων,⁶ ενώ στη δεύτερη, οι δραστηριότητες των ελληνικών επιχειρήσεων και οι επενδύσεις τους στην περιοχή. Εξάλλου, ως χώρα - μέλος της Ε.Ε. η Ελλάδα δύναται να καταρτίζει, να εισηγείται και να διαπραγματεύεται ειδικά μέτρα και ευνοϊκές συμφωνίες για την ένταξη των βαλκανικών χωρών στην Ε.Ε.

- Η Ελλάδα δύναται 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 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 των Βαλκανικών χωρών, αντιμετώπιση που πρέπει να ενταχθεί σε μια μακροπρόθεσμη πολιτική⁷ (Σανταμούρης, 2001: 113). «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 ηγετική ανάπτυξης, με τη Θεσσαλονίκη να ανταγωνίζεται τα άλλα ευρωπαϊκά και ηητροπολιτικά κέντρα ανάπτυξης της Λυών, του Μιλάνου, της Στουτγάρδης και της Βαρκελώνης» (Ευρυβιάδης, 2000: 367 – 368).

Η ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΣΤΗΝ ΑΥΓΗ ΤΟΥ 21^{ΟΥ} ΑΙΩΝΑ.

Η εικόνα που, εν μέρει, παρουσιάζει η Θεσσαλονίκη στην αρχή του 21^{ου} αιώνα είναι αυτή μιας πόλης που αυξάνει ολόένα σε μέγεθος και οικονομική ισχύ και μάλιστα με ρυθμούς 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 εδύνατο να ισχυρισθεί κανείς ότι σιγά – σιγά «γεννιέται» ένας νέος τύπος υπηρεσιών διεθνοποιημένου χαρακτήρα, τις οποίες η Θεσσαλονίκη αρχίζει να προσελκύει (για παράδειγμα εγκαθίστανται σε αυτήν όλο και περισσότερες έδρες επιχειρήσεων, υποστηρικτικές στην παραγωγή υπηρεσιών, κλπ). Μια ειδική κατηγορία τέτοιων υπηρεσιών, αποτελούν εκείνες που σχετίζονται με την βαλκανική και τις οποίες φαίνεται πως επιζητεί να συγκεντρώσει η Θεσσαλονίκη, με έμφαση, ίσως, στους οργανισμούς της Ε.Ε, (όπως ο Οργανισμός Ανασυγκρότησης, κ.ά.). Παράλληλα μέσα από αυτή τη διαδικασία, εύλογα ενισχύονται και άλλες τριτογενείς δραστηριότητες, όπως το εμπόριο και η διαμετακόμιση, καθώς και ο συνεδριακός τουρισμός (ο οποίος είναι, ίσως, ο βασικότερος λόγος που οδήγησε τα

⁶ Στο σημείο αυτό, βέβαια, αξίζει να σημειωθεί ότι το Σχέδιο αυτό κατατέθηκε το 1999 και μέχρι στιγμής δεν έχει διατεθεί κανένας από τους προβλεπόμενους πόρους, με αποτέλεσμα την αντίδραση και τις διαμαρτυρίες τόσο της Ε.Ε. όσο και των ενδιαφερόμενων βαλκανικών κρατών.

⁷ Συνέντευξη του Παναγιώτη Ρουμελιώτη στη «Μακεδονία», 17/6/2001.

τελευταία χρόνια στην ανάπτυξη και αναβάθμιση της ξενοδοχειακής υποδομής. Βέβαια, τα μεμονωμένα αυτά γεγονότα, 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 διαψεύστηκαν.

Οι ανακατατάξεις στη Βαλκανική συνέβαλαν και στην άρση της οικονομικής – και όχι μόνο – απομόνωσης της Θεσσαλονίκης και της Βόρειας Ελλάδας, και μελλοντικά δύνανται να επιτρέψουν την αποκατάσταση της φυσικής 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 λοιπών βαλκανικών χωρών οι οποίες 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, δε μπόρεσαν να αναπτυχθούν στη βάση της διασυνοριακής συνεργασίας και της καλής γειτονίας, γεγονός ιδιαίτερος 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 μεν διευρύνει την ενδοχώρα τους, αφετέρου δε αποκαθιστά τη σύνδεσή τους με τις ανεπτυγμένες χώρες του Βορρά, γεγονός που έχει μεγάλη σημασία από δύο απόψεις:

1. Δύναται να διαχυθεί ευκολότερα 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» εν μέρει και από τα βόρεια σύνορα της χώρας (και επομένως και από τη Θεσσαλονίκη).
2. Η πόλη, 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.).
3. Με άλλα λόγια η ειρήνη και η σταθεροποίηση των Βαλκανίων, όταν θα ολοκληρωθούν, θα δώσουν τέλος στη μερική απομόνωση της Θεσσαλονίκης κατά μήκος του άξονα Βορρά – Νότου και θα συμβάλλουν 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. Η Θεσσαλονίκη μάλιστα αποτελεί έδρα σημαντικού τμήματος ελληνικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην περιοχή. Την ίδια στιγμή, το σύνολο της ελληνικής οικονομίας βρίσκεται σε μια διστακτική αλλά σταθερή πορεία προς την κατεύθυνση της μείωσης του κρατικού ελέγχου και της

επιτάχυνσης των ιδιωτικοποιήσεων, ένδειξη του οποίου αποτελεί η ίδρυση ανωνύμων εταιρειών του δημοσίου που αρχίζουν να δραστηριοποιούνται πλέον με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια.

Εξάλλου, με την έλευση στη πόλη 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 είναι δυνατή η πρόβλεψη στον βραχύ και μέσο χρόνο για το μελλοντικό κοινωνικό και πληθυσμιακό της προφίλ. Πολλά σενάρια υποστηρίζουν παρόλα αυτά μια ταχύτατη πληθυσμιακή αύξηση της Θεσσαλονίκη στα προσεχή χρόνια, γεγονός που φυσικά δεν είναι εφικτό με βάση και 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 μεγεθύνεται (όπως ήδη φάνηκε στην τελευταία απογραφή), εξαιτίας των μεταναστευτικών ροών από γειτονικές χώρες (και ενδεχομένως εξαιτίας της 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 πόλη αποτελεί το σημείο τομής των δύο αυτών σημαντικότερων αξόνων τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Μέσω του ΠΑΘΕ, συνδέεται οδικά με την Ειδομένη και τους Ευζώνους, καθώς και με τον Προμαχάνα, που αποτελούν, για την Ελλάδα, βασικές διεθνείς χερσαίες Πύλες προς την π.Γ.Δ.Μ. και την Βουλγαρία αντίστοιχα. Εξάλλου, η Εγνατία Οδού θα διευκολύνει και την διάχυση στην άμεση και ευρύτερη ζώνη επιρροής της Θεσσαλονίκης, της επενδυτικής, τεχνολογικής και η χρηματοπιστωτικής ισχύς της πόλης ως διαβαλκανικού οικονομικού πόλου αναφοράς. Ταυτόχρονα τα νέα αυτά δίκτυα θα δώσουν και την πολυπόθητη – για τη Δυτική Ευρώπη – πρόσβαση στον Εύξεινο Πόντο, την Κασπία και την Ανατολική Μεσόγειο. Στις περιοχές αυτές, η Θεσσαλονίκη αποτελεί το μόνο μεγάλο κέντρο μητροπολιτικής εμβέλειας, έστω και αν η εμβέλεια αυτή ασκείται, προς το παρόν τουλάχιστον, κυρίως τον εθνικό χώρο. Επιπλέον, η Θεσσαλονίκη διαθέτει 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 ταυτόχρονα διεθνές αεροδρόμιο - το δεύτερο σημαντικότερο της χώρας, αν και με πολλά προβλήματα στην λειτουργία του-. Φαίνεται δηλαδή ότι ο συνδυασμός λιμάνι – αεροδρόμιο – μενάλοι 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 ρόλου της Θεσσαλονίκης, ως κεντρικού πόλου ανάπτυξης μητροπολιτικού επιπέδου στο νέο διαμορφωμένο βαλκανικό χώρο. Για παράδειγμα, η διεθνοποίηση της πόλης 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, 2000: 58).

