

ΡΟΪΔΩ ΜΗΤΟΥΛΑ



ΒΙΩΣΙΜΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

ΑΘΗΝΑ 2023

ΚΑΛΛΙΠΟΣ
Στασούλα
ακαδημαϊκές
ανοικτές



Εθνικό
Πρόγραμμα
Ανάπτυξης
2021-2025



ΡΟΪΔΩ ΜΗΤΟΥΛΑ
Καθηγήτρια Τοπικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης
Αστικής Ανασυγκρότησης

Βιώσιμη οικονομική περιφερειακή ανάπτυξη



Βιώσιμη οικονομική περιφερειακή ανάπτυξη

Συγγραφή

Ρόϊδω Μητούλα

Συντελεστές έκδοσης

Γλωσσική Επιμέλεια: Αναστασία Σακελλαρίου

Γραφιστική Επιμέλεια: Ειρήνη Σταυριανού

Copyright © 2023, ΚΑΛΛΙΠΟΣ, ΑΝΟΙΚΤΕΣ ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ
(ΣΕΑΒ + ΕΛΚΕ-ΕΜΠ)



Το παρόν έργο αδειοδοτείται υπό τους όρους της άδειας Creative Commons Αναφορά Δημιουργού - Μη Εμπορική Χρήση - Παρόμοια Διανομή 4.0. Για να δείτε ένα αντίγραφο της άδειας αυτής επισκεφτείτε τον ιστότοπο <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.el>

Αν τυχόν κάποιο τμήμα του έργου διατίθεται με διαφορετικό καθεστώς αδειοδότησης, αυτό αναφέρεται ρητά και ειδικώς στην οικεία θέση.

ΚΑΛΛΙΠΟΣ

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Ηρώων Πολυτεχνείου 9, 15780 Ζωγράφου

www.kallipos.gr

ISBN: 978-618-228-033-1

Βιβλιογραφική αναφορά: Μητούλα, Ρ. (2023). *Βιώσιμη οικονομική περιφερειακή ανάπτυξη* [Προπτυχιακό εγχειρίδιο]. Κάλλιπος, Ανοικτές Ακαδημαϊκές Εκδόσεις. <http://dx.doi.org/10.57713/kallipos-264>

Περιεχόμενα

Περιεχόμενα	7
Εισαγωγή	15
Βιβλιογραφία.....	20
Κεφάλαιο 1: Συνοπτική ερμηνεία των όρων	21
1.1 Χωροταξικός σχεδιασμός	21
1.2 Δήμος: Πρωτοβάθμιος Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ)	21
1.3 Περιφέρεια: Δευτεροβάθμιος ΟΤΑ	21
1.4 Νομός: Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση	22
1.5 Περιφερειακή ενότητα	22
1.6 Ευρωπαϊκή Επιτροπή των Περιφερειών	24
1.7 Η έννοια της ανάπτυξης	24
1.8 Η ερμηνεία του όρου «τοπική ανάπτυξη»	26
1.9 Η ερμηνεία του όρου «περιφερειακή ανάπτυξη»	26
1.10 Η ερμηνεία του όρου «βιώσιμη ανάπτυξη».....	27
1.10.1 Ατζέντα για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη 2030 και η Ελλάδα.....	29
1.10.2 Νέος τρόπος μέτρησης του πλούτου των εθνών και βιώσιμη ανάπτυξη	31
1.10.3 Στόχος η βιώσιμη τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη	32
Βιβλιογραφία.....	34
Κεφάλαιο 2: Το περιφερειακό πρόβλημα και η ανάγκη αντιμετώπισής του	37
2.1 Το περιφερειακό πρόβλημα	37
2.2 Η ανάγκη αντιμετώπισης των περιφερειακών προβλημάτων.....	41
2.2.1 Οικονομικοί λόγοι ανάγκης άμεσης αντιμετώπισης	41
2.2.2 Κοινωνικοπολιτικοί λόγοι ανάγκης άμεσης αντιμετώπισης.....	41
2.2.3 Περιβαλλοντικοί λόγοι ανάγκης άμεσης αντιμετώπισης	42
2.3 Η σημασία της περιφερειακής πολιτικής	42
2.4 Η περιφερειακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης.....	43
2.5 Η Ευρωπαϊκή Ένωση και η βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξη.....	44
Βιβλιογραφία.....	46
Κεφάλαιο 3: Η στρατηγική και τα μέσα της περιφερειακής πολιτικής	47
3.1 Η ανάγκη άσκησης της περιφερειακής πολιτικής	47
3.2 Η στρατηγική της περιφερειακής ανάπτυξης.....	48

3.3 Η σημαντικότητα της περιφερειακής ανάπτυξης και τα μέσα περιφερειακής πολιτικής.....	49
3.4 Η εφαρμογή της περιφερειακής πολιτικής	52
3.5 Σύνοψη	53
Βιβλιογραφία.....	54
Κεφάλαιο 4: Η συμβολή του ανθρώπινου δυναμικού στην οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών	55
4.1 Η περιφερειακή ανάπτυξη και ο παράγοντας «άνθρωπος»	55
4.2 Η διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού σε ένα οργανωμένο πλαίσιο	55
4.3 Περιφερειακή ανάπτυξη και ανθρώπινο δυναμικό στην Ελλάδα	56
4.4 Η συμβολή της ΕΕ στην ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού και της περιφερειακής ανάπτυξης στην Ελλάδα	60
4.5 Σύνοψη	62
Βιβλιογραφία.....	63
Κεφάλαιο 5: Η περιφερειακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης.....	65
5.1 Έναρξη και στόχοι της Ευρωπαϊκής Περιφερειακής Πολιτικής.....	65
5.2 Περιφέρειες και πολιτική συνοχής.....	66
5.3 Κοινοτικές πρωτοβουλίες και καινοτόμες ενέργειες	67
5.4 Διεκδίκηση πόρων και προγραμμάτων	67
5.5 Τα χρηματοδοτικά μέσα για την άσκηση της Ευρωπαϊκής Περιφερειακής Πολιτικής	68
5.6 Χρηματοδοτήσεις από συναφή εργαλεία	69
5.7 Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων	69
5.8 Επιτροπή των Περιφερειών.....	70
5.9 Η Ευρωπαϊκή Περιφερειακή Πολιτική στην Ελλάδα.....	70
5.10 Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ) 2007-2013	72
5.11 Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ) 2014-2020	72
5.12 Οι τρέχοντες στόχοι της περιόδου 2021-2027	73
5.13 Γενικό πλαίσιο αναπτυξιακού σχεδιασμού.....	74
5.14 Σύνοψη	74
Βιβλιογραφία.....	75
Κεφάλαιο 6: Συνθήκες οικονομικής ανάπτυξης των νησιωτικών περιοχών και περιφερειών	77
6.1 Τα γενικά αναπτυξιακά χαρακτηριστικά των νησιών	77
6.2 Έννοιες.....	78
6.3 Τα αναπτυξιακά προβλήματα των νησιωτικών περιοχών	78
6.4 Βασικές κατηγορίες νησιών.....	79
6.5 Γενικά χαρακτηριστικά του ελληνικού νησιωτικού χώρου	79
6.6 Ο πρωτογενής τομέας παραγωγής στα ελληνικά νησιά	80

6.7 Ο δευτερογενής τομέας παραγωγής στα ελληνικά νησιά	81
6.8 Ο τριτογενής τομέας παραγωγής στα ελληνικά νησιά	81
6.9 Σύνοψη	82
Βιβλιογραφία.....	84
Κεφάλαιο 7: Συνθήκες οικονομικής ανάπτυξης παραλίμνιων περιοχών	87
7.1 Λίμνες και ανάπτυξη.....	87
7.2 Ορισμός λιμνών και παραλίμνιων περιοχών	88
7.3 Οι ελληνικοί υγρότοποι	88
7.4 Συμβολή των παραλίμνιων τόπων στη βιώσιμη ανάπτυξη.....	88
7.5 Αξιοποίηση παραλίμνιων τόπων τεχνητών λιμνών.....	92
7.6 Τρέχουσες δράσεις αξιοποίησης παραλίμνιων τόπων στην Ελλάδα.....	94
7.7 Σύνοψη	94
Βιβλιογραφία.....	95
Κεφάλαιο 8: Συνθήκες οικονομικής ανάπτυξης των παραποτάμιων περιοχών.....	97
8.1 Τα φυσικά πλεονεκτήματα των παραποτάμιων τόπων.....	97
8.2 Η ιστορική συμβολή των ποταμών στην ανάπτυξη.....	98
8.3 Η συμβολή των ποταμών στη βιώσιμη ανάπτυξη των τόπων	99
8.3.1 Η προσφορά τους στο περιβάλλον.....	99
8.3.2 Η προσφορά τους στην κοινωνία	100
8.3.3 Η προσφορά τους στον πολιτισμό	100
8.3.4 Η προσφορά τους στην οικονομία.....	100
8.4 Τα ποτάμια στην Ελλάδα.....	101
8.5 Η ρύπανση των ποταμών	101
8.6 Σύνοψη	101
Βιβλιογραφία.....	103
Κεφάλαιο 9: Συνθήκες οικονομικής ανάπτυξης των ορεινών περιοχών	105
9.1 Οι ορεινές περιοχές στην Ελλάδα	105
9.2 Προβλήματα των ορεινών περιοχών.....	107
9.3 Στόχοι και προτεραιότητες για την ανάπτυξη των ορεινών περιοχών	107
9.4 Η Ευρωπαϊκή Περιφερειακή Πολιτική για τις ορεινές περιοχές.....	113
9.5 Οι τρέχουσες ευκαιρίες για ανάπτυξη των ορεινών περιοχών της Ελλάδας.....	114
9.6 Σύνοψη	114
Βιβλιογραφία.....	116
Κεφάλαιο 10: Αστικά κέντρα – Η συμβολή τους στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών	119
10.1 Βασικές αρχές για τη σύγχρονη ανάπτυξη των πόλεων	119
10.2 Θεωρητικές προσεγγίσεις για την αστική ανάπτυξη	121

10.3 Αστική ανθεκτικότητα και βιώσιμη ανάπτυξη	122
10.4 Το πλαίσιο δράσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων.....	124
10.5 Σύνοψη	126
Βιβλιογραφία.....	128
Κεφάλαιο 11: Η συμβολή των έργων υποδομής και των δικτύων μεταφορών στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών	131
11.1 Μεταφορικές υποδομές και ανάπτυξη	131
11.2 Η ευρωπαϊκή πολιτική στον τομέα των μεταφορών.....	134
11.3 Οι μεταφορικές υποδομές στην Ελλάδα	135
11.4 Το μέλλον των μεταφορών στην Ελλάδα	136
11.5 Μεταφορές και τουρισμός	136
11.6 Σύνοψη	137
Βιβλιογραφία.....	139
Κεφάλαιο 12: Η συμβολή των διεθνών και τοπικών αυτοκινητόδρομων και σιδηροδρόμων στην οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών	141
12.1 Η συμβολή των σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών στην ανάπτυξη και η Ελλάδα.....	141
12.2 Ευρωπαϊκές πολιτικές για τις σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές.....	143
12.3 Το σιδηροδρομικό δίκτυο.....	143
12.4 Το οδικό δίκτυο	145
12.5 Σύνοψη	146
Βιβλιογραφία.....	147
Κεφάλαιο 13: Η συμβολή των διεθνών και τοπικών λιμανιών στην οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών	149
13.1 Φυσικά και τεχνητά λιμάνια	149
13.2 Η Εξέλιξη των λιμανιών	150
13.3 Η συμβολή των λιμανιών στην παγκόσμια και τοπική ανάπτυξη και η ΕΕ.....	150
13.4 Μοντέλα ανάπτυξης λιμανιών και πόλεων.....	152
13.5 Η σύγχρονη τάση: «Βιώσιμα λιμάνια και βιώσιμη ανάπτυξη» στην Ευρώπη	153
13.6 Η συμβολή των λιμανιών στην οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδας	154
13.7 Ελληνικοί λιμένες και διεθνείς μεταφορές.....	155
13.8 Μελλοντικοί στόχοι: Λιμάνια, ναυτιλία και ανάπτυξη στην Ελλάδα.....	155
13.9 Εφοδιαστική αλυσίδα (logistics)	156
13.10 Σύνοψη	157
Βιβλιογραφία.....	158
Κεφάλαιο 14: Η συμβολή των διεθνών και τοπικών αεροδρομίων στην οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών	161
14.1 Οι αερομεταφορές	161

14.2 Κατηγορίες και χωροθέτηση αεροδρομίων	162
14.3 Ανάπτυξη των αεροδρομίων και του ευρύτερου χώρου	163
14.4 Η συμβολή των αεροδρομίων στην περιφερειακή ανάπτυξη	163
14.5 Σύνοψη	164
Βιβλιογραφία.....	166
Κεφάλαιο 15: Πρωτογενής τομέας παραγωγής. Η συμβολή του στη βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξη.....	167
15.1 Οι βασικοί τομείς του πρωτογενούς τομέα παραγωγής.....	167
15.2 Η γεωργία	168
15.3 Η αλιεία	170
15.4 Η κτηνοτροφία.....	171
15.5 Η συμβολή της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην ανάπτυξη του πρωτογενούς τομέα παραγωγής.....	173
15.6 Πιστοποιημένα προϊόντα	175
15.7 Σύνοψη	178
Βιβλιογραφία.....	180
Κεφάλαιο 16: Δευτερογενής τομέας παραγωγής – Η συμβολή του στη βιώσιμη οικονομική περιφερειακή ανάπτυξη	183
16.1 Επιχειρηματικότητα και βιώσιμη ανάπτυξη.....	183
16.2 Η συμβολή της βιομηχανικής ανάπτυξης στην οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών.....	184
16.2.1 Ορισμός βιομηχανίας.....	184
16.2.2 Ορισμός βιομηχανικής ανάπτυξης.....	185
16.2.3 Η εξέλιξη της βιομηχανικής ανάπτυξης στην Ελλάδα	185
16.2.4 Η συμβολή της βιομηχανικής ανάπτυξης στην οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών και ο ρόλος της πολιτείας	186
16.3 Οι βιομηχανικές περιοχές.....	187
16.4 Μικρομεσαίες επιχειρήσεις και οικονομική ανάπτυξη.....	188
16.5 Σύνοψη	189
Βιβλιογραφία.....	190
Κεφάλαιο 17: Τριτογενής τομέας παραγωγής – Η συμβολή του στη βιώσιμη οικονομική περιφερειακή ανάπτυξη	191
17.1 Ορισμός του τριτογενούς τομέα παραγωγής.....	191
17.2 Ταξινόμηση των υπηρεσιών	192
17.3 Η ευρωπαϊκή πολιτική στον τριτογενή τομέα.....	192
17.4 Σύνοψη	194
Βιβλιογραφία.....	195
Κεφάλαιο 18: Η συμβολή του τουρισμού στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών	197
18.1 Τουρισμός και ανάπτυξη	197

18.2 Η συμβολή του τουρισμού στην απασχόληση και την οικονομία	198
18.3 Βιώσιμος τουρισμός	200
18.4 Διακρίσεις του τουρισμού	201
18.5 Οι θετικές και αρνητικές επιπτώσεις του τουρισμού	203
18.6 Αρνητικές επιπτώσεις του τουρισμού.....	203
18.7 Η πολιτική της ΕΕ για τον τουρισμό.....	205
18.8 Ο τουρισμός στην Ελλάδα	205
18.9 Κύρια χαρακτηριστικά του ελληνικού τουρισμού	206
18.10 Περιορισμοί στην ανάπτυξη του ελληνικού τουρισμού	207
18.11 Σύνοψη	208
Βιβλιογραφία.....	209
Διαδικτυακοί σύνδεσμοι	210
Κεφάλαιο 19: Έργα προστασίας του περιβάλλοντος – Η συμβολή τους στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών	211
19.1 Η σύνδεση της ανάπτυξης και της περιβαλλοντικής υποβάθμισης	211
19.2 Αίτια του περιβαλλοντικού προβλήματος.....	212
19.3 Οι επιπτώσεις της οικονομικής ανάπτυξης στο περιβάλλον και στην οικονομία.....	213
19.4 Η πολιτική της ΕΕ για την προστασία του περιβάλλοντος και η Ελλάδα.....	215
19.5 Σύνοψη	216
Βιβλιογραφία.....	218
Κεφάλαιο 20: Έργα στην ενέργεια – Η συμβολή τους στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών	219
20.1 Η σημασία της ενέργειας	219
20.2 Βίβλοι και κατευθύνσεις της ευρωπαϊκής πολιτικής για την ενέργεια	220
20.3 Τρέχοντες στόχοι και δράσεις της ΕΕ	222
20.4 Το ενεργειακό καθεστώς στην Ελλάδα	222
20.5 Οι συμβατικές πηγές ενέργειας	224
20.6 Ανανεώσιμες πηγές ενέργειας	227
20.7 Σύνοψη	230
Βιβλιογραφία.....	231
Κεφάλαιο 21: Η συμβολή του πολιτισμού στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών	233
21.1 Πολιτισμός και πολιτιστική κληρονομιά	233
21.2 Διεθνείς και ευρωπαϊκές συμβάσεις για την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς	234
21.3 Η συμβολή του πολιτισμού στην τοπική οικονομική ανάπτυξη	235
21.4 Πολιτισμός, Ευρωπαϊκή Ένωση και περιφερειακή ανάπτυξη.....	236
21.5 Πολιτιστική πολιτική στην Ελλάδα	237

21.6 Πολιτιστικός τουρισμός και βιώσιμη τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη	239
21.7 Ο πολιτιστικός τουρισμός στην Ελλάδα	240
21.8 Η άυλη πολιτιστική κληρονομιά της Ελλάδας	241
21.9 Αγροτική κληρονομιά	242
21.10 Λαϊκή τέχνη.....	242
21.11 Λαϊκά δρώμενα.....	243
21.12 Παραδοσιακή διατροφή – Τοπικά προϊόντα – Τοπική κουζίνα	243
21.13 Πολιτιστικές διαδρομές.....	244
21.14 Σύνοψη	245
Βιβλιογραφία.....	247
Διαδικτυακοί σύνδεσμοι	249
Κεφάλαιο 22: Συνθήκες βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης των ελληνικών περιφερειών.....	251
22.1 Η σημερινή διοικητική διαίρεση της Ελλάδας	251
22.2 Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης.....	252
22.3 Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας	253
22.4 Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας	254
22.5 Περιφέρεια Ηπείρου	254
22.6 Περιφέρεια Θεσσαλίας	255
22.7 Περιφέρεια Ιόνιων Νησιών	256
22.8 Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας.....	257
22.9 Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας	258
22.10 Περιφέρεια Αττικής	259
22.11 Περιφέρεια Πελοποννήσου.....	259
22.12 Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου	260
22.13 Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου	261
22.14 Περιφέρεια Κρήτης.....	262
Βιβλιογραφία.....	263
Διαδικτυακοί σύνδεσμοι	263
Επίλογος	265
Γενική βιβλιογραφία.....	267
Διαδικτυακοί σύνδεσμοι.....	288

Εισαγωγή

Στο παρόν βιβλίο αναδεικνύεται το ζήτημα των οικονομικών ασυμμετριών μεταξύ των περιφερειών και διερευνώνται οι βασικές αιτίες που τις προκαλούν, οι οποίες μπορεί να είναι από το γεωγραφικό και γεωφυσικό τοπίο μέχρι και τις υποδομές, τα μέσα μεταφοράς ή ακόμη και τον ίδιο τον πολιτισμό. Καταγράφονται οι βασικές πολιτικές που στοχεύουν στη βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξη και πολλές από τις στρατηγικές και τις μεθόδους που ακολουθούνται για την επίλυση των οικονομικών προβλημάτων των περιφερειών, με κυρίαρχη συνισταμένη τη βιώσιμη ανάπτυξη (Μητούλα, 2006).

Μέσω της περιφερειακής πολιτικής οι σύγχρονες κοινωνίες επιδιώκουν να αντιμετωπίσουν τα οικονομικά προβλήματα και να πετύχουν τη χρηματοοικονομική μεγέθυνση, έχοντας απώτερο στόχο την κοινωνική συνοχή και την εξασφάλιση της ποιότητας ζωής για τους πολίτες τους. Προκειμένου να πετύχει η εν λόγω πολιτική, θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη της και να συνεκτιμά πολλές και διαφορετικές παραμέτρους, όπως το επίπεδο της ανάπτυξης της κάθε περιφέρειας, τη φύση των οικονομικών προβλημάτων που αντιμετωπίζει και τους λόγους που τα προκαλούν. Επομένως, πρώτα απ' όλα απαιτείται η ορθή διάγνωση των προβλημάτων.

Σε δεύτερο στάδιο θα πρέπει να χαράσσονται οι στρατηγικές πολιτικές που στοχεύουν στη μείωση των χρηματοοικονομικών, κοινωνικών, εδαφικών, περιβαλλοντικών, πολιτισμικών και άλλων ανισοτήτων που υφίστανται ανάμεσα σε περιφέρειες. Όλες αυτές οι πολιτικές αναπτύσσονται τα τελευταία χρόνια και συμβάλλουν στην άρση ή μείωση των ανισοτήτων και στη βελτίωση των συνθηκών της ζωής (Κόνσολας, 1997).

Το βιβλίο λαμβάνει υπόψη αυτές οι πολιτικές και τις αναδεικνύει. Έμφαση δίνεται στον χωρικό σχεδιασμό της περιφερειακής ανάπτυξης. Άλλωστε, σήμερα, ο χωρικός σχεδιασμός συνδέεται άμεσα με την επίτευξη της βέλτιστης διαχείρισης και αξιοποίησης των διαθέσιμων χρηματοοικονομικών πόρων σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο.

Όμως, έμφαση δίνεται και στη βιώσιμη ανάπτυξη και στους τέσσερις πυλώνες που τη συνθέτουν: το περιβάλλον, την οικονομία, την κοινωνία και τον πολιτισμό. Όπως θα φανεί στη συνέχεια, η κατάσταση του περιβάλλοντος μιας περιφέρειας, ανεξάρτητα από το αν σήμερα είναι ανεπτυγμένη ή όχι, παίζει καθοριστικό ρόλο σε μακροχρόνιο επίπεδο στην οικονομική ανάπτυξή της (Οικονόμου & Μητούλα, 2010). Όμως, σήμερα, ξεπεράστηκε ο αυστηρά περιβαλλοντικός χαρακτήρας της βιώσιμης ανάπτυξης, καθώς αυτή περιλαμβάνει πλέον και την οικονομική, την κοινωνική, την πολιτιστική κ.ο.κ. αναβάθμιση ενός τόπου. Αυτό οδήγησε στην ανάδειξη της σημασίας της κοινωνικής πολιτικής ως θεμελιακής λειτουργίας και ευθύνης του κράτους (Τσαούσης, 1984).

Επομένως, στις μέρες μας, η αναπτυξιακή προσπάθεια δεν μπορεί να αγνοήσει την ανάλυση που βασίζεται σε κοινωνικοοικονομικούς παράγοντες. Για την εκπόνηση λοιπόν ενός περιφερειακού αναπτυξιακού προγράμματος, είναι απαραίτητες η πληθυσμιακή έρευνα, η έρευνα απασχόλησης και η μελέτη των ιδιαίτερων τοπικών γεωγραφικών και πολιτισμικών συνθηκών (Blakely, 1997). Αυτό απαιτεί κατάλληλο θεσμικό πλαίσιο, εξειδικευμένες μελέτες και στοχευμένες χρηματοδοτήσεις και προγράμματα. Όμως, για την επιτυχία της εφαρμογής όλων αυτών, απαραίτητη είναι η ύπαρξη μιας δραστήριας Τοπικής Αυτοδιοίκησης, που θα έχει τις γνώσεις και την ικανότητα να αντιλαμβάνεται τα προβλήματα και να τα αντιμετωπίζει ανάλογα σε τοπικό επίπεδο.

Επίσης, η επιτυχία των προγραμμάτων για τη βιώσιμη οικονομική περιφερειακή ανάπτυξη εξαρτάται από το πόσο ευέλικτο και ρεαλιστικό αποδεικνύεται το ιδεολογικό της πλαίσιο και από τη διάθεση των υπευθύνων να αναλάβουν ή όχι το πολιτικό κόστος των εξελίξεων. Εξαρτάται όμως και από το εκπαιδευτικό και γενικότερα το πολιτιστικό επίπεδο των πολιτών. Γενικά, όσο χαμηλότερο είναι αυτό, τόσο περισσότερο εμποδίζεται η εφαρμογή και επιτυχία των στρατηγικών προγραμμάτων βιώσιμης οικονομικής περιφερειακής ανάπτυξης, αφού δεν θα υπάρχει το ανθρώπινο δυναμικό για να τη στηρίξει. Η Τοπική Αυτοδιοίκηση είναι επιφορτισμένη να φροντίσει την αναβάθμιση του επιπέδου αυτού μέσω ενημερωτικών συναντήσεων, συνεργασίας με τα εκπαιδευτικά ιδρύματα της περιοχής, διοργάνωση ποιοτικών πολιτιστικών εκδηλώσεων κ.ά.

Ταυτόχρονα, η Τοπική Αυτοδιοίκηση θα πρέπει να φροντίζει τη γενικότερη ποιότητα ζωής των πολιτών και την ενσωμάτωση των σύγχρονων εξελίξεων και όλα αυτά χωρίς να προσβάλλεται η φυσιογνωμία του

τόπου. Μπορεί μεν απώτερος στόχος να είναι η οικονομική ανάπτυξη και η βελτίωση της ποιότητας ζωής του πολίτη, όμως αυτό δεν μεταφράζεται μόνο σε σχέση με την οικονομική μεγέθυνση ή κάποιες διοικητικές διευκολύνσεις, ή ακόμη και με ρυθμίσεις της καθημερινής ζωής. Σχετίζεται με τη βιώσιμη ανάπτυξη σε όλους τους τομείς. Από το περιβάλλον και την οικονομία μέχρι και τον πολιτισμό. Η συνολική αυτή επιτυχία είναι που θα δώσει την τελική ποιότητα ζωής.

Στις μέρες μας, η πρόοδος της πληροφορικής και των ψηφιακών μέσων βοηθά προς αυτή την κατεύθυνση. Η δημιουργία δικτύων εξασφαλίζει τη διασύνδεση όλων των υπηρεσιών και την εξυπηρέτηση των πολιτών, ακόμη και αυτών των πιο απομακρυσμένων περιοχών. Παρέχεται στον πολίτη η δυνατότητα να έρχεται σε άμεση οπτική επαφή και να παίρνει συμβουλές για εξειδικευμένα θέματα οικονομικού και κοινωνικού περιεχομένου και να συμμετέχει από το σπίτι του σε συναντήσεις, συνεδριάσεις, επιμορφώσεις, ενημερώσεις κ.λπ. που τον ενδιαφέρουν.

Το παρόν βιβλίο προσεγγίζει πολλά από τα παραπάνω θέματα. Συγκεκριμένα, στο Κεφάλαιο 1 δίνεται η ερμηνεία βασικών όρων σχετικών με το θέμα, όπως χωροταξικός σχεδιασμός, δήμος, περιφέρεια, περιφερειακή ενότητα, Ευρωπαϊκή Επιτροπή των Περιφερειών, ανάπτυξη, τοπική ανάπτυξη, περιφερειακή ανάπτυξη, βιώσιμη ανάπτυξη. Θεωρείται χρήσιμο να διευκρινιστούν οι συγκεκριμένοι όροι, ώστε να γίνουν κατανοητοί και να γίνουν καλύτερα αντιληπτές οι έννοιες που θα ακολουθήσουν στα επόμενα κεφάλαια.

Στο Κεφάλαιο 2, με τίτλο «Το περιφερειακό πρόβλημα και η ανάγκη αντιμετώπισής του», παρουσιάζεται το περιφερειακό πρόβλημα σε ελληνικό, ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο. Αρχικά εστιάζει στους παράγοντες και στις αιτίες που καθορίζουν τα επίπεδα ανάπτυξης μιας περιφέρειας και προκαλούν τις περιφερειακές ανισότητες. Στη συνέχεια, καταγράφονται οι οικονομικοί, κοινωνικοί, περιβαλλοντικοί και πολιτικοί λόγοι για τους οποίους απαιτείται λήψη μέτρων περιφερειακής πολιτικής και διερευνώνται οι πρακτικοί και θεωρητικοί τρόποι για την αντιμετώπισή τους. Ακολουθώντας υπογραμμίζονται η σημασία της περιφερειακής πολιτικής και η ανάγκη για την εφαρμογή στρατηγικών προγραμμάτων βιώσιμης περιφερειακής ανάπτυξης. Στη συνέχεια καταγράφονται οι πολιτικές της περιφερειακής ανάπτυξης και οι στρατηγικές και μέθοδοι που ακολουθήθηκαν από την ΕΕ για την επίλυση των περιφερειακών προβλημάτων, με κυρίαρχη συνισταμένη τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Σκοπός του Κεφαλαίου 3, με τίτλο «Η στρατηγική και τα μέσα της περιφερειακής πολιτικής», είναι να αναδείξει τα ζητήματα στρατηγικής για τη χάραξη της περιφερειακής πολιτικής και τα κύρια μέσα, είτε παραδοσιακά (υποδομές, κίνητρα κ.ά.) είτε σύγχρονα (τοπική ανάπτυξη, τεχνολόγες κ.ά.), που χρησιμοποιούνται για την προώθηση της αναπτυξιακής διαδικασίας στις προβληματικές περιφέρειες. Αρχικά υπογραμμίζεται η ανάγκη άσκησης της περιφερειακής πολιτικής και στη συνέχεια γίνεται μια προσπάθεια ταξινόμησης των μέσων περιφερειακής πολιτικής, όπως αναφέρονται στη βιβλιογραφία, μεταξύ της παραδοσιακής και σύγχρονης προσέγγισής τους. Ακολουθώντας, γίνεται αναφορά σε παλαιότερες και σύγχρονες επιστημονικές διαμάχες που υπάρχουν, λαμβάνοντας υπόψη εκθέσεις διεθνών οικονομικών οργανισμών, όπως του ΟΟΣΑ, της Παγκόσμιας Τράπεζας κ.ά. Τέλος, διατυπώνονται προβληματισμοί αναφορικά με την προοπτική και τον ρόλο που θα διαδραματίσει η περιφερειακή πολιτική ανάπτυξης στο μέλλον.

Στο Κεφάλαιο 4 διερευνάται η συμβολή του ανθρώπινου δυναμικού στην οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών. Αρχικά υπογραμμίζεται ότι η κάθε περιφέρεια έχει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, επομένως χρειάζεται και επιμέρους ιδιαίτερες πολιτικές που να στοχεύουν στην ανάπτυξή της. Είναι, λοιπόν, απαραίτητο να εφαρμοστεί μια πολιτική η οποία θα εστιάζει τοπικά στην κάθε περιφέρεια και που θα συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη και στην κοινωνική ευημερία της. Καθοριστικός παράγοντας στην εφαρμογή μιας τέτοιας πολιτικής είναι ο άνθρωπος, ο οποίος είναι η κινητήρια δύναμη, και, εφόσον καταφέρει να δράσει συντονισμένα σε μια οργανωμένη δομή, στο πλαίσιο της οποίας θα υπάρχει η κατάλληλη στρατηγική για την πλήρη και αποτελεσματική αξιοποίησή του, τότε αυξάνεται η βεβαιότητα ότι θα επιτευχθούν οι στόχοι, και αυτό θα συμβάλει στη γενικότερη ανάπτυξη της περιφέρειας όπου δραστηριοποιείται.

Στο Κεφάλαιο 5, με τίτλο «Η περιφερειακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης», καταγράφονται ιστορικά οι βασικές κατευθύνσεις, πολιτικές και δράσεις της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (ΕΟΚ) αρχικά και της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) στη συνέχεια γύρω από τα θέματα της ανάπτυξης των περιφερειών των κρατών μελών της. Αρχικά αναλύονται οι βασικές αρχές πάνω στις οποίες κινήθηκε η Ευρωπαϊκή Κοινότητα από τη δημιουργία της ακόμη. Στη συνέχεια καταγράφονται οι κεντρικοί άξονες στους οποίους προσανατολίζεται πλέον η Ένωση την τρέχουσα περίοδο και οι στόχοι της για το μέλλον. Συγκεκριμένα, περιγράφονται οι

βασικές κατευθύνσεις των Μεσογειακών Ολοκληρωμένων Προγραμμάτων (ΜΟΠ), των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης, των Εθνικών Στρατηγικών Πλαισίων Αναφοράς (ΕΣΠΑ) και άλλων βασικών Κοινοτικών Πρωτοβουλιών, Δράσεων και Προγραμμάτων.

Στο Κεφάλαιο 6, με τίτλο «Συνθήκες οικονομικής ανάπτυξης των νησιωτικών περιοχών και περιφερειών», υπογραμμίζεται το θέμα της δυσκολίας της ανάπτυξης των νησιωτικών περιοχών. Αρχικά, διευκρινίζονται οι έννοιες του νησιού, της νησιωτικής περιφέρειας, του νησιωτικού συμπλέγματος, της νησιωτικότητας και του νησιωτικού συστήματος, μαζί με τα χαρακτηριστικά τους. Στη συνέχεια αναπτύσσονται τα αναπτυξιακά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο ελληνικός νησιωτικός χώρος. Καταγράφονται οι βασικές κατηγορίες των νησιών και τα γενικά χαρακτηριστικά των ελληνικών νησιών, ενώ αναπτύσσονται ζητήματα που αφορούν τον πρωτογενή, τον δευτερογενή και τον τριτογενή τομέα παραγωγής στα νησιά. Βασικό ζητούμενο είναι οι συνθήκες βιώσιμης ανάπτυξης των νησιών.

Στο Κεφάλαιο 7, με τίτλο «Συνθήκες οικονομικής ανάπτυξης παραλίμνιων περιοχών», περιγράφεται η αναπτυξιακή δυναμική που παρουσιάζει ένας παραλίμνιος τόπος. Σύμφωνα με ιστορικά στοιχεία, έχει αποδειχθεί πως οι ανθρώπινες κοινωνίες έτειναν να αναζητούν περιοχές με πλούσιους φυσικούς πόρους και ευφορία για να αναπτυχθούν. Τέτοιες περιοχές μπορούν να θεωρηθούν πεδιάδες, δίπλα σε ποτάμια, δίπλα σε λίμνες και γενικότερα αυτές που μπορούν να παρέχουν στον άνθρωπο όσο το δυνατόν περισσότερες πρώτες ύλες, τροφή και νερό. Οι περιοχές αυτές παραδοσιακά επιλέγονταν λόγω της βιωσιμότητας που μπορούσαν να εξασφαλίσουν οι παρεχόμενοι πόροι που παρείχαν. Ιδιαίτερα αυτές που βρίσκονταν κοντά σε λίμνες ή ποτάμια είχαν επίσης και τα πλεονεκτήματα της αλιείας και της διαθεσιμότητας του νερού.

Στο Κεφάλαιο 8, με τίτλο «Συνθήκες οικονομικής ανάπτυξης των παραποτάμιων περιοχών», υπογραμμίζεται η συμβολή του νερού, και συγκεκριμένα ενός ποταμού, στη βιώσιμη ανάπτυξη ενός τόπου, και συγκεκριμένα μιας περιφέρειας. Στο κεφάλαιο υπογραμμίζονται οι δυνατότητες που υπάρχουν για την αξιοποίηση των παραποτάμιων τόπων ώστε να συμβάλουν στη βιώσιμη ανάπτυξη. Παρουσιάζονται κάποιες καλές πρακτικές αξιοποίησης παραποτάμιων περιοχών, καθώς και προτάσεις για μελλοντικές πολιτικές.

Στο Κεφάλαιο 9, με τίτλο «Συνθήκες οικονομικής ανάπτυξης των ορεινών περιοχών», τονίζεται ότι οι ορεινοί τόποι καλύπτουν ένα μεγάλο μέρος του γεωγραφικού χώρου. Όμως, η εισροή στα αστικά κέντρα επέφερε μεγάλη μείωση του πληθυσμού σε αυτές τις περιοχές. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την εγκατάλειψη των ορεινών περιοχών, τη μείωση του ενεργού δυναμικού και την παραμέληση της επιχειρηματικής δραστηριότητας. Τα ερωτήματα του παρόντος κεφαλαίου αφορούν τον τρόπο με τον οποίο μπορούν οι ορεινοί τόποι να αναπτυχθούν και να εξασφαλίσουν θέσεις εργασίας, ενώ ταυτόχρονα να επιτευχθεί και η βιώσιμη οικονομική ανάπτυξή τους. Από την έρευνα των στοιχείων και της βιβλιογραφίας διαπιστώνεται ότι η ανάπτυξη των ορεινών τόπων μπορεί να συμβάλει στην οικονομική ευημερία των περιφερειών και κατ'επέκταση στη συνολική βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη των χωρών.

Στο Κεφάλαιο 10, με τίτλο «Αστικά κέντρα – Η συμβολή τους στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών», υπογραμμίζεται η λειτουργική διασύνδεση των αστικών κέντρων ως χώρων σύγχρονης οικονομικής δραστηριότητας, με την περιφερειακή και τοπική ανάπτυξη, με έμφαση σε περιοχές με γεωγραφικές ιδιαιτερότητες, όπως οι μικρές νησιωτικές, ορεινές, απομονωμένες και αραιοκατοικημένες περιοχές. Στο πλαίσιο αυτό, γίνεται αρχικά μια συνοπτική παρουσίαση των αρχών της αστικής ανάπτυξης και της σημασίας της αστικής ανάπτυξης στην οικονομία, μέσα στο σύγχρονο αναπτυξιακό περιβάλλον και στις νέες συνθήκες της παγκόσμιας οικονομίας. Αναφέρεται η θεωρία της αστικής ανάπτυξης και τα οικονομικά χαρακτηριστικά των σύγχρονων αστικών κέντρων. Στη συνέχεια παρουσιάζεται το πλαίσιο δράσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη βιώσιμη ανάπτυξη των αστικών περιοχών.

Στο Κεφάλαιο 11, με τίτλο «Η συμβολή των έργων υποδομής και των δικτύων μεταφορών στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών», υπογραμμίζεται η ιδιαίτερη σημασία την οποία έχουν οι μεταφορικές υποδομές στον συνολικό σχεδιασμό των περιφερειακών αναπτυξιακών προγραμμάτων κάθε χώρας, καθώς αποδεικνύεται ότι η αναβάθμιση του τομέα των μεταφορών αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση και αναγκαία συνθήκη για την επίτευξη της βιώσιμης κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης μιας περιοχής. Η μετακίνηση των ανθρώπων αποτελεί προαίωσια ανάγκη. Από τις αρχαίες αυτοκρατορίες μέχρι τις σύγχρονες μορφές κοινωνικής οργάνωσης έγινε αντιληπτή η μεγάλη σημασία που έχουν οι μεταφορές στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη. Είναι ιστορικά αποδεδειγμένο ότι οι υποδομές μεταφοράς έπαιξαν σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη των ατόμων, αλλά και του χώρου, δηλαδή των πόλεων, των περιφερειών και των χωρών.

Στο Κεφάλαιο 12, με τίτλο «Η συμβολή των διεθνών και τοπικών αυτοκινητόδρομων και σιδηροδρόμων στην οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών», τονίζεται η συμβολή των διεθνών και τοπικών αυτοκινητόδρομων και σιδηροδρόμων στην οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών. Αρχικά, καταγράφεται συνοπτικά η ιστορική εξέλιξη των σιδηροδρόμων και αυτοκινητόδρομων και εξετάζονται οι στρατηγικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και τα σημαντικότερα έργα που έχουν γίνει σε αυτόν τον τομέα τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα. Ακολούθως, διερευνάται η συμβολή αυτών των έργων στην ανάπτυξη ενός τόπου. Όλα αυτά εξετάζονται υπό το πρίσμα του ότι τα συγκεκριμένα έργα μεταφορών αυξάνουν το επίπεδο κινητικότητας και διαδραματίζουν πρωτεύοντα ρόλο στην επίτευξη της κοινωνικοοικονομικής συνοχής και στην άμβλυση των περιφερειακών ανισοτήτων. Άλλωστε, οι συνεχώς εξελισσόμενες πολιτικές των τελευταίων χρόνων γύρω από τα θέματα των μεταφορών αποσκοπούν στην αποδοτική και αποτελεσματική διασύνδεση των τόπων μεταξύ τους και στην αναπτυξιακή αναζωογόνηση των περιοχών, ενισχύοντας την προσπελασιμότητα και την προσβασιμότητά τους.

Στο Κεφάλαιο 13, με τίτλο «Η συμβολή των διεθνών και τοπικών λιμανιών στην οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών», υπογραμμίζονται η σημαντικότητα της δημιουργίας ενός σύγχρονου λιμανιού και η θετική συμβολή του στην τοπική οικονομία και στη βιώσιμη ανάπτυξη. Με βάση την παγκόσμια, ευρωπαϊκή και εθνική στρατηγική, εξετάζεται η σημαντικότητα των τοπικών και διεθνών λιμανιών για την Ελλάδα στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης. Τα λιμάνια ιστορικά έχουν αποτελέσει πυλώνες οικονομικής ανάπτυξης πόλεων και χωρών και συνέβαλαν στην ανάπτυξη των τόπων που τα φιλοξενούσαν σε τοπικό και διεθνές επίπεδο. Η δημιουργία και η λειτουργία λιμένων συμβάλλουν στην επίτευξη του στρατηγικού στόχου για την καλύτερη εξυπηρέτηση των θαλάσσιων μετακινήσεων και μεταφορών ανθρώπων και αγαθών, του θαλάσσιου τουρισμού και της ενίσχυσης των τοπικών οικονομιών. Όλα τα σχετικά θέματα αναπτύσσονται στο παρόν κεφάλαιο.

Στο Κεφάλαιο 14, με τίτλο «Η συμβολή των διεθνών και τοπικών αεροδρομίων στην οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών», υπογραμμίζεται η θετική συμβολή των αεροδρομίων στην οικονομική ανάπτυξη μιας περιφέρειας, καθώς αυτά αποτελούν σημεία αναφοράς αναπτυγμένου εμπορίου και ανταλλαγής αγαθών και υπηρεσιών. Επίσης, σε κλάδους όπως ο τουρισμός που στηρίζουν την οικονομία μιας χώρας, όπως της Ελλάδας, το αεροδρόμιο αποτελεί μείζονος σημασίας παράγοντα που συμβάλλει στην ανάπτυξη και βελτίωση της οικονομίας. Η εξέλιξη των αερομεταφορών έφερε τους διάφορους τόπους του πλανήτη πιο κοντά και υπήρξε σημαντικός παράγοντας για την παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη, για την ενίσχυση του διεθνούς εμπορίου και του τουρισμού. Οι αερομεταφορές, επίσης, ενίσχυσαν με έμμεσο ή άμεσο τρόπο την απασχολησιμότητα και την κοινωνική εξέλιξη. Η μεγαλύτερη συμβολή τους έγκειται στο γεγονός ότι έβγαλαν απομακρυσμένους τόπους από την απομόνωση και βοήθησαν στην άρση των περιφερειακών ανισοτήτων, κυρίως σε χώρες με δύσκολο γεωφυσικό και νησιωτικό περιβάλλον, όπως είναι η Ελλάδα.

Στο Κεφάλαιο 15, με τίτλο «Πρωτογενής τομέας παραγωγής – Η συμβολή του στη βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξη», καταγράφεται η συμβολή του πρωτογενούς τομέα παραγωγής στη βιώσιμη ανάπτυξη των ελληνικών περιφερειών. Καταγράφονται η γεωργία, η κτηνοτροφία και η αλιεία ως βασικοί παράγοντες του πρωτογενούς τομέα, οι οποίοι συνεισφέρουν οικονομικά στις περιφέρειες, εξασφαλίζοντας θέσεις εργασίας και τροφή. Ακολούθως, το υποκεφάλαιο με τίτλο «Πιστοποιημένα προϊόντα» διερευνά το θέμα της παραγωγής, μεταποίησης και εμπορίας τοπικών πιστοποιημένων προϊόντων και τη συμβολή τους στην οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών. Στο κεφάλαιο τονίζεται ότι η ποικιλομορφία και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των αγροτικών περιοχών αποτελούν δυναμικό στοιχείο για την ανάπτυξη και την ανάδειξη των εγγενών χαρακτηριστικών της ελληνικής υπαίθρου μέσω των οποίων μπορούν να πραγματοποιηθούν η βιωσιμότητα, η ανταγωνιστικότητα και η κοινωνική συνοχή.

Το Κεφάλαιο 16, με τίτλο «Δευτερογενής τομέας παραγωγής – Η συμβολή του στη βιώσιμη οικονομική περιφερειακή ανάπτυξη», διερευνά τη συμβολή των επιχειρήσεων στην περιφερειακή ανάπτυξη και υπογραμμίζει ότι η συμβολή αυτή είναι ιδιαίτερα σημαντική για τη βιώσιμη ανάπτυξη των τόπων, καθώς αποφέρει οφέλη στις περιφερειακές οικονομίες και οδηγεί στη μείωση των ανισοτήτων μεταξύ των περιφερειών. Δίνονται οι ορισμοί των βασικών εννοιών και γίνεται μια σύντομη ιστορική αναδρομή της βιομηχανικής ανάπτυξης στην Ελλάδα. Στη συνέχεια, έμφαση δίνεται και στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Γίνεται αναφορά στον ορισμό τους, στον τρόπο λειτουργίας τους, στα νομοθετικά πλαίσια τα οποία τις αφορούν, στις σχέσεις τους με την κοινωνία, την ΕΕ, τις χώρες και τις περιφέρειες, καθώς και στον ρόλο που έχουν στην οικονομική ανάπτυξη.

Το Κεφάλαιο 17, με τίτλο «Τριτογενής τομέας παραγωγής – Η συμβολή του στη βιώσιμη οικονομική περιφερειακή ανάπτυξη», αναλύει τη συμβολή του τριτογενούς τομέα παραγωγής στην οικονομική περιφερειακή ανάπτυξη. Αρχικά μελετάται ο τριτογενής τομέας ως προς τον ορισμό, τα κριτήρια και το αντικείμενό του. Στη συνέχεια καταγράφεται η σχετική ευρωπαϊκή πολιτική που εφαρμόζεται και υπογραμμίζονται οι θετικές επιπτώσεις της στην ενίσχυση του τριτογενούς τομέα παραγωγής. Επίσης, καταγράφονται οι υποδομές που προωθούνται και συμβάλλουν στην ενίσχυση του τριτογενούς τομέα παραγωγής και των υπηρεσιών στις χώρες μέλη της ΕΕ και στην Ελλάδα.

Στο Κεφάλαιο 18 καταγράφονται θέματα που αφορούν τη «συμβολή του τουρισμού στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών». Αρχικά αναλύονται το σύνθετο φαινόμενο του τουρισμού και η εννοιολογική προσέγγισή του, εφόσον υπάρχουν πολλές βιβλιογραφικές αναφορές για την έννοια του φαινομένου και τα στάδια ανάπτυξής του. Ακολούθως, καταγράφονται οι θετικές και αρνητικές επιπτώσεις του τουρισμού στους τόπους όπου αναπτύσσεται και ιδιαίτερα η συμβολή του στην απασχόληση και στην οικονομία. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην ευρωπαϊκή πολιτική για τα θέματα του τουρισμού, καθώς και στα κύρια χαρακτηριστικά και στις επιπτώσεις του τουρισμού στην Ελλάδα.

Στο Κεφάλαιο 19, με τίτλο «Έργα προστασίας του περιβάλλοντος – Η συμβολή τους στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών», απαντώνται βασικά ερωτήματα σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος και επισημαίνεται ότι τα έργα και οι δράσεις που προωθούνται τα τελευταία χρόνια συμβάλλουν στη βιώσιμη οικονομική περιφερειακή ανάπτυξη. Καταγράφονται οι οικονομικές παράμετροι του περιβαλλοντικού προβλήματος και διευκρινίζεται το πώς η εκβιομηχάνιση και η τεχνολογική ανάπτυξη είναι αιτίες της περιβαλλοντικής υποβάθμισης. Ταυτόχρονα, αναλύονται και οι οικονομικές επιπτώσεις της ρύπανσης. Τέλος, στο υποκεφάλαιο με τίτλο «Η πολιτική της ΕΕ για την προστασία του περιβάλλοντος και η Ελλάδα» καταγράφονται οι μελλοντικοί στόχοι και η εφαρμογή της βιώσιμης ανάπτυξης για την προστασία του περιβάλλοντος.

Αντικείμενο του Κεφαλαίου 20 είναι η συμβολή της ενέργειας στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών. Αρχικά αναφέρονται οι Βίβλοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ενέργεια και περιγράφονται οι βασικές πολιτικές και κατευθύνσεις που ακολουθήθηκαν τα τελευταία χρόνια. Στη συνέχεια περιγράφονται οι τρέχοντες στόχοι και δράσεις της Ένωσης μέσω των περιφερειακών προγραμμάτων. Ακολούθως, καταγράφεται το ενεργειακό καθεστώς στην Ελλάδα και αναλύονται οι πολιτικές που ακολουθούνται για τις συμβατικές πηγές ενέργειας, όπως το πετρέλαιο, ο λιγνίτης και το φυσικό αέριο, καθώς και για τις βασικές ανανεώσιμες πηγές ενέργειας που χρησιμοποιούνται, όπως η αιολική, η ηλιακή και η υδροηλεκτρική.

Στο Κεφάλαιο 21 διερευνάται η συμβολή του πολιτισμού στη βιώσιμη οικονομική περιφερειακή ανάπτυξη. Αρχικά αναλύεται η έννοια του πολιτισμού και των πολιτιστικών αγαθών στην ιστορική τους διάσταση. Στη συνέχεια καταγράφεται η διεθνής, ευρωπαϊκή και εθνική πολιτική γύρω από τα θέματα αυτά και υπογραμμίζεται η σημασία της προστασίας και ανάδειξης της τοπικής ιδιαιτερότητας και ταυτότητας των τόπων. Επίσης, υπογραμμίζεται η σημασία του πολιτιστικού τουρισμού, που αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους αναπτυξιακούς παράγοντες της παγκόσμιας τοπικής και περιφερειακής οικονομίας.

Το Κεφάλαιο 22, με τίτλο «Συνθήκες βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης των ελληνικών περιφερειών», αναφέρεται στις βασικές κατευθύνσεις της περιφερειακής πολιτικής στην Ελλάδα, και συγκεκριμένα σε καθεμία από τις περιφέρειές της. Αρχικά περιγράφεται η διοικητική διαίρεση της Ελλάδας και στη συνέχεια οι 13 περιφέρειες. Επικεντρώνεται στην υπάρχουσα κατάσταση και στους μελλοντικούς αναπτυξιακούς στόχους για την κάθε περιφέρεια ξεχωριστά.

Βιβλιογραφία

Blakely, Ed. (1997). *Planning Local Economic Development*. Sage Publications.

Κόνσολας, Ν. (1997). *Σύγχρονη περιφερειακή οικονομική πολιτική*. Παπαζήσης.

Μητούλα, Ρ. (2006). *Βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση & ανασυγκρότηση του ελληνικού αστικού περιβάλλοντος*. Σταμούλης.

Οικονόμου, Αγ., & Μητούλα, Ρ. (2010). *Οικολογική διαχείριση κτιρίων, οικισμών και πόλεων στην Ευρωπαϊκή Ένωση – Μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων*. Σταμούλης.

Τσαούσης, Δ. (1984). *Η κοινωνία του ανθρώπου*. Gutenberg.

Κεφάλαιο 1:

Συνοπτική ερμηνεία των όρων

Σύνοψη – Περίληψη

Στο κεφάλαιο αυτό δίνεται η ερμηνεία των βασικών όρων που θα μας απασχολήσουν στο βιβλίο, όπως χωροταξικός σχεδιασμός, δήμος, περιφέρεια, περιφερειακή ενότητα, Ευρωπαϊκή Επιτροπή των Περιφερειών, ανάπτυξη, τοπική ανάπτυξη, περιφερειακή ανάπτυξη, βιώσιμη ανάπτυξη. Θεωρείται χρήσιμο να διευκρινιστούν οι υπόψη όροι, ώστε να καταστούν κατανοητοί και να γίνουν καλύτερα αντιληπτές οι έννοιες που θα ακολουθήσουν στα επόμενα κεφάλαια.

Προαπαιτούμενη γνώση

Θεωρώντας ότι το βιβλίο θα διδαχθεί τόσο σε προπτυχιακό όσο και σε μεταπτυχιακό επίπεδο σπουδών και σε άτομα και επιστήμονες του ευρύτερου χώρου της κοινωνίας και των επιστημών, δεν απαιτούνται προαπαιτούμενες γνώσεις για την κατανόηση του Κεφαλαίου 1 πέραν των βασικών γνώσεων γύρω από τα θέματα της οικονομίας, της ανάπτυξης και των εννοιών για τη βασική οργάνωση του κράτους.

1.1 Χωροταξικός σχεδιασμός

Ο χωροταξικός σχεδιασμός είναι μια λειτουργία του δημόσιου τομέα για να επηρεάσει τη μελλοντική χωρική κατανομή των οικονομικών δραστηριοτήτων. Στόχος του είναι η δημιουργία μιας ορθολογικότερης εδαφικής οργάνωσης των χρήσεων της γης, η εξισορρόπηση των απαιτήσεων για την ανάπτυξη με την παράλληλη προστασία του περιβάλλοντος και η επίτευξη των κοινωνικών και οικονομικών στόχων. Με τον συντονισμό των χρήσεων γης, ο χωροταξικός σχεδιασμός πετυχαίνει μια ομοιόμορφη κατανομή της οικονομικής ανάπτυξης σε μια δεδομένη περιοχή απ' ό,τι θα δημιουργούσαν σε διαφορετική περίπτωση οι δυνάμεις της αγοράς (Armington et al., 2014).

Ο χωροταξικός σχεδιασμός αναπτύσσεται σε μικρότερες και μεγαλύτερες κλίμακες, όπως σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και διεθνές επίπεδο, και συχνά οδηγεί στη δημιουργία ενός συγκεκριμένου χωροταξικού σχεδίου. Δεδομένου ότι συμβάλλει στην ομαλή λειτουργία του χώρου και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, η συνεισφορά του είναι σημαντική στην επίτευξη της βιώσιμης ανάπτυξης του χώρου (Μητούλα, 2006).

1.2 Δήμος: Πρωτοβάθμιος Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ)

Ο Πρωτοβάθμιος Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) είναι ο «δήμος». Ο δήμαρχος και το δημοτικό συμβούλιο διοικούν τον δήμο με θητεία πέντε ετών. Οι «δημοτικές ενότητες» και «κοινότητες» αποτελούν υποδιαιρέσεις του δήμου. Σε αυτές λειτουργούν τα συμβούλια τα οποία συμβουλεύουν για τα τοπικά ζητήματα. Σημειώνεται ότι ο ρόλος τους είναι απλώς συμβουλευτικός και δεν παίρνουν αποφάσεις (www.ypes.gr/dioikitiki-diairesi-aytodioikisis/).

1.3 Περιφέρεια: Δευτεροβάθμιος ΟΤΑ

Δευτεροβάθμιος ΟΤΑ είναι η «περιφέρεια», η οποία περιλαμβάνει μία γεωγραφική περιοχή της χώρας. Ο περιφερειάρχης και το περιφερειακό συμβούλιο διοικούν την περιφέρεια με θητεία πέντε ετών. Οι «περιφερειακές ενότητες» αποτελούν υποδιαιρέσεις της περιφέρειας και συχνά (όχι πάντα) συμπίπτουν με τους νομούς. Κάθε περιφέρεια αντιπροσωπεύεται από τον δικό της αντιπεριφερειάρχη, ο οποίος έχει εκλεγεί από τον εκλογικό συνδυασμό του εκλεγμένου περιφερειάρχη (www.ypes.gr/dioikitiki-diairesi-aytodioikisis/).

Οι περιφέρειες θεωρούνται κατά μία έννοια αυτοδιοικούμενα νομικά πρόσωπα. Αποτελούν θεμελιώδη θεσμό του δημόσιου βίου των Ελλήνων, όπως αυτός κατοχυρώνεται από το Σύνταγμα και τον Ευρωπαϊκό Χάρτη Τοπικής Αυτονομίας. Οι ενέργειες που κάνει κάθε περιφέρεια εντός των αρμοδιοτήτων της έχουν σκοπό τη βιώσιμη ανάπτυξη και την κοινωνική συνοχή της χώρας, εφαρμόζοντας τόσο εθνικές όσο και πολιτικές πρακτικές (ΦΕΚ Α' 87/7.6.2010).

Σύμφωνα με τον Παπαδασκαλόπουλο (1995), ως περιφέρεια νοείται μια γεωγραφική ενότητα στα όρια της οποίας έχουν πραγματοποιηθεί κοινωνικοοικονομικές μεταβολές διαχρονικά. Αποτελεί επίσης έναν ζωντανό οργανισμό, ο οποίος αντιδρά στις διάφορες αλλαγές και παρεμβάσεις.

Σύμφωνα με τον Ρίτσο (1996), η περιφέρεια αποτελεί μία ορισμένη συνεχή εδαφική έκταση που υπάγεται στην ίδια διοικητική εξουσία. Επίσης, σύμφωνα με τους Πολύζο (2011) και Λαμπριανίδη (2012), ο όρος «περιφέρεια» δεν αποτελεί γεωμετρικό σχήμα, αλλά μια συνεχόμενη γεωγραφική ενότητα η οποία διαθέτει μοναδικά οικονομικά, κοινωνικά κ.ά. στοιχεία, τα οποία την καθιστούν ιδιαίτερη. Τα όρια της περιφέρειας συνήθως ορίζονται αφού ληφθούν υπόψη τα κοινά στοιχεία της περιοχής και οι αλληλεξαρτήσεις τους.

Σύμφωνα με τον Isard (1960), «περιφέρεια» δεν είναι μια αυθαίρετα ορισμένη περιοχή, αλλά υπάρχουν κριτήρια σύμφωνα με τα οποία οριοθετείται. Οι Cristaller (1933) και Losch (1954) ορίζουν ως «περιφέρειες» τα ιεραρχικά συστήματα των κεντρικών θέσεων ή των πόλεων. Υποστηρίζεται ότι οι περιφέρειες συνήθως διαθέτουν έναν περιορισμένο αριθμό μεγάλων αστικών περιοχών και έναν μεγάλο αριθμό μικρότερων αστικών περιοχών.

Συνοπτικά, εμείς θα δεχτούμε ότι σήμερα με τον όρο περιφέρεια εννοείται μία ορισμένη συνεχή εδαφική έκταση-περιοχή που υπάγεται στην ίδια διοικητική εξουσία, η οποία διαφέρει από τις άλλες περιοχές της χώρας επειδή έχει τη δική της οικονομία, χωροταξία, κοινωνική ανάπτυξη, ήθη και έθιμα ή επειδή έχει ένα ιδιαίτερο γεωγραφικό χαρακτηριστικό (Μητούλα, 2006).

Η Ελλάδα διαιρείται σε 13 περιφέρειες: Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, Κεντρικής Μακεδονίας, Δυτικής Μακεδονίας, Ηπείρου, Θεσσαλίας, Ιόνιων Νήσων, Δυτικής Ελλάδας, Στερεάς Ελλάδας, Αττικής, Πελοποννήσου, Βορείου Αιγαίου, Νοτίου Αιγαίου και Κρήτης. Η περιοχή του Αγίου Όρους δεν συμπεριλαμβάνεται σε καμία περιφέρεια. Αποτελεί μεν ελληνικό έδαφος, όμως αυτοδιοικείται με τους δικούς του θεσμούς βάσει του Καταστατικού Χάρτη του Αγίου Όρους του 1924, όπου ορίζεται ως «Αυτόνομη Μοναστική Πολιτεία», η οποία βρίσκεται εντός της χώρας, αλλά υπάγεται σε ειδικό καθεστώς (www.ypes.gr/dioikitiki-diairesi-aytodioikisis/).

1.4 Νομός: Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση

Ο νομός είναι μια καταργημένη βαθμίδα της ελληνικής δημόσιας διοίκησης, η οποία ίσχυε από το 1833 έως το 2010. Ωστόσο, συνεχίζει ακόμη και σήμερα να αναφέρεται στον καθημερινό λόγο, αλλά και σε κρατικά έγγραφα. Αποτελούσε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου και αρμοδιότητά του ήταν η διοίκηση των τοπικών ζητημάτων σε επίπεδο νομού. Από την 1η Ιανουαρίου 2011, οπότε τέθηκε σε ισχύ το πρόγραμμα «Καλλικράτης» του Ν. 3852/2010, οι νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις καταργήθηκαν και αντικαταστάθηκαν (με μετονομασία ή διάσπαση) από τις περιφερειακές ενότητες. Μέχρι το 2010 σε κάθε νομό αντιστοιχούσε ένας δευτεροβάθμιος οργανισμός τοπικής αυτοδιοίκησης (νομαρχία), με εξαίρεση την Αττική (Ν. 3852/2010).

1.5 Περιφερειακή ενότητα

Η περιφερειακή ενότητα αποτελεί υποδιαίρεση της περιφέρειας και δημιουργήθηκε το 2011 με το Πρόγραμμα Καλλικράτης (Ν. 3852/2010). Ο ελληνικός χώρος διαθέτει σήμερα 74 περιφερειακές ενότητες. Η περιφερειακή ενότητα δεν είναι αυτοδιοικούμενη και δεν διαθέτει δικό της συμβούλιο. Ωστόσο, ο νόμος ορίζει ότι σε κάθε περιφερειακή ενότητα (ή ομάδα ενοτήτων σε λίγες περιπτώσεις) θα αντιστοιχεί ένας άμεσα εκλεγμένος αντιπεριφερειάρχης, ο οποίος θα προέρχεται υποχρεωτικά από τον συνδυασμό του εκλεγμένου περιφερειάρχη, θα έχει δηλωθεί ως τέτοιος στο ψηφοδέλτιο και θα έχει αυξημένες κατά τόπον αρμοδιότητες. Στον παρακάτω Πίνακα 1.1 φαίνονται οι 13 περιφέρειες της Ελλάδας, οι περιφερειακές ενότητες και οι νομοί.

Πίνακας 1.1 : Περιφέρειες, περιφερειακές ενότητες της Ελλάδας (Πρόγραμμα Καλλικράτης)

Περιφέρεια	Περιφερειακή ενότητα	Νομός/Νομαρχία προέλευσης
Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης	ΠΕ Δράμας	Νομός Δράμας
	ΠΕ Έβρου	Νομός Έβρου
	ΠΕ Καβάλας	Νομός Καβάλας
	ΠΕ Θάσου	Νομός Καβάλας
	ΠΕ Ξάνθης	Νομός Ξάνθης
	ΠΕ Ροδόπης	Νομός Ροδόπης
Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας	ΠΕ Ημαθίας	Νομός Ημαθίας
	ΜΕ Θεσσαλονίκης	Νομός Θεσσαλονίκης
	ΠΕ Κιλκίς	Νομός Κιλκίς
	ΠΕ Πέλλας	Νομός Πέλλας
	ΠΕ Πιερίας	Νομός Πιερίας
	Π. Σερρών	Νομός Σερρών
	ΠΕ Χαλκιδικής	Νομός Χαλκιδικής
Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας	ΠΕ Γρεβενών	Νομός Γρεβενών
	ΠΕ Καστοριάς	Νομός Καστοριάς
	ΠΕ Κοζάνης	Νομός Κοζάνης
	ΠΕ Φλώρινας	Νομός Φλώρινας
Περιφέρεια Ηπείρου	ΠΕ Άρτας	Νομός Άρτας
	ΠΕ Θεσπρωτίας	Νομός Θεσπρωτίας
	ΠΕ Ιωαννίνων	Νομός Ιωαννίνων
	ΠΕ Πρέβεζας	Νομός Πρέβεζας
Περιφέρεια Θεσσαλίας	ΠΕ Καρδίτσας	Νομός Καρδίτσας
	ΠΕ Λάρισας	Νομός Λάρισας
	ΠΕ Μαγνησίας	Νομός Μαγνησίας
	ΠΕ Σποράδων	Νομός Μαγνησίας
	ΠΕ Τρικάλων	Νομός Τρικάλων
Περιφέρεια Ιονίων Νήσων	ΠΕ Ζακύνθου	Νομός Ζακύνθου
	ΠΕ Κέρκυρας	Νομός Κέρκυρας
	ΠΕ Κεφαλληνίας	Νομός Κεφαλληνίας
	ΠΕ Ιθάκης	Νομός Κεφαλληνίας
	ΠΕ Λευκάδας	Νομός Λευκάδος
Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας	ΠΕ Αιτωλοακαρνανίας	Νομός Αιτωλοακαρνανίας
	ΠΕ Αχαΐας	Νομός Αχαΐας
	ΠΕ Ηλείας	Νομός Ηλείας
Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας	ΠΕ Βοιωτίας	Νομός Βοιωτίας
	ΠΕ Εύβοιας	Νομός Εύβοιας
	ΠΕ Ευρυτανίας	Νομός Ευρυτανίας
	ΠΕ Φθιώτιδας	Νομός Φθιώτιδας
	ΠΕ Φωκίδας	Νομός Φωκίδας
Περιφέρεια Αττικής	ΠΕ Βορείου Τομέα Αθηνών	Νομαρχία Αθηνών
	ΠΕ Δυτικού Τομέα Αθηνών	Νομαρχία Αθηνών
	ΠΕ Κεντρικού Τομέα Αθηνών	Νομαρχία Αθηνών
	ΠΕ Νοτίου Τομέα Αθηνών	Νομαρχία Αθηνών
	ΠΕ Πειραιώς	Νομαρχία Πειραιώς
	ΠΕ Νήσων	Νομαρχία Πειραιώς
	ΠΕ Ανατολικής Αττικής	Νομαρχία Ανατολικής Αττικής
ΠΕ Δυτικής Αττικής	Νομαρχία Δυτικής Αττικής	
Περιφέρεια Πελοποννήσου	ΠΕ Αργολίδας	Νομός Αργολίδας
	ΠΕ Αρκαδίας	Νομός Αρκαδίας
	ΠΕ Κορινθίας	Νομός Κορινθίας

Περιφέρεια	Περιφερειακή ενότητα	Νομός/Νομαρχία προέλευσης
	ΠΕ Λακωνίας	Νομός Λακωνίας
	ΠΕ Μεσσηνίας	Νομός Μεσσηνίας
Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου	ΠΕ Λέσβου	Νομός Λέσβου
	ΠΕ Ικαρίας	Νομός Σάμου
	ΠΕ Λήμνου	Νομός Λέσβου
	ΠΕ Σάμου	Νομός Σάμου
	ΠΕ Χίου	Νομός Χίου
Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου	ΠΕ Άνδρου	Νομός Κυκλάδων
	ΠΕ Μήλου	Νομός Κυκλάδων
	ΠΕ Θήρας	Νομός Κυκλάδων
	ΠΕ Κέα-Κύθνου	Νομός Κυκλάδων
	ΠΕ Μυκόνου	Νομός Κυκλάδων
	ΠΕ Νάξου	Νομός Κυκλάδων
	ΠΕ Σύρου	Νομός Κυκλάδων
	ΠΕ Τήνου	Νομός Κυκλάδων
	ΠΕ Πάρου	Νομός Κυκλάδων
	ΠΕ Καλύμνου	Νομός Δωδεκανήσου
	ΠΕ Καρπάθου-Ηρωικής Νήσου Κάσου	Νομός Δωδεκανήσου
	ΠΕ Κω	Νομός Δωδεκανήσου
	ΠΕ Ρόδου	Νομός Δωδεκανήσου
Περιφέρεια Κρήτης	ΠΕ Ηρακλείου	Νομός Ηρακλείου
	ΠΕ Λασιθίου	Νομός Λασιθίου
	ΠΕ Ρεθύμνης	Νομός Ρεθύμνης
	ΠΕ Χανίων	Νομός Χανίων

Πηγή: <https://www.kallikratis.org/oles-oi-perifereiakes-enotites-ana-perifereia/>

1.6 Ευρωπαϊκή Επιτροπή των Περιφερειών

Οι περιφέρειες των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) εκπροσωπούνται στα όργανα λήψης αποφάσεων της ΕΕ μέσω της Ευρωπαϊκής Επιτροπής των Περιφερειών, η οποία ιδρύθηκε με τη Συνθήκη του Μάαστριχτ. Η Επιτροπή υποστηρίζει και προωθεί τις απόψεις των περιφερειακών και τοπικών αρχών και έχει γνωμοδοτική αρμοδιότητα για θέματα που έχουν άμεση σχέση με τις περιφέρειες. Εκφέρει γνώμη όταν της ζητηθεί από το Συμβούλιο ή την Επιτροπή ή με δική της πρωτοβουλία όταν το κρίνει η ίδια σκόπιμο (<https://cor.europa.eu/el> Ευρωπαϊκή Επιτροπή των Περιφερειών).

1.7 Η έννοια της ανάπτυξης

Ετυμολογικά η λέξη ανάπτυξη είναι σύνθετη και αποτελείται από το «ανά» και το ρήμα «πτύσσω» (διπλώνω) και αναφέρεται στο ξεδίπλωμα, το άνοιγμα. Ο όρος ανάπτυξη έχει χρησιμοποιηθεί για να περιγράψει τη πρόοδο ή το μεγάλωμα. Με τον όρο «ανάπτυξη» εννοείται η επίτευξη ή η επιδίωξη μίας ή περισσότερων θετικών μεταβολών στα βασικά συστατικά της κοινωνικοοικονομικής κυρίως δραστηριότητας των ανθρώπων. Η ανάπτυξη σχετίζεται με τον ποσοτικό, ποιοτικό, δομικό ή ιδεολογικό χαρακτήρα των πιο πάνω μεταβολών. Δηλαδή, η ανάπτυξη έχει σχέση με την εξέλιξη και κυρίως με την καλύτερη ποιότητα ζωής που δικαιούνται να έχουν όλοι οι άνθρωποι, ανεξαιρέτως εάν ζουν σε μία ανεπτυγμένη ή μη ανεπτυγμένη χώρα.

Ο όρος ανάπτυξη στη σύγχρονή του διάσταση περιλαμβάνει όλες εκείνες τις μεταβολές που συντελούνται στο οικονομικό, κοινωνικό, πολιτικό, οικολογικό και πολιτιστικό περιβάλλον στο πλαίσιο της λειτουργίας μιας κοινότητας. Αποτελεί από μόνη της μια κοινωνική διαδικασία συνεχών αλλαγών εντός μιας κοινωνίας, ως στοιχείο της ίδιας της δυναμικής της.

Ο όρος της ανάπτυξης «κρύβει» μέσα του τους όρους της οικονομικής ανάπτυξης και της οικονομικής μεγέθυνσης και αρκετές φορές υπάρχει ταύτιση μεταξύ αυτών των δύο. Η πρώτη έννοια αναφέρεται σε μια θετική μεταβολή στα οικονομικά μεγέθη, ενώ η δεύτερη υποδηλώνει μια απλή αύξηση του παραγόμενου προϊόντος (Πολύζος, 2011). Οι Armstrong και Taylor (2000) υποστηρίζουν, επίσης, ότι η τοπική και η περιφερειακή ανάπτυξη επικεντρώνονται κυρίως σε οικονομικά ζητήματα, όπως η μεγέθυνση (growth), το εισόδημα και η απασχόληση, ενώ ο Storper (1997) προσθέτει ότι η τοπική και περιφερειακή ευημερία και ευεξία βασίζονται στις συνεχείς αυξήσεις της απασχόλησης, του εισοδήματος και της παραγωγικότητας, δηλαδή, στις βασικές συνισταμένες της οικονομικής ανάπτυξης. Οι Pike et al. (2006) συμπεριλαμβάνουν στη θεωρία τους τις δράσεις για τη σύγχρονη κοινωνική, οικολογική, πολιτική και πολιτιστική ευημερία. Η «περιφερειακή ανάπτυξη» συνδέεται με την ισόρροπη οικονομική εξέλιξη μιας γεωγραφικής ενότητας η οποία συμβαδίζει, επιδιώκει και εξασφαλίζει τη βιωσιμότητα της περιοχής και την ευημερία και αυτάρκεια των ατόμων (Γεωργάκης, 2006).

Οι θεωρητικοί υποστηρίζουν ότι η ανάπτυξη συντελείται όταν αυξάνεται η παραγωγή αγαθών ή όταν αυξάνεται το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) και ιδιαίτερα το κατά κεφαλήν ΑΕΠ. Οι θεωρίες των παραδοσιακών ορισμών δεν ενδιαφέρονται για τη διαμονή, την απασχόληση, τη φτώχεια, το περιβάλλον κ.ά. Γενικά, για πολλά χρόνια επικρατούσε η αντίληψη ότι η διαδικασία της ανάπτυξης είναι μια ομοιόμορφη, συνεχής και αυτοτροφοδοτούμενη διαδικασία, χωρίς συγκρούσεις, η οποία αργά ή γρήγορα διαχέεται σε όλα τα στρώματα και τις τάξεις. Ακόμα και αν υπάρχει μία διαταραχή ή άνιση διανομή, οι δυνάμεις του ανταγωνισμού θα εξομαλύνουν την κατάσταση (Κόνσολας, 1997).

Έτσι, πρώτο μέλημα της πολιτείας και των διαχειριστών είναι η αύξηση του ΑΕΠ, η λεγόμενη μεγέθυνση της οικονομίας, ανεξάρτητα αν στην αρχή η μεγέθυνση ωφελεί μόνο έναν μικρό αριθμό ατόμων ή κοινωνικών ομάδων. Πολλοί θεωρητικοί υποστήριξαν ότι με την πάροδο του χρόνου τα οφέλη από την αύξηση του παραγόμενου προϊόντος θα διαχυθούν και στα κατώτερα στρώματα, εξασφαλίζοντας έτσι απασχόληση και αύξηση του εισοδήματος και στους πιο φτωχούς. Επομένως, η πρώτη αντίληψη που επικράτησε για την οικονομική ανάπτυξη είναι αυτή της μεγέθυνσης του ΑΕΠ. Για τον λόγο αυτόν, μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1960, οι όροι ανάπτυξη, μεγέθυνση και εκβιομηχάνιση αντιμετώπιζονταν στην καθημερινή χρήση τους ως εννοιολογικά ταυτόσημοι (Κόνσολας, 1997). Σε θεωρητικό επίπεδο, η ιστορική αυτή διαδικασία εκφράζεται από τη θεωρία των σταδίων ανάπτυξης του Rostow (1960). Η ουσία αυτής της θεωρίας είναι μια γραμμική αλληλοδιαδοχή διαφόρων σταδίων ανάπτυξης που το καθένα προετοιμάζει τον ερχομό του επόμενου.

Με βάση αυτή τη γενική θεώρηση για τη φύση και τις διαδικασίες της ανάπτυξης, η ερμηνεία του φαινομένου της υπανάπτυξης των φτωχών χωρών αποδίδεται στο χαμηλό επίπεδο εκβιομηχάνισης ή στον χαμηλό ρυθμό αύξησης των επενδύσεων. Οι θέσεις αυτές αφήνουν να υπονοείται ότι η άνιση διανομή του εισοδήματος υπέρ των πλουσιότερων τάξεων θα επέτρεπε, κάτω από ορισμένες συνθήκες, να αυξηθεί η δυνατότητα αποταμιεύσεων και επενδύσεων.

Φυσικά, η ανάλυση των παραγόντων που εμποδίζουν την αύξηση του ρυθμού των επενδύσεων και «μπλοκάρουν» έτσι την εκβιομηχάνιση μιας χώρας επεκτείνεται και σε άλλα θέματα, όπως στην εύκολη ή μη διοχέτευση των αποταμιεύσεων στους επενδυτές, στην εσφαλμένη κυβερνητική παρέμβαση, στην έλλειψη ειδικευμένου εργατικού δυναμικού και επιχειρηματιών κ.ά., παράγοντες που έχουν όλοι σχέση με τη δυνατότητα υψηλής παραγωγικότητας και αύξησης των κερδών.

Το κύριο πρόβλημα, όμως, δεν είναι η αύξηση ή όχι του ΑΕΠ. Με την πάροδο των χρόνων και μέσω της διαδικασίας της ανάπτυξης εμφανίστηκαν ή επιδεινώθηκαν ορισμένα κοινωνικά προβλήματα, όπως η φτώχεια, τα περιβαλλοντικά προβλήματα κ.ά. Με τη διαπίστωση αυτή ο όρος «οικονομική ανάπτυξη» άρχισε να παίρνει ένα πιο ολοκληρωμένο εννοιολογικό πλαίσιο και να ταυτίζεται με τη συνολική ανάπτυξη που περιλαμβάνει παράγοντες όπως το περιβάλλον, η κοινωνία, ο πολιτισμός κ.ά. Επομένως, η έννοια της ανάπτυξης, εκτός της οικονομικής διάστασης, περιλαμβάνει την περιβαλλοντική, κοινωνική, πολιτική, διοικητική, καθώς και άλλες μορφές ανάπτυξης, οι οποίες αλληλεξαρτώνται και αλληλοεπηρεάζονται. Η ανάπτυξη επιτυγχάνει όταν βελτιώνεται η υλική ευημερία, εξαλείφονται οι ανισότητες, βελτιώνεται το επίπεδο της απασχόλησης κ.ά. Γενικά, υπήρξε για πολλά χρόνια μια δυσκολία στη νοηματική απόδοση του όρου «ανάπτυξη», όμως σήμερα έγινες σαφές ότι αναμφίβολα συνδέεται με την αύξηση του ΑΕΠ, του κατά

κεφαλήν εισοδήματος, της κατανάλωσης, των επενδύσεων, της αποταμίευσης, του εξωτερικού εμπορίου, της απασχόλησης, της προστασίας του περιβάλλοντος, της βελτίωσης της ποιότητας ζωής κ.ά.

1.8 Η ερμηνεία του όρου «τοπική ανάπτυξη»

Η τοπική ανάπτυξη είναι η διαδικασία ανάπτυξης με την οποία επιδιώκεται η προώθηση όλων των οικονομικών δραστηριοτήτων στις οποίες ένας τόπος παρουσιάζει πλεονεκτήματα, όπως και η εκμετάλλευση και αξιοποίηση όλων των πλουτοπαραγωγικών πηγών του. Σκοποί της ολοκληρωμένης ανάπτυξης είναι η προώθηση των στόχων της περιφερειακής πολιτικής, η αντιμετώπιση των επιπτώσεων στις περιόδους κρίσεων, η συμμετοχή των πολιτών στην αναπτυξιακή προσπάθεια και η ενδογενής ανάπτυξη (Παπαδασκαλόπουλος, 1995).

Όμως, εκτός από τη διοίκηση και τους πολίτες, στη διαδικασία της τοπικής ανάπτυξης συμμετέχουν και οι διάφοροι φορείς. Επίσης, αξιοποιούνται η τοπική παραγωγική δομή, οι παραδόσεις και η πολιτιστική κληρονομιά και γενικά οτιδήποτε μπορεί να συμβάλει στην οικονομική μεγέθυνση και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών (Blakely, 1997).

Ωστόσο, στις μέρες μας ο όρος «ανάπτυξη» τείνει να παρεξηγηθεί, καθώς συνδέεται απόλυτα με τα έργα υποδομής που γίνονται σε έναν τόπο. Αυτά όμως είναι απλώς τα μέσα για την επίτευξη του στόχου της ανάπτυξης και όχι ο σκοπός αυτός καθαυτόν.

Με την ωρίμανση της συζήτησης, παρακολούθησης και έρευνας, έχουν προσδιοριστεί από επιστήμονες και πολιτικούς οι βασικοί συντελεστές που καθορίζουν την ανάπτυξη ενός τόπου. Σύμφωνα με αυτούς, ένας τόπος χαρακτηρίζεται ως αναπτυσσόμενος όταν σε αυτόν καταγράφονται μακροπρόθεσμη σταθερότητα, βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας, αύξηση της παραγωγικότητας, ενίσχυση της απασχόλησης, καταπολέμηση της ανεργίας, ενδυνάμωση των δημιουργικών δυνάμεων, αξιοποίηση των παραγωγικών πόρων, ορθολογική χρήση της γης και των φυσικών πόρων, ενδυνάμωση των ασθενέστερων κοινωνικών ομάδων, παροχή και εξασφάλιση των βασικών δικαιωμάτων παιδείας, υγείας, ποιότητας ζωής (Στεφάνου & Μητούλα, 2004). Ο συνδυασμός όλων αυτών των παραγόντων, χωρίς υποτίμηση του ενός ή του άλλου, μπορούν να οδηγήσουν έναν τόπο στην ανάπτυξη ή, πιο σωστά, στη βιώσιμη ανάπτυξη.

Η τοπική ή αλλιώς ενδογενής ανάπτυξη στηρίζεται στον αποκεντρωτικό σχεδιασμό. Η συγκεκριμένη μορφή ανάπτυξης εμφανίστηκε λόγω αναγκαιότητας αλλά δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνη της ως εργαλείο σε μια πιο ολοκληρωμένη πολιτική ανάπτυξης. Η αναγκαιότητα που έφερε στο «φως» τη συγκεκριμένη μορφή ανάπτυξης ήταν ότι οι γενικές και μεγάλης κλίμακας σχεδιασμένες πολιτικές ανάπτυξης δεν είχαν αποτέλεσμα. Με τη μορφή της συγκεκριμένης πολιτικής γίνεται έρευνα για την κάθε περιοχή ξεχωριστά και ειδικά και λαμβάνονται υπόψη η δυναμική της περιοχής, οι φυσικοί πόροι, οι τεχνικές υποδομές, τα κεφάλαια που μπορούν να χρησιμοποιηθούν κ.ά. Όλα αυτά χωρίς να λαμβάνεται υπόψη το τι μπορούν να προσφέρουν οι γύρω τοπικές κοινωνίες. Στη συγκεκριμένη μορφή ανάπτυξης, μέρος παίρνουν μόνο οι τοπικοί φορείς και όσοι ακόμα επιχειρούν στη συγκεκριμένη τοπική οντότητα. Επειδή ο αριθμός των εργαλείων που μπορούν να κινητοποιηθούν είναι μικρός, καθώς μιλάμε για τοπική ανάπτυξη, πρέπει να χρησιμοποιούνται όλοι οι παράγοντες του τόπου, δηλαδή οι οικονομικοί, οι κοινωνικοί, οι πολιτιστικοί κ.ά. (Μητούλα, 2006).

1.9 Η ερμηνεία του όρου «περιφερειακή ανάπτυξη»

Ο όρος περιφερειακή ανάπτυξη χρησιμοποιείται για να εκφράσει την επίτευξη ή την επιδίωξη μίας ή περισσότερων θετικών μεταβολών στα βασικά ουσιαστικά στοιχεία της οικονομικοκοινωνικής –κυρίως– δραστηριότητας των ανθρώπων που ζουν και εργάζονται μέσα σε μία περιφέρεια. Η περιφερειακή ανάπτυξη μπορεί να θεωρηθεί μια γενική προσπάθεια για τη μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων με την υποστήριξη οικονομικών δραστηριοτήτων (απασχόλησης και πλουτισμού) στις περιφέρειες. Η πολιτική περιφερειακής ανάπτυξης τείνει να προσπαθεί να επιτύχει αυτούς τους στόχους μέσω της ανάπτυξης υποδομών μεγάλης κλίμακας και προσελκύοντας εσωτερικές επενδύσεις (Μητούλα, 2006).

Η περιφερειακή ανάπτυξη εμφανίστηκε ως πολιτικό αίτημα κατά την περίοδο του μεσοπολέμου αλλά και μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο κυρίως στη Δυτική Ευρώπη και στην Αμερική. Αυτό έγινε για να

αντιμετωπιστούν οι επιπτώσεις από την οικονομική κρίση της δεκαετίας του 1930 στις καθυστερημένες περιφέρειες αφενός, αλλά και για να αποκατασταθούν οι κατεστραμμένες οικονομίες από τον πόλεμο των κρατών αφετέρου. Έτσι, υπό τον όρο της περιφερειακής ανάπτυξης, επεβλήθη η εκτεταμένη δραστηριότητα του παρεμβατικού κράτους για την επίλυση των προβλημάτων.

Πριν από αυτή την περίοδο, τα διάφορα οικονομικά προγράμματα ανάπτυξης λάμβαναν υπόψη μόνο τη μεταβλητή του χρόνου. Η μεταβλητή «χώρος», η οποία σήμερα θεωρείται αυτονόητη, καθώς επηρεάζει καθοριστικά την οικονομική δραστηριότητα, άργησε πολύ να γίνει αντικείμενο της οικονομικής ανάλυσης και του οικονομικού προγραμματισμού.

Με την πάροδο των χρόνων, η εξέλιξη τόσο σε εθνική όσο και σε παγκόσμια κλίμακα δημιούργησε περιοχές/περιφέρειες με χασματικές, πολλές φορές, κοινωνικοοικονομικές διαφορές. Αυτό σήμαινε με άλλα λόγια χασματικές διαφορές στον βαθμό της ανάπτυξης μεταξύ αυτών των περιοχών. Για την αντιμετώπιση αυτών των διαφορών, άρχισε σταδιακά η επιστήμη και η πολιτική να λαμβάνουν σοβαρά υπόψη τον παράγοντα χώρο ή τόπο (Λαμπριανίδης, 1992).

Σήμερα, η έννοια της περιφερειακής ανάπτυξης επικεντρώνεται περισσότερο στην προσπάθεια να αποφευχθούν ή ακόμη και να εξαλειφθούν οι κοινωνικοοικονομικές ανισότητες μεταξύ των περιφερειών μιας χώρας ή μιας ενότητας χωρών, για τις οποίες ευθύνεται η επιβολή ιστορικών, κοινωνικών και οικονομικών λόγων.

Επομένως, η περιφερειακή ανάπτυξη είναι μια έννοια πολυδιάστατη και καλύπτει ένα ευρύ πλαίσιο αναφοράς. Αναφέρεται στον κατάλληλο συνδυασμό σκοπών, μέσων και φορέων σε ένα πρόγραμμα προκειμένου να επιτύχουν την ισόρροπη και διαχρονική μεταβολή της διαπεριφερειακής διάρθρωσης της οικονομίας. Με την περιφερειακή ανάπτυξη επιτυγχάνεται, όπως υποστηρίζει ο καθηγητής Ν. Κόνσολας, «η καθολική ανάπτυξη (οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική) όλων των περιφερειών μιας χώρας, γιατί αυξάνεται και διαφοροποιείται η παραγωγική τους ικανότητα και εξελίσσεται η κοινωνική, θεσμική και χωροταξική τους οργάνωση» (Κόνσολας, 1997).

Γενικά, με τον όρο περιφερειακή ανάπτυξη εννοείται η οικονομική ανάπτυξη όλων των επιμέρους στοιχείων που αποτελούν την περιφέρεια. Για να υπάρξει μια επιτυχημένη και διαρκής οικονομική περιφερειακή ανάπτυξη, θα πρέπει να υπάρξει ανάπτυξη στον τομέα της οικονομίας, στον τομέα της κοινωνίας και στον τομέα του πολιτισμού. Η κάθε περιφέρεια είναι ένα μεγάλο και δυναμικό σύνολο με δική της οικονομική και διοικητική διάσταση και έχει τα δικά της χαρακτηριστικά και προβλήματα προς επίλυση. Η αποδοχή των παραπάνω οδήγησε στον στόχο για βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξη, έννοια η οποία αναλύεται στη συνέχεια του κειμένου.

1.10 Η ερμηνεία του όρου «βιώσιμη ανάπτυξη»

Με τους όρους «αιφορία» ή «βιώσιμη ανάπτυξη» αποδίδονται στα ελληνικά οι αγγλικοί όροι *sustainability* ή *sustainable development*. Τα τελευταία τριάντα και πλέον χρόνια, η βιώσιμη ανάπτυξη έχει αναδειχθεί ως ένα από τα πρωτεύοντα διεθνή θέματα τόσο σε θεωρητικό/επιστημονικό όσο και σε πολιτικό επίπεδο.