Εκτός όμως 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 έχουν την απαραίτητη πολιτική βούληση και αποφασιστικότητα, ώστε να την «ωθήσουν» στο δρόμο μιας προγραμματισμένης, βιώσιμης ανάπτυξης. Ιδανικά, 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 ανάπτυξης⁸, 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 μελέτη – συμβολή στο Στρατηγικό Σχέδιο⁹ της Θεσσαλονίκης, το οποίο, όμως, ποτέ δεν υλοποιήθηκε, με αποτέλεσμα να είναι πλέον ανεπίκαιρο. Σήμερα (2002), 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 η ομάδα που θα διεξάγει την προεργασία αυτού του σχεδίου και θα το στηρίξει επιστημονικά (ομάδα αποτελούμενη από μέλη που προέρχονται από τα δύο πανεπιστήμια της πόλης και τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης -Ο.Ρ.ΘΕ.-, ο οποίος είναι και ο φορέας ανάθεσης και χρηματοδότησης του ερευνητικού αυτού προγράμματος¹⁰ (Τόμπρου Κ., Ο.Ρ.ΘΕ., συζήτηση 29/7/2001). Στο μέλλον φυσικά 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 και θα κινητοποιούσε τις υπάρχουσες τοπικά δυνάμεις για την αποτελεσματικότερη προώθηση της ανάπτυξης της Θεσσαλονίκης (Λαμπριανίδης, 2000: 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

⁸ 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.

⁹ «Η Θεσσαλονίκη στον 21^ο αιώνα”. Ανάπτυξη – Περιβάλλον – Πολιτισμός, Συμβολή στο Στρατηγικό Σχέδιο.

¹⁰ «Επιστημονική στήριξη και ενέργειες υλοποίησης του Σχεδίου Δράσης για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη στη Θεσσαλονίκη».

σαφών στόγων για την πόλη, στόγων οι οποίοι θα είναι απαλλανμένοι από τα προσωπικά και ιδιοτελή συμφέροντα του εκάστοτε φορέα ή προσώπου: η ίδια η Δημαρχία της Θεσσαλονίκης παρέμεινε απαθής για πολλά χρόνια στις ενδείξεις και τα μηνύματα μετεξέλιξης της πόλης, με αποτέλεσμα όχι την πρόοδο, αλλά μάλλον την οπισθοδρόμηση σε μια πληθώρα ζητημάτων που την αφορούν. Έτσι, για παράδειγμα, η εικόνα που παρουσιάζει η πόλη τα τελευταία χρόνια είναι αυτή μιας μεγαλούπολης με ολόενα και πιο υποβαθμισμένο αστικό περιβάλλον (όχι ιδιαίτερος 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 κ.ο.κ). Η εικόνα αυτή μόνο πολύ-πρόσφατα άρχισε να αλλάζει, αλλά και πάλι οι οποίες αλλαγές που συντελέστηκαν δεν είναι ικανές να ανατρέψουν το ιδιαίτερα επιβαρημένο αστικό περιβάλλον της Θεσσαλονίκης. Πάντως, η αδιαφορία από μέρους της τοπικής αυτοδιοίκησης, φαίνεται κυρίως από το γεγονός ότι σταδιακά η Θεσσαλονίκη κατέληξε να αποτελεί μια πόλη ιδιαίτερος ανεκτική σε ζητήματα που δύνανται να υπονομεύσουν την ομαλή λειτουργία της (χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το γεγονός της αυξανόμενης παραβίασης των φωτεινών σηματοδοτών στους δρόμους της, καθώς και η παράνομη στάθμευση.....).

Αναμφίβολα, υπάρχουν ζητήματα που η τοπική αυτοδιοίκηση δε μπορεί να επιλύσει μόνη της, αλλά με τη συμβολή και τη βοήθεια της κεντρικής εξουσίας. Παρ' όλα αυτά, όμως, οι πρωτοβάθμιοι (και όχι μόνο) Ο.Τ.Α. 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 γι' αυτά (ενδεικτικό παράδειγμα στις περιπτώσεις της καθυστέρησης των μεγάλων έργων που προβλέπονταν στην περιοχή).

Εν κατακλείδι, τα προβλήματα της πόλης παραμένουν, αν δεν εντείνονται. 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 της στάθμευσης συνεχώς οξύνονται. Παράλληλα, στο φυσικό και το ανθρωπογενές περιβάλλον της πόλης υπάρχουν σημαντικά προβλήματα που οφείλονται και αυτά στην χωρίς σχεδιασμό ανάπτυξη. Πρέπει να επισημανθεί, όμως, ότι η αναβάθμιση του ρόλου της Θεσσαλονίκης εν όψει των τελευταίων ευνοϊκών μεταβολών, δεν μπορεί να παρακάμψει τομείς που απειλούν την ίδια την υπόσταση και την βιωσιμότητά της, καθώς και την ποιότητα ζωής των κατοίκων της. Αναμφίβολα, το αποτέλεσμα της παρούσας κατάστασης είναι ότι η Θεσσαλονίκη παρουσιάζει μια ιδιαίτερος αποθαρρυντική εικόνα, η οποία διόλου δεν συμβαδίζει με τις προσμονές για προσέλκυση μητροπολιτικών δραστηριοτήτων σ' αυτήν και την κατάκτηση μιας σημαντικής θέσης στο διεθνή -ή έστω και περιφερειακό- ανταγωνισμό των πόλεων.

Εξάλλου, ακόμα και στις μεγάλες υποδομές όπως ο ΠΑΘΕ και η Εγνατία, παρατηρούνται αδικαιολόγητες καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση και παράδοση των έργων. Ενώ, πχ, η Εγνατία προβλέπονταν να έχει ολοκληρωθεί με το τέλος του 1999, σήμερα ακόμη υπολείπονται σημαντικά τμήματά του. Ομοίως συμβαίνει και με τον ΠΑΘΕ, το Μετρό, την υποθαλάσσια αρτηρία, την δυτική είσοδο της πόλης, την σιδηροδρομική σύνδεση του λιμανιού με τη βιομηχανική ζώνη, την κατασκευή του 6^{ου} 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 πολλές αλλαγές στα προενταγμένα στα διάφορα προγράμματα προγραμματισμένα έργα που αφορούν την πόλη (π.χ. 3^ο Κ.Π.Σ.), με αποτέλεσμα να τίθενται εμπόδια ακόμα και σε αυτόν τον ελάχιστο προγραμματισμό. Δηλαδή, ο σχεδιασμός και ο προγραμματισμός που έχουν γίνει μέχρι στιγμής αφενός μεν ήταν ελλιπείς, αφετέρου δε καταστρατηγούντο, γεγονός που εν μέρει δύναται να αποδοθεί και στους επικείμενους Ολυμπιακούς Αγώνες. Ενόψει αυτών, φαίνεται πως η ευρύτερη περιογή πρωτεύουσας απορροφά πόρους προκειμένου να ολοκληρωθούν ευπρόθεσμα τα ολυμπιακά έργα, πόρους που υπό άλλες συνθήκες θα διατίθεντο και στην υπόλοιπη Ελλάδα. Συνεπώς, η συγκυρία δεν είναι ευνοϊκή για τη Θεσσαλονίκη, στο βαθμό που διαφαίνεται ότι μέχρι τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων, κανένα έργο δεν πρόκειται να προωθήσει 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 Αττική 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 νέες 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 1997.¹¹

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. 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 πρωτεύουσας 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 συγκεντρωτική είναι η κρατική δομή τόσο λιγότερο ανεπτυγμένη είναι η περιφέρειά και, κατ' επέκταση, τόσο δυσκολότερη καθίσταται η αυτού του είδους στήριξη μιας περιφερειακής πόλης. Το ελληνικό κράτος, όντας ιδιαίτερος συγκεντρωτικό, εμπύπτει 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 – οικονομική ή άλλη – του κράτους είναι απαραίτητη. Φυσικά, στην τοπική αυτοδιοίκηση έγκειται να αναλαμβάνει πρωτοβουλίες και να καταθέτει προτάσεις που στη συνέχεια θα αξιολογηθούν και ενδεχομένως θα υλοποιηθούν από την η

¹¹ Όπου, πραγματοποιήθηκαν μεν κάποια πολύ σημαντικά έργα, αλλά το αποτέλεσμα ήταν μικρό σε σχέση με αυτό που θα μπορούσε να έχει επιτευχθεί..

κεντρική διοίκηση. Ίσως, στην κατεύθυνση αυτή να βρίσκεται η προαναφερθείσα πρωτοβουλία του Ο.Ρ.Θ.Ε. για το Σχέδιο Δράσης.

Προς το παρόν διαφαίνεται όμως μια έλλειψη εμπιστοσύνης 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 να συνειδητοποιεί τις αλλαγές που συντελούνται. Συμπερασματικά, θα έλεγε κανείς ότι είναι δύσκολο, έως ακατόρθωτο, να σκιαραφθεί το προφίλ της πόλης, λόγω όλων των προαναφερθέντων 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 και χωρίς σαφή προσανατολισμό.

Ο ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΣΤΗ ΒΑΛΚΑΝΙΚΗ ΧΕΡΣΟΝΗΣΟ.

Εισαγωγή

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 πρόσφατο 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). Τέλος, 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 προοδευτικά, 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 οι δραστηριότητές της πλέον δεν απευθύνονται μόνο στον πληθυσμό της, αλλά επηρεάζουν την ευρύτερη περιφέρειά της. Με άλλα λόγια, τριτογενοποίηση της οικονομίας και «μητροπολιτοποίηση» μιας πόλης, αποτελούν τις δύο όψεις του ίδιου νομίσματος (Ροδολάκης, 1997: 169, 175).

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 άλλου επιπέδου (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 να εξετασθεί η περίπτωση και οι υπάρχουσες συνθήκες της Θεσσαλονίκης, μια και αναφέρεται στην αναβάθμιση του ρόλου ενός τοπικού κέντρου δραστηριότητας.

Είναι γεγονός ότι η πόλη αποτελεί ένα τοπικό κέντρο δραστηριότητας και εμφανίζει τα χαρακτηριστικά των μεγάλων περιφερειακών πόλεων που προοδευτικά υφίστανται αποβιομηχάνιση και σταδιακά τριτογενοποιούν την οικονομία τους. Δεδομένου, μάλιστα, ότι οι δραστηριότητες που εδώ και καιρό έχει συγκεντρώσει η πόλη και που 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 προαναφερθέντα χωρικά σύνολα (Κεντρική Μακεδονία και Βόρεια Ελλάδα), και συνεπώς, ο όρος «μητροπολιτικός ρόλος», στηρίζεται νοηματικά.¹² Πρέπει να διευκρινιστεί πάντως, ότι το αρχικό ερώτημα που τέθηκε δεν ήταν αν η Θεσσαλονίκη είναι μητροπολιτικό κέντρο της Βορείου Ελλάδας, αλλά αν είναι ή αν έχει τις προϋποθέσεις για να εξελιχθεί σε μητροπολιτικό κέντρο της Βαλκανικής.

Η Θεσσαλονίκη θα μπορούσε να συμπεριληφθεί στην κατηγορία των πόλεων – πυλών της Ε.Ε. γιατί, πληροί σε αδρές γραμμές τις απαιτούμενες προϋποθέσεις. Καταρχήν, γεωγραφικά αποτελεί πράγματι πόλη της Ε.Ε. στην Ανατολική Μεσόγειο, τον Εύξεινο Πόντο και κατ' επέκταση τον Καύκασο, περιοχή ιδιαίτερου ενδιαφέροντος λόγω των πετρελαίων του Καυκάσου. Ταυτόχρονα η πόλη είναι ένα 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: αποτελεί ένα σημαντικό αστικό κέντρο για τον ευρωπαϊκό χώρο, τόσο από πληθυσμιακή άποψη, όσο και από οικονομική – αναπτυξιακή, αφού το βάρος της στην ελληνική οικονομία, οπωσδήποτε έχει κάποια σημασία –έστω και μικρή-και για την Κοινοτική οικονομία. Επιπλέον, η πόλη προοδευτικά καθίσταται πόλος συγκέντρωσης διεθνών οργανισμών που συχνά σχετίζονται με την Ε.Ε. και παρουσιάζουν μια εξειδίκευση σε ζητήματα που αφορούν τη Βαλκανική. Τέλος, αν θεωρηθεί ότι οι ελληνικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στα Βαλκάνια αποτελούν ένα είδος διεθνοποιημένων επιχειρήσεων, είναι γεγονός ότι η Θεσσαλονίκη καθίσταται σταδιακά πόλος συγκέντρωσής τους.

Μια πόλη που προσπαθεί να αναβαθμίσει το διεθνή ρόλο της μέσω της οικονομίας, είναι εύλογο 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 τεχνολογικά κέντρα και ινστιτούτα συμβάλλουν στην εξάπλωση της τεχνολογίας και την προώθηση της καινοτομίας, γεγονός ικανό για να προσελκύσει καινοτόμες επενδυτικές δραστηριότητες. Βέβαια, προς το παρόν τουλάχιστον, παρά το αξιόλογο έργο των

¹² Αναμφίβολα, η Θεσσαλονίκη λειτουργεί για την ελληνική ενδοχώρα ως κέντρο διοικητικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων, αγορά διαρκών καταναλωτικών αγαθών και προϊόντων «μόδας» και εξειδικευμένων προϊόντων.

παραπάνω ιδρυμάτων, οι πλειονότητα των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στη Θεσσαλονίκη δεν φαίνεται να έχουν συνειδητοποιήσει την αξία της υιοθέτησης νέων τεχνολογιών αλλά ούτε και της επένδυσης σ' αυτές. Το ενδιαφέρον τους, πάντως, αναμένεται να αυξηθεί στο εγγύς μέλλον.

Ένας δεύτερος 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 ανάπτυξης και επέκτασης 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). Το ίδιο συμβαίνει με το σιδηροδρομικό δίκτυο, αλλά και με το λιμάνι και το αεροδρόμιο της πόλης, στα οποία γίνονται έργα επέκτασης και τεχνικές βελτιώσεις. Πρέπει να σημειωθεί, πάντως, ότι οι ρυθμοί προόδου των έργων αυτών είναι αργοί¹³ 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, 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 τρίτος 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 ως πόλη με συνεχή ιστορία 2300 χρόνων, η Θεσσαλονίκη δύναται να αξιοποιήσει τα στοιχεία αυτά και ήδη, προς αυτήν την κατεύθυνση κινούνται διάφοροι φορείς, 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 ελκτικός παράγοντας για μια πόλη είναι οι ιδιαίτερες κλιματολογικές και περιβαλλοντικές συνθήκες που διευκολύνουν την προσέλκυση υψηλά ειδικευμένου δυναμικού. Η Θεσσαλονίκη, ελληνική «μεσογειακή πόλη», διαθέτει μερικά από 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 έχει συγκριτικά πλεονεκτήματα. Επιπλέον, το φυσικό περιβάλλον της ευρύτερης περιοχής της είναι ιδιαίτερος ελκυστικός: η πόλη αναπτύσσεται κατά μήκος του μυχού του Θερμαϊκού, ενώ ταυτόχρονα διαθέτει, σε κοντινή απόσταση, εξαιρετικού φυσικού κάλλους τοπία (Χαλκιδική, δάση Δυτικής Μακεδονίας, κλπ).

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).

¹³ 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.

Ταυτόχρονα η πόλη, όντας μεγάλο αστικό κέντρο, διαθέτει ένα σχετικά υψηλό, από καταναλωτική άποψη, επίπεδο ποιότητας ζωής, είτε αναφερόμεθα στη διασκέδαση (μεγάλα κέντρα παντός τύπου, εστιατόρια, καζίνο, κλπ) και την ψυχαγωγία (πολιτιστικά δρώμενα, μουσεία, εκθέσεις, κλπ) είτε στην 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 μεν παρουσιάζει μεγάλο ιστορικό ενδιαφέρον μια και συγκεντρώνει σημαντικό αριθμό μνημείων -κυρίως βυζαντινών-, και αφετέρου δε βρίσκεται κοντά σε μια πληθώρα αξιόλογων αρχαιολογικών χώρων (Βεργίνα, Πέλλα, Δίον, Φύλιπποι, κλπ).