Όσον αφορά το θεωρητικό/επιστημονικό επίπεδο, η βιώσιμη ανάπτυξη αποτελεί αντικείμενο έρευνας των κοινωνικών και των φυσικών επιστημών. Σημαίνει διαφορετικά πράγματα για διαφορετικούς τομείς και κλάδους επιστημών. Οι οικονομολόγοι εστιάζουν στην επάρκεια και στη βέλτιστη χρήση των οικονομικών πόρων, οι κοινωνιολόγοι στις ανθρώπινες ανάγκες και στις έννοιες δικαιοσύνη, κοινωνική συνοχή, πολιτισμική ταυτότητα κ.ά. και οι οικολόγοι στη διατήρηση της ποιότητας των φυσικών πόρων, της ποιότητας των φυσικών οικοσυστημάτων στην αντιμετώπιση της ρύπανσης κ.ά. (Μητούλα κ.ά., 2008).

Σύμφωνα με τους Van de Bergh και Nijkamp (1991), ως βιώσιμη ανάπτυξη ορίζεται η δυναμική των οικονομικών δραστηριοτήτων, των ανθρώπινων αντιλήψεων και του μεγέθους του πληθυσμού που εξασφαλίζει αποδεκτά επίπεδα διαβίωσης για κάθε ανθρώπινη ύπαρξη μέσω της εξασφάλισης της διαθεσιμότητας φυσικών πόρων και οικοσυστημάτων. Σύμφωνα με τον Cristensen (1989), βιώσιμη ανάπτυξη είναι το πρότυπο της ανάπτυξης που εξασφαλίζει την ύπαρξη των φυσικών συστημάτων τα οποία δρουν ως βάση της ανθρώπινης ευημερίας, εξασφαλίζοντας τις κατάλληλες συνθήκες ζωής και την κατάλληλη παραγωγική βάση. Στη Συνδιάσκεψη του ΟΟΣΑ τον Σεπτέμβριο του 1990, ως «βιώσιμη ανάπτυξη» ορίστηκε η ανάπτυξη που δεν μειώνει την παραγωγική δυναμικότητα στο μέλλον. Ένας άλλος ορισμός υποστηρίζει ότι

«βιώσιμη ανάπτυξη είναι η βελτίωση της ποιότητας της ζωής του ανθρώπου στο πλαίσιο της φέρουσας ικανότητας των οικοσυστημάτων που στηρίζουν την επιβίωση του ανθρώπου στον πλανήτη» [IUCN (International Union for Nature and Natural Resources), UNEP (United Nations Environmental Programme) και WWF (World Wildlife Fund)].

Πλέον, ο όρος βιώσιμη ανάπτυξη που χρησιμοποιείται στη σημερινή πολιτική αφήγηση υποδηλώνει κάθε δυνατό κοινωνικό μετασχηματισμό που θα εξασφαλίζει στις μελλοντικές γενιές τους απαραίτητους πόρους. Σύμφωνα με έναν ορισμό της UNESCO στη δεκαετία του 1980, «βιώσιμη ανάπτυξη θεωρείται η αλληλεπίδραση όλων των οικονομικών, κοινωνικών και πολιτισμικών παραγόντων μέσω μιας ενδογενούς οργανωτικής διαδικασίας». Επομένως, κάθε χώρα επιλέγει τον δικό της τρόπο ανάπτυξης σύμφωνα με τις πραγματικές επιδιώξεις του λαού της.

Στο πολιτικό επίπεδο, η έννοια της βιώσιμη ανάπτυξης έχει γίνει πλέον αποδεκτή τόσο από τις αναπτυγμένες όσο και από τις αναπτυσσόμενες χώρες. Όμως, οι αναπτυγμένες χώρες έχουν διαφορετικά κριτήρια και προτεραιότητες από τις αναπτυσσόμενες όσον αφορά τις έννοιες «ανάπτυξη» και «βιώσιμη ανάπτυξη». Οι αναπτυγμένες χώρες ανησυχούν περισσότερο για τη βιωσιμότητα του περιβάλλοντος, ενώ οι αναπτυσσόμενες για την οικονομική ανάπτυξη και τη βελτίωση της κοινωνικής ευημερίας. Η κοινή όμως επιδίωξη και των δύο είναι η διατήρηση και βελτίωση της ευημερίας των ανθρώπων και των οικοσυστημάτων (Wright & Boorse, 2012).

Σε διεθνές θεσμικό επίπεδο, και πιο συγκεκριμένα στο επίπεδο του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ), οι κύριοι σταθμοί στην εξέλιξη της έννοιας της βιώσιμης ανάπτυξης είναι:

- Η Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Ανθρώπινο Περιβάλλον (Στοκχόλμη, 1972) (UN, 1972).
- Η Απόφαση 38/161/1983 της ΓΣ για τη δημιουργία της Παγκόσμιας Επιτροπής για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (WCED) ή επιτροπή Brundtland (UN, 1983).
- Η έκθεση A/42/427 της επιτροπής Brundtland με τίτλο «το κοινό μας μέλλον» στις 04/08/1987 (UN, 1987).
- Η Σύνοδος Κορυφής για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (Ρίο 1992). Κατάληξή της ήταν η δημιουργία πολυμερών συμφωνιών σε κρίσιμα θέματα, καθώς επίσης και η δημιουργία μιας γενικής στρατηγικής για την αντιμετώπιση περιβαλλοντικών και αναπτυξιακών θεμάτων γνωστή ως Ατζέντα '21 (UN, 1992).
- Η Ειδική Σύνοδος των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (Ρίο +5) (Νέα Υόρκη, 1997), όπου τα κράτη έκαναν επισκόπηση της προόδου που πραγματοποιήθηκε επί των σχετικών θεμάτων που αποφασίστηκαν στη Σύνοδο Κορυφής για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη στο Ρίο το 1992 (UN, 1997).
- Η Παγκόσμια Σύνοδος Κορυφής για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη (Ρίο +10) (Γιοχάνεσμπουργκ 2002), όπου επανεκτιμήθηκε η πρόοδος που πραγματοποιήθηκε σε σχέση με τα οριζόμενα στη Σύνοδο Κορυφής για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη στο Ρίο το 1992 (UN, 2002).
- Η Παγκόσμια Σύνοδος Κορυφής για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη (Ρίο +20) (Ρίο 2012) (UN, 2012). Στην παραπάνω Σύνοδο ορίστηκαν προτεραιότητες και ενσωματώθηκαν στο κείμενο που υιοθετήθηκε κατά τη Διάσκεψη με τίτλο «Το μέλλον που επιθυμούμε», το οποίο προέβλεπε επίσης ένα ολοκληρωμένο Πλαίσιο Δράσης, τη διαμόρφωση Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης σε εναρμόνιση με τη μετά το 2015 αναπτυξιακή ατζέντα, καθώς και Μέσα Εφαρμογής Στόχων και Συμφωνιών, ικανά για την επίτευξη των δεσμεύσεων σχετικά με τη βιώσιμη ανάπτυξη (UN, 2012).
- Η Ειδική Σύνοδος των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (Νέα Υόρκη, 2015), όπου εκδόθηκε το Ψήφισμα των Ηνωμένων Εθνών για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη γνωστό ως Ατζέντα 2030 (Ψήφισμα 70/1). Από αυτό προέκυψαν και οι 17 στόχοι για τη βιώσιμη ανάπτυξη (UN, 2015).

Όσον αφορά τον επικρατέστερο σήμερα ορισμό της «βιώσιμης ανάπτυξης», διαμορφώθηκε για πρώτη φορά το 1987. Διατυπώθηκε στην έκθεση της Παγκόσμιας Επιτροπής του ΟΗΕ για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (UN Commission on Environment and Development) από την πρωθυπουργό της Νορβηγίας Gro Harlem Brundtland. Σύμφωνα με τον ορισμό αυτόν, η βιώσιμη ανάπτυξη είναι η ανάπτυξη που ικανοποιεί τις ανάγκες των σύγχρονων γενεών, χωρίς να θέτει σε κίνδυνο τη δυνατότητα των επόμενων να ικανοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες. Σε αυτόν τον πρώτο ορισμό επιχειρείται η σύνδεση της ανάπτυξης με την ικανοποίηση των

ανθρώπινων αναγκών, καθώς και με την αποτελεσματική και περιβαλλοντικά υπεύθυνη χρήση των διαθέσιμων φυσικών, οικονομικών και ανθρώπινων πόρων (UN, 1987).

Η Σύνοδος των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη που πραγματοποιήθηκε στο Ρίο το 1992 προχώρησε σε περαιτέρω επεξεργασία του όρου. Σύμφωνα με την Ατζέντα 21 στην οποία κατέληξε η Σύνοδος, βιώσιμη είναι η ανάπτυξη που παρέχει μακροπρόθεσμα οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά οφέλη, φροντίζοντας τις ανάγκες της παρούσας γενιάς, αλλά και των μελλοντικών.

Σε αυτόν τον ορισμό, επικεντρώνεται ο ορισμός της βιώσιμης ανάπτυξης στα οφέλη μέσω του διαχωρισμού τους σε οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά, αλλά και της επισήμανσης ότι τα οφέλη αυτά θα πρέπει να είναι μακροπρόθεσμα (Local Agenda 21). Όσον αφορά τα οικονομικά οφέλη, έμφαση δίνεται στην εξασφάλιση της συνολικής οικονομικής ευημερίας, του υψηλού επιπέδου ζωής, της πλήρους απασχόλησης και της ποιότητας εργασίας. Τα κοινωνικά οφέλη αναφέρονται στην προώθηση μιας δημοκρατικής, υγιούς, ασφαλούς και δίκαιης κοινωνίας, που βασίζεται στην κοινωνική ένταξη και τη συνοχή, που σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και την πολιτισμική ποικιλομορφία, διασφαλίζει την ισότητα των ανθρώπων και καταπολεμά κάθε μορφή διάκρισης. Τα περιβαλλοντικά οφέλη περιλαμβάνουν την προστασία του περιβάλλοντος, τη διατήρηση της βιοποικιλότητας και την πρόληψη και μείωση της περιβαλλοντικής ρύπανσης.

Επιπλέον, στη συμφωνία Ατζέντα 21 υπήρχαν κάποιες οδηγίες που αφορούσαν το ευρύ πεδίο ζητημάτων πολιτικής γύρω από τη βιώσιμη ανάπτυξη, όπως την ποιότητα της ζωής, τη συνετή χρήση των φυσικών πόρων, την αντιμετώπιση της χωρικής συγκέντρωσης του ανθρώπινου πληθυσμού, την προστασία του δημόσιου πλούτου, τη διαχείριση των απορριμμάτων, τη συνολική βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη κ.ά.

1.10.1 Ατζέντα για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη 2030 και η Ελλάδα

Η Ατζέντα για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη 2030 (Agenda 2030) και οι Στόχοι Βιώσιμης Ανάπτυξης (ΣΒΑ) υιοθετήθηκαν στο πλαίσιο της 70ής Γενικής Συνέλευσης των Ηνωμένων Εθνών στις 25 Σεπτεμβρίου του 2015. Η Ατζέντα 2030 προωθεί την ενσωμάτωση όλων των διαστάσεων της βιώσιμης ανάπτυξης (κοινωνική, περιβαλλοντική, οικονομική, πολιτιστική) σε όλες τις τομεακές πολιτικές, ενώ παράλληλα προάγει τη διασύνδεση και τη συνοχή των σχετικών με τους ΣΒΑ πολιτικών και νομοθετικών πλαισίων. Η Ατζέντα περιλαμβάνει 17 ΣΒΑ και 169 υποστόχους. Οι ΣΒΑ είναι παγκόσμιου χαρακτήρα και γενικής εφαρμογής με χρονοδιάγραμμα υλοποίησης έως το 2030. Δημιουργούν δεσμεύσεις υλοποίησης για όλες τις χώρες, ανεπτυγμένες και αναπτυσσόμενες, λαμβάνοντας υπόψη τις διαφορετικές εθνικές πραγματικότητες, επίπεδα ανάπτυξης, εθνικές πολιτικές και προτεραιότητες (UN, 2015).



Σχήμα 1.1: Οι 17 Στόχοι της Βιώσιμης Ανάπτυξης (UN, 2015)

Στο πλαίσιο εφαρμογής της Ατζέντα 2030, η κάθε χώρα αρχικά προβλέπεται να καταθέσει στον ΟΗΕ τις Εθνικές της προτεραιότητες για τους ΣΒΑ σε μια έκθεση που ονομάζεται Εθελοντική Εθνική Έκθεση Αξιολόγησης (Voluntary National Review – VNR) και στη συνέχεια να κατατεθεί Εθνικό Σχέδιο Εφαρμογής για τους ΣΒΑ που θέλει να υλοποιήσει ως χώρα.

Ως προς τα μέσα υλοποίησης των 17 στόχων και των 169 υποστόχων από την Ελλάδα, στη VNR του 2018 ιδιαίτερη αναφορά γίνεται, μεταξύ άλλων, στον γεωργικό, τον τουριστικό και τον πολιτιστικό τομέα, οι οποίοι χαρακτηρίζονται «τομείς πολιτικής αιχμής που έχουν ύψιστη σημασία για τη βιώσιμη ανάπτυξη της Ελλάδας» (Γενική Γραμματεία Κυβέρνησης, 2018α, β, 2019):

- Ανάπτυξη γεωργικού και αγροτικού τομέα:

Δίνεται προτεραιότητα στην προώθηση ενός ισχυρού, βιώσιμου και ανταγωνιστικού αγροδιατροφικού τομέα, από την παραγωγή και την προμήθεια έως την κατανάλωση.

Πρωταρχικός στόχος είναι η δημιουργία μιας βιώσιμης αλυσίδας παραγωγής ασφαλών και υψηλής ποιότητας τροφίμων, με προστιθέμενη αξία για τους παραγωγούς και ικανοποιητικές τιμές για τους καταναλωτές, συμβάλλοντας στην οικονομία, στην απασχόληση και στην ένταξη στην ύπαιθρο, στην κοινωνική συνοχή, στην ανάπτυξη της ελληνικής υπαίθρου, στο περιβάλλον και στην υπεύθυνη αντιμετώπιση της κατανάλωσης τροφίμων.

Επικεντρώνεται, μεταξύ άλλων, στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της βιωσιμότητας των εκμεταλλεύσεων, στην προώθηση της τοπικής ανάπτυξης στις αγροτικές περιοχές παράλληλα με την υποστήριξη επενδύσεων για τη βελτίωση της οικονομικής αποδοτικότητας των γεωργικών εκμεταλλεύσεων, στην αύξηση της προστιθέμενης αξίας των προϊόντων και στην ενίσχυση της υποδομής ανάκτησης γης, στον εκσυγχρονισμό και στην ενίσχυση των γεωργικών συνεταιρισμών.

Επιδιώκεται η μείωση των περιφερειακών και κοινωνικών ανισοτήτων μέσω της ενίσχυσης του κοινωνικού ιστού της υπαίθρου, μέσω της υποστήριξης σε περιοχές με φυσικούς ή άλλους ειδικούς περιορισμούς.

Ταυτόχρονα, επιδιώκεται η βιώσιμη παραγωγή ασφαλών και υψηλής ποιότητας τροφίμων, η προώθηση βιώσιμων διατροφικών προτύπων και η βιώσιμη διαχείριση των οικοσυστημάτων, των γεωργικών και δασικών εκτάσεων και των φυσικών πόρων μέσω της ανάπτυξης υπεύθυνης συμπεριφοράς στην κατανάλωση τροφίμων, με την ευαισθητοποίηση των καταναλωτών και την εδραίωση της φήμης των τοπικών γεωργικών προϊόντων, καθώς και της προώθησης της διατήρησης, της βιώσιμης χρήσης και της ανάπτυξης των γενετικών πόρων και της βιοποικιλότητας στη γεωργία, δεδομένου ότι η Ελλάδα θεωρείται μία από τις πλουσιότερες χώρες της Ευρώπης στη φυσική βλάστηση και στα άγρια είδη.

- Ανάπτυξη του πολιτιστικού και τουριστικού τομέα

Στη VNR υπογραμμίζεται ότι η πλούσια πολιτιστική κληρονομιά της Ελλάδας είναι ένα από τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα και δίνεται μεγάλη σημασία στην ανάπτυξη και υλοποίηση πολιτικών που προστατεύουν και προάγουν την πολιτιστική κληρονομιά.

Ειδικότερα, στον ευρύτερο τομέα του πολιτισμού και των τεχνών, οι πολιτικές προτεραιότητες της Ελλάδας έχουν στόχο την οικοδόμηση στενότερων δεσμών μεταξύ του πολιτισμού και της κοινωνίας (συμπεριλαμβανομένης της πολιτιστικής συμμετοχής), την υποστήριξη της δημιουργικότητας, ιδιαίτερα των νέων καλλιτεχνών και των επαγγελματιών του πολιτισμού, και την προώθηση της διεθνοποίησης της ελληνικής πολιτιστικής παραγωγής.

Δίνεται προτεραιότητα στην υιοθέτηση μέτρων και δράσεων με στόχο την εφαρμογή της Σύμβασης της UNESCO για τη διαφύλαξη της άυλης πολιτιστικής κληρονομιάς (2003) σε εθνικό επίπεδο, με στόχο να αναδειχθούν η αξία και η σημασία των στοιχείων της άυλης πολιτιστικής κληρονομιάς, τόσο για τις τοπικές κοινότητες όσο και για ολόκληρη τη χώρα. Για τον σκοπό αυτόν δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην προώθηση καλών παραδειγμάτων δράσεων προστασίας και ανάδειξης της άυλης πολιτιστικής κληρονομιάς που συνδέουν τη βιώσιμη ανάπτυξη των τοπικών κοινοτήτων με παραδοσιακές και φιλικές προς το περιβάλλον πρακτικές. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι η μεσογειακή διατροφή, η μαρμαροτεχνία κ.ά. (VNR GREECE, 2018).

1.10.2 Νέος τρόπος μέτρησης του πλούτου των εθνών και βιώσιμη ανάπτυξη

Στη Σύνοδο Κορυφής για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη των Ηνωμένων Εθνών στο Ρίο το 1992 και στο άρθρο 40 της Ατζέντα 21, επισημάνθηκε η ανάγκη της ανάπτυξης κατάλληλων δεικτών μέτρησης της βιωσιμότητας. Η ανησυχία ότι το ΑΕΠ δεν είναι ικανός δείκτης για τη μέτρηση της κατάστασης των φυσικών πόρων μια χώρας (όπως τα δάση, το νερό και τα ορυκτά, που είναι καθοριστικής σημασίας για τη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη μιας χώρας) οδήγησε στην αναζήτησή ενός νέου δείκτη μέτρησης (UN, 1992).

Ένας από τους δείκτες που δίνει πληροφορίες για τη βιώσιμη ανάπτυξη μιας χώρας είναι ο «πλούτος των εθνών». Ορίστηκε πρώτη φορά το 2006, από τον όμιλο παγκόσμιων τραπεζών (World Bank Group) στην έκθεση με τίτλο «Where is the Wealth of Nations? Measuring Capital for the 21st Century». Ο δείκτης για τη μέτρηση της βιωσιμότητας μιας χώρας ονομάστηκε «πλούτος» προκειμένου να υπάρξει διάκριση από το «εισόδημα» που καταγράφεται ως ΑΕΠ στις περισσότερες χώρες. Ο δείκτης αυτός προσμετρά στον λεγόμενο «πλούτο ενός έθνους» το παραγόμενο κεφάλαιο, τους φυσικούς πόρους και το ανθρώπινο κεφάλαιο που διαθέτει (WBG, 2006).

Η Παγκόσμια Τράπεζα κυκλοφόρησε το 2018, μια έκθεση με τίτλο «Η αλλαγή του πλούτου των εθνών 2018» (The Changing Wealth of Nations 2018: Building a Sustainable Future), όπου παρουσιάζει και αναλύει τον «πλούτο» 141 χωρών μεταξύ των ετών 1995 και 2014, καθώς και τις μεταβολές του στο παραπάνω χρονικό διάστημα. Η έκθεση αυτή καλύπτει ένα ευρύτερο σύνολο περιουσιακών στοιχείων που αποτελούν τον πλούτο των χωρών που περιλαμβάνονται στην παραπάνω έκθεση.

Συγκεκριμένα, αθροίζονται οι αξίες (μετρούμενες σε δολάρια Ηνωμένων Πολιτειών) από τέσσερις κατηγορίες περιουσιακών στοιχείων κάθε κράτους:

1. Το παραγόμενο κεφάλαιο, το οποίο προσμετρά τα κεφαλαιουχικά αγαθά, τα αστικά οικοπέδα τα μηχανήματα, τα κτίρια, τον εξοπλισμό και την οικιστική και μη κατοικημένη αστική γη μετρούμενη σε τιμές αγοράς.
2. Το φυσικό κεφάλαιο, το οποίο περιλαμβάνει: α) το ανανεώσιμο, που είναι τα δάση, οι καλλιεργήσιμες εκτάσεις και τα βοσκοτόπια και οι προστατευόμενες περιοχές. Το κεφάλαιο αυτό υπολογίζεται ως το προεξοφλημένο άθροισμα της αξίας των ενοικίων που παράγονται κατά τη διάρκεια ζωής του περιουσιακού στοιχείου. Για την εκτίμηση της καλλιεργήσιμης γης, τα μισθώματα της γης υπολογίζονται ως η αξία των καλλιεργειών που παράγονται σε τοπικές τιμές μείον το οικονομικό κόστος παραγωγής· β) το μη ανανεώσιμο, που είναι η ενέργεια από ορυκτούς πόρους και τα μεταλλεύματα.
3. Το ανθρώπινο κεφάλαιο, το οποίο περιλαμβάνει την αξία των δεξιοτήτων και της εμπειρίας των εργαζομένων, κατανεμημένη κατά τη διάρκεια της ζωής τους. Το ανθρώπινο κεφάλαιο υπολογίζεται ως η προεξοφλημένη αξία των κερδών κατά τη διάρκεια της ζωής ενός ατόμου.
4. Τα καθαρά ξένα περιουσιακά στοιχεία (net foreign assets), στα οποία προσμετράται το άθροισμα των εξωτερικών περιουσιακών στοιχείων και υποχρεώσεων μιας χώρας (π.χ. άμεσες ξένες επενδύσεις, τα συναλλαγματικά διαθέσιμα, δημόσιο χρέος, ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών κ.ά.).

Ο νέος τρόπος μέτρησης του πλούτου μιας χώρας δίνει πληροφορίες σχετικά με τη μακροπρόθεσμη πορεία της οικονομίας του και είναι ένας χρήσιμος δείκτης για την παρακολούθηση της βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης των χωρών. Η αλλαγή του πλούτου ενός κράτους είναι δείκτης που βοηθά ώστε να εκτιμηθεί το δυναμικό που έχει μια χώρα ώστε να αναπτυχθεί στο μέλλον. Στόχος είναι να βοηθήσει τις κυβερνήσεις των κρατών να αναπτύξουν στρατηγικές και να σχεδιάσουν μια πιο βιώσιμη πορεία οικονομικής ανάπτυξης της χώρας τους.

Σύμφωνα με την υπόψη έκθεση του 2018 στην Ελλάδα, παρατηρείται μείωση του συνολικού πλούτου της χώρας κατά 13,70%. Το γεγονός αυτό σημαίνει πως η χώρα οφείλει να λάβει μέτρα. Η Ελλάδα παρουσιάζει μείωση της αξίας του φυσικού και του ανθρώπινου κεφαλαίου και μεγάλη μείωση των καθαρών ξένων κεφαλαίων που καθορίζουν τη διεθνή επενδυτική θέση της χώρας (WBG, 2018). Αναλυτικότερα, όσον αφορά την καθαρή επενδυτική θέση, η οποία αποτελεί και τον λεγόμενο εξωτερικό πλούτο μιας χώρας, αυτή εξαρτάται μεταξύ άλλων σε μεγάλο βαθμό από το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών μια χώρας.

Στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών καταγράφονται όλες οι συναλλαγές μιας χώρας που αφορούν αγαθά, υπηρεσίες και εισοδήματα (είτε από εργασία είτε από επενδύσεις) και οι μονομερείς τρέχουσες μεταβιβάσεις (επιδότησεις από ΕΕ, εμβάσματα μεταναστών κ.ά.). Το έλλειμμα στο ισοζύγιο πληρωμών

οδηγεί σε αύξηση δανεισμού της χώρας, με αποτέλεσμα την αύξηση και του δημόσιου χρέους της χώρας. Οπότε είναι απαραίτητο για τη βιωσιμότητα της οικονομίας μιας χώρας το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών της να είναι θετικό ή τουλάχιστον ισοσκελισμένο.

Όσον αφορά το φυσικό κεφάλαιο και ειδικότερα ό,τι αφορά τον πλούτο των καλλιεργήσιμων εκτάσεων και των βοσκοτόπων, λαμβάνεται υπόψη η διαφορά της αξίας των προϊόντων φυτικής παραγωγής ή των προϊόντων ζωικής παραγωγής αντίστοιχα που παράγονται σε τοπικές τιμές μείον το οικονομικό κόστος παραγωγής.

1.10.3 Στόχος η βιώσιμη τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι ο όρος βιωσιμότητα σχετίζεται άμεσα με τη ζωή και κυρίως με την επιβίωση των όντων, των ατόμων μέσα στην κοινωνία, αλλά κυρίως μέσα στο περιβάλλον. Και αυτό γιατί από το περιβάλλον μπορεί και έχει ζωή είτε το ζωικό είτε το φυτικό βασίλειο. Επομένως, η βιώσιμη ανάπτυξη δεν ενδιαφέρει μόνο τους περιβαλλοντολόγους. Ενδιαφέρει όλους τους κλάδους των επιστημών, οι οποίοι, ο καθένας από το δικό του γνωσιολογικό υπόβαθρο, προτείνουν και τα κατάλληλα εργαλεία για την επίτευξη του στόχου της βιώσιμης ανάπτυξης. Βέβαια, τα αποτελέσματα της ανάπτυξης δεν θα είναι θετικά εάν οι επιστημονικοί κλάδοι δρουν αυτόνομα, χωρίς να λαμβάνουν υπόψη και τους υπόλοιπους. Οι οικονομικοί, κοινωνικοί, χωρικοί, πολιτισμικοί και άλλοι παράγοντες δεν διαμορφώνονται ανεξάρτητα αλλά αλληλοσυμπληρώνονται και αλληλεπιδρούν, διαμορφώνοντας το τελικό αποτέλεσμα. Η καλή συνεργασία και επικοινωνία θα οδηγήσουν και στη σωστή ιεράρχηση των αναγκών, ώστε να εφαρμόζονται οι κατάλληλες δράσεις στην κατάλληλη περιοχή και την κατάλληλη χρονική στιγμή.

Είδαμε ότι ο επιστημονικός όρος σε σχέση με μια απλή ανάλυση δεν απέχει σχεδόν καθόλου, καθώς, σύμφωνα με αυτόν, βιώσιμη ανάπτυξη είναι η μετάβαση προς μια κοινωνία πιο ανθρώπινη και με καλύτερες συνθήκες διαβίωσης. Βιώσιμη λοιπόν ονομάζεται η ανάπτυξη εκείνη που ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις των σημερινών γενεών, χωρίς να θέτει σε κίνδυνο τις απαιτήσεις των γενεών που θα ακολουθήσουν. Είναι δηλαδή έννοια ταυτόσημη με την «αιφόρο ανάπτυξη», εκείνη της οποίας το κύριο χαρακτηριστικό της είναι η αέναη ζωή και προτεραιότητά της είναι η εξασφάλιση ποιότητας διαβίωσης σε όλους τους τομείς – περιβάλλον, οικονομία, πολιτισμός κ.ο.κ.– για όλους και για πάντα.

Όμως, ακόμη και σήμερα, πολύ συχνά, ακούγοντας τον όρο «βιώσιμη ανάπτυξη», έρχεται στο μυαλό κάποιων η βιωσιμότητα του περιβάλλοντος. Όπως φάνηκε, αυτό είναι κατά κάποιον τρόπο φυσικό, εφόσον η προέλευση του όρου προέρχεται από τον περιβαλλοντικό παράγοντα. Τη σύγχρονη, όμως, εποχή ο όρος «βιώσιμη ανάπτυξη» έχει υπερβεί το καθαρά και αυστηρά περιβαλλοντικό πλαίσιο. Αποδείχθηκε ότι η πολυπλοκότητα της «βιωσιμότητας» επιδρά στη λειτουργία τουλάχιστον τεσσάρων διαφορετικών συστημάτων: του οικοσυστήματος, του οικονομικού, του τεχνολογικού και του κοινωνικού. Για να πετύχει ο στόχος της βιωσιμότητας, είναι απαραίτητο να εξεταστεί η αλληλεπίδραση των παραπάνω συστημάτων (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1998). Μακροχρόνιες έρευνες έδειξαν ότι στους παραπάνω παράγοντες θα έπρεπε να προστεθεί ακόμη ένας που χωρίς αυτόν δεν μπορεί να υπάρξει βιωσιμότητα ενός τόπου: ο πολιτισμός. Είδαμε, λοιπόν, ότι η επεξήγηση του όρου «βιωσιμότητα» και η τελική επιτυχία της αναφέρονται σε όλους τους τομείς. Μάλιστα, στο πλαίσιο της δεν εντάσσεται μόνο η ανεξάρτητη ύπαρξη και ενδυνάμωση των παραπάνω παραγόντων και των αντίστοιχών τους, αλλά συμπεριλαμβάνεται και ο απαιτούμενος συνδυασμός όλων αυτών, ώστε να συνυπάρξουν με αρμονία μεταξύ τους τόσο στο παρόν όσο και στο μέλλον, σε μια αέναη και βιώσιμη μορφή (Στεφάνου κ.ά., 2000).

Όταν η Επιτροπή Brundtland εισήγαγε τον όρο βιώσιμη ανάπτυξη, αλλά ιδιαίτερα μετά τη συνδιάσκεψη του Ρίο το 1992 η βιώσιμη ανάπτυξη απέκτησε ένθερμους υποστηρικτές αλλά και φανατικούς πολέμιους. Οι τελευταίοι θεώρησαν αδύνατη τη συμφιλίωση της διαρκούς ανάπτυξης και της προστασίας του περιβάλλοντος (Μητούλα κ.ά., 2002). Επιστήμονες όπως οι Baker S., Kousis M., Richardson D, Young S. στο βιβλίο τους *The Politics of Sustainable Development – Theory, policy and practice within the European Union* υποστηρίζουν ότι η έκθεση Brundtland είναι καταδικασμένη να αποτύχει επειδή το χάσμα μεταξύ οικονομικής ανάπτυξης και περιβαλλοντικής προστασίας είναι αγεφύρωτο.

Κάποιοι άλλοι εξέφρασαν την πεποίθηση ότι η βιώσιμη ανάπτυξη, που κατά βάση είναι μια πολιτιστική μετάλλαξη, δεν θα αποτύχει, θα συναντήσει όμως δυσκολίες οι οποίες μπορούν να εξομαλυνθούν με την

αποκατάσταση των πνευματικών και ηθικών αξιών που παραμερίστηκαν στην εποχή της ασύδοτης ανάπτυξης. Λύση είναι ο σεβασμός στην αξία του ανθρώπου που ταυτίζεται με τον σεβασμό των ιδιαίτερων πολιτισμών. Η ταύτιση είναι εμφανέστατη τόσο στην Ατζέντα 21 όσο και στην Ατζέντα 2030. Η διαπολιτιστική επικοινωνία θα πρέπει να διέπεται από τον αμοιβαίο σεβασμό για να είναι βιώσιμη. Δηλαδή, η βιώσιμη ανάπτυξη προϋποθέτει και τη βιώσιμη πολιτιστική επικοινωνία, και η τελευταία προϋποθέτει τον σεβασμό και τη διατήρηση των ιδιαίτερων εθνικών πολιτισμών, καθώς οι αξίες της βιώσιμης ανάπτυξης ενισχύουν τους εθνικούς πολιτισμούς και δεν τους καταργούν (Μητούλα, 2006).

Βιβλιογραφία

- Armington, C., Harris, C., & Odle, M. (1984). *Formation and Growth in High Technology Firms: A Regional Assessment*. US Congress, Brookings Institute for the Office of Technology Assessment.
- Armstrong, H. & Taylor, J. (1993). *Regional Economics and Policy*. Hawester-Wheatsheaf.
- Blakely, Ed. (1997). *Planning Local Economic Development: Theory and Practice*. Sage Publications.
- Γενική Γραμματεία Κυβέρνησης (2018α). *Στόχοι Βιώσιμης Ανάπτυξης*. http://www.ggk.gov.gr/?page_id=5506 [Ανακτήθηκε 21 Ιουλίου 2020].
- Γενική Γραμματεία Κυβέρνησης (2018β). *Εθνική Έκθεση Αξιολόγησης για τους Στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης*. <http://www.ggk.gov.gr/wp-content/uploads/2018/06/VNR-Greece-2018-1.pdf> [Ανακτήθηκε 21 Ιουλίου 2020].
- Γενική Γραμματεία Κυβέρνησης (2019). *Εθνικοί Δείκτες Παρακολούθησης για την εφαρμογή των Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης του ΟΗΕ*. <http://www.ggk.gov.gr/?p=6550> [Ανακτήθηκε 21 Ιουλίου 2020].
- Γεωργάκης, Αθ. (2016). *Αερομεταφορές και περιφερειακή ανάπτυξη*. ΑΠΘ. https://ikee.lib.auth.gr/record/284878/files/ATHANASIOS_GEORGAKIS.pdf
- Christaller, W. [1933] (1966). *Central places in Southern Germany*. Prentice Hall.
- Cristensen, C. P. (1989). *Cross-Cultural Awareness Development: A Conceptual Model*. *Counselor*, 28(4), 270-289.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1998). *Το περιβάλλον στην Ευρώπη – Δεύτερη Αξιολόγηση, Υπηρεσία Επίσημων Εκθέσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*. reports.eea.eu.int/92-9167-087-1 <https://cor.europa.eu/el>
Ευρωπαϊκή Επιτροπή των Περιφερειών
- Isard, W. (1960). *Methods of Regional Analysis: An Introduction of to Regional Science*. John Wiley and Sons, Inc.
- Κόνσολας, Ν. (1997). *Σύγχρονη περιφερειακή οικονομική πολιτική*. Παπαζήσης.
- Λαμπριανίδης, Λ. (1992). *Στοιχεία οικονομικής γεωγραφίας*. Παρατηρητής.
- Λαμπριανίδης, Λ. (2012). *Οικονομική γεωγραφία – Στοιχεία θεωρίας και εμπειρικά παραδείγματα*. Πατάκης.
- Losch, A. (1954). *The Economics of Location*. New Haven.
- Μητούλα, Ρ. (2006). *Βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση & ανασυγκρότηση του ελληνικού αστικού περιβάλλοντος*. Σταμούλης.
- Μητούλα, Ρ., Παταργιάς Π., & Μιχάλαϊνα, Ε. (2002). *Αστική Ανασυγκρότηση και Περιβαλλοντική Αναβάθμιση μέσω του Ηλεκτρικού Αυτοκινήτου*. *ΥΛΗ & ΚΤΙΡΙΟ*, 54, 32-41.
- Μητούλα, Ρ., Αστάρα, Ο. Ε., & Καλδής Π. (2008). *Βιώσιμη ανάπτυξη – Έννοιες, διεθνείς & ευρωπαϊκές διαστάσεις*. Rossili.
- Νόμος 3852/2010 Καλλικράτης.
- Παπαδασκαλόπουλος, Αθ. (1995). *Πρότυπα και πολιτικές περιφερειακής ανάπτυξης*. Παπαζήσης.
- Πολύζος, Σ. (2011). *Περιφερειακή ανάπτυξη*. Κριτική.
- Pike, A., Rodríguez-Pose, A., & Tomaney, J. (2006). *Local and Regional Development*. Routledge.
- Ρίτσος, Ι. (1996). *Μαθητεία, Μονοτονικό Λεξικό της δημοτικής*. Τόμος 2, σελ. 1265.
- Rostow, W. (1960). *The Stages of Economic Growth*. Cambridge University Press.
- Στεφάνου, Ι., & Μητούλα, Ρ. (2004). *Η συμβολή των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης και του Σχεδίου Περιφερειακής Ανάπτυξης της Ε.Ε. στη διατήρηση και ανάδειξη της φυσιογνωμίας των Ελληνικών*

Πόλεων. Πρακτικά Συνεδρίου με τίτλο «Πολιτική αιεφόρου ανάπτυξης των πόλεων στην Ελλάδα», ΥΠΕΧΩΔΕ-ΕΜΠ, Αθήνα 15/9/2004.

Στεφάνου, Ι., Τσουδερός, Ι., & Μητούλα, Ρ. (2000). *Ο περιβαλλοντικός σχεδιασμός των πόλεων και η ευρωπαϊκή του διάσταση*. Εργαστήριο Πολεοδομικής Σύνθεσης ΕΜΠ.

Storper, M. (1997). *The Regional World, Territorial Development in a Global Economy*. Guilford Press.

ΦΕΚ Α'87/7.6.2010

United Nations (1972). *Report of the United Nations Conference on Human Environment*, <https://digitallibrary.un.org/record/523249> [Ανακτήθηκε 21 Ιουλίου 2020].

United Nations (1983). *Process of preparation of the Environmental Perspective to the Year 2000 and Beyond*. <https://www.refworld.org/docid/3b00f22810.html> [Ανακτήθηκε 16 Μαΐου 2021].

United Nations (1987) *Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future (the Brundtland Report)*. <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf> [Ανακτήθηκε 21 Ιουλίου 2020].

United Nations (1992). *United Nations Conference on Environment & Development Rio de Janeiro, Brazil/AGENDA 21*. <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/Agenda21.pdf> [Ανακτήθηκε 12 Νοεμβρίου 2021].

United Nations (1997). *General Assembly 19th special session to review and appraise the implementation of Agenda 21*. <https://sustainabledevelopment.un.org/milestones/gass19> [Ανακτήθηκε 21 Ιουλίου 2020].

United Nations (2002). *Report of the World Summit on Sustainable Development Johannesburg, South Africa*. <https://sustainabledevelopment.un.org/milestones/wssd> [Ανακτήθηκε 21 Ιουλίου 2020].

United Nations (2012). *The Future we want. Outcome document of the United Nations Conference on Sustainable Development*. <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/733FutureWeWant.pdf> [Ανακτήθηκε 21 Ιουλίου 2020].

United Nations (2015). *Transforming Our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development*. <https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transformingourworld> [Ανακτήθηκε 21 Ιουλίου 2020].

Van de Bergh & Nijkamp (1991). Operationalizing sustainable development: dynamic ecological economic models. *Ecological Economics*, 4(1), 11-33.

World Bank Group (2006). *Where is the Wealth of Nations? Measuring Capital for the 21st Century*. <http://documents.worldbank.org/curated/en/287171468323724180/Where-is-the-wealth-of-nations-measuring-capital-for-the-21st-century> [Ανακτήθηκε 21 Ιουλίου 2020].

World Bank Group (2018). *The Changing Wealth of Nations 2018: Building a Sustainable Future*. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/29001> [Ανακτήθηκε 21 Ιουλίου 2020].

Wright, R., & Boorse, D. (2012). *Περιβαλλοντική Επιστήμη Προς ένα βιώσιμο μέλλον* (11η έκδ.). Παρισιάνου. www.ypes.gr/dioikitiki-diairesi-aytodioikisis/

Yeung, H. W. (1998). *Capital, State and Space: Contesting the Borderless World*. Transactions of the Institute of British Geographers.

Διαδικτυακοί σύνδεσμοι

<https://www.kallikratis.org/kallikratis-dimi-ana-nomo/>

<https://www.kallikratis.org/oles-oi-perifereiakes-enotites-ana-perifereia/>

Κεφάλαιο 2:

Το περιφερειακό πρόβλημα και η ανάγκη αντιμετώπισής του

Σύνοψη – Περίληψη

Το Κεφάλαιο 2, με τίτλο «Το περιφερειακό πρόβλημα και η ανάγκη αντιμετώπισής του», παρουσιάζει το περιφερειακό πρόβλημα σε ελληνικό, ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο. Αρχικά εστιάζει στους παράγοντες και στις αιτίες που καθορίζουν τα επίπεδα ανάπτυξης μιας περιφέρειας και προκαλούν τις περιφερειακές ανισότητες. Στη συνέχεια καταγράφονται οι οικονομικοί, κοινωνικοί, περιβαλλοντικοί και πολιτικοί λόγοι για τους οποίους απαιτείται λήψη μέτρων περιφερειακής πολιτικής και διερευνώνται οι πρακτικοί και θεωρητικοί τρόποι για την αντιμετώπισή τους. Ακολούθως υπογραμμίζονται η σημασία της περιφερειακής πολιτικής και η ανάγκη για την εφαρμογή στρατηγικών προγραμμάτων βιώσιμης περιφερειακής ανάπτυξης. Στη συνέχεια καταγράφονται οι πολιτικές της περιφερειακής ανάπτυξης και οι στρατηγικές και μέθοδοι που ακολουθήθηκαν από την ΕΕ για την επίλυση των περιφερειακών προβλημάτων με κυρίαρχη συνισταμένη τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Προαπαιτούμενη γνώση

Για την κατανόηση αυτού του κεφαλαίου, προαπαιτούμενη είναι η γνώση γύρω από τις ερμηνείες βασικών όρων και μορφών οργάνωσης, όπως του δήμου, της περιφέρειας, της περιφερειακής ενότητας, της Ευρωπαϊκής Επιτροπής των Περιφερειών, της ανάπτυξης, της τοπικής ανάπτυξης, της περιφερειακής ανάπτυξης, της βιώσιμης ανάπτυξης, του χωροταξικού σχεδιασμού. Θεωρείται χρήσιμο να είναι πλήρως κατανοητοί οι συγκεκριμένοι όροι, ώστε να γίνουν κατανοητά και τα σχετικά προβλήματα που μπορεί να υφίστανται στον χώρο, καθώς και οι λόγοι για τους οποίους είναι αναγκαία η αντιμετώπισή τους.

2.1 Το περιφερειακό πρόβλημα

Μία από τις αναγκαίες συνθήκες που θα πρέπει να δεχτούμε στα ζητήματα της ανάλυσης των περιφερειακών θεμάτων είναι ότι οι περιφέρειες παρουσιάζουν σημαντικές διαφορές μεταξύ τους. Διαφορές υπάρχουν ως προς την έκταση, τον πληθυσμό, τα επίπεδα ανάπτυξης κ.ά. Οι διαφορές αυτές οφείλονται στον τρόπο συγκρότησής τους στο πλαίσιο κάθε χώρας (μέγεθος, επιφάνεια και πληθυσμός), στις αναπτυξιακές δυνατότητες που έχουν και στη διοικητική τους οργάνωση (Μητούλα, 2006).

Η μεταβλητή του χώρου είναι βασικός παράγοντας που καθορίζει την κοινωνική ευημερία. Για τον λόγο αυτόν, τα ζητήματα που δημιουργούνται από τις κοινωνικές και οικονομικές μεταβολές επηρεάζουν άμεσα την οργάνωση του χώρου και αντίστροφα (Μητούλα, 2000). Η ύπαρξη διαφορετικών ρυθμών ανάπτυξης μεταξύ διαφορετικών περιφερειών έχει ως αποτέλεσμα «τη δημιουργία του περιφερειακού προβλήματος». Δηλαδή την ύπαρξη χωρικής ασυμμετρίας στη διαδικασία ανάπτυξης μιας χώρας ή ενός μεγαλύτερου γεωγραφικού συνόλου, με αποτέλεσμα την οικονομική και κατ' επέκταση κοινωνική ανισορροπία (Πολύζος, 2011).

Επομένως, οι περιφέρειες μπορεί να παρουσιάζουν μεταξύ τους ασυμμετρία που να οφείλεται σε πολλούς παράγοντες και αιτίες, όπως η δημογραφική κατάσταση, οι οικονομικές συγκυρίες, η μορφολογία του εδάφους, η ύπαρξη ή όχι συγκριτικών πλεονεκτημάτων και πολλών άλλων παραγόντων. Στη συνέχεια του κειμένου αναφέρονται κάποιοι από τους σημαντικότερους παράγοντες και αιτίες που καθορίζουν τα επίπεδα ανάπτυξης μιας περιφέρειας (Κόνσολας, 1997· Λαμπριανίδης, 2001· Μητούλα, 2006· Πολύζος, 2011).

- Η θέση της περιφέρειας

Οι περιφέρειες διαφέρουν μεταξύ τους ως προς το κλίμα, το έδαφος και το υπέδαφος, την απόσταση την οποία έχουν από τις μεγάλες μητροπόλεις ή τις ευρύτερες μητροπολιτικές περιοχές ή από τους διάφορους άξονες ανάπτυξης. Η «ευνοϊκή» θέση προσδίδει σε μια περιφέρεια σαφώς χαμηλότερα κόστη μεταφοράς

ανθρώπινου δυναμικού και προϊόντων και ευνοϊκότερα επίπεδα προσβασιμότητας. Τα δεδομένα αυτά διαδραματίζουν σοβαρό ρόλο στις αναπτυξιακές προοπτικές μιας χωρικής ενότητας, που σε συνδυασμό με την εξέλιξη της τεχνολογίας και τη «μείωση των αποστάσεων» έχουν ως αποτέλεσμα την προσέλκυση μεγαλύτερου αριθμού επενδύσεων από άλλες περιφέρειες.

- Τα συστήματα συγκοινωνιών και μεταφορών της περιφέρειας

Οι μεταφορικές υποδομές είναι βασικός παράγοντας μείωσης των χωρικών αποστάσεων και ασκούν επιρροή στην ανάπτυξη του χώρου, μεταβάλλοντας τη διαδικασία εξισορρόπησης των περιφερειακών ανισοτήτων (περιφερειακής σύγκλισης ή απόκλισης). Η επιρροή τους συνίσταται στην ποσοτική μεταβολή των οικονομικών μεγεθών που αναπτύσσεται σε μία περιφέρεια. Ο βαθμός επιρροής μπορεί να είναι μεγάλος ή μικρός, ανάλογα με τη συνολική μεταβολή της απόστασης. Ταυτόχρονα, μπορεί να είναι θετικός ή αρνητικός ανάλογα με την κατεύθυνση της εξισορρόπησης των περιφερειακών ανισοτήτων.

Επομένως, σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη παίζει η απόσταση μιας περιφέρειας από τις κεντρικές περιοχές της χώρας, αφού αποτελεί σημαντικό αίτιο για τη δημιουργία του περιφερειακού προβλήματος. Σε περιοχές όπου οι περιφέρειες είναι απομονωμένες, το μεταφορικό κόστος είναι μεγαλύτερο, και αυτό έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους των προϊόντων που παράγονται στη συγκεκριμένη περιφέρεια, επομένως και την αύξηση των τιμών των προϊόντων.

- Η οικονομία της περιφέρειας

Οι διάφορες χωρικές περιοχές αναπτύσσουν εξειδικεύσεις σε διαφορετικούς κλάδους η μία από την άλλη, και αυτό έχει ως αποτέλεσμα, ανάλογα με τη σοβαρότητα και τη σημασία κάθε κλάδου σε μία δεδομένη στιγμή, να επηρεάζονται και οι δυνατότητες ανάπτυξης των περιφερειών. Οι περιφέρειες οι οποίες εξειδικεύονται στον δευτερογενή και στον τριτογενή τομέα παραγωγής συνήθως αποκτούν ευνοϊκότερες προοπτικές ανάπτυξης από αυτές οι οποίες έχουν προσανατολίσει τους παραγωγικούς τους πόρους στον πρωτογενή τομέα παραγωγής. Γενικά, όσο δυναμικότερος είναι ο κλάδος στον οποίο εξειδικεύεται μια περιφέρεια, τόσο ευκολότερα αναμένεται να μπορέσει να προσαρμοστεί στα νέα δεδομένα που ενδέχεται να παρουσιαστούν στην αγορά, χωρίς ωστόσο αυτό να είναι βέβαιο, γιατί εξαρτάται και από άλλους παράγοντες που λειτουργούν συνδυαστικά μεταξύ τους.

- Η κινητικότητα εργασίας και κεφαλαίου

Δεδομένου ότι οι περιφέρειες διαφέρουν μεταξύ τους και ως προς τα επίπεδα ανάπτυξης, αυτό έχει ως συνέπεια να υπάρχουν και διαφορές μεταξύ των αμοιβών εργασίας και των διαθέσιμων και χρησιμοποιούμενων κεφαλαίων. Οι διαφορές αυτές προκαλούν την κινητικότητα των παραγωγικών συντελεστών σε αντίθετες κατευθύνσεις, έχοντας ως αποτέλεσμα την περαιτέρω άμβλυση των ανισοτήτων μεταξύ των περιφερειών. Παρ' όλα αυτά, όταν παρουσιάζεται κινητικότητα της εργασίας λόγω της μετανάστευσης από τις λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες στις πιο αναπτυγμένες, τα αποτελέσματα είναι συνήθως αντίθετα με τα επιθυμητά, διότι σαφώς ευνοούνται οι ήδη αναπτυγμένες περιφέρειες.

- Το πολιτικό status της περιφέρειας

Οι πολιτικοί παράγοντες αναφέρονται στην πολιτική ιστορία και κατάσταση μιας χώρας, για παράδειγμα αν έχει βιώσει πολέμους, στο πολίτευμά της (δικτατορία, δημοκρατία, μοναρχία), στην ικανότητα των κυβερνήσεων κ.ά. Αναφέρονται επίσης και στην ικανότητα ή μη των τοπικών αρχών να θέσουν τους κατάλληλους αναπτυξιακούς στόχους, να τους επιτύχουν αλλά και να κρατήσουν σε χαμηλά επίπεδα τις τιμές των παραγωγικών συντελεστών, ούτως ώστε να προσελκύσουν και άλλες επενδύσεις (στην περιφέρεια), οι οποίες θα συμβάλλουν στην ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας.

- Το πολιτιστικό υπόβαθρο της περιφέρειας

Ο πολιτιστικός πλουραλισμός έχει ως αποτέλεσμα οι κοινωνίες να διαφέρουν μεταξύ τους όσον αφορά το πολιτιστικό τους υπόβαθρο. Επομένως, κάποιος παράγοντας ο οποίος μπορεί να είναι αποδεκτός σε μια περιφέρεια και να επικουρεί στην ανάπτυξη και στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς της σε μια άλλη ενδέχεται να μην είναι αποδεκτός και να μην μπορεί να χρησιμοποιηθεί με τέτοιο τρόπο ώστε να μεγεθυνθεί η οικονομία της. Για παράδειγμα, μια τέτοια διαφορά αποτελεί το γεγονός ότι, σε ορισμένες ισλαμικές κοινωνίες (επί το πλείστον), δεν δέχονται την αρχή του τόκου στις τραπεζικές συναλλαγές.

- Οι στρατηγικές και τα προγράμματα περιφερειακής ανάπτυξης

Οι διάφορες στρατηγικές και τα προγράμματα περιφερειακής ανάπτυξης στοχεύουν μέσω μέτρων και δράσεων στη δημιουργία κοινωνικών υποδομών και παραγωγικών δραστηριοτήτων, στην επάρκεια κεφαλαίων και ανθρώπινου δυναμικού. Ταυτόχρονα, στοχεύουν και στην ενδυνάμωση των μηχανισμών ανάπτυξης των υποδεέστερων περιφερειών, με σκοπό τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους.

- Οι θεσμοί και οι νόμοι που ισχύουν στην περιφέρεια

Οι θεσμικοί παράγοντες αναφέρονται στη δομή της κρατικής μηχανής, στο θεσμικό πλαίσιο οργάνωσης αυτής, καθώς και στον τρόπο λήψης των αποφάσεων. Έχει διαπιστωθεί ότι η καλή λειτουργία και οργάνωση των ανωτέρω συνθηκών σε μια περιφέρεια δύναται να συμβάλει και στην προσέλκυση των παραγωγικών δραστηριοτήτων, αποδυναμώνοντας ταυτόχρονα τις γύρω περιοχές, οι οποίες δεν τις διαθέτουν, με αποτέλεσμα να εντείνονται οι ανισότητες.

- Η περιβαλλοντική κατάσταση

Η κατάσταση του περιβάλλοντος συμβάλλει σε μεγάλο βαθμό στη θέση μιας περιφέρειας. Η υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος (λόγω φυσικών καταστροφών, πυρκαγιών ή αυθαίρετης δόμησης), η ύπαρξη αξιοποιήσιμων και ειδικότερα ιδιότυπων φυσικών πόρων (φυσικό τοπίο, πρώτες ύλες), καθώς επίσης και ο βαθμός και το μέτρο ορθότητας της αξιοποίησης και προστασίας αυτών, αποτελούν όλα μαζί στοιχεία τα οποία μπορούν να αποδυναμώσουν ή να δυναμώσουν μια περιφέρεια. Είναι σαφές ότι, εάν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα τα οποία παρέχει η φύση σε μια συγκεκριμένη περιφέρεια αξιοποιηθούν σωστά, προσδοκάται ότι θα οδηγήσουν στην οικονομική ανάπτυξη και μεγέθυνση αυτής (π.χ. στην περίπτωση που αυτά είναι η ηλιοφάνεια και η θάλασσα, η οικονομική ανάπτυξη θα επιτευχθεί μέσω του τουρισμού).

- Οι επενδύσεις και οι καινοτομίες της περιφέρειας

Τα επενδυτικά προγράμματα και οι καινοτομίες που εφαρμόζονται σε μία περιφέρεια (είτε αφορούν τον ιδιωτικό είτε τον δημόσιο τομέα) τείνουν να ενισχύουν ή να αποδυναμώνουν τις ανισότητες μεταξύ των περιφερειών, ανάλογα με το μέγεθος, ή τον προσανατολισμό τον οποίο έχουν. Αυτό, σε συνδυασμό με τις καινοτομικές δραστηριότητες, μπορεί να συμβάλει στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της περιφέρειας ή στον περιορισμό των ανισοτήτων (Κόνσολας, 1997).

- Η ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας

Η επιχειρηματική πρωτοβουλία μπορεί να συμβάλει στην ενδογενή ανάπτυξη μιας περιφέρειας μέσω των επιχειρήσεων που δημιουργούνται και, κατ' επέκταση, των θέσεων εργασίας που εξασφαλίζονται, των φόρων που εισπράττονται και της κινητικότητας κεφαλαίου που αυτές προκαλούν.

- Ο εξωτερικός έλεγχος

Το πρόβλημα του εξωτερικού ελέγχου αναφέρεται σε ορισμένες συνέπειες που μπορεί να φέρουν σε μια περιφέρεια οι αποφάσεις των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται εντός αυτής, αλλά έχουν την έδρα τους έξω από την περιφέρεια. Για παράδειγμα, σε περίπτωση κατά την οποία μια πολυεθνική εταιρεία αποφασίζει να μεταφέρει την έδρα της (εργοστασιακές εγκαταστάσεις) από την περιοχή στην οποία υφίσταται σε μια άλλη (φθηνότερο εργατικό δυναμικό, φθηνότερες πρώτες ύλες), αποτέλεσμα είναι να δημιουργηθεί ανεργία στην περιοχή όπου αρχικά έδρευε και δημιουργία θέσεων εργασίας στην περιοχή όπου μεταφέρεται αντίστοιχα.

- Ο διεθνής ανταγωνισμός

Το άνοιγμα των αγορών σε διεθνές επίπεδο δίνει την ευκαιρία στις επιχειρήσεις μιας περιφέρειας να εξάγουν τα προϊόντα τους. Αυτό βέβαια μπορεί να συμβάλει στην ανάπτυξη, αλλά υπάρχουν και γενικότεροι κίνδυνοι, εφόσον οι επιχειρηματίες έχουν να αντιμετωπίσουν τη διεθνή αγορά.

- Η κλίμακα των δραστηριοτήτων

Για να είναι βιώσιμες και επιτυχημένες οι παραγωγικές δραστηριότητες, επιβάλλεται να συνδυάσουν ένα συγκεκριμένο μοντέλο-κλίμακας (π.χ. σε μια κατασκευαστική βιομηχανία αυτοκινήτων, θα πρέπει να υφίσταται ικανός αριθμός πελατών και πωλήσεων, ώστε η λειτουργία της επιχείρησης να είναι κερδοφόρα). Δεδομένου του ανταγωνισμού μεταξύ των περιφερειών, όποια από αυτές θα καταλήξει πρώτη στην κατάλληλη κλίμακα, θα καταφέρει να αναπτυχθεί ευκολότερα από τις υπόλοιπες γειτονικές της, οι οποίες

ενδέχεται να δυσκολευτούν αρκετά, έχοντας πλέον να ανταγωνιστούν μια ήδη αναπτυγμένη περιφέρεια μέχρις ότου φτάσουν και αυτές με τη σειρά τους το αντίστοιχο απαιτούμενο οικονομικό μέγεθος για να εισέλθουν σε αναπτυξιακή τροχιά (Κόνσολας, 1997).

- Το σημείο εκκίνησης

Το σημείο εκκίνησης της αναπτυξιακής πορείας παίζει σημαντικό ρόλο στη μετέπειτα αναπτυξιακή πορεία μιας περιφέρειας. Αυτό καθορίζεται από τους φυσικούς, οικονομικούς και πολιτισμικούς πόρους που διαθέτει μία περιφέρεια, από το ανθρώπινο δυναμικό της κ.ά.

- Παγκοσμιοποίηση

Σύμφωνα με τον Κόνσολα (1997), το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης που εμφανίστηκε σταδιακά στις αρχές της δεκαετίας του 1970 χαρακτηρίζεται και είναι –ίσως– ο πιο σημαντικός παράγοντας που καθορίζει το επίπεδο ανάπτυξης μιας περιφέρειας. Αυτό έχει συμβάλει στη σταδιακή διαμόρφωση τεσσάρων χωρικών επιπέδων συγκεντρώσεων: α) στα Μεγάλα Διεθνή Κέντρα, β) στα Διεθνή Κέντρα Ευρύτερης Χωρικής Ζώνης, γ) στα Περιφερειακά Κέντρα και δ) στα Τοπικά Κέντρα.

- Ενεργοποίηση των «γεωπολιτικών μονάδων»

Η θεώρηση των περιφερειών ως «γεωπολιτικών» μονάδων αντικατοπτρίζει τη σύγχρονη τάση αμφισβήτησης του κράτους-έθνους. Στην περίπτωση αυτή οι περιφέρειες εμφανίζονται ως οργανώσεις που στην ακραία μορφή τους οφείλονται είτε στη διάσπαση των κρατών είτε στην αύξηση της αυτονομίας των περιφερειών. Σύμφωνα με τον Nijkamp (1986), κάποιες περιφέρειες οι οποίες μπορεί να είναι απομακρυσμένες ή να βρίσκονται στα όρια μιας χώρας μπορεί να ακολουθήσουν τη δική τους ανεξάρτητη αναπτυξιακή πορεία.

- Το φαινόμενο της αστικοποίησης

Σημαντικός παράγοντας που καθορίζει τα επίπεδα ανάπτυξης μιας περιφέρειας είναι και το φαινόμενο της αστικοποίησης. Η συγκέντρωση σε κεντρικά σημεία του χώρου προσδιορίζει το φαινόμενο αυτό ως μία από τις μεταβολές του χώρου, καθώς διαμορφώνεται μια ανισομερής κατανομή του πληθυσμού ανάμεσα στις πόλεις και στους διάσπαρτους οικισμούς. Η πρακτική αυτή ακολουθήθηκε και κορυφώθηκε αμέσως μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, όπου παρατηρήθηκε εγκατάλειψη της υπαίθρου και των αγροτικών επαγγελμάτων και μετακίνηση του πληθυσμού στις πόλεις για να εργαστούν ως επί το πλείστον ως εργάτες στη βιομηχανία που συγκεντρώθηκε σε αυτές. Το φαινόμενο αυτό δημιούργησε αστικές περιφέρειες, οι οποίες εκ των πραγμάτων συγκέντρωσαν περισσότερες υποδομές, επιχειρηματικότητα κ.ά., με αποτέλεσμα την ταχύτερη ανάπτυξή τους έναντι των άλλων.

- Ρύπανση του περιβάλλοντος

Ένα άλλο πρόβλημα που συνέβαλε στην έκταση του περιφερειακού προβλήματος είναι η υποβάθμιση του περιβάλλοντος. Η οικονομική ανάπτυξη που πραγματοποιείται με ρυθμό υψηλότερο από εκείνον που μπορεί να χαρακτηριστεί ως κοινωνικά άριστος προκαλεί τη ρύπανση και την καταστροφή του οικολογικού περιβάλλοντος (Οικονόμου & Μητούλα, 2010). Πέρασαν πολλά χρόνια αναπτυξιακής πορείας των τόπων μέχρι να διαπιστωθεί ότι η ανάπτυξη που δεν λαμβάνει υπόψη της την προστασία των φυσικών πόρων και τη γενικότερη προστασία του περιβάλλοντος οδηγεί στην υποβάθμιση του χώρου. Αυτό έχει συνέπειες αρχικά στην υποβάθμιση του περιβάλλοντος, όμως σταδιακά επεκτείνεται και στην υποβάθμιση της ποιότητας ζωής και στην εμφάνιση του φαινομένου της κοινωνικής διάστασης του χωροταξικού διαχωρισμού. Δηλαδή σε υποβαθμισμένες περιβαλλοντικά περιοχές να συγκεντρώνονται οι χαμηλές κοινωνικοοικονομικές ομάδες πληθυσμού (Μητούλα, 2000).

- Το κατά κεφαλήν εισόδημα

Το «κατά κεφαλήν εισόδημα» της κάθε περιφέρειας, αλλά και γενικότερα το επίπεδο ευημερίας, καθώς και οι εκάστοτε «ευκαιρίες οικονομικής προόδου» οι οποίες παρουσιάζονται σε καθεμία περιφέρεια καθορίζουν κατ' επέκταση και το αναπτυξιακό status της περιφέρειας.

- Το φαινόμενο της μετανάστευσης

Η συγκέντρωση του πληθυσμού ή η ερήμωση ορισμένων περιφερειών με κύριο άξονα τη μετανάστευση [εσωτερική (π.χ. αστικοποίηση) και εξωτερική (π.χ. εύρεση νέων ευκαιριών οικονομικής αποκατάστασης)] συμβάλλουν στην ανάπτυξη ή υπανάπτυξη μιας περιφέρειας.

- Το δημογραφικό status της περιφέρειας

Ένα επιπλέον στοιχείο το οποίο δύναται να χαρακτηριστεί ότι λειτουργεί αρνητικά σε μία περιφέρεια σε σύγκριση με κάποια άλλη είναι «η γήρανση του πληθυσμού», εφόσον περιφέρειες με δυναμικές ηλικιακά ομάδες πληθυσμού, δηλαδή από 25 έως 45 έτη, και σχετικά ανώτερα επίπεδα εκπαίδευσης είναι περισσότερο ανταγωνιστικές έναντι των άλλων.

- Το πολιτιστικό περιβάλλον της περιφέρειας

Στα στοιχεία του περιβάλλοντος εντάσσονται επίσης και εκείνα του ανθρωπογενούς-πολιτιστικού περιβάλλοντος (χώροι αρχαιολογικού ενδιαφέροντος και μουσεία). Περιφέρειες οι οποίες διαθέτουν πολιτισμικούς πόρους δύναται να αναπτυχθούν περισσότερο έναντι των άλλων που δεν διαθέτουν (π.χ. ανάπτυξη του πολιτισμικού τουρισμού κ.ά.).

- Το κοινωνικό περιβάλλον της περιφέρειας

Η κατάσταση του κοινωνικού περιβάλλοντος συμβάλλει, επίσης, σε μεγάλο βαθμό στην ανάπτυξη μιας περιφέρειας. Αυτή αφορά τις κοινωνικές υποδομές, τις συνθήκες εργασίας, διαμονής και μετακίνησης κ.ά. Η κατάσταση των κοινωνικών υποδομών λειτουργεί ως πόλος έλξης και εγκατάστασης ανθρώπων και επιχειρήσεων σε μία περιφέρεια.

- Άλλα προβλήματα

Η ανάγκη δημιουργίας συνθηκών βιώσιμης ανάπτυξης στις «προβληματικές» περιφέρειες, η πληθυσμιακή έκρηξη στις αναπτυσσόμενες χώρες του νότου και η υπογεννητικότητα, καθώς και η ηλικιακή διάρθρωση του πληθυσμού που σταθεροποιείται στις αναπτυγμένες χώρες αποτελούν προβλήματα των οποίων οι χωρικές διαστάσεις δεν είναι αμελητέες. Τέλος, οι ενεργειακοί πόροι και η τεχνολογία αποτελούν ζητήματα που επίσης καθορίζουν τα επίπεδα ανάπτυξης μιας περιφέρειας (Μητούλα, 1999).

2.2 Η ανάγκη αντιμετώπισης των περιφερειακών προβλημάτων

Η αντιμετώπιση των παραγόντων και των αιτιών που προκαλούν τα περιφερειακά προβλήματα και εντείνουν τις περιφερειακές ανισότητες αποτελούν τον βασικό αντικειμενικό σκοπό της περιφερειακής πολιτικής που αναπτύσσουν τα σύγχρονα κράτη. Σε μια προσπάθεια ομαδοποίησης των παραπάνω αιτιών και παραγόντων, προκύπτει ότι οι πιο σημαντικοί λόγοι που δημιουργούν την ανάγκη αντιμετώπισης του περιφερειακού προβλήματος ταξινομούνται σε τρεις κατηγορίες: οικονομικοί, κοινωνικοπολιτικοί και περιβαλλοντικοί (Κόνσολας, 1997).

2.2.1 Οικονομικοί λόγοι ανάγκης άμεσης αντιμετώπισης

Οι οικονομικοί λόγοι αντιμετώπισης των περιφερειακών προβλημάτων επικεντρώνονται:

- στη διόρθωση της ανεπάρκειας των δυνάμεων της αγοράς προκειμένου να επιτευχθεί εξισορρόπηση των οικονομικών ανισορροπιών που προκύπτουν από την αγορά, η οποία στοχεύει κυρίως στην αύξηση του κέρδους,
- στην καταπολέμηση της ανεργίας και της ενίσχυσης της απασχολησιμότητας,
- στην ανακατανομή των πόρων μεταξύ των ανεπτυγμένων και υπανάπτυκτων περιφερειών,
- στην αντιμετώπιση των φαινομένων του πληθωρισμού,
- στη χωροθέτηση των επιχειρήσεων,
- στις πολιτικές για ανακατανομή του πληθωρισμού και στην αντιμετώπιση της αστικοποίησης,
- στην επίτευξη της γενικότερης κοινωνικοοικονομικής συνοχής μεταξύ όλων των περιφερειών.

2.2.2 Κοινωνικοπολιτικοί λόγοι ανάγκης άμεσης αντιμετώπισης

Οι κοινωνικοπολιτικοί λόγοι αντιμετώπισης των περιφερειακών προβλημάτων επικεντρώνονται:

- στην αντιμετώπιση της περιφερειακής ανεργίας (για την αντιμετώπιση της ανεργίας απαιτείται αύξηση θέσεων εργασίας, αρχικά μέσω της ανάλυσης του φαινομένου ώστε να αποφασιστεί ποιοι κλάδοι πρέπει να ενισχυθούν, ποιοι κλάδοι μπορούν να αναπτυχθούν κ.ά.),

- στη δίκαιη διανομή του εισοδήματος (κατά τη διαδικασία αυτή επιβάλλεται ταυτόχρονα η εφαρμογή της χωροταξικής ισότητας ή δικαιοσύνης),
- στην ενίσχυση των κοινωνικών και πολιτιστικών περιφερειακών προτύπων (η περιφερειακή πολιτική πρέπει να συμβάλλει στη διατήρηση αυτών των προτύπων με τη δημοσιοποίησή τους, π.χ. μέσω των μέσων μαζικής ενημέρωσης),
- στην πολιτική οργάνωση και ενεργοποίηση της συμμετοχής του πληθυσμού (το κράτος πρέπει να ενεργοποιήσει τη συμμετοχή του πληθυσμού στην πολιτική οργάνωση της χώρας· κατ' αυτόν τον τρόπο, οι κάτοικοι των μειονεκτικών περιφερειών μπορούν με μαζικές κινητοποιήσεις και άμεση συμμετοχή να επηρεάσουν την πολιτική οργάνωση).

2.2.3 Περιβαλλοντικοί λόγοι ανάγκης άμεσης αντιμετώπισης

Οι περιβαλλοντικοί λόγοι αντιμετώπισης των περιφερειακών προβλημάτων επικεντρώνονται:

- στην προστασία του περιβάλλοντος (η προστασία του περιβάλλοντος όλων των περιφερειών είναι απαραίτητη και αναγκαία ακόμα και σήμερα, ενώ για άμεση λήψη μέτρων προστασίας έχουν ανάγκη πρωτίστως οι περιφέρειες που είναι κορεσμένες πληθυσμιακά),
- στη βιώσιμη ανάπτυξη, δηλαδή στον σχεδιασμό κατάλληλης πολιτικής διαχείρισης του περιβάλλοντος, έτσι ώστε να εξασφαλίζονται η διατήρηση του φυσικού περιβάλλοντος και η επάρκεια των διαθέσιμων φυσικών πόρων σε βάθος χρόνου. Ταυτόχρονα, η βιώσιμη ανάπτυξη περιλαμβάνει και την οικονομική και κοινωνική ευημερία. Η ισορροπία όλων αυτών σε συνδυασμό με το πολιτισμικό περιβάλλον θα επιφέρει το απόλυτο ζητούμενο, που είναι η ποιότητα ζωής και η επιβίωση των φυσικών, οικονομικών και πολιτισμικών πόρων.

2.3 Η σημασία της περιφερειακής πολιτικής

Από τα παραπάνω έγινε σαφές ότι για να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα στις περιφέρειες μιας χώρας χρειάζεται η άσκηση της περιφερειακής πολιτικής. Για να είναι οι περιφέρειες οικονομικά αποδοτικές και να αναπτυχθούν οι κεντρικές και περιφερειακές αρχές, πρέπει να αναπτύξουν στρατηγικά προγράμματα περιφερειακής ανάπτυξης (Cross, 2011). Η ανάπτυξη των προγραμμάτων στο πλαίσιο της κοινωνικής οικονομίας θα τονώσει την ανταγωνιστικότητα των περιφερειών και θα βελτιώσει την ευημερία των κατοίκων της περιφέρειας. Επίσης, η κατάλληλη στρατηγική θα διασφαλίσει την ταχεία ανάπτυξη της περιφέρειας, καθώς οι πόροι της θα χρησιμοποιηθούν με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο (Ewers & Wettman, 2018).

Επομένως, η περιφερειακή πολιτική καλείται να αντιμετωπίσει τα προβλήματα που δημιουργούν οι κοινωνικοοικονομικές μεταβολές στον χώρο όπου διαδραματίζονται, επιδιώκοντας οικονομική ανάπτυξη, ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής και προστασία του φυσικού περιβάλλοντος σε μία περιφέρεια. Επίσης, περιλαμβάνει όλες τις ενέργειες εκ μέρους του κράτους, λόγω της αδυναμίας της ελεύθερης αγοράς να καλύψει τους στόχους της περιφερειακής ανάπτυξης και να βελτιώσει τη χωρική κατανομή που προκύπτει από τις ανθρώπινες δραστηριότητές στο σύνολό τους. Ο στόχος, λοιπόν, της περιφερειακής ανάπτυξης σε κρατικό επίπεδο αφορά τη διαρκή διαπεριφερειακή διάρθρωση της οικονομίας, μέσω διαφόρων φορέων και μέσων, προκειμένου να εξελιχθεί η κοινωνική, θεσμική και χωροταξική οργάνωση των περιφερειών και να αυξηθεί η παραγωγική τους ικανότητα.

Η Εθνική Περιφερειακή Πολιτική αποτελεί μια σύνθεση από τις επιμέρους ειδικές αναπτυξιακές πολιτικές της κάθε περιφέρειας, μέσω μιας δέσμης μέτρων, με στόχο την ισόρροπη και αποτελεσματική κατανομή των αγαθών της οικονομικής ανάπτυξης στον χώρο. Κύριο εργαλείο άσκησης της Εθνικής Περιφερειακής Πολιτικής είναι ο Περιφερειακός Προγραμματισμός που αφορά τη δημιουργία και εφαρμογή δράσεων σε συγκεκριμένη χωρική κλίμακα με στόχο την αναπτυξιακή πορεία (Κόνσολας, 1997· Παπαδασκαλόπουλος, 2002). Η ένταξη της χώρας μας στην ΕΟΚ και στη συνέχεια στην ΟΝΕ, για παράδειγμα, συνέβαλε στη σταδιακή αντικατάσταση του κρατικού συγκεντρωτισμού από περισσότερο αποκεντρωμένες διαδικασίες προγραμματισμού και νέων διοικητικών δομών. Επίσης, οι γενικότερες πολιτικές και τάσεις εντός της ΕΕ επηρέασαν τον εθνικό και περιφερειακό αναπτυξιακό σχεδιασμό και οδήγησαν στη διαμόρφωση των διαδικασιών ολοκλήρωσης αποκεντρωμένων μορφών διοικητικής διάρθρωσης και προγραμματισμού (Παπαδασκαλόπουλος & Χριστοφάκης, 2002, 2009).

2.4 Η περιφερειακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Η σημαντική θέση της περιφερειακής ανάπτυξης στους κόλπους της Ευρωπαϊκής Ένωσης προκύπτει από τη Συνθήκη για τη λειτουργία της (άρθρα 174-178) σχετικά με την οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή. Για τη μείωση των διαφορών μεταξύ των μελών της, υποστηρίζει τη δημιουργία θέσεων εργασίας, την ανταγωνιστικότητα, την οικονομική ανάπτυξη, τη βελτίωση ποιότητας ζωής και τη βιώσιμη ανάπτυξη. Τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία επιδιώκουν την επίλυση των διαφορών και αδυναμιών των περιοχών. Πιο συγκεκριμένα, η υλοποίηση της ευρωπαϊκής χρηματοδοτικής πολιτικής επιτυγχάνεται μέσω βασικών ταμείων, όπως το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), το Ταμείο Συνοχής (ΤΣ) και το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο (ΕΚΤ). Μαζί με το Ευρωπαϊκό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης (ΕΓΤΑΑ) και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας (ΕΤΘΑ), συμβάλλουν άμεσα στο Επενδυτικό Σχέδιο και στις προτεραιότητες της Ευρωπαϊκής Συνοχής (https://ec.europa.eu/regional_policy/el/policy/what/investment-policy/). Γενικά, η σύγχρονη Περιφερειακή Πολιτική της ΕΕ προσανατολίζει τις δράσεις της και τις ενέργειές της στους παρακάτω τομείς (http://europa.eu/european-union/topics/regional-policy_el):

1. Επενδύσεις στην ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού, δυνατότητες πρόσβασης στην απασχόληση, την εκπαίδευση και την κοινωνική ένταξη.
2. Βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και της οικονομικής ανάπτυξης των μικρομεσαίων επιχειρήσεων.
3. Επενδύσεις για περαιτέρω ανάπτυξη στους τομείς της έρευνας και της τεχνολογίας δημιουργώντας περισσότερες θέσεις εργασίας.
4. Υλοποίηση μεγάλων επενδυτικών έργων για την προστασία και βελτίωση του περιβάλλοντος.
5. Εκσυγχρονισμός των μεταφορών και της παραγωγής ενέργειας με στόχο την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής με τη προώθηση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και τις καινοτόμες υποδομές.

Τα αποτελέσματα της ευρωπαϊκής περιφερειακής πολιτικής σε κάθε χώρα βασίζονται στη συγκεντρωτική έκθεση της εκ των υστέρων αξιολόγησης των προγραμμάτων της πολιτικής συνοχής που χρηματοδοτούνται από το ΕΤΠΑ και το Ταμείο Συνοχής σε κάθε προγραμματική περίοδο. Απολογιστικά παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των σχετικών ευρημάτων που εμφανίζουν τα κράτη μέλη και επιχειρείται η αξιολόγηση σχετικά με:

- τον τρόπο με τον οποίο δαπανήθηκαν οι χρηματοδοτικοί πόροι του προγράμματος,
- τη συνεισφορά των αποτελεσμάτων στους στόχους της πολιτικής συνοχής και
- την τελική εκτίμηση της εμπειρίας, τις συνέπειές της για το μέλλον και τις δυνατότητες βελτίωσης του σχεδιασμού και της λειτουργίας της πολιτικής ώστε να καταστεί αποτελεσματικότερη (https://eurlex.europa.eu/summary/chapter/regional_policy/2604.ht.ml?root=2604).

Οι προτεραιότητες που έχουν προκριθεί για το μέλλον στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Περιφερειακής Πολιτικής αφορούν: α) την ανταγωνιστικότητα των μικρομεσαίων επιχειρήσεων, β) τον μετριασμό των δυσμενών επιπτώσεων από την κλιματική αλλαγή και την απασχόληση και γ) την κινητικότητα του ανθρώπινου δυναμικού.

Υπογραμμίζεται ότι η Ευρωπαϊκή Περιφερειακή Πολιτική δεν αντικαθιστά τις εθνικές περιφερειακές πολιτικές αλλά λειτουργεί ως συντονιστικό όργανο, ώστε, μέσω των αρχών και κατευθύνσεων που διατυπώνει, να αποφευχθεί ένας τυχόν αθέμιτος συναγωνισμός μεταξύ των κρατών μελών της. Επιπλέον, τα χρηματοδοτικά μέσα που διαθέτει αποσκοπούν στη διαμόρφωση μιας περιφερειακής διάστασης με στόχο την επίδρασή της στις περιοχές εκείνες που εμφανίζουν μεγαλύτερη ανάγκη ενίσχυσης (Μούσης, 1996). Η καινοτομία φαίνεται να αποτελεί τον βραχίονα της περιφερειακής ανάπτυξης και προϋποθέτει την αλληλεπίδραση μεταξύ της τεχνολογίας, της επιχειρηματικότητας και των τοπικών θεσμών για την προώθηση των νέων τεχνολογιών, την ανάπτυξη της δημιουργικότητας, την καλλιέργεια δεξιοτήτων στην κοινωνία των πολιτών και τη βιωσιμότητα των επιχειρηματικών μονάδων (Mazzonis, 1989· Morgan, 1997). Η Ένωση πλέον προσανατολίστηκε στον προγραμματισμό της περιφερειακής στρατηγικής καινοτομίας, όπου χρησιμοποιεί την έννοια της έξυπνης εξειδίκευσης για την άντληση δημόσιων πόρων με στόχο την ενίσχυση της περιφερειακής προοπτικής μέσω καινοτόμων πρακτικών.

2.5 Η Ευρωπαϊκή Ένωση και η βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξη

Από τα παραπάνω φάνηκε ότι η ΕΕ πολύ εγκαίρως αντιλήφθηκε ότι, εάν θέλει να υπάρξει ανάπτυξη στις χώρες μέλη της, θα πρέπει να αναπτύξει την περιφερειακή πολιτικής της. Τα τελευταία χρόνια ενσωμάτωσε στους στόχους της τη βιώσιμη ανάπτυξη. Η επίτευξη της βιώσιμης τοπικής και περιφερειακής ανάπτυξης αποτελεί μια αναγκαιότητα για πάρα πολλούς λόγους: πολιτικούς, οικονομικούς, πολιτισμικούς κ.ά. Πάνω απ' όλα, όμως, βασικός λόγος είναι η εξασφάλιση της ποιότητας ζωής για τους Ευρωπαίους πολίτες.

Τα τελευταία χρόνια, το βιοτικό επίπεδο των πολιτών της Ένωσης έχει βελτιωθεί σημαντικά, εφόσον αυξήθηκε ο υλικός πλούτος. Ο μέσος όρος ζωής αυξήθηκε χάρη στην καλύτερη υγιεινή, διατροφή και ιατρική περίθαλψη. Όσον αφορά το οικονομικό επίπεδο, οι αναμενόμενες εξελίξεις είναι αρκετά θετικές με την ενιαία αγορά, την παγκοσμιοποίηση της οικονομίας, την εξάπλωση και χρήση των νέων τεχνολογιών κ.ά., γεγονός που σημαίνει ότι δίνεται η ευκαιρία για αύξηση της παραγωγικότητας και μείωση της ανεργίας στο μέλλον.

Παρά όμως τις θετικές εξελίξεις και προοπτικές, διαπιστώθηκε ότι υπάρχουν πολλά προβλήματα που απαιτούν συντονισμένη αντιμετώπιση για να επιλυθούν (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1998). Πρώτα απ' όλα, η Ένωση καλείται να αντιμετωπίσει πολύ σοβαρά περιβαλλοντικά προβλήματα, όπως το φαινόμενο της αλλαγής του κλίματος ή την ανησυχητική άνοδο της στάθμης της θάλασσας. Και αυτό γιατί στην επικράτεια της εντάσσονται νησιά και νησιωτικά κράτη, τα οποία απειλούνται από το παραπάνω φαινόμενο. Ας μη λησμονείται και το γεγονός ότι στην παράκτια ζώνη της ζει ένα σημαντικό ποσοστό των πολιτών της. Επίσης, απειλητικά εμφανίζονται και άλλα περιβαλλοντικά προβλήματα, όπως οι σημαντικές απώλειες ειδών της χλωρίδας και της πανίδας της Ευρώπης, ενώ πολλά ακόμη είδη τόσο στην ξηρά όσο και στη θάλασσα απειλούνται με εξαφάνιση (Στεφάνου κ.ά., 2000).

Παράλληλα, προκύπτουν και άλλα γενικότερα ζητήματα που καλείται η Ένωση να αντιμετωπίσει, όπως αυτό της δημόσιας υγείας, η οποία βάλλεται μέσω των διαφόρων ασθενειών ή των προβλημάτων των τροφών.

Επίσης, η ΕΕ, παρά τις προσπάθειες που έχει κάνει μέσω των πολιτικών και δράσεων της, συνεχίζει να αντιμετωπίζει προβλήματα κοινωνικής και οικονομικής ανισότητας. Ένας μεγάλος αριθμός των πολιτών της ακόμη και σήμερα διαβιεί σε συνθήκες φτώχειας, παρά τη συμβατική της δέσμευση για Κοινωνική και Οικονομική Συνοχή.

Τέλος, η υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος εξελίσσεται όλο και περισσότερο. Στα μεγάλα αστικά κέντρα το κυκλοφοριακό πρόβλημα αυξάνεται, ενώ το θέμα της κοινωνικής και οικονομικής συνοχής και της χωροταξικής έκφρασής της εμφανίζεται ιδιαίτερα δύσκολο στην επίλυσή του (Μητούλα κ.ά., 2002). Εάν ληφθεί υπόψη ότι τα τρία τέταρτα του πληθυσμού της Ένωσης ζουν σε πόλεις, μπορεί κανείς να αντιληφθεί την έκταση και την κρισιμότητα του παραπάνω ζητήματος.

Για όλους τους παραπάνω λόγους, αλλά και για πολλούς ακόμη που έχουν σχέση με το εξωτερικό περιβάλλον, η ΕΕ διαπίστωσε ότι έχει ανάγκη να θέσει ως πρωταρχικό στόχο τη βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξη. Οι λόγοι οι οποίοι έχουν σχέση με το εξωτερικό περιβάλλον έγκεινται στο γεγονός ότι η ΕΕ επηρεάζεται σημαντικά και, ως έναν βαθμό, καθορίζεται από εξωτερικούς παράγοντες. Για παράδειγμα, ζει και κινείται σε ένα παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον και έχει αναπτύξει πολιτικές όπως το διεθνές εμπόριο, οι ξένες επενδύσεις, η διεθνής συνεργασία για ανάπτυξη κ.ά.

Παράλληλα, υπάρχουν ζητήματα –τα οποία ήδη αναφέρθηκαν– όπως η φτώχεια, η υποβάθμιση του περιβάλλοντος, η κλιματική αλλαγή κ.ά. τα οποία είναι κοινά και απασχολούν ολόκληρο τον πλανήτη. Επομένως, η Ένωση θα πρέπει να συντονιστεί σε ένα παγκόσμιο επίπεδο για να αποδώσουν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τα μέτρα και οι στρατηγικές που θα εφαρμοστούν. Είναι αναμενόμενο ότι, με την πρόοδο της τεχνολογίας και τη ραγδαία εκβιομηχάνιση και των λοιπών αναπτυσσόμενων χωρών, πολλά από τα παραπάνω προβλήματα θα πολλαπλασιαστούν και θα ενταθούν ακόμη περισσότερο σε παγκόσμιο επίπεδο (Μητούλα, 2006). Κάτω από αυτό το πρίσμα λοιπόν, η ΕΕ αντιλήφθηκε ότι θα πρέπει να συνεργαστεί –και σε πολλές περιπτώσεις να πρωτοστατήσει– σε διεθνές επίπεδο με άλλα κράτη και Οργανισμούς για να πετύχει τον στόχο της βιώσιμης ανάπτυξης.

Αυτονόητο είναι ότι για την επιτυχία του παραπάνω στόχου αποτελεί αδήριτη αναγκαιότητα η ιδιαίτερα στενή συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών, εφόσον σήμερα, με την πρόοδο της ολοκλήρωσης, υπάρχει σημαντική και αυξανόμενη αλληλεπίδραση και αλληλεξάρτησή τους σε θεσμικό, οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο.

Τέλος, θεωρήθηκε απαραίτητη η συνεργασία και δράση όλων των επιπέδων της Δημόσιας Διοίκησης στο εσωτερικό της Ένωσης, όπως των τοπικών, εθνικών και κεντρικών ευρωπαϊκών φορέων, για να γίνει πραγματικότητα το όραμα της βιώσιμης περιφερειακής ανάπτυξης της Ένωσης. Τα τελευταία χρόνια, οι πολιτικές και δράσεις έχουν αποδώσει καρπούς και έχουν συντελέσει στην αλλαγή πολλών συμπεριφορών. Σε πολλές περιπτώσεις, στη μέχρι σήμερα εφαρμογή της πολιτικής για τη βιώσιμη ανάπτυξη, υποστηρίχθηκαν η οικονομική απόδοση, η ανάπτυξη της απασχόλησης και η χρήση μεθόδων και τεχνολογιών φιλικών προς το περιβάλλον. Σημειώνεται ότι η ΕΕ ξεκίνησε από ένα πολύ καλό και πλεονεκτικό σημείο, δεδομένου ότι διέθετε πλούσιο δυναμικό και ένα υψηλού επιπέδου υπόβαθρο όσον αφορά την εφαρμογή αποδοτικών και φιλικών προς το περιβάλλον τεχνολογιών. Οι μελλοντικές πολιτικές της ενδυναμώνονται προς αυτή την κατεύθυνση και ενθαρρύνονται όλο και περισσότερο οι πολίτες και οι επιχειρήσεις της να ενσωματώσουν περιβαλλοντικούς και κοινωνικούς παράγοντες σε όλες τους τις δραστηριότητες. Βέβαια, απαιτείται ακόμη περισσότερος και αποτελεσματικότερος συντονισμός, τόσο σε επίπεδο διοίκησης όσο και σε επίπεδο θεσμικό, προκειμένου να επιτευχθούν τα καλύτερα δυνατά αποτελέσματα (Μητούλα, 2000).

Όσον αφορά τον τομέα της επιχειρηματικότητας, οι μέχρι σήμερα εξελίξεις δείχνουν ότι πολλές επιχειρήσεις έχουν ή τείνουν να προσανατολιστούν στις γενικές κατευθύνσεις και έχουν προσαρμόσει τις ενέργειές τους. Πρώτα απ' όλα, σταδιακά τείνει να γίνει συνείδηση ότι θα πρέπει η οικονομική ανάπτυξη να βρίσκεται σε αρμονία με την προστασία του περιβάλλοντος και να μην έρχεται σε αντίθεση με αυτήν (Ευρωπαϊκή Ένωση, 2001). Η προστασία, βέβαια, του περιβάλλοντος από τις επιχειρήσεις σημαίνει αύξηση του κόστους του τελικού προϊόντος. Όμως, τα γενικότερα οφέλη της οικονομίας σε βάθος χρόνου είναι θετικά, εφόσον πραγματοποιείται ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας που αφορά τις καθαρές τεχνολογίες. Δίνεται ώθηση λοιπόν στην απασχόληση και στα έσοδα των «οικολογικών βιομηχανιών».