Από την άλλη μεριά βέβαια, η πόλη δε μπορεί να προσφέρει ιδιαίτερα υψηλό επίπεδο και ποιότητα ζωής από την άποψη του αστικού περιβάλλοντος, αφού έχει να αντιμετωπίσει πληθώρα περιβαλλοντικών και κυκλοφοριακών προβλημάτων (μόλυνση Θερμαϊκού, κυκλοφοριακό, στάθμευση κλπ). Επιπλέον, η ίδια η εικόνα της πόλης είναι, πολλές φορές, αποθαρρυντική, αφού παρουσιάζεται 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 την ελκυστικότητα και τη λειτουργικότητα της πόλης. Στα πλαίσια αυτά εντάσσεται η πρόταση μεταφοράς εκτός κέντρου των εγκαταστάσεων της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης 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.¹⁴

Οι οικονομικοί ρόλοι που μπορούν να παίξουν 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 γρηματιστηριακού κεφαλαίου και εξειδικευμένων επιχειρήσεων. Αναμφίβολα όμως αποτελεί για τα Βαλκάνια μια μεγάλη αγορά συμβατικών, αλλά και καινοτόμων προϊόντων, καθώς και πόλο 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.

Ειδικά, όσον αφορά τον τομέα του πολιτισμού, η πόλη εμφανίζεται ιδιαίτερος 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

¹⁴ 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 περιφερειακής 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).

αναμφίβολα παραπέμπουν στην παρουσία του Βυζαντίου στα Βαλκάνια και στην εν γένει βαλκανική μεσαιωνική αρχιτεκτονική. Πρέπει βεβαίως να σημειωθεί ακόμη μια φορά 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 αντιστοίχου μεγέθους (και κλίμακας).

Τέλος, 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 και οι δεσμοί που έχουν αναπτύξει με αντίστοιχα ιδρύματα άλλων βαλκανικών κρατών, με στόχο την προαγωγή της έρευνας και της τεχνολογίας.

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 κάποιες από αυτές, 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. Ταυτόχρονα, οι κυριότερες και σημαντικότερες μητροπόλεις του ευρωπαϊκού χώρου ανήκουν σε κάποιο από τα τόξα ανάπτυξης του, γεγονός 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 σχετική γεωγραφική απομόνωση του ελληνικού χώρου από το σύνολο της υπόλοιπης Ε.Ε. παραμένει εμπόδιο στη διεθνή ανταγωνιστικότητα των δύο μεγαλύτερων κέντρων του¹⁵ (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 με προοπτικές ανάπτυξης. 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).

Φυσικά, 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

¹⁵ Όσον αφορά τις ελληνικές πόλεις, εκ των πραγμάτων, μόνο η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη δύνανται να παίξουν κάποιου είδους διεθνή ρόλο.

πολιτικού γίνεσθαι, διεθνώς. Οι ελληνικές πόλεις -και επομένως και η Θεσσαλονίκη-, είτε τοποθετούνται πολύ χαμηλά στις ιεραρχήσεις των ευρωπαϊκών άστεων, είτε, συνήθως, 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, δυστυχώς, δεν είναι δυνατό να γίνει ένας συσχετισμός των μεγαλύτερων και σημαντικότερων βαλκανικών πόλεων με τη Θεσσαλονίκη. Στα πλαίσια όμως του ανταγωνισμού των πόλεων αυτών και στην αναζήτηση ρόλων για τη Θεσσαλονίκη στη βαλκανική ενδοχώρα, ένας σημαντικός προς εξέταση παράγοντας είναι η θέση και η πορεία τους (και κυρίως των βαλκανικών πρωτευουσών), ώστε να προσδιοριστούν οι ανταγωνιστικές με τη Θεσσαλονίκη δυνάμεις.

Με μια πρώτη εκτίμηση και με δεδομένο τις τελευταίες γεωπολιτικές εξελίξεις στο χώρο της Ν.Α. Ευρώπης οι βαλκανικές πόλεις θα μπορούσαν να διακριθούν σε δύο κατηγορίες: σε αυτές που έχουν πολιτική αυτονομία και σε εκείνες που είναι πολιτικά «υποθηκευμένες». Στην πρώτη ομάδα ανήκει η Σόφια, το Βουκουρέστι και τα Τίρανα, ενώ στη δεύτερη η Πρίστινα, το Βελιγράδι και το Σεράγεβο. Ιδιαίτερα 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: 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 μάλλον αδυνατεί να διαδραματίσει κάποιο σημαντικό ρόλο στη Βαλκανική. Από την άλλη πλευρά, η Πρίστινα και το Βελιγράδι είναι πολιτικά υποθηκευμένες: δεν έχουν την πολιτική τους αυτονομία στο βαθμό που οι εξελίξεις στη Νέα Γιουγκοσλαβία σε μεγάλο βαθμό επηρεάζονται από τον διεθνή παράγοντα. Στην περίπτωση της Πρίστινα, είναι φανερό ότι μέχρι να διευθετηθεί το ζήτημα της αυτονομίας ή όχι του Κοσσυφοπεδίου, η περιοχή θα παραμείνει προτεκτοράτο, και επομένως είναι παράλογο να συζητείται η ανάληψη από την πρωτεύουσά του ενός διεθνούς ρόλου στην περιοχή. Το ίδιο ισχύει –αν και σε μικρότερο βαθμό– και με το Βελιγράδι, μια και η Γιουγκοσλαβία, μετά από δέκα χρόνια συνεχών συρράξεων, είναι πλέον τόσο αποδυναμωμένη οικονομικά, ώστε να είναι επιρρεπής σε εξωτερικές πιέσεις (χαρακτηριστικό παράδειγμα η παράδοση 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 κατέχει κεντρικότερη θέση.

Από την άλλη μεριά, η Σόφια, το Βουκουρέστι και τα Τίρανα έχουν μεν πολιτική αυτονομία, αλλά η ανάληψη κάποιου ρόλου, σε βαλκανικό επίπεδο, φαντάζει ιδιαίτερος δύσκολη. Αποτρεπτικός παράγοντας και κοινός παρανομαστής στις τρεις αυτές περιπτώσεις, είναι η δεινή οικονομική κατάσταση και το χαμηλό επίπεδο ανάπτυξης της Βουλγαρίας, της Ρουμανίας και της Αλβανίας.

αντίστοιχα. Παρά το γεγονός ότι οι χώρες αυτές γνώρισαν κάποια ανάπτυξη, σε διαφορετικό βαθμό η κάθε μια, η μετάβασή τους στην οικονομία της αγοράς και τον πολυκομματισμό βρίσκεται στα πρώτα στάδια, και η οικονομική σταθεροποίηση είναι επισφαλής. Εξάλλου, ακόμα και ιστορικά, οι τρεις αυτές πόλεις, ουδέποτε είχαν κάποιο ρόλο στην ευρύτερη περιοχή, εν αντιθέσει με την Θεσσαλονίκη που κατέχει κεντρική θέση, θέση που στηρίζεται εν μέρει και στην ύπαρξη του λιμανιού της, ενός φυσικού πλεονεκτήματος που τόσο η Σόφια όσο και το Βουκουρέστι και τα Τίρανα, στερούνται.

Ένας τρίτος πολύ βασικός λόγος για τον οποίο οι τρεις προαναφερθείσες πόλεις δε μπορούν – και δεν θα μπορούσαν εύκολα, στο βραχύ και εγγύς 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, διατηρεί ικανοποιητικές σχέσεις και με τις τρεις. Η χώρα μας 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. Ειδικότερα δε, το τελευταίο, δεν επιζητεί κάποιο κεντρικό ρόλο στη Βαλκανική, στο βαθμό που 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. η χώρα αυτή στρέφεται όλο και περισσότερο στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη. 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 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.