Οι γενικότερες πολιτικές για τη βιώσιμη ανάπτυξη ενδυναμώνουν την έρευνα για τις «καθαρές τεχνολογίες», που σημαίνει ότι επιταχύνεται ο ρυθμός της καινοτομίας των τεχνολογιών. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να αναμένεται ότι με την πρόοδο της τεχνολογίας θα μειωθεί τελικά το κόστος των «οικολογικών τεχνολογιών», οι οποίες θα αντικαταστήσουν τις σημερινές ρυπογόνες. Κατ' αυτόν τον τρόπο, αναμένεται να επιτευχθεί σταδιακά η μείωση του τελικού κόστους των προϊόντων, ενώ ταυτόχρονα θα προστατευτεί και το πολύπαθο περιβάλλον.

Οι πολιτικές και δράσεις για τη βιώσιμη ανάπτυξη μπορούν να έχουν και άμεσα θετικά αποτελέσματα στην οικονομική διαδικασία, καθώς μέσω αυτών ενισχύεται η προσπάθεια για επίτευξη της συμβατικής δέσμευσης της Ένωσης για οικονομική και κοινωνική συνοχή. Η ενδυνάμωση μειονεκτικών περιοχών της Ένωσης θα δώσει τη δυνατότητα να αξιοποιηθεί το ανθρώπινο παραγωγικό δυναμικό των περιοχών αυτών και να ενταχθεί στην παραγωγική διαδικασία της αγοράς (Στεφάνου κ.ά., 2002). Αυτό, σε συνδυασμό με τις παρεχόμενες ευκαιρίες σε όλους, δύναται να οδηγήσει στη μείωση της φτώχειας, του κοινωνικού αποκλεισμού και της ανεργίας, με αποτέλεσμα να μειωθεί το κόστος της κοινωνικής υποστήριξης που εφαρμόζουν τα κράτη μέλη της Ένωσης σήμερα.

Επιπλέον, η πολιτική για βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξη προτείνει σταδιακή κατάργηση των επιζήμιων επιδοτήσεων. Αυτό μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την ανακούφιση των φορολογούμενων πολιτών και τη βελτίωση της αποδοτικότητας της οικονομίας. Η τελική διόρθωση των τιμών θα ενισχύσει την επιχειρηματικότητα και θα δώσει την ευκαιρία για ανάπτυξη των υπηρεσιών και των καθαρών προϊόντων σε σχέση με το περιβάλλον.

Τα τελευταία χρόνια η αγορά κινήθηκε με προσανατολισμό την υπερεκμετάλλευση των φυσικών πόρων και την υπερεκμετάλλευση του δυναμικού της αγοράς εργασίας. Με τη σημερινή ανεπάρκεια των συστημάτων φορολογίας, δίνεται η δυνατότητα της εξισορρόπησης της κατάστασης με προστασία των φυσικών πόρων (και παράλληλη μείωση της ρύπανσης του περιβάλλοντος) και επαναφορά της εργασίας σε επίπεδα που θα συνάδουν με την επιδιωκόμενη ποιότητα ζωής του ανθρώπου. Τέλος, ο επανακαθορισμός των τιμών με την παράλληλη πρόοδο των νέων τεχνολογιών μπορούν να βελτιώσουν τις περιφέρειες της Ένωσης και να ενισχυθεί η οικονομική και κοινωνική συνοχή (Αθανασόπουλος & Μητούλα, 2001).

Βιβλιογραφία

- Αθανασόπουλος, Γε. Κ., & Μητούλα Ρ. (2001). *Επιπτώσεις των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης επί της Αστικής Ανασυγκρότησης και της Περιφερειακής Ανάπτυξης της Ελλάδας. Παρούσα κατάσταση – Προβλήματα – Προοπτικές. Επιθεώρηση Αποκέντρωσης Τοπικής Αυτοδιοίκησης & Περιφερειακής Ανάπτυξης*, 25.
- Cross, N. (2011). *Design thinking: Understanding how designers think and work*. Berg.
- Ευρωπαϊκή Ένωση (2001). *Περιβάλλον – Σημαντική ανακοίνωση νομικού περιεχομένου*. 29.12.01, europa.eu.int/scudplus.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1998). *Το περιβάλλον στην Ευρώπη – Δεύτερη αξιολόγηση*. Υπηρεσία Επίσημων Εκθέσεων Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. reports.eea.eu.int/92-9167-087-1.
- Ewers, H. J., & Wettman, R. W. (1980). Innovation Oriented Regional Policy. *Regional Studies*, 3, 161-179.
- Κόνσολας, Ν. (1997). *Σύγχρονη περιφερειακή οικονομική πολιτική*. Παπαζήσης.
- Λαμπριανίδης, Λ. (2001). *Οικονομική γεωγραφία*. Πατάκης.
- Μητούλα, Ρ. (2000). *Οι επιπτώσεις της Ευρωπαϊκής Ενοποίησης στη φυσιογνωμία της ελληνικής πόλης*. Διδακτορική Διατριβή, Τομέας Πολεοδομίας-Χωροταξίας, Αρχιτεκτονική Σχολή, ΕΜΠ.
- Μητούλα, Ρ. (2006). *Βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση & ανασυγκρότηση του ελληνικού αστικού περιβάλλοντος*. Σταμούλης.
- Μούσης, Ν. (1996). *Ευρωπαϊκή Ένωση, Δίκαιο-Οικονομία-Πολιτική*. Παπαζήσης.
- Μούσης, Ν. (2011). *Οι κατηγορίες των περιφερειών της ΕΕ*. http://www.europedia.moussis.eu/books/Book_2/5/12/01/01/index.tkl?lang= [Ανακτήθηκε 9 Δεκεμβρίου 2021].
- Mazzonis, T. (1989). *Governors as Policy Leaders for Education: A Minnesota Comparison*. *Educational Policy*, 3 (1), 79-90.
- Morgan, D. L. (1997). *Focus Groups as Qualitative Research*. Sage Publications. <https://doi.org/10.4135/9781412984287>
- Nijkamp, P. (1986). *Handbook of Regional and Urban Economics*. Vol. 1, Regional Economics. North-Holland.
- Οικονόμου, Αγ. & Μητούλα, Ρ. (2010). *Οικολογική διαχείριση κτιρίων, οικισμών και πόλεων στην Ευρωπαϊκή Ένωση – Μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων*. Σταμούλης.
- Παπαδασκαλόπουλος, Αθ. (2002). *Μέθοδοι περιφερειακής ανάλυσης*. Παπαζήσης.
- Παπαδασκαλόπουλος, Αθ. Δ., & Χριστοφάκης, Μ. Σ. (2002). *Περιφερειακός προγραμματισμός*. Παπαζήσης.
- Πολύζος, Σ. (2011). *Περιφερειακή ανάπτυξη*. Κριτική.
- Στεφάνου, Ι., & Μητούλα, Ρ. (1999). *Ο ρόλος της ενέργειας στον περιβαλλοντικό σχεδιασμό και την περιφερειακή ανάπτυξη*. Εργαστήριο Πολεοδομικής Σύνθεσης ΕΜΠ.
- Στεφάνου, Ι., Παταργιάς, Π., & Μητούλα, Ρ. (2002). *Οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις στο κέντρο της πόλης. Η περίπτωση του κέντρου της Αθήνας*. *Επιστημονική Έκδοση Κτίριο, Α/2002*, 5-14.
- Στεφάνου, Ι., Τσουδερός, Ι., & Μητούλα, Ρ. (2000). *Ο περιβαλλοντικός σχεδιασμός των πόλεων και η ευρωπαϊκή του διάσταση*. Εργαστήριο Πολεοδομικής Σύνθεσης ΕΜΠ.

Διαδικτυακοί σύνδεσμοι

http://europa.eu/european-union/topics/regional-policy_el

https://ec.europa.eu/regional_policy/el/policy/what/investment-policy/

https://eurlex.europa.eu/summary/chapter/regional_policy/2604.ht.ml?root=2604

Κεφάλαιο 3:

Η στρατηγική και τα μέσα της περιφερειακής πολιτικής

Σύνοψη – Περίληψη

Σκοπός του παρόντος κεφαλαίου, με τίτλο «Η στρατηγική και τα μέσα της περιφερειακής πολιτικής», είναι να αναδείξει τα ζητήματα στρατηγικής για τη χάραξη της περιφερειακής πολιτικής και τα κύρια μέσα, είτε παραδοσιακά (υποδομές, κίνητρα κ.ά.) είτε σύγχρονα (τοπική ανάπτυξη, τεχνολόγους κ.ά.), που χρησιμοποιούνται για την προώθηση της αναπτυξιακής διαδικασίας στις προβληματικές περιφέρειες. Αρχικά υπογραμμίζεται η ανάγκη άσκησης της περιφερειακής πολιτικής και στη συνέχεια γίνεται μια προσπάθεια ταξινόμησης των μέσων περιφερειακής πολιτικής, όπως αναφέρονται στη βιβλιογραφία, μεταξύ της παραδοσιακής και σύγχρονης προσέγγισής τους. Ακολούθως, γίνεται αναφορά σε παλαιότερες και σύγχρονες επιστημονικές διαμάχες που υπάρχουν, λαμβάνοντας υπόψη εκθέσεις διεθνών οικονομικών οργανισμών, όπως του ΟΟΣΑ, της Παγκόσμιας Τράπεζας κ.ά. Τέλος, διατυπώνονται προβληματισμοί αναφορικά με την προοπτική και τον ρόλο που θα διαδραματίσει η περιφερειακή πολιτική ανάπτυξης στο μέλλον.

Προαπαιτούμενη γνώση

Για την κατανόηση αυτού του κεφαλαίου, προαπαιτούμενη είναι η κατανόηση των περιφερειακών προβλημάτων, καθώς και η γνώση σχετικά με τους παράγοντες και τις αιτίες που καθορίζουν τα επίπεδα ανάπτυξης μιας περιφέρειας και προκαλούν τις περιφερειακές ανισότητες. Επίσης, προαπαιτούμενη είναι η γνώση των οικονομικών, κοινωνικών, περιβαλλοντικών και πολιτικών λόγων για τους οποίους απαιτείται λήψη μέτρων περιφερειακής πολιτικής, καθώς και οι πρακτικοί και θεωρητικοί τρόποι για την αντιμετώπισή τους. Τέλος, σημαντική είναι η γνώση γύρω από τα θέματα της βιώσιμης ανάπτυξης και των γενικών παραμέτρων που την καθορίζουν.

3.1 Η ανάγκη άσκησης της περιφερειακής πολιτικής

Για να επιτευχθεί η βιώσιμη ανάπτυξη ενός τόπου και συγκεκριμένα μιας περιφέρειας, απαιτείται η άσκηση της περιφερειακής πολιτικής. Για να εφαρμοστεί όμως η περιφερειακή πολιτική, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη το αναπτυξιακό κριτήριο και η κλίμακα, έτσι ώστε οι περιφέρειες να κατηγοριοποιηθούν σύμφωνα με το επίπεδο ανάπτυξής τους ή την ένταση της προβληματικότητας που εμφανίζουν, καθώς τα αίτια του περιφερειακού προβλήματος αναφέρονται σε πολλούς και αλληλεξαρτώμενους παράγοντες, όπως πολιτικούς, οικονομικούς, κοινωνικούς κ.ά., οι οποίοι διαμορφώνουν άνισου αναπτυξιακού μεγέθους χωρικές ενότητες.

Η διερεύνηση και η καταγραφή όλων των συνισταμένων, οι οποίες προκαλούν την «καθυπόληση» μιας περιφέρειας, δεν είναι εύκολη διεργασία, και αυτό διότι απαιτεί ειδικές εμπειρικές έρευνες και ανάλυση του περιφερειακού φαινομένου σε ένα ευρύτερο σύνολο χωρικών μονάδων. Αυτό είναι απαραίτητο προκειμένου να επισημανθούν οι λειτουργικές σχέσεις στον χώρο και να ιεραρχηθούν τα αίτια των προβλημάτων ανισοροπίας ανάμεσα στις περιφέρειες.

Η ανάπτυξη και η βιωσιμότητα μιας περιφέρειας εξαρτώνται από και συνδέονται άμεσα με την αντιμετώπιση των προβλημάτων τους και, κατά συνέπεια, με τον περιορισμό των αιτιών που τα προκαλούν. Συνοπτικά, μπορούν να καταγραφούν τα αίτια σε επιμέρους ομάδες, γεγονός που διευκολύνει την ανάλυση και την αντιμετώπιση του συγκεκριμένου (κάθε φορά) προβλήματος, το οποίο καλείται να αντιμετωπίσει η άσκηση της περιφερειακής πολιτικής. Αρχικά, ιδιαίτερης σημασίας θεωρείται η γεωγραφική θέση της περιφέρειας, τομέας που περιλαμβάνει την ύπαρξη ή όχι φυσικών (αξιοποιήσιμων) πόρων, την ύπαρξη δρόμων επικοινωνίας με τα μεγάλα εμπορικά κέντρα, τις δυσκολίες και το κόστος που πρέπει να αντιμετωπίσουν οι απομακρυσμένες περιοχές, οι οποίες δυσκολεύονται να αναπτυχθούν και να συναγωνιστούν τα μεγάλα αστικά κέντρα, κ.ά. (Μητούλα, 2006).

Ταυτόχρονα, σημαντική είναι και η μελέτη της δομής της οικονομίας και των τομέων στους οποίους στηρίζεται η περιφέρεια ώστε να μπορεί να ευημερήσει, γεγονός που σχετίζεται με την ανάλογη κινητικότητα ή όχι των παγίων και άλλων κεφαλαίων, καθώς επίσης και με το ποσοστό ανεργίας το οποίο παρουσιάζεται. Ένα ακόμα αίτιο του περιφερειακού προβλήματος είναι οι νόμοι τους οποίους ορίζει η κοινωνία και βάσει αυτών ενεργούν οι πολίτες, τόσο σε κοινωνικούς τομείς όσο και σε τομείς της αγοράς εργασίας. Επίσης, σημαντικές θεωρούνται και οι αναπόφευκτες πολιτικές ανισότητας που δημιουργούνται λόγω της μη συγχρονισμένης ανάπτυξης των περιφερειών. Αυτό οφείλεται πολλές φορές σε διάφορους πολιτιστικούς παράγοντες που αφορούν τον παραδοσιακό χαρακτήρα και ίσως και τον συντηρητισμό ορισμένων κοινωνιών, αλλά και διαφορές που υπάρχουν στις κλιματολογικές και περιβαλλοντικές συνθήκες από τις οποίες εξαρτάται η ανάπτυξη ή όχι της αγοράς εργασίας.

Αιτία του περιφερειακού προβλήματος είναι και η έλλειψη αξιοποίησης των νέων τεχνολογιών και καινοτομικών δραστηριοτήτων, όπως και το φαινόμενο του εντεινόμενου γενικότερου ανταγωνισμού που καλείται να αντιμετωπίσει μια περιφέρεια (Κόνσολας, 1997).

Όλοι οι παραπάνω παράγοντες συμβάλλουν στη δημιουργία των περιφερειακών προβλημάτων και σχετίζονται άμεσα με τη βιωσιμότητα μιας περιφέρειας. Είναι προφανές πως όσο περισσότερους φυσικούς πόρους έχει μια περιφέρεια, όσο περισσότερους οικονομικούς κλάδους παραγωγής και όσο μικρότερο ποσοστό ανεργίας, τόσο περισσότερες δυνατότητες διαθέτει για βιώσιμη ανάπτυξη. Ταυτόχρονα, η δημιουργία νοσοκομείων, πανεπιστημιακών ιδρυμάτων, υπηρεσιών και δημόσιων οργανισμών ενισχύει τη βιωσιμότητα. Συνεπώς, κάθε περιφέρεια επιβάλλεται να είναι αυτάρκης και ανεξάρτητη από τα μεγάλα αστικά κέντρα ώστε να θεωρείται βιώσιμη.

Η αντιμετώπιση των παραπάνω προβλημάτων που συμβάλλουν στην αναπτυξιακή ανισότητα μεταξύ των περιφερειών είναι σήμερα ένας από τους πιο σημαντικούς στόχους των σύγχρονων κρατών. Έτσι, στις περιφέρειες, ανάλογα με τον βαθμό ανάπτυξής τους ή τον βαθμό της προβληματικότητάς τους, εφαρμόζονται προγράμματα περιφερειακής ανάπτυξης με συγκεκριμένους και επιμέρους ποιοτικούς και ποσοτικούς στόχους.

Για να υπάρξει βιώσιμη ανάπτυξη σε μία περιφέρεια, θα πρέπει πρώτα να πετύχει η συνολική κοινωνικοοικονομική συνοχή, να αντιμετωπιστούν το περιφερειακό πρόβλημα και οι ανισότητες. Όλοι οι προαναφερθέντες λόγοι, οικονομικοί, κοινωνικοπολιτικοί, αλλά και περιβαλλοντικοί, μπορούν να συμβάλουν στη βιώσιμη ανάπτυξη μιας περιφέρειας, εφόσον αντιμετωπιστούν κατάλληλα, ώστε να προωθήσουν τη λύση του περιφερειακού προβλήματος. Με την κινητοποίηση των κατάλληλων κρατικών μηχανισμών μπορεί να επέλθει εξισορρόπηση στην ανεπάρκεια των δυνάμεων της αγοράς και να αντιμετωπιστεί η υποαπασχόληση, να γίνει ανακατανομή των πόρων, να μετριαστούν ο πληθωρισμός και η ανεργία και με τη χωροθέτηση των επιχειρήσεων να αποσυμφορηθούν τα αστικά κέντρα. Με την καλή διαχείριση όλων των παραπάνω, μπορεί η περιφέρεια να οδηγηθεί στην οικονομική ευημερία.

Επομένως, οι λόγοι που επιβάλλουν την άσκηση της περιφερειακής πολιτικής δεν είναι μόνο οικονομικοί. Η πολιτική, ηθική και ανθρωπιστική διάσταση του περιφερειακού προβλήματος κάνει ακόμη περισσότερο αισθητή την ανάγκη για την αποφασιστική αντιμετώπιση των προβλημάτων σε κάθε επίπεδο: το τοπικό, το εθνικό και το υπερεθνικό (Κόνσολας, 1997). Σκοπός της βιώσιμης ανάπτυξης είναι να χρησιμοποιούνται οι φυσικοί οικονομικοί και πολιτισμικοί πόροι σε τέτοιο βαθμό, ώστε οι επόμενες γενιές να μην αντιμετωπίσουν προβλήματα από την έλλειψή τους ή από την υποβάθμισή τους. Δηλαδή να μπορεί να συνυπάρξει αρμονικά η φύση με τον άνθρωπο σε μακροχρόνιο ορίζοντα, χωρίς οι επιπτώσεις του ενός να επιβαρύνουν τον άλλο.

3.2 Η στρατηγική της περιφερειακής ανάπτυξης

Η ασύμμετρη διάχυση των αποτελεσμάτων της αναπτυξιακής διαδικασίας και η επακόλουθη διεύρυνση της περιφερειακής οικονομικής και κοινωνικής ανισορροπίας σταδιακά ανέδειξαν τη βαρύτητα που έχει η μεταβλητή του χώρου στη συνάρτηση της κοινωνικής ευημερίας. Απόρροια των ανωτέρω υπήρξε η καθιέρωση της περιφερειακής πολιτικής ως οργανικού μέρους της εθνικής αναπτυξιακής στρατηγικής, μέσω της οποίας το κράτος επιδιώκει την οικονομική ανάπτυξη σε εθνικό επίπεδο και την άμβλυνση των

περιφερειακών ανισοτήτων μέσω της κοινωνικής διανομής των αποτελεσμάτων της αναπτυξιακής διαδικασίας.

Απώτερη επιδίωξη της περιφερειακής πολιτικής αποτελεί η αντιμετώπιση των προβλημάτων που προκαλεί η ανάπτυξη στον χώρο, ενώ ως αντικειμενικοί της στόχοι ορίζονται, μεταξύ άλλων, η μείωση των διαφορών στο κατά κεφαλήν εισόδημα, η μείωση της ανεργίας, η μείωση των πληθυσμιακών πιέσεων και η διατήρηση της καλής ποιότητας του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος κ.ά. σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο (Σκούντζος, 1996).

Σήμερα μπορούμε να ορίσουμε την περιφερειακή πολιτική ως «ένα σύστημα σκοπών, μέσων και φορέων που συνδυάζονται σε κάποια προγράμματα, για να επιτύχουν την ισόρροπη μεταβολή της διαπεριφερειακής διάρθρωσης της οικονομίας» (Κόνσολας, 1997).

Η αποτελεσματικότητα της περιφερειακής πολιτικής εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη διαπίστωση και τη μελέτη των αιτιών που προκάλεσαν την περιφερειακή ανισορροπία αλλά και από το επίπεδο ανάπτυξης της χώρας στην οποία ασκείται. Αφού ληφθούν υπόψη τα ιδιαίτερα κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά μιας περιφέρειας, προσδιοριστούν οι νέες αναπτυξιακές συνθήκες στο διεθνές περιβάλλον και καταγραφούν οι νέες τάσεις στον αναπτυξιακό σχεδιασμό, διαμορφώνονται τα στρατηγικά προγράμματα ανάπτυξης.

Τι είναι λοιπόν η περιφερειακή ανάπτυξη και ποιοι λόγοι επιτάσσουν την εφαρμογή της; Είναι «η πορεία που πρέπει να ακολουθηθεί για την πραγμάτωση των αντικειμενικών σκοπών με την ενίσχυση των διαθέσιμων μέσων» (Vanhove & Klaassen, 1987). Η στρατηγική δεν διαμορφώνεται σε μια χρονική στιγμή και μετά υλοποιείται και ολοκληρώνεται, αλλά είναι μια συνεχής διαδικασία προσαρμογών και τροποποιήσεων σε ένα δυναμικό περιβάλλον που συνεχώς μεταβάλλεται. Επομένως, χρειάζεται αναπροσαρμογή και επικαιροποίηση, αν ληφθούν υπόψη τα δύο βασικά αξιώματα: α) ότι οι διαφορές μεταξύ των περιφερειών είναι δεδομένες και β) ότι οι διαφορές αυτές μεταβάλλονται.

Για τη χάραξη της περιφερειακής πολιτικής και των στόχων της, λαμβάνονται υπόψη το πολιτικό κόστος της κάθε απόφασης σε συνδυασμό με την επιρροή των κοινωνικών ομάδων, ο βαθμός ανάπτυξης της χώρας, η πολιτική φιλοσοφία του κράτους, η διάρθρωση του πληθυσμού στις περιφέρειες, η γεωγραφική κατανομή των μεγάλων αστικών κέντρων στη χώρα, η οικονομική δομή των περιφερειών και πολλά άλλα επιμέρους χαρακτηριστικά.

3.3 Η σημαντικότητα της περιφερειακής ανάπτυξης και τα μέσα περιφερειακής πολιτικής

Η περιφερειακή ανάπτυξη έχει αναδειχθεί τα τελευταία χρόνια ως η πλέον βιωσιμότερη μέθοδος ανάπτυξης μιας χώρας, και αυτό διότι παρέχει τη δυνατότητα στις περιφέρειες να αναπτυχθούν ως αυτόνομες μονάδες, να εστιάσουν στην επίλυση των τοπικών προβλημάτων τους και να προωθήσουν την αυτοδιοίκησή τους. Ιδανικά, μια περιφέρεια πρέπει να έχει μια όσο το δυνατόν ολοκληρωμένη οικονομική και κοινωνική δομή, ώστε να μπορεί να λειτουργεί στον μέγιστο δυνατό βαθμό αυτόνομα και ανεξάρτητα από τον υπόλοιπο χώρο, έξω από αυτήν. Για να το επιτύχει αυτό, θα πρέπει να πληρούνται κάποιες προϋποθέσεις. Αρχικά θα πρέπει να επιτρέπεται από τις δομές του κράτους μια αποκεντρωμένη διοίκηση, κάτι που ισχύει στην Ελλάδα με βάση το «Πρόγραμμα Καλλικράτης» που αναφέρθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο και το οποίο επί της ουσίας μείωσε τον αριθμό των δήμων και των νομικών τους προσώπων κατά περίπου 2/3, αντικατέστησε τις νομαρχίες ως δευτεροβάθμια ΟΤΑ με τις 13 περιφέρειες και σύστησε αποκεντρωμένες διοικήσεις στο πλαίσιο αυτών. Ακολούθως, η περιφερειακή διοίκηση θα πρέπει να έχει μια στρατηγική περιφερειακής ανάπτυξης, δηλαδή να καθορίσει την πορεία που πρέπει να ακολουθηθεί για την πραγματοποίηση των αντικειμενικών σκοπών με την ενίσχυση των διαθέσιμων μέσων (Κόνσολας, 1997).

Η περιφερειακή πολιτική χρησιμοποιεί συστήματα μέτρων που επιδιώκουν μέσα σε δεδομένη χρονική περίοδο την πραγμάτωση συγκεκριμένων σκοπών. Τα μέσα οικονομικής πολιτικής ενεργοποιούνται σε όλες τις κλίμακες και κατηγορίες του χώρου, όπως εθνικό, περιφερειακό, αστικό κ.ά. Ο πιο διαδεδομένος τρόπος ταξινόμησης των μέτρων είναι σε μακροοικονομικό επίπεδο (δημοσιονομικά και νομισματικά), σε μικροοικονομικό (αύξηση κινητικότητας παραγωγικών συντελεστών, επηρεασμός τύπου εγκατάστασης επιχειρήσεων) και σε σειρά σπουδαιότητας ή τυχαίας κατανομής (Σκούντζος, 1996).

Τα μέσα περιφερειακής πολιτικής διακρίνονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες, τα παραδοσιακά και τα νέα ή σύγχρονα. Για την καλύτερη κατανόησή τους, αναλύονται στη συνέχεια του κειμένου. Αρχικά, θα εστιάσουμε στα παραδοσιακά μέσα περιφερειακής πολιτικής, τα οποία αφορούν την ανάπτυξη των υποδομών, τις επιδοτήσεις ή επιχορηγήσεις, τα φορολογικά κίνητρα, τα πιστωτικά κίνητρα, την αποκέντρωση των κρατικών λειτουργιών, τους ελέγχους και τα αντικίνητρα, και ακολούθως στα νέα μέσα περιφερειακής πολιτικής, που αφορούν την ενίσχυση της τοπικής ανάπτυξης, των μικρομεσαίων επιχειρήσεων, των νέων τεχνολογιών και των τεχνοπόλεων.

- Δημιουργία υποδομών

Η δημιουργία υποδομών στοχεύει να καταστήσει τις περιφέρειες ελκυστικές για τόπο εγκατάστασης επιχειρήσεων και κατοίκων. Αναφέρεται σε έργα μεταφορών μεγάλης υπερτοπικής κλίμακας, όπως δρόμους, λιμάνια, αεροδρόμια, αλλά και σε τοπικής κλίμακας, όπως περιφερειακές συνδέσεις (τοπικοί δρόμοι, περιφερειακά λιμάνια κ.ά.). Παράλληλα, περιλαμβάνει και έργα σχετικά με την ενέργεια, την ύδρευση, την αποχέτευση, τη δημιουργία βιομηχανικών περιοχών κ.ά. Όλες αυτές οι υποδομές στοχεύουν στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της περιφερειακής οικονομίας. Δημιουργούν εξωτερικές οικονομίες, βελτιώνουν την παραγωγικότητα, αυξάνουν το ποσοστό κέρδους των επιχειρηματιών, ενισχύουν την ενεργό ζήτηση, αυξάνουν τα εισοδήματα, την απασχόληση κ.ά.

Ταυτόχρονα, σημαντική πρωτοβουλία περιφερειακής υποδομής είναι και οι κοινωνικές υποδομές. Αυτές αναφέρονται σε έργα που βελτιώνουν την ποιότητα ζωής, όπως σχολεία, νοσοκομεία, πανεπιστήμια, κέντρα ερευνών, αθλητικές υποδομές, πολιτισμικές υποδομές, επιστημονικές και τεχνολογικές υποδομές κ.ά. Οι κοινωνικές υποδομές ενισχύουν έμμεσα την οικονομική ενδυνάμωση της περιφερειακής οικονομίας, όμως αναμφισβήτητα βελτιώνουν την κοινωνική ευημερία στον τόπο όπου αναπτύσσονται, καθώς έχει αποδειχθεί ότι αυξάνουν την παραγωγικότητα, βελτιώνουν την ποιότητα ζωής των εργαζομένων, την εκπαίδευση και επαγγελματική τους κατάρτιση.

- Επιδοτήσεις ή επιχορηγήσεις

Παραδοσιακό μέτρο περιφερειακής πολιτικής είναι οι επιδοτήσεις ή επιχορηγήσεις των επενδύσεων, όπου το κράτος τις χορηγεί για την τόνωση των επενδύσεων στις καθυστερημένες περιοχές. Το πλεονέκτημα αυτού του μέτρου έγκειται στη μείωση του επιχειρηματικού κινδύνου των επιχειρηματικών πρωτοβουλιών, στην αύξηση της ρευστότητας των εταιρειών και στην εξασφάλιση της αναγκαίας χρηματοδότησης κυρίως των μικρομεσαίων επιχειρήσεων που έχουν περιορισμένη πιστοληπτική ικανότητα. Το μέτρο των επιδοτήσεων ή επιχορηγήσεων, πέραν των θετικών του αποτελεσμάτων, έχει και αρνητικές επιπτώσεις, καθώς επιβαρύνεται ο κρατικός προϋπολογισμός και ενισχύονται οι επιχειρήσεις έντασης κεφαλαίου, ενώ για την προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης απαιτούνται επενδύσεις εντάσεως εργασίας. Ταυτόχρονα, δημιουργείται μια τεχνητή αυξητική επίδραση στο ποσοστό του κέρδους και στην αύξηση των εσόδων των επιχειρήσεων, η οποία δεν είναι πάντα βιώσιμη σε βάθος χρόνου.

- Φορολογικά κίνητρα

Σημαντικό μέτρο περιφερειακής πολιτικής που παραδοσιακά έχει χρησιμοποιηθεί είναι και τα φορολογικά κίνητρα, τα οποία αναφέρονται στη διαπεριφερειακή διαφοροποίηση της φορολογίας. Αυτό αναφέρεται στη μείωση της φορολογίας των κερδών των επιχειρήσεων, στη μείωση του φόρου μεταβίβασης ακινήτων κ.ά. Θετικό αποτέλεσμα αυτού του μέτρου είναι ότι περιορίζονται οι επιβαρύνσεις από τους διάφορους φόρους. Στα αρνητικά αποτελέσματα που προκύπτουν από αυτό το μέτρο συμπεριλαμβάνονται η δημιουργία φορολογικών ανισοτήτων και η πιθανότητα απώλειας φορολογικών εσόδων που θα μπορούσαν να κατευθυνθούν σε παραγωγικές επενδύσεις. Επίσης, η πρακτική εφαρμογή αυτών των μέτρων έδειξε ότι τα φορολογικά κίνητρα δεν προσελκύουν τις ηγετικές και πολυεθνικές επιχειρήσεις, διότι τα κέρδη τους είναι πολύ μεγαλύτερα από εκείνα που εξασφαλίζονται από τις φοροαπαλλαγές.

- Πιστωτικά κίνητρα

Μέτρο περιφερειακής πολιτικής για την ενδυνάμωση των μειονεκτικών περιφερειών αποτελούν και τα πιστωτικά κίνητρα που περιλαμβάνουν χορήγηση δανείων με ευνοϊκούς όρους προς τις επιχειρήσεις, για επενδύσεις που απευθύνονται σε συγκεκριμένες μειονεκτικές περιφέρειες.

- Αποκέντρωση κρατικών λειτουργιών και μεταφορά αρμοδιοτήτων στην τοπική ανάπτυξη

Το συγκεκριμένο μέτρο περιφερειακής πολιτικής είναι από τα βασικά που χρησιμοποιούνται για την ενδυνάμωση των περιφερειών. Αφορά τη διοικητική αποκέντρωση και μεταφορά εξουσιών από το «κέντρο» προς τις περιφέρειες. Η πρακτική αυτή προκαλεί εξωτερικές οικονομίες στις περιφέρειες όπου μεταφέρονται, μειώνοντας παράλληλα το κόστος συμμόρφωσης των αστικών κέντρων. Η μετακίνηση αρμοδιοτήτων και η αυτόνομη λειτουργία της περιφερειακής αυτοδιοίκησης απλοποιούν την έγκριση, την υλοποίηση, την παρακολούθηση και τον έλεγχο των επενδυτικών έργων και προγραμμάτων. Η υλοποίηση των παραπάνω αποτελεί θεσμική αναπροσαρμογή σε τομείς όπως:

- την αποκέντρωση των δημοσίων υπηρεσιών,
- την ενίσχυση των περιφερειακών υπηρεσιών με ευρύτερες εξουσίες στον προγραμματισμό, στις μελέτες, στον συντονισμό των προγραμμάτων κ.ά.,
- την ίδρυση και χωροθέτηση δημόσιων επιχειρήσεων με περιφερειακά κριτήρια, όπως εταιρείες περιφερειακής ανάπτυξης,
- την αύξηση των δημόσιων επενδύσεων στις μειονεκτούσες περιφέρειες,
- την προτίμηση προϊόντων (υλικά) και υπηρεσιών (εκπόνηση μελετών και εκτέλεση έργων) των περιφερειακών επιχειρήσεων στους δημόσιους διαγωνισμούς για προμήθειες του δημοσίου.

- Έλεγχοι και αντικίνητρα

Παράλληλα με τα κίνητρα, σημαντικό ρόλο περιφερειακής πολιτικής μπορούν να παίξουν και τα αντικίνητρα που εφαρμόζονται σε ήδη κορεσμένες περιοχές. Δεδομένου ότι σε τέτοιες περιοχές παρατηρούνται μεγάλες συγκεντρώσεις οικονομικών δραστηριοτήτων και πληθυσμού, τα συγκεκριμένα μέτρα εφαρμόζονται για τον περιορισμό τους. Αυτό απαιτεί την προηγούμενη θεσμοθέτηση των ελέγχων και των αντικινήτρων, όπως επιβολή ειδικών όρων δόμησης, επιβολή φόρων εγκατάστασης, απαγόρευση εγκατάστασης οικονομικών δραστηριοτήτων, φορολογία μεταφορών κ.ά. Η εφαρμογή των αντικινήτρων αποθαρρύνει τη χωροθέτηση επιχειρήσεων στις κορεσμένες περιφέρειες και σε συνδυασμό με κίνητρα που εφαρμόζονται σε άλλες περιοχές συμβάλλουν στον επαναπροσανατολισμό των επενδύσεων σε μειονεκτούσες περιφέρειες.

- Δευτερεύοντα μέτρα περιφερειακής πολιτικής

Εκτός από τα προαναφερόμενα κύρια μέτρα, εφαρμόζονται και δευτερεύοντα μέτρα περιφερειακής πολιτικής, όπως οι επιδοτήσεις απασχόλησης, η βελτίωση δεξιοτήτων του ανθρώπινου δυναμικού, οι επιδοτήσεις μετεγκατάστασης βιομηχανιών, η ίδρυση βιομηχανικών περιοχών σε μειονεκτούσες περιφέρειες, οι επιδοτήσεις του κόστους μεταφοράς για την ενίσχυση του εμπορίου, οι κρατικές εγγυήσεις για χορηγούμενα δάνεια σε περιφερειακές επιχειρήσεις (Κόνσολας, 1997).

- Προώθηση της τοπικής ανάπτυξης

Η τοπική ή ενδογενής ανάπτυξη είναι στενά συνδεδεμένη με την αξιοποίηση των τοπικών πόρων και παραγωγικών συντελεστών και την ορθολογική διαχείρισή τους. Η ιδέα της ενδυνάμωσης της τοπικής ανάπτυξης ωρίμασε τα τελευταία χρόνια και προτάθηκε ως λύση διαφορετική από αυτήν που εφαρμοζόταν κατά την παραδοσιακή διαδικασία της εφαρμογής της περιφερειακής πολιτικής. Είναι μια πρακτική αντίθετη από την «ανάπτυξη από επάνω προς τα κάτω», δηλαδή την ανάληψη πρωτοβουλιών και δράσεων από την κεντρική εξουσία, αλλά προτείνει δράσεις εκ των έσω και από κάτω (τοπική αυτοδιοίκηση) προς τα πάνω (κεντρική διοίκηση).

- Μικρομεσαίες επιχειρήσεις

Η προώθηση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (ΜΜΕ) εντάσσεται στα μέσα περιφερειακής πολιτικής διότι οι ΜΜΕ δημιουργούν νέες θέσεις απασχόλησης και παράγουν προϊόντα που ικανοποιούν την άμεση και τοπική ζήτηση και πολύ συχνά ενσωματώνουν καινοτομικές ιδέες, λόγω της ευελιξίας που έχουν λόγω μεγέθους και αμεσότητας των σχέσεων με την τοπική αγορά. Επιπλέον, λόγω του μεγέθους και της αμεσότητάς τους, συμβάλλουν στη βελτίωση του γενικότερου επιχειρηματικού περιβάλλοντος. Ταυτόχρονα, αντιμετωπίζουν

πιο άμεσα τον επιχειρηματικό κίνδυνο, επειδή έχουν τη δυνατότητα να διαφοροποιήσουν γρήγορα την παραγωγή τους. Όλα αυτά έχουν ως αποτέλεσμα την ενδυνάμωση της τοπικής περιφερειακής ανάπτυξης, αφού δημιουργούν νέες θέσεις εργασίας, μειώνουν το ποσοστό μετανάστευσης του εργατικού δυναμικού και αναδεικνύουν την τοπική επιχειρηματικότητα.

- Τεχνολογία και νέες τεχνολογίες

Η σημασία της τεχνολογίας και ο ρόλος της στην αναπτυξιακή διαδικασία επισημαίνονται σε όλες τις θεωρίες της περιφερειακής ανάπτυξης. Η τεχνολογία θεωρείται ο τέταρτος συντελεστής παραγωγής παράλληλα με το κεφάλαιο, την εργασία και τους φυσικούς πόρους. Η πράξη έχει δείξει ότι με τη χρήση των τεχνολογικών μέσων επιτυγχάνεται αύξηση του παραγόμενου προϊόντος με τη χρήση των ίδιων ποσοτήτων των άλλων παραγωγικών συντελεστών. Επίσης, η υιοθέτηση των νέων τεχνολογιών και η παραγωγή καινοτομικών προϊόντων συμβάλλουν στην αύξηση της παραγωγικότητας και κατ' επέκταση στην οικονομική ανάπτυξη της περιφέρειας όπου χρησιμοποιούνται.

- Τεχνοπόλεις

Η δημιουργία τεχνοπόλεων είναι μια πρακτική που εφαρμόζεται για την προσέλκυση βιομηχανιών νέας τεχνολογίας σε περιφέρειες που δεν τη διαθέτουν ή χρησιμοποιούν παραδοσιακά μέτρα παραγωγής. Οι οικονομίες αυτών των περιφερειών είναι συνήθως φθίνουσες ή καθυστερημένες, εφόσον δεν κατάφεραν να χρησιμοποιήσουν τα νέα μέσα της τεχνολογίας και να αυξήσουν ή να αναπροσαρμόσουν την παραγωγή τους. Επομένως, η δημιουργία τέτοιων χώρων προσελκύει επιχειρήσεις νέων τεχνολογιών και συμβάλλει στην ενίσχυση της οικονομίας των περιφερειών που τους φιλοξενούν (Παπαδασκαλόπουλος, 1996).

3.4 Η εφαρμογή της περιφερειακής πολιτικής

Όλα τα παραπάνω μέτρα αποτελούν τα εργαλεία της περιφερειακής πολιτικής για την επίτευξη της περιφερειακής ανάπτυξης. Ο βαθμός της επιτυχίας τους εξαρτάται από τη διαχείριση και την αξιοποίησή τους, από την περιφερειακή διοίκηση και από τις παραγωγικές δυνάμεις των περιφερειών, οι οποίες αποτελούν την κινητήρια δύναμη για την τελική επιτυχία του οποιουδήποτε εγχειρήματος. Ταυτόχρονα, βασική επιδίωξή της είναι η βελτίωση της σχετικής ελκυστικότητας των λιγότερο αναπτυγμένων περιοχών και επιδιώκεται με μέσα όπως:

- η χαλάρωση ή μεταβολή του θεσμικού και νομικού πλαισίου εντός του οποίου πραγματοποιείται η τοπική ανάπτυξη,
- οι πολιτικές ενίσχυσης της προσφοράς, οι οποίες στοχεύουν στη βελτίωση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος με:
 - βελτίωση της τοπικής υποδομής μεταφορών,
 - επιδοτήσεις κόστους εργασίας (επανεκπαίδευση ή επιμόρφωση εργατικού δυναμικού),
 - δημιουργία «ζωνών» ή «πάρκων επιχειρήσεων» μέσω άμεσης ή έμμεσης επιδότησης (επιδοτήσεις ενοικίου, φορολογικές ελαφρύνσεις κ.ά.) των εισερχομένων στην περιφέρεια επενδύσεων,
 - χρηματοοικονομικά κίνητρα (σύνθετα τραπεζικά προϊόντα, όπως δάνεια μέσω τιτλοποίησης μελλοντικών εσόδων κ.ά.),
 - κίνητρα σε μικρομεσαίες επιχειρήσεις ώστε να συμμετέχουν σε δίκτυα ή επιχειρηματικές συστάδες (clusters).

Όλα τα παραπάνω θα πρέπει να εφαρμόζονται με τον συνυπολογισμό του κοινωνικού οριακού κόστους και του κοινωνικού οριακού οφέλους από την υλοποίηση ή μη μιας συγκεκριμένης πολιτικής (OECD, 2009a, 2011).

Υπογραμμίζουμε ότι ο προσανατολισμός της περιφερειακής αναπτυξιακής πολιτικής μέχρι πρόσφατα επηρεάστηκε από τη διαμάχη μεταξύ των δύο επιστημονικών θεωρήσεων, της «χωρικά τυφλής» και της «τοποκεντρικής προσέγγισης» (Gill Indermit, 2010). Όμως, οι ραγδαίες εξελίξεις στις τεχνολογίες των μεταφορών, των επικοινωνιών και πληροφοριών, η ελευθερία στις κινήσεις του κεφαλαίου αλλά και η αυξανόμενη αλληλεξάρτηση των αγορών χρήματος, εμπορευμάτων και υπηρεσιών, η έντονη διεθνοποίηση της παραγωγής αλλά και του θεσμικού πλαισίου, όλα δίνουν την εντύπωση της ομογενοποίησης της

παγκόσμιας οικονομίας, ώστε κάποιοι θεωρητικοί να σπεύσουν να ανακοινώσουν το «τέλος της γεωγραφίας» (Cairncross, 1997· Friedman, 2007· O' Brien, 1972).

3.5 Σύνοψη

Συνοψίζοντας τα παραπάνω, υπογραμμίζεται ότι η περιφερειακή ανάπτυξη, η στρατηγική που θα ακολουθηθεί και οι λόγοι που επιβάλλουν την άσκησή της διαχρονικά προσαρμόζονται και επηρεάζονται από τις επικρατούσες οικονομικές θεωρίες και τα κοινωνικά, περιβαλλοντικά κ.ά. προβλήματα που καλείται να αντιμετωπίσει. Τα μέσα που αξιοποιούνται για την επίτευξή της μετασχηματίζονται και ενσωματώνουν τις νέες εμπειρίες που διαθέτει η κοινωνία.

Η πρόσφατη παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση (2008) και η οικονομική αναταραχή που ακολούθησε ανέδειξαν πως το σημερινό παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον είναι πολύ εύθραυστο και συχνά αναιρεί ή υπονομεύει τις όποιες πρωτοβουλίες πολιτικής για τη σύγκλιση των οικονομιών. Επίσης, η αύξηση των μεταναστευτικών ροών, η καταπολέμηση της φτώχειας, η διατήρηση και προστασία του περιβάλλοντος, η κλιματική αλλαγή, η ενεργειακή μετάβαση σε λιγότερο ρυπογόνες μορφές δεν περιορίζονται στις λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες, αλλά αφορούν και τις πιο ισχυρές οικονομίες.

Η ενίσχυση της έρευνας, η τεχνολογική ανάπτυξη, η καινοτομία, η βελτίωση της πρόσβασης σε τεχνολογίες της πληροφορίας και των επικοινωνιών, η ευφυής εξειδίκευση των περιφερειών, όλα αποτελούν τομείς δράσης για μια ολοκληρωμένη και αποκεντρωμένη πολιτική στη στρατηγική συνοχής όλων των περιφερειών.

Υπό το πρίσμα των προαναφερόμενων, οι δράσεις για την περιφερειακή ανάπτυξη διαδραματίζουν σπουδαίο ρόλο, όποια διάσταση και αν δοθεί στην έννοια του χώρου (εθνική περιφερειακή, ενός ευρύτερου σχηματισμού κ.ά.) και οποιοσδήποτε χαρακτηρισμός κι αν δοθεί στην ανάπτυξη (οικονομική, βιώσιμη, χωρίς αποκλεισμούς κ.ά.). Ωστόσο, είδαμε σε προηγούμενο κεφάλαιο ότι τα τελευταία χρόνια η περιφερειακή ανάπτυξη έχει «εμπλουτιστεί» με τον στόχο της βιωσιμότητας και η οποιαδήποτε πολιτική και δράση στοχεύουν στη βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξη. Αυτή εφαρμόζεται σε όλες τις ανεπτυγμένες σύγχρονες κοινωνίες και ιδιαίτερα σε αυτήν της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Βιβλιογραφία

- Cairncross, F. (1997). *The death of distance: How the communications revolution will change our lives*. Harvard Business School Press.
- Friedman, T. L. (2007). *The World is Flat: A brief history of the twenty-first century*. 3rd ed. [online], Picador.
- Gill Indermit (2010). *Regional development policies: Place-based or people-centred?* <https://voxeu.org/article/regional-development-policies-place-based-or-people-centred>
- Κόνσολας, Ν. (1997). *Σύγχρονη περιφερειακή οικονομική πολιτική*. Παπαζήσης.
- Μητούλα, Ρ. (2006). *Βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση & ανασυγκρότηση του ελληνικού αστικού περιβάλλοντος*. Σταμούλης.
- Ο'Brien, R. (1992). *Global Financial Integration: The End of Geography*. Royal Institute of International Affairs.
- OECD (2009a). *Addressing the Labor Market Challenges of the Economic Downturn: A Summary of Country Responses to the OECD-EC Questionnaire*. <http://www.oecd.org/dataoecd/15/29/43732441.pdf>.
- OECD (2009b). *Employment Outlook, Organization for Economic Co-Operation and Development*.
- OECD (2011). *Devided We Stand: Why Inequality Keeps Rising, Organization for Economic Co-Operation and Development*.
- Παπαδασκαλόπουλος, Αθ. (1996). *Τεχνοπόλεις και Περιφερειακή Ανάπτυξη*. Στο Ντ. Κύλπαση & Μ. Νικηταρίδης (επιμ.), *Τεχνοπόλεις. Νέο μέσο της περιφερειακής πολιτικής*. Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης.
- Πολύζος, Σ. (2001). *Περιφερειακή ανάπτυξη*. Κριτική.
- Σκούντζος, Θ. (1996). *Περιφερειακή οικονομική ανάλυση και πολιτική. Θεωρία και μέτρα πολιτικής*. Σταμούλης.
- Vanhove & Klaassen (1987). *Regional Policy: A European Approach (Spacial Economic Analysis)*. Avebury.
- Χιωτίνης, Μ. (2017). *Χωρική Ανάπτυξη, Ευρωπαϊκή Περιφερειακή Πολιτική και ζητήματα δημοκρατίας*. <https://www.researchgate.net/publication/341454142> *Chorike Anaptyxe Europaike Periphereiake Politike kai Zetemata Demokratias*.

Κεφάλαιο 4:

Η συμβολή του ανθρώπινου δυναμικού στην οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών

Σύνοψη – Περίληψη

Στο παρόν κεφάλαιο διερευνάται η συμβολή του ανθρώπινου δυναμικού στην οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών. Αρχικά υπογραμμίζεται ότι η κάθε περιφέρεια έχει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, επομένως χρειάζεται και επιμέρους ιδιαίτερες πολιτικές που να στοχεύουν στην ανάπτυξή της. Είναι, λοιπόν, απαραίτητο να εφαρμοστεί μια πολιτική που θα εστιάζει τοπικά στην κάθε περιφέρεια και θα συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη και την κοινωνική ευημερία της. Καθοριστικός παράγοντας στην εφαρμογή μιας τέτοιας πολιτικής είναι ο άνθρωπος, ο οποίος είναι η κινητήρια δύναμη και, εφόσον καταφέρει να δράσει συντονισμένα σε μια οργανωμένη δομή, στο πλαίσιο της οποίας θα υπάρχει η κατάλληλη στρατηγική για την πλήρη και αποτελεσματική αξιοποίησή του, τότε αυξάνεται η βεβαιότητα ότι θα επιτευχθούν οι στόχοι, και αυτό θα συμβάλει στη γενικότερη ανάπτυξη της περιφέρειας στην οποία δραστηριοποιείται.

Προαπαιτούμενη γνώση

Για την κατανόηση αυτού του κεφαλαίου, προαπαιτούμενη είναι η γνώση γύρω από τις ερμηνείες βασικών όρων και μορφών οργάνωσης, όπως του δήμου, της περιφέρειας, της περιφερειακής ενότητας, της οικονομικής ανάπτυξης, της τοπικής ανάπτυξης, της περιφερειακής ανάπτυξης, της βιώσιμης ανάπτυξης, του χωροταξικού σχεδιασμού. Θεωρείται χρήσιμο να είναι πλήρως κατανοητοί οι υπόψη όροι, ώστε να γίνει κατανοητή και η επίδραση του ανθρώπινου παράγοντα στα υπόψη θέματα.

4.1 Η περιφερειακή ανάπτυξη και ο παράγοντας «άνθρωπος»

Είναι γνωστό ότι η άσκηση της περιφερειακής πολιτικής είναι μια σύνθετη διαδικασία και απαιτεί δραστικές μεθόδους για την αντιμετώπιση των επιμέρους δυσκολιών. Το πρώτο βήμα για την αντιμετώπιση των προκλήσεων και δυσκολιών είναι η δυνατότητα να διακρίνονται αμέσως από τις αρχές του τόπου και στη συνέχεια να αντιμετωπίζονται. Για να γίνει κάτι τέτοιο, χρειάζεται μια μορφή διακυβέρνησης ευέλικτη, εστιασμένη και αποκεντρωμένη, που να γνωρίζει τα προβλήματα του κάθε τόπου και να είναι σε θέση να τα αντιμετωπίζει αυτοδίκαια. Στο πνεύμα αυτό, τον Μάιο του 2010 ψηφίστηκε από την Ελληνική Βουλή ο Ν. 3852/2010, γνωστός με την πλήρη ονομασία του ως «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης» (Ν. 3852/2010). Σύμφωνα με τον νόμο, μεταρρυθμίστηκε η διοικητική διαίρεση της Ελλάδας το 2011 και επανακαθορίστηκαν τα όρια των αυτοδιοικητικών μονάδων, ο τρόπος εκλογής των οργάνων και οι αρμοδιότητές τους. Με αυτόν τον τρόπο εισήχθη στην Ελλάδα η περιφερειακή διοίκηση, η οποία συμβάλλει καθοριστικά στην περιφερειακή ανάπτυξη. Όμως, για να επιτευχθεί η επιθυμητή ανάπτυξη των περιφερειών, δεν αρκεί μόνο η αποκέντρωση της διοίκησης, πρέπει να πληρούνται και άλλες προϋποθέσεις. Μια από τις βασικότερες είναι η πλήρης και αποτελεσματική αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού. Το κείμενο που ακολουθεί εστιάζει στη σημαντικότητα της περιφερειακής ανάπτυξης, καθώς και στη συμβολή του ανθρώπινου δυναμικού στη διαδικασία της συνολικής ανάπτυξης των περιφερειών.

4.2 Η διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού σε ένα οργανωμένο πλαίσιο

Το ανθρώπινο δυναμικό αποτελεί τον θεμέλιο λίθο της οποιασδήποτε ανθρώπινης δραστηριότητας. Αυτό σημαίνει ότι η διαχείρισή του αποτελεί τον καθοριστικότερο, ίσως, παράγοντα για την επιτυχία οποιασδήποτε δράσης. Για να μπορέσουν, όμως, οι άνθρωποι να επιτύχουν τους στόχους που έχουν θέσει

αποτελεσματικότερα, πρέπει να μπορούν να λειτουργήσουν στο πλαίσιο μιας οργανωμένης δομής. Σε ένα τέτοιο πλαίσιο, η αξία των ανθρώπων αναδεικνύεται ακόμα περισσότερο, διότι καθίσταται σαφές ότι «οι οργανώσεις είναι οι άνθρωποι τους» (Schneider, 1987) και ότι μέσω της συντονισμένης δράσης τους ο κάθε στόχος μπορεί να επιτευχθεί. Ο συντονισμός και η διαχείριση των ανθρώπων και της εργασίας τους με στόχο την επίτευξη επιθυμητών αποτελεσμάτων αποτελούν αντικείμενο της Διαχείρισης Ανθρώπινων Πόρων (ΔΑΠ) (Boxall et al., 2007), η οποία αποτελεί βασική λειτουργία για κάθε είδους οργάνωση. Προτού, όμως, κανείς εμβαθύνει στη ΔΑΠ, θα πρέπει να γίνει αντιληπτός ο τρόπος με τον οποίο ο άνθρωπος λειτουργεί σε ένα οργανωμένο περιβάλλον, δηλαδή πώς γίνεται κομμάτι του και με ποιον τρόπο διαμορφώνει το πώς φαίνεται, αλλά και πώς συμπεριφέρεται ως αυτοτελής μονάδα (Schneider, 1987).

Αυτό σε καμία περίπτωση δεν σημαίνει ότι η οντότητα του ατόμου είναι αμελητέα, αλλά σημαίνει ότι η νέα οντότητα της οποίας τη συμπεριφορά παρατηρούμε είναι αυτή της οργάνωσης την οποία τα άτομα διαμόρφωσαν (Schneider, 1987). Επομένως, η οργάνωση αποτελεί έναν οργανισμό ο οποίος έχει τα χαρακτηριστικά των ατόμων που δραστηριοποιούνται σε αυτόν και για να διαμορφωθεί θα πρέπει να εφαρμοστούν οι μέθοδοι της ΔΑΠ, ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι που έχουν τεθεί αλλά και να διατηρηθεί η φυσιογνωμία της οργάνωσης. Είναι, συνεπώς, απαιτητό να διατηρείται μια ευελιξία ως προς την προσέγγιση της ΔΑΠ, η οποία εκ των πραγμάτων δεν είναι μονοδιάστατη εκ φύσεως. Παρ' όλα αυτά, υπάρχουν τρεις μεγάλες κατηγορίες της ΔΑΠ, οι οποίες περιχαρακώνουν τη φιλοσοφία της σε ορισμένα εύρη/κλίμακες: η Μικρο Διαχείριση Ανθρώπινων Πόρων (ΜΔΑΠ), η Στρατηγική Διαχείριση Ανθρώπινων Πόρων (ΣΔΑΠ) και η Διεθνής Διαχείριση Ανθρώπινων Πόρων (Boxall et al., 2007).

Αντικείμενο της ΜΔΑΠ είναι η πολιτική και εφαρμογή των αρχών της ΔΑΠ στο πλαίσιο μιας οργάνωσης και η οποία μπορεί να κατηγοριοποιηθεί περαιτέρω σε δύο βασικές κατηγορίες λειτουργιών. Η μεγαλύτερη τέτοια κατηγορία σχετίζεται με τη διαχείριση ατόμων και μικρών ομάδων και περιλαμβάνει λειτουργίες όπως η πρόσληψη, η επιλογή, η εκπαίδευση και ανάπτυξη, η διαχείριση της επίδοσης και η αμοιβή. Αντικείμενο της μικρότερης κατηγορίας είναι η οργάνωση του έργου και οι σχέσεις της οργάνωσης με τους συμβαλλόμενους σε αυτήν (Boxall et al., 2007).

Αντικείμενο της ΣΔΑΠ είναι τα συστημικά ερωτήματα και ζητήματα υψηλού ενδιαφέροντος σχετικά με το πώς οι προαναφερθέντες παράγοντες θα συνδυαστούν σε ένα ευρύτερο πλαίσιο, καθώς και οι άλλες οργανωσιακές δραστηριότητες και, τελικά, πώς τα αποτελέσματα αυτών των ενεργειών μπορούν να αξιοποιηθούν. Δηλαδή, η ΣΔΑΠ εστιάζει στη συνολική στρατηγική μιας οργάνωσης σε σχέση με τη ΔΑΠ και επιχειρεί να υπολογίσει και να μετρήσει πώς αυτή αντανακλάται στο αποτέλεσμα.

Τέλος, αντικείμενο της ΔΔΑΠ είναι το πώς οι παραπάνω εφαρμογές της ΔΑΠ θα προσαρμοστούν διεθνώς, εφόσον η οργάνωση δραστηριοποιείται σε διεθνές επίπεδο (Boxall et al., 2007).

Από τα επιμέρους αντικείμενα της ΔΑΠ διαφαίνεται ότι το ανθρώπινο δυναμικό αποτελεί την κινητήρια δύναμη κάθε ανθρώπινης προσπάθειας. Εφόσον αυτό καταφέρει να δράσει συντονισμένα σε μια οργανωμένη δομή, στο πλαίσιο της οποίας θα υπάρχει η κατάλληλη στρατηγική για την πλήρη και αποτελεσματική αξιοποίησή του, τότε αυξάνεται η βεβαιότητα ότι το τελικό παραγόμενο έργο θα έχει πετύχει τους στόχους του.

4.3 Περιφερειακή ανάπτυξη και ανθρώπινο δυναμικό στην Ελλάδα

Η περιφερειακή ανάπτυξη είναι ένα ανθρώπινο εγχείρημα και επομένως εκ φύσεως η συμβολή του ανθρώπινου δυναμικού είναι καθοριστικής σημασίας τόσο για την εκτέλεσή του όσο και για την επιτυχία του. Για να επιτύχει το κάθε πρόγραμμα περιφερειακής ανάπτυξης, θα πρέπει να γίνει κατάλληλη διαχείριση των συμβαλλόμενων ανθρώπων σε αυτή την προσπάθεια. Στη συνέχεια διερευνάται η περίπτωση της Ελλάδας προκειμένου να απαντηθεί το ερώτημα κατά πόσο το ανθρώπινο δυναμικό συμβάλλει ή εμπλέκεται στην περιφερειακή της ανάπτυξη. Αρχικά καταγράφεται το διαθέσιμο ανθρώπινο δυναμικό ανά ελληνική περιφέρεια και εξετάζεται ποιο είναι αξιοποιήσιμο.

Στον Πίνακα 4.1 παρουσιάζεται ο πληθυσμός της Ελλάδας ανά περιφέρεια και ανά φύλο όπως αυτός αποτυπώθηκε στην απογραφή του 2011. Αυτό που αρχικά παρατηρείται είναι η μεγάλη πληθυσμιακή ανομοιογένεια μεταξύ των περιφερειών.

Πίνακας 4.1: Πληθυσμός ανά περιφέρεια (ΕΛΣΤΑΤ, 2014)

ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ 10.816.286	ΑΡΡΕΝΕΣ 5.303.223	ΘΗΛΕΙΣ 5.513.063	APP. % 49,0	ΘΗΛ. % 51,0
ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ & ΘΡΑΚΗ	608.182	299.643	308.539	49,3	50,7
ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	1.882.108	912.693	969.415	48,5	51,5
ΔΥΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	283.689	141.779	141.910	50,0	50,0
ΗΠΕΙΡΟΣ	336.856	165.775	171.081	49,2	50,8
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	732.762	362.194	370.568	49,4	50,6
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	547.390	277.475	269.915	50,7	49,3
ΙΟΝΙΟΙ ΝΗΣΟΙ	207.855	102.400	105.455	49,3	50,7
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	679.796	339.310	340.486	49,9	50,1
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	577.903	291.777	286.126	50,5	49,5
ΑΤΤΙΚΗ	3.828.434	1.845.663	1.982.771	48,2	51,8
ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	199.231	99.984	99.247	50,2	49,8
ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	309.015	155.865	153.150	50,4	49,6
ΚΡΗΤΗ	623.065	308.665	314.400	49,5	50,5

Η βασική ερμηνεία για την πληθυσμιακή ανομοιογένεια είναι ότι προκύπτει λόγω γεωγραφικού μεγέθους αλλά και λόγω της διαφοράς που παρατηρείται μεταξύ αστικών και αγροτικών περιοχών. Ωστόσο, οι πληροφορίες που δίνονται στον Πίνακα 4.1 δεν είναι επαρκείς για να υπολογιστεί το αξιοποιήσιμο ανθρώπινο δυναμικό. Για να γίνει μια τέτοια εκτίμηση, πρέπει να αφαιρεθούν από τον συνολικό αριθμό του εργατικού δυναμικού οι άνω του ορίου της σύνταξης ηλικιωμένοι και τα παιδιά. Θα μπορούσαν να συμπεριληφθούν και άλλα κριτήρια αποδοτικότητας του εργατικού δυναμικού, όμως σε αυτή την περίπτωση θα δυσκολέψει ακόμη περισσότερο η τελική εκτίμηση. Επομένως, περιοριζόμαστε σε αυτά τα κριτήρια, εφόσον με βάση αυτά μπορούν να υπολογιστούν οι αντικειμενικά λιγότερο αποδοτικοί κάτοικοι λόγω φυσικής αδυναμίας. Ο Πίνακας 4.2 δίνει αυτές τις πληροφορίες για το σύνολο της χώρας, ενώ ο Πίνακας 4.3 περιγράφει τη μέση ηλικία μόνιμου πληθυσμού ανά περιφέρεια.

Πίνακας 4.2: Οικογενειακή κατάσταση στο σύνολο της χώρας (ΕΛΣΤΑΤ, 2014)

ΗΛΙΚΙΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΓΑΜΟΙ	ΕΓΓΑΜΟΙ	ΧΗΡΟΙ	ΔΙΑΖΕΥΓ.	ΣΥΜΦ. ΣΥΜΒ.	ΣΕ ΔΙΑΣΤ.	ΧΗΡ. ΑΠΟ ΣΥΜ. ΣΥΜΒ.	ΔΙΑΖ. ΑΠΟ ΣΥΜ. ΣΥΜΒ.
Σύνολο	10.816.286	4.227.476	5.364.763	820.449	331.686	1.765	69.737	78	332
0-14	1.569.268	1.569.014	251	0	2	1	0	0	0
15-19	553.276	546.412	6.431	25	269	42	89	5	3
20-29	1.350.868	1.088.641	249.239	938	7.494	392	4.107	16	41
30-39	1.635.304	564.167	1.001.092	6.185	49.611	513	13.641	16	79
40-49	1.581.095	229.198	1.201.808	23.823	103.719	441	21.962	20	124
50-59	1.391.854	107.188	1.107.123	67.826	92.070	241	17.326	18	62
60-69	1.134.045	57.888	879.876	138.445	49.033	99	8.679	2	23
70-79	1.017.242	41.580	671.947	277.382	23.023	28	3.281	1	0
80 +	583.334	23.388	246.996	305.825	6.465	8	652	0	0

Πίνακας 4.3: Μέση ηλικία μόνιμου πληθυσμού κατά περιφέρεια (ΕΛΣΤΑΤ, 2014)

ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	41,9
ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ & ΘΡΑΚΗ	42,3
ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	41,7
ΔΥΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	43,1
ΗΠΕΙΡΟΣ	44,2
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	43,0
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	43,4
ΙΟΝΙΟΙ ΝΗΣΟΙ	43,3
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	41,8
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	44,0

ΑΤΤΙΚΗ	41,3
ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	43,0
ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	39,6
ΚΡΗΤΗ	40,0

Από τα στοιχεία των παραπάνω πινάκων εξάγεται το συμπέρασμα ότι το αξιοποιήσιμο ανθρώπινο δυναμικό στο σύνολο της χώρας είναι το πολύ 7.646.442 άτομα και, εάν υπολογιστεί με βάση την ποσοστιαία κατανομή του πληθυσμού ανά περιφέρεια, μπορούμε να έχουμε μια αντίστοιχη γενική εκτίμηση και για τις περιφέρειες.

Από τα στοιχεία του Πίνακα 4.3, διαπιστώνεται πρώτα απ' όλα το δημογραφικό πρόβλημα της Ελλάδας, καθώς οι ηλικιωμένοι είναι πολύ περισσότεροι από τα παιδιά. Επίσης, παρατηρείται ότι η χώρα είναι ακόμα σε μια σχετικά καλή κατάσταση όσον αφορά το αξιοποιήσιμο ανθρώπινο δυναμικό, εφόσον καμιά περιφέρεια δεν έχει μέση ηλικία που να προσεγγίζει αυτή των ηλικιωμένων. Αυτό σε συνδυασμό με το γεγονός ότι οι ηλικιωμένοι είναι σημαντικά περισσότεροι από τα παιδιά δίνουν την πληροφορία ότι υπάρχει ένα σημαντικό διαθέσιμο ανθρώπινο δυναμικό σε κατάλληλη ηλικία για εργασία.

Έχοντας απαντήσει ικανοποιητικά στα πρώτα ερωτήματα σχετικά με το μέγεθος του αξιοποιήσιμου ανθρώπινου δυναμικού, το επόμενο ερώτημα που προκύπτει είναι εάν είναι επαρκής η ικανότητα του ανθρώπινου δυναμικού. Για να απαντηθεί έστω και ενδεικτικά το παραπάνω, θα πρέπει να εξεταστεί η επισκόπηση του 2015 του Εθνικού Κέντρου Τεκμηρίωσης σχετικά με την «Περιφερειακή διάσταση των δραστηριοτήτων έντασης γνώσης στην Ελλάδα». Ο λόγος για το παραπάνω είναι διττός. Πρώτον, οι άνθρωποι οι οποίοι ασχολούνται με την Έρευνα και Ανάπτυξη (Ε&Α) είναι ως επί των πλείστον υψηλού επιπέδου εργατικό δυναμικό, το οποίο απαιτείται για την επίτευξη του επιθυμητού επιπέδου περιφερειακής ανάπτυξης. Δεύτερον, αυτή καθ'αυτήν η ενασχόληση με την Ε&Α είναι καθοριστικής σημασίας για την περιφερειακή ανάπτυξη. Στον Πίνακα 4.4 παρατίθενται στοιχεία ενδεικτικού δείγματος απασχολούμενων στην Ε&Α ανά ελληνική περιφέρεια και ανά τομέα δραστηριοποίησης, δηλαδή στον Τομέα Επιχειρήσεων (BES), στον Κρατικό Τομέα (GOV), στον Τομέα Τριτοβάθμιας και Μετα-δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (HES) και στον Τομέα Ιδιωτικών Μη Κερδοσκοπικών Ιδρυμάτων (PNP).

Πίνακας 4.4: Αριθμός ατόμων απασχολούμενων στην Ε&Α ανά περιφέρεια (ΕΛΣΤΑΤ, 2014)

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	Τομ. Εκτ. Ε&Α	Σύνολο	Ερευνητές	Λοιπό προσωπικό	Σύνολο	Ερευνητές	Λοιπό προσωπικό
ΑΤΤΙΚΗ							
	BES & PNP	8.137	4.694	3.443	5.368,6	3.238,9	2.129,6
	GOV	7.683	4.579	3.104	5.509,6	3.236,9	2.272,8
	HES	20.487	13.692	6.795	9.364,4	7.155,5	2.208,9
	Σύνολο	36.307	22.965	13.342	20.242,6	13.631,3	6.611,3
ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	BES & PNP	11	4	7	9,3	3,3	6,0
	GOV	167	65	102	101,1	38,7	62,4
	HES	1.386	1.052	334	517,0	457,8	59,2
	Σύνολο	1.564	1.121	443	627,4	499,8	127,6
ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	BES & PNP	33	24	9	15,9	12,0	3,9
	GOV	407	180	227	246,0	108,7	137,3
	HES	784	530	254	257,7	202,7	55,0
	Σύνολο	1.224	1.043	1.128	1.763,1	827,3	935,9
ΚΡΗΤΗ	BES & PNP	304	136	168	151,2	85,2	66,0
	GOV	2.171	1.043	1.128	1.763,1	827,3	935,9
	HES	4.528	3.261	1.267	2.136,4	1.805,3	331,2
	Σύνολο	7.003	4.440	2.563	4.050,8	2.717,7	1.333,1
ΑΝ.ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	BES & PNP	277	101	176	140,2	52,4	87,8
ΘΡΑΚΗ	GOV	383	126	257	246,3	84,7	161,7
	HES	3.470	2.379	1.091	1.538,0	1.201,2	336,8
	Σύνολο	4.130	2.606	1.524	1.924,5	1.338,2	586,3
ΚΕΝΤ.ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	BES & PNP	1.102	663	439	757,8	480,3	277,4
	GOV	2.383	1.131	1.252	1.346,5	615,6	750,9
	HES	10.286	7.844	2.442	4.717,8	4.093,3	624,5
	Σύνολο	13.771	9.638	4.133	6.822,1	5.189,3	1.632,9

ΔΥΤ.ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	BES & PNP	77	51	26	62,5	42,8	19,7
	GOV	276	76	200	163,3	46,6	116,7
	HES	599	487	112	247,2	218,6	28,6
	Σύνολο	952	614	338	473,0	308,1	164,9
ΗΠΕΙΡΟΣ	BES & PNP	172	22	150	69,1	10,6	58,4
	GOV	746	116	630	456,0	77,4	378,6
	HES	3.441	2.055	1.386	991,8	768,1	223,7
	Σύνολο	4.359	2.193	2.166	1516,8	856,1	660,7
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	BES & PNP	98	72	26	58,9	44,8	14,1
	GOV	533	370	163	319,3	188,8	130,5
	HES	2.856	2.035	821	1.297,9	1.122,3	175,5
	Σύνολο	3.487	2.477	1.010	1.676,0	1.355,9	320,1
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	BES & PNP	7	1	6	4,5	1,0	3,5
	GOV	163	47	116	97,9	28,4	69,5
	HES	701	607	94	224,5	194,2	30,2
	Σύνολο	871	655	216	326,8	223,6	103,2
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	BES & PNP	405	321	84	327,6	265,6	62,0
	GOV	929	434	495	582,9	288,1	294,8
	HES	4.446	3.572	874	1.441,3	1.181,3	260,0
	Σύνολο	5.780	4.327	1.453	2.351,8	1.735,0	616,9
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	BES & PNP	480	302	178	333,0	212,4	120,6
	GOV	315	149	166	179,5	84,5	95,0
	HES	762	555	207	264,6	211,0	53,6
	Σύνολο	1.557	1.006	551	777,1	507,9	269,1
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	BES & PNP	116	62	54	63,4	44,2	19,2
	GOV	707	251	456	424,0	152,4	271,6
	HES	856	655	201	391,7	345,4	46,4
	Σύνολο	1.679	968	711	879,1	541,9	337,2

Εάν τα στοιχεία του Πίνακα 4.4 προβληθούν στα στοιχεία του Πίνακα 4.1 που αφορά τον πληθυσμό, αποδεικνύεται ότι υπάρχει ένα μεγάλο ποσοστό ατόμων που ασχολούνται με την Ε&Α. Αυτό γίνεται ακόμα πιο σαφές παρατηρώντας τον Πίνακα 4.5, στον οποίο φαίνεται η σύγκριση του ελληνικού δείγματος με το αντίστοιχο πανευρωπαϊκό κατά μέσο όρο. Συνεπώς, διαπιστώνεται ότι το πρόβλημα δεν είναι η ποσότητα του ανθρώπινου δυναμικού, αλλά η κατανομή του, η οποία παρουσιάζει σημαντική ανομοιογένεια μεταξύ των περιφερειών.

Πίνακας 4.5: Μέσος όρος απασχολούμενων στην Ε&Α στην Ελλάδα και στην ΕΕ (ΕΛΣΤΑΤ, 2014)

ΜΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ 28	1,26%
ΜΟ ΕΛΛΑΔΑΣ	1,20%
ΚΡΗΤΗ	1,89%
ΑΤΤΙΚΗ	1,54%
ΗΠΕΙΡΟΣ	1,46%
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	1,23%
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	1,16%
ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ & ΘΡΑΚΗ	1,03%
ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	0,96%
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	0,71%
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	0,61%
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	0,46%
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	0,45%
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	0,43%
ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	0,42%

Από τα παραπάνω έχει αποδειχθεί ότι στις ελληνικές περιφέρειες υπάρχει επαρκές ανθρώπινο δυναμικό από άποψη ποσότητας και από άποψη ποιότητας, άρα το βασικό ζητούμενο είναι πώς θα αξιοποιηθεί το ανθρώπινο δυναμικό, ώστε να επιτευχθεί η περιφερειακή ανάπτυξη. Σε προηγούμενο κεφάλαιο καταγράψαμε τα μέσα της περιφερειακής πολιτικής και διαπιστώθηκε ότι η επιτυχία της εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το ανθρώπινο δυναμικό. όμως, για να εξασφαλιστεί μια αυτοτροφοδοτούμενη, δηλαδή βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη, θα πρέπει να προωθηθεί ένα μοντέλο που δεν εξαρτάται από μια κεντρική δομή (παρόλο που μπορεί να υποβοηθείται από αυτήν) αλλά κυρίως και πρώτα απ' όλα από τους ανθρώπους. Αυτή η δομή περιφερειακής ανάπτυξης υποστηρίζεται από τα νέα μέσα άσκησης περιφερειακής πολιτικής που αναφέραμε σε προηγούμενο κεφάλαιο, τα οποία οι περιφερειακές διοικήσεις θα πρέπει να υιοθετήσουν, ώστε οι περιφέρειες να αναπτυχθούν σταθερά και βιώσιμα, βασιζόμενες κυρίως στις δικές τους δυνάμεις.

4.4 Η συμβολή της ΕΕ στην ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού και της περιφερειακής ανάπτυξης στην Ελλάδα

Από τα παραπάνω διαπιστώθηκε ότι η ποσότητα του ανθρώπινου δυναμικού στην Ελλάδα είναι επαρκής για την επίτευξη της περιφερειακής ανάπτυξης. Όμως αυτό δεν σημαίνει ότι η επάρκεια του ανθρώπινου δυναμικού αρκεί, γιατί θα πρέπει να υπάρχουν και άλλες συνθήκες, όπως μια ισομερής κατανομή μεταξύ των περιφερειών. Επίσης, αυτό σε συνδυασμό με τον φθίνον πληθυσμό της χώρας δημιουργεί δυσοίωνες προοπτικές για το μέλλον. Θετικό πρόσημο σε αυτά είναι ότι η Ελλάδα ως μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει πρόσβαση σε ευρωπαϊκά προγράμματα στήριξης, με τα οποία, εφόσον τα διαχειριστεί κατάλληλα, μπορεί να ξεπεράσει την παρούσα δυσμενή θέση της και να καταστήσει τις περιφέρειες πιο ελκυστικές σε επενδύσεις και σε ανθρώπους.

Ταυτόχρονα, σε προηγούμενο κεφάλαιο υπογραμμίστηκε η σημαντικότητα ύπαρξης στρατηγικής όσον αφορά την περιφερειακή ανάπτυξη. Ιδιαίτερα στο σημείο που αφορά τη συμβολή της ΕΕ στην περιφερειακή ανάπτυξη της Ελλάδας, τονίστηκε ότι η ελληνική στρατηγική για την περιφερειακή ανάπτυξη ευθυγραμμίζεται με το στρατηγικό σχέδιο για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη «Ευρώπη 2020» (ΕΟΚΕ, 2020). Οι προτεραιότητες του σχεδίου αυτού είναι οι εξής:

- Απασχόληση: Το 75% στις ηλικίες 20-64 ετών.
- Έρευνα και Ανάπτυξη: Επενδύσεις σε αυτούς τους τομείς στο 3% του ΑΕΠ της ΕΕ.
- Κλιματική αλλαγή και ενέργεια: Μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά 20%. Το 20% της παραγόμενης ενέργειας να προέρχεται από ανανεώσιμες πηγές, το 20% από την ενίσχυση της ενεργειακής απόδοσης.
- Εκπαίδευση: Η πρόωρη εγκατάλειψη του σχολείου να μην υπερβαίνει το 10%, οι απόφοιτοι τριτοβάθμιας εκπαίδευσης στο 40%.
- Φτώχεια και κοινωνικός αποκλεισμός: 20 εκατομμύρια λιγότεροι άνθρωποι σε κατάσταση ή σε κίνδυνο φτώχειας και κοινωνικού αποκλεισμού.

Οι παραπάνω στόχοι αφορούν το στρατηγικό σχέδιο «Ευρώπη 2020», όμως η ειδικότερη συμβολή της ΕΕ σε σχέση με το ανθρώπινο δυναμικό αλλά και την περιφερειακή ανάπτυξη είναι σημαντική μέσω του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού, Εκπαίδευση και Διά Βίου Μάθηση». Το ΕΠ «Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού, Εκπαίδευση και Διά Βίου Μάθηση» εντάχθηκε και ολοκληρώθηκε στον αναπτυξιακό σχεδιασμό του προηγούμενου ΕΣΠΑ 2014-2020, καθώς περιέλαβε τις παρεμβάσεις που εντάσσονται στη δεύτερη χρηματοδοτική προτεραιότητα σχετικά με την «ανάπτυξη και την αξιοποίηση ικανοτήτων του ανθρώπινου δυναμικού (ΕΣΠΑ 2014-2020). Στόχο είχε να αντιμετωπίσει τις πλέον αρνητικές επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης και της ύφεσης, την ανεργία και τη φτώχεια, όπως επίσης και να συμβάλει αμέσως ή εμμέσως στους εθνικούς στόχους που έχουν τεθεί για την απασχόληση, την καταπολέμηση της φτώχειας και την εκπαίδευση, στο πλαίσιο της αναπτυξιακής στρατηγικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης «Ευρώπη 2020» και συγκεκριμένα στην αύξηση του ποσοστού της απασχόλησης στο 70%, τη μείωση του αριθμού των ατόμων που βρίσκονται σε κατάσταση ή κίνδυνο φτώχειας/ή και κοινωνικού αποκλεισμού κατά 450.000 άτομα, τη μείωση του ποσοστού της πρόωρης εγκατάλειψης του σχολείου στο 9,7% και την αύξηση του ποσοστού ολοκλήρωσης της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης στο 32%.

Για την όλη οργάνωση του συγκεκριμένου επιχειρησιακού προγράμματος, σημαντικό ρόλο έπαιξαν οι κατευθύνσεις του ανανεωμένου Μνημονίου Συνεννόησης στις Συγκεκριμένες Προϋποθέσεις Οικονομικής Πολιτικής (Μάιος 2013). Διαπιστώθηκε ότι κατά την προηγούμενη προγραμματική περίοδο 2014-2020 επιτελέστηκαν σημαντικά βήματα για την καταπολέμηση της μόνιμης ανεργίας. Αυτό περιλάμβανε έργα και δράσεις που απευθύνονταν κυρίως σε άτομα που αντιμετώπιζαν προβλήματα μόνιμης ανεργίας και απώτερος στόχος ήταν η προσπάθεια για ένταξή τους στην παραγωγική διαδικασία. Ταυτόχρονα, προωθήθηκαν δράσεις για τη διευκόλυνση της κινητικότητας των εργαζομένων μεταξύ επαγγελμάτων και τομέων και την ενίσχυση της κοινωνικής οικονομίας.

Επομένως, στη δημιουργία των στόχων και των δράσεων του ΕΠ «Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού, Εκπαίδευση και Διά Βίου Μάθηση» ελήφθησαν υπόψη επιμέρους προγράμματα, όπως αυτό της κοινωφελούς εργασίας που αφορούσε 50.000 πολίτες. Επίσης, ελήφθη υπόψη και το Σχέδιο Δράσης για την «Εγγύηση για τη Νεολαία», καθώς και τα μέτρα που είχαν ληφθεί με τον θεσμό του «Ελάχιστου Εγγυημένου Εισοδήματος». Όλα αυτά τα σχετικά προγράμματα στόχευαν στην ουσία στην ενίσχυση της Εθνικής Στρατηγικής Κοινωνικής Ένταξης, δηλαδή στην υποστήριξη των αδύναμων πολιτών για την ένταξη ή την επανένταξή τους στην αγορά εργασίας (ΕΣΠΑ, 2014-2020).

Ταυτόχρονα, το ΕΠ «Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού, Εκπαίδευση και Διά Βίου Μάθηση» ήταν πλήρως συντονισμένο στους στόχους, στις χρηματοδοτήσεις και στα προγράμματα, καθώς και στις γενικότερες κατευθύνσεις του ΕΣΠΑ 2014-2020 για τη βιώσιμη ανάπτυξη, όπου στους τομείς της απασχόλησης και της ανάπτυξης αναφέρει ότι τα ευρωπαϊκά ταμεία θα πρέπει «να συμβάλουν στη βιώσιμη ανάπτυξη». Σημαντική παράμετρος σε αυτό είναι η δημιουργία απασχόλησης, η βελτίωση της ποιότητας της απασχόλησης, η προώθηση της ενεργητικής ένταξης και η αύξηση της συνάφειας της εκπαίδευσης, κατάρτισης και διά βίου μάθησης με την αγορά εργασίας (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2014).

Οι παραπάνω στόχοι και πολιτικές υποστηρίχθηκαν από τις παράλληλες δράσεις του Εθνικού Προγράμματος Μεταρρυθμίσεων 2011-2014. Το υπόψη πρόγραμμα αφορούσε τη βελτίωση της παραγωγικότητας, εφόσον είναι εμφανή τα προβλήματα της αγοράς εργασίας [α. προβλήματα από την πλευρά της ζήτησης, β. προβλήματα που σχετίζονται με την ένταξη/επανένταξη/διατήρηση συγκεκριμένων ομάδων στην αγορά εργασίας (νέοι, γυναίκες, μεγαλύτερης ηλικίας εργαζόμενοι, γ. επίπεδο αποτελεσματικότητας των δημόσιων υπηρεσιών απασχόλησης (ΟΑΕΔ), δ. αναντιστοιχία ζητούμενων και προσφερόμενων προσόντων και ε. αδήλωτη εργασία].

Επίσης, όπως ειπώθηκε πιο πάνω, το ΕΠ «Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού, Εκπαίδευση και Διά Βίου Μάθηση» ήταν σε απόλυτη συμφωνία με τη Σύσταση του Συμβουλίου της ΕΕ περί της αρχής «Εγγυήσεις για τη νεολαία» (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2020) (προσφορά απασχόλησης καλής ποιότητας, διά βίου εκπαίδευση, μαθητεία ή πρακτική άσκηση σε όλους τους νέους ηλικίας κάτω των 25 ετών εντός περιόδου τεσσάρων μηνών από τη στιγμή που καθίστανται άνεργοι ή εξέρχονται από την επίσημη εκπαίδευση).

Παράλληλα, το ΕΠ «Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού, Εκπαίδευση και Διά Βίου Μάθηση» ήταν απόλυτα συμβατό με το νέο Εθνικό Αναπτυξιακό Πρότυπο «Ελλάδα 2021» (Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων, 2020), το οποίο στόχευε στην ευελιξία στην αγορά εργασίας, στην επένδυση στο ανθρώπινο κεφάλαιο και στην ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής. Παράλληλα, στόχευε στην προώθηση ενός υψηλού επιπέδου ποιότητας και βιώσιμης απασχόλησης, στη διασφάλιση επαρκούς και αξιοπρεπούς κοινωνικής προστασίας, στην καταπολέμηση του κοινωνικού αποκλεισμού και της φτώχειας, καθώς και στη βελτίωση των συνθηκών εργασίας.

4.5 Σύνοψη

Από το παραπάνω κείμενο αρχικά διαπιστώνεται ότι οι άνθρωποι είναι η κινητήρια δύναμη πίσω από κάθε ανθρώπινη δραστηριότητα και αυτοί που προσδίδουν τόσο τον χαρακτήρα τους σε κάθε οργανωμένη δομή όσο και την εκπαίδευση και τις δεξιότητές τους.

Επίσης, αναλύοντας σε βάθος τα μέσα περιφερειακής πολιτικής τα οποία αποτελούν τα εργαλεία περιφερειακής ανάπτυξης, προκύπτει το συμπέρασμα ότι, είτε εφαρμόζουμε τα παραδοσιακά μέσα είτε τα νέα μέσα, το ανθρώπινο δυναμικό βρίσκεται στο επίκεντρο της άσκησης και των δύο, όμως τα νέα μέσα είναι περισσότερο αποτελεσματικά και επηρεάζουν περισσότερο, κυρίως στο θέμα της ποιοτικής αξιοποίησης του ανθρώπινου δυναμικού, και επομένως συμβάλλουν στην ενίσχυση μιας αυτοτροφοδοτούμενης περιφερειακής ανάπτυξης.

Όσον αφορά την ελληνική πραγματικότητα, διαπιστώθηκε ότι η Ελλάδα δεν υστερεί σημαντικά ούτε σε ποσότητα ούτε σε ποιότητα ανθρώπινου δυναμικού σε σχέση με την ΕΕ, όμως η κατανομή του ανά περιφέρεια είναι ανομοιογενής και η αξιοποίησή του είναι αναποτελεσματική. Αυτά είναι ζητήματα καθοριστικής σημασίας, που, εφόσον αντιμετωπιστούν, θα δώσουν τη δυνατότητα της βιώσιμης ανάπτυξης των ελληνικών περιφερειών.

Τέλος, θα πρέπει να υπογραμμιστεί ότι είναι αναγκαία η προσήλωση στον αρχικό στρατηγικό σχεδιασμό του «Ευρώπη 2020» και στους στόχους του, καθώς με εντατικές και οργανωμένες πολιτικές και δράσεις θα ενισχυθεί η Ελλάδα για την επίλυση των προβλημάτων της σχετικά με το ανθρώπινο δυναμικό και την περιφερειακή ανάπτυξη.

Βιβλιογραφία

- Boxall, P., Purcell, J., & Wright, P. M. (2008). *Human Resource Management: Scope, Analysis, and Significance*. Online Publication Date: Sep 2009, <http://www.oxfordhandbooks.com/view/10.1093/oxfordhb/9780199547029.001.0001/oxfordhb-9780199547029-e-1>
- ΕΛΣΤΑΤ (2014). *Απογραφή Πληθυσμού-Κατοικιών 2011*. 12 Σεπτεμβρίου 2014. https://www.statistics.gr/documents/20181/1210503/A1602_SAM04_DT_DC_00_2011_01_F_GR.pdf/2aa7132a-a7db-41fb-88f6-b6061d29dd13
- ΕΟΚΕ (2020). Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, «Ευρώπη 2020». <https://www.eesc.europa.eu/el/sections-other-bodies/other/europe-2020-steering-committee>
- ΕΣΠΑ 2014-2020, *ΕΠ Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού, Εκπαίδευση και Διά Βίου Μάθηση*. <https://www.espa.gr/el/pages/staticOPEpanadvn.aspx>
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2014). *Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού, Εκπαίδευση και Διά Βίου Μάθηση*, GR05M9OP001.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2020). *Στήριξη της απασχόλησης των νέων: Γέφυρα προς την απασχόληση για την επόμενη γενιά*. COM(2020) 276, 1.7.20. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0276&from=EN>
- Ν. 3852/2010, Ελληνική Δημοκρατία (2010). «*Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης*». <https://www.e-nomothesia.gr/autodioikese-demoi/n-3852-2010.html>
- Schneider, B. (1987). *The people make the place*. *Personnel Psychology*, 40 (3), 437-453.
- Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων (2020). *Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2021-2025*. <http://www.opengov.gr/ypoiar/wp-content/uploads/downloads/2020/06/ΕΠΑ-11-6-2020.pdf>

Κεφάλαιο 5: Η περιφερειακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Σύνοψη – Περίληψη

Στο κεφάλαιο με τίτλο «Η περιφερειακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης» καταγράφονται ιστορικά οι βασικές κατευθύνσεις, πολιτικές και δράσεις της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (ΕΟΚ) αρχικά και της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) στη συνέχεια όσον αφορά τα θέματα της ανάπτυξης των περιφερειών των κρατών μελών της. Αρχικά αναλύονται οι βασικές αρχές στις οποίες κινήθηκε η Ευρωπαϊκή Κοινότητα από τη δημιουργία της ακόμη. Στη συνέχεια καταγράφονται οι κεντρικοί άξονες στους οποίους προσανατολίζεται πλέον η Ένωση την τρέχουσα περίοδο και οι στόχοι της για το μέλλον. Συγκεκριμένα, περιγράφονται οι βασικές κατευθύνσεις των Μεσογειακών Ολοκληρωμένων Προγραμμάτων (ΜΟΠ), των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης, των Εθνικών Στρατηγικών Πλαισίων Αναφοράς (ΕΣΠΑ) και άλλων βασικών Κοινοτικών Πρωτοβουλιών, Δράσεων και Προγραμμάτων.