Από μια πρώτη ανάλυση καθίσταται σαφές ότι, καμία εκτός Ελλάδας βαλκανική πόλη δύναται να διεκδικήσει κάποιου είδους μητροπολιτικό ρόλο στην ευρύτερη περιοχή. Όσον αφορά την Ελλάδα, μόνο η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη μπορούν να διεκδικήσουν έναν τέτοιο ρόλο: η πρώτη λόγω μεγέθους και οικονομικού βάρους, καθώς και λόγω του ότι αποτελεί την πρωτεύουσα 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 σύγκριση¹⁶ Αθήνας – Θεσσαλονίκης και τις πιθανότητες της κάθε μιας να διαδραματίσει έναν τέτοιο ρόλο (σύγκριση η οποία δεν είναι το αντικείμενο της παρούσας μελέτης), φαίνεται πως – τουλάχιστον μεσοπρόθεσμα – η Θεσσαλονίκη δύναται να παίξει το ρόλο περιφερειακής (βαλκανικής) μητρόπολης, έχοντας, συγκριτικά ευνοικότερες προοπτικές, οι οποίες μπορούν να της δώσουν έντονο δυναμισμό.

Ειδικότερα, η Θεσσαλονίκη διαθέτει ισχυρά συγκριτικά πλεονεκτήματα ώστε να δύναται να λειτουργήσει ως κύρια πύλη της Ε.Ε. στην περιοχή της Βαλκανικής, για μια σειρά λόγους:

- αποτελεί για μεγάλο τμήμα της Βαλκανικής την πλησιέστερη σχετικά μεγάλη πόλη κράτους – μέλους της Ε.Ε.

¹⁶ Για μια τέτοια σύγκριση βλ. αναλυτικά στο Οικονόμου, 2000: 458 – 466.

- λόγω της ζήτησης μητροπολιτικών λειτουργιών από τις βαλκανικές χώρες, στα πλαίσια της προοπτικής μιας οικονομικής ανάπτυξης, ικανής συνθήκης για την ενσωμάτωσή τους στον ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο
- λόγω ιστορικών και πολιτιστικών δεσμών.

Η τελευταία αυτή παράμετρος δεν πρέπει να υποτιμάται: η Θεσσαλονίκη έχει ισχυρούς πολιτικούς, 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 στάθηκε ικανή να αλλάξει τις νοοτροπίες, τους ανθρώπους και τις σχέσεις τους με την πόλη, πόλη που διατήρησε το βαλκανικό της χρώμα. Αυτό φαίνεται άλλωστε και από το ότι καθ' όλη τη διάρκεια των 70 αυτών χρόνων, και παρά τη μεσολάβηση του Ψυχρού Πολέμου (και ότι αυτό συνεπάγεται), 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, το λιμάνι της αποτελούσε, μέσω της Ελευθέρης Ζώνης, μια συνεχή πρόσβαση προς τη Μεσόγειο. Τέλος, οι εξελίξεις της προηγούμενης δεκαετίας είχαν και τις θετικές τους επιπτώσεις: με την άρση των διαχωριστικών γραμμών της ψυχροπολεμικής περιόδου, σταδιακά, ο χώρος ενοποιείται και η Θεσσαλονίκη αποτελεί για αυτόν μια μεγάλη αστική συγκέντρωση στην οποία συρρέουν δεκάδες χιλιάδες μεταναστών από τις όμορες –και όχι μόνον- χώρες, ενώ ταυτόχρονα, μεγάλος αριθμός των επιχειρήσεών της προσανατολίζεται όλο και περισσότερο προς τα Βαλκάνια. Φαίνεται, δηλαδή, ότι η Θεσσαλονίκη έχει το απαιτούμενο ευνοϊκό υπόβαθρο (ευρωπαϊκό και βαλκανικό προσανατολισμό, σχέσεις με την βαλκανική ενδοχώρα και τους λαούς της, κλπ) για να διαδραματίσει κάποιο σημαντικό ρόλο στη Βαλκανική. Από' κει και πέρα, βέβαια, υπάρχουν κάποιες ελάχιστες συνθήκες – εξωτερικές και εσωτερικές – που πρέπει να πληρωθούν

Αναγκαία, αλλά όχι ικανή, συνθήκη αποτελεί καταρχάς η σταθεροποίηση της περιοχής, γεγονός που δεν αναμένεται να επιτευχθεί στον άμεσο μέλλον (μια δεκαετία τουλάχιστον). Ίσως, στο μέσο χρόνο, οι κρίσεις και οι συγκρούσεις να λάβουν τέλος και τα Βαλκάνια να μπουν σε μια τροχιά 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, αναγκαία προϋπόθεση για να μπορέσει η πόλη να παίξει ένα σημαντικό (μητροπολιτικό) ρόλο είναι η ολοκλήρωση των υποδομών και των δικτύων που έχουν προγραμματιστεί, καθώς και η εφαρμογή του όποιου σχεδιασμού υπάρχει για αυτή. Ο σχεδιασμός αυτός θα πρέπει να προχωρήσει ταχέως και να θέσει σαφείς στόχους και πολιτικές για την υλοποίησή του. Η επάγωση ανάπτυξης της πόλης θα λειτουργήσει αμφίδρομα, αφού οπωσδήποτε θα διαχυθεί στη βαλκανική ενδοχώρα, δίνοντάς της μια επιπλέον ώθηση. Βέβαια, σημαντικό ρόλο θα παίξει και ο προσανατολισμός της ανάπτυξης των βαλκανικών χωρών: αν η ανάπτυξη αυτή «παρακάμψει» την Ελλάδα, αναμφίβολα η Θεσσαλονίκη όχι μόνο δεν θα επωφεληθεί, αλλά οπωσδήποτε θα βρεθεί σε ακόμη δυσκολότερη θέση. 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 ιδιαίτερος 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 προαναφερθέντα δεν ολοκληρωθούν στο εγγύς μέλλον, ακόμα και στην περίπτωση που τα Βαλκάνια αναπτυχθούν, η Θεσσαλονίκη κινδυνεύει να χάσει την ευκαιρία να διαδραματίσει έναν σημαντικό ρόλο στην περιοχή.

Τέλος, μια ακόμα αναγκαία αλλά όχι ικανή συνθήκη για να αναλάβει η πόλη μητροπολιτικό ρόλο στα Βαλκάνια, αποτελεί η γάραξη μια σαφούς βαλκανικής εθνικής πολιτικής. Η μέχρι τώρα αντιμετώπιση του «βαλκανικού» προβλήματος από ελληνικής πλευράς ήταν μάλλον αποσπασματική και συγκυριακή. Επιπρόσθετα, θα μπορούσαμε να ισχυρισθούμε ότι η Θεσσαλονίκη μάλλον δεν ενσωματώθηκε ικανοποιητικά σ' αυτήν την πολιτική. Στην πραγματικότητα το μέγεθος των πολιτικών εξαγγελιών και υποσχέσεων για ανάληψη από την πόλη βαλκανικού μητροπολιτικού ρόλου υποσκέλιζε την ουσία του εγχειρήματος, με αποτέλεσμα το πραγματοποιημένο έργο να είναι ιδιαίτερα περιορισμένο.