Προαπαιτούμενη γνώση

Για την κατανόηση αυτού του κεφαλαίου, προαπαιτούμενες είναι η κατανόηση των περιφερειακών προβλημάτων και η γνώση σχετικά με τους παράγοντες και τις αιτίες που καθορίζουν τα επίπεδα ανάπτυξης μιας περιφέρειας και προκαλούν τις περιφερειακές ανισότητες. Επίσης, προαπαιτούμενα είναι η γνώση των οικονομικών, κοινωνικών, περιβαλλοντικών και πολιτικών λόγων για τους οποίους απαιτείται λήψη μέτρων περιφερειακής πολιτικής, καθώς και οι πρακτικοί και θεωρητικοί τρόποι για την αντιμετώπισή τους. Τέλος, σημαντική είναι η γνώση γύρω από τα θέματα της ευρωπαϊκής πολιτικής και του παγκόσμιου στόχου της βιώσιμης ανάπτυξης.

5.1 Έναρξη και στόχοι της Ευρωπαϊκής Περιφερειακής Πολιτικής

Ένας από τους κεντρικούς στόχους της περιφερειακής πολιτικής της ΕΕ είναι η συνολική αναπτυξιακή στρατηγική και η άρση των ανισοτήτων μεταξύ των περιφερειών της. Αυτή περιλαμβάνει την ενίσχυση των οικονομικών και κοινωνικών υποδομών, την αγροτική ανάπτυξη, τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων, τη βελτίωση του περιβάλλοντος, την αξιοποίηση και την ανάπτυξη των ανθρωπίνων πόρων, την ορθολογική ανάπτυξη του τουρισμού, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής κ.ά.

Από τα πρώτα χρόνια της δημιουργίας της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, έγινε κατανοητό ότι οι περιφέρειες εμφανίζουν σημαντικές αναπτυξιακές διαφορές μεταξύ τους ως προς το κατά κεφαλήν Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) ως ποσοστό του Κοινοτικού μέσου όρου. Επειδή το οικονομικό γίνεσθαι τείνει να αναπαράγει και κάποτε να βαθαίνει τις ανισότητες αυτές, κρίθηκε σκόπιμο να ασκηθεί κατά προτεραιότητα η πολιτική της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής. Η υπόψη πολιτική έχει στόχο να μετριάσει τις ανισότητες στον τομέα της ανάπτυξης και να δώσει στις περιφέρειες τη δυνατότητα να επωφεληθούν από την Ενιαία Αγορά και την Οικονομική και Νομισματική Ένωση. Όλα αυτά τα χρόνια, η πολιτική της κοινωνικοοικονομικής συνοχής εκφράζεται μέσω φιλόδοξων κοινοτικών περιφερειακών πολιτικών, που αποσκοπούν στο να βοηθήσουν τις λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες να καλύψουν την καθυστέρησή τους, να μετασηματίσουν τις δραστηριότητές τους ή να διατηρήσουν την ποιότητα ζωής. Ο στόχος της κοινωνικοοικονομικής συνοχής υπήρξε ο πρόδρομος και η βάση για την ανάπτυξη της σημερινής Ευρωπαϊκής Περιφερειακής Πολιτικής (Μητούλα, 2000).

Οι διαφορές στο κατά κεφαλήν ΑΕΠ μεταξύ των περιφερειών της Ένωσης είναι μεγάλες και είναι προφανές ότι οι κίνδυνοι που προκύπτουν για το σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι επίσης μεγάλοι. Αν οι διαφορές αυτές, σε μια αναπτυσσόμενη ευρωπαϊκή οικονομία, εξακολουθήσουν να υφίστανται, όλο το ευρωπαϊκό οικοδόμημα μπορεί να τεθεί υπό αμφισβήτηση. Καίριας σημασίας ζήτημα αποτελεί η άνοδος του βιοτικού επιπέδου των φτωχότερων περιφερειών, ώστε οι πολίτες τους να μπορούν να έχουν πρόσβαση στα

προϊόντα των περισσότερο αναπτυγμένων. Έτσι, η αλληλεγγύη μεταξύ των περιφερειών συνδυάζεται με μια οικονομική αναγκαιότητα, καθοριστική για το σύνολο της Ευρώπης (Μητούλα & Αθανασόπουλος, 2001).

Την περίοδο μέχρι το τέλος του περασμένου αιώνα (έως το 1999) η δράση περιορισμού των περιφερειακών ανισοτήτων επικεντρώθηκε σε τρεις άξονες, που αντιστοιχούν σε σαφώς προσδιορισμένους τύπους περιφερειακών προβλημάτων.

- Ανάπτυξη των περιφερειών στις νότιες και δυτικές περιοχές της Ένωσης (τα 2/3 της Ισπανίας, η Νότια Ιταλία, η Ελλάδα, η Πορτογαλία, η Ιρλανδία και η Βόρεια Ιρλανδία, ορισμένες περιφέρειες της Γαλλίας), στις οποίες προστέθηκαν και τα Ομόσπονδα κράτη της Γερμανίας.
- Ανάπτυξη των περιφερειών που εμφάνιζαν το φαινόμενο της βιομηχανικής παρακμής και οι οποίες συγκέντρωναν περισσότερο από το 16% του πληθυσμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Προστασία των ευαίσθητων ή με μειωμένο πληθυσμό αγροτικών περιοχών, δηλαδή του 5% του πληθυσμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Πολύζος, 2011).

Σήμερα, η περιφερειακή πολιτική της ΕΕ έχει στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη των περιφερειών της και οι στόχοι πολιτικής προσανατολίζονται στην αντιμετώπιση της ανεργίας, στην υποστήριξη της έρευνας, στη δημιουργία υποδομών στις μεταφορές και σε όλες τις δράσεις που σχετίζονται με τον παγκόσμιο στόχο της βιώσιμης ανάπτυξης (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2000· Μητούλα, 2006).

5.2 Περιφέρειες και πολιτική συνοχής

Στόχος της ΕΕ είναι η άρση των περιφερειακών ανισοτήτων και η κοινωνικοοικονομική συνοχή. Μέσω της πολιτικής συνοχής οι περιφέρειες σχεδιάζουν, υλοποιούν και διαχειρίζονται περιφερειακά προγράμματα. Η κοινοτική πολιτική συνοχής επιδιώκει τη «μείωση των διαφορών μεταξύ των επιπέδων ανάπτυξης των περιφερειών και της καθυστέρησης των πλέον μειονεκτικών περιοχών». Βασικές αρχές της πολιτικής συνοχής είναι (Κόνσολας, 1997· Μητούλα, 2006):

- **Η συγκέντρωση** σε λίγους στόχους προτεραιότητας, ώστε η παρέμβαση να είναι αποτελεσματική. Οι στόχοι προτεραιότητας είναι:

- Ανάπτυξη των καθυστερημένων περιφερειών. Κριτήριο είναι το κατά κεφαλήν ΑΕΠ να είναι κάτω του 75% του κοινοτικού μέσου όρου.
- Στήριξη των περιοχών που αντιμετωπίζουν διαρθρωτικά προβλήματα (βιομηχανικές, αγροτικές, αστικές ή εξαρτώμενες από την αλιεία).
- Εκσυγχρονισμός των πολιτικών και των συστημάτων εκπαίδευσης, κατάρτισης και απασχόλησης.

- **Η εταιρική σχέση** (partnership) συναρτάται με την αρχή της επικουρικότητας που χαρακτηρίζει τις σχέσεις μεταξύ των αρμόδιων αρχών στα διάφορα επίπεδα λήψης αποφάσεων για την εφαρμογή της κοινοτικής πολιτικής συνοχής. Η αρχή της εταιρικής σχέσης ορίζεται ως η στενή συνεργασία μεταξύ τριών καταρχήν επιπέδων λήψης αποφάσεων για τα περιφερειακά προγράμματα:

- του Ευρωπαϊκού: Ευρωπαϊκή Επιτροπή,
- του εθνικού: Εθνικές αρχές των κρατών μελών,
- του περιφερειακού: Περιφερειακές και τοπικές αρχές. Στην εταιρική σχέση μπορούν να συμμετέχουν επίσης οι οικονομικοί και κοινωνικοί εταίροι (εκπρόσωποι εργοδοτών και εργαζομένων) και διάφοροι άλλοι σχετικοί φορείς και μη κυβερνητικές οργανώσεις (κοινωνικές οργανώσεις, οικολογικά κινήματα κ.ά.).

- **Ο προγραμματισμός, η παρακολούθηση, η διαχείριση και η αξιολόγηση** των προγραμμάτων χαρακτηρίζουν τον τρόπο εφαρμογής της κοινοτικής περιφερειακής πολιτικής. Οι διαδικασίες προγραμματισμού περιλαμβάνουν:

- υποβολή Σχεδίων Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΣΠΑ) από τα κράτη μέλη στην Επιτροπή,
- διαπραγμάτευση και έγκριση Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης (ΚΠΣ) και στη συνέχεια Επιχειρησιακών Προγραμμάτων,
- έγκριση Συμπληρωμάτων Προγραμματισμού. Δημιουργούνται και λειτουργούν σε όλες τις περιφέρειες Επιτροπές Παρακολούθησης και Διαχειριστικές Αρχές των περιφερειακών προγραμμάτων, όπου αξιολογούνται τα προγράμματα εκ των προτέρων, κατά τη διάρκεια της υλοποίησης και εκ των υστέρων.

- **Η αρχή της προσθετικότητας.** Η κοινοτική χρηματοδότηση ακολουθεί την αρχή της προσθετικότητας, η οποία προβλέπει ότι οι κοινοτικοί πόροι συμπληρώνουν και προστίθενται στους εθνικούς πόρους και δεν τους υποκαθιστούν (όλα τα προγράμματα επιβάλλεται να περιέχουν στοιχεία που να επιτρέπουν την επαλήθευση της αρχής της προσθετικότητας).

- **Η Αρχή της Επικουρικότητας.** Οι περιφέρειες έχουν τις αρμοδιότητες που τους αποδίδονται σύμφωνα με το διοικητικό σύστημα της χώρας στην οποία ανήκουν. Για παράδειγμα, οι περιφέρειες της ομοσπονδιακής Γερμανίας αποτελούν αυτόνομα κρατίδια και θα μπορούσαν ακόμα και να συμμετέχουν στο Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όταν συζητούνται θέματα που τις αφορούν. Οι περιφέρειες της Ελλάδας, από την άλλη πλευρά, ιδρύθηκαν με αφορμή την πολιτική συνοχής το 1987 και έχουν εξοπλιστεί με σημαντικές αρμοδιότητες όσον αφορά τον περιφερειακό προγραμματισμό και τη διαχείριση των Περιφερειακών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων (ΠΕΠ). Οι περιφέρειες συμμετέχουν στο κοινοτικό γίγνεσθαι με βάση την αρχή της επικουρικότητας. «Με βάση την αρχή της επικουρικότητας, στους τομείς οι οποίοι δεν υπάγονται στην αποκλειστική της αρμοδιότητα, η Ένωση παρεμβαίνει μόνον εφόσον και στον βαθμό στον οποίο οι στόχοι των προβλεπόμενων δράσεων δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, τόσο σε κεντρικό όσο και σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, μπορούν όμως, λόγω της κλίμακας ή των αποτελεσμάτων της προβλεπόμενης δράσης, να επιτευχθούν καλύτερα στο επίπεδο της Ένωσης».

5.3 Κοινοτικές πρωτοβουλίες και καινοτόμες ενέργειες

Στο πλαίσιο της πολιτικής συνοχής χρηματοδοτούνται επίσης προγράμματα με πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Πρόκειται για τις λεγόμενες «κοινοτικές πρωτοβουλίες» και «καινοτόμες ενέργειες».

Κάποιες από τις κοινοτικές πρωτοβουλίες που έχουν ήδη λειτουργήσει είναι: INTERREG (διασυνοριακή συνεργασία), URBAN (αναζωογόνηση πόλεων και συνοικιών σε κρίση), LEADER (ολοκληρωμένα σχέδια αγροτικών περιοχών), EQUAL (διακρατική συνεργασία για την καταπολέμηση των διακρίσεων και ανισοτήτων στην αγορά εργασίας) κ.ά. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1993).

Οι καινοτόμες ενέργειες είναι αυτές που προβλέπονται στο άρθρο 10 του ΕΤΠΑ (Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης) και αφορούν πιλοτικές δράσεις αστικής ανάπτυξης και χωροταξίας. Οι καινοτόμες ενέργειες αναπτύχθηκαν κυρίως σε οκτώ περιοχές: νέες πηγές απασχόλησης, πολιτιστική κληρονομιά, προώθηση τεχνολογικής καινοτομίας (RIS), κοινωνία της πληροφορίας (RISI 1), περιφερειακά ή χωροταξικά σχέδια (TERRA και πιλοτικές δράσεις), αστική ανάπτυξη, εσωτερική διαπεριφερειακή συνεργασία (RECITE II), εξωτερική διαπεριφερειακή συνεργασία (ECOS-Ouverture II) (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2001).

5.4 Διεκδίκηση πόρων και προγραμμάτων

Οι περιφέρειες της Ευρωπαϊκής Ένωσης μπορούν να αναπτύξουν πρωτοβουλίες που θα τους επιτρέψουν να συμμετάσχουν σε ευρωπαϊκά προγράμματα και δίκτυα και να αντλήσουν πόρους για την αντιμετώπιση των προβλημάτων τους. Κάποια από πιο σημαντικά σε μέγεθος και πόρους προγράμματα είναι τα ΚΠΣ και τα ΠΕΠ. Όσον αφορά τη σύνταξη, παρακολούθηση, διαχείριση και υλοποίηση αυτών, οι περιφέρειες συμμετέχουν ενεργά.

Ταυτόχρονα, οι περιφέρειες μπορούν να διεκδικήσουν συμμετοχή στις Κοινοτικές Πρωτοβουλίες, που αποφασίζονται με πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και υλοποιούνται σε συνεργασία με τα κράτη μέλη. Μπορούν ακόμα να στραφούν όχι μόνο στις εθνικές αρχές των χωρών τους (ΚΠΣ και Κοινοτικές Πρωτοβουλίες), αλλά και κατευθείαν στην ίδια την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για να διεκδικήσουν προγράμματα καινοτόμων ενεργειών (Ανδρικοπούλου, 1995).

5.5 Τα χρηματοδοτικά μέσα για την άσκηση της Ευρωπαϊκής Περιφερειακής Πολιτικής

Στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Περιφερειακής Πολιτικής και στη μείωση των ανισοτήτων ανάπτυξης συμβάλλουν σημαντικά τα πέντε μεγάλα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία (ΕΔΕΤ) και το Ταμείο Συνοχής (Παπαδασκαλόπουλος & Χριστοφάκης, 2002):

- **Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής ανάπτυξης (ΕΤΠΑ):** Χρηματοδοτεί υποδομές, παραγωγικές επενδύσεις για τη δημιουργία θέσεων απασχόλησης, έργα τοπικής ανάπτυξης και ενισχύσεις στις μικρομεσαίες Επιχειρήσεις (ΜΜΕ).
- **Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο (ΕΚΤ):** Προωθεί την προσαρμογή του ενεργού πληθυσμού στις μεταβολές της αγοράς εργασίας, καθώς και την επαγγελματική ένταξη των ανέργων και των μειονεκτικών ομάδων, κυρίως χρηματοδοτώντας δράσεις κατάρτισης και συστήματα ενισχύσεων για προσλήψεις.
- **Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Προσανατολισμού και Εγγυήσεων (ΕΓΓΠΕ):** Χρηματοδοτεί δράσεις αγροτικής ανάπτυξης και ενίσχυσης στους γεωργούς, ιδίως στις περιοχές που παρουσιάζουν καθυστέρηση στην ανάπτυξη, καθώς επίσης και στο πλαίσιο της Κοινής Γεωργικής Πολιτικής στην υπόλοιπη Ένωση.
- **Χρηματοδοτικό Μέσο Προσανατολισμού της Αλιείας (ΧΜΠΑ):** Χρηματοδοτεί τη διαρθρωτική μεταρρύθμιση στον τομέα της αλιείας.
- **Ταμείο Συνοχής (ΤΣ):** Παρέχει διαρκή στήριξη στην ανάπτυξη των περιφερειών της Ένωσης, παράλληλα με τα Διαρθρωτικά Ταμεία που αναφέρθηκαν πιο πάνω, συμβάλλοντας στη σύγκλιση του βιοτικού της επιπέδου σε επίπεδο κρατών. Από τις ενισχύσεις του Ταμείου Συνοχής επωφελούνται όσα κράτη μέλη έχουν ακαθάριστο εθνικό προϊόν χαμηλότερο από 90% του μέσου όρου της ΕΕ. Το ΤΣ παρέχει χρηματοδοτική συνδρομή σε έργα ή σε ανεξάρτητα από τεχνική και χρηματοδοτική άποψη στάδια έργων ή σε ομάδες έργων που συνδέονται με μία στρατηγική που έχει επιδίωξη την επίτευξη των στόχων που καθορίστηκαν στη συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση στον τομέα του Περιβάλλοντος και στον τομέα των Διευρωπαϊκών Δικτύων Υποδομής των Μεταφορών. Προβλέπεται, επίσης, το ΤΣ να χορηγεί ενίσχυση για τη σύνταξη Προπαρασκευαστικών Μελετών που συνδέονται με τα έργα και τη λήψη μέτρων τεχνικής υποστήριξης, συμπεριλαμβανομένων των ενεργειών πληροφόρησης και δημοσιότητας. Κανένα από τα προτεινόμενα προς ένταξη έργα δεν μπορεί να χρηματοδοτηθεί από το ΤΣ και ταυτόχρονα από κάποιο από τα ΔΤ (www.hellaskps.gr).

Οι στόχοι των Ταμείων είναι η βοήθεια στις περιφέρειες που χαρακτηρίζονται από αναπτυξιακή υστέρηση, η έξοδος των περιφερειών από την κρίση και η προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης και της δημιουργίας θέσεων εργασίας, η εκπαίδευση, κατάρτιση και απασχόληση, ενίσχυση του πληθυσμού για προσαρμογή και προετοιμασία για την αλλαγή. Οι χρηματοδοτήσεις που δίνονται για την περιφερειακή ανάπτυξη βασίζονται στις προαναφερθείσες αρχές (Επικέντρωση, Εταιρική Σχέση, Προσθετικότητα, Προγραμματισμός).

Η χρηματοδότηση των Διαρθρωτικών Ταμείων δίνεται με τη μορφή μη επιστρεπτέων ενισχύσεων και όχι δανείων. Τα χρήματα διοχετεύονται μέσω διετών και εξαετών Αναπτυξιακών Προγραμμάτων, για τα οποία γίνονται διαπραγματεύσεις μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και κάθε κράτους μέλους, ενώ στη συνέχεια υλοποιούνται σε συνεργασία με τις αντίστοιχες Περιφερειακές και Τοπικές Αρχές. Τα προγράμματα αυτά καθορίζουν τις προτεραιότητες και τα μέτρα που είναι επιλέξιμα για χρηματοδοτική στήριξη. Όταν συμφωνηθούν τα προγράμματα για κάθε χώρα, οι αρμόδιες εθνικές αρχές ανακοινώνουν ότι οι χρηματοδοτικοί πόροι είναι διαθέσιμοι και ζητούν να υποβληθούν προς εξέταση προτάσεις για μεμονωμένα έργα. Επομένως, τα έργα που χρηματοδοτούνται δεν επιλέγονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αλλά από τις Εθνικές ή Περιφερειακές Αρχές που είναι αρμόδιες για κάθε πρόγραμμα.

Όλα τα έργα που λαμβάνουν ευρωπαϊκή συνδρομή πρέπει επίσης να λάβουν συγχρηματοδότηση από εθνικές ή άλλες πηγές. Έτσι, οι διαρθρωτικές παρεμβάσεις της Ένωσης σχεδιάζονται και υλοποιούνται σε συνεργασία με τα κράτη και τις περιφέρειες. Οι αρμόδιες Περιφερειακές και Εθνικές Αρχές προετοιμάζουν τα Σχέδια Ανάπτυξης. Βάσει αυτών, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καταρτίζει τα Κοινωνικά Πλαίσια Στήριξης (ΚΠΣ), τα οποία καθορίζουν τις προτεραιότητες, τις μορφές παρέμβασης και τη χρηματοδοτική υποστήριξη της Ένωσης. Στη συνέχεια, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος υποβάλλει τα λεγόμενα Λειτουργικά Προγράμματα

για καθέναν από τους άξονες προτεραιότητας των ΚΠΣ. Αφού η Επιτροπή λάβει τις σχετικές αποφάσεις, οι Εθνικές και Περιφερειακές Αρχές αναλαμβάνουν την υλοποίησή τους. Υπεύθυνες για την παρακολούθηση και τη συνεχή αξιολόγηση κάθε προγράμματος είναι οι Επιτροπές Παρακολούθησης (ΕΠ), οι οποίες αποτελούνται από εκπροσώπους των περιφερειών, των κρατών μελών και της Ένωσης (Μητούλα, 2006).

5.6 Χρηματοδοτήσεις από συναφή εργαλεία

Εκτός από τα ΕΔΕΤ και το Ταμείο Συνοχής, υπάρχουν και άλλα διαθέσιμα εργαλεία/προγράμματα χρηματοδότησης της ΕΕ που λειτουργούν συμπληρωματικά ή/και συνδυαστικά με αυτά. Η χρηματοοικονομική στήριξη που παρέχουν μπορεί να έχει διάφορες μορφές, όπως ενισχύσεις, βραβεία, συμβόλαια, επιστρεπτέα ενίσχυση και χρηματοδοτικά εργαλεία. Η πλειονότητα των εργαλείων αυτών υπόκειται σε κεντρική διαχείριση και οι δράσεις τους υλοποιούνται μέσω προσκλήσεων για υποβολή προτάσεων απευθείας προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τους εκτελεστικούς της οργανισμούς. Κάποια εργαλεία/προγράμματα χρηματοδότησης της ΕΕ που λειτούργησαν τα τελευταία χρόνια είναι τα εξής (www.europa.eu/):

- **Ορίζοντας 2020 (Horizon 2020):** Είναι πρόγραμμα πλαίσιο της ΕΕ για έρευνα και καινοτομία με τρεις βασικές προτεραιότητες (πυλώνες): τη βιομηχανική υπεροχή, την επιστημονική αριστεία και τις κοινωνικές προκλήσεις (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2014).
- **Διευκόλυνση Συνδέοντας την Ευρώπη (Connecting Europe Facility):** Χρηματοδοτεί έργα που συμπληρώνουν τους δεσμούς που λείπουν από τον ευρωπαϊκό ενεργειακό, μεταφορικό και ψηφιακό κορμό.
- **Ανταγωνιστικότητα των Επιχειρήσεων και Μικρομεσαίων Επιχειρήσεων COSME (Competitiveness of Enterprises and Small and Medium-sized Enterprises):** Στηρίζει τις ΜΜΕ σε τέσσερις τομείς: πρόσβαση σε χρηματοδότηση, πρόσβαση σε αγορές, υποστήριξη σε επιχειρηματίες, καλύτερες συνθήκες για δημιουργία επιχειρήσεων και ανάπτυξη.
- **LIFE:** Χρηματοδοτικό μέσο της ΕΕ που επικεντρώνεται στο περιβάλλον και στην κλιματική αλλαγή.
- **Δημιουργική Ευρώπη:** Στηρίζει τους πολιτιστικούς και δημιουργικούς τομείς.
- **Απασχόληση και Κοινωνική Καινοτομία EaSI (Employment and Social Innovation):** Χρηματοοικονομικό εργαλείο για την προώθηση ποιοτικής και βιώσιμης απασχόλησης, με την εγγύηση επαρκούς κοινωνικής ασφάλειας, την καταπολέμηση του κοινωνικού αποκλεισμού και της φτώχειας και τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας.
- **Erasmus:** Στηρίζει πρωτοβουλίες εκπαίδευσης, κατάρτισης, νέων και αθλητισμού. Ήδη προσέφερε ευκαιρίες σε πάνω από 4 εκατομμύρια Ευρωπαίους να σπουδάσουν, να καταρτιστούν, να αποκτήσουν εργασιακή πείρα και να αναλάβουν εθελοντική δράση σε άλλη χώρα πέραν της γενέτειράς τους.
- **Πρόγραμμα για την Υγεία:** Διασφαλίζει την προστασία της ανθρώπινης υγείας ως μέρος όλων των πολιτικών της ΕΕ και συνεργάζεται με τα κράτη μέλη για να τα στηρίξει στη βελτίωση της δημόσιας υγείας και την πρόληψη της ανθρώπινης ασθένειας.

5.7 Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων

Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ETE) είναι το χρηματοπιστωτικό όργανο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το οποίο συμβάλλει στην υλοποίηση των στόχων της, χρηματοδοτώντας έργα που προάγουν «την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση, την ισόρροπη ανάπτυξη μιας οικονομίας βασισμένης στη γνώση και την καινοτομία». Η ΕΤΕ ιδρύθηκε το 1958 με τη συνθήκη της Ρώμης και αντλεί τους πόρους της δανειζόμενη από τις κεφαλαιαγορές.

Η ΕΤΕ είναι μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα και δεν επιβαρύνει τους δημοσιονομικούς πόρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αποστολή της είναι η χρηματοδότηση δημοσίων ή ιδιωτικών επενδύσεων που υλοποιούν τους στόχους της Ευρωπαϊκής Οικοδόμησης. Οι παρεμβάσεις της ΕΤΕ λειτουργούν καταλυτικά για την προσέλκυση νέων πηγών χρηματοδότησης, σε τομείς όπως η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών βιομηχανιών και των ΜΜΕ. Επίσης, χρηματοδοτούνται έργα για τη δημιουργία διευρωπαϊκών δικτύων (μεταφοράς, τηλεπικοινωνιών και μεταφοράς ενέργειας), επενδύσεις στους τομείς της υγείας, της

παιδείας και της πληροφορικής, έργα για την προστασία του αστικού και του φυσικού περιβάλλοντος. Τα παραπάνω αφορούν κυρίως τις λιγότερο ευνοημένες περιφέρειες. Η ΕΤΕ δραστηριοποιείται τόσο στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσο και στις Τρίτες Χώρες. Επίσης, ένα σημαντικό μέρος των χρηματοδοτήσεων κατευθύνεται στις υποψήφιες προς ένταξη χώρες, για τις οποίες έχουν δημιουργηθεί ειδικοί μηχανισμοί χρηματοδότησης. Η ΕΤΕ ενισχύει, επίσης, τη δημιουργία συνθηκών βιώσιμης ανάπτυξης στις χώρες της Μεσογείου, της Αφρικής, της Καραϊβικής και του Ειρηνικού, όπως και μια σειρά έργων κοινού συμφέροντος στη Λατινική Αμερική και στην Ασία. Οι δανειοδοτικές και δανειοληπτικές δραστηριότητες της ΕΤΕ διεξάγονται στο πλαίσιο των οικονομικών πολιτικών που χαράσσει κάθε φορά η Ένωση (<http://europa.eu/>).

5.8 Επιτροπή των Περιφερειών

Η κάθε Περιφέρεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει μια Επιτροπή, και το σύνολο αυτών των Επιτροπών αποτελεί την Επιτροπή των Περιφερειών (ΕΠ), η οποία συνεχώς διευρύνεται, καθώς νέα μέλη εντάσσονται στην ΕΕ. Η Επιτροπή των Περιφερειών είναι ένα γνωμοδοτικό όργανο που εξασφαλίζει την εκπροσώπηση των Τοπικών και Περιφερειακών αρχών στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Μέσω αυτής, παρέχεται στους αντιπροσώπους των Τοπικών και Περιφερειακών Αρχών η δυνατότητα να γνωμοδοτούν για τις πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο ρόλος της στη διαδικασία λήψης αποφάσεων είναι συμπληρωματικός ανάμεσα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στο Συμβούλιο.

Η έδρα της Επιτροπής των Περιφερειών βρίσκεται στις Βρυξέλλες. Τα μέλη της και οι αναπληρωτές τους διορίζονται από το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τετραετή, ανανεώσιμη θητεία. Τα μέλη της Επιτροπής των Περιφερειών ενεργούν με απόλυτη ανεξαρτησία και κατανέμονται με βάση τον πληθυσμό των κρατών μελών. Αποτελείται από Περιφερειάρχες, Περιφερειακούς Συμβούλους, Δημοτικούς Συμβούλους, Δημάρχους κ.ά. Ο Πρόεδρος αυτής εκλέγεται από τα μέλη, η θητεία του διαρκεί δύο χρόνια και εκπροσωπεί την ΕΠ στο εξωτερικό (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2000· <http://europa.eu>).

5.9 Η Ευρωπαϊκή Περιφερειακή Πολιτική στην Ελλάδα

- Μεσογειακά Ολοκληρωμένα Προγράμματα

Από το 1981 που η Ελλάδα εντάχθηκε στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα, οι περιφέρειες της χώρας δέχθηκαν σημαντικές επεμβάσεις και εισροές πόρων με οδηγίες, προγράμματα και χρηματοδοτήσεις μέσω των Διαρθρωτικών Ταμείων. Σημαντική βοήθεια δόθηκε στη χώρα με τα Μεσογειακά Ολοκληρωμένα Προγράμματα (ΜΟΠ), τα οποία ξεκίνησαν πέντε περίπου χρόνια μετά την είσοδό της στην Κοινότητα. Η διάρκειά τους ήταν έξι χρόνια (1985-1990). Στην Ελλάδα αναλογούσαν 2,5 δισεκατομμύρια ECU. Το 70% δόθηκε από την Κοινότητα και το υπόλοιπο 30% από τον Ελληνικό Κρατικό Προϋπολογισμό.

Συγκεκριμένα, τα ΜΟΠ καθιερώθηκαν με τον Κανονισμό 2088/85 και αφορούσαν τις μεσογειακές περιοχές του Ευρωπαϊκού Νότου. Η Ελλάδα εντάχθηκε στο σύνολο της επικράτειάς της, η Ιταλία με συγκεκριμένες περιοχές της (Mezzogiorno, Liguria, Umbria, Toscana, Marche κ.ά.) και η Γαλλία επίσης με συγκεκριμένες περιοχές της (Provence, Corse, Alpes, κ.ά.). Από τη Γαλλία και την Ιταλία εξαιρέθηκαν τα μεγάλα αστικά κέντρα.

Στόχος των ΜΟΠ ήταν η ανάπτυξη των μειονεκτουσών μεσογειακών περιοχών και η σύγκλισή τους με τον μέσο όρο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Τομείς παρέμβασης ήταν η γεωργία, η αλιεία, η βιομηχανία και βιοτεχνία, οι υπηρεσίες και η αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού. Τα προγράμματα αυτά είχαν πρώτη φορά στόχο την ανάπτυξη των ελληνικών περιφερειών [Ειδική έκθεση αριθ. 4/90 Μεσογειακά Ολοκληρωμένα Προγράμματα (ΜΟΠ)].

- Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης

Καθοριστική ενίσχυση από την Ευρωπαϊκή Ένωση αποτέλεσαν και τα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης (ΚΠΣ). Από τα ΚΠΣ προβλέφθηκαν δύο ειδών παρεμβάσεις. Η πρώτη αναφέρεται σε εθνικό επίπεδο και η δεύτερη σε περιφερειακό. Οι κύριοι άξονες δράσης σε εθνικό επίπεδο αφορούν τη βελτίωση των υποδομών, με κύρια επενδυτικά σχέδια το σιδηροδρομικό και οδικό δίκτυο της χώρας, το μετρό της Αθήνας, το αεροδρόμιο των Σπάτων, τις τηλεπικοινωνίες, την ανάπτυξη της ενέργειας, της έρευνας και της τεχνολογίας, τον εκσυγχρονισμό του πρωτογενούς τομέα παραγωγής, τη βελτίωση του τεχνικοοικονομικού περιβάλλοντος

των βιομηχανικών επιχειρήσεων, την ισόρροπη ανάπτυξη του τουρισμού και, φυσικά, την αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού με την καταπολέμηση της ανεργίας (www.hellaskps.gr).

Το πρώτο ΚΠΣ αφορούσε την περίοδο 1989-1993 και τέθηκε σε εφαρμογή μετά τη μεταρρύθμιση της λειτουργίας των Διαρθρωτικών Ταμείων το 1988. Προβλέφθηκε η σταδιακή αύξηση, μέχρι και διπλασιασμού, των πόρων των χωρών για τις περιφέρειές τους, καθιερώθηκαν οι αρχές προγραμματισμού και συγκεκριμενοποιήθηκαν οι προτεραιότητες ανάπτυξης και οι χρηματοδοτήσεις των δράσεων από την πλευρά της Κοινότητας. Το Α' ΚΠΣ έδωσε βάση στα έργα υποδομής, με χαρακτηριστικά παραδείγματα το Μετρό της Αθήνας, τους μεγάλους οδικούς άξονες και τον εκσυγχρονισμό των σιδηροδρομικών δικτύων. Επίσης, δρόμοι, νοσοκομεία, σχολεία, λιμάνια, αεροδρόμια, μονάδες βιολογικού καθαρισμού και πολλά άλλα δημόσια έργα χρηματοδοτήθηκαν από την Ένωση. Εκτός, όμως, από τα έργα υποδομής, με το Α' ΚΠΣ τέθηκαν οι βάσεις και για την πραγματοποίηση άλλων στόχων, όπως η οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών με την ταυτόχρονη βελτίωση του πρωτογενούς τομέα παραγωγής, η ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων, ο τουρισμός και η ανάπτυξη των ανθρώπινων πόρων (Μητούλα, 2006).

Ο απολογισμός από την εφαρμογή του Α' ΚΠΣ για την Ελλάδα συνολικά αλλά και για τις περιφέρειές της θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως θετικός, κρίνοντάς τον από το γεγονός ότι το ποσό που είχε διατεθεί για τη χώρα απορροφήθηκε. Συνολικά δόθηκαν 7,2 δισεκατομμύρια ECU και, αν αυτό το ποσό συνυπολογιστεί με τους πόρους που διατέθηκαν εκείνη την περίοδο από άλλες Κοινοτικές πρωτοβουλίες, είναι πολύ μεγαλύτερο (www.hellaskps.gr).

Σχετικά με το Β' ΚΠΣ, αυτό αφορούσε την περίοδο 1994-1999, οι στόχοι της δράσης του ήταν περισσότερο διευρυμένοι από το προηγούμενο και στόχευαν μεταξύ άλλων:

- Στην ενίσχυση του παραγωγικού τομέα με στόχο την αύξηση των επενδύσεων. Δόθηκε έμφαση στην ανάπτυξη της βιομηχανίας, στα μέτρα υπέρ των μικρομεσαίων επιχειρήσεων, στην τουριστική ανάπτυξη και στην προσαρμογή των γεωργικών δομών στο νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον.
- Στις μεγάλες επενδύσεις υποδομής που αφορούν τις μεταφορές, τις τηλεπικοινωνίες και την ενέργεια.
- Στην ανάπτυξη και αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού με τη βελτίωση του συστήματος εκπαίδευσης και επαγγελματικής κατάρτισης (Μητούλα, 2006).

Λόγω του υψηλού επιπέδου των πόρων και της χρονικής περιόδου κατά την οποία υλοποιήθηκε το Β' ΚΠΣ, απετέλεσε το βασικό εργαλείο της προσπάθειας για οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της Ελλάδας και της αντιμετώπισης των προβλημάτων που είχαν οι ελληνικές περιφέρειες. Σημαντικά παραδείγματα υλοποίησης των στόχων είναι το νέο αεροδρόμιο των Σπάτων στην Αθήνα, ο Αγωγός του Φυσικού Αερίου από τη Ρωσία και η ηλεκτρική καλωδιακή σύνδεση Ελλάδας-Ιταλίας, όπως επίσης και πολλά άλλα έργα τόσο στο επίπεδο της υποδομής όσο και στους τομείς των συνθηκών ζωής, της ανταγωνιστικότητας και του ανθρώπινου δυναμικού (www.hellaskps.gr).

Το Γ' ΚΠΣ αφορούσε την περίοδο 2000-2006. Οι μορφές παρέμβασης αφορούσαν κατά κύριο λόγο λειτουργικά προγράμματα, αλλά και μεμονωμένα έργα, όπως το έργο του φυσικού αερίου. Πιο συγκεκριμένα, το Γ' ΚΠΣ είχε στόχους την ανάπτυξη των αξόνων και κόμβων, τη βελτίωση των υποδομών και του περιβάλλοντος των βασικών αστικών κέντρων, την επέκταση και την ενίσχυση της εξαγωγικής βάσης της χώρας και την εξάλειψη της απομόνωσης των απομακρυσμένων από τον κεντρικό άξονα ανάπτυξης περιοχών, όπως είναι αυτός της Θράκης, των νησιών κ.ά. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1999β).

Ο σχεδιασμός του Αναπτυξιακού Προγράμματος για την περίοδο 2000-2006 πραγματοποιήθηκε σε ένα οικονομικό και κοινωνικό περιβάλλον πολύ διαφορετικό από εκείνο της περιόδου σχεδιασμού που αφορούσε το Β' ΚΠΣ, αφού το μακροοικονομικό περιβάλλον της χώρας είχε βελτιωθεί σημαντικά και ήδη αναμενόταν η είσοδος της Ελλάδας στην Οικονομική και Νομισματική Ένωση από το 2001, που υπήρξε το δεύτερο έτος της νέας περιόδου προγραμματισμού. Η μείωση του πληθωρισμού και του ελλείμματος του δημόσιου τομέα στα κατώτερα επίπεδα των τελευταίων 25 ετών, η μείωση του δημόσιου χρέους, η συνακόλουθη μείωση του κόστους του χρήματος και η εισαγωγή της Δραχμής στον Μηχανισμό Συναλλαγματικών Ισοτιμιών ήταν τα κύρια χαρακτηριστικά της βελτίωσης των οικονομικών δεικτών (Μητούλα, 2006).

Με την ολοκλήρωση του Γ' ΚΠΣ η Ελλάδα ενσωματώθηκε περισσότερο στην Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς και στην παγκόσμια οικονομία της γνώσης, με ενίσχυση των διαρθρωτικών αλλαγών και αξιοποίηση του εργατικού δυναμικού με βελτιωμένη παραγωγικότητα (www.hellaskps.gr).

5.10 Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ) 2007-2013

Για την προγραμματική περίοδο 2007-2013 η Ελλάδα ολοκλήρωσε ένα Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ). Στρατηγικός στόχος ετέθη η βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη με κοινωνική συνοχή και με την προώθηση μιας ανταγωνιστικής και δυναμικής οικονομίας βασιζόμενης στη γνώση, με στόχο την πλήρη απασχόληση και τη δημιουργία ποιοτικών θέσεων εργασίας. Οι προσανατολισμοί αυτοί αφορούσαν το σύνολο των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την εν λόγω περίοδο. Ταυτόχρονα, στρατηγικός στόχος για την Ελλάδα ήταν η επίτευξη της πραγματικής σύγκλισης και συνοχής προς το μέσο ευρωπαϊκό επίπεδο (ΕΣΠΑ 2007-2013).

Το ΕΣΠΑ 2007-2013 περιλάμβανε οκτώ Τομεακά ΕΠ, πέντε Περιφερειακά ΕΠ (με ομαδοποίηση των 13 περιφερειών) και δεκατέσσερα (14) Προγράμματα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας (<http://2007-2013.espa.gr/el/Pages/staticEuropeanTerritorialCooperationProgrammes.aspx>). Επίσης, το σύνολο των υποδομών προσπελασιμότητας υλοποιήθηκε στο πλαίσιο ενός τομεακού ΕΠ, ενώ για τους τομείς της υγείας και του πολιτισμού δεν υπήρχε πλέον διακριτό ΕΠ και οι σχετικές δράσεις υλοποιήθηκαν από Περιφερειακά και Τομεακά ΕΠ (<http://2007-2013.espa.gr/el/Pages/staticWhatIsESPA.aspx>).

5.11 Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ) 2014-2020

Το ΕΣΠΑ 2014-2020 αποτέλεσε, επίσης, το βασικό στρατηγικό σχέδιο για την ανάπτυξη της Ελλάδας με τη συνδρομή σημαντικών πόρων από τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία (ΕΔΕΤ) της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στόχος ήταν η αντιμετώπιση των διαρθρωτικών αδυναμιών της χώρας που οδήγησαν στην εμφάνιση της οικονομικής κρίσης αλλά και των οικονομικών και κοινωνικών προβλημάτων που προκάλεσε η οικονομική κρίση. Ταυτόχρονα, το ΕΣΠΑ 2014-2020 κλήθηκε να συνεισφέρει στην επίτευξη των εθνικών στόχων με βάση τη Στρατηγική «Ευρώπη 2020», δηλαδή μία ανάπτυξη:

- «έξυπνη», με πιο τελέσφορες επενδύσεις στην εκπαίδευση, στην έρευνα και στην καινοτομία,
- «βιώσιμη», λόγω της μετάβασης σε μια οικονομία χαμηλών εκπομπών άνθρακα,
- «χωρίς αποκλεισμούς», με ιδιαίτερη έμφαση στη δημιουργία θέσεων εργασίας και στη μείωση της ένδειας (ΕΣΠΑ 2014-2020).

Έμφαση επίσης δόθηκε στην εκπαίδευση και διά βίου μάθηση, στην ενίσχυση της απασχόλησης, στη δημιουργία θέσεων εργασίας ειδικά για τους νέους και στην προώθηση της κοινωνικής ένταξης και της καταπολέμησης της φτώχειας.

Ταυτόχρονα, στόχος ήταν η ανάπτυξη, ο εκσυγχρονισμός, η ολοκλήρωση των υποδομών για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη μέσω:

- δικτύων μεταφορών με έμφαση στην ολοκλήρωση των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, των κάθετων αξόνων και της λειτουργικής διασύνδεσης των μεταφορικών μέσων,
- ενεργειακών δικτύων,
- ευρυζωνικών δικτύων.

Στον τομέα του περιβάλλοντος, στόχος ήταν η μετάβαση σε μια οικονομία φιλική στο περιβάλλον μέσω της:

- προστασίας του περιβάλλοντος,
- προώθησης της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή και της πρόληψης των κινδύνων,
- μετάβασης σε μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

Τέλος, το ΕΣΠΑ 2014-2020 στόχευσε στη μεταρρύθμιση του δημόσιου τομέα, στη βελτίωση της θεσμικής επάρκειας και της αποτελεσματικότητας της δημόσιας διοίκησης και της τοπικής αυτοδιοίκησης.

Γενικά, το ΕΣΠΑ της περιόδου 2014-2020 κινήθηκε προς την ίδια κατεύθυνση με τα προηγούμενα και έδωσε έμφαση στην εθνική και περιφερειακή Στρατηγική Ανάπτυξη της Έρευνας και Καινοτομίας για την Έξυπνη Εξειδίκευση. Οι πολιτικές, τα προγράμματα και οι δράσεις κατευθύνθηκαν σε ζητήματα που αφορούσαν στην υγεία, τις τεχνολογίες πληροφορικής και επικοινωνιών, την ενέργεια, το περιβάλλον και τη

βιώσιμη ανάπτυξη, τις υποδομές στις μεταφορές, τον τουρισμό, τον πολιτισμό, τις δημιουργικές βιομηχανίες, το περιβάλλον, την επιχειρηματικότητα, την ανταγωνιστικότητα, την καινοτομία κ.ά.

Κλείνοντας, υπογραμμίζεται ότι τα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (ΠΕΠ) του Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς (ΕΣΠΑ) 2007-2013 και 2014-2020 συγχρηματοδοτήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση, στο πλαίσιο των Δράσεων των Διαρθρωτικών Ταμείων, για την κοινωνική και οικονομική συνοχή και, μεταξύ άλλων, στόχευαν στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής οικονομίας.

5.12 Οι τρέχοντες στόχοι της περιόδου 2021-2027

Οι πολιτικές της ΕΕ για την περίοδο 2021-2027 προσανατολίζονται σε πέντε κύριους στόχους, οι οποίοι ενσωματώθηκαν σε εθνικό επίπεδο ως βασικοί Στόχοι Πολιτικής (ΣΠ) και διαμορφώθηκαν ως εξής (<https://www.espa.gr/el/pages/newprogperiod21-27.aspx>):

- **ΣΠ1: «Μια εξυπνότερη Ευρώπη μέσω της προώθησης του καινοτόμου και έξυπνου οικονομικού μετασχηματισμού»:** Κεντρικός στόχος για την ελληνική οικονομία είναι η συστηματική αύξηση της παραγωγικότητας και της εξωστρέφειας (δηλαδή της σχετικής συμμετοχής των διεθνώς εμπορεύσιμων αγαθών και υπηρεσιών στο εθνικό προϊόν), καθώς και η στενότερη σύνδεση της παραγωγής με την τεχνολογία και την καινοτομία. Η στροφή της οικονομίας προς αυτή την κατεύθυνση θα πραγματοποιηθεί με τρόπο συμβατό με τους κοινωνικούς και περιβαλλοντικούς στόχους της χώρας.

- **ΣΠ2: «Μια πιο πράσινη χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και ανθεκτική Ευρώπη μέσω της προώθησης της καθαρής και δίκαιης ενεργειακής μετάβασης, των πράσινων και γαλάζιων επενδύσεων, της κυκλικής οικονομίας, της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή και της πρόληψης και διαχείρισης κινδύνων»:** Οι κύριες επιλογές της ελληνικής πολιτικής στον τομέα της ενέργειας αφορούν τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης σε όλους τους τομείς, την προώθηση της αυτονομίας με χρήση των ΑΠΕ για αυτοπαραγωγή και συστημάτων αποθήκευσης, τη χρήση ΑΠΕ για θέρμανση/ψύξη, τη μετάβαση των νησιών σε καθαρές μορφές ενέργειας, την ενίσχυση διασυννοριακών έργων διασύνδεσης, την αναβάθμιση δικτύων μεταφοράς και διανομής, την ανάπτυξη κέντρων ενεργειακού ελέγχου και «έξυπνων» ενεργειακών συστημάτων και αποθήκευση σε τοπικό επίπεδο, την προώθηση πρακτικών αλιείας χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

- **ΣΠ3: «Μια πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη μέσω της ενίσχυσης της κινητικότητας και των περιφερειακών διασυνδέσεων ΤΠΕ»:** Στοχεύοντας στον οικονομικό/ψηφιακό μετασχηματισμό, ενισχύεται η συνδεσιμότητα με ευρυζωνική πρόσβαση υψηλών ταχυτήτων και στηρίζεται η ανάπτυξη προσβάσιμων, υψηλής ποιότητας, πολυτροπικών, ανθεκτικών στην κλιματική αλλαγή, έξυπνων και βιώσιμων υποδομών και συστημάτων μεταφορών.

- **ΣΠ4: «Μια πιο κοινωνική Ευρώπη μέσω της υλοποίησης του ευρωπαϊκού πυλώνα κοινωνικών δικαιωμάτων»:** Κεντρική επιδίωξη των παρεμβάσεων στο ΣΠ4 είναι μια πιο κοινωνική Ελλάδα μέσω της επένδυσης στο ανθρώπινο δυναμικό και της διασφάλισης ισότιμης πρόσβασης σε ποιοτικές υπηρεσίες και αγαθά.

- **ΣΠ5: «Μια Ευρώπη πιο κοντά στους πολίτες της, μέσω της προώθησης της βιώσιμης και ολοκληρωμένης ανάπτυξης των αστικών, αγροτικών και παράκτιων περιοχών, καθώς και μέσω της στήριξης τοπικών πρωτοβουλιών»:** Οι ολοκληρωμένες χωρικές στρατηγικές με την αξιοποίηση των χωρικών εργαλείων Ολοκληρωμένων Χωρικών Επενδύσεων (ΟΧΕ) και ΤΑΠΤοΚ θα εφαρμοστούν σε περιοχές που θα πληρούν κατ'ελάχιστο τα κριτήρια που θα προσδιοριστούν από τις εθνικές αρχές και θα αναφερθούν στα Προγράμματα.

Ειδικός Στόχος για το Ταμείο Δίκαιης Μετάβασης είναι η δίκαιη αναπτυξιακή μετάβαση των λιγνιτικών περιοχών, όπου εδράζεται, κατ'εφαρμογή σχετικού σχεδίου δράσης, σε πέντε πυλώνες: καθαρή ενέργεια, έξυπνη αγροτική παραγωγή, βιώσιμος τουρισμός, βιοτεχνία-βιομηχανία-εμπόριο και τεχνολογία-εκπαίδευση. Οι προγραμματιζόμενες δράσεις/επενδύσεις θα είναι σε συμφωνία με τα εδαφικά σχέδια μετάβασης, τα οποία θα παρέχουν λεπτομερή στοιχεία για τις ανάγκες οικονομικής διαφοροποίησης, απόκτησης νέων δεξιοτήτων και περιβαλλοντικής αποκατάστασης των εν λόγω περιοχών.

5.13 Γενικό πλαίσιο αναπτυξιακού σχεδιασμού

Τον Ιανουάριο του 2020 συγκροτήθηκε, με εντολή της Ελληνικής Κυβέρνησης, ανεξάρτητη Επιτροπή για την εκπόνηση του Εθνικού Προγράμματος Ανάπτυξης για την ελληνική οικονομία που θα αφορά την περίοδο 2021-2025 (http://www.dgepcd.gov.cy/dgepcd/dgepcd.nsf/page38_gr/page38_gr?OpenDocument). Οι αναπτυξιακοί στόχοι του ΕΠΑ αναπτύσσονται σε πέντε πυλώνες: Έξυπνη Ανάπτυξη, Πράσινη Ανάπτυξη, Κοινωνική Ανάπτυξη, Ανάπτυξη Υποδομών και Εξωστρέφεια. Παράλληλα, στο πλαίσιο αντιμετώπισης των κοινωνικοοικονομικών επιπτώσεων της πανδημίας COVID-19 και για την ώθηση της ευρωπαϊκής οικονομίας ώστε να ανακάμψει από την πανδημία, οι Αρχηγοί των κρατών μελών και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο συμφώνησαν με βάση τη σχετική πρόταση της Επιτροπής σε ένα πακέτο ανάκαμψης για την περίοδο 2021-2027, το οποίο συνδυάζει το Πολυετές Δημοσιονομικό Πλαίσιο (ΠΔΠ) με το νέο μέσο ανάκαμψης «Next Generation EU». Στόχος του συγκεκριμένου πακέτου ανάκαμψης είναι η κοινωνικοοικονομική συνοχή της Ένωσης, η ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής ανθεκτικότητας, η ομαλοποίηση των κοινωνικοοικονομικών επιπτώσεων της κρίσης και η ώθηση στον πράσινο και ψηφιακό μετασχηματισμό.

Στο πλαίσιο των παραπάνω στόχων δημιουργήθηκαν και ενισχύθηκαν οικονομικά προγράμματα, όπως ο Μηχανισμός Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, το REACT-EU, το πρόγραμμα Horizon Ευρώπη, το InvestEU η Αγροτική Ανάπτυξη, το Ταμείο Δίκαιης Μετάβασης, το RescEU κ.ά., που στόχο έχουν την αντιμετώπιση της COVID-19 κρίσης και τη στήριξη της μετάβασης σε μια πράσινη και ψηφιακή οικονομία, την κοινή Γεωργική Πολιτική (https://ec.europa.eu/info/food-farming-fisheries/key-policies/common-agricultural-policy/cap-glance_el), την ευρωπαϊκή εδαφική συνεργασία (ETC) κ.ά. (<http://www.greece-bulgaria.eu/>) (<http://greece-italy.eu/what-is-interreg-v-a-greece-italy-programme/>) (<http://greece-albania.eu/>) (<http://www.interreg.gr/en/news/multilateral-cooperation-programmes/balkan-mediterranean.html>).

5.14 Σύνοψη

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι η κοινωνικοοικονομική συνοχή ήταν και είναι ο βασικός στόχος της Ευρωπαϊκής Περιφερειακής Πολιτικής. Σκοπός της είναι να στηρίξει τη δημιουργία θέσεων εργασίας, την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων, την οικονομική ανάπτυξη, τη βιώσιμη ανάπτυξη και τη βελτίωση της ποιότητας της ζωής των πολιτών σε όλες τις περιφέρειες και τις πόλεις της ΕΕ. Στοχεύει στην αλληλεγγύη μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ, στη σύγκλιση των περιφερειών μεταξύ τους και στη μείωση των αναπτυξιακών ανισοτήτων και γενικότερα των οικονομικών, κοινωνικών και εδαφικών διαφορών τους.

Αξιολογώντας τη μέχρι σήμερα Ευρωπαϊκή Περιφερειακή Πολιτική στην Ελλάδα, τονίζεται ότι με την εφαρμογή των προγραμμάτων της τέθηκαν οι βάσεις για τη βιώσιμη ανάπτυξη των περιφερειών, ακόμη και των πιο απομακρυσμένων. Σε πολλές περιπτώσεις υιοθετήθηκε ένας διαφορετικός και καινοτόμος αναπτυξιακός προσανατολισμός. Επίσης, οι αυξημένες διοικητικές ανάγκες και οι νέοι θεσμοί που απαιτήθηκαν για την υλοποίηση των προγραμμάτων οδήγησαν σε οργανωτικές και θεσμικές μεταρρυθμίσεις στον τομέα της κεντρικής και τοπικής διοίκησης, στα δημόσια έργα, στη βιομηχανική υποδομή, στη στήριξη και εκπαίδευση του εργατικού δυναμικού κ.ά.

Παράλληλα, προωθούνται διαρθρωτικές παρεμβάσεις στο πεδίο των δημόσιων επιχειρήσεων και οργανισμών με το άνοιγμά τους στην αγορά και με τις δυνάμεις ανταγωνισμού να δίνουν ώθηση στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής οικονομίας.

Επίσης, δόθηκε η δυνατότητα διείσδυσης ελληνικών επιχειρήσεων και προϊόντων στις οικονομίες των χωρών της Βαλκανικής και του Εύξεινου Πόντου, δεδομένου ότι ακολουθήθηκε μια επιταχυνόμενη πορεία και δημιουργήθηκαν οι προϋποθέσεις επενδύσεων σε μια διευρυμένη και συνεχώς ανερχόμενη καταναλωτική αγορά. Οι παράγοντες αυτοί ενίσχυσαν τις δυνατότητες μιας συνεκτικότερης πολιτικής συνεργασίας για την ειρήνη και την ανάπτυξη στην περιοχή.

Από τα παραπάνω διαπιστώνεται η θετική συνεισφορά της Ευρωπαϊκής Περιφερειακής Πολιτικής τόσο στην κοινωνία ως σύνολο όσο και στον κάθε Έλληνα πολίτη ξεχωριστά, από την κατώτερη έως και την υψηλότερη κοινωνική τάξη. Τα προγράμματα τα οποία εφαρμόστηκαν έφεραν σημαντικά αποτελέσματα και αξιόλογες προοπτικές σε όλο το φάσμα των δραστηριοτήτων. Βέβαια, η περιφερειακή πολιτική είναι μια αέναη δυναμική δράση και απαιτούνται αέναες προσπάθειες προκειμένου να διασφαλιστεί ο απώτερος στόχος, που είναι η βιώσιμη ανάπτυξη των περιφερειών σε όλους τους τομείς: το περιβάλλον, την οικονομία, την κοινωνία, τον πολιτισμό.

Βιβλιογραφία

- Αθανασόπουλος, Γε. Κ., & Μητούλα, Ρ. (2001). Επιπτώσεις των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης επί της Αστικής Ανασυγκρότησης και της Περιφερειακής Ανάπτυξης της Ελλάδας. Παρούσα κατάσταση – Προβλήματα – Προοπτικές, *Επιθεώρηση Αποκέντρωσης Τοπικής Αυτοδιοίκησης & Περιφερειακής*, 2.
- Ανδρικοπούλου, Ε. (1995). *Οι περιφέρειες στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η εξέλιξη της περιφερειακής πολιτικής από τη Συνθήκη της Ρώμης έως το Maastricht*. Θεμέλιο.
- Ανδρικοπούλου, Ε., & Καυκαλάς, Γ. (2000). *Ο νέος ευρωπαϊκός χώρος: Η διεύρυνση και η γεωγραφία της ευρωπαϊκής ανάπτυξης*. Θεμέλιο.
- Αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου της ΕΚΤ εκτός των αποφάσεων για τα επιτόκια, Δεκέμβριος 2005. <https://www.ecb.europa.eu/press/govcdec/otherdec/2005/html/gc051216.el.html>
- Εθνικά Προγράμματα Μεταρρυθμίσεων και Προγράμματα Σταθερότητα ή Σύγκλισης. https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-and-fiscal-policy-coordination/eu-economic-governance-monitoring-prevention-correction/european-semester/european-semester-timeline/national-reform-programmes-and-stability-or-convergence-programmes_el
- Εθνικό Πρόγραμμα Μεταρρυθμίσεων για την Ανάπτυξη και την Απασχόληση 2005-2008. http://2007-2013.espa.gr/elibrary/Ethniko_Programma_Metarrythmisewn_2005_2008.pdf
- Εθνικό Σχέδιο Στρατηγικής Αγροτικής Ανάπτυξης της Ελλάδας 2007-2013. <http://2007-2013.espa.gr/el/Pages/staticESSAA.aspx>
- Ειδική έκθεση αριθ. 4/90 «Μεσογειακά Ολοκληρωμένα Προγράμματα (ΜΟΠ).
- Επίσημη Εφημερίδα* αριθ. C 298 της 28/11/1990 σ. 0001-0024). [https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31990Y1128\(03\):EL:HTML](https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31990Y1128(03):EL:HTML)
- ΕΣΠΑ 2007-2013. <http://2007-2013.espa.gr/el/Pages/Default.aspx>
- ΕΣΠΑ 2014-2020. <https://www.espa.gr/el/Pages/staticESPA2014-2020.aspx>
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1993). *Το μέλλον των Κοινοτικών Πρωτοβουλιών στα πλαίσια των Διαρθρωτικών Ταμείων*, COM 93/282. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:51993DC0282&from=ES>
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1996). *Η Ευρώπη επενδύει στις περιφέρειές της – Χάρτης και Ερμηνεία*», Qwentas (Empirica)(Empirica).
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1999α). *Οι Περιφέρειες της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Ένωση*. Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1999β). *Κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής για τα Προγράμματα Περιφερειακής Ανάπτυξης 2000-2006*. Σεπτέμβριος 1999, σελ. 2.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2000). *Πρόγραμμα Δράσης 2000 – Για μια ισχυρότερη και ευρύτερη Ευρώπη*, Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2000). *Στην υπηρεσία των περιφερειών*. Υπηρεσία Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2014). *Horizon 2020*. https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/sites/default/files/H2020_EL_KI0213413ELN.pdf
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2001). *Οι περιφέρειες στη Νέα Οικονομία. Κατευθύνσεις για τις Καινοτόμες Ενέργειες του ΕΤΠΑ για την περίοδο 2000-2006*. https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/guidelines/pdf/inovac_el.pdf

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2021). *Η Κοινή Γεωργική Πολιτική με μία Ματιά*. https://ec.europa.eu/info/food-farming-fisheries/key-policies/common-agricultural-policy/cap-glance_el

Interreg Greece-Bulgaria, <http://www.greece-bulgaria.eu/>

Interreg Greece-Italy, <http://greece-italy.eu/what-is-interreg-v-a-greece-italy-programme/>

Interreg IPA - CBC, Greece-Albania 2014-2020, <http://greece-albania.eu/>

Interreg, <http://www.interreg.gr/en/news/multilateral-cooperation-programmes/balkan-mediterranean.html>

Κόνσολας, Ν. (1997). *Σύγχρονη περιφερειακή οικονομική πολιτική*. Παπαζήσης.

Κωστίσης, Ν. (1998). *Η Ευρωπαϊκή Ένωση. Ένα σύντομο οδοιπορικό στην ιστορία, τους θεσμούς και τις βασικές πολιτικές της*. Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Β' έκδοση.

Μητούλα, Ρ. (2000). *Οι επιπτώσεις της Ευρωπαϊκής Ενοποίησης στη φυσιογνωμία της ελληνικής πόλης*. Διδακτορική Διατριβή, Τομέας Πολεοδομίας-Χωροταξίας, Αρχιτεκτονική Σχολή, ΕΜΠ.

Μητούλα, Ρ. (2006). *Βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση & ανασυγκρότηση του ελληνικού αστικού περιβάλλοντος*. Σταμούλης.

Νέα Προγραμματική Περίοδος 2021-2027. <https://www.espa.gr/el/pages/newprogperiod21-27.aspx>

Παπαδασκαλόπουλος, Αθ. Δ, & Χριστοφάκης, Μ. Σ. (2002). *Περιφερειακός προγραμματισμός*. Παπαζήσης.

Πολύζος, Σ. (2011). *Περιφερειακή ανάπτυξη*. Κριτική.

Προγράμματα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας. <http://2007-2013.espa.gr/el/Pages/staticEuropeanTerritorialCooperationProgrammes.aspx>

REACT-EU, https://ec.europa.eu/regional_policy/en/newsroom/coronavirus-response/react-eu/

Recovery and Resilience Facility – RRF, https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/find-funding/eu-funding-programmes/recovery-and-resilience-facility_en

Recovery plan for Europe. https://ec.europa.eu/info/strategy/recovery-plan-europe_en

Στρατηγική της Λισαβόνας. <https://www.europarl.europa.eu/highlights/el/1001.html>

Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων. *Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης (ΕΠΑ) 2021-2025*. <http://epa.gov.gr/>

Υπουργείο Οικονομικών, «Πλαίσιο Αναπτυξιακού Σχεδιασμού». http://www.dgepcd.gov.cy/dgepcd/dgepcd.nsf/page38_gr/page38_gr?OpenDocument

Διαδικτυακοί σύνδεσμοι

<http://2007-2013.espa.gr/el/Pages/staticWhatIsESPA.aspx>

www.europa.eu/

www.hellaskps.gr

Κεφάλαιο 6:

Συνθήκες οικονομικής ανάπτυξης των νησιωτικών περιοχών και περιφερειών

Σύνοψη – Περίληψη

Στο παρόν Κεφάλαιο, με τίτλο «Συνθήκες οικονομικής ανάπτυξης των νησιωτικών περιοχών και περιφερειών», υπογραμμίζεται το θέμα της δυσκολίας της ανάπτυξης των νησιωτικών περιοχών. Αρχικά, διευκρινίζονται οι έννοιες του νησιού, της νησιωτικής περιφέρειας, του νησιωτικού συμπλέγματος, της νησιωτικότητας και του νησιωτικού συστήματος μαζί με τα χαρακτηριστικά τους. Στη συνέχεια αναπτύσσονται τα αναπτυξιακά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο ελληνικός νησιωτικός χώρος. Καταγράφονται οι βασικές κατηγορίες των νησιών και τα γενικά χαρακτηριστικά των ελληνικών νησιών και αναπτύσσονται ζητήματα που αφορούν τον πρωτογενή, τον δευτερογενή και τον τριτογενή τομέα παραγωγής στα νησιά. Βασικό ζητούμενο είναι οι συνθήκες βιώσιμης ανάπτυξης των νησιών.

Προαπαιτούμενη γνώση

Για την κατανόηση αυτού του κεφαλαίου, προαπαιτούμενη γνώση είναι οι βασικές έννοιες του χώρου και της χωροταξίας. Επίσης, απαραίτητες είναι η κατανόηση των περιφερειακών προβλημάτων και η γνώση γύρω από τους παράγοντες και τις αιτίες που καθορίζουν τα επίπεδα ανάπτυξης ενός τόπου και προκαλούν τις χωρικές και περιφερειακές ανισότητες. Προαπαιτούμενη είναι και η γνώση των οικονομικών, κοινωνικών, περιβαλλοντικών και πολιτικών λόγων, για τους οποίους απαιτείται λήψη μέτρων περιφερειακής πολιτικής, καθώς και οι πρακτικοί και θεωρητικοί τρόποι για την αντιμετώπισή τους. Τέλος, σημαντική είναι η γνώση γύρω από τα θέματα της βιώσιμης ανάπτυξης και των γενικών παραμέτρων που την καθορίζουν.

6.1 Τα γενικά αναπτυξιακά χαρακτηριστικά των νησιών

Τα νησιά είναι ιδιαίτερες περιοχές, με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που τα διαφοροποιούν από όλες τις άλλες, όπως τις ηπειρωτικές, τις αστικές, τις αγροτικές και τις ορεινές. Τα τελευταία χρόνια τα χαρακτηριστικά αυτά λαμβάνονται υπόψη στις αναπτυξιακές πολιτικές και στα στρατηγικά προγράμματα βιώσιμης ανάπτυξης που εφαρμόζονται, έτσι ώστε να συμβάλουν αποτελεσματικά στον στόχο της βιώσιμης ανάπτυξης. Τα ιδιαίτερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι νησιωτικές περιοχές σχετίζονται με τη γεωγραφική απομόνωσή τους λόγω του φυσικού στοιχείου της θάλασσας. Κάποια από αυτά είναι η χαμηλή πληθυσμιακή πυκνότητα, το υψηλό μεταφορικό κόστος, οι μικρές και κατακερματισμένες αγορές που εξαρτώνται από περιορισμένο αριθμό οικονομικών τομέων, η επικράτηση των μικρών επιχειρήσεων, η ατελής κινητικότητα κεφαλαίου και εργασίας, που οφείλεται στην ασυνέχεια του χώρου, η περιορισμένη πρόσβαση σε υπηρεσίες υγείας και εκπαίδευσης, η εποχικότητα της ζήτησης και της απασχόλησης, η έλλειψη εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού, τα δημογραφικά προβλήματα, τα περιβαλλοντικά προβλήματα και οι περιορισμένοι φυσικοί πόροι (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1994· Οικονόμου, 2007).

Οι παραπάνω συνθήκες έχουν αρνητικά αποτελέσματα στην οικονομία των νησιών, με αποτέλεσμα τόσο η παραγωγή όσο και το εμπόριο να είναι πολύ συχνά μονοδιάστατα και σε σχέση με τις μεγάλες αγορές. Αυτό σημαίνει ότι οι τοπικές κοινωνίες των νησιών έχουν ανάγκη από πολλά προϊόντα τα οποία δεν μπορούν να παραγάγουν, ενώ αντίθετα έχουν πολύ περιορισμένες δυνατότητες εξαγωγής τοπικών προϊόντων, κάτι το οποίο μεταφράζεται σε εξάρτηση σε βασικά είδη πρώτης ανάγκης (Κοκκώσης & Τσάρτας, 2001).

Τα νησιά, επίσης, εξαρτώνται από επιδοτήσεις και χρηματοδοτήσεις από την πολιτεία, ενώ όσο μικρότερο είναι το νησί, τόσο μεγαλύτερη ανάγκη έχει. Αυτό, βέβαια, εξαρτάται και από την τουριστική ανάπτυξη που μπορεί να έχει, εφόσον έχει αποδειχθεί ότι ο τουρισμός αποτελεί σημαντικό οικονομικό πόρο για πολλά νησιά, ανεξαρτήτου μεγέθους. Όπου αυτός δεν υφίσταται, επίσης, παρατηρούνται φαινόμενα

εγκατάλειψης του νησιού από τους παραδοσιακούς κατοίκους τους, καθώς αναζητούν εργασία και καλύτερες συνθήκες ζωής στις ηπειρωτικές περιοχές της χώρας.

6.2 Έννοιες

Νησί θεωρείται κάθε τμήμα γης που περιβάλλεται από νερό και είναι μικρότερο από ήπειρο. Νησιά μπορούν να υπάρξουν σε ωκεανούς, θάλασσες, λίμνες ή ποταμούς. Στοχεύοντας σε έναν στατιστικό ορισμό με κοινωνικοοικονομική σημασία, για να ονομάζεται ένας χώρος νησί πρέπει, πέραν της νησιωτικότητας, επιπλέον να (European Commission, 1994):

- έχει μόνιμο πληθυσμό και τουλάχιστο 50 κατοίκους,
- απέχει από την ξηρά τουλάχιστον 1 χιλιόμετρο,
- μην περιλαμβάνει πρωτεύουσα κράτους,
- περιβάλλεται από όλες τις πλευρές από ένα μεγάλο σώμα νερού, να εξέχει από την επιφάνεια της θάλασσας και να μη σκεπάζεται από θάλασσα κατά την παλίρροια,
- έχει δημιουργηθεί με φυσικό τρόπο,
- έχει τη δυνατότητα να υποστηρίζει κατοικία και οικονομική δραστηριότητα,
- μη συνδέεται με μόνιμο τρόπο με την ηπειρωτική χώρα.

Ως **νησιωτική περιφέρεια** ορίζεται μία ομάδα νησιών ή ένα μεγάλο νησί με σχετικά ομοειδή κοινωνικά, οικονομικά και φυσικά χαρακτηριστικά και προβλήματα ανάπτυξης, που τα διαχωρίζουν από άλλες ηπειρωτικές περιοχές. Όσον αφορά την Ελλάδα, από τις δεκατρείς περιφέρειές της, τέσσερις μόνο περιλαμβάνουν αποκλειστικά και μόνο νησιά και μπορούν να χαρακτηριστούν νησιωτικές, ενώ ταυτόχρονα πολλές από τις υπόλοιπες ηπειρωτικές περιλαμβάνουν νησιά.

Ως **νησιωτικό σύμπλεγμα** ορίζεται μία ομάδα νησιών που ανήκουν στον ίδιο γεωγραφικό χώρο, χωρίς να συνεπάγεται ότι έχουν και λειτουργικές αλληλεξαρτήσεις ή μία κοινή διοικητική δομή. Όμως, έχει παρατηρηθεί ότι γενικά αλληλοεπηρεάζονται μεταξύ τους και είναι περισσότερο ευαίσθητα σε επιρροές από ηπειρωτικές περιοχές.

Ως **νησιωτικότητα** ορίζεται μια σειρά από κοινά χαρακτηριστικά των νησιών που αναφέρονται σε μετρήσιμα μεγέθη, όπως είναι το μέγεθος του χώρου, ο πληθυσμός και το επίπεδο ανάπτυξής τους, και αυτά σε συνδυασμό με την απομόνωση από την ηπειρωτική χώρα και τα ιδιαίτερα φυσικά και πολιτιστικά στοιχεία δίνουν στα νησιά κάποια «ιδιαιτερότητα» στον ευρύτερο γεωγραφικό χώρο (Οικονόμου, 2007· Σπιλάνης, 1993).

6.3 Τα αναπτυξιακά προβλήματα των νησιωτικών περιοχών

Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, οι νησιωτικές περιφέρειες εντάσσονται στις περιφερειακές λόγω της απόστασής τους από τα μεγάλα οικονομικά κέντρα. Ταυτόχρονα, όμως, εντάσσονται και στις χαρακτηριζόμενες περιθωριακές περιοχές. Επίσης, εντάσσονται και στις μειονεκτικές περιοχές, εφόσον έχουν σοβαρά αναπτυξιακά προβλήματα (Κόνσολας, 1997· United Nations, 2011).

Ωστόσο, τα νησιά κατηγοριοποιούνται με βάση κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους. Σύμφωνα με τον καθηγητή Σπιλάνη (2008), βασικό χαρακτηριστικό των νησιών είναι η μικρή και περιορισμένη έκταση που έχουν. Αυτό προσδίδει στα νησιά περιορισμένους προς χρήση και διάθεση φυσικούς πόρους και πρώτες ύλες, οι οποίες θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν για την παραγωγή προϊόντων που θα εξυπηρετούν είτε τις ανάγκες του ντόπιου πληθυσμού είτε να δίνουν δυνατότητα για εξαγωγές. Εάν σε αυτό προστεθούν και τα συγκεκριμένα προβλήματα σχετικά με τη φέρουσα ικανότητα (περιβαλλοντική, οικονομική κ.ά.), το νησί οδηγείται σε περιορισμένο μέγεθος και ποικιλία παραγόμενων προϊόντων. Έτσι, παρόλο που η μικρή κλίμακα συχνά θεωρείται πλεονέκτημα για την ιδιαίτερη φυσιογνωμία του νησιού, αυτό το ίδιο χαρακτηριστικό τα περιορίζει σε μεγάλο βαθμό σε αναπτυξιακές δυνατότητες.

Όσον αφορά τη δεδομένη φέρουσα ικανότητα της οικονομίας, αυτή αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα, αφού καλείται να καλύψει τις ανάγκες σε ποικιλία προϊόντων που έχει ανάγκη η τοπική αγορά από τη μία πλευρά και από την άλλη περιορίζεται εξαιτίας των περιορισμένων δυνατοτήτων σε έμψυχο υλικό και έλλειψης εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού.

Επίσης, η φέρουσα ικανότητα των νησιών περιορίζεται και από την περιφερειακότητα και την απομόνωση, παρόλο που πολλές φορές η χιλιομετρική τους απόσταση από τα κέντρα δεν είναι πολύ μεγάλη. Το φυσικό όριο της θάλασσας απομονώνει τα νησιά και περιορίζει την επικοινωνία τους με τα κέντρα της χώρας. Αυτό που συνήθως παρατηρείται είναι να δημιουργούνται φαινόμενα «διπλής νησιωτικότητας», όπου τα μικρότερα νησιά λειτουργούν δορυφορικά σε σχέση με τα μεγαλύτερα (π.χ. Κυκλάδες, Δωδεκάνησα κ.ά.) (Spilanis et al., 2013).

Ο συνδυασμός των παραπάνω συνεπάγεται αυξημένο κόστος για τις νησιωτικές περιοχές, που εκφράζεται ως «κόστος χρηματικό», λόγω του αυξημένου μεταφορικού κόστους (για τις επιχειρήσεις και τους κατοίκους), «κόστος δημιουργίας υπηρεσιών και υποδομών», εφόσον δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν από γειτονικές περιοχές (τράπεζες, εκπαίδευση, υγεία κ.ά.), «κόστος ευκαιριών», γιατί οι κάτοικοι δεν μπορούν να αξιοποιήσουν τις δυνατότητες και ευκαιρίες από γειτονικές περιοχές, «κόστος ενημέρωσης», γιατί η ενημέρωση φτάνει με καθυστέρηση στις απομακρυσμένες περιοχές και επιπλέον απαιτεί μεγαλύτερο κόστος ιδιαίτερα για την απόκτηση εξειδικευμένης πληροφόρησης (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1989).

Όλα τα παραπάνω οδηγούν σε οικονομική, δημογραφική, τεχνολογική, πολιτιστική, πολιτική κ.ά. μειονεκτική θέση τα νησιά σε σχέση με τις ηπειρωτικές περιοχές.

6.4 Βασικές κατηγορίες νησιών

Οι βασικές κατηγορίες των νησιών προκύπτουν βάσει ανάλυσης συγκεκριμένων μεταβλητών, όπως το εισόδημα, οι φυσικοί πόροι, ο πληθυσμός, η οικονομική δραστηριότητα, το φυσικό περιβάλλον. Με βάση αυτές τις μεταβλητές, η ΕΕ έχει κατηγοριοποιήσει τα νησιά ως εξής (Επιτροπή Νησιών, 1994· Επιτροπή Νησιών, 1996):

- **Νησιά μνημεία της φύσης:** Νησιά των οποίων το φυσικό περιβάλλον έχει τέτοια χαρακτηριστικά, ώστε να δικαιολογείται η καταβολή του απαραίτητου κόστους για τη διατήρηση και διαιώνισή τους προς χάρη των σημερινών και μελλουσών γενεών.
- **Νησιά μνημεία πολιτισμών:** Νησιά τα οποία, για να δικαιολογείται το κόστος προσαρμογής του συνολικού μοντέλου ανάπτυξής τους στις ανάγκες διατήρησης και δυναμικής ανάπτυξης αυτών των πολιτιστικών αξιών, φιλοξενούν, παράγουν ή αναπαράγουν πολιτιστικές αξίες σημαντικές για την Κοινότητα, την ανθρωπότητα ή το συγκεκριμένο Έθνος όπου υφίστανται.
- **Νησιά στρατηγικής σημασίας:** Νησιά για τα οποία, για λόγους πολιτικούς της Κοινότητας ή κάποιου συγκεκριμένου κράτους μέλους της, επιβάλλεται η ανάπτυξή τους σε επίπεδο που υπερβαίνει τις δυνατότητες της αγοραίας οικονομίας.
- **Δυναμικά νησιά:** Στα νησιά αυτά είτε η σημειούμενη υστέρησή τους διαπιστώνεται ότι οφείλεται σε συγκυριακούς κυρίως λόγους είτε αναπτύσσονται σταθερά και αυτοδύναμα σε αντιστοιχία προς τους μέσους εθνικούς ή κοινοτικούς ρυθμούς. Είναι νησιά τα οποία διαθέτουν το απαραίτητο δυναμικό πόρων και ευκαιριών που εγγυάται επιτυχία για ένα αναπτυξιακό σχέδιο, ανεξαρτήτως του επιπέδου ανάπτυξής τους.
- **Μειονεκτικά νησιά:** Είναι νησιά για τα οποία η εισαγωγή των πόρων είναι απαγορευτική με τα δεδομένα της αγοραίας οικονομίας και πάσχουν από ανεπαρκή προσφορά κάποιων στρατηγικής για την ανάπτυξή τους.

6.5 Γενικά χαρακτηριστικά του ελληνικού νησιωτικού χώρου

Τα ελληνικά νησιά καλύπτουν μια έκταση της τάξης του 16,28% του συνολικού εδάφους της χώρας (21.484 τ.χλμ.). Υπάρχουν 9.837 νησιά, νησίδες, βραχονησίδες και ερημονήσια, γεγονός που κατατάσσει την Ελλάδα στις πρώτες θέσεις μεταξύ των νησιωτικών χωρών του κόσμου. Σύμφωνα με εκτιμήσεις σήμερα κατοικούνται 112 νησιά με μόνιμο πληθυσμό. Άλλα 100 περίπου έχουν κατοικηθεί στο πρόσφατο παρελθόν και πολλά από αυτά παρουσιάζουν και σήμερα εποχικούς κατοίκους (Σπιλάνης κ.ά., 2011). Οι αποκλειστικά νησιωτικές περιφέρειες της χώρας είναι το Βόρειο Αιγαίο, το Νότιο Αιγαίο, τα Ιόνια Νησιά και η Κρήτη, οι οποίες καταλαμβάνουν το 14,99% της έκτασης και το 12,38% του πληθυσμού της χώρας (1.339.166 κατοίκους) (ΕΛΣΤΑΤ, 2011).

Βασικό πρόβλημα των ελληνικών νησιών θεωρείται η νησιωτικότητα. Από αυτήν προκύπτουν ζητήματα όπως η κατάτμηση του χώρου και των αγορών, περιορισμένοι φυσικοί πόροι, υψηλό κόστος σε όλους τους τομείς, αδυναμία μεταφορών, ανυπαρξία εξωτερικών οικονομιών, περιορισμένες οικονομίες κλίμακας για τις επιχειρήσεις. Παρά, όμως, αυτά τα προβλήματα, σε πολλές περιπτώσεις στο παρελθόν οι ηπειρωτικές περιοχές στην Ελλάδα ήταν λιγότερο αναπτυγμένες από τα νησιά. Πολλά ελληνικά νησιά στο παρελθόν διέθεταν ευμάρεια και οικονομική ανάπτυξη και μπορούσαν να φιλοξενήσουν μεγάλο αριθμό μόνιμων κατοίκων. Για παράδειγμα, ο πληθυσμός των Ιονίων Νήσων το έτος της ενσωμάτωσης στον κορμό της χώρας (1865) ανερχόταν σε 251.712 κατοίκους έναντι 207.855 το 2011. Εντυπωσιακό, επίσης, είναι το πληθυσμιακό μέγεθος νησιών της Δωδεκανήσου το 1912, έτος παράδοσής της από την Οθωμανική Αυτοκρατορία στην Ιταλία, όπου το Καστελόριζο διέθετε πληθυσμό 16.212 κατοίκους το 1912, έναντι των 492 το 2011, η Σύμη 12.500 το 1912 και 2.590 το 2011 και η Κάσος 6.800 το 1912 και 1.084 το 2011 (Ινστιτούτο Τοπικής Ανάπτυξης, 2016).

Όμως, πέραν του πληθυσμού, αξιοσημείωτη ήταν και η οικονομική, κοινωνική, πολιτιστική και παραγωγική ανάπτυξη κάποιων νησιών. Τα Ιόνια Νησιά υπερτερούσαν σαφώς έναντι του υπόλοιπου νησιωτικού, αλλά και ηπειρωτικού χώρου στις πολιτιστικές δραστηριότητες, όπως και σε άλλες βασικές δραστηριότητες, όπως ο πρωτογενής τομέας παραγωγής, το εμπόριο και η βιοτεχνία. Επίσης, στα Ιόνια Νησιά, πέρα από τον πρωτογενή τομέα, την εμπορική και ναυτιλιακή δραστηριότητα, ήταν αναπτυγμένος και ο βιομηχανικός-βιοτεχνικός τομέας: Αλευροποιία, Σαπυνοποιία, Βυρσοδεψία, Οινοποιία, Αγγειοπλαστική, Μηχανουργία, Επιπλοποιία, Ναυπηγική, Παραγωγή Γύψου, Παραγωγή Ξυλοκάρβουνου κ.ά. Όμως, υπάρχουν και πολλά άλλα παραδείγματα νησιών που παρουσίασαν μεγάλη ανάπτυξη αυτή την περίοδο: η Κάσος είχε 6 ναυπηγεία με 3.000 εργαζομένους, απασχολούσε 700 εργαζομένους στην παραγωγή γύψου και διέθετε 20 ατμόπλοια και 60 μεγάλα ιστιοφόρα. Η Σύμη στη ναυτιλία διέθετε 300 πλοία και πλοιάρια. Η Λέρος είχε 7 ατμόπλοια (Σπιλάνης κ.ά., 2011).

Επομένως, με βάση τα παραπάνω, διαπιστώνεται ότι η περιφερειακότητα και η απομόνωση δεν είναι από μόνες τους συνθήκη που συμβάλλει υποχρεωτικά στην υποβάθμιση του νησιωτικού χώρου, αλλά θα πρέπει να συντρέχουν και άλλοι λόγοι.

Όσον αφορά τη σύγχρονη εποχή και συγκεκριμένα την εποχή που ξεκίνησε η οικονομική κρίση στην Ελλάδα, στον ελληνικό νησιωτικό χώρο αντιστοιχεί το 6,35% του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος, δηλαδή 11.449 εκατομμύρια ευρώ, το 2011. Από τα επίσημα δημοσιευμένα στοιχεία, σε σχέση με το ΑΕΠ, την ακαθάριστη προστιθέμενη αξία και τις ακαθάριστες επενδύσεις παγίου κεφαλαίου, παρατηρείται ότι κατά την περίοδο της οικονομικής ανόδου τα μεγέθη στα νησιά ήταν λίγο μεγαλύτερα από τα αντίστοιχα εθνικά, ενώ κατά τη διάρκεια της κρίσης τα παραπάνω μεγέθη ήταν δυσμενέστερα στα νησιά σε σχέση με τα αντίστοιχα εθνικά, κάτι που υποδηλώνει τη μειονεκτική οικονομική θέση των νησιών ώστε να αντιδράσουν σε εποχές κρίσης (βλ. Πίνακα 6.1).

Πίνακας 6.1: Εξέλιξη νησιωτικού ΑΕΠ και Συμμετοχή στο Εθνικό επίπεδο (Ινστιτούτο Τοπικής Ανάπτυξης, 2016)

	2000	2008	2013
Νησιωτικός χώρος	9.383	16.219	11.449
Χώρα	141.247	241.990	180.339
Ποσοστό στο ΑΕΠ της χώρας (%)	6,64	6,70	6,35

6.6 Ο πρωτογενής τομέας παραγωγής στα ελληνικά νησιά

Τα βασικά χαρακτηριστικά του νησιωτικού πρωτογενούς τομέα, ιδίως στα μικρά και πολύ μικρά νησιά που αποτελούν το 50% των νησιωτικών δήμων, είναι η περιορισμένη διαθέσιμη καλλιεργήσιμη έκταση, η ανάπτυξη του τουρισμού και της παραθεριστικής κατοικίας, ο σταθερά μειούμενος αγροτικός πληθυσμός, η μη αρδεύσιμη γη, η εποχικότητα της ζήτησης, η μικρή αγορά και το αυξημένο κόστος παραγωγής (Μητούλα & Στεφάνου, 2008).

Τα τελευταία χρόνια μέσω των ευρωπαϊκών προγραμμάτων επιδιώκεται η ενδυνάμωση του πρωτογενούς τομέα παραγωγής στα νησιά. Ένας σημαντικός στόχος είναι η ενδυνάμωση του δευτερογενούς τομέα παραγωγής που σχετίζεται με την επιχειρηματικότητα αυτού του τύπου, καθώς και η ενίσχυση της

ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων του αγροτικού τομέα. Δεδομένου του ευαίσθητου περιβάλλοντος των νησιών, προωθούνται αγροπεριβαλλοντικά μέτρα με την επέκταση της παραγωγής μη υδροβόρων καλλιεργειών, διατήρηση του νησιωτικού τοπίου κ.ά. Παράγοντας που συνέβαλε στη μείωση της αγροτικής παραγωγής στα νησιά είναι η έλλειψη χαρακτηρισμένων χρήσεων γης του πρωτογενούς τομέα παραγωγής, κάτι το οποίο επιδιώκεται να αλλάξει με τα χωροταξικά σχέδια που προωθούνται τα τελευταία χρόνια στα νησιά. Παράλληλος στόχος είναι η προώθηση και ανάδειξη των τοπικών αγροτικών προϊόντων (προϊόντα ΠΟΠ, ΠΓΕ κ.ά), η σύνδεση των προϊόντων του πρωτογενούς τομέα παραγωγής (κτηνοτροφία, γεωργία) με την τουριστική ανάπτυξη μέσω της συνεργασίας των παραγωγών με τις τοπικές τουριστικές επιχειρήσεις. Τέλος, προωθείται η στήριξη των αγροτικών συνεταιρισμών και ενώσεων στις νησιωτικές περιοχές. Επιδίωξη όλων των παραπάνω είναι η ενδυνάμωση του πρωτογενούς τομέα παραγωγής στα νησιά (ΕΣΠΑ Βόρειο Αιγαίο 2021-2027· ΕΣΠΑ Νότιο Αιγαίο 2021-2027· ΕΠ Κρήτη 2021-2027· Σχεδιασμός Στρατηγικής για το ΕΣΠΑ 2021-2027 – Η υπάρχουσα κατάσταση στην Περιφέρεια Ιονίων Νήσων).

6.7 Ο δευτερογενής τομέας παραγωγής στα ελληνικά νησιά

Ο δευτερογενής τομέας παραγωγής αντιμετωπίζει, επίσης, πολλά προβλήματα στον νησιωτικό χώρο, δεδομένου ότι μεγάλες παραγωγικές επιχειρήσεις δεν επιλέγουν να εγκατασταθούν σε αυτόν. Ο λόγος είναι το αυξημένο κόστος μεταφοράς των προϊόντων, η δυσκολία εξεύρεσης εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού, η περιορισμένη αγορά που αδυνατεί να απορροφήσει τα παραγόμενα προϊόντα. Εάν σε αυτά προστεθούν και τα αντικίνητρα των αναπτυξιακών νόμων, είναι σαφές γιατί στον νησιωτικό χώρο ευδοκίμουν κυρίως οι ΜΜΕ (Μητούλα & Στεφάνου, 2008).