Συμπερασματικά.. η Θεσσαλονίκη συγκεντρώνει, σε αδρές γραμμές, αρκετές προϋποθέσεις για την αναβάθμιση της θέσης της και στη διεκδίκηση ενός κεντρικού ρόλου στην Ν.Α Ευρώπη και η πόλη δεν έχει, εκ πρώτης όψεως τουλάχιστον, σοβαρούς ανταγωνιστές στο βαλκανικό χώρο και αποτελεί για τη γύρω περιοχή ένα είδος «ουδέτερου εδάφους», απομακρυσμένου από τις διαμάχες και τις διεκδικήσεις που την μαστίζουν. Έτσι, ακόμα και η π.Γ.Δ.Μ, με την οποία θα έλεγε κανείς ότι υπάρχουν ελαφρώς τεταμένες σχέσεις, λόγω του ονόματος, φαίνεται να προτιμά 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.¹⁷ Παράλληλα, οι άλλες ευρωπαϊκές πόλεις, που θα μπορούσαν ίσως να επιδιώξουν έναν ηγετικό ρόλο στην περιοχή, βρίσκονται πολύ μακριά, τόσο από γεωγραφική άποψη, όσο και από άποψη νοοτροπίας και δεσμών. Τελικά, η άποψη ότι η Θεσσαλονίκη έχει τη δυνατότητα να διαδραματίσει μητροπολιτικό ρόλο στα Βαλκάνια, φαίνεται βάσιμη, θα πρέπει, όμως, να διευκρινιστεί και να αποσαφηνιστεί ο ρόλος ή οι ρόλοι αυτοί, προκειμένου να μην οδηγηθούμε σε λανθασμένα συμπεράσματα και υπερβολικές αναμονές.

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, επεκτείνονται σε ολόκληρη την Βόρεια Ελλάδα, τη Νότια Βαλκανική και τον νοτιο-ευρωπαϊκό χώρο. Επιπλέον, ως

¹⁷ 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.

ενότητες επιρροής θα μπορούσαν να ορισθούν και αυτές 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 τη σταδιακή σύνδεση των αγορών τους με τη διεθνή αγορά, διαφαίνεται η προοπτική μετεξέλιξης της Θεσσαλονίκης σε 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. Ταυτόχρονα, η δραστηριοποίηση των ευρωπαϊκών, βαλκανικών και ελληνικών επιχειρήσεων μέσα σε ένα κλίμα περιφερειακής ολοκλήρωσης και διακρατικών συνεργασιών, δύναται να αποτελέσει τον κύριο μοχλό ενοποίησης του οικονομικού χώρου (Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Θεσσαλονίκης, 2000: 48), από την οποία η πόλη θα επωφεληθεί σε μεγάλο βαθμό. Ωστόσο, η επίτευξη των προαναφερθέντων στόχων θα συντελεστεί υπό γεωπολιτικές προϋποθέσεις εύκολα μεταβαλλόμενες (Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Θεσσαλονίκης, 2000: 47 – 48): 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, 2000: 58).

Παρ' όλα αυτά, η συζήτηση περί του ενδεγόμενου μητροπολιτικού ρόλου είναι ιδιαίτερα έντονη και, μάλιστα, πολλές φορές, αφενός διατυπώνονται εξωπραγματικές απόψεις, και αφετέρου δίνονται εύκολοι και απαίδευτοι χαρακτηρισμοί για την πόλη.

Στην πρώτη περίπτωση, οι ευνοϊκές οικονομικές και γεωπολιτικές προοπτικές που δημιουργούνται προοδευτικά για την Θεσσαλονίκη, δημιουργούν πρόσφορο έδαφος για φιλολογικές προσεγγίσεις και διατύπωση ανεδαφικών σεναρίων. Αναμφισβήτητα οι διατυπωμένες απόψεις έχουν κάποια βάση και προκύπτουν από το φόβο ότι η πόλη είναι μάλλον ανέτοιμη να δεχτεί νέους ρόλους: χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η άποψη περί «σιγκαπουροποίησης» της Θεσσαλονίκης: σύμφωνα με αυτή, υποστηρίζεται ότι υπάρχουν σχέδια για τη πόλη, τα οποία πιθανώς θα τη μετέτρεπαν σε κέντρο παροχής υπηρεσιών, ένα είδος Σιγκαπούρης της Βαλκανικής και των γωρών του Ευξείνου Πόντου. Με άλλα λόγια η οικονομία της θα ελέγχεται από κέντρα λήψης αποφάσεων εκτός της χώρας και άρα θα ήταν, σε μεγάλο βαθμό, εξαρτημένη από τις επιλογές του πολυεθνικού κεφαλαίου. 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 διεξόδου 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 ότι έχει δημιουργηθεί το υπόβαθρο για την εκκίνηση μιας διαδικασίας «σιγκαπουροποίησης». Πάντως, αν η πόλη εμπλακεί μελλοντικά σε μια τέτοια διαδικασία, όσο λίγες πιθανότητες και αν υπάρχουν, θα ελλοχεύει πάντοτε 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 απαιδευτοί χαρακτηρισμοί στην πόλη, όπως για παράδειγμα ο de facto χαρακτηρισμός της ως «Μητρόπολη των Βαλκανίων». Με τον όρο «μητρόπολη», όμως, εννοούμε – εκτός των άλλων – μια πόλη, κέντρο πολιτικών αποφάσεων που συγκεντρώνει 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. Ο όρος «Μητρόπολη των Βαλκανίων» φαίνεται υπερβολικός, ανεδαφικός και τελικά στερείται ερεισμάτων. Θα ήταν προσφορότερο να αναφερόμαστε σε συγκεκριμένους μητροπολιτικούς ρόλους που μπορεί να αναλάβει η πόλη, με βάση τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα στην περιοχή. Η ανάλυση που προηγήθηκε ανέδειξε αφενός μεν τις δυνατότητες αυτές, αφετέρου δε τα προβλήματα που η Θεσσαλονίκη αντιμετωπίζει, προβλήματα ανασταλτικά για την ενδυνάμωση του διεθνούς της ρόλου.

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 σημαντικότερος παράγοντας προς την κατεύθυνση αυτή. Σημειώνεται ότι η πόλη 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. 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 μεν 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 συνδυσασμένων 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 προωθήσει 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 μόνον 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). Προς την κατεύθυνση αυτή θα πρέπει να στραφεί και η Διεθνής Έκθεση Θεσσαλονίκης, προχωρώντας 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 ως βάση τους τη Μακεδονία και τη Θράκη. Στο πλαίσιο αυτό η πόλη 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, όπως προαναφέρθηκε, η προοπτική αυτού του ρόλου για τη Θεσσαλονίκη θα ενισχυθεί όταν οι βαλκανικές χώρες εισέλθουν σε μια σταθερά ανοδική αναπτυξιακή πορεία

Σύμφωνα, βέβαια, με άλλες απόψεις, αυτά που διατυπώνονται 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 πόλη. Υποστηρίζεται, επίσης, ότι η ταχύτητα ανάπτυξης της 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 πόλη, πρέπει να

αρθούν πολλοί περιορισμοί και εμπόδια, όπως τα κενά περί έκδοσης αδειών από τις εταιρείες για δημιουργία χώρων υγειονομικής ταφής.¹⁸

➤ Η Θεσσαλονίκη ως κέντρο τραπεζικών, ασφαλιστικών και χρηματιστηριακών συναλλαγών.

Οι ανάγκες των βαλκανικών χωρών για σύγχρονες υπηρεσίες στους τομείς αυτούς είναι μεγάλες και οι τραπεζιτικοί φορείς 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 πόλη 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) δύναται να δώσουν στην Θεσσαλονίκη έναν αναβαθμισμένο ρόλο, δεδομένων μάλιστα των σχέσεων που έχουν αναπτύξει τα πανεπιστημιακά της ιδρύματα με όμορα ιδρύματα σε άλλες βαλκανικές χώρες. Βέβαια, αξίζει να σημειωθεί ότι τα πανεπιστήμια της Θεσσαλονίκης δεν φαίνεται να έχουν αναπτύξει σχέσεις «μητροπολιτικές» με τα πανεπιστήμια της υπόλοιπης Βαλκανικής: ενδεικτικό είναι ότι σε ένα μόνον από αυτά έχει αναπτυχθεί χωλά ένα Τμήμα Βαλκανικών σπουδών, ενώ, κανένα από αυτά δεν φαίνεται να δραστηριοποιείται στην προσέλκυση των καλύτερων φοιτητών η ερευνητών από τις γειτονικές χώρες.¹⁹ Αντιθέτως, οι σχέσεις που έχουν αναπτυχθεί είναι κυρίως διμερείς σχέσεις μεταξύ των διαφόρων ιδρυμάτων της Βαλκανικής. Πάντως, προς την κατεύθυνση αυτή, σε συνδυασμό με τον πολιτιστικό ρόλο που αναζητά να διαδραματίσει η Θεσσαλονίκη στο βαλκανικό χώρο, σημαντικός παράγοντας δύναται να αποτελέσει, σύμφωνα με τον Κ. Μοσκόφ, 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 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

¹⁸ Σημειώνεται ότι η μέχρι τώρα λύση που εδίδετο στο πρόβλημα αυτό ήταν η παράνομη εναπόθεση των απορριμμάτων έναντι προστίμου, γεγονός ιδιαίτερος αποτρεπτικό για την προσέλκυση επενδύσεων στη Θεσσαλονίκη, αλλά ταυτόχρονα και επικίνδυνο για το κλείσιμο των ήδη υπάρχοντων ξένων επιχειρήσεων και τη μετεγκατάστασή τους σε άλλες περιοχές (Ημερησία, 2001: 6 – 7).

¹⁹ Όπως για παράδειγμα δρουν τα μεγάλα πανεπιστήμια της Ευρώπης και των Η.Π.Α.

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 σύγχρονες και ανανεωμένες (Α.Π.Θ., 1995: 132 – 133). Φυσικά, για τη διεκδίκηση ενός πολιτιστικού ρόλου από τη Θεσσαλονίκη, απαιτείται η γεωραξική και πολεοδομική ανασυνκρότηση 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 ιδιαίτερος εφικτή.

Βέβαια, όσον αφορά τον γενικότερο τουριστικό ρόλο που αναζητά η πόλη, ενώ υπάρχουν κάποιες σημαντικές προϋποθέσεις -όπως κάποιο τουριστικό ενδιαφέρον και η υποδομή της ευρύτερης περιοχής-, δεν διαφαίνεται κανένα ίχνος τουριστικής πολιτικής και σχεδιασμού. 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). Οφείλουμε εδώ να επισημάνουμε ότι η διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 από την Αθήνα, πιθανότατα να έχει θετικές επιπτώσεις στον τομέα του τουρισμού και για τη Θεσσαλονίκη: 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 πόλη διαθέτει πλέον 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.

Προς μια ουσιαστική ενοποίηση του βαλκανικού χώρου- Επίλογος

Οι προαναφερθείσες δυνατότητες της Θεσσαλονίκης, «εκτός από τις οικονομικές και οργανωτικές προϋποθέσεις που θέτουν, στηρίζονται στην ουσιαστική υπόθεση των ανοιγτών συνόρων και της δημιουργίας κλίματος συνεργασίας και εμπιστοσύνης με όλες τις βαλκανικές χώρες». Οι δύο αυτές προϋποθέσεις προαπαιτούνται για την ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης και γενικότερα για την ανάπτυξη ολόκληρου του βορειοελλαδικού χώρου. Στην αντίθετη περίπτωση, τα κλειστά σύνορα «θα έχουν σαν

αποτέλεσμα αργές εξελίξεις και αδράνεια, όπου δείχνες 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).

Αναμφισβήτητα, τα ανοιχτά σύνορα 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 μπεραιορισμούς» (Α.Π.Θ., 1995: 134).*

Συμπερασματικά, για να αναλάβει, η Θεσσαλονίκη, κάποιους (ή και όλους) από τους προαναφερθέντες μητροπολιτικούς ρόλους στα Βαλκάνια προαπαιτείται 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 μεγιστοποιηθούν.

Βεβαίως, η πολυπόθητη σταθεροποίηση και ειρήνευση της περιοχής, αναμφίβολα θα επιταχυνθεί, αν υλοποιηθούν 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 κοινωνική ανάπτυξη και μείωση των εντάσεων. Με δεδομένο ότι τα Βαλκάνια αποτελούν για την Ε.Ε. ένα «κοντινό εξωτερικό» -αλλά και λόγω της σημαντικής γεωπολιτικής τους θέσης-, η Κοινότητα, 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, που 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, και συνεκτιμώντας μια σειρά παραμέτρους, είναι σίγουρο ότι, στα επόμενα χρόνια η Θεσσαλονίκη θα πρέπει να έχει σαφείς στόχους και προσανατολισμό, όσον αφορά τη διαδικασία της «μητροπολιτικοποίησης» 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 πόλης με τις ανάγκες του βαλκανικού χώρου και να διερευνηθεί η πιθανότητα μήπως η πόλη θέτει στόχους σε αναντιστοιχία με τις ανάγκες, αλλά και αντίστροφα μήπως οι πολιτικές που εφαρμόζονται, και θα

εφαρμοστούν μελλοντικά στο βαλκανικό χώρο, τον «απομακρύνουν» από τη Θεσσαλονίκη και τον οδηγήσουν σε πορεία ανεξάρτητη και διαφορετική από τη δικιά της πορεία.

Τέλος, σε συνδυασμό με τη «μητροπολιτοποίηση» της Θεσσαλονίκης, ίσως θα έπρεπε να διερευνηθεί η πιθανότητα δημιουργίας ενός δικτύου βαλκανικών πόλεων, στο οποίο η κάθε μια απ' αυτές θα εξειδικεύονταν σε ρόλους σύμφωνα με τα συγκριτικά της 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 σε Κοινοτικό. 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 πόλης, 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 απουσία κάθε ουσιαστικής αναβάθμισης, γεγονός που θα σήμαινε μια ακόμα χαμένη ευκαιρία για την ανάπτυξη της πόλης, της Βόρειας Ελλάδας και ολόκληρης της χώρας. Αντίθετα, αν αξιοποιηθούν κατάλληλα οι παρούσες συνθήκες, η Θεσσαλονίκη έχει την θέση της στα πλαίσια μιας ευρύτερης στρατηγικής χωρικής ολοκλήρωσης της ΝΑ Ευρώπης. Στην περίπτωση αυτή η πόλη δύναται να συμβάλλει στην ενίσχυση των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων της περιοχής, γεγονός που θα έχει πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα και 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....

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Ελληνική

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.

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*, Τομέας Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης – Τμήμα Αρχιτεκτόνων – Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Οργανισμός Πολιτιστικής Πρωτεύουσας Ευρώπης «Θεσσαλονίκη 1997», Θεσσαλονίκη 1998.

Βαλντέν Σ. (1994), *Βαλκανική Συνεργασία και Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση*, Ελληνικό Κέντρο Ευρωπαϊκών Μελετών, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1994.

Ευρυβιάδης Μ. (2000), «Μετάβαση στα Βαλκάνια: διαπιστώσεις και προκλήσεις» στο: *Η ανάπτυξη των Βαλκανίων*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος 2000.

Καυκαλάς Γρ. (1999), Α.Π.Θ. – Τομέας Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης, *Μείωση της μονοκεντρικότητας στο Πολεοδομικό Συγκρότημα και ο ρόλος του τριτογενούς τομέα*, Εκδόσεις Ζήτη, Θεσσαλονίκη 1999.

Μαγούλιος Γ. (2000), *Ο ρόλος της Θεσσαλονίκης στη διαβαλκανική οικονομική συνεργασία*, University Studio Press, Θεσσαλονίκη 2000.

Μανώλογλου Ε. (1998), “Η έρευνα σε πληροφορητές – κλειδιά: η πρόσληψη της ανάπτυξης” στο: *Μακεδονία και Βαλκάνια. Ξενοφοβία και Ανάπτυξη*, Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα. Μάιος 1998.

Μοσκόφ Κ. (1978), *Θεσσαλονίκη: τομή της μεταπρατικής πόλης*, α' τόμος, Στοχαστής, β' έκδοση, Αθήνα. Οκτώβριος 1978.

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 Δ. (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*, Εκδόσεις Θεμέλιο, 2000.

Παντελάδης Γ., Πετράκος Γ. (2000), “Τα οικονομικά και διαρθρωτικά χαρακτηριστικά των βαλκανικών χωρών” στο: *Η ανάπτυξη των Βαλκανίων*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος 2000.

Πετράκος Γ. (2000), “Η νέα γεωγραφία της ανάπτυξης στην Ευρώπη και η θέση των Βαλκανίων” στο: *Η ανάπτυξη των Βαλκανίων*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος 2000.