Οι βασικές κατευθύνσεις των Προγραμμάτων Ανάπτυξης για την ανάπτυξη του δευτερογενούς τομέα παραγωγής στα νησιά είναι η ανάπτυξη συνεργατικών μοντέλων – clustering μεταξύ των επιχειρήσεων για να προωθηθούν κοινές δράσεις (εκθέσεις, συνέδρια, σεμινάρια κ.ά.). Παράλληλα, έμφαση δίνεται στην επιμόρφωση του ανθρώπινου δυναμικού, στην υποστήριξη των επιχειρήσεων ώστε να καταστούν ανταγωνιστικές, στην ενίσχυση της κοινωνικής επιχειρηματικότητας. Τέλος, η αναμόρφωση του αναπτυξιακού νόμου στοχεύει στη συνολική υποστήριξη των νησιών, προκειμένου να καταφέρουν να αναπτύξουν τον δευτερογενή τομέα παραγωγής (ΕΣΠΑ Βόρειο Αιγαίο 2021-2027· ΕΣΠΑ Νότιο Αιγαίο 2021-2027· ΕΠ Κρήτη 2021-2027· Σχεδιασμός Στρατηγικής για το ΕΣΠΑ 2021-2027 – Η υπάρχουσα κατάσταση στην Περιφέρεια Ιονίων Νήσων).

6.8 Ο τριτογενής τομέας παραγωγής στα ελληνικά νησιά

Ο τριτογενής τομέας παραγωγής είναι σημαντικός για τα νησιά και ιδιαίτερα ο κλάδος του τουρισμού. Όσον αφορά γενικά τις υπηρεσίες Μεταφορών, Υγείας και Εκπαίδευσης, είναι κρίσιμοι παράγοντες για τη συγκράτηση του πληθυσμού, για την εξασφάλιση της ποιότητας ζωής και γενικότερα τη βιωσιμότητα των νησιών. Βασικός, όμως, είναι και ο τομέας του πολιτισμού, γιατί έχει αποδειχθεί ότι τα ιδιαίτερα πολιτιστικά στοιχεία των νησιών συμβάλλουν στην αύξηση της επισκεψιμότητας, στην ανάπτυξη του τουρισμού και κατ' επέκταση στην οικονομική ενδυνάμωση των νησιών.

Τα ελληνικά νησιά διαθέτουν έναν πολύ μεγάλο αριθμό πολιτιστικών πόρων όλων των ειδών και εποχών. Ένας από τους κύριους παράγοντες του ανταγωνιστικού τους πλεονεκτήματος είναι η ιδιαίτερη πολιτιστική φυσιογνωμία τους, η οποία τους δίνει υπεραξία και καθιστά τα νησιά τουριστικούς πόλους. Η αξιοποίηση αυτού του πολιτιστικού αποθέματος μπορεί να συμβάλει στην αναπτυξιακή διαδικασία με όρους ποσοτικών και ποιοτικών (Μητούλα & Στεφάνου, 2008).

Η τοπική αυτοδιοίκηση έχει θεσμικά κατοχυρωμένη αρμοδιότητα στον τομέα της πολιτιστικής ανάπτυξης και πολιτικής, η οποία πραγματώνεται μέσω εξειδικευμένων φορέων και δράσεων. Για την τρέχουσα προγραμματική περίοδο 2021-2027 προβλέπονται δράσεις για την αξιοποίηση «του σύγχρονου πολιτισμού και της πολιτιστικής κληρονομιάς ως δυνατοτήτων ευκαιριών βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης με την καίρια συνδρομή της έρευνας και της καινοτομίας». Βασική προϋπόθεση για την πολιτιστική ανάπτυξη είναι η επίτευξη ορισμένων στόχων, όπως (ΕΣΠΑ Βόρειο Αιγαίο 2021-2027· ΕΣΠΑ Νότιο Αιγαίο 2021-2027· ΕΠ

Κρήτη 2021-2027· Σχεδιασμός Στρατηγικής για το ΕΣΠΑ 2021-2027 – Η υπάρχουσα κατάσταση στην Περιφέρεια Ιονίων Νήσων):

- πολιτικές και δράσεις που θα στοχεύουν στην ανάπτυξη πολιτιστικών δραστηριοτήτων και συμμετοχή του τοπικού πληθυσμού και των επισκεπτών σε αυτές,
- αξιοποίηση της νέας ψηφιακής τεχνολογίας για την ανάδειξη του τοπικού πολιτισμού,
- αξιοποίηση και ανάδειξη της ιδιαίτερης πολιτιστικής φυσιογνωμίας του κάθε νησιού.

Όσον αφορά τον τομέα του τουρισμού, τα ελληνικά νησιά, λόγω των φυσικών και των πολιτιστικών τους πόρων, διαθέτουν μεγάλο πλεονέκτημα ώστε να αναπτυχθούν τουριστικά, συγκεντρώνοντας περίπου το 60% των καταλυμάτων και των διανυκτερεύσεων της Ελλάδας. Επίσης, είναι ανταγωνιστικά σε τοπικό και διεθνές επίπεδο, εφόσον πολλοί είναι εκείνοι οι ξένοι τουρίστες που τα προτιμούν, ακριβώς λόγω αυτών των ιδιαίτερων πολιτιστικών και φυσικών τους χαρακτηριστικών. Τα τελευταία χρόνια, πολλά νησιά αξιοποίησαν αυτά τα χαρακτηριστικά τους και παρουσίασαν μεγάλη τουριστική ανάπτυξη. Όμως, αρκετά δεν τα κατάφεραν, με αποτέλεσμα να υποβαθμιστούν οικονομικά και να εγκαταλειφθούν από ένα μεγάλο μέρος των κατοίκων τους για λόγους απασχόλησης, εκπαίδευσης κ.ά.

Ο τουρισμός αναπτύχθηκε στα ελληνικά νησιά με πολλούς τρόπους. Οι βασικοί τύποι τουριστικής ανάπτυξης που τα τελευταία χρόνια κυριαρχούν είναι: α) ο οργανωμένος μαζικός τουρισμός, που προϋποθέτει και ανάλογες υποδομές και υπηρεσίες και συνήθως οδηγεί σε αρνητικές επιπτώσεις στον τόπο υποδοχής, και β) ο τουρισμός των ειδικών μορφών, ο οποίος κατά κύριο λόγο σχετίζεται με τη βιώσιμη ανάπτυξη (Σπιλάνης κ.ά., 2011).

Σημειώνεται ότι ο τουρισμός των νησιών είναι περισσότερο τρωτός στις ιδιαιτερότητες της αγοράς από τους προορισμούς της ηπειρωτικής χώρας. Είναι απόλυτα εξαρτημένος από αυτούς που εκτελούν τις υπηρεσίες των μεταφορών και συγκεκριμένα από τις αεροπορικές και ναυτιλιακές εταιρείες, όπως και αυτών των tour operators, που καθορίζουν κάθε φορά πού θα κατευθυνθεί ο τουρισμός. Αυτό συχνά οδήγησε τα νησιά στο να μην παίρνουν τα ίδια αποφάσεις για τον τρόπο με τον οποίο θα αναπτυχθούν τουριστικά, με αποτέλεσμα να αναπτυχθεί σε πολλά από αυτά ο οργανωμένος μαζικός τουρισμός και κυρίως η εποχικότητα, δηλαδή η συγκέντρωση του τουρισμού κατά τη διάρκεια των καλοκαιρινών μηνών (Κοκκώσης, 2000). Αυτό οδήγησε συχνά στην υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος και στη ραγδαία οικοδόμηση για τη δημιουργία καταλυμάτων και υποδομών που θα φιλοξενήσουν τον τουρισμό. Η υποβάθμιση συνέβαλε στη σταδιακή προσέλευση χαμηλότερης ποιότητας τουριστών (κοινωνικά και οικονομικά) (Κοκκώσης & Τσάρτας, 2001).

Όμως, υπάρχουν και παραδείγματα μικρών νησιών, όπως οι Κυκλάδες, που, χωρίς να μπορούν να συναγωνιστούν σε πληθυσμό και έκταση τα μεγαλύτερα (Ρόδος, Κρήτη, Κέρκυρα), έχουν αποκτήσει διεθνή φήμη, αφού κατάφεραν να αναπτυχθούν τουριστικά, χωρίς να αλλοιωθεί η ιδιαίτερη πολιτιστική και φυσική φυσιογνωμία τους.

Τα τελευταία χρόνια ετέθη ως στόχος η βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη των νησιών, στόχος ο οποίος αναφέρεται στον σεβασμό της κλίμακας των νησιών και στη διατήρηση της ιδιαίτερης φυσιογνωμίας τους. Ταυτόχρονος στόχος ετέθη ο εναλλακτικός τουρισμός, ο οποίος διαχέεται στον τόπο και στον χρόνο, δηλαδή, στη διασπορά του τουρισμού σε όλη την έκταση των νησιών, όχι μόνο στην παράκτια ζώνη, ώστε οι τουρίστες να γνωρίσουν και τον ιδιαίτερο πολιτισμό των νησιών και να έχουν ερείσματα επανεπίσκεψης στον τόπο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και όχι μόνο στους θερινούς μήνες (Μητούλα & Καλδής, 2008).

6.9 Σύνοψη

Από το κείμενο που προηγήθηκε, διαπιστώθηκε ότι ο νησιωτικός χώρος αντιμετωπίζει αναπτυξιακά προβλήματα που οφείλονται κατά κύριο λόγο σε γεωφυσικούς παράγοντες και κυρίως στη νησιωτικότητα και στην περιφερειακότητα που προκύπτει από αυτούς. Όμως, φάνηκε ότι, παρά τα αναπτυξιακά προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα νησιά, σήμερα έχουν δυνατότητες ανάπτυξης, εφόσον αναπτύσσονται σε αυτά πολιτικές και δράσεις που στοχεύουν στην ενδυνάμωσή τους.

Ο σχεδιασμός του οποιουδήποτε προγράμματος στρατηγικής βιώσιμης ανάπτυξης του νησιωτικού χώρου θα πρέπει να εστιάζει στην εξασφάλιση προϋποθέσεων που επηρεάζουν την εγκατάσταση ανθρώπων και δραστηριοτήτων, καθώς η ανάπτυξή του εξαρτάται πρωταρχικά από την ύπαρξη ή μη δυναμικής

οικονομικής δραστηριότητας και ανθρώπινου δυναμικού και όχι αποκλειστικά και μόνο από το μέγεθος, την απόσταση από το κέντρο και τον βαθμό απομόνωσης, καθώς φάνηκε ότι τα παραδείγματα της ευμάρειας πολλών νησιών στο παρελθόν αποδεικνύουν ότι η νησιωτικότητα δεν είναι απαραίτητα λόγος μειονεξίας. Μια στρατηγική βιώσιμης νησιωτικής ανάπτυξης θα πρέπει, επομένως, να θέσει στόχο τη βελτίωση της ελκυστικότητας των νησιών, τόσο για τη διατήρηση των κατοίκων και των οικονομικών δραστηριοτήτων όσο και για την προσέλκυση νέων (Μητούλα & Στεφάνου, 2008).

Μια μη ελκυστική περιοχή όχι μόνο δεν προσελκύει νέες δραστηριότητες, αλλά «χάνει» και τις ήδη υπάρχουσες. Επίσης, μια μη ελκυστική περιοχή, όχι μόνο δεν προσελκύει νέους κατοίκους, αλλά «χάνει» και τους ήδη υπάρχοντες (Gika, 2017). Είδαμε ότι στα περισσότερα ελληνικά νησιά τα τελευταία χρόνια η απασχόληση στη γεωργία περιορίστηκε και μειώθηκαν σημαντικά η αγροτική γη και τα παραγόμενα αγροτικά και κτηνοτροφικά προϊόντα. Εάν σε αυτό προστεθούν και ο περιορισμένος δευτερογενής τομέας παραγωγής και η έλλειψη υποδομών, καθώς και ευκαιριών για απασχόληση, επιτείνεται ακόμη περισσότερο το πρόβλημα της εγκατάλειψης των νησιών, κάτι το οποίο θα πρέπει να ανατραπεί με την ενίσχυση της ελκυστικότητάς τους.

Παρά τις προσπάθειες των τελευταίων χρόνων για δημιουργία έργων υποδομής και την κάλυψη έστω μέρους των αναγκών, δεν φαίνεται να διαφοροποιείται η κατάσταση και πολλά νησιά παρουσιάζουν έντονο δημογραφικό πρόβλημα. Όμως, όπως αναφέρθηκε πιο πάνω, πολλά νησιά που σήμερα εμφανίζουν έντονα αναπτυξιακά προβλήματα σε παλαιότερες εποχές υπήρξαν λίκνα πολιτισμού και κέντρα ανάπτυξης. Το γεγονός αυτό ανατρέπει τους ισχυρισμούς της φυσικής μειονεξίας και ότι η κατάσταση δεν μπορεί να ανατραπεί. Άλλωστε, το πλούσιο φυσικό περιβάλλον των νησιών σε συνδυασμό με τα ιδιαίτερα πολιτιστικά στοιχεία μπορούν να προσφέρουν μοναδική ποιότητα ζωής, ενώ η έλλειψη δυναμικών δραστηριοτήτων μπορεί να αξιοποιηθεί ως ευκαιρία για ανάπτυξη καινοτόμων δράσεων για τη δημιουργία πόλων αριστείας σε όλους τους τομείς. Γενικά, θα πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι τα νησιά δεν μπορούν να εξομοιωθούν με τις αναπτυγμένες μητροπόλεις. Επομένως, η οποιαδήποτε αναπτυξιακή στρατηγική θα πρέπει να επιλέγει την ποιότητα αντί για την ποσότητα στην αξιοποίηση των συγκριτικών ποιοτικών πλεονεκτημάτων των νησιών (Μητούλα & Στεφάνου, 2008).

Όσον αφορά τις ελληνικές νησιωτικές περιφέρειες, έχουν διαφορετικές ανάγκες η μία από την άλλη, άρα απαιτείται και διαφορετικός τρόπος αξιοποίησης της νησιωτικής περιοχής. Όμως, αναμφισβήτητα όλα τα νησιά έχουν ανάγκη από αναβάθμιση και διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος που προσφέρουν. Βέβαια, είναι αναγκαίο να αναδιοργανωθεί η αγροτική τους οικονομία και να προωθηθεί ο δευτερογενής τομέας παραγωγής. Επίσης, πρέπει να υπάρξει και ανάπτυξη των ψηφιακών και τηλεπικοινωνιακών δικτύων, γιατί με αυτόν τον τρόπο θα αρθεί σε μεγάλο βαθμό η απομόνωση των νησιών.

Απαραίτητη, επίσης, στα μικρά νησιά είναι η ανάπτυξη των κατάλληλων υποδομών στα λιμάνια τους, προκειμένου να δέχονται περισσότερα και μεγαλύτερα πλοία. Ταυτόχρονα, τα νησιά πρέπει να αναβαθμίσουν το τουριστικό προϊόν που προσφέρουν και να το συνδέσουν με την πολιτιστική κληρονομιά, καθώς και με την τοπική παραγωγή προϊόντων. Αυτό πρέπει να συνδυαστεί με δράσεις που στοχεύουν και στη γενικότερη προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, του θαλάσσιου περιβάλλοντος και γενικότερα του υδατικού αποθέματος. Απαραίτητη προϋπόθεση για τη βιώσιμη ανάπτυξή τους είναι και η βελτίωση των ενδοπεριφερειακών και διαπεριφερειακών συνδέσεων. Τέλος, αναγκαία είναι η ενίσχυση της πρόσβασης σε πύλες εισόδου και εξόδου της χώρας προκειμένου να υπάρξει ανάπτυξη του εμπορίου και ταυτόχρονα αύξηση του τοπικού προϋπολογισμού.

Βιβλιογραφία

- Ανδικοπούλου-Καυκαλά, Γρ. (2000). *Ο νέος ευρωπαϊκός χώρος*. Θεμέλιο.
- Codaccioni-Meistersheim, A. (1989). *Images d'élite, Cahiers de l' IDIM*. 1(89), 30-36.
- ΕΠ Κρήτη 2021-2027. <https://www.pepkritis.gr/wp-content/uploads/2021/01/Concept-Note-EP-KRHTH.pdf>
- Επιτροπή Νησιών (1994). *Για μια ευρωπαϊκή πολιτική των νησιών*. Conference of Peripheral Maritime Regions, Τελική Διακήρυξη 15ης Διάσκεψης, 7-8 Απριλίου, Κέρκυρα.
- Επιτροπή Νησιών (1996). Conference of Peripheral Maritime Regions. Τελική Διακήρυξη 17ης Διάσκεψης, 25-26 Απριλίου, Μάλτα.
- ΕΣΠΑ Βόρειο Αιγαίο 2021-2027. <https://www.e-pepba.gr/consultations/epiheirisiako-programma-boreio-aigaio-2021-2027>
- ΕΣΠΑ Νότιο Αιγαίο 2021-2027. <https://espa3.pepna.gr/>
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1989). *The socio-economic consequences of completing the internal market for island regions of the E.C.* Μελέτη Ernst & Young.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1994). *Ευρώπη 2000. Παράκτιες Περιοχές και νησιά*, σελ. 177-194.
- European Commission (1994). *Portrait of the islands*.
- Gika, El. (2017). *Tourists' Perceptions on Satisfaction and Sustainable Development of Tourists' Destinations*. Sustainable Development, Culture, Traditions Journal (SDCT-Journal), Volume 2017/1b, <https://doi.org/10.26341/issn.2241-4002-2017-1b-6> <http://sdct-journal.com/>
- Ινστιτούτο Τοπικής Αυτοδιοίκησης (2016). *Νησιωτική πολιτική τοπική αυτοδιοίκηση και νησιωτικότητα*. Μελέτες ΙΤΑ.
- Κοκκώσης, Χ. (2000). Τα ελληνικά νησιά στο νέο Ευρωπαϊκό Χώρο. Στο Χ. Κοκκώσης & Π. Τσάρτας (επιμ.), *Βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη και περιβάλλον*. Κριτική.
- Κόνσολας, Ν. (1997). *Σύγχρονη περιφερειακή οικονομική πολιτική*. Παπαζήσης.
- Μητούλα, Ρ. (1999). *Οι ευρωπαϊκές πολιτικές για τις παράκτιες ζώνες. Η επίδρασή τους στη φυσιογνωμία των ευρωπαϊκών πόλεων*. Πρακτικά του Πανελληνίου Συνεδρίου με θέμα «Διαχείριση και βελτίωση παράκτιων ζωνών», σελ. 105-114, Αθήνα 22-25 Νοεμβρίου.
- Μητούλα, Ρ., & Καλδής, Π. (2018). *City Branding και Βιώσιμη Ανάπτυξη. Η περίπτωση των Πολιτιστικών Διαδρομών*. Παπαζήσης.
- Μητούλα, Ρ., & Στεφάνου, Ι. (2008). *Παράγοντες βιώσιμης ανάπτυξης των μικρών αιγαιοπελαγίτικων νησιών*. Πρακτικά Τέταρτου Πανελληνίου Συνεδρίου Διαχείρισης και Βελτίωσης Παράκτιων Ζωνών, σελ. 191-200, Μυτιλήνη 23-27 Σεπτεμβρίου.
- Manola, M., & Aggelopoulos, M. (2020). *Cultural Itinerary in Lemnos*. Sustainable Development, Culture, Traditions Journal (SDCT-Journal), Volume 2020/1b, <https://doi.org/10.26341/issn.2241-4002-2020-1b-6> <http://sdct-journal.com/>
- Moncada, S., Camilleri, M., & Formosa, R. (2010). *From incremental to comprehensive: Towards island - friendly European Union policymaking*. *Island Studies Journal*, 5(1), 61-88.
- Οικονόμου, Αγ. (2007). *Η συμβολή του χωροταξικού σχεδιασμού στην αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων στις παράκτιες περιοχές της Ελλάδας και η Ευρωπαϊκή Πολιτική*. Διδακτορική Διατριβή, ΕΜΠ. <https://thesis.ekt.gr/thesisBookReader/id/16963#page/1/mode/2up>

- Σπιλάνης, Γ. (1993). Νησιωτική ανάπτυξη και δίκτυα συνεργασίας των νησιών της ευρωπαϊκής κοινότητας. *Τόπος*, 6(93), 8 (ορισμοί). <https://docplayer.gr/1207890-Giannis-spilanis-nisiotiki-anaptyxi-kai-diktya-synergasias-ton-nision-tis-eyropaikis-koinotitas.html>
- Σπιλάνης, Γ. (1996). *Για μια ευρωπαϊκή πολιτική των νησιών*. Κείμενα Έρευνας και Τεκμηρίωσης, αρ. 41, ΕΚΕΜ.
- Σπιλάνης, Γ. (2008). Για μια ευρωπαϊκή πολιτική των νησιών. *ΕΥΠΛΟΙΑ*, e-περιοδικό του δικτύου Αιγαίου, <https://old.eyploia.gr/modules.php?name=News&file=print&sid=1301>
- Σπιλάνης, Γ., Ακριβοπούλου, Ι., Γάκης, Κ., Μιχαηλίδης, Γ., & Νιάρχος, Αθ. (2011). *Ο Καλλικράτης στα Νησιά. ΕΕΤΑ*. <https://www.eetaa.gr/ekdoseis/pdf/148.pdf>
- Σχεδιασμός Στρατηγικής για το ΕΣΠΑ 2021-2027. *Η υπάρχουσα κατάσταση στην Περιφέρεια Ιονίων Νήσων*. <http://www.pepionia.gr/>
- Spilanis, I., Kizos, Th., Biggi, M., Vaitis, M., Kokkoris, G., Lekakou, M., Pallis, Th., Vayanni, L., Koulouri, M., Margaris, K., Koukourouli, N., Vangelas, G., & Stefanidaki, E. (2013). *The Development of the Islands - European Islands and Cohesion Policy (EUROISLANDS)*. The ESPON 2013 Programme, https://www.espon.eu/sites/default/files/attachments/FinalReport_foreword_CU-16-11-2011.pdf
- United Nations (2011). *Review of United Nations system support to Small Island Developing States*. https://www.un.org/esa/dsd/dsd_aofw_sids/sids_documents.shtml
- Vernikos, N. (1990). *The islands of Greece*. In W. Beller, P. d'Áyala & P. Hein (Eds). *Sustainable development and environmental management of small islands* (pp.141-167). Unesco.

Κεφάλαιο 7:

Συνθήκες οικονομικής ανάπτυξης παραλίμνιων περιοχών

Σύνοψη – Περίληψη

Στο παρόν κεφάλαιο, με τίτλο «Συνθήκες οικονομικής ανάπτυξης παραλίμνιων περιοχών», περιγράφεται η αναπτυξιακή δυναμική που παρουσιάζει ένας παραλίμνιος τόπος. Σύμφωνα με ιστορικά στοιχεία, έχει αποδειχθεί πως οι ανθρώπινες κοινωνίες έτειναν να αναζητούν περιοχές με πλούσιους φυσικούς πόρους και ευφορία για να αναπτυχθούν. Τέτοιες περιοχές μπορούν να θεωρηθούν πεδιάδες, δίπλα σε ποτάμια, δίπλα σε λίμνες και γενικότερα αυτές που μπορούν να παρέχουν στον άνθρωπο όσο το δυνατόν περισσότερες πρώτες ύλες, τροφή και νερό. Οι περιοχές αυτές παραδοσιακά επιλέγονταν λόγω της βιωσιμότητας που μπορούσαν να εξασφαλίσουν οι πόροι που παρείχαν. Ιδιαίτερα αυτές που βρίσκονταν κοντά σε λίμνες ή ποτάμια είχαν επίσης και τα πλεονεκτήματα της αλιείας και της διαθεσιμότητας του νερού. Στο κεφάλαιο υπογραμμίζονται οι δυνατότητες που υπάρχουν για την αξιοποίηση των παραλίμνιων τόπων ώστε να συμβάλουν στη βιώσιμη ανάπτυξη. Παρουσιάζονται κάποιες καλές πρακτικές αξιοποίησης παραλίμνιων περιοχών, καθώς και προτάσεις για μελλοντικές πολιτικές.

Προαπαιτούμενη γνώση

Για την κατανόηση αυτού του κεφαλαίου, προαπαιτούμενη γνώση είναι οι βασικές έννοιες του χώρου και της χωροταξίας. Επίσης, απαραίτητες είναι η κατανόηση των περιφερειακών προβλημάτων και η γνώση γύρω από τους παράγοντες και τις αιτίες που καθορίζουν τα επίπεδα ανάπτυξης ενός τόπου και προκαλούν τις χωρικές και περιφερειακές ανισότητες. Προαπαιτούμενα είναι και η γνώση των οικονομικών, κοινωνικών, περιβαλλοντικών και πολιτικών λόγων για τους οποίους απαιτείται λήψη μέτρων περιφερειακής πολιτικής, καθώς και οι πρακτικοί και θεωρητικοί τρόποι για την αντιμετώπισή τους. Τέλος, σημαντική είναι η γνώση γύρω από τα θέματα της βιώσιμης ανάπτυξης και των γενικών παραμέτρων που την καθορίζουν.

7.1 Λίμνες και ανάπτυξη

Όταν μελετάται η αναπτυξιακή δυναμική μιας περιφέρειας, ώστε να αναπτυχθούν οι κατάλληλες πολιτικές και στρατηγικές για την ανάπτυξή της, θα πρέπει να μελετηθεί ένα σύνολο στοιχείων τα οποία υφίστανται στα διάφορα χωρικά υποσύνολα αυτής και καθορίζουν τον χαρακτήρα της. Η περιφέρεια, δηλαδή, είναι ένα σύμπλεγμα υποσυνόλων που έχει διαφορετικά χαρακτηριστικά και το καθένα ξεχωριστά, αλλά και συμπληρωματικά με το άλλο, μπορεί να συμβάλει με τον δικό του τρόπο στην ανάπτυξη όλης της περιφέρειας. Η ίδια η περιφέρεια θα πρέπει να είναι σε θέση να ξεχωρίσει τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που ορίζουν κάθε τόπο, είτε αυτά είναι φυσικά είτε είναι ανθρωπογενή, ώστε να μπορεί να τα συνδέσει μεταξύ τους και να τα αξιοποιήσει προς τη γενικότερη κοινωνική ευημερία.

Παράδειγμα φυσικού πόρου που θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη αποτελούν οι λίμνες, οι οποίες αναμφισβήτητα δίνουν πλεονεκτήματα στον τόπο που τις διαθέτει. Άλλωστε, δεν είναι τυχαία η οργάνωση και δημιουργία πόλεων δίπλα σε αυτές. Με την πάροδο των χρόνων οι παραλίμνιοι τόποι άρχισαν να έχουν διάφορες αξίες και ποικίλες δυνατότητες ανάπτυξης. Αυτό οφείλεται σε μεγάλο βαθμό και στην εξέλιξη της τεχνολογίας, όπου με τα μέσα που παρείχε οι λίμνες δεν αποτελούν πλέον μόνο πλουτοπαραγωγικές πηγές παροχής τροφής και νερού, αλλά άρχισαν να αξιοποιούνται και με άλλους τρόπους. Αναπτύχθηκαν σχετικές αθλητικές δραστηριότητες, επαγγέλματα, δραστηριότητες και είδη εκδηλώσεων που αφορούσαν άμεσα τις λίμνες. Επιπλέον, δημιουργήθηκαν νέες επιστήμες, όπως και νομοθεσία για τη διαχείριση και συντήρηση αυτών των περιοχών. Επομένως, η σημασία και η αξία των παραλίμνιων τόπων άρχισαν να μεταβάλλονται σταδιακά σε ιδεολογικό και πρακτικό επίπεδο και αναζητούνται πλέον νέα μέσα και προοπτικές για την περαιτέρω ανάπτυξή τους, αλλά και τη συμβολή τους στη βιώσιμη ανάπτυξη.

7.2 Ορισμός λιμνών και παραλίμνιων περιοχών

Προτού γίνει η αναφορά στα πλεονεκτήματα που παρέχουν οι λίμνες σε μια περιοχή, θα πρέπει να διευκρινιστεί ο ορισμός της λίμνης. Λίμνη είναι μια περιοχή που καλύπτεται από αλμυρό ή γλυκό νερό σε τέτοιο βαθμό, ώστε να θεωρείται υγροβιότοπος. Το βάθος των λιμνών συνήθως δεν είναι πολύ μεγάλο, όπως συμβαίνει με τις θάλασσες ή τους ωκεανούς. Επίσης δεν είναι δυνατό να προσδιοριστεί επακριβώς το πόσο νερό διαθέτει μια λίμνη, πράγμα που πολλές φορές μπορεί εσφαλμένα να οδηγήσει κάποιους να θεωρήσουν λίμνες συστάδες με ρηχό νερό, όπως τα έλη. Οι λίμνες οι οποίες βρίσκονται σε περιοχές με υγρό κλίμα τείνουν να έχουν γλυκό νερό, ενώ αυτές που είναι σε περιοχές με ξηρό κλίμα συνήθως περιέχουν αλμυρό νερό, και αυτό οφείλεται στην υψηλή συχνότητα εξάτμισης, που το εμπλουτίζει με άλλα στοιχεία, όπως χλωριούχο νάτριο, θειικό νάτριο, ανθρακικό νάτριο και άλλα άλατα. Το νερό αυτό προέρχεται συνήθως από κατακρημνίσεις, αλλά και από υδάτινα ρεύματα εντός των λιμνών. Οι λίμνες που είναι πολύ μεγάλες αποκαλούνται θάλασσες. Οι μεγαλύτερες λίμνες στον κόσμο είναι η Κασπία Θάλασσα σε έκταση και η Βαϊκάλη σε βάθος.

Παραλίμνιοι τόποι ονομάζονται οι περιοχές οι οποίες βρίσκονται δίπλα ή αρκετά κοντά σε μια λίμνη. Επίσης, οι καθημερινές ασχολίες και δραστηριότητες των τόπων αυτών, σε ένα ποσοστό, σχετίζονται με τη λίμνη. Η επιστήμη που δημιουργήθηκε και αναλαμβάνει να μελετήσει τις λίμνες και τα αντικείμενα σχετικά με αυτές ονομάστηκε λιμνολογία.

7.3 Οι ελληνικοί υγροτόποι

Η Ελλάδα είναι μια χώρα η οποία διαθέτει έναν μικρό αριθμό λιμνών, στο σύνολο 41. Αυτό οφείλεται κυρίως στο τοπογραφικό ανάγλυφο της χώρας, το οποίο δεν ευνοεί τη δημιουργία κλειστών υδρολογικών λεκανών. Βέβαια, εξαιρέση αποτελούν η Μικρή και η Μεγάλη Πρέσπα. Η επιφάνεια που καλύπτεται από τις λίμνες υπολογίζεται στο ποσοστό του 0,5% του συνόλου της χώρας και οι μεγαλύτερες είναι η Τριχωνίδα, η Βολβή και η Βεγορίτιδα (Καραδήμα, 2014).

Οι λίμνες δέχτηκαν από πολύ νωρίς ανθρώπινες επεμβάσεις με στόχο, αρχικά, την ύδρευση για τις διάφορες ανθρώπινες ανάγκες και τη μεγιστοποίηση των καλλιεργήσιμων εδαφών. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα κάποιες λίμνες να αποξηρανθούν μερικώς ή ολικώς, κάτι που οδήγησε στη μείωση του όγκου της επιφάνειάς τους. Με την πάροδο του χρόνου και ιδιαίτερα μετά την υπογραφή της Σύμβασης Ραμσάρ το 1971 και την έναρξη της λειτουργίας της το 1975, ο ρόλος των λιμνών άρχισε να αλλάζει (Σύμβαση RAMSAR). Το ελληνικό κράτος άρχισε να αντιλαμβάνεται την αξία αυτών των υγροτόπων, ειδικά μετά την πρόκληση κάποιων προβλημάτων, τα οποία, καθώς φάνηκε, οφείλονταν στη μείωση και εξάλειψη των υγροτόπων από κάποιες περιοχές. Επιπλέον, οι λίμνες άρχισαν να χαίρουν μεγάλης αποδοχής, καθώς αποδείχθηκε πως μπορούν να έχουν μεγάλη οικονομική αξία. Όπως σε άλλες χώρες, έτσι και στην Ελλάδα άρχισαν να δημιουργούνται τεχνητές λίμνες για την εξυπηρέτηση των αναγκών των ανθρώπων και του περιβάλλοντος στην περιοχή όπου βρίσκονταν. Παράδειγμα αποτελεί η δημιουργία της τεχνητής λίμνης Κερκίνης το 1932. Το έργο αυτό υλοποιήθηκε με την εκτροπή του ποταμού Στρυμόνα, εξυπηρετώντας αντιπλημμυρικούς και υδρευτικούς σκοπούς, αλλά εξελίχθηκε σε έναν από τους πλουσιότερους υγροβιότοπους της Ευρώπης (Η Λίμνη Κερκίνη, 1996).

7.4 Συμβολή των παραλίμνιων τόπων στη βιώσιμη ανάπτυξη

Όπως αναφέρθηκε πιο πάνω, οι λίμνες ήδη από την αρχαιότητα αποτελούσαν για τον άνθρωπο πλουτοπαραγωγικές πηγές για την επιβίωση και την εξέλιξή του. Όμως, πέρασαν πολλά χρόνια για να γίνει κατανοητή η ανάγκη εξασφάλισης νομικού πλαισίου, το οποίο θα διαφύλαττε τη βιώσιμη διαχείριση των λιμνών. Η έλλειψη των νομικών ρυθμίσεων στο παρελθόν οδήγησε στην άμετρη εκμετάλλευση των λιμνών και σε πολλές περιπτώσεις στη μείωση ή την ολική εξάλειψη των αγαθών που πρόσφεραν. Σήμερα είναι σαφές ότι οι λίμνες και οι παραλίμνιοι τόποι αποτελούν περιοχές μεγάλου περιβαλλοντικού και οικονομικού ενδιαφέροντος, κάτι που οδήγησε την κεντρική διοίκηση και πολλές τοπικές αυτοδιοικήσεις οι οποίες διαθέτουν στα γεωγραφικά τους όρια λίμνες να συνειδητοποιήσουν την αξία των λιμνών και να σχεδιάσουν

μελέτες για την προστασία και αξιοποίησή τους, ώστε να συμβάλουν στη βιώσιμη ανάπτυξη των περιοχών που βρίσκονται κοντά σε λίμνες. Τα τελευταία χρόνια μάλιστα παρατηρείται έντονα το φαινόμενο να πραγματοποιούνται όλο και περισσότερες αναπλάσεις λιμνών, όπως και η δημιουργία τεχνητών λιμνών, πράγμα που οφείλεται στα θετικά αποτελέσματα τα οποία αυτές έχουν.

Όσον αφορά τη βιώσιμη ανάπτυξη, υπενθυμίζεται ότι είναι η διαδικασία ανάπτυξης η οποία επιτυγχάνεται συμβαδίζοντας με την περιβαλλοντική, κοινωνική, οικονομική και πολιτιστική δομή μιας περιοχής, δημιουργώντας μακροπρόθεσμα θετικά αποτελέσματα, χωρίς κίνδυνο εξάλειψης ή μείωσης αυτών. Στην περίπτωση των παραλίμνιων τόπων, η βιώσιμη ανάπτυξη σχετίζεται με την αξιοποίηση, την ανάπτυξη και την προστασία τους, ώστε να αποφευχθούν τα λάθη του παρελθόντος, όπως η καταστροφή ή η αποξήρανση των λιμνών. Στόχος είναι η επιβίωση αυτών των οικοσυστημάτων, ώστε να παραδοθούν αναλλοίωτα στις επόμενες γενιές (Οικονόμου & Μητούλα, 2010).

Οι λίμνες αποτελούν υγροτόπους με πολλά θετικά οφέλη για το περιβάλλον και τον άνθρωπο και στην περίπτωση της βιώσιμης ανάπτυξης, αν αξιοποιηθούν σωστά, μπορούν να δώσουν ακόμη περισσότερα. Ένας τρόπος με τον οποίο μπορεί η αξιοποίηση των παραλίμνιων περιοχών να συμβάλει στη βιώσιμη ανάπτυξη είναι η ανάπτυξη της βιοποικιλότητας του τόπου. Η βιοποικιλότητα (ή βιολογική αξία) αφορά την ποικιλία των μορφών ζωής μιας περιοχής ή και ολόκληρης της Γης. Οι λίμνες αποτελούν περιβάλλοντα τα οποία συγκεντρώνουν πλήθη ζώων, φυτών και άλλων μικροοργανισμών. Επίσης, οι λίμνες χρησιμοποιούνται για την επιβίωση πολλών μεταναστευτικών ζώων, κυρίως πουλιών, τα οποία μεταναστεύουν εκεί από άλλες περιοχές, λόγω κλιματικών αλλαγών.

Η αξία των λιμνών καθιστά τον άνθρωπο υπεύθυνο για τη διατήρηση αυτού του περιβάλλοντος, καθώς είναι ο μόνος που θα μπορούσε να το απειλήσει. Φυσικά, η ευθύνη δεν περιορίζεται μόνο στη μη καταστροφή, αλλά και στη δράση για τη λήψη μέτρων προστασίας, καθώς, σε αντίθετη περίπτωση, αυτές οι μορφές ζωής είτε μεταναστεύουν είτε εξαφανίζονται. Μέσα σε όλες τις δράσεις, θα πρέπει να συμπεριληφθούν και οι τεχνητές λίμνες, οι οποίες επίσης συνδράμουν και αυτές σε μεγάλο βαθμό στη δημιουργία νέων οικοσυστημάτων (Ελληνικοί Υγρότοποι, 2010). Επίσης, όπως ήδη αναφέρθηκε, η βιοποικιλότητα μιας λίμνης έχει άμεση σχέση με τις καθημερινές ασχολίες, εργασίες, δραστηριότητες, εκδηλώσεις, πράγμα που συμβάλλει όχι μόνο στην περιβαλλοντική αναβάθμιση, αλλά και στην οικονομική, κοινωνική κ.ά., δηλαδή στη συνολική βιώσιμη ανάπτυξη ολόκληρης της περιοχής.

Ταυτόχρονα, η χρηστική αξιοποίηση των λιμνών ωφελεί πολλαπλά τον άνθρωπο μέχρι σήμερα όσον αφορά την ύδρευση αλλά και την αποθήκευση πόσιμου ή γενικά γλυκού νερού. Η πλειονότητα των λιμνών στην Ελλάδα έχει γλυκό νερό, γεγονός που σημαίνει ότι μπορούν να χρησιμοποιηθούν για υδρευτικούς και αρδευτικούς σκοπούς, πρακτική η οποία αξιοποιήθηκε κατά τη διάρκεια της ιστορίας. Συνήθως μάλιστα συντηρείται και μεγάλος αριθμός αγροτεμαχίων γύρω από τις λίμνες που εξυπηρετούνται με την παροχή νερού. Αυτό βοηθά ιδιαίτερα περιοχές όπου η έλλειψη νερού αποτελεί πρόβλημα, κυρίως τους θερινούς μήνες του έτους. Όμως, πρέπει να τονίσουμε ότι οι λίμνες είναι σε θέση να παρέχουν αρκετά μεγάλες ποσότητες νερού, όχι όμως άπειρες. Βέβαια, εμπλουτίζονται από υπόγειους υδροφορείς, όμως αυτό δεν σημαίνει πως θα είναι διαθέσιμες για πάντα, ακόμη και με την ελάχιστη δυνατή χρήση τους από τον άνθρωπο. Επομένως, χρειάζεται σύνεση στη διαχείριση και στην αξιοποίηση των λιμνών (Ευστρατιάδης κ.ά., 2002).

Από την άλλη πλευρά, υπάρχουν και οι τεχνητές λίμνες ή ταμιευτήρες, που επίσης μπορούν να λειτουργήσουν για υδρευτικούς σκοπούς. Ο κύριος λόγος της δημιουργίας τους ήταν αρχικά για την αποταμίευση νερού προερχόμενου από ποτάμια, ρυάκια και χείμαρρους, από όπου συχνά πήραν και την ονομασία τους. Όμως στην πορεία εξελίχθηκαν σε υγροτόπους μεγάλης σημασίας για τον ελληνικό χώρο, αφού παρείχαν υδρευτικές, αρδευτικές, αντιπλημμυρικές και υδροηλεκτρικές αξίες. Σημαντικό μάλιστα είναι το γεγονός πως οι τεχνητές λίμνες διαθέτουν μηχανισμούς και κατασκευές οι οποίες ελέγχονται από τον άνθρωπο όσον αφορά τη στάθμη του νερού, έτσι ώστε να είναι σε θέση να εξυπηρετήσουν με τον καλύτερο τρόπο τις ανάγκες για τις οποίες δημιουργήθηκαν. Συμπεραίνεται λοιπόν ότι η αξιοποίηση των λιμνών μπορεί να ωφελήσει αρκετά μια περιοχή ως προς τη βιώσιμη ανάπτυξή της, αφού της εξασφαλίζει πόσιμο νερό, αλλά και νερό για άλλες χρήσεις. Όμως, αυτό πρέπει να γίνεται με μέτρο, καθώς μπορεί να οδηγήσει στα αποτελέσματα του παρελθόντος, όπου πραγματοποιούνταν αποξηράνσεις λιμνών με σκοπό το όφελος, κάτι

που αργότερα αποδείχθηκε οικολογική καταστροφή με αρνητικές επιπτώσεις, περιβαλλοντικές και οικονομικές (Ζαχαρίου, 2014).

Άλλο ένα θετικό αποτέλεσμα βιωσιμότητας που προκύπτει από την αξιοποίηση των λιμνών είναι η παραγωγή ενέργειας. Η ενέργεια με την πάροδο των χρόνων εξελίχθηκε σε μια σημαντική ανάγκη για τον άνθρωπο και είδος πρώτης ανάγκης. Η ενέργεια που παράγεται με τη βοήθεια των λιμνών είναι υδροηλεκτρική, δηλαδή Ανανεώσιμη Πηγή Ενέργειας (ΑΠΕ). Η υδροηλεκτρική ενέργεια παράγεται σε υδροηλεκτρικά φράγματα, τα οποία δημιουργούνται συνήθως στις κοίτες ποταμιών, δημιουργώντας ταυτόχρονα μια τεχνητή λίμνη. Η δημιουργία της τεχνητής λίμνης είναι απαραίτητη για την αποταμίευση νερού ή ακόμα και για τη ρύθμιση ή τον έλεγχο της ορμής του ποταμού. Η ενέργεια είναι από τα θετικότερα στοιχεία που μπορεί να λάβει ο άνθρωπος από αυτούς τους υγροτόπους και τα τελευταία χρόνια πραγματοποιείται εντατική χρήση υδροηλεκτρικών φραγμάτων για αυτόν τον σκοπό. Σε περιοχές όπου δεν υπάρχουν άλλοι διαθέσιμοι ενεργειακοί πόροι στον περιβάλλοντα χώρο και οι υγρότοποι πληρούν τις προϋποθέσεις και είναι διαθέσιμοι, τα υδροηλεκτρικά φράγματα επιφέρουν πολύ θετικά αποτελέσματα στον τόπο εξασφαλίζοντας μεγάλες ποσότητες ενέργειας.

Βέβαια, θα πρέπει να υπογραμμίσουμε πως η αλόγιστη εκμετάλλευση των υγροτόπων για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας ενέχει και κάποιες αρνητικές συνέπειες, που αφορούν κυρίως το περιβάλλον όπου βρίσκεται ένα υδροηλεκτρικό φράγμα. Συγκεκριμένα, η ύπαρξη υδροηλεκτρικού εργοστασίου μπορεί να επιφέρει καταστροφή στη βλάστηση του οικοσυστήματος στο οποίο βρίσκεται, αλλοίωση του υδρολογικού καθεστώτος στις χαμηλότερες περιοχές, μείωση των φερτών υλικών στις εκβολές των ποταμών, δυσκολίες στην επιβίωση της πανίδας κ.ά. Γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο πρέπει οι κατασκευές υδροηλεκτρικών φραγμάτων να γίνονται αφού έχουν πραγματοποιηθεί οι απαραίτητες μελέτες και σχεδιασμοί, έτσι ώστε να μην ωφελούνται μόνο οι άνθρωποι, αλλά και το γενικότερο φυσικό περιβάλλον της περιοχής γύρω από τις λίμνες. Σε διαφορετική περίπτωση, δεν επιτυγχάνεται η ολοκληρωμένη ή βιώσιμη ανάπτυξη (Στεφάνου & Μητούλα, 1999).

Θετική είναι η συμβολή των λιμνών και στην αλιεία. Οι λίμνες και οι λιμνοθάλασσες αποτελούν οικοσυστήματα τα οποία είναι πλούσια σε είδη ψαριών και άλλων αλιευτικών προϊόντων. Ένας λόγος μάλιστα για τον οποίο οι οικισμοί ιδρύονταν κοντά σε λίμνες και άλλους υγροτόπους ήταν ακριβώς αυτός. Τα ψάρια αποτελούσαν από την αρχαιότητα μέρος της διατροφής του ανθρώπου και οι λίμνες είναι αρκετά ευνοϊκοί χώροι για αυτά. Σε πολλές παραλίμνιες περιοχές το ψάρεμα είναι ένα από τα πιο διαδεδομένα επαγγέλματα. Βέβαια, σε κάποιες περιπτώσεις έχει υπάρξει και η χωρίς όρια αλιεία, γεγονός που οδήγησε στην εξάλειψη των αλιευτικών αγαθών. Απαραίτητη, λοιπόν, είναι η νομοθεσία και τα όρια που θέτει, ώστε να μπορούν τα εν λόγω οικοσυστήματα να ανανεωθούν και να συντηρηθούν για να εξασφαλιστεί η βιωσιμότητα του οικοσυστήματος των λιμνών (Νομοθεσία για το ψάρεμα στα γλυκά νερά· ΠΔ 373/85).

Η αξιοποίηση των παραλίμνιων τόπων μπορεί επίσης να ευνοήσει τον κτηνοτροφικό τομέα. Από πολύ παλιά οι υγρότοποι και, στη συγκεκριμένη περίπτωση, οι λίμνες αποτελούσαν πρωτεύοντα σημεία για την ανάπτυξη ανθρώπινων δραστηριοτήτων και ιδιαίτερα γεωργικών και κτηνοτροφικών. Αυτό οφείλεται στο γεγονός πως σε αυτά τα οικοσυστήματα –ή τουλάχιστον σε χώρους που είναι κοντά σε αυτά– υπάρχει μεγάλο πλεόνασμα πόσιμου νερού αλλά και τροφής. Τα υγρά οικοσυστήματα είναι σε θέση να ευνοούν την ύπαρξη μεγάλης ποσότητας βλάστησης χάρη στο νερό που υπάρχει εκεί και τα τροφοδοτεί. Επίσης, οι κτηνοτρόφοι έχουν το προνόμιο να χρησιμοποιήσουν το νερό από τη λίμνη για την ικανοποίηση των αναγκών της μονάδας τους. Όμως, πολύ συχνά η εντατική χρήση λιπασμάτων, φυτοφαρμάκων και άλλων ουσιών για την εξυπηρέτηση των γεωργικών και κτηνοτροφικών αναγκών είχε καταστήσει πολλές λίμνες ακατάλληλες για τη διάθεση πόσιμου νερού. Παρ' όλα αυτά, πραγματοποιούνται προσπάθειες από τις τοπικές αρχές και από άλλους φορείς για τον καθαρισμό των λιμνών, έτσι ώστε να μπορούν και πάλι να είναι διαθέσιμες προς διάφορες χρήσεις. Επιπλέον, έχουν θεσπιστεί μέτρα για τον περιορισμό της χρήσης φυτοφαρμάκων και λιπασμάτων για την προστασία των οικοσυστημάτων των λιμνών (Μπέλλης, 2005).

Πολύ σημαντική είναι ταυτόχρονα και η υλοτομική αξία των υγροτόπων. Ιδιαίτερα στην περίπτωση των λιμνών, όπως φάνηκε παραπάνω, η βλάστηση ευνοείται λόγω της ύπαρξης του νερού, που σημαίνει πως ευνοείται και η ανάπτυξη δέντρων και άλλων ειδών που μπορούν χρησιμοποιηθούν για υλοτομικούς σκοπούς. Επίσης αρκετές επιχειρήσεις που ασχολούνται με το εν λόγω αντικείμενο και μπορούν να αξιοποιήσουν εκτάσεις για τη φύτευση δασών για υλοτομία συχνά επιλέγουν παραλίμνιες περιοχές γι' αυτόν

τον σκοπό. Παράλληλα, εντός των λιμνών μπορούν να βρεθούν άλλα είδη ξυλείας που μπορούν να χρησιμοποιηθούν, όπως χαρτοπολτός προερχόμενος από λευκοφυτείες, καλαμιώνες που χρησιμοποιούνται για τη δημιουργία καλάθων και άλλα. Ωστόσο, και σε αυτή την περίπτωση θα πρέπει με μέτρο να γίνεται η χρήση της περιοχής για υλοτομικούς σκοπούς, καθώς η υπερβολική υλοτόμηση μπορεί να οδηγήσει σε προβλήματα μη βιώσιμα στο μέλλον, όπως η διάβρωση του εδάφους (ΣΤΕ 1984/2017).

Άλλο ένα όφελος από την αξιοποίηση των παραλίμνιων τόπων είναι η αμμοληψία. Οι λίμνες σε πολλές περιπτώσεις τροφοδοτούνται με νερό είτε από υπόγειες πηγές είτε από διάφορα ρυάκια ή χείμαρρους. Καταλήγοντας στη λίμνη, τα ρυάκια και οι χείμαρροι μεταφέρουν αρκετά ανόργανα υλικά, μεταξύ των οποίων και άμμο. Η άμμος είναι ένα πολύ χρήσιμο υλικό για τον άνθρωπο και ιδιαίτερα για τη χρήση του σε οικοδομικές δραστηριότητες. Η διαδικασία της αμμοληψίας πραγματοποιείται μέσω της εγκατάστασης μηχανολογικών εξοπλισμών στις κοίτες που καταλήγουν στη λίμνη, οι οποίοι αναλαμβάνουν να καθαρίσουν και να μεταφέρουν την άμμο. Το δικαίωμα της δραστηριότητας της αμμοληψίας το έχει το κράτος, αλλά μπορεί, μέσω συμφωνιών, να το παραχωρήσει σε δήμους και εταιρείες. Επιπρόσθετα, η διαδικασία αυτή πραγματοποιείται έπειτα από προσεκτική μελέτη και με τη διάθεση ειδικής άδειας. Η δραστηριότητα της αμμοληψίας συχνά ωφελεί και τη λίμνη, καθώς σε πολλές περιπτώσεις η ποσότητα φερτών υλικών είναι αρκετά μεγάλη, με αποτέλεσμα να κινδυνεύει η ίδια η λίμνη να χωριστεί σε δύο τμήματα ή να προκύψουν άλλα προβλήματα. Παράδειγμα τέτοιας περίπτωσης είναι η λίμνη Κερκίνη. Επομένως, η αμμοληψία μπορεί να ωφελήσει τον άνθρωπο και τη λίμνη, αφού όμως πραγματοποιηθεί προσεκτικά και με βάση τις αρχές της βιωσιμότητας (Σαργέντης & Χριστοφίδης, 2002).

Ταυτόχρονα, η αξιοποίηση των παραλίμνιων περιοχών μπορεί να αποδώσει πολλά επιστημονικά οφέλη. Αυτό αποδεικνύεται από το γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια όλο και περισσότεροι επιστημονικοί κλάδοι στρέφονται προς τα υγροτοπικά οικοσυστήματα και κυρίως τις λίμνες. Η πιθανότερη εξήγηση είναι ότι οι λίμνες είναι σε θέση να συγκεντρώνουν πληθυσμούς ζώων, φυτών, μικροοργανισμών και άλλων στοιχείων είτε εντός τους είτε στον τριγύρω χώρο τους, όπου προσελκύουν το ενδιαφέρον των επιστημόνων. Οι επιστήμες που ενδιαφέρονται για τις λίμνες είναι η οικολογία, η δασολογία, η βιολογία, η ορνιθολογία, η ιχθυολογία, η βοτανολογία, η εδαφολογία και η υδρογεωλογία. Οι λίμνες έχουν χαρακτηριστεί ως οικοσυστήματα υψηλού ενδιαφέροντος και επιστήμονες από όλο τον κόσμο προσελκύνονται σε αυτές για τη διεξαγωγή ερευνών και μελετών. Επομένως, η περιοχή που διαθέτει λίμνες μπορεί να ευνοηθεί αρκετά και, εφόσον δημιουργηθούν και ανάλογες υποδομές υποστήριξης και φιλοξενίας, τα οφέλη μπορούν να είναι πολύ μεγαλύτερα, καθώς προσελκύνονται επιστημονικές και ερευνητικές δράσεις, εναλλακτικός τουρισμός κ.ά. (Κρομμύδα, 2016).

Παρατηρείται επίσης ότι οι λίμνες αποτελούν προορισμούς εκπαιδευτικού περιεχομένου, καθώς μπορούν σε αυτές να πραγματοποιηθούν εκπαιδευτικές εργασίες και προγράμματα περιβαλλοντικής εκπαίδευσης. Στην Ελλάδα αυτό πραγματοποιείται τα τελευταία χρόνια μέσω περιβαλλοντικών εκδρομών προς τέτοιες περιοχές, όπου οι εκπαιδευόμενοι έχουν τη δυνατότητα να καταρτιστούν στα θέματα που σχετίζονται με τις λίμνες και τα άλλα αντικείμενα του περιβάλλοντος.

Σημαντική είναι και η προσφορά των λιμνών στην ενίσχυση της πολιτιστικής αξίας της περιοχής. Οι λίμνες, στις περισσότερες περιοχές στις οποίες βρίσκονται, διαδραματίζουν έναν εξέχοντα ρόλο στην πολιτιστική κληρονομιά και στην ιστορία τους. Η πολιτιστική αξία ενός τέτοιου υγροτόπου μπορεί να καθοριστεί από πολλούς παράγοντες, όπως ιστορικούς, μυθολογικούς και λογοτεχνικούς, όπως επίσης και από το γεγονός πως κοντά σε τέτοια οικοσυστήματα αναπτύχθηκαν και μεγαλούργησαν σπουδαίοι πολιτισμοί στο παρελθόν. Ως παράδειγμα αναφέρεται η πόλη των Ιωαννίνων, η οποία ιδρύθηκε κοντά στη λίμνη Παμβρότιδα. Έτσι, οι λίμνες αυτές συχνά καταλήγουν να θεωρούνται πυκνωτές φυσιογνωμίας για τους οικισμούς και τις πόλεις που βρίσκονται τριγύρω. Με την αξιοποίηση των λιμνών που ενέχουν πολιτιστική αξία, μπορούν να δημιουργηθούν βάσεις για την ανάπτυξη άλλων δράσεων που θα επιφέρουν γενικότερο όφελος. Αυτές μπορεί να είναι η ανάπτυξη του τουρισμού γενικότερα, η ανάπτυξη της ψυχαγωγίας και του θεάματος (Στρατηγικό Πρόγραμμα Τουριστικής Ανάπτυξης Περιφέρειας Ηπείρου).

Ένα από τα σημαντικότερα οφέλη των λιμνών μπορεί να θεωρηθεί η αναψυχή. Αυτή περιλαμβάνει τη βόλτα, την παρατήρηση και φωτογράφιση, την ιστιοπλοΐα, την πεζοπορία, το ερασιτεχνικό ψάρεμα και πολλά άλλα. Δεδομένου ότι υπάρχει αυξημένη ζήτηση τέτοιων δραστηριοτήτων τα τελευταία χρόνια, η αξιοποίηση

ενός παραλίμνιου τόπου μπορεί να επιφέρει πολλά θετικά αποτελέσματα. Επιπλέον, τέτοιου είδους δραστηριότητες συμπίπτουν με το φαινόμενο της ανάπτυξης του οικοτουρισμού (Alter Tourism, 2011).

Τα τελευταία χρόνια, το συγκεκριμένο είδος τουρισμού αναπτύσσεται στις τουριστικές αγορές και πολλοί θα μπορούσαν να το ερμηνεύσουν ως αποτέλεσμα της ανάπτυξης περιβαλλοντικής συναίσθησης. Αποτελεί, λοιπόν, μια μορφή τουρισμού η οποία έχει να κάνει με διάφορες δραστηριότητες τουριστικού περιεχομένου στη φύση. Συνηθέστερα πραγματοποιείται σε περιοχές που παρουσιάζουν κάποιο οικολογικό ενδιαφέρον ή λαμβάνουν περιβαλλοντική προστασία, ενώ σε πολλές περιπτώσεις πραγματοποιούνται πρακτικές με επιστημονικό και εκπαιδευτικό περιεχόμενο. Συνδέεται ταυτόχρονα με άλλα εναλλακτικά είδη τουρισμού, όπως ο τουρισμός για επιστημονικούς λόγους, ο πεζοπορικός τουρισμός και ο τουρισμός για υπαίθριες δραστηριότητες, ο οικοτουρισμός (Οικονόμου & Καραγιάννης, 2022).

Ο οικοτουρισμός είναι μια μορφή τουρισμού που συνδέεται άμεσα με το συναίσθημα της περιπέτειας που δίνει στους τουρίστες, αφού διαδραματίζεται στη φύση. Ο τουρισμός γενικά αποτελεί για το ελληνικό κράτος την πιο αποδοτική βιομηχανία και από αυτόν λαμβάνει ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό εσόδων (Κουτσοουρίδης & Λαγκόνε, 2016). Οι λίμνες περιλαμβάνουν έναν τεράστιο φυσικό πλούτο που πολλοί άνθρωποι θα ήθελαν να επισκεφτούν και να γνωρίσουν. Η αξιοποίηση υγροτόπων όπως οι λίμνες μπορούν να συμβάλουν στην ανάπτυξη της επισκεψιμότητας και του εναλλακτικού τουρισμού. Ειδικά σε μια πόλη ή μικρότερο οικισμό που βρίσκεται κοντά σε μια λίμνη μπορούν να δημιουργηθούν υποδομές και κατάλληλα προγράμματα μάρκετινγκ, που είναι σε θέση να προωθούν τον τόπο ως προορισμό με αρκετές δυνατότητες, προσελκύοντας τουρίστες. Βέβαια, κρίσιμης σημασίας είναι η αξιοποίηση αυτή να πραγματοποιείται έπειτα από προσεκτικές και ειδικές μελέτες, καθώς μπορεί να επιφέρει αντίθετα αποτελέσματα στον τόπο. Για παράδειγμα, μπορεί η περιοχή να αναπτυχθεί απότομα και χωρίς έλεγχο, με αρνητικές συνέπειες, όπως οικονομικές, κοινωνικές, περιβαλλοντικές και πολιτιστικές.

Άλλο ένα πλεονέκτημα που μπορούν να προσδώσουν οι λίμνες στον τόπο είναι η αντιπλημμυρική τους αξία. Βέβαια, αυτή την αξία συνήθως την έχουν οι τεχνητές λίμνες, αφού πολλές από αυτές δημιουργούνται γι' αυτόν τον σκοπό. Για πολλά χρόνια στο παρελθόν οι άνθρωποι της υπαίθρου και ιδιαίτερα οι αγρότες αντιμετώπιζαν προβλήματα από τις πλημμύρες. Οι πλημμύρες οφείλονταν κυρίως σε έντονες βροχοπτώσεις σε παραποτάμιους υγροτόπους με λιγοστή βλάστηση όπου δεν ήταν δυνατή η συγκράτηση του νερού, καθώς και από ανθρώπινες δραστηριότητες, όπως το «μπάζωμα» των ποταμών. Έπρεπε, λοιπόν, να βρεθεί μια λύση, καθώς πολλές περιουσίες και αγροκτήματα καταστρέφονταν σε κάθε χειμερινή περίοδο. Η λύση δόθηκε με την κατασκευή τεχνητών λιμνών ή ταμιευτήρων. Αυτές είναι σε θέση να συγκρατούν και να συλλέγουν το νερό από τα ποτάμια, έτσι ώστε να περιορίζεται το ενδεχόμενο πλημμυρών. Σημειώνεται, τέλος, ότι αυτή η πρακτική κατασκευής τεχνητών λιμνών μπορεί να εφαρμοστεί σε άλλες περιοχές που αντιμετωπίζουν ανάλογα προβλήματα για τη μείωση των πλημμυρικών φαινομένων (Οικονόμου, 2007).

7.5 Αξιοποίηση παραλίμνιων τόπων τεχνητών λιμνών

Τα τελευταία χρόνια έχουν αναπτυχθεί στην Ελλάδα, αλλά σε μεγαλύτερο βαθμό στο εξωτερικό, πρακτικές για την αξιοποίηση των παραλίμνιων τόπων. Αυτό πραγματοποιείται στο πλαίσιο της επίτευξης της βιώσιμης ανάπτυξης των περιοχών αυτών. Επίσης σημαντικό είναι πως το τελευταίο χρονικό διάστημα τα οικοσυστήματα, και ειδικότερα οι υγρότοποι όπως οι λίμνες χαίρουν, μεγάλης αποδοχής στο τουριστικό κοινό, αλλά και γενικότερα στους ανθρώπους. Έτσι, πολλά κράτη έλαβαν μέτρα και πραγματοποίησαν μελέτες για την αξιοποίηση και την ανάπτυξη τέτοιων περιοχών για την απόκτηση όσο το δυνατόν περισσότερων οφελών. Στην παρούσα ενότητα θα παρουσιαστούν δύο παραδείγματα: η λίμνη Πλαστήρα, που βρίσκεται στην Ελλάδα, και η λίμνη Grimsel, που βρίσκεται στην Ελβετία.

Στην Ελλάδα, χαρακτηριστικό παράδειγμα αξιοποίησης παραλίμνιων τόπων αποτελεί η λίμνη Πλαστήρα ή Ταυρωπού. Το 1960 δημιουργήθηκε στον ποταμό Ταυρωπό ένα υδροηλεκτρικό φράγμα και μαζί με αυτό τεχνητός ταμιευτήρας, για την αποθήκευση νερού από τους γύρω παραποτάμους και τα ρέματα. Έτσι, δημιουργήθηκε μια τεχνητή λίμνη με υψόμετρο 750 μέτρα από τη θαλάσσια στάθμη, έκτασης 25.000 στρεμμάτων, μήκους 14 χιλιομέτρων, πλάτους 4 χιλιομέτρων και βάθους 65 μέτρων. Η λίμνη αυτή ονομάστηκε «λίμνη Πλαστήρα» και αποτέλεσε καταλυτικό παράγοντα για την ικανοποίηση των αναγκών σε νερό των γύρω περιοχών. Ταυτόχρονα, διατήρησε αρκετά ιδιαίτερα χαρακτηριστικά φυσικού τοπίου,

γεγονός που την κατέστησε πόλο έλξης για τον μαζικό και εναλλακτικό τουρισμό. Η διαχείριση του ταμιευτήρα ανήκει στη ΔΕΗ, η οποία παραχώρησε σε κοινή χρήση κάποια τμήματα (όπως οι περιοχές Λαμπερού, Πεζούλας και Καστανιάς) γύρω από τη λίμνη, γεγονός που οδήγησε στη δημιουργία υποδομών αναψυχής. Έτσι, στις όχθες της λίμνης Πλαστήρα έχουν δημιουργηθεί παραλιακοί χώροι για κολύμπι, αθλητικές δραστηριότητες κ.ά. Επίσης, δημιουργήθηκαν και άλλες υποδομές και χώροι αναψυχής, που δημιουργούν ένα ευνοϊκό κλίμα για την προσέλκυση επισκεπτών. Στην Πεζούλα, για παράδειγμα, ιδρύθηκε κέντρο ποδηλασίας βουνού, όπου μπορεί κάποιος να πληροφορηθεί για αυτή τη δραστηριότητα και να αποκτήσει τον απαραίτητο εξοπλισμό προκειμένου να κάνει ποδήλατο στην παραλίμνια και ορεινή περιοχή. Σημαντικό είναι πως δόθηκε έμφαση και στον εναλλακτικό τουρισμό. Στην περιοχή της Καστανιάς δημιουργήθηκαν πεζόδρομοι μήκους 3860 μέτρων με παρεχόμενους χώρους και παγκάκια για την πραγματοποίηση δραστηριοτήτων όπως ψάρεμα και στήσιμο κιοσκίων. Με τη συνεργασία των γύρω τοπικών κοινοτήτων δημιουργήθηκαν ειδικά διαμορφωμένα περιπατητικά και ποδηλατικά μονοπάτια γύρω από τη λίμνη. Την ευθύνη, τη διαχείριση και τη συντήρηση αυτών τις έχουν οι τοπικές κοινότητες και δήμοι, σε συνεργασία με τον αναπτυξιακό σύνδεσμο Αγραφιώτικων χωριών, όπως και η Δασική υπηρεσία. Λόγω της μεγάλης προσέλευσης στην περιοχή, δημιουργήθηκαν και αρκετές νέες ξενοδοχειακές μονάδες, για την παροχή ακόμα περισσότερων υπηρεσιών στους επισκέπτες. Όλα αυτά κατέστησαν τη λίμνη Πλαστήρα έναν προορισμό πόλο έλξης για το κοινό του μαζικού αλλά και του εναλλακτικού τουρισμού.

Η λίμνη Grimsel αποτελεί τεχνητό ταμιευτήρα μαζί με άλλους τρεις που δημιουργήθηκαν για την εγκατάσταση υδροηλεκτρικών σταθμών. Βρίσκεται στην Ελβετία, στην περιοχή της Βέρνης, στις πλαγιές των Άλπεων. Η Grimsel δημιουργήθηκε το 1932 και ήταν η πρώτη από τις τρεις που δημιουργήθηκαν. Η λίμνη σχηματίστηκε με την κατασκευή ενός τοξωτού φράγματος και φράγματος βαρύτητας. Το τοξωτό φράγμα έχει ύψος 114 μέτρα, όγκο 340.000 τετραγωνικά μέτρα και μήκος στέψης 258 μέτρα. Το φράγμα βαρύτητας έχει ύψος 42 μέτρα, μήκος στέψης 352 μέτρα και όγκο 70.000 τετραγωνικά μέτρα. Γενικά, η λίμνη έχει έκταση 2,72 τετραγωνικά χιλιόμετρα και χωρητικότητα 101.000.000 κυβικά μέτρα, έχει επίσης υψόμετρο 1908 μέτρα από τη στάθμη της θάλασσας και βάθος 100 μέτρα. Το 1950 κατασκευάστηκε νέο φράγμα βαρύτητας, δημιουργώντας μια δεύτερη λίμνη με το όνομα Räterichsbodensee, ενώ δίπλα σε αυτό το φράγμα δύο χρόνια αργότερα, το 1952, δημιουργήθηκε ένα άλλο, που με τη σειρά του σχηματίζει και μια τρίτη λίμνη με την ονομασία Oberaarsee. Η λίμνη Grimsel από την αρχή της δημιουργίας της αποτέλεσε σπουδαίο πόλο έλξης, αφού συνδύαζε το φυσικό τοπίο με την ανθρώπινη παρέμβαση σε πλήρη αρμονία, δημιουργώντας ένα εξαιρετικό τοπίο. Έτσι, μετατράπηκε γρήγορα σε προορισμό με μεγάλη ζήτηση στον μαζικό τουρισμό. Επιπλέον, είναι πόλος έλξης και για τους ενδιαφερόμενους του εναλλακτικού τουρισμού, αφού παρέχει τους χώρους για την πραγματοποίηση δραστηριοτήτων ποδηλασίας και ποδηλασίας βουνού, περιπάτων, αναρρίχησης, αλλά και τουριστών με επιστημονικά ενδιαφέροντα. Βέβαια, σε όλο αυτό καθοριστικό ρόλο έπαιξε η εταιρεία που έχει αναλάβει τη διαχείριση των ταμιευτήρων. Η υδροηλεκτρική εταιρεία Kraftwerke Oberhasli AG ίδρυσε μια θυγατρική εταιρεία, την GrimselWelt, η οποία στην ουσία ανέλαβε την τουριστική αξιοποίηση της περιοχής όπου βρίσκονται οι ταμιευτήρες. Έτσι, δημιουργήθηκαν στην περιοχή όπου βρίσκονται οι λίμνες διάφορες υποδομές, οι οποίες είναι σε θέση να παρέχουν υπηρεσίες όπως ξενοδοχειακή διαμονή, αναρρίχηση, πεζοπορία, ορειβασία, ενοικίαση ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων για περιηγητικούς σκοπούς, περιβαλλοντική ενημέρωση και εκπαίδευση, ψυχαγωγικές δραστηριότητες για παιδιά και ενήλικες, ξεναγήσεις επιστημονικού περιεχομένου, ενημερωτικές δράσεις για την ιστορία του υδροηλεκτρισμού, επίσκεψη με ποδήλατα στις υπόγειες εγκαταστάσεις και, τέλος, ευκολία πρόσβασης και μετακίνησης με τη χρήση συστήματος τελεφερίκ. Οι συγκεκριμένες υπηρεσίες παρέχονται στους ενδιαφερομένους καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου. Η λίμνη Grimsel έχει αξιοποιηθεί πλήρως τουριστικά, όμως αυτό κάθε άλλο παρά αρνητικό είναι, αφού οι περισσότεροι ενδιαφερόμενοι την επιλέγουν καθώς συνδυάζει το μεγαλείο των φυσικών τοπίων με την ανθρώπινη παρέμβαση (Ryser, 2006).

7.6 Τρέχουσες δράσεις αξιοποίησης παραλίμνιων τόπων στην Ελλάδα

Όπως φάνηκε στα κείμενα που προηγήθηκαν, η αξιοποίηση των παραλίμνιων τόπων μπορεί να λειτουργήσει καταλυτικά για την προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης. Η Ελλάδα είναι μια χώρα η οποία διαθέτει αρκετούς τέτοιους τόπους και με την κατάλληλη αξιοποίηση μπορούν να επιτευχθούν θετικά αποτελέσματα. Ωστόσο, η προσπάθεια αυτή θα πρέπει να γίνεται στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης, για την επίτευξη μακροπρόθεσμου οφέλους. Τον τελευταίο καιρό πραγματοποιούνται αρκετές μελέτες για την υλοποίηση προγραμμάτων αξιοποίησης παραλίμνιων τόπων.

Παράδειγμα τέτοιας δράσης ήταν και η προσπάθεια βελτιστοποίησης των παραλίμνιων τόπων που επιχειρεί η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας. Συγκεκριμένα, το Περιφερειακό Ταμείο Ανάπτυξης της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας προκήρυξε διαγωνισμό για την ανάδειξη των καλύτερων ιδεών και μελετών που αφορούσαν την ενδοχώρα των Δήμων Ερυμάνθου και Δυτικής Αχαΐας. Ο λόγος για τον οποίο επιλέχθηκαν αυτές οι περιοχές είναι επειδή εκεί βρίσκεται το φράγμα Πείρου-Παπείρου, που δημιουργεί αρκετές δυνατότητες για την ανάπτυξή τους. Στόχος του όλου έργου ήταν η αξιοποίηση της παραλίμνιας αυτής περιοχής, αλλά και η σύνδεσή της με τις τοπικές κοινότητες. Επιπλέον, με την ολοκλήρωση του έργου, στόχος είναι η ανάπτυξη ήπιων μορφών τουρισμού, όπως και η δημιουργία υποδομών, με την αντικατάσταση της ήδη υπάρχουσας άναρχης χωροταξίας γύρω από τη λίμνη, έτσι ώστε να μπορούν να πραγματοποιούνται διάφορες δραστηριότητες από τους επισκέπτες. Η υλοποίηση του έργου βελτιώνει την κατάσταση της λίμνης, ενώ παράλληλα την καθιστά πόλο έλξης σε επίδοξους επισκέπτες, που σημαίνει πως προωθεί και τη βιώσιμη ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής (Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, 2018).

Προσπάθεια, επίσης, έγινε και από την Περιφερειακή Ενότητα Αρκαδίας για την αξιοποίηση της λίμνης Λάδωνα. Η συγκεκριμένη λίμνη αποτελεί εδώ και αρκετά χρόνια τουριστικό πόλο έλξης στην περιοχή της Αρκαδίας. Το έργο ανέλαβαν να υλοποιήσουν η Περιφέρεια Πελοποννήσου, η Περιφερειακή Ενότητα Αρκαδίας και ο Δήμος Γορτυνίας. Στόχος ήταν κυρίως η περαιτέρω τουριστική ανάπτυξη της περιοχής, αφού τα τελευταία χρόνια φαίνεται να έχει μεγάλη ζήτηση στο κοινό των εναλλακτικών ειδών τουρισμού. Συγκεκριμένα, το έργο επικεντρώνεται στην ανάπτυξη της λίμνης, αλλά και στη δημιουργία υποδομών, οι οποίες θα παρέχουν υπηρεσίες και δυνατότητες δραστηριοτήτων στους επισκέπτες. Παράλληλα, πραγματοποιήθηκαν και πρόσθετα έργα στο οδικό δίκτυο από και προς την περιοχή, έτσι ώστε να διευκολυνθεί η πρόσβαση (Arcadiaportal.gr, 2017).

7.7 Σύνοψη

Συνοψίζοντας, υπογραμμίζουμε ότι οι λίμνες και οι περιοχές που τις διαθέτουν αποτελούν πλουτοπαραγωγικά οικοσυστήματα με πολλά οφέλη για τον τόπο. Με την κατάλληλη μελέτη και την εφαρμογή βελτιωτικών πολιτικών, οι συγκεκριμένες περιοχές μπορούν να εξελιχθούν σε σπουδαίους πόλους έλξης για τον τουρισμό και την επιχειρηματική δραστηριότητα. Βέβαια, αυτό θα πρέπει να γίνεται στο πλαίσιο ειδικών σχεδιασμών και με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη, διαφορετικά η αξιοποίηση αυτή μπορεί να δράσει θετικά για τις γενιές που την πραγματοποίησαν, όχι όμως για τις επόμενες.

Σε περίοδο οικονομικής κρίσης, όπου η εθνική, περιφερειακή και τοπική ανάπτυξη είναι απόλυτο ζητούμενο, προκύπτει η ανάγκη για ανάπτυξη από κάτω προς τα πάνω, κατά την οποία η ίδια η τοπική κοινωνία θα δημιουργεί τις αναπτυξιακές προοπτικές με τη συνεργασία όλων των φορέων για τον σκοπό αυτόν. Περιπτώσεις αξιοποίησης παραλίμνιων τόπων τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό δείχνουν ότι οι τόποι αυτοί μπορούν να αξιοποιηθούν ώστε να συμβάλουν στη βιώσιμη ανάπτυξη του τόπου, αλλά και να ενισχύσουν την περαιτέρω περιφερειακή ανάπτυξη.

Βιβλιογραφία

- Alter Tourism (2011). *Οικοτουρισμός*. <http://altertourism.gr/morfes-tourismou/oikotourismos> [Ανακτήθηκε 16 Μαΐου 2022].
- Arcadiaportal.gr (2017). *Στόχος της Περιφέρειας η δημιουργία ενός πάρκου στη λίμνη Λαδώνα*. <http://www.arcadiaportal.gr/news/stohos-tis-perifereias-i-dimioyrgia-enos-parkoy-sti-limni-toy-ladona> [Ανακτήθηκε 10 Μαΐου 2022].
- Ελληνικοί Υγρότοποι (2010). http://www.ekby.gr/ekby/el/Greek_Wetlands_main_el.html [Ανακτήθηκε 18 Μαΐου 2022].
- Ευστρατιάδης, Α., Κουκουβίνος, Α., Κουτσογιάννης, Δ., & Μαμάσης, Ν. (2002). *Διερεύνηση των δυνατοτήτων διαχείρισης και προστασίας της ποιότητας της Λίμνης Πλαστήρα*. Τεύχος 2: Υδρολογική μελέτη <https://www.itia.ntua.gr/el/byauthor/Mamassis/9/> [Ανακτήθηκε 15 Ιανουαρίου 2022].
- Ζαχαρίου, Α. (2014). *Χωροταξική μελέτη για την επικαιροποίηση του ολοκληρωμένου τοπικού προγράμματος βιώσιμης ανάπτυξης σε εφαρμογή της habitat agenda δήμου Λίμνης Πλαστήρα*. <http://plastiras-ota.gr/wp-content/uploads/2017/12/ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ-ΜΕΛΕΤΗ.pdf> [Ανακτήθηκε 18 Μαΐου 2022].
- Η Λίμνη Κερκίνη (1996). http://www.xanthi.ilsp.gr/schools/text_f.asp?codet=10&file=KERKINI.htm [Ανακτήθηκε 12 Απριλίου 2022].
- Καραδήμα, Π. (2014). *Λίμνες & ποτάμια της Ελλάδας. Η σημασία τους, Παραγωγή*. <https://www.pemptousia.gr/2014/03/limnes-potamia-tis-elladas-i-simasia/> [Ανακτήθηκε 3 Μαΐου 2022].
- Κουτσουρίδης, Α., & Λαγκόνε, Μ. (2016). *Πιλοτική μελέτη τουριστικής ανάπτυξης λιμναίας περιοχής με τη συμβολή των ΣΓΠ και της τηλεπισκόπησης. Η περίπτωση της λίμνης Πλαστήρα*. ΑΠΘ. http://ikee.lib.auth.gr/record/282386/files/KOYTSOYRIDHS_LAGONE_DE.pdf [Ανακτήθηκε 19 Μαΐου 2022].
- Κρομμύδα, Β. (2016). *Διαχείριση και προστασία του τοπίου – Η περίπτωση της Λίμνης Πλαστήρα*. 8ο Διεπιστημονικό Διαπανεπιστημιακό Συνέδριο του ΕΜΠ και του ΜΕΚΔΕ του ΕΜΠ, με θέμα «Η Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη των Ορεινών και των Γεωγραφικά Απομονωμένων Περιοχών», https://www.researchgate.net/publication/308606613_Diacheirise_kai_prostasia_tou_topiou_E_pe_riptose_tes_Limnes_Plastera [Ανακτήθηκε 10 Μαΐου 2022].
- Μπέλλης, Β. (2005). *Τοπικά σύμφωνα ποιότητας (ΤΣΠ) στην ανάπτυξη του αγροτικού χώρου – Εφαρμογή στη λίμνη Πλαστήρα*. Αναπτυξιακή Καρδίτσας http://library.tee.gr/digital/m2067/m2067_bellis.pdf [Ανακτήθηκε 8 Απριλίου 2022].
- Νομοθεσία για το ψάρεμα στα γλυκά νερά. <https://www.carp-matchfishing.gr/arthra/nomothesia-gia-to-psarema/> [Ανακτήθηκε 23 Μαΐου 2022].
- Οικονόμου, Αγ. (2007). *Η συμβολή του χωροταξικού σχεδιασμού στην αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων στις παράκτιες περιοχές της Ελλάδος και η Ευρωπαϊκή πολιτική*. Διδακτορική Διατριβή, Τομέας Πολεοδομίας-Χωροταξίας, Αρχιτεκτονική Σχολή ΕΜΠ.
- Οικονόμου, Αγ., & Καραγιάννης, Στ. (2022). *Κυκλικός τουρισμός και αειφορία*. Broken Hill.
- Οικονόμου, Αγ., & Μητούλα, Ρ. (2010). *Οικολογική διαχείριση κτιρίων, οικισμών και πόλεων στην Ευρωπαϊκή Ένωση – Μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων*. Σταμούλης.
- ΠΔ 373/85, ΦΕΚ Α-131/22-785. *Ερασιτεχνική-Αθλητική Αλιεία*. <https://www.e-nomothesia.gr/kat-naytilia-nausiploia/kat-alieia/pd-373-1985.html> [Ανακτήθηκε 20 Μαΐου 2022].
- Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας (2018). *Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας: Διαγωνισμός για την αξιοποίηση της παραλίμνιας περιοχής του Φράγματος Πείρου-Παραπείρου*. <http://www.pde.gov.gr/gr/enimerosi/>

deltia-tupou/item/9392-diagonismos-gia-tin-axiopoisi-tis-paralimnias-perioxis-toy-fragmatos-peiroy-parapeiroy.html [Ανακτήθηκε 10 Μαΐου 2022].

Ryser, S. (2006). *Touristische Perspektiven für das Grimsel Hospiz im Rahmen des Investitionsprogramms KWO plus*, Siders, Valais.

Σαργέντης, Γ. Φ., & Χριστοφίδης, Α. (2002). *Το τοπίο της λίμνης. Διερεύνηση των δυνατοτήτων διαχείρισης και προστασίας της ποιότητας της Λίμνης Πλαστήρα*. 4, Τομέας Υδατικών Πόρων, Υδραυλικών και Θαλάσσιων Έργων, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. <http://www.itia.ntua.gr/el/projinfo/77/> [Ανακτήθηκε 15 Ιανουαρίου 2022].

ΣΤΕ 1984/2017 (Μη νόμιμες ενέργειες για την αποκατάσταση του καμένου δάσους Καϊάφα) <https://nomosphysis.org.gr/16664/ste-19842017-mi-nomimes-energeies-gia-tin-apokatastasi-toy-kamenoy-dasoys-kaiafa/> [Ανακτήθηκε 19 Μαΐου 2022].

Στεφάνου, Ι., & Μητούλα, Ρ. (1999). *Ο ρόλος της ενέργειας στον περιβαλλοντικό σχεδιασμό και την περιφερειακή ανάπτυξη*. Εργαστήριο Πολεοδομικής Σύνοθεσης ΕΜΠ.

Στρατηγικό Πρόγραμμα Τουριστικής Ανάπτυξης Περιφέρειας Ηπείρου. https://www.php.gov.gr/images/stories/strat_sxed_touristikis_anaptyksis_hpeirou.pdf [Ανακτήθηκε 12 Μαΐου 2022].

Σύμβαση RAMSAR. Προστασία της Φύσης και Βιοποικιλότητα – Σύμβαση για τους Υγροβιότοπους Διεθνούς Σημασίας <http://www.moa.gov.cy/moa/environment/environmentnew.nsf/All/1E208B71803178FEC225802F003C502C?OpenDocument> [Ανακτήθηκε 15 Φεβρουαρίου 2022].

Τσάρτας, Π. (2010). *Ελληνική τουριστική ανάπτυξη. Χαρακτηριστικά, διερευνήσεις, προτάσεις*. Κριτική.

Κεφάλαιο 8:

Συνθήκες οικονομικής ανάπτυξης των παραποτάμιων περιοχών

Σύνοψη – Περίληψη

Στο παρόν κεφάλαιο, με τίτλο «Συνθήκες οικονομικής ανάπτυξης των παραποτάμιων περιοχών», υπογραμμίζεται η συμβολή του νερού και συγκεκριμένα ενός ποταμού στη βιώσιμη ανάπτυξη ενός τόπου, και συγκεκριμένα μιας περιφέρειας. Σύμφωνα με ιστορικά στοιχεία, έχει αποδειχθεί πως οι ανθρώπινες κοινωνίες έτειναν να αναζητούν περιοχές με πλούσιους φυσικούς πόρους και ευφορία για να αναπτυχθούν. Τέτοιες περιοχές μπορούν να θεωρηθούν πεδιάδες, δίπλα σε ποτάμια, δίπλα σε λίμνες και γενικότερα αυτές που μπορούν να παρέχουν στον άνθρωπο όσο το δυνατόν περισσότερες πρώτες ύλες, τροφή και νερό. Οι περιοχές αυτές παραδοσιακά επιλέγονταν λόγω της βιωσιμότητας που μπορούσαν να εξασφαλίσουν οι πόροι που παρείχαν. Ιδιαίτερα αυτές που βρίσκονταν κοντά σε ποτάμια είχαν επίσης και τα πλεονεκτήματα της μετακίνησης ανθρώπων και προϊόντων, της αλιείας και της διαθεσιμότητας του νερού. Στο κεφάλαιο υπογραμμίζονται οι δυνατότητες που υπάρχουν για την αξιοποίηση των παραποτάμιων τόπων στη βιώσιμη ανάπτυξη. Παρουσιάζονται κάποιες καλές πρακτικές αξιοποίησης, όπως επίσης και προτάσεις για μελλοντικές πολιτικές.

Προαπαιτούμενη γνώση

Για την κατανόηση αυτού του κεφαλαίου, προαπαιτούμενη γνώση είναι οι βασικές έννοιες του χώρου και της χωροταξίας. Επίσης, απαραίτητες είναι η κατανόηση των περιφερειακών προβλημάτων και η γνώση γύρω από τους παράγοντες και τις αιτίες που καθορίζουν τα επίπεδα ανάπτυξης ενός τόπου και προκαλούν τις χωρικές και περιφερειακές ανισότητες. Προαπαιτούμενη είναι και η γνώση των οικονομικών, κοινωνικών, περιβαλλοντικών και πολιτικών λόγων για τους οποίους απαιτείται λήψη μέτρων περιφερειακής πολιτικής, καθώς και οι πρακτικοί και θεωρητικοί τρόποι για την αντιμετώπισή τους. Τέλος, σημαντική είναι η γνώση γύρω από τα θέματα της βιώσιμης ανάπτυξης και των γενικών παραμέτρων που την καθορίζουν.

8.1 Τα φυσικά πλεονεκτήματα των παραποτάμιων τόπων

Όταν μελετάται η αναπτυξιακή δυναμική μιας περιφέρειας, με στόχο να αναπτυχθούν οι κατάλληλες στρατηγικές και δράσεις για την ανάπτυξή της, θα πρέπει να διερευνώνται όλα τα στοιχεία τα οποία αυτή διαθέτει και που μπορούν να αξιοποιηθούν ώστε να συντελέσουν στην τελική ανάπτυξή της. Διότι η κάθε περιφέρεια αφενός μεν έχει τα δικά της χαρακτηριστικά, και επομένως θα πρέπει να αντιμετωπίζεται ως μία ξεχωριστή περίπτωση, αφετέρου γιατί είναι ένα σύμπλεγμα υποσυνόλων όπου καθένα έχει τα δικά του ιδιαίτερα χαρακτηριστικά αλλά και συνδυαστικά μεταξύ τους μπορούν να συμβάλουν στην ανάπτυξη ολόκληρης της περιφέρειας.

Η ίδια η περιφέρεια –και οι Αρχές της– θα πρέπει να είναι σε θέση να εντοπίσει τους ιδιαίτερους φυσικούς και ανθρωπογενείς πόρους που διαθέτει, ώστε να μπορεί να τους συνδέσει μεταξύ τους και να τους αξιοποιήσει προς τον γενικότερο αναπτυξιακό της στόχο. Παράδειγμα φυσικού πόρου που θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη αποτελεί η ύπαρξη του νερού και ιδιαίτερα των ποταμών, τα οποία, όπως θα φανεί στη συνέχεια, δίνουν πολλά πλεονεκτήματα στον τόπο που τα διαθέτει (Μητούλα, 2017).

Ανέκαθεν το νερό αποτελούσε κριτήριο για την επιλογή εγκατάστασης του ανθρώπου σε έναν τόπο. Αυτό αφορά είτε τις πηγές πόσιμου νερού είτε τα επιφανειακά ύδατα, όπως τις θάλασσες, τις λίμνες και τα ποτάμια. Οι τόποι αυτοί εξασφάλιζαν τις ανάγκες για πόσιμο νερό, για την υποστήριξη της γεωργικής καλλιέργειας, την αλιεία κ.ά. (Οικονόμου & Μητούλα, 2010).

Οι θάλασσες και τα ποτάμια είχαν ένα επιπλέον πλεονέκτημα, τους θαλάσσιους, αλλά και τους ποτάμιους δρόμους, που εξασφάλιζαν στις ανθρώπινες κοινωνίες ασφαλείς και εύκολους δρόμους για τις μετακινήσεις, το εμπόριο, τις ανταλλαγές προϊόντων, αλλά και την επικοινωνία μεταξύ των ανθρώπων, των

λαών και των πολιτισμών, γεγονός που συνέβαλε σε μεγάλο βαθμό στην οικονομική, κοινωνική και πολιτισμική ανάπτυξη των παράκτιων και παρόχθιων τόπων. Δεν είναι τυχαίο ότι γύρω από τις ακτές της Μεσογείου άκμασαν μερικοί από τους μεγαλύτερους πολιτισμούς της ιστορίας, όπως ο Αρχαίος Ελληνικός, ο Αιγυπτιακός, ο Ρωμαϊκός κ.ά. Επίσης, πολύ σπουδαίες πόλεις σε παγκόσμιο επίπεδο αναπτύχθηκαν στις παράκτιες και παρόχθιες περιοχές. Σε αυτούς τους πολιτισμούς από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα το νερό κατέχει ιδιαίτερα σημαντική θέση. Αποτυπώνεται στη μυθολογία, στη φιλοσοφία, στη θρησκεία, στα ήθη και έθιμα των λαών, άλλοτε εξυμνείται ως θεότητα και άλλοτε θεωρείται πηγή ζωής και ενέργειας, που χαρίζει δύναμη και καλή υγεία (Κρασπούλου, 2020).

8.2 Η ιστορική συμβολή των ποταμών στην ανάπτυξη

Σύμφωνα με την επίσημη επιστημονική βιβλιογραφία (Χατζημήτρος, 2007), τα ποτάμια είναι μεγάλα φυσικά υδάτινα ρεύματα που τροφοδοτούνται συνεχώς και περιλαμβάνουν μεγάλους και μικρούς ποταμούς, ρυάκια και ρέματα περιοδικής ροής. Τα νερά των ποταμών αποτελούν πηγή ανόργανων και οργανικών στοιχείων και έχουν σημαντικό ρόλο για την επιφάνεια της Γης, καθώς θεωρούνται συλλέκτες των νερών που οδηγούνται στη θάλασσα ή σε κάποια λίμνη. Όπως αναφέρθηκε πιο πάνω, τα ποτάμια χρησιμοποιήθηκαν με πολλούς και διαφορετικούς τρόπους από τον άνθρωπο και, λόγω της χρησιμότητάς τους, οι περιοχές γύρω από αυτά αποτέλεσαν ιστορικά πόλο έλξης και εγκατάστασης των ανθρώπων.

Επιπλέον, τα ποτάμια αυτά καθαυτά συνέβαλλαν στην εμφάνιση των ανθρώπινων οικισμών. Καθ' όλη τη διάρκεια της ιστορίας, πολλές πόλεις ιδρύθηκαν γύρω ή κοντά σε ποτάμια και κυρίως σε περιοχές όπου υπήρχε συνάντηση δύο ποταμών. Αυτό συνέβη κυρίως όπου επικρατούσαν ευνοϊκές κλιματολογικές συνθήκες για την ανάπτυξη της αγροτικής δραστηριότητας και του εμπορίου.

Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της Βαβυλώνας, η οποία ήταν χτισμένη στις όχθες του ποταμού Ευφράτη στη Μεσοποταμία, οι πόλεις Θήβαις, Μέμφιδα, Kahun και El-Amarna στις όχθες του Νείλου, η Hararra στον ποταμό Ravi, παραπόταμο του Ινδού ποταμού, και πολλές άλλες. Οι παραπάνω πόλεις υπήρξαν κέντρα πολύ σημαντικών πολιτισμών που αναπτύχθηκαν στις περιοχές αυτές και ο παράγοντας της ύπαρξης ενός μεγάλου ποταμού έπαιξε καθοριστικό ρόλο σε αυτό (Μητούλα & Καλδής, 2018).

Αργότερα, κατά τη διάρκεια του Μεσαίωνα, τα ποτάμια λειτούργησαν ως μέσο εισόδου για εξερευνητές, εμπόρους και κατακτητές. Σε πολλές περιπτώσεις τα ποτάμια αξιοποιήθηκαν ως «αμυντικά οχυρά», καθώς οι πόλεις που ήταν χτισμένες στις καμπύλες τους ήταν προστατευμένες από τις τρεις πλευρές και οχύρωναν ή ενίσχυαν στρατιωτικά μόνο την τέταρτη πλευρά. Ταυτόχρονα, στην Ευρώπη το νερό των ποταμών άρχισε να αξιοποιείται για την παραγωγή ενέργειας. Την ίδια εποχή πολλές σημαντικές πόλεις άρχισαν να αναπτύσσονται δίπλα σε ποτάμια, όπως η Βιέννη, η Βουδαπέστη κ.ά. (<https://www.britannica.com/science/river>).

Πιο πρόσφατα, κατά τη διάρκεια της Βιομηχανικής Επανάστασης, τα ποτάμια επίσης χρησιμοποιήθηκαν για παραγωγή ενέργειας, καθώς η δύναμη της ροής του ποταμού έδινε κίνηση στους πρώτους μύλους, στους τεράστιους αργαλειούς και στα βαριά μηχανήματα των βιομηχανιών. Αυτός ήταν και ένας από τους λόγους για τους οποίους πολλές βιομηχανίες αναπτύχθηκαν σε παρόχθιες περιοχές, συμβάλλοντας στην ανάπτυξή τους, καθώς προσέλκυαν εργαζομένους και κατ' επέκταση μόνιμους κατοίκους (Οικονόμου, 2007). Με αυτόν τον τρόπο μεγεθύνθηκαν και αναπτύχθηκαν πολλές μεγάλες πόλεις του πλανήτη και της Ευρώπης. Τα εργοστάσια λειτουργούσαν μύλους που τροφοδοτούνταν από τα ποτάμια και εξασφάλιζαν την ενέργεια που είχαν ανάγκη για τη λειτουργία τους. Χαρακτηριστικά τέτοια παραδείγματα έχουμε στον Τάμεση στην Αγγλία, στον Μισισσιπή στις Ηνωμένες Πολιτείες και πολλά άλλα. Ταυτόχρονα, τα ίδια τα ποτάμια χρησιμοποιήθηκαν και ως δρόμοι για τις μεταφορές των προϊόντων που παράγονταν από τις βιομηχανίες.

Σήμερα, τα ποτάμια παραμένουν σημαντικά, καθώς συνεχίζουν να χρησιμοποιούνται ως διαδρομές μεταφοράς ανθρώπων και αγαθών, παρέχουν πόσιμο νερό και αλιευτικά προϊόντα και εξασφαλίζουν άρδευση σε γεωργικές εκτάσεις. Επίσης, χρησιμοποιούνται για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας μέσω των υδροηλεκτρικών εργοστασίων. Τέλος, αρκετές από τις σημαντικότερες πόλεις του σύγχρονου κόσμου είναι χτισμένες δίπλα σε ποτάμια, όπως το Λονδίνο, το Παρίσι, το Άμστερνταμ κ.ά. (Μητούλα, 2000).

8.3 Η συμβολή των ποταμών στη βιώσιμη ανάπτυξη των τόπων

Η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης αναφέρεται σε μορφή αναπτυξιακής πολιτικής η οποία επιδιώκει να ικανοποιήσει τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές ανάγκες της κοινωνίας με τέτοιο τρόπο, που να εξασφαλίζει τη βραχυπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη ευημερία. Βασική αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης είναι ότι η ανάπτυξη πρέπει να ανταποκρίνεται στις ανάγκες των σημερινών γενεών, χωρίς να θέτει σε κίνδυνο την ευημερία των επόμενων που θα ακολουθήσουν. Στην πράξη, αυτό σημαίνει ότι δημιουργούνται οι συνθήκες για μακροπρόθεσμη οικονομική ανάπτυξη με ταυτόχρονη εξασφάλιση της προστασίας του περιβάλλοντος (United Nations, 1987).

Στο πλαίσιο αυτό, οι αρχές της βιωσιμότητας υπογραμμίζουν την αξία της προστασίας των φυσικών χώρων, καθώς αναγνωρίστηκε η περιβαλλοντική, κοινωνική, πολιτισμική και οικονομική προσφορά τους στον στόχο της ανάπτυξης. Έτσι, σε διεθνές, ευρωπαϊκό και τοπικό επίπεδο διαπιστώνεται ένα συνεχώς αυξανόμενο ενδιαφέρον για τη λήψη μέτρων για τη βιώσιμη διαχείριση των χώρων αυτών. Δεδομένου ότι το ποτάμι και οι παραποτάμιοι τόποι αποτελούν μεγάλης σημασίας φυσικούς χώρους, έγινε κατανοητό ότι η ύπαρξη ενός ποταμού μπορεί να αποτελέσει πόλο βιώσιμης ανάπτυξης ενός τόπου, καθώς προσφέρει περιβαλλοντικά, κοινωνικά, πολιτισμικά και οικονομικά οφέλη στον τόπο που τον διαθέτει (Μητούλα, 2017).

8.3.1 Η προσφορά τους στο περιβάλλον

Το ποτάμι αποτελεί φυσικό στοιχείο που εμπλουτίζει το φυσικό περιβάλλον ενός τόπου. Όπως ονομάζεται χαρακτηριστικά, είναι ο «μπλε διάδρομος» που δημιουργεί «μπλε δίκτυα». Ως μπλε δίκτυο εννοείται το σύνολο των υδάτινων στοιχείων που συνδέονται μεταξύ τους με υδάτινους διαδρόμους. Οι διάδρομοι αυτοί είναι τα ρέματα και τα ποτάμια. Πολλές φορές, μέσα στους οικισμούς οι όχθες αυτών των μπλε διαδρόμων χρησιμοποιήθηκαν για τη δημιουργία πάρκων, ελεύθερων χώρων, χώρων πρασίνου κ.ά., βελτιώνοντας το μικροκλίμα των δομημένων περιοχών. Δεδομένου ότι πολλά ποτάμια διασχίζουν πυκνοκατοικημένες δομημένες περιοχές, η περιβαλλοντική προσφορά τους σε αυτή την περίπτωση είναι σημαντικότερη, καθώς εισάγεται η φύση μέσα στο ανθρωπογενές δομημένο περιβάλλον.

Θα πρέπει να προσθέσουμε ότι η παρουσία ενός ποταμού ή ρέματος στο δομημένο περιβάλλον προσφέρει ανάλογα οφέλη με αυτά της παρουσίας των χώρων πρασίνου στην πόλη, όπως τη βελτίωση μικροκλίματος, τη βελτίωση του αερισμού και τη συμβολή στην ισορροπία του υδρολογικού κύκλου. Ακόμα, οι χώροι πρασίνου στις παρόχθιες περιοχές μπορούν να αποτελέσουν συνδεδετικό κρίκο μεταξύ του ποταμού ή του ρέματος και των υπόλοιπων περιοχών αστικού πρασίνου που βρίσκονται κατά μήκος του, αλλά και με το περιαστικό φυσικό περιβάλλον που περιβάλλει τους οικισμούς. Επομένως, πολλές φορές οι χώροι αυτοί αποτελούν γέφυρα μεταξύ αστικού, περιαστικού και αγροτικού περιβάλλοντος (Champion & Hugo, 2003).

Επιπλέον, τα ποτάμια και τα ρέματα, ιδιαίτερα στο αστικό περιβάλλον, προσφέρουν τη δυνατότητα σύνδεσης μεταξύ απομονωμένων βιότοπων και πληθυσμών μέσα στην πόλη μέσω διαδρόμων («βιοδιάδρομοι»/bio-highwayss). Τέλος, πολλές φορές η δημιουργία αυτών των «μπλε δικτύων» συμβάλλει στη σύνδεση των διαφορετικών τμημάτων και χρήσεων γης της πόλεων και συμβάλλει στη λειτουργικότητά τους (Binder, 2008).

Μια άλλη προσφορά των ποταμών είναι η αντιπλημμυρική προστασία που μπορούν να εξασφαλίσουν, όταν διατηρούν στον μέγιστο δυνατό βαθμό τη φυσική τους οντότητα. Τα ποτάμια και τα ρέματα λειτουργούν ως αγωγοί των νερών της βροχής και αγωγοί σε μεγαλύτερους αποδέκτες, ενώ παράλληλα αποτελούν μέρος του κύκλου του νερού ενός δομημένου περιβάλλοντος, συμβάλλοντας έτσι στην καλύτερη κατανομή και διαχείριση του νερού εντός των οικισμών μέσω της τροφοδότησης υπόγειων υδροφόρων συλλεκτών (Χατζημπίρος, 2007). Με κατάλληλο σχεδιασμό από την πολιτεία μπορούν να εφαρμοστούν αντιπλημμυρικά έργα, έχοντας ως επίκεντρο και ως τελικό χώρο εισροής τα ποτάμια. Σε περιοχές όπου αυτά εφαρμόστηκαν είχαν πολύ θετικά αποτελέσματα. Στο μέλλον, ενόψει της κλιματικής αλλαγής, τέτοια έργα μπορούν να αποτελέσουν λύση σε πλημμυρικά φαινόμενα που θα απειλήσουν παρόχθιες περιοχές. Το οποιοδήποτε σχέδιο προστασίας θα πρέπει να περιλαμβάνει και τον ευρύτερο χώρο και τις γειτονικές με το ποτάμι περιοχές, οι οποίες πρέπει να θεωρηθούν μεταβατική παρόχθια ζώνη.

Βέβαια, θα πρέπει να αναφερθεί ότι πολύ συχνά τα ποτάμια μετατρέπονται σε χώρους απόθεσης στερεών και υγρών αποβλήτων, με αποτέλεσμα να ρυπαίνεται το περιβάλλον, να απειλείται η υγεία των κατοίκων και τελικά να υποβαθμίζεται η περιοχή. Όμως, τα τελευταία, χρόνια, ενόψει των πολιτικών και των δράσεων για τη βιώσιμη ανάπτυξη των τόπων και την προστασία του περιβάλλοντος, έχουν ενταθεί οι προσπάθειες για τον περιορισμό αυτών των φαινομένων.

8.3.2 Η προσφορά τους στην κοινωνία

Σημαντική είναι η προσφορά των ποταμών και στο κοινωνικό επίπεδο, καθώς η παρουσία τους μέσα σε δομημένο περιβάλλον συμβάλλει στις κοινωνικές συναναστροφές. Ιδιαίτερα σε αστικές περιοχές, όπου η ανάγκη για επαφή με τη φύση είναι μεγαλύτερη, οι παρόχθιες περιοχές και οι ψυχαγωγικές υποδομές και δραστηριότητες που δημιουργούνται σε αυτές προσφέρουν αυτή τη δυνατότητα.

Επίσης, στις παρόχθιες περιοχές υπάρχουν βιότοποι με πολλά είδη χλωρίδας και πανίδας. Με τον τρόπο αυτόν ενισχύεται το φυσικό περιβάλλον των οικισμών και αναβαθμίζεται ο δομημένος χώρος. Όμως, ταυτόχρονα, αυτό δίνει τη δυνατότητα σύνδεσης και επαφής του ανθρώπου με τη φύση.

Σημαντική είναι η συμβολή των ποταμών και στον περιορισμό της ηχορύπανσης, λόγω του ότι οι χώροι αυτοί λειτουργούν ως ηχοφρακτικοί φυσικοί χώροι. Σε αυτό συμβάλλουν και τα χαρακτηριστικά του νερού, το οποίο, με την εναλλαγή μεταξύ κίνησης και ηρεμίας, προκαλεί συναισθήματα ηρεμίας στους ανθρώπους.

Τέλος, οι ποταμοί, οι παραπόταμοι και τα ρέματα που υπάρχουν μέσα στο δομημένο περιβάλλον χρησιμοποιούνται συχνά ως φυσικά όρια μεταξύ περιοχών, ενώ σε άλλες περιπτώσεις έχουν τη δυνατότητα να συνδέουν τους ανοιχτούς χώρους του αστικού περιβάλλοντος με τον περιμετρικό χώρο, αλλά και μεταξύ τους, λειτουργώντας ως «αστικοί διάδρομοι», με αποτέλεσμα να ενισχύεται η συνοχή του αστικού χώρου. Αυτό βοηθά στις μετακινήσεις ανθρώπων και αγαθών μεταξύ των διαφόρων περιοχών, διευκολύνοντας τις κοινωνικές και οικονομικές δραστηριότητες (Μητούλα, 2022).

8.3.3 Η προσφορά τους στον πολιτισμό

Όπως αναφέρθηκε πιο πάνω, τα ποτάμια συμβάλλουν στην προστασία και λειτουργία των οικοσυστημάτων μέσα σε κατοικημένες περιοχές, καθώς εξασφαλίζουν ανοιχτούς φυσικούς χώρους. Οι χώροι αυτοί μπορούν να αξιοποιηθούν για κοινωνικούς και πολιτιστικούς σκοπούς και να συμβάλουν και στην κοινωνική και πολιτιστική δράση και ανάπτυξη της περιοχής.

Με κατάλληλη διαμόρφωση μπορούν να δημιουργηθούν μονοπάτια για πεζούς, μικροί αμφιθεατρικοί χώροι, υπαίθριες εκθέσεις. Με αυτόν τον τρόπο εξασφαλίζεται η προστασία της φυσικότητας του χώρου και δίνεται ταυτόχρονα η δυνατότητα για εύκολη πρόσβαση των κατοίκων σε κεντρικές παρόχθιες περιοχές (Χατζημπίρος, 2007).

8.3.4 Η προσφορά τους στην οικονομία

Από τα παραπάνω φάνηκε ότι τα ποτάμια επιφέρουν πολλαπλά οφέλη σε περιβαλλοντικό, κοινωνικό και πολιτισμικό επίπεδο. Όμως, αποδεδειγμένα πλέον, ένα τελικά αναβαθμισμένο περιβάλλον έχει μεγαλύτερη αξία, η οποία μεταφράζεται και με οικονομικούς δείκτες. Αρκετές μελέτες που αφορούν την αποτίμηση της οικονομικής αξίας των φυσικών πόρων αποδεικνύουν πως η γειτνίαση με το στοιχείο του νερού στις πόλεις αποτελεί παράγοντα αύξησης της αξίας γης. Η παρουσία ενός ποταμού ή ρέματος σε έναν τόπο αποτελεί πόλο έλξης για τους κατοίκους και τους τουρίστες με άμεσα οικονομικά οφέλη για την περιοχή. Επιπλέον, όπως ήδη είδαμε, η παροχή πόσιμου νερού, η παροχή νερού για την παραγωγή τροφίμων, η εξασφάλιση νερού για χρήση στη βιοτεχνία/βιομηχανία και η παροχή νερού για την κάλυψη των ενεργειακών αναγκών μιας περιοχής αποτελούν μετρήσιμα οικονομικά οφέλη με άμεσο, έμμεσο, βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο χαρακτήρα. Οι μακροπρόθεσμες και έμμεσες θετικές επιπτώσεις έγκεινται στο γεγονός ότι αποδεδειγμένα μια αναβαθμισμένη περιοχή αισθητικής και περιβαλλοντικής αξίας μπορεί να προσελκύει επενδυτές και επιχειρηματίες, οι οποίοι θα συμβάλουν στην αύξηση των δημόσιων εσόδων (Bernhardt & Palmer, 2007).

8.4 Τα ποτάμια στην Ελλάδα

Η Ελλάδα διαθέτει 45 ποτάμια, από τα οποία τα 21 είναι μεγάλου μήκους, με μεγαλύτερα τον Αλιάκμονα, τον Αχελώο, τον Θεσσαλικό Πηνειό, τον Έβρο και τον Νέστο. Τέσσερα από αυτά, ο Έβρος, ο Νέστος, ο Στρυμόνας και ο Αξιός, πηγάζουν από τις Βόρειες Βαλκανικές χώρες.

Τα ελληνικά ποτάμια διαθέτουν αξιόλογους υδροτόπους με πλούσια οικοσυστήματα και αρκετά από αυτά διαθέτουν ορμητικά νερά. Η ορμητικότητά τους οφείλεται στο γεγονός ότι διασχίζουν κάποια απόσταση, ξεκινώντας από το βουνό μέχρι να φτάσουν χαμηλότερα, στο επίπεδο της θάλασσας. Η ποσότητα νερού που μεταφέρουν είναι διαφορετική από εποχή σε εποχή. Πολύ νερό μεταφέρουν κυρίως το φθινόπωρο και τον χειμώνα, όταν παρατηρούνται μεγάλες βροχοπτώσεις. Όμως, εκτός από τα ποτάμια, υπάρχει πλήθος μικρότερων υδατορευμάτων, τα οποία συνήθως απολήγουν στη θάλασσα. Όμως, κύριο χαρακτηριστικό τους είναι η ελάχιστη έως μηδενική παροχή νερού κατά τη διάρκεια των θερινών μηνών.

Πάνω σε πολλά ελληνικά ποτάμια έχουν διαμορφωθεί αρκετές τεχνητές λίμνες με στόχο την αντιπλημμυρική προστασία, την παραγωγή υδροηλεκτρικής ενέργειας και την άρδευση. Το πρώτο μεγάλο τέτοιο έργο είναι η τεχνητή λίμνη της Κερκίνης, που ολοκληρώθηκε στις αρχές της δεκαετίας του 1930 και η οποία δημιουργήθηκε μετά την εκτροπή του ποταμού Στρυμόνα. Αποσκοπούσε στην αντιπλημμυρική προστασία της πεδιάδας των Σερρών, ενώ παράλληλα ενίσχυε και την άρδυσή της. Επισημαίνεται ότι με την πάροδο των χρόνων η συγκεκριμένη τεχνητή λίμνη έχει εξελιχθεί σε έναν από τους πλουσιότερους υδροβιότοπους της Ευρώπης.

Η κατασκευή φραγμάτων πάνω στα ποτάμια για τη δημιουργία ταμιευτήρων με σκοπό την παραγωγή υδροηλεκτρικής ενέργειας εντάχθηκε στη δεκαετία του 1950 και σήμερα αξιοποιείται σε πολλά σημεία της Ελλάδας. Σειρά ταμιευτήρων έχει δημιουργηθεί κυρίως στα ποτάμια συστήματα του ποταμού Αχελώου, του Αλιάκμονα και του Νέστου. Το νερό τους χρησιμοποιείται για την άρδευση γεωργικών καλλιεργειών, για την ύδρευση οικισμών και πόλεων και για την παραγωγή ηλεκτρικού ρεύματος.

8.5 Η ρύπανση των ποταμών

Είδαμε ότι η χρήση των ποταμών από τον άνθρωπο είχε πολλαπλά οφέλη σε επίπεδο οικονομικό, κοινωνικό και πολιτισμικό. Ωστόσο, η ρύπανση ποταμών είναι ένα φαινόμενο που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια. Είναι αποτέλεσμα της εντατικής χρήσης λιπασμάτων (νιτρικά, αμμωνιακά και φωσφορικά άλατα) και φυτοφαρμάκων (ζιζανιοκτόνα, εντομοκτόνα), των βιομηχανικών λυμάτων (από βιομηχανίες και εργοστάσια ζάχαρης, γαλακτοβιομηχανίες, κονσερβοποιίες κ.ά.). Τα υγρά λύματα κτηνοτροφικών μονάδων είναι ένα ακόμη σοβαρό πρόβλημα ρύπανσης των ποταμών. Επίσης, κάδμιο, υδράργυρος, μόλυβδος, νικέλιο και χαλκός σε υψηλές συγκεντρώσεις έχουν ανιχνευθεί σε πολλούς ποταμούς και λίμνες, ενώ ρύπανση από τοξικές χημικές ουσίες και ουσίες με ενδοκρινικές ιδιότητες εμφανίζεται σε αρκετά ποτάμια. Σημαντικός παράγοντας ρύπανσης είναι και τα υγρά λύματα από αστικά και βιομηχανικά απόβλητα (π.χ. χωματερές), ρύποι από πετρελαιοειδή και άλλες τοξικές ουσίες (Econoπου, 2009). Για παράδειγμα, ο ποταμός Αλιάκμονας και ο Αξιός δέχονται μεγάλες ποσότητες επεξεργασμένων και μη αποβλήτων από αρκετές πυκνοκατοικημένες περιοχές και βιομηχανικές εγκαταστάσεις. Ο ποταμός Λουδίας, λόγω των αγροτικών αποβλήτων και των αποβλήτων από τις βιομηχανίες επεξεργασίας φρούτων και ζάχαρης, είναι ένας από τους πλέον επιβαρυνμένους περιβαλλοντικά ποταμούς. Τέλος, θα πρέπει να αναφερθεί ότι σε πολλές περιπτώσεις η ρύπανση των ποταμών προέρχεται έξω από τα σύνορα (π.χ. στην περίπτωση του Αξιού, που προέρχεται από τις βόρειες Βαλκανικές χώρες).

8.6 Σύνοψη

Από το κείμενο που προηγήθηκε φάνηκε η θετική συμβολή ενός ποταμού σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο. Τα θετικά αποτελέσματα περιλαμβάνουν όλο το φάσμα των επιμέρους θεμάτων που πραγματεύεται η βιώσιμη ανάπτυξη, δηλαδή το περιβάλλον, την οικονομία, την κοινωνία και τον πολιτισμό. Διαπιστώθηκε ότι οι άμεσα θετικές επιπτώσεις των ποταμών στην οικονομία αφορούν την παροχή νερού (για

οικιακή και γεωργική χρήση), τη βιομηχανία, την παραγωγή ενέργειας, τις μετακινήσεις ανθρώπων και αγαθών.

Ταυτόχρονα, όμως, υπάρχουν και έμμεσες θετικές οικονομικές επιπτώσεις, καθώς, ταυτόχρονα με την αναβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος και την ποιότητα ζωής των κατοίκων, αυξάνονται και οι οικονομικές αξίες των παρόθχιων τόπων. Ταυτόχρονα, οι παρόχθιοι τόποι αποτελούν πόλους έλξης μόνιμων κατοίκων και επισκεπτών, γεγονός που μεταφράζεται σε μακροχρόνια θετικά οικονομικά αποτελέσματα για τον τόπο.

Το μόνο που απομένει είναι η περιβαλλοντική προστασία αυτών των χώρων νερού και η περαιτέρω αξιοποίησή τους για πολιτιστικούς και κοινωνικούς σκοπούς και τα συνεπαγωγικά οικονομικά αποτελέσματα θα είναι δεδομένα σε βάθος χρόνου.

Βιβλιογραφία

- Bernhardt, E. S., & Palmer, M. (2007). River Restoration in the Twenty-First Century: Data and Experiential Knowledge to Inform Future Efforts. *Restoration Ecology*, pp. 472-481.
- Binder, W. (2008). *River restoration: European Overview on Rivers in Urban Areas*.
- Champion, A. G., & Hugo, G. J. (2003). *New Forms of Urbanization: Beyond the Urban/Rural Dichotomy*. Ashgate.
- Economou, Ag. (2009). The Land Uses' Consequences in Coastal Area of Faliraki and Delta Penaeus River in Greece. *American Journal of Agricultural and Biological Sciences* 4(1), 39-48.
- Κρασοπούλου, Μ. (2020). Διαχείριση δικτύου υδάτινων τόπων και Περιφερειακή Ανάπτυξη. Μελέτη περίπτωσης: Πελοπόννησος. Διδακτορική Διατριβή, Τμήμα Οικονομίας και Βιώσιμης Ανάπτυξης, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο.
- Μητούλα, Ρ. (2000). Οι επιπτώσεις της Ευρωπαϊκής Ενοποίησης στη φυσιογνωμία της ελληνικής πόλης. Διδακτορική Διατριβή, Τομέας Πολεοδομίας-Χωροταξίας, Αρχιτεκτονική Σχολή ΕΜΠ.
- Μητούλα, Ρ. (2017). Συνθήκες Οικονομικής Ανάπτυξης Παραποτάμιων Περιοχών. Βιώσιμη ανάπτυξη, πολιτισμός, περιβάλλον, οικονομία, κοινωνία. www.sdct-journal.gr
- Μητούλα, Ρ. (2022). Συνθήκες βιώσιμης ανάπτυξης των παραποτάμιων περιοχών. Στο Χωροταξικός Σχεδιασμός, Πολιτιστική Κληρονομιά και Τοπική Ανάπτυξη (σελ. 52-59). Πανεπιστήμιο Αιγαίου.
- Μητούλα, Ρ., & Καλδής, Π. (2018). *City Branding και Βιώσιμη Ανάπτυξη. Η περίπτωση των Πολιτιστικών Διαδρομών*. Παραζήσης.
- Οικονόμου, Αγ. (2007). Η συμβολή του χωροταξικού σχεδιασμού στην αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων στις παράκτιες περιοχές της Ελλάδος και η ευρωπαϊκή πολιτική. Διδακτορική Διατριβή, Τομέας Πολεοδομίας-Χωροταξίας, Αρχιτεκτονική Σχολή ΕΜΠ.
- Οικονόμου, Αγ., & Μητούλα, Ρ. (2010). Οικολογική διαχείριση κτιρίων, οικισμών και πόλεων στην Ευρωπαϊκή Ένωση – Μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Σταμούλης.
- Richter, B. D., & Sparks, R. E. (2003). Ecologically sustainable water management: Managing river flows for ecological integrity. *Ecological Applications*, pp. 206-224.
- United Nations (1987). *Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future*. Oxford University Press.
- Χατζημπίρος, Α. (2007). Οικολογία – Οικοσυστήματα και προστασία του περιβάλλοντος. Συμμετρία.

Διαδικτυακοί σύνδεσμοι

<https://www.britannica.com/science/river>

Κεφάλαιο 9: Συνθήκες οικονομικής ανάπτυξης των ορεινών περιοχών

Σύνοψη – Περίληψη

Οι ορεινοί τόποι καλύπτουν ένα μεγάλο μέρος του γεωγραφικού χώρου. Όμως, η ραγδαία αστικοποίηση τα τελευταία χρόνια επέφερε μεγάλη μείωση του πληθυσμού σε αυτές τις περιοχές. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την εγκατάλειψη των ορεινών περιοχών, τη μείωση του ενεργού δυναμικού και την παραμέληση της επιχειρηματικής δραστηριότητας. Τα ερωτήματα του παρόντος κεφαλαίου είναι με ποιον τρόπο οι ορεινοί τόποι μπορούν να αναπτυχθούν και να εξασφαλίσουν θέσεις εργασίας, ενώ ταυτόχρονα να επιτευχθεί και η βιώσιμη οικονομική ανάπτυξή τους. Από την έρευνα των στοιχείων και της βιβλιογραφίας διαπιστώνεται ότι η ανάπτυξη των ορεινών τόπων μπορεί να συμβάλει στην οικονομική ευημερία των περιφερειών και κατ' επέκταση στη συνολική βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη των χωρών.

Προαπαιτούμενη γνώση

Για την κατανόηση αυτού του κεφαλαίου, προαπαιτούμενη γνώση είναι οι βασικές έννοιες του χώρου και της χωροταξίας. Επίσης, απαραίτητες είναι η κατανόηση των περιφερειακών προβλημάτων και η γνώση γύρω από τους παράγοντες και τις αιτίες που καθορίζουν τα επίπεδα ανάπτυξης ενός τόπου και προκαλούν τις χωρικές και περιφερειακές ανισότητες. Προαπαιτούμενη είναι και η γνώση των οικονομικών, κοινωνικών, περιβαλλοντικών και πολιτικών λόγων για τους οποίους απαιτείται λήψη μέτρων περιφερειακής πολιτικής, καθώς και οι πρακτικοί και θεωρητικοί τρόποι για την αντιμετώπισή τους. Τέλος, σημαντική είναι η γνώση γύρω από τα θέματα της βιώσιμης ανάπτυξης και των γενικών παραμέτρων που την καθορίζουν.

9.1 Οι ορεινές περιοχές στην Ελλάδα

Σύμφωνα με την Οδηγία 75/268/ΕΟΚ και το Άρθρο 2, ως ορεινές περιοχές ορίζονται «οι περιοχές των οποίων το ύψος, η κλίση του εδάφους και το κλίμα δημιουργούν ειδικές συνθήκες οι οποίες επενεργούν στην επιδίωξη των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων».

Όσον αφορά τις κοινότητες, η Ελληνική Στατιστική Αρχή χαρακτηρίζει ως ημιορεινές αυτές που η εδαφική τοποθεσία τους εντοπίζεται στους πρόποδες των βουνών ή η έκταση τους διανέμεται κατά το ένα μισό περίπου στην πεδιάδα και το άλλο μισό στο βουνό, αλλά πάντα σε υψόμετρο μέχρι 800 μέτρα, για το μεγαλύτερο μέρος της περιοχής της κοινότητας (Παπαδημάτου & Ρόκος, 2004).

Ο ακριβής προσδιορισμός των ορεινών και ημιορεινών περιοχών είναι ουσιαστικός, εφόσον λόγω αυτού προσδιορίζεται με συνάφεια το αν μια περιοχή ενισχύεται ή όχι από τα ευρωπαϊκά προγράμματα. Η Ευρωπαϊκή Ένωση καθιέρωσε τους όρους ορεινές-μειονεκτικές-απομακρυσμένες περιοχές, για τις οποίες προβλέπονται ειδικά μέτρα από την Κοινή Αγροτική Πολιτική (ΚΑΠ), που έχουν στόχο να ισοσταθμίσουν τις επιπτώσεις των φυσικών και κοινωνικοοικονομικών δυσκολιών σε συνάρτηση με τις πιο αναπτυγμένες περιοχές. Επομένως, ένας τόπος χρειάζεται ειδική βοήθεια εάν είναι ορεινός, μειονεκτικός ή/και προβληματικός. Σύμφωνα με το ενημερωτικό σημείωμα του Υπουργείου Γεωργίας (17/7/1997) για την ένταξη των Δήμων, Κοινοτήτων και Οικισμών της Ελλάδας και της Οδηγίας 75/268/ΕΟΚ, στις Ορεινές Περιοχές (άρθρο 3, παρ. 3) συμπεριλαμβάνονται οι Δήμοι, οι Κοινότητες και οι Οικισμοί που έχουν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α. Το κτηματικό τους εύρος είναι σε υψόμετρο πάνω από 800 μέτρα.
- β. Η κτηματική τους έκταση βρίσκεται μεταξύ 600-800 μέτρων και οι κλίσεις του εδάφους είναι τουλάχιστον 16%.
- γ. Το κτηματικό τους εύρος βρίσκεται σε υψόμετρο κάτω από 600 μέτρα με κλίσεις εδάφους τουλάχιστον 20%.

Εάν ένας Δήμος, μια Κοινότητα ή ένας Οικισμός εντάσσεται σε μία από τις παραπάνω περιπτώσεις σε ποσοστό κτηματικής έκτασης τουλάχιστον 80% ή το άθροισμα των περιπτώσεων (α), (β), (γ) είναι τουλάχιστον 80% επί του συνόλου της κτηματικής τους έκτασης, τότε περιλαμβάνεται στις ορεινές περιοχές.

Ως προς την τυπολογία των ορεινών περιοχών, σύμφωνα με το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, αυτές διαχωρίζονται σε τρεις κατηγορίες σχετικά με τον βαθμό ανάπτυξής τους:

1. Περιοχές σχετικά αναπτυγμένες.
2. Περιοχές δυναμικές με αναξιοποίητους πόρους.
3. Περιοχές εσωτερικές. (Αφορά εγκαταλελειμμένες περιοχές από πληθυσμό, χαρακτηρίζονται από απώλεια φυσικών πόρων και βάλλονται από περιβαλλοντικά προβλήματα.)

Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, ο ορεινός χώρος καλύπτει έκταση 77,6 εκατομμυρίων στρεμμάτων, εκ των οποίων ποσοστό της τάξης των 13,08 (17%) είναι περιοχές οι οποίες καλλιεργούνται, ποσοστό 36,42 (47%) είναι περιοχές που χρησιμοποιούνται για βόσκηση και ποσοστό 24,02 (31%) είναι δασικές περιοχές. Επίσης, οι ορεινές περιοχές καλύπτουν ποσοστό της τάξης του 18% της συνολικής γεωργικής γης της Ελλάδας (www.statistics.gr).

Οι ορεινές περιοχές είναι οι σημαντικότεροι «προμηθευτές» των πεδινών και αστικών περιοχών της χώρας σε ορυκτά και ξυλεία, λόγω των πλούσιων δασικών εκτάσεων. Επίσης, είναι και σημαντικοί προμηθευτές νερού, λόγω του ότι η πυκνή κάλυψή τους από φυτά τις καθιστά υποδοχείς των ατμοσφαιρικών υδάτινων κατακρημνισμάτων (χιόνι τους χειμερινούς μήνες και βροχοπτώσεις τον υπόλοιπο χρόνο). Τέλος, οι ορεινές περιοχές διαθέτουν μεγάλο αριθμό από διάφορα είδη ζώων και φυτών.

Όσον αφορά τους ορεινούς οικισμούς της Ελλάδας, συνήθως είναι μικροί σε μέγεθος, και αυτό συμβάλλει στη διαφύλαξη της ποιότητας του φυσικού περιβάλλοντος, των υδάτινων πόρων, των εδαφών και της ατμόσφαιρας, τα οποία λόγω του δύσβατου περιβάλλοντος προστατεύτηκαν αρκετά από την εγκατάσταση της βιομηχανίας, την εντατική γεωργία κ.ά. (Τσίπρας, 2004).

Ως προς τα δημογραφικά τους χαρακτηριστικά, οι ορεινές περιοχές της Ελλάδας εμφανίζουν μεγάλο πρόβλημα. Αυτό ωφείλεται στη μείωση του μόνιμου πληθυσμού και στη γήρανση των μόνιμων κατοίκων τους. Πέρα από το πρόβλημα του πληθυσμού που προκύπτει από την εγκατάλειψη των περιοχών αυτών από τους κατοίκους, υφίσταται και η παραμέληση του οικιστικού πλούτου, των παραδοσιακών αρχιτεκτονικών μνημείων, των αγροτικών και τεχνικών δεξιοτήτων και επαγγελμάτων. Υπάρχουν βέβαια και μόνιμοι κάτοικοι οι οποίοι δεν εγκατέλειψαν ποτέ τις συγκεκριμένες περιοχές και δημιούργησαν εκεί οικογένειες. Η παραμονή έστω και του ελάχιστου πληθυσμού στις περιοχές αυτές δίνει τη δυνατότητα και την ελπίδα για ανάπτυξη. Βέβαια, θα πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των κατοίκων των ορεινών περιοχών κατέχουν τη στοιχειώδη εκπαίδευση.

Ως προς τα οικονομικά χαρακτηριστικά των ορεινών περιοχών, ο βαθμιαίος περιορισμός του πληθυσμού τους είναι ο κύριος παράγοντας που οι ευκαιρίες για επενδύσεις και απασχόληση για τον οικονομικά ενεργό πληθυσμό είναι μειωμένες, οπότε τα οικονομικά τους αποτελέσματα εμφανίζονται σε χαμηλότερη κλίμακα συγκριτικά με αυτά των άλλων περιοχών.

Παρατηρώντας την τομεακή συγκρότηση της απασχόλησης, φαίνεται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό της απασχόλησης στις ορεινές περιοχές ανήκει στον πρωτογενή τομέα, ενώ ο δευτερογενής τομέας διακρίνεται από χαμηλά ποσοστά, γεγονός που επαληθεύει τη μειωμένη μεταποιητική επιχειρηματικότητα. Τα ποσοστά απασχόλησης στον τριτογενή τομέα διαφοροποιούνται ανάλογα με την περιοχή. Δηλαδή, αν οι συγκεκριμένες περιοχές έχουν τουριστικό ενδιαφέρον και κατάλληλες υποδομές, τα ποσοστά του συγκεκριμένου τομέα αυξάνονται. Βέβαια, υπάρχει ένα μικρό ποσοστό των ορεινών περιοχών που έχουν αναπτύξει σε μεγάλο βαθμό σχετική επιχειρηματικότητα. Στον συγκεκριμένο κλάδο επιχειρηματικότητας εντάσσονται τα χειμερινά θέρετρα, όπου ανήκει και ο χιονοδρομικός τουρισμός, κλάδος ο οποίος στην Ελλάδα δεν είναι αρκετά ανεπτυγμένος σε σχέση με την υπόλοιπη Ευρώπη. Γενικά, η τάση που σημειώνεται στις εν λόγω περιοχές, ανεξαρτήτως του ανάγλυφου και της πληθυσμιακής κατηγορίας, είναι η σημαντική μείωση του ποσοστού ενεργού πληθυσμού που απορροφάται στη γεωργία (Ρόκος, 2004).

Σε παρόμοια κατάσταση βρίσκονται και οι υπηρεσίες, όπως και το εμπόριο, το οποίο είναι περιορισμένο, δεδομένου ότι πολύ συχνά οι περιοχές αυτές εξυπηρετούνται από τις μικρότερες και μεγαλύτερες πόλεις που βρίσκονται στην ευρύτερη περιοχή. Επίσης, όσον αφορά τη βιοτεχνία και τη

βιομηχανία, είναι ελάχιστα αναπτυγμένες, διότι δεν επιλέγονται οι ορεινές περιοχές για επενδύσεις σε αυτούς τους κλάδους, λόγω της γεωγραφικής τους μειονεξίας. Τα προβλήματα αυτά εντείνονται ακόμη περισσότερο από τις περιορισμένες επενδύσεις, αλλά και την περιορισμένη αξιοποίηση των ευκαιριών και δυνατοτήτων που υπάρχουν από προγράμματα για στήριξη και ανάπτυξη των ορεινών και γενικότερα μειονεκτικών περιοχών (Παπαδημάτου & Ρόκος, 2004).

9.2 Προβλήματα των ορεινών περιοχών

Οι ορεινοί τόποι διακρίνονται από ένα ιδιότυπο γεωμορφολογικό περιβάλλον, το οποίο επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό τις συνθήκες της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης, με αποτέλεσμα να προκύπτουν τα παρακάτω προβλήματα:

- Δύσκολες περιβαλλοντικές συνθήκες: Το κλίμα στις ορεινές περιοχές χαρακτηρίζεται από τακτικά ακραία καιρικά φαινόμενα, τα οποία δημιουργούν προβλήματα στην ομαλή λειτουργία των οικονομικών δραστηριοτήτων, αλλά και γενικότερα προκαλούν προβλήματα στην καθημερινότητα των ντόπιων.
- Δύσκολη προσέγγιση: Η γεωγραφική θέση των ορεινών τόπων συχνά χαρακτηρίζεται από την απομόνωση, που είναι και αυτή που τους δίνει την ταυτότητα των μειονεκτικών περιφερειακών περιοχών. Οι συγκεκριμένες απομονωμένες περιοχές δεν έχουν εύκολες και συχνές ευκαιρίες πρόσβασης στα μεγάλα αστικά κέντρα και στα εθνικά δίκτυα επικοινωνιών. Χαρακτηριστικά τα οποία απορρέουν από την απομόνωση των ορεινών τόπων σχετίζονται με τις υπηρεσίες των οδικών αλλά και γενικότερα επικοινωνιακών εξυπηρετήσεων και με ένα άλλο σύνολο προβλημάτων που απορρέουν από τους οικονομικούς και κοινωνικούς παράγοντες οι οποίοι δρουν και αλληλεπιδρούν συγχρόνως με διάφορους τρόπους.
- Μείωση εργατικού δυναμικού: Η συνεχής μείωση του ενεργού επαγγελματικά δυναμικού των ορεινών περιοχών έχει συμβάλει σημαντικά στη μείωση των επαγγελματιών αλλά και του εργατικού δυναμικού. Αυτό, σε συνεργασία και με το χαμηλό μορφωτικό επίπεδο, έχει συνδράμει σημαντικά στην έλλειψη πρωτοβουλιών για καινοτόμες επιχειρήσεις, όπως οι εναλλακτικές καλλιέργειες, οι σύγχρονες διαδικασίες καλλιέργειας και παραγωγής κ.ά. Επομένως, οι περιορισμένες θέσεις εργασίας, το χαμηλό αγροτικό εισόδημα, η έλλειψη επαρκούς βοήθειας από την πολιτεία, οι μέτριες συνθήκες ζωής και η απομόνωση των κατοίκων συνθέτουν ένα αρνητικό κοινωνικό και οικονομικό περιβάλλον.
- Μειωμένες ευκαιρίες ανάπτυξης: Η μειωμένη χρήση των φυσικών πόρων, η ελλιπής υποδομή, η αδράνεια της αγροτικής βιομηχανίας, το μεγάλο κόστος που χρειάζεται μια επιχείρηση της περιοχής για τις εγκαταστάσεις της και γενικά την ίδρυσή της, τα χαμηλά ποσοστά παραγωγικότητας και το μεγάλο κόστος μεταφοράς συμβάλλουν στον περιορισμό της ανάπτυξης της επιχειρηματικότητας στις ορεινές περιοχές. Ταυτόχρονα, στις περιοχές αυτές εγκαταλείπονται πολλές από τις τοπικές παραδόσεις, τα σχολεία, τα παραδοσιακά επαγγέλματα κ.ά. Αποτέλεσμα όλων αυτών είναι οι τόποι αυτοί διαρκώς να συρρικνώνονται αναπτυξιακά και να εγκαταλείπονται από τον πληθυσμό τους (Παπαδημάτου & Ρόκος, 2004).

9.3 Στόχοι και προτεραιότητες για την ανάπτυξη των ορεινών περιοχών

Η αξιοποίηση των ορεινών τόπων είναι ένα ζήτημα που απασχολεί αρκετά τους κοινωνικούς και οικονομικούς φορείς τα τελευταία χρόνια. Αυτό οφείλεται στο ότι, λόγω της οικονομικής κρίσης, μεγάλο μέρος του ενεργού πληθυσμού έχει επιστρέψει στους τόπους καταγωγής του, οι οποίοι ανήκουν στην περιφέρεια. Επίσης, λόγω της κρίσης έγινε αντιληπτό ότι πρέπει να δοθεί η αρμόζουσα σημασία στις οικονομίες των περιφερειών, κυρίως λόγω του τουρισμού και της γεωργικής απασχόλησης που θεωρούνται παραδοσιακά οι δυνατότητες της ελληνικής οικονομίας. Για να επιτευχθεί η ανάπτυξη των συγκεκριμένων τόπων, χρειάζεται να γίνει μια ολοκληρωμένη επένδυση σε πολλούς τομείς: την υγεία, την παιδεία, την επιχειρηματικότητα, τον τουρισμό, την αγροτική-κτηνοτροφική απασχόληση, τον πολιτισμό-πολιτιστικά δρώμενα κ.ά. (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 2015/2279/INI).

- Η υγεία

Ο κλάδος της υγείας αποτελεί μία από της βασικές ανάγκες των ανθρώπων και βρίσκεται ψηλά στην πυραμίδα των ανθρώπινων αναγκών. Οι πλημμελείς υπηρεσίες υγείας πολλές φορές αποτρέπουν τους κατοίκους να παραμείνουν σε έναν ορεινό τόπο. Σε αρκετούς ασθενείς των ορεινών περιοχών έχει στοιχίσει τη ζωή τους, λόγω του πολύωρου χρόνου που χρειάζεται για να γίνει η μεταφορά σε ένα μεγαλύτερο νοσοκομείο. Είναι αναγκαίο λοιπόν να βρεθούν τρόποι βελτίωσης των συνθηκών στον τομέα της υγείας, δεδομένου ότι παρουσιάζει πολλά προβλήματα στις ορεινές περιοχές. Για γεωγραφικούς, περιβαλλοντικούς και οικονομικούς λόγους, οι κάτοικοι των ορεινών περιοχών δεν έχουν ίση πρόσβαση στις υπηρεσίες υγείας με τους κατοίκους των πόλεων, καθώς, σε όσες κοινότητες υπάρχει ιατρείο, αυτό καλύπτεται από τον αγροτικό ιατρό. Επομένως, οι ήδη υπάρχουσες υποδομές και γενικά το σύστημα υγείας των περιοχών αυτών δεν αρκεί για να ικανοποιήσει τις ανάγκες των κατοίκων. Σημειώνεται ότι σε αρκετές περιοχές δεν υπάρχει ούτε φαρμακείο για να μπορούν να προμηθευτούν τα απαραίτητα οι ασθενείς, ενώ οι ανάγκες καλύπτονται σε πολλές περιπτώσεις από δίκτυα διανομής που οργανώθηκαν γι' αυτόν τον σκοπό.

Βεβαίως, με τη βοήθεια της τεχνολογίας μπορεί να αυξηθεί η ποιότητα των υπηρεσιών μέσω της τηλεϊατρικής. Η τηλεϊατρική δίνει την ευκαιρία στους κατοίκους των απομακρυσμένων και των ορεινών περιοχών να προσεγγίσουν ακόμα και τις πιο εξελιγμένες υπηρεσίες υγείας, χωρίς περιορισμούς από αποστάσεις και χρονικά περιθώρια. Με τη χρήση της τεχνολογίας μπορεί να υπάρξει αναβάθμιση των υπηρεσιών, εκπαίδευση των ενδιαφερομένων και καλύτερη οργάνωση. Επίσης, μπορούν να περιοριστούν τα πολλά κέντρα υγείας, τα οποία απαιτούν ακριβό εξοπλισμό.

Οι δημογραφικές μελέτες στον πληθυσμό της χώρας και συγκεκριμένα στις ορεινές περιοχές έχουν δείξει ότι το προσδόκιμο ζωής τα τελευταία χρόνια έχει αυξηθεί. Ωστόσο, μεγάλο μέρος των κατοίκων των συγκεκριμένων περιοχών αποτελείται από άτομα μέσης ηλικίας και πάνω, λόγω της εγκατάλειψης αυτών των περιοχών από τους νέους. Αυτό οδηγεί στην αύξηση των αναγκών για ιατρική περίθαλψη στον πληθυσμό της τρίτης ηλικίας που παραμένει στις εν λόγω περιοχές.

Σημειώνεται ότι η επίλυση των προβλημάτων της υγείας είναι αποδεδειγμένα ένας λόγος συγκράτησης του πληθυσμού σε αυτούς τους τόπους.

- Η παιδεία

Η παιδεία είναι άμεσα συνδεδεμένη με την οικονομική ανάπτυξη ενός τόπου. Ο τομέας της παιδείας-εκπαίδευσης στις ορεινές περιοχές της Ελλάδας αντιμετωπίζει μεγάλα και καθημερινά προβλήματα. Πολύ συχνά, ενώ η σχολική χρονιά αρχίζει στις 11 Σεπτεμβρίου, σε μερικές από αυτές τις περιοχές μπορεί να ξεκινήσει και έναν μήνα αργότερα, καθώς τα σχολεία λειτουργούν κατά βάση μόνο με αναπληρωτές εκπαιδευτικούς, οι οποίοι είτε δεν είναι έγκαιρα ενημερωμένοι για τη νέα τους θέση είτε γιατί περιμένουν μήπως βρουν μια θέση στη περιοχή του ενδιαφέροντός τους. Επίσης, στα συγκεκριμένα σχολεία δεν υπάρχουν πάντα οι κατάλληλες υποδομές για εξειδικευμένα μαθήματα, όπως το μάθημα της φυσικής και της χημείας, που χρειάζονται εργαστήρια. Επίσης, πολλά σχολεία είναι τριθέσια, διθέσια, ακόμα και μονοθέσια. Το πρόβλημα που δημιουργείται είναι προφανές, καθώς στα διθέσια και τριθέσια τη μία χρονιά διδάσκεται η ύλη της μίας τάξης και την επόμενη χρονιά η ύλη της άλλης τάξης, γεγονός που δημιουργεί μεγάλη σύγχυση στους μαθητές. Τέλος, πολλές ορεινές περιοχές δεν έχουν Γυμνάσιο και Λύκειο, με αποτέλεσμα να μετακινούνται καθημερινά οι μαθητές στις κωμοπόλεις ή ακόμα και στις κοντινές πόλεις προκειμένου να ολοκληρώσουν τη βασική τους εκπαίδευση.

Σε όλα τα παραπάνω προβλήματα, απαραίτητο είναι να δοθεί λύση, καθώς με αυτόν τον τρόπο οι γονείς, που αποτελούν και το εργατικό δυναμικό των περιοχών αυτών, δεν θα εγκαταλείπουν τις ορεινές περιοχές για να εξασφαλίσουν στα παιδιά τους ίσες ευκαιρίες με αυτές των παιδιών των πόλεων. Επίσης, τα ίδια τα παιδιά, εάν διαπιστώσουν ότι υπάρχουν προοπτικές και ευκαιρίες, ίσως επιλέξουν να παραμείνουν στον τόπο γέννησής τους. Αρχικά θα πρέπει τα σχολεία αυτά να επανδρωθούν με μόνιμους εκπαιδευτικούς, όχι μόνο αυτούς που κάνουν τα βασικά μαθήματα αλλά και αυτούς που διδάσκουν εξειδικευμένα μαθήματα, όπως αγγλικά, γυμναστική κ.ά.

Πρόβλημα αποτελεί και το θέμα της πρόωρης εγκατάλειψης του σχολείου λόγω του χαμηλού εκπαιδευτικού επιπέδου των κηδεμόνων ή της έλλειψης χρόνου λόγω ενασχόλησης με τα αγροτικά επαγγέλματα, όπου δεν υπάρχει η κατάλληλη βοήθεια όσον αφορά τη μελέτη στο σπίτι. Επομένως, η ύπαρξη ολοήμερων σχολείων και ενισχυτικής διδασκαλίας κρίνεται απαραίτητη. Επίσης, η δημιουργία δημοτικών

βιβλιοθηκών σε όσο το δυνατόν περισσότερες από αυτές τις περιοχές θα βοηθούσε αρκετά στην επίλυση κάποιων προβλημάτων.

Τα προβλήματα που αναφέρθηκαν πιο πάνω μπορούν να βελτιωθούν με την τηλεκατάρτιση (Γουμνάκης κ.ά., 1997). Ένα τέτοιο πρόγραμμα είναι αναγκαίο για τις ορεινές περιοχές, καθώς προσφέρει μεγάλη βοήθεια στον εκπαιδευτή αλλά και στον εκπαιδευόμενο, ανοίγει τους ορίζοντες της εκμάθησής του και των δυνατοτήτων του. Με τη συγκεκριμένη εφαρμογή, ο διδάσκων έχει πρόσβαση σε μεγάλο όγκο πληροφοριακού και εκπαιδευτικού υλικού, το οποίο μπορεί να διαμορφώσει με τέτοιο τρόπο, ώστε να το προσαρμόσει στις ιδιαίτερες συνθήκες αυτών των περιοχών, με αποτέλεσμα το μάθημα να γίνεται πιο ενδιαφέρον και πιο αποτελεσματικό. Κατά το παρελθόν έχουν εφαρμοστεί τέτοια προγράμματα σε ορεινές περιοχές στην Ελλάδα, όπως το Ερμής, το Δίας, το Πανελλήνιο Σχολικό Δίκτυο αρχικά και άλλα στη συνέχεια. Στο πρόγραμμα Ερμής πήραν μέρος σχολεία από όλες τις περιοχές αλλά και από ορεινές που ανήκουν στην περιοχή των Ιωαννίνων, της Ηλείας και της Ευρυτανίας (www.ea.gr/ep/hermes). Στο πρόγραμμα Δίας πήραν μέρος σχολεία από την Κάρπαθο, την Κεφαλονιά, τη Μεσσηνία, την Άρτα, τα Ζαγοροχώρια, την Ορεστιάδα, την Αμοργό, την Καρδίτσα, τη Ρόδο και τα Σφακιά (www.dias.ea.gr). Επίσης, το Πανελλήνιο Σχολικό Δίκτυο ήταν δημιούργημα του Υπουργείου Παιδείας και μεγάλης χρονικής διάρκειας (www.sch.gr). Τα τελευταία χρόνια, λόγω της ανάγκης που προέκυψε από την πανδημία Covid 19, εφαρμόστηκε η τηλεκατάρτιση. Όμως, σε πολλές περιπτώσεις παρουσιάστηκαν άλλου είδους προβλήματα, όπως έλλειψη καλής σύνδεσης wifi, ανεπαρκής εξοπλισμός (π.χ. υπολογιστές) κ.ά., δεδομένα τα οποία προσπάθησε να αντιμετωπίσει η πολιτεία.

Επίσης, η τηλεκατάρτιση μπορεί να προσαρμοστεί και σε άλλους τομείς στους οποίους έχουν ανάγκη οι ορεινές περιοχές, όπως είναι η επιχειρηματικότητα. Με τη βοήθεια της τηλεκατάρτισης, οι αγρότες, οι κτηνοτρόφοι αλλά και όσοι επιχειρούν στις απομακρυσμένες ορεινές περιοχές έχουν τη δυνατότητα να συμμετάσχουν σε σεμινάρια που θα βοηθήσουν την επαγγελματική και οικονομική τους βελτίωση, χωρίς να χρειαστεί να μετακινηθούν από τον τόπο τους, εξασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο χρόνο και χρήμα.

Επομένως, με το υψηλό μορφωτικό επίπεδο και τους καταρτισμένους κατοίκους, θα δοθεί η δυνατότητα της βελτίωσης της οικονομίας των ορεινών περιοχών. Ταυτόχρονα, η επιμόρφωση των επιχειρηματιών μπορεί να δημιουργήσει τις κατάλληλες συνθήκες για περαιτέρω ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας.

- Επιχειρηματικότητα

Η επιχειρηματικότητα αποτελεί μία από τις κινητήριες δυνάμεις της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης και επιτυγχάνεται με τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, την αύξηση του επιπέδου στις παροχές της υγείας, της παιδείας, του πολιτισμού κ.ά. Έχοντας θέσει παραπάνω τα προβλήματα και τις ελλείψεις που δημιουργούνται στις ορεινές περιοχές, γίνεται αντιληπτή η ανάγκη για την ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας στις ορεινές περιοχές, ώστε να ενισχυθούν η τοπική οικονομία και η κοινωνική ζωή και να συγκρατηθεί ο τοπικός πληθυσμός σε αυτούς τους τόπους. Όμως, η ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας πρέπει να γίνει με προγραμματισμό και στοχευμένα βήματα, ώστε να είναι βιώσιμη και να έχει διάρκεια και επιτυχία. Θα πρέπει να μελετηθεί η κάθε περιοχή ξεχωριστά και να καταγραφούν τα γεωγραφικά, κοινωνικά και οικονομικά χαρακτηριστικά της, καθώς και να υπολογιστούν οι ανάγκες του κοινωνικού συνόλου.

Στη συνολική προσπάθεια σημαντική υπήρξε η συμβολή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς προώθησε πολιτικές ανάπτυξης ειδικά για τις ορεινές περιοχές. Κάποιες από αυτές τις ενέργειες αναπτύχθηκαν μέσω των παρακάτω προγραμμάτων:

- Πρόγραμμα Αγροτικής Ανάπτυξης (ΠΑΑ). Στο συγκεκριμένο πρόγραμμα περιλαμβάνονταν ενέργειες όπως:
 - Οικονομική βοήθεια ανάλογα με το καλλιεργήσιμο είδος, το εισόδημα και την περιοχή.
 - Μείωση των ορίων συνταξιοδότησης των επαγγελματιών αγροτών.
 - Εκμοντερνισμός του τρόπου εργασίας και των μηχανημάτων που χρησιμοποιούνται.
 - Αναπτυξιακά έργα που σχετίζονται με τις υποδομές της κάθε περιοχής.
 - Κοινοτική Πρωτοβουλία LEADER.
 - Εκπαίδευση και εισαγωγή των επαγγελματιών αγροτών στην τεχνολογία.
 - Δράσεις οι οποίες προωθούν τον σεβασμό και τη διατήρηση του φυσικού πλούτου (ΠΑΑ 2014-2020).

- Εθνικά Στρατηγικά Πλαίσια Αναφοράς (ΕΣΠΑ). Για τις ορεινές περιοχές προέβλεπαν σχέδιο ανάπτυξης της γεωργίας, της κτηνοτροφίας, του τουρισμού, της βιοτεχνίας με παράλληλη προστασία του περιβάλλοντος (ΕΣΠΑ, www.espa.gr).

- Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΚΥΑ) με θέμα το «Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Ορεινό Χώρο» (2004). Η ΚΥΑ προώθησε:

- Τον τουρισμό και τον αγροτουρισμό.
- Τον σεβασμό στο περιβάλλον και τη σωστή χρήση των πρώτων υλών (www.opengov.gr).

- Τομεακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ψηφιακή Σύγκλιση». Αφορά τις νέες τεχνολογίες και την προώθηση αυτών μέσω των ψηφιακών εφαρμογών (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ψηφιακή Σύγκλιση»).

- Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Ν. 2742/1999) και Σχέδιο Ανάπτυξης του Ορεινού Χώρου (ΣΑΟΧ). Το ΣΑΟΧ προτείνει:

- Ανάπτυξη νέων και πιο σύγχρονων παραγωγικών δραστηριοτήτων.
- Προώθηση του πρωτογενούς τομέα παραγωγής μέσω της ανταγωνιστικότητας που θα επιτυγχάνεται από την επιλογή πρώτων υλών υψηλών απαιτήσεων.
- Ανάπτυξη του τουρισμού.
- Προώθηση της οικοτεχνίας.
- Ενίσχυση της βιοτεχνίας.
- Δημιουργία κέντρων ανάπτυξης ανά περιοχή.
- Προσβασιμότητα στα ορεινά κέντρα (<http://oreinoi.blogspot.com>).

Τα παραπάνω προγράμματα προσφέρουν βοήθεια στους νέους επιχειρηματίες των ορεινών περιοχών. Σημαντική παράμετρος όλων αυτών και για την επιτυχία τους είναι η εκπαίδευση ειδικότερα των νέων γεωργών και κτηνοτρόφων προκειμένου να μπορέσουν να προσαρμοστούν ομαλά στα νέα δεδομένα της τεχνολογίας και των απαιτήσεων της αγοράς.

- Νέες τεχνολογίες

Όπως αναφέρθηκε πιο πάνω, σημαντικό εργαλείο των επιχειρηματιών των απομακρυσμένων περιοχών είναι το διαδίκτυο. Μέσω αυτού μπορούν να προωθήσουν τη δουλειά τους σε μακρινές περιοχές χωρίς να υπολογίζονται η απόσταση και οι καιρικές συνθήκες, εφόσον σε αρκετά ορεινά μέρη κατά τη διάρκεια του χειμώνα η μετακίνηση αποτελεί σοβαρό πρόβλημα. Τρόποι προώθησης των επιχειρήσεων είναι η δημιουργία σελίδας στο διαδίκτυο της εκάστοτε επιχείρησης και το ηλεκτρονικό εμπόριο. Από τη σελίδα υπάρχει η πρώτη επαφή με την επιχείρηση και η προσέλκυση των ενδιαφερομένων (Δουκίδης & Θεμιστοκλέους, 1998). Με το ηλεκτρονικό εμπόριο, το οποίο μπορεί να γίνει και σε παγκόσμιο επίπεδο, ενισχύεται η επιχείρηση προκειμένου να αναπτύξει εξαγωγικές διαδικασίες. Επίσης, μέσω της τηλεργασίας παρέχεται βοήθεια στις επιχειρήσεις των ορεινών περιοχών γύρω από θέματα συνεργασίας και υποστήριξης, καθώς και στους ίδιους τους κατοίκους των ορεινών περιοχών, με αποτέλεσμα την επαγγελματική τους αποκατάσταση (Μούστρης, 2007). Επίσης, οι καινοτομίες της τεχνολογίας βοηθούν ειδικότερα τους γεωργούς και τους κτηνοτρόφους στις καθημερινές τους εργασίες, ενώ προστατεύουν και το περιβάλλον (Νικολαΐδου κ.ά., 2004).

- Εκπαίδευση επιχειρηματιών

Η εκπαίδευση των νέων αλλά και των υπαρχόντων επιχειρηματιών των ορεινών περιοχών είναι σημαντική ιδιαίτερα σε νέες τεχνολογίες. Η εκπαίδευση αυτή γίνεται συνήθως από προγράμματα επιμόρφωσης με τη μορφή σεμιναρίων. Υπάρχουν και τα τηλεσεμινάρια για τους ενδιαφερομένους, οι οποίοι λόγω απόστασης δεν μπορούν να προσέλθουν με τη φυσική τους παρουσία. Επίσης, γίνεται ενημέρωση για μετάβαση από έναν επιχειρηματικό κλάδο σε άλλον, δηλαδή αν κάποιος αγρότης, εκτός από αυτή την ασχολία, θέλει να ασχοληθεί και με τον αγροτουρισμό κ.ά. (Κελέμης, 2006).

- Αγροτουρισμός – Τουρισμός

Όπως αναφέρθηκε πιο πάνω, τα προγράμματα βοήθειας των επιχειρηματιών των ορεινών περιοχών προωθούν και τον τουρισμό-αγροτουρισμό. Στην περίπτωση του αγροτουρισμού προωθείται η ήπια μορφή

του, καθώς στόχος είναι να υπάρξει βιωσιμότητα, και αυτό δεν θα επιτευχθεί, αν πρωτίστως δεν επιτευχθούν η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και η ορθή χρήση των πρώτων υλών.

Τουρισμός: Ο τουρισμός είναι μία από τις σημαντικότερες μορφές οικονομίας στον σύγχρονο κόσμο. Αρκετές χώρες οι οποίες δεν έχουν βαριά βιομηχανία στηρίζονται σε αυτή τη μορφή επιχειρηματικότητας για την οικονομική τους ανάπτυξη και τη μείωση της ανεργίας. Μια τέτοια χώρα είναι και η Ελλάδα, καθώς έχει φυσικό πλούτο και μεγάλη πολιτιστική κληρονομιά, δεδομένα που ευνοούν την ανάπτυξη του τουρισμού. Στην περίπτωση των ορεινών περιοχών, λόγω της εδαφικής τους θέσης, ο τουρισμός που μπορεί να αναπτυχθεί είναι ο χειμερινός τουρισμός, της περιπέτειας, ο οικοτουρισμός, ο πολιτιστικός τουρισμός και γενικά οι εναλλακτικές μορφές τουρισμού. Ο χειμερινός τουρισμός απευθύνεται σε ανθρώπους που ασχολούνται με τα χειμερινά σπορ. Για να υπάρξει αυτός ο τουρισμός, θα πρέπει να υπάρξουν οι κατάλληλες υποδομές. Θα πρέπει να υπάρχει κάποιο χιονοδρομικό κέντρο και φυσικά οι οδικές υποδομές να είναι κατάλληλες, ώστε οι ενδιαφερόμενοι να μπορούν να φτάσουν στον προορισμό τους. Ο τουρισμός της περιπέτειας ικανοποιεί τα άτομα που ενδιαφέρονται για τα χειμερινά extreme sports, όπως η ορειβασία, η κατάβαση και η πεζοπορία σε ένα βουνό, το rafting κ.ά. Ένα ακόμα είδος τουρισμού είναι ο θρησκευτικός τουρισμός, με χαρακτηριστικό παράδειγμα τα Μετέωρα. Η ανάπτυξη του τουρισμού στις ορεινές περιοχές μπορεί να φέρει και γενικότερη ανάπτυξη στην περιοχή. Αυτό θα επιτευχθεί γιατί θα λειτουργήσουν χιονοδρομικά κέντρα, εμπόριο, επιχειρήσεις ψυχαγωγικού και υγειονομικού ενδιαφέροντος, θα κατασκευαστούν δημόσια έργα, θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας κ.ά. (Κοκκώσης & Τσάρτας, 2001).

Αγροτουρισμός: Ο αγροτουρισμός είναι μια μορφή τουρισμού που αναπτύσσεται σε αγροτικές περιοχές. Ο στόχος του συγκεκριμένου είδους τουρισμού είναι η οικονομική ενίσχυση της τοπικής οικονομίας και του βιοτικού επιπέδου. Η συγκεκριμένη μορφή τουρισμού είναι ήπιας μορφής, καθώς το περιβάλλον και η διατήρησή του παίζουν σημαντικό ρόλο και στόχος είναι ο τουρίστας να έρθει σε επαφή με αυτό μέσω δραστηριοτήτων (συμμετοχή σε αγροτικές εργασίες κ.ά.). Συνήθως, τα καταλύματα είναι μικρά και παραδοσιακά, δεν υπάρχουν μεγάλες μονάδες φιλοξενίας και στιδήποτε άλλο θυμίζει τον αστικό τρόπο ζωής.

Ο αγροτουρισμός τα τελευταία χρόνια έχει κερδίσει μεγάλο μέρος του τουρισμού στην Ελλάδα και σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Αυτή η μορφή τουρισμού έχει βιώσιμο και πολύπλευρο χαρακτήρα και θέτει ορισμένους στόχους για τον επισκέπτη, όπως:

- Να έρθει σε επαφή με την καθημερινή ζωή της υπαίθρου, δηλαδή τις καθημερινές ασχολίες, την κουζίνα και τα τοπικά προϊόντα.
- Να βρεθεί στη φύση, να τη γνωρίσει για να τη σεβαστεί και να πάρει μέρος σε δραστηριότητες που θα του προσφέρουν γνώση, αναψυχή και ανακάλυψη.
- Να συντελέσει στη βιώσιμη ανάπτυξη του τόπου και να βοηθήσει στην ύπαρξη αναπτυξιακών προγραμμάτων.
- Να ενεργοποιήσει την τοπική αυτοδιοίκηση και την τοπική αρχή.
- Να συμβάλει με την παρουσία του ώστε να γίνουν έργα υποδομών.
- Μέσω της επαφής του με τη φύση να προωθήσει την ευαισθητοποίηση για το περιβάλλον και τον φυσικό πλούτο.
- Να προβάλλει στους οικείους του τα τοπικά προϊόντα που προέρχονται από επιχειρήσεις της περιοχής.
- Να βοηθήσει στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής (Βενετσανοπούλου, 2006).

Στον τομέα της επιχειρηματικότητας, ο αγροτουρισμός συνδυάζει τους τρεις τομείς παραγωγικότητας: της παραγωγής, της βιομηχανίας και της παροχής υπηρεσιών· δηλαδή με την ύπαρξη γεωργικών και κτηνοτροφικών προϊόντων, την εκμετάλλευση αυτών για την παραγωγή άλλων προϊόντων και τον τουρισμό. Με αυτόν τον τρόπο στηρίζει και προωθεί την τοπική αγορά, με αποτέλεσμα να δημιουργεί νέες θέσεις εργασίας, αύξηση του τοπικού εισοδήματος και συγκράτηση του τοπικού πληθυσμού (<http://www.agrotour.gr>). «Πρωτεργάτες» στον τομέα του αγροτουρισμού υπήρξαν οι Γυναικείοι Συνεταιρισμοί, αφού με τις δράσεις τους προωθούν την πολιτιστική κληρονομιά κάθε τόπου. Οι συγκεκριμένοι συνεταιρισμοί παρασκευάζουν τοπικά παραδοσιακά προϊόντα με τοπικές πρώτες ύλες, εκτελούν πατροπαράδοτες συνταγές και προωθούν κλασικές χειροτεχνίες που κληροδοτήθηκαν από γενιά

σε γενιά. Τέλος, οι περισσότεροι συνεταιρισμοί εκθέτουν τα προϊόντα τους και τα προσφέρουν προς πώληση, επομένως ασχολούνται και με αυτού του είδους την υπηρεσία.

Η σημαντικότητα του αγροτουρισμού φαίνεται από το πλήθος των επιχειρήσεων που συμμετέχουν σε αυτόν και έχουν οικονομικά ωφέλη. Κάποιες από αυτές είναι:

- Παραδοσιακά καταλύματα, εστιατόρια και καφενεία.
- Παραγωγοί και έμποροι τοπικών προϊόντων.
- Τουριστικές επιχειρήσεις διοργάνωσης εκδρομών και δραστηριοτήτων.
- Μουσεία και Εργαστήρια Λαϊκής Τέχνης.
- Σύλλογοι και Συνεταιρισμοί.
- Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Εκτός από τα παραπάνω, ο αγροτουρισμός ως επιχειρηματική δραστηριότητα ενισχύει και την ποιότητα ζωής των μόνιμων κατοίκων της περιοχής. Αυτά που προσφέρει είναι:

- Δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας παίζει σημαντικό ρόλο στη συγκράτηση του πληθυσμού στις συγκεκριμένες περιοχές.
- Αύξηση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων.
- Προώθηση των τοπικών προϊόντων, με αποτέλεσμα την αύξηση του εισοδήματός τους.

Η συγκεκριμένη μορφή του τουρισμού δρα με σκοπό την προστασία και τον σεβασμό προς το περιβάλλον. Επίσης βοηθά στην οικονομική ανάπτυξη και προστασία του φυσικού πλούτου της περιοχής. Τέλος, ο αγροτουρισμός μπορεί να λειτουργεί όλες τις εποχές του χρόνου, επομένως μπορεί να θεωρηθεί βασική απασχόληση (http://www.ketade.gr/docs/Enall_tour.pdf).

- Αγροτική απασχόληση – Κτηνοτροφία

Στην Ελλάδα, ο πρωτογενής τομέας παραγωγής αποτελεί έναν από τους βασικούς τομείς απασχόλησης των ορεινών περιοχών. Οι γεωργοί και οι κτηνοτρόφοι επαγγελματίες αποτελούν τα 2/3 περίπου του πληθυσμού των ορεινών περιοχών. Όπως αναφέρθηκε πιο πάνω, λόγω της εδαφικής μορφολογίας των ορεινών περιοχών, παρατηρείται η εγκατάλειψή τους, με συνεπακόλουθη εγκατάλειψη και των επαγγελμάτων του γεωργού και του κτηνοτρόφου. Για να περιορίσει αυτό το φαινόμενο, η πολιτεία εφαρμόζει τοπικές δράσεις και προγράμματα τα οποία οργανώνονται από τις ελληνικές αρμόδιες Αρχές ή από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Βάσει της Αναθεωρημένης Κοινής Αγροτικής Πολιτικής και του σχεδίου Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου, εφαρμόζονται μέτρα που προσπαθούν να αντιμετωπίσουν το φαινόμενο της εγκατάλειψης του ορεινού χώρου και να βρεθούν λύσεις.

Για να αποφευχθεί η φυγή των νεότερων παραγωγικών ατόμων από τους ορεινούς τόπους, έχουν προωθηθεί κίνητρα, τα περισσότερα εκ των οποίων είναι οικονομικά, όπως οι εξισωτικές αποζημιώσεις λόγω των φυσικών και άλλων φαινομένων, οι επιδοτήσεις για την έναρξη επιχειρήσεων και καλλιέργειών και τα προγράμματα επιμόρφωσης. Τα ίδια προγράμματα ισχύουν και γι' αυτούς που ασχολούνται ή θέλουν να ασχοληθούν με την κτηνοτροφία.

Η αγροτική ενασχόληση αποτελεί την κύρια επαγγελματική απασχόληση για τους κατοίκους των ορεινών περιοχών. Με τα προγράμματα των νέων αγροτών, όλο και περισσότεροι νέοι παροτρύνονται να ασχοληθούν με τον συγκεκριμένο τομέα. Επίσης, ενώ παλαιότερα στον συγκεκριμένο κλάδο δεν απασχολούνταν μορφωμένοι πολίτες, αυτό σήμερα τείνει να αλλάξει, και η αλλαγή αυτή μπορεί να βοηθήσει ώστε η ανάπτυξη να έχει βιώσιμο χαρακτήρα. Επίσης, αρκετοί είναι αυτοί που ασχολούνται και με παραπλήσιους κλάδους της γεωργικής καλλιέργειας, για παράδειγμα στα ελαιοτριβεία, στα οινοποιεία κ.ά.

Τέλος, ένα μεγάλο ποσοστό των κατοίκων των ορεινών περιοχών ασχολούνται με την κτηνοτροφία. Σε αυτόν τον τομέα υπάρχουν επίσης προγράμματα για επιμόρφωση, αλλά και στήριξη των παραγωγών (π.χ. μέσω των εξισωτικών αποζημιώσεων κ.ά.). Οι κτηνοτρόφοι έχουν και περαιτέρω διεξόδους για κέρδος εκτός από το κυρίαρχο προϊόν απασχόλησής τους, όπως την εμπορία μαλλιού, κρέατος, γάλακτος, τυροκομεία.

- Πολιτισμός – Πολιτιστικά

Η Ελλάδα είναι μια χώρα με μεγάλη πολιτιστική και πολιτισμική κληρονομιά. Ειδικά στις ορεινές περιοχές, οι οποίες είναι σχετικά αποκομμένες από τα αστικά κέντρα, η κληρονομιά αυτή έχει διασωθεί σε μεγάλο βαθμό,

καθώς οι κοινωνίες είναι κλειστές και παραδοσιακές. Οι οικογένειες είναι κυρίως πατριαρχικές και ασχολούνται με τον πρωτογενή τομέα, δηλαδή με την αγροτική απασχόληση και την κτηνοτροφία. Έχουν διατηρήσει σε μεγάλο βαθμό τις παραδόσεις στον τρόπο ζωής και στην αρχιτεκτονική των κτισμάτων τους.

Για τις χαμένες παραδόσεις και τη διατήρηση των υπαρχουσών, υπάρχουν πολλοί γυναικείοι συνεταιρισμοί που προσπαθούν με το έργο τους να τις διαφυλάξουν και να τις προωθήσουν στις νεότερες γενιές.

Το πόσο σημαντικά είναι ο πολιτισμός και τα πολιτιστικά δρώμενα για έναν τόπο γίνεται αντιληπτό από την περίπτωση του τουρισμού, αφού υπάρχει ειδική κατηγορία γι' αυτή τη μορφή τουρισμού, ο πολιτιστικός τουρισμός. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, οι επισκέπτες έρχονται για να γνωρίσουν τα ήθη, τα έθιμα και τις παραδόσεις. Επίσης, θέλουν να δοκιμάσουν την τοπική κουζίνα και την καθημερινότητα της ζωής σε αυτές τις περιοχές.

Ο πολιτισμός και τα πολιτιστικά δρώμενα μπορούν να αποφέρουν αρκετά έσοδα στις τοπικές κοινωνίες και στις περιφέρειες. Εκτός από την οικονομική ανάπτυξη, υπάρχει και η αναγνωσιμότητα που μπορεί να βοηθήσει τον γενικότερο τουρισμό της περιφέρειας.

9.4 Η Ευρωπαϊκή Περιφερειακή Πολιτική για τις ορεινές περιοχές

Οι περιφέρειες οι οποίες διαθέτουν ορεινούς τόπους προσπαθούν, μέσω προγραμμάτων σχεδιασμού ανάπτυξης, να ενισχύσουν και να διατηρήσουν τον πληθυσμό στις ορεινές και απομακρυσμένες περιοχές τους. Τα πιο σημαντικά προγράμματα που είναι σε ισχύ είναι το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Ν. 2742/1999, αρθ. 6) και το Σχέδιο Ανάπτυξης του Ορεινού Χώρου, που αποτελεί μέρος του Εθνικού Σχεδίου Περιφερειακής Ανάπτυξης.

Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης υπογράμμισε ότι η αειφόρος ανάπτυξη των ορεινών περιοχών της χώρας μπορεί να αποτελέσει εργαλείο για τη χωρική συνοχή των περιοχών και των περιφερειών, αν ακολουθηθούν οι παρακάτω τακτικές ανάπτυξης:

- Πλήρης ανάπτυξη των δασών, της κτηνοτροφίας, του τουρισμού, του πολιτισμού και του περιβάλλοντος, προβολή και εκμετάλλευση των πλεονεκτημάτων του κάθε τόπου και σύνδεση αυτών με την ευρωστία της οικονομίας της περιφέρειας.
- Εναρμόνιση της οικονομίας των ορεινών περιοχών με τις εθνικές και διεθνείς εξελίξεις, αναπροσαρμογή στις νέες μορφές επιχειρήσεων και στις νέες τεχνολογίες.
- Ενίσχυση της θελκτικότητας για επενδύσεις και διάφορες οικονομικές δραστηριότητες στις ορεινές περιοχές, λαμβάνοντας υπόψη τις προοπτικές και τις εξελίξεις του ευρύτερου περιβάλλοντος.
- Σύνδεση των ορεινών απομακρυσμένων περιοχών με αστικά κέντρα, με σκοπό την εξάλειψη της απομόνωσης.
- Προστασία του περιβάλλοντος και του πολιτισμού.

Οι παραπάνω τακτικές πολιτικής συναντώνται σε πλήρη αναλογία με τις ανάλογες ευρωπαϊκές πολιτικές ανάπτυξης: ο γενικός κανόνας και σκοπός είναι η βιώσιμη ανάπτυξη με σεβασμό στην κοινωνία, στην πολιτιστική κληρονομιά και στην εξασφάλιση των φυσικών πόρων.

Το Σχέδιο Ανάπτυξης του Ορεινού Χώρου (ΣΑΟΧ) πρότεινε την «Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη των Ορεινών Περιοχών» ως ξεχωριστό τμήμα της κάθε περιφέρειας και τα Εθνικά Επιχειρησιακά Προγράμματα να είναι αυτόνομα για την κάθε περιοχή, τακτικές πλήρους ανάπτυξης των ορεινών περιοχών και των ορεινών όγκων ειδικότερα, μέσω του ειδικού χωροταξικού προγραμματισμού, της ανεύρεσης επενδύσεων που αρμόζουν με το φυσικό περιβάλλον, της αξιοποίησης έργων υποδομής που αποκαθιστούν σε εθνικό επίπεδο τη δύσκολη πρόσβασή τους, της αναγνώρισης και της παρουσίασης του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος και, τέλος, της ίδρυσης νέων φορέων διαχείρισης του ορεινού χώρου (Ζαμπέλης & Γιαλύρη, 2001). Στο Σχέδιο Ανάπτυξης του Ορεινού Χώρου αναδεικνύεται η σημαντική αξία των ορεινών τόπων από την οπτική της ιστορικής και της περιβαλλοντικής σημασίας του ορεινού χώρου και δίνεται προτεραιότητα σε εφαρμογή πολιτικής με τέσσερις κεντρικές γραμμές δράσεις:

- Ανάπτυξη του τουρισμού σε ήπια μορφή για να έχει και βιώσιμο χαρακτήρα, διασφάλιση της πρόσβασης στους ορεινούς τόπους μέσω έργων υποδομής στα οδικά δίκτυα, δημιουργία οδικών εκδρομών με ψυχαγωγικό και αθλητικό χαρακτήρα, κέντρα πληροφόρησης και εξυπηρέτησης

επανδρωμένα και εξοπλισμένα κατάλληλα.

- Υποστήριξη και προώθηση των μικρών βιοτεχνικών και οικοτεχνικών επιχειρήσεων με δράσεις για την αποφυγή της απομόνωσης, της οργάνωσης μέσω ειδικών λειτουργιών για την ενδυνάμωση των υπαρχουσών επιχειρήσεων μέσω των συνεργασιών και άλλων πρωτοβουλιών, την οικονομική στήριξη του πρωτογενούς τομέα και του τουρισμού στις ορεινές περιοχές.
- Δημιουργία κέντρων βοήθειας και ανάπτυξης για τους ορεινούς τόπους κοντά στις πόλεις πόλους, λόγω της εύκολης πρόσβασης στα οδικά δίκτυα, τα οποία θα λειτουργήσουν ως σημεία έναρξης και κατάληξης δραστηριοτήτων που θα παρέχουν στήριξη στις ορεινές περιοχές.
- Εκσυγχρονισμός των κρατικών και περιφερειακών εργαλείων όσον αφορά τις παροχές βοήθειας σε δύσκολες καιρικές συνθήκες, αποκατάσταση ζημιών κ.ά., με σκοπό να μην υπάρχουν προβλήματα στην πρόσβαση με κατεύθυνση τις ορεινές και απομακρυσμένες περιοχές (Μιχαηλίδου, 2010).

9.5 Οι τρέχουσες ευκαιρίες για ανάπτυξη των ορεινών περιοχών της Ελλάδας

Η Ελλάδα είναι η πιο ορεινή χώρα της Μεσογείου και των Βαλκανίων, καθώς το 42,3% του εδάφους της αποτελείται από ορεινές περιοχές, οι οποίες μάλιστα δεν χαρακτηρίζονται από ομοιομορφία, αλλά από έντονη χωρική αποδιάθρωση και ανομοιογένεια των τοπίων που δημιουργούν.

Οι ορεινές περιοχές της Ελλάδας αποτελούνται από βουνά μέσου ύψους. Η παγκοσμιοποίηση και οι ραγδαίες εξελίξεις στις απαιτήσεις της σύγχρονης ζωής συρρίκνωσαν την ανάπτυξη των ορεινών περιοχών της Ελλάδας, με αποτέλεσμα να υπάρξει εσωτερική και εξωτερική μετανάστευση και οι περιοχές αυτές να εγκαταλειφθούν. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα η πλειονότητα του πληθυσμού τους να αποτελείται από άτομα μεγάλης ηλικίας που δεν μπορούν να περιληφθούν στο εργατικό δυναμικό που μπορεί να χρησιμοποιηθεί με σκοπό την ανάπτυξη.

Ύστερα από την τρέχουσα οικονομική κρίση και τα οικονομικά προβλήματα που δημιουργήθηκαν, κάποιοι από τους κατοίκους που είχαν εγκαταλείψει τις συγκεκριμένες περιοχές αποφάσισαν να επιστρέψουν, λόγω της έλλειψης εργασίας και βιοποριστικών πόρων. Ένα ποσοστό αυτών έχουν ακαδημαϊκές γνώσεις και εξειδικεύσεις σε διάφορα επαγγέλματα και μπορούν να αποτελέσουν εργατικό δυναμικό, το οποίο με την τεχνογνωσία και τη γενικότερη γνώση του μπορεί να συμπαρασύρει και τον υπόλοιπο πληθυσμό σε ενέργειες και δράσεις που θα φέρουν την ανάπτυξη. Βέβαια, όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενο σχετικό κεφάλαιο, ο παράγοντας άνθρωπος είναι ένας από τους καθοριστικότερους για την ανάπτυξη ενός τόπου.

Η αξιοποίηση του συγκεκριμένου πληθυσμού είναι μια ευκαιρία για την αξιοποίηση των ορεινών τόπων ώστε να βοηθηθεί η οικονομική ανάπτυξή τους. Όμως, βασικό ζητούμενο είναι η βιώσιμη ανάπτυξη και όχι η παροδική. Για να επιτευχθεί αυτό, θα πρέπει να υπάρξει εκμετάλλευση όλων των παραγόντων και παραμέτρων του εκάστοτε τόπου. Δηλαδή, η εξέλιξη θα πρέπει να περιλαμβάνει όλους τους τομείς μιας σύγχρονης κοινωνίας, όπως είναι η παιδεία, η υγεία, ο πολιτισμός κ.ά. Η ολοκληρωμένη άνθηση ενός τόπου και του ανθρώπινου συνόλου που τον αποτελούν θα φέρουν γρηγορότερα τα επιθυμητά αποτελέσματα.

9.6 Σύνοψη

Οι ορεινοί τόποι αποτελούν ένα ειδικό περιβάλλον με πολλά προβλήματα, πέρα από την προσβασιμότητα και τις περιβαλλοντικές συνθήκες. Όπως διαπιστώθηκε από το κείμενο που προηγήθηκε, το κυριότερο πρόβλημα είναι η πληθυσμιακή ερήμωση που παρατηρείται με τη φυγή προς τα αστικά κέντρα, αν και τα τελευταία χρόνια αυτό το φαινόμενο έχει περιοριστεί σε κάποιον βαθμό λόγω της οικονομικής κρίσης. Μεγάλο, επίσης, πρόβλημα για τους ορεινούς τόπους αποτελεί η έλλειψη του παραγωγικού δυναμικού, καθώς το μεγαλύτερο μέρος του μόνιμου πληθυσμού είναι άτομα της τρίτης ηλικίας και, εφόσον χάνεται η παραγωγικότητα, μαζί της χάνονται και άλλα χαρακτηριστικά, για παράδειγμα τα ήθη και έθιμα αυτών των τόπων.