Ροδολάκης Ν. (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 Μεταφορών και Επικοινωνιών (2001), *Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Σιδηρόδρομοι, Αεροδρόμια, Αστικές Συγκοινωνίες*, Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης 2000 – 2006, Αθήνα, Φεβρουάριος 2001.

2. Ξενόγλωσση

Claval P., Sauguin André-Louis (επιμέλεια) (1997), *Metropolisation et Politique*, L'Harmattan, Paris 1997.

Goodall B. (1987), *The Penguin Dictionary of Human Geography*, Penguin Books, 1987.

Kostopoulou S. (1996), «Thessaloniki and the Balkan realities», στο: *Reconstructing the Balkans: a geography of the New Southeast Europe*, John Willey & Sons, West Sussex, 1996.

Lafont Ch. – H. (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.

3. Εφημερίδες – περιοδικά

Άγκελοφ Α. (1999), «Η πληγή του Κοσσυφοπεδίου και η Βουλγαρία», *Balkan Review*, τ.15/99, περιοδική έκδοση του Βαλκανικού Κέντρου Τύπου, Θεσσαλονίκη, Νοέμβριος 1999.

Αράπογλου Χρ. (2001), «Αναζητώντας την πραγματικότητα της Θεσσαλονίκης», Μακεδονία, 19 Αυγούστου 2001.

Αρνομάλλης Χρ. (2001), «ΕΧΡΟ: το αγώι που θα ξυπνήσει τον αγωγιάτη», «Η Βόρεια Ελλάδα μπροστά στην πρόκληση της παγκοσμιοποίησης» (ειδική έκδοση επ' ευκαιρία της 66^{ης} Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης), Μακεδονία, 9 Σεπτεμβρίου 2001.

Βουλέλης Ν. (1999), “Ο πόλεμος του ΝΑΤΟ”, Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, 28 Μαρτίου 1999.

Βουλέλης Ν. (2001α), “Τα σύννεφα πυκνώνουν”, Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, 10 Ιουνίου 2001.

Βουλέλης Ν. (2001β), “Η τώρα ή ποτέ”, Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, 24 Ιουνίου 2001.

Γιαννόπουλος Ν. (2001), «Η Θεσσαλονίκη δεν έχει ανάγκη από άλλες εξαγγελίες», Μακεδονία, 19 Αυγούστου 2001.

Διαμαντής Τ. (2000), “Κόσοβο, μέρος β’”, Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, 5 Μαρτίου 2000.

Δρακόπουλου Π. (2001), «Ε.Β.Ρ.Δ.: αδιαφανής θεματοφύλακας του καπιταλισμού», Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, 20 Μαΐου 2001.

Δώσσας Γ. (1999), «Ανακαλύπτοντας τη Βαλκανική ενότητα», *Balkan Review*, τ.15/99, περιοδική έκδοση του Βαλκανικού Κέντρου Τύπου, Θεσσαλονίκη, Νοέμβριος 1999.

Ηλιάδης Ν. (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 Θ. (2001), “Αλβανία: η κάλη βγάξει Ίλια Μέτα”, Η Καθημερινή, 24 Ιουνίου 2001.

Κεσίδου Α. (1999), «Ζήσης Παπαδημητρίου. Η Θεσσαλονίκη στο κατώφλι του 21^{ου} αιώνα», Επιλογές, Μακεδονία, 12 Δεκεμβρίου 1999.

Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία. “Το χρονικό της κρίσης”, 28 Μαρτίου 1999.

Κωστόπουλος Τ., Τρίμης Δ., Ψαρρά Α., Ψαρράς Δ. (2001), “Στα σύνορα του πολέμου”, Ο ιός της Κυριακής, Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, 20 Μαΐου 2001.

Λαμπριανίδης Λ., Παπαμίχος Ν. (1986), “Και πάλι περί Ευρωλιμένα” στο περιοδικό “Τεχνική Ενημέρωση”, τ.38, Φεβρουάριος 1986.

Λαμπριανίδης Λ. (1996), “Η αξιοποίηση της δυναμικής της Θεσσαλονίκης” στο “Αγορά χωρίς σύνορα” 1 (4), 1996.

Λυγερός Στ. (2001), “Συνεταιρικό κράτος αξιώνει ο ΟΥΚ”, Η Καθημερινή, 17 Ιουνίου 2001.

Παγαρτάνη-Χοϊδά Στ. (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 I. (1999), “Το κρίμα”, Le Monde Diplomatique, Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, 9 Μαΐου 1999.

Σαββίδης Π. (2000), “Να γυρίσουν οι Σέρβοι στο Κόσοβο”, Μακεδονία, 8 Οκτωβρίου 2000.

Σανταμούρης Α. (2001), «Αναγκαιότητα η ισχυρή παρουσία μας στα Βαλκάνια», Μακεδονία, 17 Ιουνίου 2001.

Τυροβούζης Ν. (2001), «Πρωτεύουσα των Βαλκανίων η Θεσσαλονίκη», «Η Βόρεια Ελλάδα μπροστά στην πρόκληση της παγκοσμιοποίησης» (ειδική έκδοση επ’ ευκαιρία της 66^{ης} Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης), Μακεδονία, 9 Σεπτεμβρίου 2001.

Tommaso Fr. – Scotti G. (1999), “Εθνικές εκκαθαρίσεις”, Le Monde Diplomatique. Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, 30 Μαΐου 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), (<http://www.xrefer.com/books/>).

Δήμος Θεσσαλονίκης (2001), (<http://www.thessalonikicivn.gr/Ypiresies/Koinonikes/paidikoi-stathmoi.htm>).

European Commission (2001α), (http://europa.eu.int/comm/external_relations/see/sap/index.htm).

European Commission (2001β), (http://europa.eu.int/comm/external_relations/see/com_99_235/ec_assist_99.htm).

European Commission (2001γ), (<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 (<http://www.odci.gov/cia/publications/factbook/geos/bk.html>).

Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδας (2001),: www.statistics.gr/gr/data/tables/apotel2.html (Προσωρινά στοιχεία απογραφής 2001).

Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού (2001), (<http://www.gnto.gr/>).

Helexpro (2001), (<http://www.helexpro.gr/>).

Καυκαλάς Γρ. (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) (<http://estia.arch.auth.gr/WWW-PENED/index.htm>).

Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων, 2001 (<http://www.mpa.gr/>)

Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων (2001β), (<http://philippos.mpa.gr/gr/other/medical/info.htm>).

Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας (2001), (<http://www.ose.gr>).

The Interdisciplinary Centre for Comparative Research in the Social Sciences (2001), European Commission – DG Transport & Energy, 2001 (<http://www.iccr-international.org/code-ten/reports.html>).

The Oxford English Reference Dictionary, Oxford University Press, 1996 (<http://www.xrefer.com/books/>).

Stability Pact (2001), (<http://www.stabilitypact.org/>).

5. Συνέδρια – Ημερίδες

Καυκαλάς Γρ. (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.

Λαμπριανίδης Λ. (2000), «Οικονομικές σχέσεις Ελλάδα – 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.

Συριόπουλος Κ. (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 P. – Skyrgiannis H. (2001), “The role of transport in the development of the Balkans”, από τα πρακτικά του συνεδρίου: *Restructuring, Stability and Development in Southeastern Europe*, University of Thessaly, SEED Center, Volos, 1 – 3 June 2001.

Skayannis P. (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.





ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΑΝΑΛΥΣΕΩΝ

ΠΕΔΙΟΝ ΑΡΕΩΣ, 38 334 ΒΟΛΟΣ
τηλ. 04210 74432, 74433, 74393 fax. 04210 74394
URL: <http://www.demography-lab.org>
Email: demolab@prd.uth.gr



UNIVERSITY OF THESSALY
DEPARTMENT OF PLANNING AND REGIONAL DEVELOPMENT
LABORATORY OF DEMOGRAPHIC AND SOCIAL ANALYSES
PEDION AREOS, 38 334 VOLOS, GREECE
tel. +30 4210 74432, 74433, 74393 fax. +30 4210 74394
URL: <http://www.demography-lab.org>
Email: demolab@prd.uth.gr