Για την αποφυγή αυτών των προβλημάτων, το κράτος θα πρέπει να εντείνει τις δράσεις του για μια ολοκληρωμένη πολιτική στήριξης των ορεινών περιοχών, διότι αυτές στηρίζουν οικονομικά, και πολλές φορές και πληθυσμιακά, τις περιφέρειες. Επίσης, τα σχέδια δράσης θα πρέπει να προωθούν συνολικά τη

βιώσιμη ανάπτυξη και όχι μόνο την οικονομική. Οι ορεινοί τόποι αποτελούν τμήματα των περιφερειών, και έτσι πρέπει να αντιμετωπίζονται από αυτές αλλά και από το κράτος. Εάν σε έναν ορεινό τόπο υπάρξει ανάπτυξη στην υγεία, στην παιδεία, στην εργασιακή αποκατάσταση και γενικά στο βιοτικό επίπεδο, αυτή η ανάπτυξη θα είναι κυλιόμενη και θα επηρεάσει τη συνολική ανάπτυξη του ευρύτερου χώρου. Λόγω αυτού του δεδομένου, οι ορεινοί τόποι δεν πρέπει να εγκαταλείπονται αλλά ούτε και να αντιμετωπίζονται ως ανεξάρτητες μονάδες, εφόσον τα συμφέροντά τους έρχονται σε συμφωνία με αυτά της περιφέρειας στην οποία ανήκουν. Άλλωστε, όπως φάνηκε, οι ορεινοί τόποι συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη της περιφέρειας, εφόσον τα δύο μέρη εξαρτώνται το ένα από το άλλο.

Επομένως, από το κείμενο που προηγήθηκε φάνηκε ότι οι παράγοντες που μπορούν να συμβάλουν στην οικονομική ανάπτυξη των ορεινών περιοχών είναι πολλοί. Πρώτα απ' όλα, θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στη βάση της κοινωνίας, που είναι η παιδεία και η υγεία, καθώς είναι οι δύο τομείς που καλύπτουν τις βασικές ανάγκες των ατόμων. Στη συνέχεια, είναι αναγκαίο να πραγματοποιηθούν αναπτυξιακές πρακτικές στους τομείς της επιχειρηματικότητας, του αγροτικού τομέα, της κτηνοτροφίας και του τουρισμού.

Όμως, ζητούμενο είναι η οικονομική ευημερία και ανάπτυξη να γίνουν με τέτοιον τρόπο, ώστε ο κάθε τόπος να εξασφαλίσει την ταυτότητά του. Για να γίνει αυτό, θα πρέπει να διατηρηθούν τα ήθη και τα έθιμα της κάθε ορεινής περιοχής, και αυτό επιτυγχάνεται σε μεγάλο βαθμό μέσω της διατήρησης του πολιτισμού τους σε όλες του τις εκφάνσεις.

Τέλος, απαραίτητη προϋπόθεση είναι η διατήρηση και προστασία του περιβάλλοντος. Αν όλοι αυτοί οι τομείς αξιοποιηθούν, τότε θα εξασφαλιστεί και η βιώσιμη ανάπτυξη των ορεινών τόπων.

Βιβλιογραφία

- Βενετσανοπούλου, Γ. Μ. (2006). *Η κρατική συμβολή στον τουρισμό – Εναλλακτικές μορφές τουρισμού*. Interbooks.
- Γουμενάκης, Γ., Κόμης, Β., & Μιχαηλίδης, Π. Γ. (1997). *Μια πρόταση για άμεση παροχή επιμόρφωσης και βοήθειας στους δασκάλους ολιγοθέσιων και δυσπρόσιτων σχολείων με την υποστήριξη Η/Υ*. 3ο Πανελλήνιο Συνέδριο για τη Διδακτική των Μαθηματικών και Πληροφορική στην εκπαίδευση, Πανεπιστήμιο Πάτρας, Αθήνα, ΓΑ Πνευματικού.
- Δουκίδης, Γ., & Θεμιστοκλέους, Μ. (1998). *Ηλεκτρονικό εμπόριο*. Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών. Νέες Τεχνολογίες ΕΠΕ.
- Έγκριση Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού. <http://www.opengov.gr/minenv/wp-content/uploads/downloads/2013/06/KYAORth.pdf>
- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ψηφιακή Σύγκλιση». <https://mintour.gov.gr/ependyseis/espa/tomeaka-ep/ep-psifiaki-syngklisi-2/>
- ΕΣΠΑ, <http://www.espa.gr/el/Pages/staticWhatIsESPA.aspx>, <http://www.agrotour.gr>
- Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 2015/2279/INI, Έκθεση σχετικά με την Πολιτική Συνοχής στις Ορεινές Περιοχές της ΕΕ, από την Iliana Lotova. https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2016-0074_EL.html
- Ζαμπέλης, Χ., & Γιαλύρη, Θ. (2001). *Ο χωροταξικός σχεδιασμός ως εργαλείο διαφοροποίησης και αναβάθμισης των ορεινών περιοχών του εθνικού χώρου και δημιουργίας νέας εταιρικής σχέσης πόλης υπαίθρου*. Πρακτικά 3ου Διεπιστημονικού Συνεδρίου του ΕΜΠ στο ΜΕΚΔΕ. «Η Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη στις Ορεινές Περιοχές Θεωρία και Πράξη», σελ. 172, ΕΜΠ.
- Κελέμης, Α. (2006). *Ηλεκτρονικό εμπόριο και ηλεκτρονικό επιχειρείν*. ΑΤΕΙ Θεσσαλονίκης, Τμήμα Τυποποίησης και Διακίνησης Προϊόντων. Παράρτημα Κατερίνης. www.logistics.teithe.gr/Docs/.../kelemis/kelemis.ppt
- Κοκκώσης, Χ., & Τσάρτας, Π. (2001). *Βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη και περιβάλλον*. Κριτική.
- Μιχαηλίδου, Ε. (2010). *Κριτική ανάλυση της πολιτικής της ΕΕ για τις ορεινές περιοχές*. ΜΕΚΔΕ, 6ο Διεπιστημονικό Συνέδριο «Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη των Ορεινών Περιοχών». ΕΜΠ.
- Μούστρης, Α. (2007). *Τηλεργασία – Μια συνοπτική οριοθέτηση. Οι προκλήσεις στη Διοίκηση των Ανθρώπινων Πόρων*. <http://www.mediamax.gr/pdf/Teleworking-HR.pdf>
- Ν. 2742/1999, Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης και άλλες Διατάξεις. <https://www.e-nomothesia.gr/kat-periballon/skhedia-poleon/n-2742-1999.html>
- Νικολαΐδου, Σ., Μπελεγρή-Ρομπόλη, Α., & Κρητικίδης, Γ. (2004). *Καινοτόμες μέθοδοι απασχόλησης σε ορεινές περιοχές: Η Τηλε-εργασία στο Μέτσοβο*. Στο Δ. Ρόκος (επιμ.), *Η Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη στις Ορεινές Περιοχές – Θεωρία και Πράξη*, Μετσόβιο Κέντρο Διεπιστημονικής Έρευνας (ΜΕΚΔΕ). ΕΜΠ.
- Οδηγία ΕΟΚ 75/268.
- ΠΑΑ 2014-2020, *Πρόγραμμα Αγροτικής Ανάπτυξης 2014-2020*. Γενική Γραμματεία Ενωσιακών Πόρων και Υποδομών, Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης ΠΑΑ 2014-2020. <http://agrotikianaptixi.gr/el>
- Πανελλήνιο Σχολικό Δίκτυο. http://www.sch.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=213&Itemid
- Παπαδημάτου, Α., & Ρόκος, Δ. (2004). *Βιώσιμη και αξιόβιτη ολοκληρωμένη ανάπτυξη στις ορεινές περιοχές της Ελλάδας και του κόσμου*. Στο Δ. Ρόκος (επιμ.), *Η ολοκληρωμένη ανάπτυξη στις ορεινές Περιοχές – Θεωρία και Πράξη*, Μετσόβιο Κέντρο Διεπιστημονικής Έρευνας (ΜΕΚΔΕ). ΕΜΠ.

Ρόκος, Δ. (2004). *Η ολοκληρωμένη ανάπτυξη στις ορεινές περιοχές – Θεωρία και πράξη*. Πρακτικά 3ου Διεπιστημονικού Διαπανεπιστημιακού Συνεδρίου του ΕΜΠ και του ΜΕΚΔΕ, 7-10 Ιουνίου 2001, Συνεδριακό Κέντρο Μετσόβου, Μέτσοβο, Επιστημονική Επιμέλεια Καθ. Δ. Ρόκος. Εναλλακτικές Εκδόσεις.

Συνέδριο για το πρόγραμμα «Ερμής». http://www.eap.gr/news/EXAGGELIA_SYNEDRIOU/synedrio/html/sect1/41.htm

Τσίππρας, Κ. (2004). Ο ελληνικός ορεινός χώρος ως φύση και ως Όλον. Στο Δ. Ρόκος (επιμ.), *Η ολοκληρωμένη ανάπτυξη στις ορεινές περιοχές – Θεωρία και πράξη*. Μετσόβιο Κέντρο Διεπιστημονικής Έρευνας (ΜΕΚΔΕ). ΕΜΠ.

Διαδικτυακοί σύνδεσμοι

<http://kemetete.sch.gr/wp-content/uploads/2011/12/eis-1-omada-7-syn.pdf>

<http://oreinoi.blogspot.com>

<http://www.agrotour.gr>

<http://www.dias.ea.gr/gr/description.htm>

http://www.ketade.gr/docs/Enall_tour.pdf

<http://www.statistics.gr/>

<http://www.tanea.gr/2015/10/09/greece/oi-ekpaideytikoi-tis-agonis-grammis-2/>

Κεφάλαιο 10: Αστικά κέντρα – Η συμβολή τους στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών

Σύνοψη – Περίληψη

Στο κεφάλαιο με τίτλο «Αστικά κέντρα – Η συμβολή τους στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών» υπογραμμίζεται η λειτουργική διασύνδεση των αστικών κέντρων ως χώρων σύγχρονης οικονομικής δραστηριότητας με την περιφερειακή και τοπική ανάπτυξη. Στο πλαίσιο αυτό, γίνεται αρχικά μια συνοπτική παρουσίαση των αρχών της αστικής ανάπτυξης και της σημασίας της στην οικονομία, μέσα στο σύγχρονο αναπτυξιακό περιβάλλον και στις νέες συνθήκες της παγκόσμιας οικονομίας. Αναφέρονται η θεωρία της αστικής ανάπτυξης και τα οικονομικά χαρακτηριστικά των σύγχρονων αστικών κέντρων, ενώ ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στη σχέση μεταξύ της αστικής ανθεκτικότητας και της βιώσιμης ανάπτυξης. Στη συνέχεια, παρουσιάζεται το πλαίσιο δράσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη βιώσιμη ανάπτυξη των αστικών περιοχών.

Προαπαιτούμενη γνώση

Για την κατανόηση του παρόντος κεφαλαίου, προαπαιτούμενη γνώση είναι οι βασικές έννοιες του χώρου και της χωροταξίας. Επίσης, απαραίτητες είναι η κατανόηση των περιφερειακών προβλημάτων και η γνώση γύρω από τους παράγοντες και τις αιτίες που καθορίζουν τα επίπεδα ανάπτυξης ενός τόπου και προκαλούν τις χωρικές και περιφερειακές ανισότητες. Προαπαιτούμενη είναι και η γνώση των οικονομικών, κοινωνικών, περιβαλλοντικών και πολιτικών λόγων για τους οποίους απαιτείται λήψη μέτρων περιφερειακής πολιτικής, καθώς και οι πρακτικοί και θεωρητικοί τρόποι για την αντιμετώπισή τους. Τέλος, σημαντική είναι η γνώση γύρω από τα θέματα της βιώσιμης ανάπτυξης και των γενικών παραμέτρων που την καθορίζουν.

10.1 Βασικές αρχές για τη σύγχρονη ανάπτυξη των πόλεων

Από τα προηγούμενα κεφάλαια που κατέγραψαν σημαντικά θέματα της περιφερειακής ανάπτυξης, διαφαίνεται μια σταδιακή κλιμάκωση της πολιτικής και της δράσης της πολιτείας, που με έμμεσο ή άμεσο τρόπο επιδιώκει την εξυγίανση των αστικών περιοχών και την περιβαλλοντική, κοινωνικοοικονομική και πολιτισμική ενδυνάμωσή τους. Με την πάροδο των χρόνων, όλα αυτά μπήκαν στην «ομπρέλα» της βιώσιμης περιφερειακής ανάπτυξης και οι στόχοι συγκεκριμενοποιήθηκαν και διατυπώθηκαν με λεπτομέρεια.

Η σύγχρονη διαδικασία για τη βιώσιμη διαχείριση των πόλεων προϋποθέτει μια σειρά εργαλείων για την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών, κοινωνικών και οικονομικών διαστάσεων της βιωσιμότητας (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1998). Συνιστώνται πέντε ομάδες εργαλείων: 1) συνεργασία και σύμπραξη, 2) ενοποίηση πολιτικών, 3) μηχανισμοί αγοράς, 4) διαχείριση πληροφοριών, 5) μετρήσεις και παρακολούθηση. Για τη λειτουργία των εν λόγω εργαλείων, απαιτείται ευρύτερη και περισσότερο ενεργή θεώρηση του ρόλου των Αρχών και ειδικότερα των Δημοτικών Αρχών. Ουσιαστικά, «η διαχείριση για τη βιωσιμότητα είναι πολιτική διαδικασία», με επιπτώσεις στη διακυβέρνηση των πόλεων.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την καλή εφαρμογή των εργαλείων είναι η δημοκρατική επιλογή, η οποία μπορεί να νομιμοποιήσει τόσο τους στόχους της βιωσιμότητας όσο και τα μέσα που χρησιμοποιούνται για την επίτευξή τους. Επομένως, τα άτομα θα πρέπει να διαθέτουν την απαραίτητη παιδεία και να είναι πλήρως ενήμερα για τις συνέπειες των επιλογών τους. Πολλά από τα προβλήματα που συνδέονται με την ανυπαρξία της βιωσιμότητας μπορούν να επιλυθούν αν οι πολίτες δεχτούν ορισμένα όρια στην ελευθερία τους. Οι περισσότεροι από τους περιορισμούς αυτού του είδους μπορούν να γίνουν δεκτοί μόνο εάν τους επιλέξουν οι ίδιοι οι θιγόμενοι, ή τουλάχιστον αν συγκατατεθούν σε αυτούς.

Η λύση για τη βιώσιμη διαχείριση του αστικού περιβάλλοντος βρίσκεται σε ένα πρότυπο πολιτικής τύπου «κοινωνικού συμβολαίου». Αυτό υπονοεί και προϋποθέτει μια πολιτισμένη κοινωνία, αποτελούμενη

από άτομα που συναινούν σε συλλογικούς περιορισμούς των δράσεών τους, με σκοπό τη βελτίωση των γενικότερων συνθηκών της ζωής τους (Μητούλα, 2006).

Όσον αφορά την αρχή της ενοποίησης των πολιτικών, αυτή επιτυγχάνεται με τον συνδυασμό της αρχής της επικουρικότητας με την ευρύτερη έννοια της κοινής ευθύνης. Αρχικά, με τη διατύπωση των προτάσεων στις εκθέσεις των βιώσιμων πόλεων της Ευρώπης, επιχειρήθηκε οριζόντια και κατακόρυφη ενοποίηση (Στεφάνου κ.ά., 2000).

Η οριζόντια ενοποίηση είναι απαραίτητη, ώστε να υλοποιηθούν οι συνεργασίες της περαιτέρω ενοποίησης των κοινωνικών, περιβαλλοντικών και οικονομικών διαστάσεων της βιωσιμότητας και να κινηθεί στη συνέχεια η διαδικασία προς αυτήν. Η οριζόντια ενοποίηση προϋποθέτει ενοποίηση των πεδίων πολιτικής στο εσωτερικό των δήμων, των περιφερειών και των κρατών. Είναι όμως ανάγκη να αναπτυχθούν περαιτέρω η ικανότητα και η εμπειρία των ειδικών στο να εργάζονται με τρόπο που να συνδέει τις διάφορες ειδικότητες, καθώς και να διευρυνθεί η κατανόηση των ίδιων ειδικών για πεδία και τομείς πολιτικής διαφορετικά από τα δικά τους.

Η κατακόρυφη ενοποίηση εκτείνεται σε όλα τα επίπεδα των κρατών και της περιφερειακής και τοπικής αυτοδιοίκησης. Η κατακόρυφη ενοποίηση μπορεί να επιφέρει μεγαλύτερη συνοχή πολιτικής και δράσεων, ώστε η ανάπτυξη της βιωσιμότητας σε τοπικό επίπεδο να μην υπονομεύεται από αποφάσεις και δράσεις των κυβερνήσεων των κρατών (Μητούλα, 2006).

Η αρχή της οικοσυστημικής προσέγγισης προκύπτει από την έννοια της θεώρησης της πόλης ως «περίπλοκου συστήματος χαρακτηριζόμενου από συνεχείς διαδικασίες αλλαγής και εξέλιξης». Σύμφωνα με την αρχή αυτή, φυσικές παράμετροι, όπως η ενέργεια, οι φυσικοί πόροι, η παραγωγή απορριμμάτων, αλλά και κοινωνικές παράμετροι αντιμετωπίζονται ως ρέοντα σύνολα ή αλυσίδες. Η διατήρηση, η αποκατάσταση, η κινητοποίηση και το κλείσιμο του κύκλου της συνεχούς ροής των συνόλων αυτών συμβάλλουν στη βιώσιμη ανάπτυξη. Η ρύθμιση της κυκλοφορίας και των μεταφορών αποτελεί παράδειγμα της εν λόγω προσέγγισης, η ανάλυση των φυσικών διαστάσεων της οποίας καταλήγει σε βασικές αρχές για τη βιωσιμότητα των πόλεων (Οικονόμου & Μητούλα, 2010).

Όσον αφορά το περιβάλλον, το πλαίσιο αστικής ανάπτυξης σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο προσεγγίζεται μέσω της θεώρησης ενός διπλού δικτύου. Η προσέγγιση αυτή γίνεται με γνώμονα τα οικοσυστήματα. Πρόκειται για μια οικολογική μέθοδο σχεδιασμού. Το υπόψη πλαίσιο περιλαμβάνει δύο δίκτυα: το υδρολογικό δίκτυο και το δίκτυο υποδομής.

Το δίκτυο υποδομής θεωρείται ότι έχει «καθοριστικές συνέπειες στις ιδιαίτερα δυναμικές χρήσεις, π.χ. στις επιχειρήσεις, στα γραφεία, στη μαζική αναψυχή και στη γεωργία», ενώ το υδρολογικό δίκτυο θεωρείται ότι επηρεάζει «λιγότερο δυναμικές χρήσεις, όπως τη συλλογή υδάτων, τη φύση και τη χαμηλών τόνων αναψυχή». Το υδρολογικό δίκτυο έχει τη δυνατότητα να εξελιχθεί σε οικολογικό πλαίσιο, ενώ το δίκτυο υποδομής μπορεί να καθορίσει αστικούς κόμβους μεταφορών και τα όρια των οικισμών.

Ο συνδυασμός των δύο παραπάνω δικτύων προσφέρει ένα πλαίσιο το οποίο κατευθύνει τις πολεοδομικές εξελίξεις και επιτρέπει τον εντοπισμό και την αξιολόγηση των τοποθεσιών για διάφορες αστικές χρήσεις (Μητούλα, 2006).

Επίσης, η αρχή της συνεργασίας και της σύμπραξης μεταξύ διαφόρων βαθμίδων, οργανισμών και ενδιαφερόντων αποτελεί ουσιώδες στοιχείο της μετάβασης προς τη βιωσιμότητα. Η συνεργασία αυτή περιορίζει την τάση των επιμέρους οργανισμών και φορέων να προωθήσουν τις δικές τους επιλογές, αδιαφορώντας για το ευρύτερο δημόσιο συμφέρον. Επιπλέον, είναι αποδεκτό ότι τα περισσότερα προβλήματα επιλύονται μόνο με συντονισμένη δράση μιας σειράς φορέων και παραγόντων, σύμφωνα και με την «αρχή της κοινής ευθύνης».

Στον στόχο για τις «βιώσιμες πόλεις» τονίζεται ιδιαίτερα η σημασία τού «να μαθαίνει κανείς στην πράξη». Η συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων και στη διαχείριση σημαίνει ότι οι φορείς και τα άτομα εμπλέκονται επιπρόσθετα και στη διαδικασία αμοιβαίας αυτοβελτίωσης. Γενικά προάγονται δύο κατηγορίες συνεργασίας, οι οποίες εστιάζονται:

α) Στις λειτουργίες της τοπικής αυτοδιοίκησης, όπου περιλαμβάνονται:

- η επιστημονική κατάρτιση και η εκπαίδευση,
- η διεπιστημονική συνεργασία,
- οι συμπράξεις και τα δίκτυα.

Στην τελευταία ομάδα περιλαμβάνονται:

- οι συμπράξεις του δημόσιου με τον ιδιωτικό τομέα,
- η συμμετοχή εξωκυβερνητικών φορέων,
- τα δίκτυα πόλης και άλλα δίκτυα.

β) Στη σχέση μεταξύ μιας μονάδας τοπικής αυτοδιοίκησης και της αντίστοιχης κοινότητας, όπου περιλαμβάνονται:

- οι διαβουλεύσεις με την κοινότητα και συμμετοχή της τελευταίας,
- οι καινοτόμοι μηχανισμοί εκπαίδευσης,
- η ευαισθητοποίηση του κοινού.

Με οποιοδήποτε είδος συνεργασίας, η υπόψη κατηγορία συνεπάγεται την ανάγκη αλλαγών στις παραδοσιακές μεθόδους εργασίας και υιοθέτησης μεταρρυθμιστικών προσεγγίσεων. Με τη συνεργασία προάγεται η ισονομία μεταξύ των συνεργαζόμενων μερών αντί της ιεραρχίας, με αποτέλεσμα να διευκολύνονται η αμοιβαία κατανόηση και η αίσθηση ευθύνης μεταξύ τους.

10.2 Θεωρητικές προσεγγίσεις για την αστική ανάπτυξη

Για τη διερεύνηση όλων των παραπάνω θεμάτων που αφορούν τις βασικές αρχές για την προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης και τη συμβολή των αστικών περιοχών στη βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξη ελήφθησαν υπόψη αρχικά τα ερευνητικά αποτελέσματα και οι θεωρίες βασικών θεωρητικών από τη διεθνή βιβλιογραφία. Στη συνέχεια ελήφθησαν υπόψη δύο σημαντικά και σχετικά βιβλία που κυκλοφορούν τα τελευταία χρόνια στον ελληνικό χώρο. Το πρώτο αφορά το βιβλίο του Ν. Κόνσολα (1997) με τίτλο *Σύγχρονη περιφερειακή οικονομική πολιτική*, και το δεύτερο αφορά το βιβλίο της Ρ. Μητούλα (2006) *Βιώσιμη Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση & Ανασυγκρότηση του Ελληνικού Αστικού Περιβάλλοντος*.

Όσον αφορά τους θεωρητικούς από τη διεθνή βιβλιογραφία, εδώ και πολλά χρόνια διερευνούν το θέμα της αστικής ανάπτυξης και τις βασικές συνθήκες που την καθορίζουν. Ο Clark (1982) υπογραμμίζει ότι η αστική ανάπτυξη επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από τον χώρο και τη δημογραφία της περιοχής. Αναπτύσσεται σε μια περιοχή όταν η κίνηση των ανθρώπων αλλάζει την οργάνωση και τη σύσταση αυτής από την οικονομία της αγροτικής περιοχής στην αστική οικονομία. Η αστική ανάπτυξη τελικά πραγματοποιείται όταν ο αστικός πληθυσμός υπερτερεί έναντι του αγροτικού. Σε αυτή την περίπτωση διαπιστώνεται ότι η αστική ανάπτυξη έχει λάβει χώρα. Επίσης, ο ίδιος θεωρητικός υπογραμμίζει ότι σημαντικό ρόλο παίζουν ταυτόχρονα η οικονομική ανάπτυξη και η κοινωνιολογική ανάπτυξη μίας περιοχής και εξετάζει αυτά τα φαινόμενα μέσω ειδικών εφαρμογών που πραγματοποιήθηκαν σε αναπτυσσόμενες χώρες.

Οι Black και Henderson (1999) τονίζουν ότι, καθώς η πόλη συγκεντρώνει πολλές δραστηριότητες, δημιουργείται ανταγωνισμός, γεγονός που οδηγεί στη βελτίωση της παραγωγής και στην ανάπτυξη των εξαγωγών. Αυτό οδηγεί σταδιακά στην ανάπτυξη οικονομικών κλίμακας, και επομένως στην αστική ανάπτυξη, με αποτέλεσμα να προσελκύνονται όλο και περισσότεροι κάτοικοι.

Ο Myrdal (1957) δίνει μια διαφορετική ερμηνεία της αστικής ανάπτυξης, τονίζοντας ότι αυτή είναι αποτέλεσμα της ανάπτυξης των βιομηχανικών και εμπορικών δραστηριοτήτων που δημιουργούνται σε ορισμένες περιοχές της χώρας, προσελκύνοντας κατοίκους, ενώ ταυτόχρονα αποδυναμώνονται άλλες περιοχές που εγκαταλείπονται από τους κατοίκους τους.

Ο Pred (1977) κινήθηκε προς την ίδια κατεύθυνση, υποστηρίζοντας ότι υπάρχουν πολλά πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα σε μια περιοχή που συγκεντρώνει βιομηχανική και εμπορική δραστηριότητα, καθώς δημιουργούνται νέες υπηρεσίες και δυνατότητες απασχόλησης. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την προσέλκυση πληθυσμού στις αναπτυσσόμενες αστικές περιοχές. Ταυτόχρονα, οι δραστηριότητες συμβάλλουν στην ανάπτυξη καινοτομίας και εφευρέσεων και σε περαιτέρω επέκταση των υφιστάμενων βιομηχανιών. Επομένως, εμφανίζονται δευτεροβάθμια πολλαπλασιαστικά θετικά αποτελέσματα στις περιοχές αυτές, δηλαδή μια κυκλική ανατροφοδότηση για βιομηχανική εγκατάσταση, επέκταση των υπηρεσιών και περαιτέρω προσέλκυση πληθυσμού.

Ταυτόχρονα, ο Christaller (1966) αναπτύσσει τη «θεωρία των κεντρικών τόπων», υποστηρίζοντας ότι κεντρικές περιοχές που προσφέρουν μεγαλύτερες δυνατότητες προσελκύουν την εγκατάσταση οικονομικών δραστηριοτήτων και μεγαλύτερου αριθμού πληθυσμού.

Ο Pacione (2001) υποστηρίζει ότι ο πληθυσμός συγκεντρώνεται στις αστικές περιοχές, επειδή οι άνθρωποι έχουν την τάση να επιλέγουν την πιο οικονομική μορφή κατοικίας και εργασίας και εκεί όπου υπάρχει πλεόνασμα τροφίμων.

Ο Meier (1962) ερμηνεύει την αστική ανάπτυξη δίνοντας μια κοινωνιολογική ερμηνεία, υποστηρίζοντας ότι οι άνθρωποι έχουν την τάση να ζουν σε κοντινή απόσταση ο ένας από τον άλλον, γιατί αυτό διευκολύνει την επικοινωνία, την ανάπτυξη σχέσεων και γενικά τους κοινωνικούς δεσμούς, γεγονός που σταδιακά συμβάλλει στην αστική ανάπτυξη.

10.3 Αστική ανθεκτικότητα και βιώσιμη ανάπτυξη

Αναμφισβήτητα, η αστικοποίηση είναι ένα φαινόμενο το οποίο παρατηρείται από τα αρχαία ακόμη χρόνια, όμως τελευταία έχει πάρει τεράστιες διαστάσεις. Οι λόγοι είναι ποικίλοι, όπως κοινωνικοί, οικονομικοί και περιβαλλοντικοί (United Nations, Environment programme). Στις μέρες μας, το μισό του παγκόσμιου πληθυσμού κατοικεί σε αστικές περιοχές. Ενώ το 1950 το ένα τρίτο του παγκόσμιου πληθυσμού κατοικούσε σε αστικές περιοχές, σύμφωνα με τον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών, το 2050 υπολογίζεται ότι το 70% του πληθυσμού παγκοσμίως θα κατοικεί σε μεγάλες αστικές περιοχές. Αυτό απαιτεί διαχείριση των αστικών θεμάτων και προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης.

Ωστόσο, η βιώσιμη ανάπτυξη εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ποιότητα ζωής στις πόλεις και είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τον ρυθμό με τον οποίο οι πόλεις αντλούν και διαχειρίζονται τους φυσικούς πόρους που έχουν στη διάθεσή τους. Ιδιαίτερα η αστικοποίηση συνδέεται άμεσα με τη μεγάλη πίεση που ασκείται στο περιβάλλον και στη γη, την αυξημένη ζήτηση για βασικές υπηρεσίες, υποδομές, καθώς και θέσεις εργασίας (United Nations, Environment programme). Επομένως, καθώς η αστικοποίηση επεκτείνεται, παρατηρούνται αλλαγές στον τρόπο ζωής, στον πολιτισμό και στη συμπεριφορά των πολιτών, με αποτέλεσμα τη διαμόρφωση της δημογραφικής και κοινωνικής σχέσης των αστικών περιοχών. Επίσης, λόγω αυτής της ίδιας της αστικοποίησης, παρατηρείται μια συνεχής αυξητική τάση στον αριθμό των κατοίκων που ζουν σε αστικές περιοχές σε σχέση με τους κατοίκους της υπαίθρου (World Urbanization Prospects, 2018). Η αυξημένη συγκέντρωση ανθρώπων στις μεγάλες πόλεις έχει ως αποτέλεσμα αυξημένες οικονομικές δραστηριότητες, αυξημένη ζήτηση υποδομών αλλά και στέγασης. Λόγω των παραπάνω, οι πόλεις είναι πιο ευάλωτες στις φυσικές καταστροφές, όπως στις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής. Οι πολιτικές που αναπτύσσονται τον τελευταίο καιρό στοχεύουν στην αστική ανθεκτικότητα, δηλαδή στη μείωση κοινωνικών και οικονομικών απωλειών από γεγονότα κρίσης και λήψη και εφαρμογή άμεσων πολιτικών για την επίτευξη της βιωσιμότητας και την προστασία του περιβάλλοντος (United Nations, Environment programme).

Ο ορισμός της κλιματικής αλλαγής συνδέεται μακροπρόθεσμα με τα καιρικά φαινόμενα στη Γη, όπως η θερμοκρασία, η στάθμη της θάλασσας και ο παγετός. Τα φαινόμενα αυτά επηρεάζουν τόσο τις φυσικές όσο και τις δομημένες περιοχές και πολύ περισσότερο τις πόλεις. Το κλίμα της Γης έχει αλλάξει ραγδαία αρκετές φορές από τότε που ο πλανήτης δημιουργήθηκε, πριν από 4,5 δισεκατομμύρια χρόνια. Υπέστη μακροχρόνιες περιόδους υψηλών θερμοκρασιών, καθώς και περιόδων παγετώνων. Οι κύκλοι αυτοί διαρκούσαν περίπου δεκάδες χιλιάδες ή ακόμα και εκατομμύρια χρόνια. Τα τελευταία εκατόν πενήντα έτη, γνωστή ως «βιομηχανική εποχή», οι θερμοκρασίες αυξήθηκαν ταχύτερα απ' ό,τι σε οποιαδήποτε άλλη εποχή (Ευρωπαϊκή Ένωση, χ.χ.). Η απότομη αλλαγή του κλίματος έχει εμφανή αποτελέσματα, που διακρίνονται από την αλλαγή της θερμοκρασίας και την αύξηση της στάθμης της θάλασσας, με αποτέλεσμα την τήξη των πολικών παγετών, όπως και των συχνότερων εμφανίσεων βροχοπτώσεων και πλημμυρών. Οι επιπτώσεις αυτές δύνανται να επιφέρουν σοβαρές μεταβολές σε οικονομικό, κοινωνικό αλλά και περιβαλλοντικό επίπεδο. Ειδικότερα, μπορούν να μεταβάλουν τους υδατικούς πόρους, την ακεραιότητα των οικοσυστημάτων, τη δημόσια υγεία, τη βιομηχανία, την αγροτική παραγωγή, τις μεταφορές (Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας, Ειδική Γραμματεία Υδάτων, 2017).

Το σχέδιο της Διακυβερνητικής Επιτροπής για την Κλιματική Αλλαγή (IPCC) επισημαίνει ότι η αλλαγή στο κλίμα και ειδικότερα η υπερθέρμανση του πλανήτη προκαλούν μεγάλης έκτασης συνέπειες που

επηρεάζουν τους ωκεανούς, τους ανέμους και τις βροχοπτώσεις σε πολλές περιοχές του κόσμου (International Panel on Climate Change, 2019). Η μεγάλη ένταση των ακραίων καιρικών φαινομένων, σε συνδυασμό με την αυξημένη συχνότητα, έχει ως αποτέλεσμα την υπερθέρμανση της θερμοκρασίας των θαλάσσιων υδάτων. Επιπρόσθετα, ιδιαίτερα σημαντικές επιπτώσεις τόσο για το περιβάλλον όσο και για τους ανθρώπους θα προκαλέσει η άνοδος της θερμοκρασίας κατά 2°C. Οι προσπάθειες για την εξάλειψη του φαινομένου του θερμοκηπίου, μέσω της μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, έχουν στόχο να μειώσουν σε μεγάλο ποσοστό τις συνέπειες που προκαλεί η κλιματική αλλαγή (Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης).

Η υπερθέρμανση του πλανήτη, καθώς και το φαινόμενο της αστικοποίησης συμβάλλουν στην αύξηση της θερμοκρασίας στις αστικές περιοχές και στον περιβάλλοντα χώρο τους, ειδικά κατά τη διάρκεια συμβάντων που σχετίζονται με υψηλές θερμοκρασίες, όπως κύματα καυσώνων (International Panel on Climate Change, 2019).

Ως καταστροφή ορίζεται κάθε ταχεία ή βραδεία εξέλιξη ενός φυσικού ή τεχνολογικού συμβάντος στον θαλάσσιο, χερσαίο, καθώς και εναέριο χώρο, το οποίο δύναται να προκαλέσει εκτεταμένες δυσμενείς επιπτώσεις στον άνθρωπο και στο φυσικό ή ανθρωπογενές περιβάλλον. Για να ενταχθεί μια καταστροφή στη βάση δεδομένων της Διεθνούς Στρατηγικής των Ηνωμένων Εθνών για τη Μείωση των Καταστροφών (EM-DAT), θα πρέπει να πληρείται τουλάχιστον ένα από τα ακόλουθα κριτήρια: 10 ή περισσότεροι νεκροί, 100 άτομα να έχουν αναφερθεί ότι έχουν προσβληθεί, έκκληση για διεθνή βοήθεια και κήρυξη κατάστασης έκτακτης ανάγκης (EM-DAT, The International Disaster Database for Research on the Epidemiology of Disasters – CRED).

Συχνά στη βιβλιογραφία οι όροι καταστροφή και κίνδυνος συγχέονται λανθασμένα και, ως εκ τούτου, είναι αναγκαία η διαφοροποίησή τους (Abhaya & Francescutti, 2017). Ο αρμόδιος φορέας του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (United Nations International Strategy for Disaster Reduction, 2004) ορίζει ως κίνδυνο φυσικά συμβάντα ή ανθρωπίνη συμπεριφορά που μπορούν να επιφέρουν συνέπειες στον άνθρωπο, όπως κοινωνική διαταραχή, καταστροφή περιουσίας ή υποβάθμιση του περιβάλλοντος. Ωστόσο, καταστροφή θεωρείται η πιθανή συνέπεια ενός κινδύνου τον οποίο μια κοινότητα ή ένας πληθυσμός δεν έχει τη δυνατότητα να χειριστεί, δεδομένων των πόρων που διαθέτει. Επομένως, ο κίνδυνος μπορεί να αποτελέσει ένα γεγονός που θα λάβει χώρα ανεξάρτητα από την ανθρωπίνη παρέμβαση, αλλά ο αντίκτυπος μιας καταστροφής θα μπορούσε να μειωθεί ή ακόμη και να αποφευχθεί (Abhaya & Francescutti, 2017).

Οι κίνδυνοι μπορούν να ομαδοποιηθούν σε τρεις κατηγορίες: τεχνολογικοί, φυσικοί και περιβαλλοντικοί. Ως τεχνολογικοί κίνδυνοι χαρακτηρίζονται οι βιομηχανικοί, οι πυρηνικοί ακόμα και η ρύπανση, ενώ οι περιβαλλοντικοί κίνδυνοι αφορούν την υποβάθμιση του περιβάλλοντος που διαπερνά το οικοσύστημα, το περιβάλλον ή τους φυσικούς πόρους, όπως η κλιματική αλλαγή. Οι φυσικοί κίνδυνοι αποτελούν γεγονότα τα οποία είναι άμεσο αποτέλεσμα φυσικών διεργασιών, ενώ οι τεχνολογικοί κίνδυνοι, όσο και οι κίνδυνοι υποβάθμισης του περιβάλλοντος, έχουν προέλθει ως αποτέλεσμα της ανθρωπίνης συμπεριφοράς (Λέκκας, 2000).

Παρόλο που η φυσική καταστροφή αποτελεί ένα σοβαρό, εκτεταμένης κλίμακας, δυσμενές γεγονός που προήλθε ως αποτέλεσμα φυσικών διεργασιών της βιόσφαιρας και της Γης, μπορεί να επηρεάσει σημαντικά τις πόλεις (Σαπουντζάκη & Δανδουλάκη, 2016). Μια φυσική καταστροφή δύναται να αποτελέσει μια ταχύτατη μεγάλη ή στιγμιαία σύγκρουση μεταξύ του φυσικού περιβάλλοντος και του κοινωνικοοικονομικού συστήματος (Λέκκας, 2000). Αυτό έχει ως αποτέλεσμα απώλειες περιουσιών και ανθρωπίνης ζωής, προβλήματα στην υγεία του ανθρώπου, καθώς και τραυματισμούς, ζημιές στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον. Παράλληλα, δύναται να προκαλέσει εκτεταμένες οικονομικές και κοινωνικές απώλειες, των οποίων το μέγεθος και η σοβαρότητα εξαρτώνται από την προσαρμοστικότητα, την τρωτότητα, καθώς και την ικανότητα ανάκαμψης (Bankoff et al., 2004).

Ως τεχνολογική καταστροφή ορίζεται το μεγάλο ατύχημα το οποίο λαμβάνει χώρα σε μια εγκατάσταση υψηλού κινδύνου. Ειδικότερα, ορίζεται από τον Διεθνή Οργανισμό Εργασίας ως «ένα περιστατικό, όπως μια μεγάλη εκπομπή, πυρκαγιά ή έκρηξη, που προκύπτει από ανεξέλεγκτες εξελίξεις κατά τη διάρκεια μιας βιομηχανικής δραστηριότητας, που οδηγεί σε σοβαρό κίνδυνο για τον άνθρωπο, άμεσο ή καθυστερημένο, εντός ή εκτός της εγκατάστασης (International Labor Organization, 1988).

Ως αστική ανθεκτικότητα ορίζεται η φέρουσα ικανότητα των πόλεων να λειτουργούν με τέτοιο τρόπο, ώστε οι άνθρωποι που ζουν και εργάζονται σε αυτές, ιδιαίτερα οι ευάλωτοι και οι φτωχοί, να επιβιώνουν και να ευδοκιμούν, ανεξάρτητα από τις απρόσμενες κρίσεις ή και καταστροφές με τις οποίες έρχονται αντιμέτωποι (Index, City Resilience, 2014).

Με τη συνεχή αυξητική τάση της αστικοποίησης, οι πόλεις έρχονται αντιμέτωπες με τις συνέπειες της κλιματικής αλλαγής και κινδυνεύουν από φυσικές και τεχνολογικές καταστροφές, οι οποίες μπορούν να προκαλέσουν ανυπολόγιστες επιπτώσεις στην υγεία και στην ασφάλεια των ανθρώπων, στην οικονομία και στο φυσικό περιβάλλον. Ως εκ τούτου, καθίσταται αναγκαία η αστική ανθεκτικότητα, χωρίς ωστόσο να περιορίζεται μονάχα στην παραδοσιακή προσέγγιση για την πρόληψη και διαχείριση των κινδύνων, αλλά να επικεντρώνεται παράλληλα στη δημιουργία προληπτικών και προσαρμοστικών πολιτικών, ώστε να αντιμετωπιστεί κάθε είδους απροσδόκητη απειλή (Labaka κ.ά., 2019).

Η κλίμακα του αστικού κινδύνου ολοένα και αυξάνεται, ενώ παράλληλα γίνεται περισσότερο απρόβλεπτη λόγω της πολυπλοκότητας της πόλης, καθώς και της αβεβαιότητας που συνδέεται με ποικίλους κινδύνους. Η αστική ανθεκτικότητα συμβάλλει στη γεφύρωση του χάσματος μεταξύ της μείωσης του ρίσκου των καταστροφών, της προσαρμοστικότητας στην κλιματική αλλαγή, καθώς και της διασφάλισης της ευημερίας της κοινωνίας. Ένας από τους κυριότερους στόχους της αστικής ανθεκτικότητας είναι η βελτίωση των επιδόσεων ενός συστήματος για πρόληψη αλλά και αντιμετώπιση των πολλαπλών κινδύνων (Index, City Resilience, 2014).

Όπως φάνηκε σε προηγούμενα κεφάλαια, η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης ορίζεται ως η μορφή αναπτυξιακής πολιτικής η οποία έχει στόχο την ικανοποίηση των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών αναγκών της κοινωνίας για την εξασφάλιση τόσο της βραχυπρόθεσμης όσο και της μακροπρόθεσμης ευημερίας (European Commission). Η βιώσιμη ανάπτυξη πρέπει να βασίζεται και να ανταποκρίνεται στις υπάρχουσες ανάγκες, ενώ παράλληλα να εξασφαλίζει την ευημερία των επόμενων γενεών. Στόχος είναι να μην υποβαθμίζει και να μην αλλοιώνει το περιβάλλον, ενώ παράλληλα να συμβάλλει στη μακροπρόθεσμη οικονομική ανάπτυξη (European Commission). Στον αντίποδα της ανάπτυξης θυσιάστηκε το περιβάλλον και εξαντλήθηκαν σταδιακά αρκετοί φυσικοί πόροι, με αποτέλεσμα η βιώσιμη ανάπτυξη να αποτελεί πλέον μείζον ζήτημα (Συμβούλιο για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη).

Στον πλαίσιο των παραπάνω έχουν αναπτυχθεί πολιτικές και δράσεις από τα κράτη, τους διεθνείς οργανισμούς και τις μεγαλύτερες και μικρότερες ενώσεις και οργανώσεις. Καθοριστικό ρόλο στην επίτευξη της βιωσιμότητας παίζουν οι μικρότερες και μεγαλύτερες επιχειρήσεις και βιομηχανίες. Άμεσος στόχος του συμβουλίου του Συνδέσμου Επιχειρήσεων και Βιομηχανιών (ΣΕΒ) για τη βιώσιμη ανάπτυξη είναι, μέχρι το 2050, 9 δισεκατομμύρια άνθρωποι να ζουν σε ικανοποιητικές συνθήκες διαβίωσης στον πλανήτη. Σήμερα, η ανθρωπότητα καταναλώνει περισσότερο από όσο μπορεί να παράγει η Γη, οπότε δεν αρκεί πλέον η εστίαση μόνο στην οικονομική μεγέθυνση και ανάπτυξη. Η επιβάρυνση του περιβάλλοντος, η κλιματική αλλαγή, η αυξητική τάση της αστικοποίησης, η έλλειψη τροφίμων και οι κοινωνικές ανισότητες είναι ορισμένοι από τους παράγοντες που απειλούν την ανθρωπότητα. Ωστόσο, οι επιχειρήσεις οι οποίες δεσμεύονται στη βιώσιμη ανάπτυξη αποτελούν καίριο παράγοντα στην οριοθέτηση της αλλαγής, υποδεικνύοντας τη βιωσιμότητα και στους υπόλοιπους κοινωνικούς εταίρους, όπως τις κυβερνήσεις και τους φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης. Οι άξονες εξωστρέφειας, ανταγωνιστικότητας και καινοτομίας δημιουργούν θέσεις εργασίας, καθώς και μια συνεκτική κοινωνία, αναπτύσσοντας μια παραγωγική οικονομία με σεβασμό στο περιβάλλον (Συμβούλιο για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη).

10.4 Το πλαίσιο δράσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων

Η Ευρωπαϊκή Ένωση δημοσίευσε το 1998 την ανακοίνωση με τίτλο «Αειφόρος Αστική Ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση: Πλαίσιο Δράσης» (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1998). Το συγκεκριμένο Πλαίσιο Δράσης απέβλεπε «στην ενίσχυση και αποκατάσταση του ρόλου των ευρωπαϊκών πόλεων ως χώρων κοινωνικής και πολιτισμικής ολοκλήρωσης, ως πηγών ευημερίας και βιώσιμης ανάπτυξης και ως βάσης δημοκρατικής διακυβέρνησης». Στην ανακοίνωση ελήφθη υπόψη κάθε σύγχρονη εξέλιξη που σημειώθηκε στον τομέα του αστικού περιβάλλοντος.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπονώντας τη στρατηγική για την αστική ανάπτυξη, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η τελευταία θα πρέπει να περιλαμβάνει έναν συνδυασμό ενεργειών με τους παρακάτω προσανατολισμούς:

- την οικονομική ενδυνάμωση των πόλεων και ειδικότερα εκείνων που βρίσκονται σε περιοχές που εμφανίζουν υστέρηση στην ανταγωνιστικότητά τους και σοβαρή αναπτυξιακή καθυστέρηση,
- τον επιμερισμό των ωφελειών που θα προκύψουν από την υιοθέτηση νέων προηγμένων τεχνολογιών, ώστε να καταπολεμηθεί ο κοινωνικός αποκλεισμός,
- την εξασφάλιση της βιωσιμότητας των αστικών κέντρων από περιβαλλοντική άποψη,
- την εμπέδωση της συνεργασίας όλων των φορέων μιας πόλης, ώστε να υπάρξει σφαιρική και αντικειμενική προσέγγιση των επιμέρους θεμάτων της,
- την ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς του αστικού χώρου και την ενθάρρυνση των τοπικών φορέων και των πολιτών για την ανάληψη δημιουργικών, καλλιτεχνικών και πολιτιστικών πρωτοβουλιών.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαπίστωσε ότι ήδη μια ακολουθία πολιτικών, δράσεων και ενεργειών της Ένωσης έχει άμεσες ή έμμεσες επιπτώσεις στο περιβάλλον των αστικών περιοχών. Επισήμανε συγκεκριμένα προβλήματα που υπερβαίνουν το αστικό περιβάλλον στο οποίο δημιουργήθηκαν και αποτελούν εθνικά ή, λόγω του κοινού τους χαρακτήρα, πανευρωπαϊκά προβλήματα, με σημαντικές επιπτώσεις στον τρόπο ζωής και στην υγεία των πολιτών. Ενδεικτικά αναφέρονται η απώλεια σημαντικών εκτάσεων πρασίνου μέσα στις πόλεις ή γύρω από αυτές, η ατμοσφαιρική ρύπανση, η ηχορύπανση και η υπερεκμετάλλευση των υπόγειων υδάτων (Eurostat, 1992). Τα προβλήματα αυτά απειλούν άμεσα την ποιότητα ζωής των κατοίκων και την πολυμορφία του περιβάλλοντος από βιολογική άποψη.

Ταυτόχρονα, η εξυπηρέτηση στρατηγικών στόχων ανάπτυξης και ισότιμης συμμετοχής της ΕΕ στην παγκοσμιοποιημένη διεθνή οικονομική πραγματικότητα επιβάλλει την εκπόνηση και εφαρμογή ολοκληρωμένων πολιτικών για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας και την ποιοτική αναβάθμιση στους τομείς της οικονομίας, της έρευνας, της εφαρμογής των νέων τεχνολογιών και της εξασφάλισης της κοινωνικής και γεωπολιτικοοικονομικής συνοχής. Οι πολιτικές αυτές είναι σίγουρο ότι συμβάλλουν στην αστική ανάπτυξη, μόνο που θα πρέπει να καθοριστεί σαφέστερα η συγκεκριμένη αυτή διάστασή τους, να ομογενοποιηθούν και να υπάρξει ο αναγκαίος συντονισμός τους κάτω από τον προσανατολισμό της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης, προκειμένου να μεγιστοποιηθούν τα οφέλη που θα προκύψουν (Μητούλα κ.ά., 2008).

Το πλαίσιο δράσης που επέλεξε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διέπεται από συγκεκριμένες αρχές, οι οποίες επιχειρούν να υλοποιήσουν τους στρατηγικούς στόχους του πλαισίου. Οι αρχές αυτές αναλύονται στα εξής:

- **Στην επικουρικότητα.** Με την κάθετη μεταφορά των αποφάσεων είναι ευκολότερο να εντοπιστούν τα ειδικά προβλήματα κάθε περιοχής και είναι κατανοητό ότι κάθε προκρινόμενη λύση θα λαμβάνει σοβαρά υπόψη της την υπάρχουσα παράδοση και τη γενικότερη φυσιογνωμία της περιοχής.
- **Στην εταιρική σχέση.** Με δεδομένο το γεγονός ότι τα προβλήματα αστικής ανάπτυξης έχουν σύνθετο χαρακτήρα, επιβάλλεται η συμμετοχή κάθε ενδιαφερόμενου φορέα και κυρίως η ανάληψη πρωτοβουλιών από την πλευρά των πολιτών. Όταν η αστική ανάπτυξη γίνεται υπόθεση των πολιτών, τότε είναι δεδομένη και η ευαισθησία στη διατήρηση της φυσιογνωμίας του αστικού χώρου, αφού για τους πολίτες η τελευταία αποτελεί σταθερό σημείο αναφοράς και καλύπτει συγκεκριμένες ψυχολογικές ανάγκες τους.
- **Στη βιωσιμότητα του περιβάλλοντος.** Η παραδοχή ότι η ικανοποίηση των αναγκών δεν μπορεί να υπονομεύει την αντίστοιχη ικανότητα των επερχόμενων γενεών εξασφαλίζει μηχανισμούς περίσκεψης και επανεξέτασης των παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον προκειμένου να μη χαθεί ή αλλοιωθεί η σταθερή του εικόνα στους μελλοντικούς κατοίκους και επισκέπτες του.
- **Στην οικονομική επάρκεια.** Η ικανοποίηση των μηχανισμών της αγοράς με τρόπο που να εξασφαλίζει την ποιότητα και την ανταγωνιστικότητα δίνει στην οικονομία της πόλης δυνατότητες αξιοποίησης των παραδοσιακών της στοιχείων και προστασίας της φυσιογνωμίας της (Μητούλα, 2000).

Επίσης, στην ανακοίνωση της Επιτροπής για τη Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη γίνεται λόγος για την ανταλλαγή τεχνολογίας μεταξύ των πόλεων. Η ανταλλαγή τεχνολογίας και η μεταφορά νέων επιστημονικών και τεχνολογικών δεδομένων ευνοούν την ισόρροπη ανάπτυξη των δικτύων μιας πόλης, με έμφαση σε εκείνα των μεταφορών και επικοινωνιών. Έτσι, καθίσταται δυνατή η αναβάθμισή τους, που τα κάνει περισσότερο

ελκυστικά και λειτουργικά για τους πολίτες. Δεν είναι λίγες οι φορές που το σύστημα των αστικών μεταφορών έδωσε νέα ζωή σε σημαντικά τμήματα του αστικού ιστού, ενώ σε άλλες περιπτώσεις επέτρεψε, μέσω της προσπελασιμότητας που εξασφάλισε, την ανάδειξη στοιχείων ουσιαστικών για την αστική ταυτότητα, όπως είναι οι πλατείες, τα ιστορικά σύμβολα, τα φυσικά δεδομένα ή ακόμα οι αποστάσεις και τα σημεία θέας (Στεφάνου κ.ά., 2000).

Ταυτόχρονα, για αρκετές πόλεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα προγράμματα βιώσιμης ανάπτυξης συνιστούν μια κοσμογονία αλλαγών και μετασχηματισμών. Υπάρχει, λοιπόν, η πρόκληση της οριζόντιας οργάνωσης και συντονισμού των δράσεων αυτών, αφού άπτονται πολυάριθμων τομέων του αστικού περιβάλλοντος. Όλοι αποδέχονται ότι διαχωρισμοί στη λήψη των αποφάσεων ή στη φάση της εκτέλεσής τους παράγουν μη ικανοποιητικά αποτελέσματα. Έτσι, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε να διευρύνει την πληροφόρηση των Τοπικών Αρχών στα συγκεκριμένα θέματα, με απώτερο στόχο να επιτύχει τη μεγαλύτερη δυνατή συμμετοχή μεγάλων και μικρών ευρωπαϊκών πόλεων στα οικεία προγράμματα. Στην κατεύθυνση αυτή εντάσσονται και η δημιουργία δικτύων επικοινωνίας μεταξύ τους και η προώθηση νέων αντιλήψεων σχετικά με την εφαρμογή δημοκρατικών θεσμών στα τοπικά ζητήματα. Είναι φανερό ότι η ύπαρξη και η δυνατότητα άμεσης πρόσβασης σε τράπεζες πληροφοριών σχετικών με την αστική ανάπτυξη συνεισφέρουν άμεσα στην αποτελεσματικότερη επίλυση αντίστοιχων προβλημάτων, αλλά και σε μεγαλύτερη ευαισθητοποίηση σε θέματα πολιτισμού και ποιότητας ζωής που επηρεάζουν αποφασιστικά την εικόνα μιας πόλης (Βαρδόπουλος, 2022).

Διάφορες πρωτοβουλίες αναλήφθηκαν εδώ και πολλά χρόνια, όπως η βράβευση των πόλεων που αξιοποιούν αποτελεσματικότερα τις ευρωπαϊκές διατάξεις σχετικά με το περιβάλλον ή το έργο *Cities in Compliance* (πόλεις που ικανοποιούν πρότυπα), προκειμένου να υπάρξουν ολοκληρωμένες προσεγγίσεις αστικής ανάπτυξης. Τέλος, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενδιαφέρεται θερμά για την ευαισθητοποίηση των πολιτών, την περιβαλλοντική τους εκπαίδευση και την ενεργό συμμετοχή τους σε έργα ανάπτυξης και προσπάθειας για τη βελτίωση της ασφάλειας του αστικού περιβάλλοντος και της πρόληψης της εγκληματικότητας.

10.5 Σύνοψη

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι η βιώσιμη ανάπτυξη θέτει μεγάλες προκλήσεις στις δομές διακυβέρνησης. Εμπεριέχει νέους τρόπους σκέψης και μεθόδους εκτίμησης των πολιτικών και προϋποθέτει νέους τρόπους συμμετοχής των πολιτών στη διαμόρφωση πολιτικών και στόχων. Βασική προϋπόθεση όλων των παραπάνω αποτελεί η ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των πολιτών. Η αναγνώριση της ύπαρξης των πολλαπλών διαστάσεων της αναπτυξιακής διαδικασίας είναι απλώς το πρώτο βήμα. Το σημαντικότερο, όμως, είναι η θεμελίωση των θεσμών εκείνων οι οποίοι θα είναι ικανοί να αντιμετωπίζουν ικανοποιητικά αυτή τη διάσταση. Μέρος του προβλήματος αποτελεί η επίτευξη της κατάλληλης ισορροπίας μεταξύ των πολλαπλών διαστάσεων. Για παράδειγμα, δεν πρέπει να είναι στόχος η ανάπτυξη του οικονομικού και περιβαλλοντικού πυλώνα της βιώσιμης ανάπτυξης, χωρίς να δίνεται η δέουσα σημασία στην κοινωνική διάσταση. Βασικές ασφαλιστικές δικλίδες για τη βιωσιμότητα αποτελούν οι εθελοντικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές δραστηριότητες, οι οποίες βασίζονται σε σκόπιμες δραστηριότητες διαχείρισης για τη βελτίωση της βιωσιμότητας, μέσω της οποίας θα δημιουργηθεί ένα θετικό οικονομικό αποτέλεσμα.

Είναι σημαντικό επίσης να γίνει κατανοητή η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης στα αστικά κέντρα, καθώς η διαχείριση των έργων και δράσεων διαφέρει από χώρα σε χώρα. Κάθε περιφέρεια έχει τις δικές της ανάγκες, και αυτό οφείλεται κυρίως στη γεωγραφική θέση της καθεμίας. Η βιωσιμότητα των αστικών περιοχών προϋποθέτει την καταγραφή των αναγκών που υπάρχουν σε βασικές υποδομές, αλλά και σε συνθήκες που θα επιτρέψουν την ανάπτυξη ενός ανταγωνιστικού παραγωγικού προτύπου. Αυτό θα δώσει την ευκαιρία να επιλυθούν προβλήματα που αφορούν τη λειτουργικότητα της πόλης. Προϋπόθεση βέβαια για την επιτυχία του οποιουδήποτε προγράμματος είναι η αποτελεσματική διοίκηση, η οποία θα διαχειριστεί όλα τα παραπάνω.

Από τα παραπάνω φάνηκε ότι για την τρέχουσα περίοδο ως στόχοι έχουν τεθεί η επίλυση των θεμάτων της ανεργίας, η εξασφάλιση της εκπαίδευσης, η ενίσχυση των υπηρεσιών, η προστασία του φυσικού και πολιτισμικού περιβάλλοντος, η ενίσχυση του ανταγωνισμού της οικονομίας, η προώθηση των καινοτόμων

επιχειρηματικών δράσεων και η εξασφάλιση κοινωνικών υπηρεσιών από τη δημόσια διοίκηση. Επίσης, με την κατάλληλη αξιοποίηση των αστικών κέντρων μπορεί να επιτευχθεί αύξηση της οικονομικής ανάπτυξης κυρίως σε τουριστικές πόλεις, αρκεί να μην καταστρέφεται το περιβάλλον. Αυτό φαίνεται πολύ χαρακτηριστικά και σε περιφέρειες που έχουν στόχο όχι μόνο την ανάπτυξη της οικονομίας αλλά και του πολιτισμού, της κοινωνίας και την προστασία του περιβάλλοντος.

Κλείνοντας, τονίζεται ότι τα στοιχεία και τα δεδομένα που απαιτούνται για την επίτευξη της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης διαφέρουν από χώρα σε χώρα, αλλά όλα συμφωνούν με τον κεντρικό στόχο για περιβαλλοντική προστασία, κοινωνική ευημερία και οικονομική ανάπτυξη των πόλεων.

Βιβλιογραφία

- Abhaya, S. P., & Francescutti, L. (2017). Natural Disasters. In S. R. Quah (ed.), *International Encyclopedia of Public Health* (pp. 215-222). <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-803678-5.00519-1>
- Βαρδόπουλος, Ι. (2022). Ευρωπαϊκές δράσεις για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη. Στο Ε. Γ. Δούκας, Ν. Μαραβέγιας & Γ. Ανδρέου (επιμ.), *Η χωρική διάσταση της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης: Σύγκλιση ή απόκλιση*. Διόνικος.
- Bankoff, G., Frerks, G., & Hilhorst, D. (2004). *Mapping Vulnerability: Disasters, Development and People*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781849771924>
- Black, D., & Henderson, V. (1999). A theory of urban growth. *Journal of political economy*, 107(2), 252-284.
- Clark, D. (1982). *Urban geography: an introductory guide*. Taylor & Francis.
- Ευρωπαϊκή Ένωση (χ.χ.) *Τι είναι η κλιματική αλλαγή*; <https://europa.eu/youth/get-involved/sustainable-development/what-climate-change-el>
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1998). *Αειφόρος αστική ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση: Πλαίσιο Δράσης*.
- EM-DAT, The International Disaster Database for Research on the Epidemiology of Disasters – CRED. (n.d.). *Explanatory Notes*. <https://www.emdat.be/explanatory-notes>
- Eurostat (1992). *Η στατιστική εικόνα της πόλης στην Ευρώπη*.
- Index, City Resilience (2014). City resilience framework. The Rockefeller Foundation and ARUP, 928. <https://www.rockefellerfoundation.org/wp-content/uploads/City-Resilience-Framework-2015.pdf>
- International Labor Organization, WHO (IPCS), UNEP (1988). Major Hazard Control – A practical Manual, An ILO contribution to the International Programme on Chemical Safety of UNEP. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---safework/documents/instructionalmaterial/wcms_235686.pdf
- International Panel on Climate Change (2019). Summary for Policymakers. In *Climate Change and Land: an IPCC special report on climate change, desertification, land degradation, sustainable land management, food security, and greenhouse gas fluxes in terrestrial ecosystems*. https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/4/2020/02/SPM_Updated-Jan20.pdf
- Κόνσολας, Ν. (1997). *Σύγχρονη περιφερειακή οικονομική πολιτική*. Παπαζήσης.
- Λέκκας, Ε. (2000). *Φυσικές & Τεχνολογικές Καταστροφές* (Τομέας Δυναμικής, Τεκτονικής & Εφαρμοσμένης Γεωλογίας – Τμήμα Γεωλογίας και Γεωπεριβάλλοντος) <https://www.elekkas.gr/images/stories/pdfdocs/books/tk.pdf>
- Labaka, L., Maraña, P., Giménez, R., & Hernantes, J. (2019). Defining the roadmap towards city resilience. *Technological Forecasting and Social Change*, 146, 281-296. <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2019.05.019>
- Μητούλα, Ρ. (2000). *Οι επιπτώσεις της Ευρωπαϊκής Ενοποίησης στη φυσιογνωμία της ελληνικής πόλης*. Διδακτορική Διατριβή, Τμήμα Αρχιτεκτόνων ΕΜΠ.
- Μητούλα, Ρ. (2006). *Βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξη στην Ε.Ε. και ανασυγκρότηση του Ελληνικού αστικού περιβάλλοντος*. Σταμούλης.
- Μητούλα, Ρ., Αστάρα, Ο., & Καλδής, Π. (2008). *Βιώσιμη ανάπτυξη*. Rosili.
- Meier, R. L. (1962). *A communications theory of urban growth*. Published for the Joint Center for Urban Studies of the Massachusetts Institute of Technology and Harvard University by MIT Press.
- Myrdal, G. (1957). *Rich lands and poor lands*. Harper and Row.

- Οικονόμου, Αγ., & Μητούλα, Ρ. (2010). *Οικολογική διαχείριση κτιρίων, οικισμών και πόλεων στην Ευρωπαϊκή Ένωση – Μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων*. Σταμούλης.
- Oprong, J. R. & Ironside, I. G. (1987). Growth Centre Policy and quality of life. *The Canadian Journal of Regional Science*, 10, 281-299.
- Pred, A. R. (1977). *City systems in advanced economies: Past growth, present processes, and future development options*. John Wiley & Sons.
- Σαπουντζάκη, Κ., & Δανδουλάκη, Μ. (2016). *Κίνδυνοι και καταστροφές*. Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών. <http://hdl.handle.net/11419/6297>
- Στεφάνου, Ι. κ.ά. (2000). *Η φυσιογνωμία της ελληνικής πόλης*. Εργαστήριο Πολεοδομικής Σύνθεσης ΕΜΠ και ΥΠΕΧΩΔΕ. ΜΕΔΕΩΝ.
- Στεφάνου, Ι., Τσουδερός, Ι., & Μητούλα, Ρ. (1999). *Η οικολογική πόλη – από την Πράσινη και Λευκή Βίβλο στον Πράσινο Βιτρούβιο*. Σημειώσεις μαθήματος Περιβάλλοντος και Σχεδιασμού του Χώρου. Εργαστήριο Πολεοδομικής Σύνθεσης ΕΜΠ.
- Στεφάνου, Ι., Τσουδερός, Ι., & Μητούλα, Ρ. (2000). *Ο περιβαλλοντικός σχεδιασμός των πόλεων και η ευρωπαϊκή του διάσταση*. Σημειώσεις μαθήματος Περιβάλλοντος και Σχεδιασμού του Χώρου. Εργαστήριο Πολεοδομικής Σύνθεσης ΕΜΠ.
- Συμβούλιο για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη (χ.χ.). *Περί βιώσιμης ανάπτυξης*. http://www.sevbcsd.org.gr/about_sustainable_development
- Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας Ειδική Γραμματεία Υδάτων (2017). *Σχέδιο διαχείρισης κινδύνων πλημμύρας των λεκανών απορροής ποταμών του υδάτινου διαμερίσματος Αττικής*. http://thyamis.itia.ntua.gr/egyfloods/sdkp/GR06/II_1_P12_GR06.pdf
- United Nations (2018). *World Urbanization Prospects*. <https://population.un.org/wup/>
- United Nations Office for Disaster Risk Reduction (2004). *Living with Risk: A Global Review of Disaster Reduction Initiatives*. United Nations. https://www.humanitarianlibrary.org/sites/default/files/2014/02/ISDR_LivingWithRiskAGlobalReview.pdf
- United Nations, Environment programme (n.d.). *GOAL 11: Sustainable cities and communities*. <https://www.unep.org/explore-topics/sustainable-development-goals/why-do-sustainable-development-goals-matter/goal-11>
- World Bank & IMF (2013). *Global Monitoring Report 2013: Rural-Urban Dynamics and the Millennium Development Goals*. World Bank.

Κεφάλαιο 11:

Η συμβολή των έργων υποδομής και των δικτύων μεταφορών στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών

Σύνοψη – Περίληψη

Η μετακίνηση των ανθρώπων είναι μια ανάγκη που προέκυψε από την αρχαία εποχή. Τα τελευταία χρόνια, ακόμη περισσότερο έγινε σαφές ότι η ανάπτυξη των μεταφορών συνδέεται απόλυτα με τη γενικότερη ανάπτυξη της οικονομίας και της κοινωνίας. Ταυτόχρονα, είναι πλέον ιστορικά αποδεδειγμένο ότι οι υποδομές στις μεταφορές παίζουν σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη των ατόμων, αλλά και του χώρου, δηλαδή των πόλεων, των περιφερειών και των χωρών. Στο κεφάλαιο με τίτλο «Η συμβολή των έργων υποδομής και των δικτύων μεταφορών στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών» υπογραμμίζεται η ιδιαίτερη σημασία την οποία έχουν οι μεταφορικές υποδομές στον συνολικό σχεδιασμό των Περιφερειακών Αναπτυξιακών Προγραμμάτων κάθε χώρας, καθώς αποδεικνύεται ότι η αναβάθμιση του τομέα των μεταφορών αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση και αναγκαία συνθήκη για την επίτευξη της βιώσιμης κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης μιας περιφέρειας.

Προαπαιτούμενη γνώση

Για την κατανόηση αυτού του κεφαλαίου, προαπαιτούμενη γνώση είναι οι βασικές έννοιες του χώρου και της χωροταξίας. Επίσης, απαραίτητες είναι η κατανόηση των περιφερειακών προβλημάτων και η γνώση γύρω από τους παράγοντες και τις αιτίες που καθορίζουν τα επίπεδα ανάπτυξης ενός τόπου και προκαλούν τις χωρικές και περιφερειακές ανισότητες. Προαπαιτούμενη είναι και η γνώση των οικονομικών, κοινωνικών, περιβαλλοντικών και πολιτικών λόγων για τους οποίους απαιτείται λήψη μέτρων περιφερειακής πολιτικής, καθώς και οι πρακτικοί και θεωρητικοί τρόποι για την αντιμετώπισή τους. Τέλος, σημαντική είναι η γνώση γύρω από τα θέματα της βιώσιμης ανάπτυξης και των γενικών παραμέτρων που την καθορίζουν.

11.1 Μεταφορικές υποδομές και ανάπτυξη

Τα τελευταία χρόνια έγινε σαφές ότι οι μεταφορικές υποδομές αποτελούν αναγκαία συνθήκη για την ανάπτυξη ενός τόπου. Η παγκοσμιοποίηση συνέβαλε ακόμη περισσότερο στην ανάπτυξη των μεταφορών, και αυτό γιατί, όσο βελτιώνονται τα μέσα μεταφοράς και οι σχετικές με αυτά υποδομές, μέσω των οποίων μπορούν μεταφερθούν με ευκολία τα προϊόντα, τόσο περισσότερο γίνονται ανταγωνιστικά τα προϊόντα ενός τόπου, αφού μειώνεται και ελαχιστοποιείται το κόστος διακίνησής τους. Συνεπακόλουθα, όσο καλύτερα είναι οργανωμένο και ανεπτυγμένο το σύστημα των μεταφορών, τόσο περισσότερο προσελκύει εργατικό δυναμικό ώστε να εργαστεί και να εγκατασταθεί στις συγκεκριμένες περιοχές ή στις γειτονικές με αυτές, αφού δίνεται η δυνατότητα για γρήγορη και φθηνή μετακίνηση. Ταυτόχρονα, δίνεται η δυνατότητα και για εγκατάσταση νέων υπηρεσιών, βιομηχανιών, επιχειρηματικών δραστηριοτήτων κ.ά. Αυτό οδηγεί πολλαπλασιαστικά στην ανάπτυξη των τόπων.

Επομένως, η ανάπτυξη των περιφερειών δεν συντελείται μόνο από την ανάπτυξη της παραγωγής, αλλά και από την ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών. Αυτό σημαίνει ότι μια περιφέρεια η οποία έχει δώσει έμφαση στις μεταφορικές υποδομές υπερτερεί σε δυνατότητες συγκριτικά με άλλες όπου οι μεταφορικές υποδομές δεν είναι αρκετά ανεπτυγμένες (Μητούλα, 2006).

Η οικονομική ανάπτυξη προϋποθέτει ένα ανεπτυγμένο σύστημα μεταφορών. Οι ανεπτυγμένες οδικές, σιδηροδρομικές, αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές συμβάλλουν στην ανάπτυξη της επικοινωνίας και στη βελτίωση της προσβασιμότητας ενός τόπου, ακόμη και του πιο απομακρυσμένου. Ταυτόχρονα, συμβάλλουν και στην αποσυμφόρηση των αστικών ή κεντρικών περιοχών. Επομένως, η περιφερειακή ανάπτυξη είναι απόλυτα συνδεδεμένη με τα ανεπτυγμένα έργα υποδομής μεταφορών, καθώς αυτά βοηθούν στην καλή λειτουργία των υπηρεσιών, στην καλή μετακίνηση προσώπων και αγαθών.

Όσον αφορά τις ελληνικές περιφέρειες, ακόμη και σήμερα πολλές από αυτές εμφανίζουν προβλήματα στις μεταφορές και ανεπαρκείς εναλλακτικές μεταφορικές συνδέσεις. Αυτό συμβάλλει στην αύξηση του κόστους μεταφοράς ανθρώπων και αγαθών, στη μειωμένη ανταγωνιστικότητα των παραγόμενων αγαθών και στο αυξημένο κόστος διαβίωσης των κατοίκων. Τα τελευταία χρόνια, αυτό έχει ανατραπεί σε μεγάλο ποσοστό λόγω της κατασκευής των έργων μεταφοράς και έχει βοηθήσει τις ελληνικές περιφέρειες εξασφαλίζοντας ταχύτερες και ασφαλέστερες μεταφορές και μετακινήσεις. Γενικά, η προώθηση ενός ολοκληρωμένου και συνεκτικού δικτύου μεταφορών συμβάλλει στην ανάπτυξη ακόμη και των πιο απομακρυσμένων και απομονωμένων περιφερειών (Πολύζος, 1998).

Όμως, πρέπει να αναφερθεί ότι μερικές φορές η ανάπτυξη μεταφορικών υποδομών έχει και αρνητικές επιπτώσεις, καθώς μπορεί να εντείνει τον ανταγωνισμό ανάμεσα στις περισσότερο ανεπτυγμένες περιφέρειες και να κάνει τις λιγότερο ανεπτυγμένες ακόμη φτωχότερες. Για τον λόγο αυτόν, για τη δημιουργία υποδομών στις μεταφορές, θα πρέπει να παίρνονται αποφάσεις συγκεκριμένες και μελετημένες σε οργανωμένο πολιτικό πλαίσιο.

Όμως, αναμφισβήτητα η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός των μεταφορών συμβάλλουν άμεσα ή έμμεσα στην ανάπτυξη της διεθνούς, εθνικής και περιφερειακής οικονομίας, καθώς και στην κοινωνική και πολιτιστική αναβάθμιση του γεωγραφικού χώρου τον οποίο υπηρετούν.

Μία από τις σημαντικότερες θετικές επιδράσεις των μεταφορικών υποδομών είναι η μείωση του κόστους μεταφοράς μεταξύ των διαφόρων περιοχών. Το κόστος μεταφοράς είναι είτε χρηματικό, όπου σε αυτό περιλαμβάνονται τα καύσιμα, το σέρβις και η συντήρηση των μεταφορικών μέσων, το χρηματικό κόστος του χρόνου κ.ά., είτε και μη χρηματικό, το οποίο περιλαμβάνει το άγχος των μετακινούμενων, τη ρύπανση του περιβάλλοντος, τα πιθανά ατυχήματα που μπορεί να συμβούν κ.ά.

Επομένως, το κόστος μεταφοράς εσφαλμένα πολλές φορές αντιμετωπίζεται αμιγώς και μόνο με την οικονομική του διάσταση. Είναι το άθροισμα όλων των παραπάνω παραγόντων που αναφέρθηκαν και ορίζεται ως ένα γενικευμένο μεταφορικό κόστος. Το γενικευμένο αυτό μεταφορικό κόστος είναι αυτό που θα καθορίσει την τελική απόφαση των επιχειρήσεων και των ατόμων για το αν θα εγκατασταθούν ή όχι σε έναν τόπο. Εφόσον, λοιπόν, οι μεταφορικές υποδομές καθορίζουν και μεταβάλλουν τις αποστάσεις, συνεπακόλουθα καθορίζουν τη χωροθετική ελκυστικότητα ενός τόπου ή μιας περιφέρειας.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθεί και η συμβολή των μεταφορικών υποδομών στην ανάπτυξη των οικονομικών σχέσεων μεταξύ των περιφερειών. Με αυτόν τον τρόπο ενισχύονται η εξειδίκευση στην παραγωγή, η ανταλλαγή των προϊόντων και, επομένως, οι εμπορικές ανταλλαγές. Η ανάπτυξη των σχέσεων και της επικοινωνίας μεταξύ των περιφερειών σταδιακά αμβλύνει τις ανισότητες μεταξύ των ανεπτυγμένων και αναπτυσσόμενων περιφερειών, βοηθά στη διάδοση των πληροφοριών, των καλών πρακτικών, των καινοτομιών, με επακόλουθο τη βελτίωση της παραγωγικότητας και την αύξηση της συνολικής παραγωγής.

Σύμφωνα με τον Myrdal (1969), η σύνδεση περιφερειών διαφορετικού επιπέδου ανάπτυξης θα ευνοήσει, τουλάχιστον αρχικά, τη διαδικασία πόλωσης και απομύζησης. Κατ' αυτόν τον τρόπο θα ενισχυθεί η υφιστάμενη χωρική αλληλεξάρτηση, με αποτέλεσμα να αποδυναμωθούν περισσότερο οι ασθενέστερες περιφέρειες και να ενδυναμωθούν περισσότερο οι οικονομικά ισχυρότερες περιφέρειες. Έτσι, στο πρώτο τουλάχιστον στάδιο θα πραγματοποιηθεί η απομύζηση των λιγότερο ανεπτυγμένων περιφερειών από τις ανεπτυγμένες και θα αυξηθούν οι ανισότητες.

Ο Hirschman (1958) αντίθετα υποστηρίζει ότι η διαδικασία αυτή θα συντελέσει στη μεγαλύτερη διάχυση από τις ανεπτυγμένες περιφέρειες προς τις λιγότερο ανεπτυγμένες, με αποτέλεσμα σε μακροχρόνιο επίπεδο να συντελεστεί σύγκλιση μεταξύ των περιφερειακών οικονομιών.

Ωστόσο, υπάρχει και η αντίθετη άποψη, του Perroux (1950), ο οποίος υποστηρίζει ότι, με την ανάπτυξη των μέσων μεταφοράς και την ενίσχυση της επικοινωνίας και των μεταφορών μεταξύ των αστικών και οικονομικών κέντρων και των λιγότερο ανεπτυγμένων, θα ενταθεί ακόμη περισσότερο η ανισότητα μεταξύ τους και θα οδηγήσει σε ακόμη μεγαλύτερη πόλωση.

Ωστόσο, τόσο η μελέτη των θεωρητικών όσο και οι εμπειρικές έρευνες έχουν δείξει ότι οι επιπτώσεις των μέσων μεταφοράς στην ανάπτυξη των περιφερειών είναι δύσκολο και περίπλοκο έργο. Πολλοί θεωρητικοί υποστηρίζουν ότι η οικονομία κάθε περιοχής έχει τα δικά της χαρακτηριστικά, τη δική της παραγωγική δομή και διαφορετική εξάρτηση από το μεταφορικό κόστος (Κόνσολας, 1997).

Όμως, υπάρχουν και μερικές αντίθετες απόψεις ερευνητών για το θέμα της συμβολής των μεταφορικών μέσων στην περιφερειακή ανάπτυξη. Ο Strasheim (1972), εξετάζοντας διαχρονικά τις μεταφορές σε σχέση με την οικονομική ανάπτυξη μιας περιοχής, αποδεικνύει ότι αυτό είναι ένα πολύπλοκο ζήτημα και ότι δεν είναι σίγουρος πως τα ελλιπή μεταφορικά μέσα και συστήματα στις μειονεκτούσες περιφέρειες οφείλονται στο ότι οι περιφέρειες αυτές δεν έχουν τη δυνατότητα να τα κατασκευάσουν και να τα οργανώσουν, αλλά ενδεχομένως να οφείλεται στο ότι δεν υπάρχει ζήτηση, επομένως και ανάγκη για αυτά.

Αντίστοιχα, ο Drew (1990), μέσω των ερευνών του υποστηρίζει ότι τα μεταφορικά μέσα και συστήματα δεν είναι οι μοναδικοί παράγοντες που συμβάλλουν στην ανάπτυξη των περιφερειών, αλλά σίγουρα βοηθούν στο να ξεπεραστούν κάποια εμπόδια και συντελούν στη δημιουργία των προϋποθέσεων για την ανάπτυξη. Παράλληλα, τονίζει ότι περισσότερο οφελούνται οι αστικές περιοχές και αυτές οι οποίες είναι κοντά ή γύρω σε αυτές, οι οποίες διαθέτουν τους απαιτούμενους πόρους και την απαραίτητη δομή ώστε να μπορούν να αξιοποιήσουν αυτές τις υποδομές.

Ο Plassard (1992) υποστηρίζει ότι οι θεωρίες της θετικής σχέσης οικονομικής ανάπτυξης και μεταφορικών υποδομών δεν αποδεικνύονται, αλλά αναπτύσσονται με στόχο να δικαιολογήσουν τις πολιτικές αποφάσεις που ελήφθησαν από χώρες ή περιφέρειες που κατασκεύασαν μεταφορικές υποδομές και όπου στη συνέχεια στις χώρες αυτές ακολούθησαν θετικές οικονομικές μεταβολές σε γενικότερο οικονομικό και παραγωγικό επίπεδο.

Οι Rephann και Isserman (1994), επίσης, τονίζουν ότι η σχέση μεταφορικών υποδομών και ανάπτυξης είναι αρκετά πολύπλοκη και ότι ο βασικός λόγος για αυτή την πολυπλοκότητα είναι οι χωρικές διαφοροποιήσεις που επιφέρουν σε μία περιοχή τα έργα υποδομής.

Ο Rephann (1993) υποστηρίζει ότι τα μεταφορικά μέσα είναι αναγκαίες υποδομές προκειμένου να αναπτυχθεί μια περιφέρεια, όμως δεν είναι επαρκείς από μόνες τους, αλλά θα πρέπει να υπάρχουν και άλλες προϋποθέσεις.

Ο Vickerman (1996) ασχολήθηκε κυρίως με τις περιφέρειες οι οποίες φιλοξενούν βιομηχανίες. Υποστηρίζει ότι η ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών βοηθά ταυτόχρονα και την ανάπτυξη της βιομηχανίας. Επίσης, η έρευνά του επικεντρώθηκε σε περιοχές οι οποίες διαθέτουν μεταφορικές υποδομές και παρατηρεί ότι, έπειτα από βελτιώσεις οι οποίες έγιναν σε αυτές τις υποδομές, δεν παρατηρήθηκαν μεγάλες θετικές αλλαγές στην οικονομία τους. Όμως, εκεί που παρατηρήθηκαν σημαντικές θετικές αλλαγές ήταν σε περιοχές με έλλειψη προσβασιμότητας ή με κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Όσον αφορά τις εμπειρικές διερευνήσεις στη Μεγάλη Βρετανία, στη Γαλλία, στην Ολλανδία και στις ΗΠΑ σχετικά με τον ρόλο των διαπεριφερειακών συγκοινωνιακών υποδομών στην περιφερειακή ανάπτυξη, έρευνες έχουν δείξει επίσης ότι οι επιπτώσεις των έργων μεταφορών στην ανάπτυξη των περιφερειών είναι δύσκολο και περίπλοκο έργο. Πολλές έρευνες κατέληξαν ότι η οικονομία κάθε περιοχής έχει τα δικά της χαρακτηριστικά, τη δική της παραγωγική δομή και διαφορετική εξάρτηση από το μεταφορικό κόστος.

Επομένως, οι κατασκευές μεταφορικών υποδομών δεν είναι ικανές συνθήκες από μόνες τους να συμβάλουν στην οικονομική ανάπτυξη, αλλά θα πρέπει να συνδυάζονται και με άλλες άμεσες πολιτικές. Τα τελικά συμπεράσματα της έρευνας τονίζουν ότι θεσμικές παρεμβάσεις ή έργα μπορεί ταυτόχρονα να επιφέρουν τα ίδια ή μεγαλύτερα θετικά αποτελέσματα στην ανάπτυξη μιας περιφέρειας. Τέτοια μέτρα μπορεί να είναι η μείωση των μισθών όσων εργάζονται στις μεταφορές, η μείωση της οδικής φορολογίας, η μείωση της τιμής των καυσίμων κ.ά.

Στην Ελλάδα, η εμπειρία της Εγνατίας Οδού, που αποτελεί μεγάλο διευρωπαϊκό μεταφορικό έργο, επιβεβαιώνει το πολύπλοκο του θέματος κάθε μεγάλου συγκοινωνιακού έργου. Η Εγνατία Οδός, ενώ έβγαλε από την απομόνωση την περιφέρεια της Ηπείρου, η οποία οφειλόταν στο δύσκολο γεωγραφικό ανάγλυφο, δεν έφερε την οικονομική ανάπτυξη στη βόρεια Ελλάδα (Ηπειρος, Μακεδονία, Θράκη), την οποία διασχίζει. Το αντίθετο μάλιστα. Δεν «κατάφερε» ούτε καν να συγκρατήσει τις παραγωγικές επιχειρήσεις που προϋπήρχαν της κατασκευής της. Πάρα πολλές επιχειρήσεις, παρά τις ωφέλειες της Εγνατίας Οδού, μετακινήθηκαν σε γειτονικές χώρες λόγω ευνοϊκότερων άλλων παραμέτρων παραγωγής (χαμηλότερο εργασιακό κόστος, ΦΠΑ, φορολόγηση κερδών κ.ά.). Επομένως, η μετακίνηση αυτή ενδεχομένως να αποφευγόταν με άλλες εθνικές πολιτικές, ευνοϊκότερες για την παραγωγική δραστηριότητα.

11.2 Η ευρωπαϊκή πολιτική στον τομέα των μεταφορών

Ο κλάδος των μεταφορών υπήρξε ένας από τους πρώτους τομείς προτεραιότητας της κοινής πολιτικής της ΕΟΚ με τη Συνθήκη της Ρώμης (1957), καθώς θεωρήθηκε ζωτικής σημασίας για την άσκηση των τριών από τις τέσσερις ελευθερίες της κοινής αγοράς: την ελεύθερη κυκλοφορία ατόμων, υπηρεσιών και αγαθών. Για τον λόγο αυτόν, η πολιτική των μεταφορών της μετέπειτα ΕΕ εστιάζει στην άρση των εμποδίων κυκλοφορίας μεταξύ κρατών μελών και στη δημιουργία ενός ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών που θα διασφαλίζει όρους θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ όλων των μέσων μεταφοράς (οδικά, σιδηροδρομικά, αεροπορικά και θαλάσσια) (Αναπτυξιακή Στρατηγική στον Τομέα των Μεταφορών για την Προγραμματική Περίοδο 2014-2020).

Τις τελευταίες δεκαετίες, η κοινή ευρωπαϊκή πολιτική στοχεύει στην ενίσχυση της ευρύτερης εσωτερικής αγοράς της ΕΕ, μέσω της απελευθέρωσης των εθνικών αγορών, στις οποίες παλαιότερα κυριαρχούσαν μονοπώλια, όπως στις αεροπορικές και σιδηροδρομικές μεταφορές. Επιπλέον, οι περιορισμοί πρόσβασης, οι διαφορές στα τεχνικά και διοικητικά πρότυπα, καθώς και οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού σε διάφορες χώρες (τιμολόγηση, φόροι και λοιπές επιβαρύνσεις) καταργούνται σταδιακά για τη δημιουργία του ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών για όλα τα μέσα. Η επίτευξη του στόχου αυτού ξεκινά τη δεκαετία του 1990 στον τομέα των αερομεταφορών με την εφαρμογή της πολιτικής απελευθέρωσης της αγοράς τους.

Στη Λευκή Βίβλο του 2001 (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2001) αποτυπώνεται η ανάγκη για τη συμβολή των μέσων μεταφοράς στην προστασία του περιβάλλοντος. Προτείνεται ο συνδυασμός των μέσων μεταφοράς για την αντιμετώπιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης που αντιμετωπίζουν πολλές περιοχές. Δεδομένου ότι μετακινήσεις ανθρώπων και αγαθών αναμένεται να αυξηθούν σημαντικά στο μέλλον, προτείνονται οικολογικά μέσα μεταφοράς και δημιουργία υποδομών στις μεταφορές προκειμένου να αντιμετωπιστεί το φαινόμενο της άνισης ανάπτυξης των συστημάτων μεταφοράς σε διάφορες περιοχές της Ένωσης.

Ταυτόχρονα προτείνεται η προώθηση «ευφύων» και «έξυπνων» συστημάτων μεταφοράς ώστε να περιοριστεί η ενεργειακή κατανάλωση και να προστατευτεί το περιβάλλον. Τα μέτρα που θα ληφθούν θα πρέπει να περιλαμβάνουν όλα τα συστήματα μεταφορών (από αέρα, γη και θάλασσα).

Προς την ίδια κατεύθυνση κινήθηκε και η νέα Λευκή Βίβλος «Χάρτης πορείας για έναν ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών» (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2011), που εστιάζει στη διευθέτηση των εκκρεμοτήτων για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς μεταφορών. Ειδικότερα, εστιάζει στην κατασκευή ενοποιημένων δικτύων με στόχο τη συνδυασμένη χρήση διαφόρων μέσων ή τρόπων μεταφοράς, στη δημιουργία πολυτροπικών κόμβων και στην εξάλειψη των εμποδίων που οφείλονται σε τεχνικούς και διοικητικούς λόγους ή σε περιορισμένη δυναμικότητα και στη βελτίωση της υποδομής των χωρών που προσχωρούν στην ΕΕ μετά το 2004. Παράλληλα, δίνει έμφαση στην έρευνα, στην καινοτομία, στις επενδύσεις στο μέλλον των μεταφορών και στην απεξάρτηση από το πετρέλαιο, καθώς και στην προσπάθεια επίτευξης της μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα χωρίς μείωση της κινητικότητας.

Στο πλαίσιο των παραπάνω πολιτικών της ΕΕ, έτσι όπως διατυπώθηκαν στις σχετικές με τις μεταφορές βίβλους, προωθήθηκαν τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (Trans European Transport Networks – TEN-T), δηλαδή τα ενοποιημένα συστήματα μεταφορών (οδικά, σιδηροδρομικά, ακτοπλοϊκά και αεροπορικά) όλων των χωρών μελών της ΕΕ. Απώτερος στόχος είναι η απρόσκοπτη και ομαλή μεταφορά ανθρώπων και αγαθών σε όλες της περιφέρειες της ΕΕ, ακόμη και στις πιο απομακρυσμένες. Οι στόχοι των Διευρωπαϊκών Δικτύων καταγράφονται με σαφήνεια στην απόφαση της ΕΕ 1692/96, όπου τα διευρωπαϊκά δίκτυα θα πρέπει να:

- διασφαλίζουν την ομαλή και σταθερή μετακίνηση ανθρώπων και αγαθών,
- προστατεύουν το περιβάλλον και να προωθούν την κοινωνική και οικονομική συνοχή,
- συνδυάζουν τη χρήση όλων των μέσων μεταφοράς,
- είναι οικονομικά βιώσιμα,
- συνδέουν το σύνολο των περιοχών των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ακόμη και των ορεινών, νησιωτικών κ.ά. (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και Συμβούλιο, 1996).

Η Λευκή Βίβλος του 2011 έδωσε προτεραιότητα στην ανάπτυξη βιώσιμων συστημάτων μεταφορών για όλα τα κράτη μέλη και στη δημιουργία ενός ενιαίου μεταφορικού δικτύου στον ευρωπαϊκό χώρο, για τη διασύνδεση και τη διαλειτουργικότητα όλων των εθνικών δικτύων μεταφορών, καθώς και την ελεύθερη πρόσβαση σε αυτά. Ως βιώσιμη κινητικότητα ορίζεται ένα «σύστημα μεταφορών και πρότυπο μετακινήσεων

που παρέχει τα μέσα και τις δυνατότητες ικανοποίησης των οικονομικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών αναγκών αποτελεσματικά και δίκαια, ενώ ταυτόχρονα ελαχιστοποιεί τις αρνητικές συνέπειες και το αντίστοιχο κόστος τους στις διάφορες χωροχρονικές κλίμακες». Οι επιμέρους στόχοι, με ορίζοντα υλοποίησης το 2050, έχουν καθοριστεί ως εξής:

- σταδιακή μείωση της χρήσης αυτοκινήτων που κινούνται με «συμβατικά καύσιμα» μέχρι και την κατάργησή τους από τα αστικά κέντρα,
- χρήση καυσίμων χαμηλής περιεκτικότητας σε διοξείδιο του άνθρακα στις αερομεταφορές,
- συνδυασμένη χρήση μεταφορικών μέσων για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές,
- ολοκλήρωση του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας ώστε να επιλέγεται ως μέσο επιβατικών μεταφορών,
- εξασφάλιση της σύνδεσης των αερολιμένων με το σιδηροδρομικό δίκτυο και των κεντρικών θαλάσσιων λιμανιών με το σύστημα σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών,
- εξάπλωση της εκσυγχρονισμένης υποδομής διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη για την ολοκλήρωση του Κοινού Ευρωπαϊκού Αεροπορικού Χώρου και ισοδύναμων χερσαίων και πλωτών συστημάτων διαχείρισης των μεταφορών,
- καθιέρωση του πλαισίου για ένα ευρωπαϊκό σύστημα πληροφοριών, διαχείρισης και πληρωμών για τις πολυτροπικές μεταφορές,
- ασφάλεια και περιορισμός του αριθμού θανάτων στις μετακινήσεις,
- εφαρμογή της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει» και «ο χρήστης πληρώνει»,
- ύπαρξη ένα πλήρους λειτουργικού, πανευρωπαϊκού πολυτροπικού «κεντρικού δικτύου» ΔΕΔ-Μ υψηλής ποιότητας και μεταφορικής ικανότητας, ταυτόχρονα με ένα αντίστοιχο σύνολο υπηρεσιών και πληροφοριών (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, 2014).

Η ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου έχει σχεδιαστεί σε δύο επίπεδα: το πρώτο αφορά τις εσωτερικές συνδέσεις και μετακινήσεις και το δεύτερο τις μετακινήσεις προσώπων και αγαθών από και προς τις τρίτες χώρες έξω από την Ένωση.

11.3 Οι μεταφορικές υποδομές στην Ελλάδα

Στην Ελλάδα, από τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων το 2004 και μετά, έγιναν πολλές βελτιώσεις στο μεταφορικό σύστημα της χώρας. Η οικονομική κρίση βέβαια, που εντάθηκε μετά το 2010, μείωσε τους διαθέσιμους πόρους, ωστόσο, στο πλαίσιο των δυνατοτήτων, αναμένεται να συνεχιστούν οι επενδύσεις σε στρατηγικά έργα που θα διευκολύνουν ακόμη περισσότερο τις μεταφορές.

Επομένως, τα τελευταία χρόνια, το οδικό δίκτυο της χώρας βελτιώνεται σημαντικά. Ένα από τα μεγαλύτερα έργα υποδομής είναι η Εγνατία Οδός, που συνδέει το λιμάνι της Ηγουμενίτσας με την Αλεξανδρούπολη. Ο οδικός άξονας «ΠΑΘΕ» αναβαθμίζεται σημαντικά, συνδέοντας το λιμάνι της Πάτρας με την Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη και τους Εύζωνες (στα σύνορα με την ΠΓΔΜ). Επίσης, μεγάλο οδικό δίκτυο είναι η Ιόνια Οδός, που συνδέει την Πάτρα και την Ηγουμενίτσα.

Ταυτόχρονα, η Ελλάδα διαθέτει 45 αερολιμένες, από τους οποίους οι 15 είναι κρατικοί διεθνών συγκοινωνιών, οι 26 είναι κρατικοί εσωτερικών συγκοινωνιών και οι 4 είναι μικρότεροι. Τα τελευταία χρόνια, πολλά από τα αεροδρόμια αναβαθμίστηκαν ως προς την υποδομή και τις εγκαταστάσεις τους, ενώ προβλέφθηκε η κατασκευή νέων. Παράλληλα, η χώρα διαθέτει περισσότερα από 140 επιβατηγά και εμπορικά λιμάνια, εκ των οποίων τα 16 είναι διεθνή. Ο λιμένας του Πειραιά αποτελεί ένα από τα πιο πολυσύχναστα της Ευρώπης και το κύριο εμπορικό λιμάνι της χώρας και ακολουθούν της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας. Η λιμενική υποδομή αναβαθμίζεται και βελτιώνεται συνεχώς, προκειμένου να ανταποκριθεί στις εμπορικές ανάγκες, στην εξυπηρέτηση των εκατομμυρίων επισκεπτών της χώρας, αλλά και σε θέματα ασφαλείας.

Όσον αφορά το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, έμφαση δίνεται στην αναβάθμιση των υποδομών του, με βασικές προτεραιότητες τη βελτίωση των κλιναμαξών και την τοποθέτηση νέων σιδηροτροχιών για τη μείωση των χρόνων μεταφοράς. Το σιδηροδρομικό δίκτυο ουσιαστικά συνδέει τον Βορρά με τον Νότο και ειδικά την Πάτρα, την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Ο προαστιακός σιδηρόδρομος που συνδέει τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών με το κέντρο της πρωτεύουσας, την Κόρινθο και το Κιάτο είναι ταχύς και αποτελεσματικός. Επιπλέον, το Μετρό της

Αθήνας είναι ιδιαίτερα επιτυχημένο έργο, βελτιώνοντας σημαντικά τις αστικές μεταφορές, ενώ ολοκληρώνεται η κατασκευή του Μετρό στη Θεσσαλονίκη (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2016).

11.4 Το μέλλον των μεταφορών στην Ελλάδα

Η Ελλάδα γεωγραφικά απέχει αρκετά από τα κέντρα της ΕΕ και διαθέτει μεγάλη ακτογραμμή. Το έντονο ανάγλυφο της περιορίζει τις δυνατότητες ανάπτυξης των μεταφορικών δικτύων και ιδιαίτερα σε αρκετές περιοχές του σιδηροδρόμου. Παράλληλα, για την περαιτέρω ανάπτυξη και βελτίωση των μεταφορικών υποδομών της, παρατηρούνται τα εξής:

- Απαιτείται να γίνει μια στροφή σε φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μεταφοράς και στην εφαρμογή νέων τεχνολογιών στις μεταφορές.
- Το βασικό σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας είναι αναγκαίο να ολοκληρωθεί το ταχύτερο δυνατό. Απαιτείται η ανάπτυξη των μέσων μαζικής μεταφοράς (ιδιαίτερα εντός των αστικών κέντρων) ώστε να μειωθεί η χρήση των ΙΧ αυτοκινήτων.
- Απαιτείται λήψη μέτρων για την ασφάλεια στις μετακινήσεις (κυρίως στις οδικές).
- Απαιτείται αξιοποίηση και χρήση των νέων τεχνολογιών στα μέσα μεταφοράς (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, 2014).

Στο πλαίσιο της διαμόρφωσης του «Εταιρικού Συμφώνου για το Πλαίσιο Ανάπτυξης (ΕΣΠΑ) 2014-2020» για τις ανάγκες προετοιμασίας της Ε΄ Προγραμματικής Περιόδου, είχε τεθεί από την ΕΕ ως προϋπόθεση για τη χρηματοδότηση Επιχειρησιακών Προγραμμάτων η προώθηση της διασύνδεσης των κρατών μελών. Για τον λόγο αυτόν διαμορφώθηκε το Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων στις Μεταφορές (ΣΠΕΜ), το οποίο παρείχε τα απαιτούμενα ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι επενδύσεις στο Σύστημα Μεταφορών της Ε΄ ΠΠ εντάσσονταν σε ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο, εξυπηρετούσαν τη λογική βελτίωσης ενός συστήματος που προωθεί πολιτικές-στόχους συμβατές με εκείνες της ΕΕ και επιπλέον ότι ήταν αρκετά ευέλικτο, ώστε στο μέλλον να μπορούν να γίνουν οι απαραίτητοι αναπροσανατολισμοί επενδύσεων χωρίς προβλήματα.

Το ΣΠΕΜ καθορίζει τη στρατηγική ανάπτυξης των μεταφορών της χώρας για την Περίοδο 2014-2025, καλύπτοντας όλα τα μέσα μεταφορών (οδικές, σιδηροδρομικές, θαλάσσιες, εναέριες και εμπορευματικές μεταφορές) και όλες τις περιφέρειες της χώρας. Οι στρατηγικοί στόχοι της Εθνικής Πολιτικής Μεταφορών με ορίζοντα το 2025 διατυπώνονται ως εξής:

- Προώθηση της συνεκτικότητας στο Σύστημα Μεταφορών. Απώτερος στόχος είναι η προσβασιμότητα όλων των περιφερειών και αντιμετώπιση των προβλημάτων της συμφόρησης. Αυτό προϋποθέτει την αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων όλων των μεταφορικών μέσων, ώστε να λειτουργούν συμπληρωματικά από αέρα, θάλασσα και στεριά.
- Εξασφάλιση καλών και οικονομικά προσιτών υπηρεσιών στους μετακινούμενους.
- Αξιοποίηση της θέσης της χώρας ώστε να καταστεί κόμβος μεταφορών στην ευρύτερη περιοχή.
- Προστασία του περιβάλλοντος χρησιμοποιώντας «βιώσιμα» μέσα μεταφοράς.
- Αξιοποίηση και χρήση των νέων τεχνολογιών στις μεταφορές.
- Διοικητική και οργανωτική ανάπτυξη στον τομέα των μεταφορών (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, 2014).

11.5 Μεταφορές και τουρισμός

Στο σημείο αυτό κρίνεται σημαντικό να γίνει αναφορά στη συμβολή των μεταφορών στην ανάπτυξη του τουρισμού, δεδομένου ότι ο τουρισμός έχει ιδιαίτερη σημασία για την οικονομία της Ελλάδας. Σημειώνεται ότι σε παγκόσμιο επίπεδο οι μεταφορές αναγνωρίζονται ως ένας από τους πιο σημαντικούς παράγοντες που οδήγησαν στη διεθνή τουριστική ανάπτυξη. Το γεγονός αυτό οφείλεται κυρίως στη μεγάλη τεχνολογική πρόοδο που σημειώθηκε από τη δεκαετία του 1950 και μετά στον τομέα αυτόν και ειδικότερα στις αεροπορικές μεταφορές, συμβάλλοντας καθοριστικά στην ανάπτυξη, εξέλιξη και δυναμική του διεθνούς τουρισμού. Μεγάλα σε μέγεθος αεροπλάνα διανύουν τις αποστάσεις γρηγορότερα και εξυπηρετούν περισσότερους επιβάτες, ενώ ο ταξιδιώτης νιώθει ότι έχει πρόσβαση σε κάθε γωνιά του πλανήτη, χωρίς προβλήματα και με λογικό κόστος. Παράλληλα, οι επιβατικές ναυτιλιακές εταιρείες, μη μπορώντας να

συναγωνιστούν τις αεροπορικές σε ταχύτητα, δίνουν έμφαση στην πολυτέλεια, στην ασφάλεια, στην άνεση και στις παρεχόμενες υπηρεσίες-προϊόντα εντός των πλοίων τους, ενώ ταυτόχρονα εκσυγχρονίζονται και οι σιδηροδρομικές εταιρείες, εστιάζοντας τόσο στους παραπάνω τομείς όσο και στη μεγαλύτερη ταχύτητα των τρένων (Παππάς, 2008).

Οι μεταφορές στην ουσία παρέχουν την απαραίτητη σύνδεση μεταξύ των περιοχών αποστολής και υποδοχής τουριστών και αποτελούν σημαντικό μέρος της «τουριστικής εμπειρίας», ενώ κάποιος, όπως ο Middleton (1998), τις θεωρούν ένα και αδιαίρετο κομμάτι της τουριστικής βιομηχανίας. Κάθε μετακίνηση παρουσιάζει κάποια συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, όπως ο σκοπός για τον οποίο πραγματοποιείται (π.χ. εργασία, αγορές, αναψυχή, εκπαίδευση, κοινωνικές σχέσεις), ο τρόπος υλοποίησης, η απόσταση, η χρονική διάρκεια και η χρονική περίοδος. Η γνώση των χαρακτηριστικών αυτών καθορίζει σε μεγάλο βαθμό τις κυκλοφοριακές ανάγκες, καθώς και την ύπαρξη των απαιτούμενων μέσων μεταφοράς στους τόπους υποδοχής και αποστολής τουριστών. Ταυτόχρονα, βοηθά στην αποφυγή προβλημάτων μέσω της λήψης των απαραίτητων μέτρων για την ορθολογική κατανομή του κυκλοφοριακού φορτίου στις υπάρχουσες αρτηρίες.

Παράλληλα, τα ποιοτικά χαρακτηριστικά της μετακίνησης αποτελούν και τα κριτήρια επιλογής από τον καταναλωτή του προσφερόμενου μεταφορικού μέσου. Αυτά είναι: 1) Ασφάλεια, 2) Ταχύτητα, 3) Κόστος, 4) Επάρκεια δικτύου, 5) Πυκνότητα δρομολογίων, 6) Ακρίβεια εκτέλεσης δρομολογίων, 7) Εξυπηρέτηση, 8) Άνεση (Παππάς, 2008).

Στο πλαίσιο αυτό, ένα αποτελεσματικό δίκτυο μεταφορών είναι απαραίτητο ώστε να παρέχει τη δυνατότητα πρόσβασης των τουριστών σε έναν προορισμό, καθώς και η ύπαρξη ενός διευρυμένου δικτύου με αποτελεσματικά σιδηροδρομικά, οδικά, θαλάσσια και εναέρια μεταφορικά μέσα.

Για την ελληνική οικονομία ο τουρισμός αποτελεί κεντρικό πυλώνα ανάπτυξης, με σημαντική συνεισφορά στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν, στην απασχόληση, στις επενδύσεις και στα έσοδα του κράτους, ενώ συνδέεται παράλληλα με ένα ευρύ φάσμα οικονομικών δραστηριοτήτων, δημιουργώντας πλήθος πολλαπλασιαστικών επιδράσεων. Η πλούσια πολιτιστική κληρονομιά, η εκτεταμένη ακτογραμμή, το φυσικό περιβάλλον, οι ευνοϊκές κλιματολογικές συνθήκες και η φιλοξενία είναι κάποια από τα πλεονεκτήματα της Ελλάδας που συνέβαλαν στο να γίνει η χώρα ένας από τους κεντρικούς τουριστικούς προορισμούς σε παγκόσμιο επίπεδο. Για τον λόγο αυτόν, ιδιαίτερα στον τομέα του τουρισμού, θα πρέπει να δοθεί έμφαση σε ανεκμετάλλετους μέχρι σήμερα τουριστικούς πόρους-δραστηριότητες που θα ενισχύσουν τον τομέα, καθιστώντας τον περισσότερο ανταγωνιστικό (Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών, 2012).

Έχοντας όμως ως δεδομένο τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που διαθέτει η Ελλάδα, το τουριστικό της προϊόν αναπτύχθηκε με τέτοιο τρόπο, που παρουσιάζει κάποια συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, τα κυριότερα από τα οποία είναι:

- Οι ελλείψεις και η χαμηλή ποιότητα των συγκοινωνιακών υποδομών και συνδέσεων.
- Αποτελεί ακριβό προορισμό σε σχέση με άλλες ανταγωνίστριες χώρες.
- Απευθύνεται σχεδόν αποκλειστικά στη διεθνή πελατεία.
- Παρατηρείται έντονη εξάρτηση αλλά και πίεση από τους τουριστικούς πράκτορες προς τους ξενοδόχους για συνεχή μείωση των τιμών.
- Αποτελεί κατά κύριο λόγο προορισμό καλοκαιρινών διακοπών.
- Διακρίνεται από έλλειψη μιας ρεαλιστικής πολιτικής και ενός ολοκληρωμένου προγράμματος τουριστικής ανάπτυξης.
- Το επενδυτικό περιβάλλον δεν είναι ιδανικό (Πιτσιάβα-Λατινοπούλου κ.ά., 2007).

Στο παραπάνω πλαίσιο, βασικό ζητούμενο είναι η ύπαρξη ενός καλού συστήματος μεταφορών. Καθώς ο τουρισμός σημαίνει μετακίνηση, η ύπαρξη ενός ολοκληρωμένου και εκσυγχρονισμένου συστήματος μεταφορών αποτελεί βασική προϋπόθεση της ανάπτυξής του.

11.6 Σύνοψη

Από το κείμενο που προηγήθηκε και από την έρευνα της βιβλιογραφίας, προκύπτουν σημαντικά συμπεράσματα για τη συμβολή των υποδομών στα μέσα μεταφοράς στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών. Όμως, ο βαθμός της θετικής συμβολής τους στην τοπική περιφερειακή ανάπτυξη εξαρτάται και από άλλους παράγοντες, όπως τους φυσικούς πόρους, τον ανθρώπινο παράγοντα, τη φορολογική πολιτική, την πολιτική των κινήτρων, το

θεσμικό περιβάλλον, το εκπαιδευτικό σύστημα, τις κοινωνικές υποδομές κ.ά. Ένας επίσης βασικός παράγοντας είναι και η γεωγραφική θέση της περιφέρειας, η οποία είτε ευνοεί είτε αποτρέπει τις επενδύσεις και την εγκατάσταση ανθρώπων και παραγωγής σε έναν τόπο. Επομένως, η σύνθεση όλων των παραπάνω στοιχειοθετεί τις δυνατότητες ανάπτυξης μιας περιφέρειας και, αναμφισβήτητα, η ύπαρξη και η καλή οργάνωση των συστημάτων μεταφοράς συμβάλλουν πολλαπλασιαστικά προς αυτή την κατεύθυνση.

Όσον αφορά τη συμβολή των υποδομών των μεταφορών στον τουρισμό, διαπιστώθηκε ότι ο εκσυγχρονισμός και η βελτίωση των μεταφορικών υποδομών και συνδέσεων συμβάλλουν στη μεταφορική ικανότητα (προσβασιμότητα) των τουριστών, οι οποίοι ανταποκρίνονται θετικά σε κάθε αλλαγή, αρκεί να πληρούνται και κάποιες άλλες προϋποθέσεις. Κριτήρια όπως το κόστος, η απόσταση προς τον προορισμό, η ταχύτητα, η ασφάλεια, η ενημέρωση-πληροφόρηση, οι ποιοτικές υπηρεσίες και η συνδεσιμότητα με τα τοπικά ΜΜΜ καθορίζουν τις τελικές επιλογές τους ανάμεσα στα διαθέσιμα μεταφορικά μέσα. Για τον λόγο αυτόν οι μελέτες που αφορούν νέα έργα-συνδέσεις δεν πρέπει να αντιμετωπίζονται αποσπασματικά, αλλά στη λογική ενός γενικότερου πλαισίου που καλούνται να εξυπηρετήσουν.

Βιβλιογραφία

- Αναπτυξιακή Στρατηγική στον Τομέα των Μεταφορών για την Προγραμματική Περίοδο 2014-2020. www.epep.gr/sites/default/files/u5/eggrafo%20stratigiki%20metaforon%202020.doc
- Drew, D. (1990). Overview of methodology. *Transportation Research Record*, 1274, 281-284.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2001). *Λευκή Βίβλος. Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: Η ώρα των επιλογών*. 12.9.2001 COM(2001) 370 τελικό. [https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/rett/20020617/com\(2001\)370_el.pdf](https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/rett/20020617/com(2001)370_el.pdf)
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2011). *Λευκή Βίβλος. Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών*. 28.3.2011 COM(2011) 144 τελικό. <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EL:PDF>
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2016). *Πίνακας αποτελεσμάτων του 2016 για τις μεταφορές: Η ΕΕ εργάζεται για την ενίσχυση της εσωτερικής αγοράς*. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/IP_16_3541
- Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και Συμβούλιο (1996). Απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1996 περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. <https://op.europa.eu/el/publication-detail/-/publication/f34131d1-aae6-4421-8394-c1cd130a4ed5/language-el>
- Hirschman, A. O. (1958). *The Strategy of Economic Development*. New Heaven.
- Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών (2012). *Η επίδραση του τουρισμού στην ελληνική οικονομία*. http://iobe.gr/docs/research/res_05_e_01092012rep_gr.pdf
- Κόνσολας, Ν. (1997). *Σύγχρονη περιφερειακή οικονομική πολιτική*. Παπαζήσης.
- Middleton, V. (1998). *Sustainable Tourism: A Marketing Perspective*. Oxford Butterworth, Heinechann.
- Myrdal, G. (1969). *Economic Theory and Underdeveloped Regions*. G. Duckworth
- Παπαβασιλείου, Αγγ. (2021). Η συμβολή των μεγάλων έργων υποδομής στη βιώσιμη ανάπτυξη. *Βιώσιμη Ανάπτυξη, Περιβάλλον, Πολιτισμός, Οικονομία, Κοινωνία*, τεύχος 2021. www.sdct-journal.gr
- Παππάς, Ν. (2008). *Περιβάλλον-Πολιτισμός-Τουρισμός-Περιφερειακή Ανάπτυξη*. Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων – Γενική Γραμματεία Εκπαίδευσης Ενηλίκων – Ινστιτούτο Διαρκούς Εκπαίδευσης Ενηλίκων, σελ. 20-22, 24. http://reader.ekt.gr/bookReader/show/index.php?lib=EDULLL&item=1046&bitstream=1046_01#page/1/mode/2up
- Πιτσιαβά, Μ., Μπάσμπας, Σ., & Ζαχαράκη, Ε. (2007). *Βιώσιμες οδικές μεταφορές του μέλλοντος: Υποδομή, όχημα*. Πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου «Δρόμοι του μέλλοντος».
- Πολύζος, Σ. (1998). *Διαπεριφερειακά οδικά έργα και η συμβολή τους στην περιφερειακή ανάπτυξη. Μια θεωρητική και περιφερειακή προσέγγιση*. Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης. <file:///C:/Users/User/Desktop/μεταφορες.pdf>
- Perroux, F. (1950). Economic Space, Theory and Applications. *Quarterly Journal of Economics*.
- Plassard, F. (1992). *High speed Transport and Regional Development*. Report of the ninety round table on Transport Economics, Paris.
- Rephann, T. (1993). Highway Investment and Regional Economic Development: Decision Methods and Empirical Foundations. *Urban Studies*, 30(2). <https://journals.sagepub.com/doi/10.1080/00420989320080391>

- Rephann, T., & Isserman, A. (1994). New Highways as Economic Development Tools: An evaluation using quasi-experimental matching methods. *Regional Science and Urban Economics*, 24, 723-751.
- Straszheim, M. (1972). Researching the role of transportation in Regional Development. *Land Economics*, 48(3), 212-219.
- Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων (2014). *Στρατηγικό πλαίσιο επενδύσεων μεταφορών 2014-2025*. [https://www.espa.gr/el/Documents/2127/1st Revision %20Strategic Frame for Transport Investment 2014-2025 Jun2019.pdf](https://www.espa.gr/el/Documents/2127/1st%20Revision%20Strategic%20Frame%20for%20Transport%20Investment%202014-2025%20Jun2019.pdf)
- Vickerman, R. (1996). Location accessibility and regional development: The appraisal of Trans – European Networks. *Transport Policy*, 2(4).

Κεφάλαιο 12:

Η συμβολή των διεθνών και τοπικών αυτοκινητόδρομων και σιδηροδρόμων στην οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών

Σύνοψη – Περίληψη

Οι συνεχώς εξελισσόμενες πολιτικές των τελευταίων χρόνων γύρω από τα θέματα των μεταφορών αποσκοπούν στην αποδοτική και αποτελεσματική διασύνδεση των τόπων μεταξύ τους και στην αναπτυξιακή αναζωογόνηση των περιοχών, ενισχύοντας την προσπελασιμότητα και την προσβασιμότητά τους. Στο παρόν κεφάλαιο καταγράφεται η συμβολή των διεθνών και τοπικών αυτοκινητόδρομων και σιδηροδρόμων στην οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών. Αρχικά, καταγράφεται συνοπτικά η ιστορική εξέλιξη των σιδηροδρόμων και αυτοκινητόδρομων και εξετάζονται οι στρατηγικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και τα σημαντικότερα έργα που έχουν γίνει σε αυτόν τον τομέα τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα. Ακολούθως διερευνάται η συμβολή αυτών των έργων στην ανάπτυξη ενός τόπου. Όλα αυτά εξετάζονται υπό το πρίσμα του ότι τα συγκεκριμένα έργα μεταφορών αυξάνουν το επίπεδο κινητικότητας και διαδραματίζουν πρωτεύοντα ρόλο στην επίτευξη της κοινωνικοοικονομικής συνοχής και στην άμβλυση των περιφερειακών ανισοτήτων.

Προαπαιτούμενη γνώση

Για την κατανόηση αυτού του κεφαλαίου, προαπαιτούμενη γνώση είναι οι βασικές έννοιες του χώρου και της χωροταξίας. Επίσης, απαραίτητες είναι η κατανόηση των περιφερειακών προβλημάτων και η γνώση γύρω από τους παράγοντες και τις αιτίες που καθορίζουν τα επίπεδα ανάπτυξης ενός τόπου και προκαλούν τις χωρικές και περιφερειακές ανισότητες. Προαπαιτούμενη είναι και η γνώση των οικονομικών, κοινωνικών, περιβαλλοντικών και πολιτικών λόγων για τους οποίους απαιτείται λήψη μέτρων περιφερειακής πολιτικής, καθώς και οι πρακτικοί και θεωρητικοί τρόποι για την αντιμετώπισή τους. Τέλος, σημαντική είναι η γνώση γύρω από τα θέματα της βιώσιμης ανάπτυξης και των γενικών παραμέτρων που την καθορίζουν.

12.1 Η συμβολή των σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών στην ανάπτυξη και η Ελλάδα

Έχει ιστορικά διαπιστωθεί ότι η ανάπτυξη των μεταφορών είναι ένας βασικός παράγοντας που συμβάλλει στην ανάπτυξη ενός τόπου, καθώς ο τόπος μετατρέπεται σταδιακά σε πόλο έλξης για εγκατάσταση κατοίκων, επιχειρήσεων και γενικότερα οικονομικών δραστηριοτήτων. Η δημιουργία περιοχών υψηλής προσπελασιμότητας και προσπελασιμότητας αυξάνει τη συνολική ζήτηση, αφού αυτές παρέχουν συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των άλλων περιοχών για εγκατάσταση οικονομικών δραστηριοτήτων. Η ανάπτυξη μέσω της συγκέντρωσης επενδύσεων λειτουργεί πολλαπλασιαστικά, αφού αυτές με τη σειρά τους προκαλούν νέα ανάπτυξη και συμβάλλουν ακόμη περισσότερο στη συγκέντρωση οικονομικών δραστηριοτήτων και πληθυσμού (Κόνσολας, 1997· Μητούλα, 2006).

Η βελτίωση των μεταφορικών υποδομών και κατ' επέκταση η ενίσχυση της μετακίνησης επηρεάζουν την επιλογή του τόπου εγκατάστασης επιχειρηματικότητας και κατοικίας, υπό την προϋπόθεση ότι οι γενικότερες συνθήκες το ευνοούν, ενώ ταυτόχρονα επηρεάζουν και την κατανομή και τις χρήσεις γης σε μία περιφέρεια. Κυρίως οι οδικοί άξονες, πέρα από την προσιτότητα και προσπελασιμότητα που εξασφαλίζουν, συμβάλλουν και στη συγκέντρωση δραστηριοτήτων εκατέρωθεν ή πλησίον αυτών. Γενικά, η εγκατάσταση μιας βιομηχανίας ή επιχείρησης σε πολύ μικρή εγγύτητα ή δίπλα σε έναν αυτοκινητόδρομο θεωρείται θετικό στοιχείο και πλεονέκτημα για τη βιωσιμότητα της επιχείρησης. Αυτό οφείλεται στη βελτίωση της προβολής της επιχείρησης και στη διευκόλυνση στις μετακινήσεις προϊόντων και ανθρώπων (εργαζομένων, πελατών κ.ά.) (Αντωνιάδης, 2006).

Όμως, υπάρχουν και άλλοι παράγοντες που επηρεάζουν την προσέλκυση επιχειρήσεων, όπως η εγγύτητα σε αστικά κέντρα, η μορφολογία του εδάφους, το κόστος της γης, η εξασφάλιση εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού κ.ά. Με τον ίδιο τρόπο προσελκύονται και κάτοικοι στις εν λόγω περιοχές και ακόμη περισσότερο σε αυτές που βρίσκονται σε εγγύτητα με έναν οδικό άξονα. Επομένως, είναι πολλοί οι παράγοντες που συνδυαστικά με τα συστήματα μεταφοράς επηρεάζουν με άμεσο και έμμεσο τρόπο τη γενικότερη ανάπτυξη (Σαμπράκος, 2001).

Τους τελευταίους δύο αιώνες, η ανάπτυξη των έργων μεταφοράς υπήρξε μεγάλη. Σε αυτό συνέβαλαν σε μεγάλο βαθμό η βιομηχανική επανάσταση του άνθρακα και του χάλυβα, σε σχέση με την ανάπτυξη και την ακμή των σιδηροδρόμων, και η ανάπτυξη του ηλεκτρισμού και η εκμετάλλευση του πετρελαίου, σε σχέση με την ανάπτυξη των αυτοκινήτων και των οδικών μεταφορών (Μουρμούρης, 2013).

Ταυτόχρονα, τα τελευταία χρόνια, με τη ραγδαία ανάπτυξη και εξέλιξη της τεχνολογίας, των ηλεκτρονικών υπολογιστών και των αυτοματισμών, ενισχύονται οι αερομεταφορές αλλά και η αύξηση των ταχυτήτων γενικότερα των σιδηροδρόμων και των πλοίων.

Οι οδικές μεταφορές χρησιμοποιούνται για τις απλές μετακινήσεις των πολιτών, για τη μεταφορά αγαθών και τη διανομή τους, για τον τουρισμό κ.ά. Συνεπώς, το οδικό δίκτυο χρησιμοποιείται για πολλαπλές χρήσεις από τους πολίτες, από τις επιχειρήσεις αλλά και από την ίδια τη χώρα. Γενικά, τα οδικά μέσα μεταφοράς έχουν αρκετά πλεονεκτήματα στη σύγχρονη κοινωνία λόγω της μεγαλύτερης ευελιξίας τους. Δηλαδή, η αφετηρία, ο προορισμός τους, καθώς και οποιαδήποτε ενδιάμεση στάση μπορούν να επιλεγθούν οποιαδήποτε χρονική στιγμή, ακόμα και κατά τη διάρκεια της διαδρομής. Σε ό,τι αφορά τη χρήση τους από τις επιχειρήσεις, τα οδικά δίκτυα έχουν χαμηλά επίπεδα ζημιών και απωλειών σε σχέση με την ταχύτητα μεταφοράς των προϊόντων τους, καθώς προσφέρουν και αξιοπιστία ως προς τη χρονική στιγμή της παράδοσης. Βέβαια, τα μειονεκτήματα από τη χρήση τους αφορούν κυρίως τις επιπτώσεις στο περιβάλλον και τα ατυχήματα που μπορούν να συμβούν (Πολύζος, 1998).

Όσον αφορά την Ελλάδα, τα τελευταία χρόνια εφαρμόστηκε το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» (ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ), που χρηματοδοτήθηκε από το ΕΣΠΑ (2014-2020), και είχε ως βασικές προτεραιότητες την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας του ΠΑΘΕ/Π (σιδηροδρομικός άξονας που συνδέει την Αθήνα με τη Θεσσαλονίκη) αλλά και τη σταδιακή προσαρμογή του στην Ευρώπη. Στόχος του προγράμματος ήταν να συνδεθούν στον βασικό άξονα του ΠΑΘΕ/Π σημαντικά λιμάνια που ανήκουν στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ). Αντίστοιχα, για τους αυτοκινητόδρομους της χώρας, στόχος ήταν η δημιουργία συγκεκριμένων τμημάτων των ΔΕΔ-Μ, καθώς και η βελτίωση της συνδεσιμότητας των περιφερειών με τα ΔΕΔ-Μ της χώρας.

Επιδίωξη του υπόψη προγράμματος δεν ήταν μόνο η «σύνδεση» της Ελλάδας με τις ευρωπαϊκές χώρες, ήταν και η δημιουργία ασφαλέστερων δρόμων, η προστασία του περιβάλλοντος, η επέκταση βιώσιμων και οικολογικών αστικών μεταφορών, καθώς και η δημιουργία δρόμων σε νησιά, όπου οι μετακινήσεις είναι προβληματικές. Στόχος είναι η γρήγορη και εύκολη μετακίνηση όχι μόνο μέσα στις πόλεις, αλλά σε ολόκληρη την Ελλάδα, ενισχύοντας ταυτόχρονα και το δίκτυο μεταφοράς με την υπόλοιπη Ευρώπη.

Σημειώνεται ότι, στην εποχή της οικονομικής κρίσης που βιώνει τα τελευταία χρόνια η Ελλάδα, η κατασκευή και η εξέλιξη των δικτύων μεταφορών στις περιφέρειές της είναι σημαντικές, επειδή αποσκοπούν στην οικονομική ενίσχυση της χώρας σε βραχυχρόνιο και μακροχρόνιο διάστημα. Εφόσον τα δίκτυα μεταφορών επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό τις επιχειρήσεις, ο κατάλληλος προγραμματισμός τους αναμένεται να συμβάλει στην προσέλκυση νέων εγχώριων επιχειρήσεων. Αυτό μπορεί να συμβεί επειδή η διανομή και η παραλαβή των προϊόντων θα γίνονται άμεσα, αποτελεσματικά, αλλά και με τρόπο φιλικό προς το περιβάλλον. Επίσης, το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο θα κάνει πιο εύκολη και γρήγορη τη μεταφορά ανθρώπων και προϊόντων από και προς την Ευρώπη. Όπως διαπιστώθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο και σύμφωνα με τους θεωρητικούς, η σχέση μεταξύ περιφερειακής ανάπτυξης και μέσων μεταφοράς εμφανίζεται με δύο τάσεις: τα μέσα μεταφοράς αποτελούν τον δυναμικό καταλύτη για την οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών και είναι αναγκαία, αλλά όχι επαρκή, για την ανάπτυξη μιας περιφέρειας (Drew, 1990· Rephann, 1993· Rephann & Isserman, 1994).

12.2 Ευρωπαϊκές πολιτικές για τις σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές

Η Ευρωπαϊκή Ένωση αναγνωρίζει τη σημασία της αλληλεπίδρασης της ανάπτυξης της βιομηχανίας με την ανάπτυξη των υποδομών μεταφοράς, και αυτό φαίνεται από τις προτεραιότητες που έχουν τεθεί σε αυτόν τον τομέα από τις βασικές ευρωπαϊκές πολιτικές μεταφορών. Οι βασικές πολιτικές και δράσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα των μεταφορών επιδιώκουν την εξασφάλιση της αποτελεσματικής και ασφαλούς μετακίνησης ανθρώπων και αγαθών, ακόμη και στο πιο απομακρυσμένο τμήμα του εδάφους της, μέσω συνδυασμένων δικτύων μεταφοράς από γη, αέρα και θάλασσα.

Σύμφωνα με τη Λευκή βίβλο του 2011, οι μεταφορές έχουν θεμελιώδη σημασία για την οικονομία και την κοινωνία. Η κινητικότητα είναι ζωτική για την εσωτερική αγορά και την ποιότητα διαβίωσης των πολιτών, διότι απολαμβάνουν ελευθερία μετακινήσεων. Επίσης, οι μεταφορές συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη και τη δημιουργία θέσεων εργασίας και έχουν παγκόσμιο χαρακτήρα, επομένως η αποτελεσματικότητά τους απαιτεί καλή διεθνή συνεργασία. Η μελλοντική ευημερία της Ευρώπης θα εξαρτηθεί από την ικανότητα όλων των περιφερειών της να παραμείνουν πλήρως και ανταγωνιστικά ενσωματωμένες στην παγκόσμια οικονομία και οι αποτελεσματικές μεταφορές είναι ζωτικής σημασίας για την επίτευξη αυτού του στόχου.

Όσον αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές, σύμφωνα με στοιχεία δημοσιευμένα από τη Eurostat για το έτος 2018, η Ελλάδα (EL) βρισκόταν στις τελευταίες θέσεις σε σχέση με την αποτελεσματικότητα των σιδηροδρομικών υποδομών της. Τα στατιστικά αποτελέσματα δείχνουν πως χρειάζονται βελτιώσεις όσον αφορά το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας (<https://ec.europa.eu/eurostat/>).

Στη Λευκή Βίβλο τονίζεται ότι οι υποδομές στις μεταφορές καθιστούν εφικτή την κινητικότητα. Παράλληλα, ενισχύουν την ανάπτυξη ενός τόπου, καθώς συμβάλλουν στην εξασφάλιση θέσεων εργασίας, στην παραγωγή πλούτου, στην ενίσχυση του εμπορίου κ.ά. Όμως, θα πρέπει να οργανωθούν έτσι ώστε να αξιοποιηθούν τα θετικά αποτελέσματά τους στην οικονομία και να μειωθούν τα αρνητικά αποτελέσματα στο περιβάλλον.

Επίσης, τονίζεται ότι μέχρι το 2050 πρέπει να δοθεί έμφαση στην κατασκευή ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας και μειωμένης ενεργειακής κατανάλωσης, το οποίο θα ενώνει τα κράτη μέλη. Στόχος θα πρέπει να είναι η δημιουργία Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου, ο οποίος θα λειτουργεί συμπληρωματικά με το Ευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο, με στόχο την προσβασιμότητα και την προσπελασιμότητα ολόκληρης της έκτασης της Ένωσης. Συγκεκριμένα, για τις οδικές μεταφορές, η ΕΕ επιδιώκει σταθερά την ανάπτυξη και βελτίωση των αυτοκινητόδρομων. Τα επίσημα δημοσιευμένα στοιχεία για το έτος 2018 έδειχναν ότι η Ελλάδα βρίσκεται δίπλα στον μέσο όρο των ευρωπαϊκών χωρών (<https://ec.europa.eu/eurostat/>).

Σημειώνεται ότι ιστορικά το υφιστάμενο συνολικό δίκτυο μεταφορών στην Ελλάδα δεν υπήρξε προϊόν προγραμματισμένου σχεδιασμού, αλλά αποτέλεσμα σταδιακής και αποσπασματικής εξέλιξης. Το γεγονός αυτό ήταν και η βασική αιτία της έλλειψης συνεργασίας για πολλά χρόνια μεταξύ των μέσων μεταφοράς ή ακόμη και μεταξύ στοιχείων του ίδιου μέσου, π.χ. το διαφορετικό πλάτος σιδηροδρομικών γραμμών, που εμπόδιζε τη σιδηροδρομική επικοινωνία μεταξύ διαφόρων περιοχών της Ελλάδας. Αυτό προκάλεσε σοβαρές ελλείψεις από πλευράς μεταφορικής εξυπηρέτησης σε μεγάλες περιφέρειες της χώρας (Polyzos & Niavis, 2008).

12.3 Το σιδηροδρομικό δίκτυο

Όσον αφορά τους ελληνικούς σιδηροδρόμους, το συνολικό μήκος τους ανέρχεται στα 2.420 χλμ. περίπου και δεν εξυπηρετούν το σύνολο του εδάφους της χώρας (ορεινές, νησιωτικές κ.ά. περιοχές). Το 28% του σιδηροδρομικού δικτύου εντάσσεται σε γραμμή μετρικού εύρους και ένα πολύ μικρό ποσοστό της τάξης του 3,6% κινείται μέσω ηλεκτροκίνησης. Δεδομένου ότι η διεθνής και ευρωπαϊκή τάση είναι η σύνδεση του σιδηροδρομικού δικτύου με τα κύρια λιμάνια, παρατηρείται ότι αυτό δεν προωθήθηκε στην Ελλάδα, εκτός από κάποιες εξαιρέσεις. Γενικά, ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα λειτουργεί κυρίως σε πλαίσια συμπληρωματικότητας και όχι ανταγωνιστικότητας προς τα άλλα μεταφορικά μέσα.

Η σπουδαιότητα των μεταφορικών υποδομών οδήγησε τις χώρες διεθνώς και την ΕΕ στη διάθεση ενός σημαντικού μεριδίου των δαπανών τους για την κατασκευή ή τη βελτίωσή τους. Γενικότερα, η στρατηγική

για την ανάπτυξη και ανακαίνιση του σιδηροδρομικού δικτύου, ώστε να χρησιμοποιείται περαιτέρω για τη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών, αποτελεί στόχο τα τελευταία χρόνια σχεδόν σε όλες τις ευρωπαϊκές χώρες.

Στο πλαίσιο αυτό, τα τελευταία χρόνια τα έργα μεταφορών αποτελούν ένα πολύ μεγάλο ποσοστό στο σύνολο των εκτελούμενων δημόσιων έργων και στην Ελλάδα. Η πρακτική έδειξε ότι είναι πολλά τα οφέλη που προκύπτουν από την ανάπλαση και την επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου. Η Ελλάδα έχει εναρμονιστεί προς αυτή την κατεύθυνση και με την αρωγή της Ευρωπαϊκής Ένωσης ανακατασκευάζει και επεκτείνει το σιδηροδρομικό της δίκτυο. Οι δράσεις του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδας στοχεύουν τόσο στο εσωτερικό του ελληνικού κράτους όσο και στο εξωτερικό. Άλλωστε, απώτερος στόχος είναι, πρώτον, η ανάπτυξη διευρωπαϊκών δικτύων, ώστε να υπάρχει καλή σύνδεση μεταξύ των χωρών μελών, και, δεύτερον, η καλή σύνδεση της ΕΕ με τις τρίτες χώρες. Όλα αυτά βέβαια υπό την προϋπόθεση της προστασίας του περιβάλλοντος.

Σήμερα, το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας αποτελείται από τον Κύριο Άξονα, τον Άξονα του Προαστιακού Σιδηροδρόμου, το Δίκτυο της Δυτικής Μακεδονίας, το Δίκτυο της Ανατολικής Μακεδονίας, το Δίκτυο της Πελοποννήσου και τη Γραμμή του Πηλίου. Ο Κύριος Άξονας ξεκινά από τον Πειραιά και καταλήγει στα Σκόπια.

Πίνακας 12.1: Ολοκληρωμένα Προγράμματα ΕΣΠΑ 2014-2020 για τους σιδηροδρόμους

α/α	Έργα	Περιφέρειες
1	Κατασκευή νέας σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα Ρίο-Πάτρα	Δυτικής Ελλάδας
2	Κατασκευή νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνας-Πάτρας στο τμήμα Ροδοδάφη-Ρίο (επιδομή, ηλεκτροκίνηση, σηματοδότηση)	Δυτικής Ελλάδας
3	Ηλεκτροκίνηση υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας και εντοπισμένες παρεμβάσεις μικρής έκτασης σε υποδομή-επιδομή αυτής	Κεντρικής Μακεδονίας
4	Αναβάθμιση ΠΑΘΕ/Π: Τμήμα ΣΚΑ-Οινόη (χωρίς τη σύνδεση με ΣΚΑ)	Αττικής
5	Επέκταση προαστιακού σιδηροδρόμου Αττικής από Κορωπί μέχρι Λαύριο και σύνδεση λιμένα Λαυρίου	Αττικής

Πηγή: www.espa.gr/el/Pages/BestPractices.aspx

Διεθνώς, οι σιδηροδρομικές μεταφορές αποτελούν την πλέον κλασική μορφή μεταφοράς προϊόντων. Σήμερα, αναπτύσσονται υψηλής ταχύτητας σιδηρόδρομοι σε διεθνές επίπεδο, όπως στο Χονγκ Κονγκ, στη Μαλαισία κ.ά. Επίσης, η γραμμή Tangiers-Kenitra μήκους 183 χιλιομέτρων είναι ο πρώτος σιδηροδρομικός σταθμός υψηλής ταχύτητας στην Αφρική (χρόνος ταξιδιού Tangiers-Καζαμπλάνκα 2 ώρες 10 λεπτά).

- Συνεργασία ευρωπαϊκών και διεθνών σιδηροδρόμων

Όπως αναφέρεται στη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές του 2011, η Ευρωπαϊκή Ένωση θέλει να ενισχύσει τη διεθνή συνεργασία της στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών. Επίσης, προωθεί την προσέγγισή της σε παγκόσμιο επίπεδο, συμπεριλαμβανομένου του ανοίγματος των αγορών υπηρεσιών και προϊόντων, το οποίο περιλαμβάνεται σε όλες τις σχετικές διεθνείς διαπραγματεύσεις στον τομέα των μεταφορών.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέθεσε τις στρατηγικές της για τις διεθνείς σχέσεις στην ανακοίνωσή της 7ης Ιουλίου 2011 με τίτλο «Η ΕΕ και οι γειτονικές της περιφέρειες: Μια ανανεωμένη προσέγγιση της συνεργασίας στον τομέα των μεταφορών» (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2011β). Βραχυπρόθεσμα, η ΕΕ επιδιώκει να προσδιορίσει το σύστημα διαδρομής εύρους τροχιάς 1520/1524 mm στα πρότυπα (τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας) που έχει εκπονήσει ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων (ERA). Το σύστημα 1520/1524 mm έχει καθοριστεί από την 1 Ιανουαρίου 2015 στις τεχνικές προδιαγραφές για το τροχαίο υλικό-ατμομηχανές και υποσύστημα τροχαίου υλικού επιβατών, υποδομής και ενέργειας. Μακροπρόθεσμα, η Επιτροπή μελετά τις πρακτικές μεταφόρτωσης (από 1520 mm σε 1435 mm και αντίστροφα) σε σημεία σύνδεσης και προσπαθεί να τα βελτιώσει, μεταξύ άλλων μέσω ερευνητικών δραστηριοτήτων. Επίσης, διερευνά τη δυνατότητα ανοίγματος της σιδηροδρομικής αγοράς με τις χώρες της Ευρωπαϊκής Πολιτικής

Γειτονίας (ΕΠΓ). Το κυριότερο είναι ότι η Επιτροπή επεδίωξε την υπογραφή της Συνθήκης για την Κοινοτική Μεταφορά με εταίρους στα Δυτικά Βαλκάνια.

Η σιδηροδρομική πολιτική χαρακτηρίζεται πρωταρχικά από την πολιτική της ΕΕ έναντι των πλησιέστερων γειτόνων της. Μέσω του Παρατηρητηρίου Μεταφορών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης που εδρεύει στο Βελιγράδι, επτά περιφερειακοί εταίροι συνεργάζονται στον τομέα των μεταφορών. Τα συμπεράσματα του προέδρου της διάσκεψης κορυφής των Δυτικών Βαλκανίων που πραγματοποιήθηκε στη Βιέννη στις 27 Αυγούστου 2015 εξασφαλίζουν, μεταξύ άλλων, την ανοικτή πρόσβαση των εμπορευματικών αμαξοστοιχιών στον Ανατολικό Μεσαίο Διάδρομο, ένα σύστημα συντήρησης για την εξάλειψη όλων των ανεπαρκών συνθηκών του ΣΕΕΤΟ, περιφερειακό κεντρικό δίκτυο και επέκταση του βασικού δικτύου ΔΕΔ-Μ στην περιοχή των Δυτικών Βαλκανίων.

Τέλος, η Ευρωπαϊκή Ένωση εκπροσωπεί τα κράτη μέλη της σε όλα τα θέματα της πολιτικής των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Οικονομική Επιτροπή για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών (UNECE). Τα 37 κράτη μέλη της UNECE υπέγραψαν κοινή δήλωση κατά την υπουργική συνάντηση ήδη από τον Φεβρουάριο του 2013. Η παρούσα δήλωση αποσκοπεί στους Γενικούς Όρους και Προϋποθέσεις για τις ευρωασιατικές σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές. Επιπλέον, η κοινή δήλωση πρότεινε την ενσωμάτωση των δύο ευρωπαϊκών συστημάτων νομοθεσίας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές του Οργανισμού Διεθνούς Οδικής Μεταφοράς (ΟΤΙΦ) και του Οργανισμού Συνεργασίας Σιδηροδρόμων (ΟΣΙΔ).

12.4 Το οδικό δίκτυο

Όσον αφορά τους αυτοκινητόδρομους, σήμερα στην Ελλάδα το συνολικό μήκος είναι περίπου 40.000 χλμ. Εξ αυτών, τα 10.000 χλμ. περίπου αποτελούν το Εθνικό Οδικό Δίκτυο (ΕΟΔ) και μέρος αυτών ανήκει και στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών ΔΕΔ-Μ (περίπου 3.500 χλμ). Το Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο είναι περίπου 30.000 χλμ. και αθροιστικά με το λοιπό αστικό και τοπικό οδικό δίκτυο είναι 75.000 χλμ. περίπου. Τα τελευταία χρόνια υλοποιήθηκαν σημαντικά οδικά έργα μήκους 2.300 χλμ. περίπου:

- ΠΑΘΕ (Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι), 774 χλμ.
- Εγνατία Οδός (Ηγουμενίτσα-Κήποι), 680 χλμ.
- Ιονία Οδός (Αντίρριο-Ιωάννινα), 196 χλμ.
- Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα/Σπάρτη, 162 χλμ.
- Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας, 174 χλμ.
- ΒΟΑΚ (Βόρειος Άξονας Κρήτης), 311 χλμ. (Παπαβασιλείου, 2021).

Στην Ελλάδα, η δημιουργία δικτύων αυτοκινητόδρομων προωθήθηκε ως στόχος κατά τη δεκαετία του 1980. Αρχικά κατασκευάστηκε το τμήμα της Εθνικής Οδού Αθήνας-Θεσσαλονίκης και στη συνέχεια ο αυτοκινητόδρομος που ένωνε την Κόρινθο με την Τρίπολη (Μουρμούρης, 2006).

Έχοντας γίνει αντιληπτή η ανάγκη για μετακινήσεις ανθρώπων και προϊόντων, τα τελευταία χρόνια ξεκίνησε μια οργανωμένη, πλέον, προσπάθεια για την κατασκευή αυτοκινητόδρομων και ιδιαίτερα για τη δημιουργία ενός συνεκτικού δικτύου αυτοκινητόδρομων. Το 2001 ολοκληρώθηκε στην Αθήνα η Αττική Οδός και το 2009 ολοκληρώθηκε στη βόρειο Ελλάδα ένα μεγάλο μέρος της Εγνατίας Οδού. Το 2017 ολοκληρώθηκε τμήμα του αυτοκινητόδρομου Α1 από τον Ευαγγελισμό έως τη Σκοτίνα 25 χλμ., με την παράκαμψη των επικίνδυνων στροφών του Πλαταμώνα και την παράδοση των σηράγγων στα Τέμπη. Επίσης, το 2017 ολοκληρώθηκε η Ολυμπία Οδός και η Ιόνια Οδός και ο νέος αυτοκινητόδρομος της κεντρικής Ελλάδας, με το τμήμα Ξυνιάδα-Τρίκαλα (80 χλμ.). Ταυτόχρονα, ολοκληρώθηκαν τμήματα των κάθετων αξόνων της Εγνατίας Οδού και αναβαθμίστηκε η Περιφερειακή Οδός της Θεσσαλονίκης. Τέλος, προγραμματίζονται επεκτάσεις της Αττικής Οδού, καθώς και νέα οδικά τμήματα από την Πάτρα έως τον Πύργο (Λαμπρόπουλος, 2018).

Όσον αφορά το τελευταίο ΕΣΠΑ που ολοκληρώθηκε (2014-2020), στον τομέα των υποδομών μεταξύ άλλων ενεργοποιήθηκαν δράσεις για την κατασκευή αυτοκινητόδρομων που εξυπηρετούν το Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο (513,3 εκατομμύρια ευρώ) και την κατασκευή οδικών συνδέσεων (καθώς και σιδηροδρομικών) με λιμάνια (41 εκατομμύρια ευρώ). Στόχος ήταν, πρώτον, η καλή σύνδεση των περιφερειών μεταξύ τους και αυτών με τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών και, δεύτερον, η άρση της απομόνωσης των δυσπρόσιτων και νησιωτικών περιοχών. Παράλληλος στόχος ήταν η αντιμετώπιση του προβλήματος των τροχαίων

ατυχημάτων, η ενίσχυση κινητικότητας και η άρση κοινωνικοοικονομικών και αναπτυξιακών προβλημάτων των απομονωμένων περιοχών.

Πίνακας 12.2: Προγράμματα ΕΣΠΑ 2014-2020 για τους αυτοκινητόδρομους

α/α	Έργα	Περιφέρειες
1	Κατασκευή αυτοκινητόδρομου «Πάτρα-Πύργος»	Δυτικής Ελλάδας
2	Κατασκευή αυτοκινητόδρομου «Καλό Νερό-Τσακώνα»	Πελοποννήσου
3	Κατασκευή του τμήματος «Λαμία-Ξυνιάδα» του αυτοκινητόδρομου «Κεντρικής Ελλάδας» (Ε65)	Στερεάς Ελλάδας
4	Κατασκευή της Οδικής Παράκαμψης Χαλκίδας	Στερεάς Ελλάδας
5	Ολοκλήρωση της κατασκευής οδικής σύνδεσης της περιοχής Ακτίου με τον Δυτικό Άξονα Βορρά-Νότου – Φάση Β' (ΕΡΓΟ PHASING)	Δυτικής Ελλάδας

Πηγή: www.espa.gr/el/Pages/BestPractices.aspx

12.5 Σύνοψη

Από τη μελέτη των θεμάτων που αφορούν τους αυτοκινητόδρομους και τους σιδηροδρόμους, διαπιστώνεται ότι υπάρχει παγκοσμίως μεγάλη τάση για ανάπτυξη στον τομέα των μεταφορών, καθώς είναι πλέον πλήρως αντιληπτό ότι τα έργα αυτά συμβάλλουν στην ανάπτυξη των περιφερειών, αφού διευκολύνουν τη μεταφορά των προϊόντων και των ανθρώπων και ενθαρρύνουν την εγκατάσταση της επιχειρηματικότητας στις περιφέρειες.

Η ΕΕ έχει δώσει προτεραιότητα σε αυτά τα έργα. Θεωρεί ότι οι επενδύσεις στην ανάπτυξη των αυτοκινητόδρομων και των σιδηροδρόμων συμβάλλουν στην πρόοδο και στην εξέλιξη μιας περιοχής, καθώς με την αύξηση της κινητικότητας ενισχύεται η κοινωνικοοικονομική συνοχή και αμβλύνονται οι περιφερειακές ανισότητες. Το ίδιο ισχύει και σε παγκόσμιο επίπεδο, καθώς υπάρχει η τάση για ανάπτυξη των συγκεκριμένων μεταφορικών υποδομών, κυρίως λόγω της ευκολότερης διακίνησης προϊόντων και ανθρώπινου δυναμικού.

Οι πολιτικές και δράσεις στον τομέα των οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών επιδιώκουν την καλή διασύνδεση των περιφερειών, ακόμη και των πιο απομονωμένων, έτσι ώστε να αρθεί η έλλειψη προσπελασιμότητας και προσβασιμότητας και να ανακάμψουν κοινωνικά και οικονομικά.

Επίσης, όπως φαίνεται από τα στατιστικά στοιχεία της ΕΕ, η Ελλάδα βρίσκεται σε σχετικά καλή θέση όσον αφορά την ποιότητα των αυτοκινητόδρομών της. Αυτό αποδεικνύει ότι έχουν γίνει αξιολογες προσπάθειες από την πλευρά της χώρας και της ΕΕ. Όσον αφορά τους σιδηροδρόμους, η Ελλάδα δεν βρίσκεται σε τόσο καλή θέση σε σχέση με τον μέσο όρο των ευρωπαϊκών χωρών. Διαπιστώθηκε, όμως, ότι τα τελευταία χρόνια οι προσπάθειες εντείνονται και υπάρχει τάση για ανάπτυξη και για βελτίωση αυτού του μεταφορικού μέσου.

Η ταχύτητα με την οποία διαρκώς αλλάζει και εξελίσσεται ο κόσμος σήμερα είναι ραγδαία. Συνεπώς, είναι λογικό μια χώρα, όταν αντιμετωπίζει οικονομικά προβλήματα, να μη λαμβάνει υπόψη της μόνο τις συνέπειες στο παρόν αλλά και στο μέλλον. Στη σύγχρονη εποχή που ο χρόνος είναι χρήμα, η επένδυση στα μέσα μεταφοράς, στην αύξηση της ταχύτητας της μεταφοράς και στην ασφάλεια για απρόσκοπτη μετακίνηση είναι ανεκτίμητη.

Βιβλιογραφία

- Αντωνιάδης, Π. (2006). *Η συμβολή των μεταφορικών υποδομών στην ανάπτυξη*. Διδακτορική διατριβή, Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών. <https://www.didaktorika.gr/eadd/handle/10442/14972>
- Drew, D. (1990). Overview of methodology. *Transportation Research Record*, 1274, 281-284.
- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» (ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ) που χρηματοδοτήθηκε από το ΕΣΠΑ (2014-2020). https://www.espa.gr/elibrary/Summary_OP_YpodomesMetaforwn_Perivallon_AeiforosAnaptyxh.pdf
- ΕΣΠΑ 2014-2020, ΕΠ Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη. <https://www.espa.gr/el/Pages/staticOPInfrastructureEnvironment.aspx>
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2001). *Λευκή Βίβλος. Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: Η ώρα των επιλογών*. 12.9.2001 COM(2001) 370 τελικό. [https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/rett/20020617/com\(2001\)370_el.pdf](https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/rett/20020617/com(2001)370_el.pdf)
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2011α). *Λευκή Βίβλος. Χάρτης πορείας για έναν ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών*. 28.3.2011 COM(2011) 144 τελικό. <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EL:PDF>
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2011β). *Η ΕΕ και οι γειτονικές της περιοχές: Ανανεωμένη προσέγγιση της συνεργασίας στις μεταφορές*. COM/2011/0415 τελικό. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52011DC0415&from=EN> [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Rail_passenger_transport,_2016_\(passenger-kilometres_per_inhabitant\).png](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Rail_passenger_transport,_2016_(passenger-kilometres_per_inhabitant).png)
- Κόνσολας, Ν. (1997). *Σύγχρονη περιφερειακή οικονομική πολιτική*. Παπαζήσης.
- Λαμπρόπουλος, Σ. (2018). *Ιστορική αναδρομή στην ανάπτυξη των υποδομών της Ελλάδας (1887-2017)*. Οδικό Δίκτυο. <http://users.ntua.gr/laser/odika.pdf>
- Μητούλα, Ρ. (2006). *Βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση & ανασυγκρότηση του ελληνικού αστικού περιβάλλοντος*. Σταμούλης.
- Μουρμούρης, Ρ. (2006). *Οικονομική των μεταφορών: Ανάπτυξη, επένδυση, διοίκηση και εφαρμογές*. Σταμούλης.
- Μουρμούρης, Ι. (2013). *Πώς οι μεταφορές συμβάλλουν στην ανάπτυξη και πώς η Ελλάδα απέχει ακόμη αρκετά από το να τις εκμεταλλευθεί*. <https://www.foreignaffairs.gr/articles/69194/ioannis-k-mourmoyris/pos-oi-metafores-symballoyn-stin-anaptyksi?page=show>
- Παπαβασιλείου, Αγγ. (2021). *Η συμβολή των μεγάλων έργων υποδομής στη βιώσιμη ανάπτυξη. Βιώσιμη Ανάπτυξη – Περιβάλλον, Πολιτισμός, Οικονομία, Κοινωνία*, τεύχος 2021. www.sdct-journal.gr
- Πολύζος, Σ. (1998). *Διαπεριφερειακά οδικά έργα και η συμβολή τους στην περιφερειακή ανάπτυξη. Μια θεωρητική και περιφερειακή προσέγγιση*. Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης. <file:///C:/Users/User/Desktop/μεταφορες.pdf>
- Plassard, F. (1992). *High speed Transport and Regional Development*. Report of the ninety round table on Transport Economics, Paris.
- Polyzos, S., & Niavis, S. (2008). *The perspective of the combination of rail and maritime transportation in Greece*, Proceedings of the 8th National Congress of ERSA Greek Section “Urban Development in Greece and European Union. 17-18 October, Athens.

Rephann, T. (1993). Highway Investment and Regional Economic Development: Decision Methods and Empirical Foundations. *Urban Studies*, 30(2). <https://journals.sagepub.com/doi/10.1080/00420989320080391>

Rephann, T., & Isserman, A. (1994). New Highways as Economic Development Tools: An evaluation using quasi-experimental matching methods. *Regional Science and Urban Economics*, 24, 723-751.

Σαμπράκος, Ευ. (2001). *Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών*. Σταμούλης.

Διαδικτυακοί σύνδεσμοι

<https://www.espa.gr/el/Pages/BestPractices.aspx>

<https://www.ymeperaa.gr/>

Κεφάλαιο 13:

Η συμβολή των διεθνών και τοπικών λιμανιών στην οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών

Σύνοψη – Περίληψη

Στο παρόν κεφάλαιο διερευνώνται η σημαντικότητα της δημιουργίας ενός σύγχρονου λιμανιού και η θετική συμβολή του στην τοπική οικονομία και στη βιώσιμη ανάπτυξη. Με βάση την παγκόσμια, ευρωπαϊκή και εθνική στρατηγική, εξετάζεται η σημαντικότητα των τοπικών και διεθνών λιμανιών για την Ελλάδα στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης. Τα λιμάνια ιστορικά έχουν αποτελέσει πυλώνες οικονομικής ανάπτυξης πόλεων και χωρών και συνέβαλαν στην ανάπτυξη των τόπων που τα φιλοξενούσαν σε τοπικό και διεθνές επίπεδο. Η δημιουργία και η λειτουργία λιμένων συμβάλλουν στην επίτευξη του στρατηγικού στόχου για την καλύτερη εξυπηρέτηση των θαλάσσιων μετακινήσεων και μεταφορών ανθρώπων και αγαθών, του θαλάσσιου τουρισμού και της ενίσχυσης των τοπικών οικονομιών. Όλα τα σχετικά θέματα αναπτύσσονται στο παρόν κεφάλαιο.

Προαπαιτούμενη γνώση

Για την κατανόηση αυτού του κεφαλαίου, προαπαιτούμενη γνώση είναι οι βασικές έννοιες του χώρου και της χωροταξίας. Επίσης, απαραίτητες είναι η κατανόηση των περιφερειακών προβλημάτων και η γνώση γύρω από τους παράγοντες και τις αιτίες που καθορίζουν τα επίπεδα ανάπτυξης ενός τόπου και προκαλούν τις χωρικές και περιφερειακές ανισότητες. Προαπαιτούμενη είναι και η γνώση των οικονομικών, κοινωνικών, περιβαλλοντικών και πολιτικών λόγων για τους οποίους απαιτείται λήψη μέτρων περιφερειακής πολιτικής, καθώς και οι πρακτικοί και θεωρητικοί τρόποι για την αντιμετώπισή τους. Τέλος, σημαντική είναι η γνώση γύρω από τα θέματα της βιώσιμης ανάπτυξης και των γενικών παραμέτρων που την καθορίζουν.

13.1 Φυσικά και τεχνητά λιμάνια

Ως λιμάνι χαρακτηρίζεται ένα ήρεμο τμήμα θάλασσας ή μια υδάτινη λεκάνη μέσα στην οποία μπορεί να εισέλθει ή να παραμείνει με ασφάλεια ακόμη και με δύσκολες καιρικές συνθήκες ένα καράβι. Επίσης, να μπορεί να ολοκληρώσει κάθε ναυτιλιακή δραστηριότητα, όπως αποβίβαση και επιβίβαση ατόμων, φόρτωση και εκφόρτωση προϊόντων, ανεφοδιασμό κ.ά.

Τα λιμάνια μπορεί να είναι φυσικά ή τεχνητά. Τα φυσικά λιμάνια θεωρούνται φυσικοί πόροι και διαμορφώθηκαν από τη θάλασσα, η οποία εισέρχεται στη ξηρά, ή από μικρές νησίδες ή από κοραλλιογενείς υφάλους που σχηματίστηκαν με τέτοιο τρόπο, ώστε να περικλείουν ένα θαλάσσιο ή υδάτινο τμήμα, το οποίο επικοινωνεί με την ανοιχτή θάλασσα και προστατεύεται από τις άσχημες καιρικές συνθήκες και τα κύματα. Φυσικά λιμάνια είναι στενοί κόλποι, λεκάνες πίσω από ακρωτήρια και λιμνοθάλασσες. Φυσικά λιμάνια στην Ελλάδα θεωρούνται το λιμάνι του Πειραιά, της Ελευσίνας, της Σούδας, του Μεσολογγίου κ.ά. (Δασκαλάκη, 2009).

Τα τεχνητά λιμάνια δημιουργήθηκαν από τον άνθρωπο με τεχνητά μέσα. Είναι αποτέλεσμα στρατηγικής απόφασης και δημιουργούνται σε σημεία όπου υπάρχει ανάγκη για τις μετακινήσεις και τις υπηρεσίες ενός λιμανιού και, όταν δημιουργηθούν, έχουν τα ίδια χαρακτηριστικά με τα φυσικά λιμάνια. Η πλειονότητα των ελληνικών λιμανιών ανήκει σε αυτή την κατηγορία, όπως το λιμάνι της Πάτρας, της Θεσσαλονίκης, του Ηρακλείου, της Ρόδου κ.ά.

Μια άλλη κατηγορία λιμανιών είναι τα ποτάμια λιμάνια, τα οποία συχνά επικοινωνούν και με τη θάλασσα. Τόσο τα θαλάσσια όσο και τα ποτάμια λιμάνια έχουν στόχο τη μεταφορά ανθρώπων και εμπορευμάτων, ενώ η συμβολή τους στην ανάπτυξη των τόπων υπήρξε καθοριστική καθόλη τη διάρκεια της ιστορίας.

Στη συνέχεια του κειμένου γίνεται μια σύντομη ιστορική ανασκόπηση με τον διαχωρισμό των λιμανιών ανά χρονολογική περίοδο.

13.2 Η Εξέλιξη των λιμανιών

Τα λιμάνια διακρίνονται σε πρώτης, δεύτερης και τρίτης γενιάς.

Τα λιμάνια της πρώτης γενιάς είναι τα πρώτα που δημιουργήθηκαν, χρησιμοποιούνται για τη φόρτωση γενικών φορτίων από την ξηρά στα πλοία και από τα πλοία στην ξηρά και δεν συμμετέχουν σε καμία εμπορική δραστηριότητα. Επίσης, οργανωτικά και διοικητικά λειτουργούν ανεξάρτητα.

Τα λιμάνια δεύτερης γενιάς συνδέονται με την ύπαρξη και ανάπτυξη βιομηχανικών μονάδων κοντά σε αυτά. Είναι πολύ σημαντικοί παράγοντες της ανάπτυξης των γύρω περιοχών και γίνονται πόλοι έλξης και εγκατάστασης της βιομηχανίας, εφόσον διευκολύνουν τις μετακινήσεις των παραγόμενων εμπορευμάτων. Τα λιμάνια αυτού του τύπου χωρίζονται σε δύο κατηγορίες. Στην πρώτη ανήκουν αυτά που έχουν παραχωρήσει λιμενικές εγκαταστάσεις και εκτάσεις του χώρου τους σε μεγάλες βιομηχανίες για τη φόρτωση και την εκφόρτωση των παραγόμενων προϊόντων τους. Τέτοιες βιομηχανίες μπορεί να είναι εργοστάσια που παράγουν και διακινούν τσιμέντο, χαρτοποιία, δημητριακά, μεταλλουργικά ή χημικά προϊόντα είτε διυλιστήρια πετρελαίου. Στη δεύτερη περίπτωση ανήκουν λιμάνια που προσελκύουν βιομηχανίες οι οποίες αξιοποιούν τον χώρο του λιμανιού όχι μόνο για τις μεταφορές τους, αλλά και για να εμπορευτούν τα προϊόντα τους. Η απόσταση της βιομηχανίας από το λιμάνι εξαρτάται από τη φύση των παραγόμενων προϊόντων, από τον βαθμό δυσκολίας που ενέχει η μεταφορά τους, αλλά και από τις τεχνικές που χρησιμοποιούνται για τη φόρτωση και την εκφόρτωση των προϊόντων. Τα λιμάνια της δεύτερης γενιάς διατηρούν στενή σχέση και συνεργασία με την ευρύτερη περιοχή και τον δήμο ή την πόλη, εφόσον για τη λειτουργία τους χρειάζονται εξυπηρετήσεις, όπως τον χώρο, την ενέργεια, το νερό και τη σύνδεση με τα χερσαία δίκτυα μεταφοράς.

Όσον αφορά τα λιμάνια της τρίτης γενιάς, διαμορφώθηκαν κυρίως με την ανάπτυξη των logistics και των συντονισμένων μεταφορών. Αναπτύχθηκαν κατά της διάρκεια της δεκαετίας του 1980 και αναλαμβάνουν πλέον ρόλο δυναμικής συμμετοχής στο παγκόσμιο εμπόριο. Βρίσκονται σε διεθνή κομβικά σημεία και παίζουν τον ρόλο του επιχειρηματικού-μεταφορικού κόμβου σε παγκόσμιο επίπεδο (Παρδάλη, 2001).

13.3 Η συμβολή των λιμανιών στην παγκόσμια και τοπική ανάπτυξη και η ΕΕ

Η συμβολή των λιμανιών στην ανάπτυξη ενός τόπου είναι αναμφισβήτητη και εκλαμβάνεται ως αξίωμα. Δεν είναι τυχαίο ότι οι πρώτοι δρόμοι που άνοιξε ο άνθρωπος ήταν θαλάσσιοι και τα πρώτα χερσαία οδικά δίκτυα που δημιουργήθηκαν συγκλίνουν προς τη θάλασσα και προς τα πρώτα λιμάνια. Από τα προηγούμενα φάνηκε ότι με την πάροδο των χρόνων τα λιμάνια εξελίχθηκαν σε εμπορικά και διακομιστικά κέντρα σε τοπικό και υπερτοπικό επίπεδο. Επίσης, αποτελούν πύλες εισόδου και εξόδου ανθρώπων και προϊόντων και βοηθούν στην ανάπτυξη και διακίνηση του τοπικού και διεθνούς εμπορίου. Σήμερα, σημαντικό ρόλο για την ανάπτυξη ενός λιμανιού παίζει η εμπιστοσύνη που εμπνέει και οι αξιόπιστες υπηρεσίες που προσφέρει (Σαμπράκος, 2001). Όταν αυτές οι συνθήκες υφίστανται, τότε το λιμάνι χρησιμοποιείται και βαθμιαία αναπτύσσεται, οδηγώντας σε οικονομική ανάπτυξη και την ευρύτερη περιοχή στην οποία υφίστανται. Επομένως, η ικανότητα ενός λιμανιού να αναπτυχθεί περαιτέρω και να αποτελέσει παράγοντα που θα βοηθήσει την παγκόσμια εμπορική ναυτιλία εξαρτάται από την αξιοπιστία του, αλλά και από την υιοθέτηση των κατάλληλων σύγχρονων απαιτούμενων πρακτικών.

Όσον αφορά την ΕΕ, έχει διαπιστωθεί η θετική συμβολή των λιμανιών στην ανάπτυξη όχι μόνο των τόπων της, αλλά και του εμπορίου της. Σημειώνεται ότι το 75% του εμπορίου της Ένωσης με τις τρίτες χώρες εξυπηρετείται από τη θάλασσα. Επίσης, το 38% του εμπορίου μεταξύ των χωρών μελών της ΕΕ διακινείται μέσω της θάλασσας. Δεδομένου ότι στο μέλλον αναμένεται το ενδοκοινοτικό εμπόριο να αναπτυχθεί κατά 50% μέχρι το τέλος του 2030, γίνεται αντιληπτό ότι τα λιμάνια μπορούν να διαδραματίσουν καθοριστικό ρόλο στην προστασία και ανάπτυξη της οικονομίας της ΕΕ.

Σημαντικά θετικός είναι ο ρόλος των λιμανιών και στις περιφέρειες που τα φιλοξενούν, καθώς μπορούν να γίνουν πόλοι έλξης και εγκατάστασης μεγάλων επιχειρήσεων και με αυτόν τον τρόπο να αυξηθούν η τοπική απασχολησιμότητα, η τοπική αγορά, η αξία της γης και το ΑΕΠ της περιφέρειας. Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία, από τα λιμάνια υφίστανται 3 εκατομμύρια θέσεις εργασίας (άμεσες και έμμεσες) στις 22 παράκτιες χώρες μέλη της ΕΕ (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 2008α). Αυτό κλιμακωτά οδηγεί σε τόνωση της τοπικής αγοράς, σε αύξηση των φορολογικών εισροών στις χώρες και γενικότερα στην οικονομική ενίσχυση

και ευημερία. Παράλληλα, όμως, έχει διαπιστωθεί ότι υπάρχουν και προβλήματα σχετικά με τα λιμάνια της ΕΕ, που προκύπτουν από τον διαφορετικό τύπο και την ανομοιογένεια της οργανωτικής δομής που έχουν. Επομένως, στόχος των τρεχουσών πολιτικών της Ένωσης είναι η βελτίωση της αξιοπιστίας και της αποτελεσματικότητάς τους, η ελεύθερη πρόσβαση όλων των ενδιαφερομένων στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών, η διαφάνεια στη λειτουργία και την οικονομική διαχείρισή τους. Απώτερος στόχος είναι να επιτευχθεί η βέλτιστη λειτουργία των ευρωπαϊκών λιμανιών, γιατί με αυτόν τον τρόπο θα ενδυναμωθεί συνεπαγωγικά και η ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών βιομηχανιών και των προϊόντων τους, καθώς θα διακινούνται με ασφάλεια και σταθερότητα. Αυτό κατ' επέκταση θα σημάνει και εξασφάλιση ακόμη περισσότερων θέσεων εργασίας σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο (Socrates, 2011).

Επομένως, η ΕΕ έχει ήδη διαπιστώσει ότι στο μέλλον όλο και περισσότερο θα μετακινούνται άνθρωποι και προϊόντα μέσω θαλάσσης. Σήμερα, το 80% του συνόλου των μεταφερόμενων προϊόντων και εμπορευμάτων σε παγκόσμιο επίπεδο γίνεται από τη θάλασσα και μόλις το 20% πραγματοποιείται με τα άλλα χερσαία μέσα (οδικά, σιδηροδρομικά). Το γεγονός αυτό ανάγει τα λιμάνια σε πολύ σημαντικό παράγοντα ανάπτυξης των εξαγωγών, του διεθνούς και τοπικού εμπορίου, επομένως και της ανάπτυξης των παγκόσμιων, περιφερειακών και τοπικών οικονομιών.

Η γενικότερη ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών συνδέεται άμεσα με την παγκοσμιοποίηση της αγοράς, καθώς υπάρχει διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση για μεταφορά προϊόντων και πρώτων υλών. Τα τελευταία χρόνια οι θαλάσσιες μεταφορές αυξάνονται διαρκώς και ιδιαίτερα οι μεταφορές εμποροκιβωτίων και μεγάλων ξηρών φορτίων. Όσον αφορά την Ευρώπη, αυτό επίσης αναμένεται να ενταθεί ακόμη περισσότερο στο μέλλον, δεδομένων των οικονομικών πλεονεκτημάτων που προσφέρουν οι θαλάσσιες μετακινήσεις λόγω του μειωμένου κόστους (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 2008α).

Η Ευρώπη, εκ των πραγμάτων λόγω της γεωγραφικής και γεωφυσικής της θέσης, ανέπτυξε πολύ νωρίς τις θαλάσσιες μετακινήσεις ανθρώπων και αγαθών. Επίσης, αναπτύχθηκαν και πολύ σημαντικά τοπικά και υπερτοπικά λιμάνια σε διάφορες ευρωπαϊκές χώρες, καθώς εξυπηρετούσαν όχι μόνο τις ευρωπαϊκές χώρες, αλλά και ολόκληρο τον πλανήτη.

Η ΕΕ, αντιλαμβανόμενη τον κομβικό ρόλο των θαλάσσιων μεταφορών για την ανάπτυξη του εμπορίου των κρατών μελών της, δίνει έμφαση στην ανάπτυξη και λειτουργία των λιμανιών. Το 2010 δημοσιεύτηκε η *Λευκή Βίβλος* για τις μεταφορές, όπου τονίζεται η αξία των «θαλάσσιων δρόμων». Συγκεκριμένα, υπογραμμίζεται ότι οι θαλάσσιοι δρόμοι θα πρέπει να ενταχθούν στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών και να λειτουργούν συμπληρωματικά με τα άλλα μέσα μεταφοράς, όπως τους αυτοκινητόδρομους, τους σιδηροδρόμους και τα αεροδρόμια (Τσαμπούλας, 2006). Η *Λευκή Βίβλος* τονίζει ότι αυτό θα βοηθήσει, κατά πρώτον, στο να μεταφέρονται τα προϊόντα ακόμη και στις πιο απομακρυσμένες και μειονεκτούσες περιοχές της Κοινότητας, όπως είναι τα νησιά. Κατά δεύτερον, αυτό θα συμβάλει και στον περιορισμό της συμφόρησης στις οδικές αρτηρίες, καθώς θα περιοριστούν οι μετακινήσεις των μεγάλων οχημάτων, όπως φορτηγών κ.ά. Με την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών, επίσης, θα εξυπηρετηθεί και η μετακίνηση ατόμων, ιδιωτών και επαγγελματιών.

Επομένως, η βασική πρόταση της *Λευκής Βίβλου* είναι οι θαλάσσιες μεταφορές να γίνουν αναπόσπαστο τμήμα της εφοδιαστικής αλυσίδας, έτσι ώστε να μεταφέρουν με ασφάλεια, αξιοπιστία, τακτικά και σε σύντομο χρονικό διάστημα προϊόντα από τον αποστολέα στον παραλήπτη. Επίσης, τα λιμάνια θα πρέπει να οργανώσουν με τέτοιο τρόπο τις υπηρεσίες τους, ώστε να συνδέονται άμεσα με τις χερσαίες μεταφορές προς την ενδοχώρα, για να μην καθυστερούν οι μετεπιβιβάσεις. Σύμφωνα, πάντα, με τη *Λευκή Βίβλο*, η ανάπτυξη των μεταφορών της ΕΕ πρέπει να στοχεύσει στην ολοκληρωμένη ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών, όπου όλα τα μέσα θα συμπεριλαμβάνονται σε αυτά, όπως σιδηρόδρομοι, αυτοκινητόδρομοι, αεροδρόμια κ.ά., και θα λειτουργούν συμπληρωματικά (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2001).

Στους στόχους της Ένωσης περιλαμβάνονται μικρότερης και μεγαλύτερης κλίμακας και μεγέθους θαλάσσιες μεταφορές. Οι μεγαλύτερες αποστάσεις θαλάσσιων μεταφορών αφορούν τις παγκόσμιες μετακινήσεις και οι μικρότερες κοντινές τρίτες χώρες εσωτερικές συνδέσεις μεταξύ των χωρών μελών ή συνδέσεις στο εσωτερικό των χωρών από την ηπειρωτική χώρα προς τις νησιωτικές περιοχές. Στα μεταφορικά δίκτυα της Ένωσης, τα λιμάνια αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα τους, δεδομένων των πλεονεκτημάτων που προσφέρουν όχι μόνο στην οικονομία, αλλά και στο περιβάλλον, καθώς οι θαλάσσιες μεταφορές ρυπαίνουν στο ελάχιστο σε σχέση με τα άλλα μέσα μεταφοράς το περιβάλλον. Οι παραπάνω στόχοι ενάχθηκαν και στις πρόσφατες πολιτικές και δράσεις και εμπίπτουν επίσης στους τρέχοντες στόχους της Ένωσης για ένα

ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών. Παράλληλα, όμως, εμπίπτουν και στους στόχους για τη βιώσιμη ανάπτυξη και την προστασία του περιβάλλοντος. Γιατί, δεδομένης της μετατόπισης του όγκου των μετακινήσεων από τις χερσαίες μεταφορές στη θάλασσα, θα μειωθούν οι αρνητικές επιπτώσεις που προκύπτουν από τις μεταφορές στο περιβάλλον (π.χ. περιορισμός της ρύπανσης της ατμόσφαιρας από τις εκπομπές του διοξειδίου του άνθρακα στην ατμόσφαιρα) (ΕΣΠΑ 2014-2020, ΕΠ Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη).

13.4 Μοντέλα ανάπτυξης λιμανιών και πόλεων

Ιστορικά, η ανάπτυξη των λιμανιών διαφοροποιήθηκε, καθώς διαφοροποιήθηκαν και οι λειτουργίες που καλούνταν να εξυπηρετήσουν. Μία πρώτη αφορμή για αυτό υπήρξε η Βιομηχανική Επανάσταση. Πριν από αυτήν, το λιμάνι κατασκευαζόταν σε αβαθή νερά και καλούνταν να εξυπηρετήσει τις ανάγκες για μεταφορά προϊόντων. Μετά τη δεκαετία του 1950 και με την επανάσταση της τεχνολογίας και τη χρήση της στη ναυτιλία, υπήρξε εξέλιξη στο θέμα της φορτοεκφόρτωσης, χρήση containers, καθώς και πλοίων μεγαλύτερων σε χωρητικότητα, επομένως και μεγέθους. Αυτό απαιτήσε μεγαλύτερους χώρους, εγκαταστάσεις και αποθήκες στον άμεσο ή περιβάλλοντα χώρο του λιμανιού. Δεδομένου ότι τα κύρια λιμάνια έως τότε χωροθετούνταν κοντά στις πόλεις, η ανάγκη για επέκταση των χώρων οδήγησε στο να δημιουργηθούν νέες εγκαταστάσεις έξω από την πόλη. Έτσι, ενώ για αιώνες το μοναδικό κριτήριο για τη διαμόρφωση ενός λιμανιού ήταν η θέση και οι φυσικές και κλιματολογικές συνθήκες, πλέον η χωροθέτηση απαιτούσε και τον υπολογισμό άλλων παραγόντων, όπως γενικότερων και εκτεταμένων χώρων που θα εξυπηρετούσαν τις νέες ανάγκες.

Όπου αυτό μπορούσε να γίνει, τα λιμάνια επεκτάθηκαν και δημιουργήθηκαν κατάλληλες προβλήτες για να εξυπηρετήσουν το επιβατικό κοινό και τη φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων σε μεγάλα πλοία, τα οποία, εκ των πραγμάτων, απαιτούσαν και περισσότερο αβαθή νερά που θα τα φιλοξενούν. Στις περιπτώσεις όπου μπορούσε να γίνει, πραγματοποιήθηκε με την εκβάθυνση των ήδη υπάρχοντων λιμανιών.

Με την ακόμη μεγαλύτερη εξέλιξη των θαλάσσιων μεταφορών και καθώς ναυπηγήθηκαν μεγαλύτερα σε χωρητικότητα πλοία, απαιτούνταν ακόμη περισσότερο αβαθή νερά, κατασκευάστηκαν ειδικές προβλήτες για διαφορετικές χρήσεις και προϊόντα (επιβάτες, καύσιμα, ορυκτά κ.ά.). Αυτό οδήγησε στην εξειδίκευση των λιμανιών και για κάποια από αυτά χρειάζονταν ακόμη μεγαλύτεροι χώροι για την αποθήκευση προϊόντων, καθώς και για τις διάφορες σχετικές υπηρεσίες. Επομένως, η εξειδίκευση οδήγησε σε μεγαλύτερη επέκταση των λιμανιών και, όπου αυτό δεν μπορούσε να γίνει, στην κατασκευή νέων και εξειδικευμένων. Τα λιμάνια αυτού του τύπου κατασκευάστηκαν πλέον σε περιοχές έξω από την πόλη, γιατί εκεί μπορούσαν να εξασφαλιστούν οι αναγκαίοι χώροι σε θαλάσσιο και παράκτιο χώρο.

Τα παλαιότερα λιμάνια που βρίσκονταν εντός του πολεοδομικού ιστού της πόλης σταδιακά παρήκμασαν και τις τελευταίες δεκαετίες ξεκίνησε η διαδικασία της ανάπλάσής τους, όπου με αλλαγή των χρήσεων γης επανεναρμόζονται λειτουργικά στην πόλη, εξυπηρετώντας άλλες ανάγκες, πέραν των λιμενικών. Σήμερα, η πρακτική της ανάπλασης των αστικών λιμανιών πραγματοποιείται σε πολλές χώρες του κόσμου, της Ευρώπης και της Ελλάδας.

Σύμφωνα με τον Hoyle, (1996) και (1998), η ιστορική εξέλιξη της σχέσης των πόλεων με τα λιμάνια τους διακρίνεται σε έξι στάδια-ιστορικές φάσεις:

Η πρώτη φάση αφορά το πρωτόγονο λιμάνι ή αυτό που αναπτύχθηκε με την πρώτη ανάπτυξη του εμπορίου. Αναφέρεται στην εποχή από τον 16ο έως τον 19ο αιώνα, όπου τα λιμάνια εξυπηρετούσαν τις βασικές ανάγκες για το εμπόριο και τις μεταφορές προϊόντων και ανθρώπων. Οι πόλεις στις οποίες ανήκαν τα λιμάνια αναπτύχθηκαν οικονομικά, κοινωνικά, πολεοδομικά και πολιτιστικά.

Η δεύτερη φάση αφορά την παλαιοβιομηχανική εποχή, όπου αναπτύσσεται η ανάγκη για επέκταση του λιμανιού, καθώς όλο και μεγαλύτερες ποσότητες φορτοεκφορτώνονται. Αυτό οδηγεί σε γραμμική ανάπτυξη των λιμανιών, η οποία συχνά βγαίνει από τα όρια του πολεοδομικού ιστού της πόλης. Παράλληλα, οργανώνονται και αποθηκευτικοί χώροι έξω από την πόλη, αλλά σε εγγύτητα με αυτήν.

Η τρίτη φάση αναφέρεται στη μοντέρνα βιομηχανική πόλη-λιμάνι. Στην ιστορική αυτή εξέλιξη των λιμανιών, μεταφέρονται τεράστια σε μέγεθος και αριθμό φορτία εμπορευμάτων (εμποροκιβώτια), επομένως τα λιμάνια δεν είναι απλά κέντρα μεταφοράς, αλλά ταυτόχρονα και βιομηχανικά εμπορικά κέντρα, αφού συχνά πολλές από τις βιομηχανίες που χρησιμοποιούν το λιμάνι για τις μεταφορές των προϊόντων τους είναι

χωροθετημένες πολύ κοντά σε αυτό. Στη συγκεκριμένη φάση, η πόλη αρχίζει να διαχωρίζει τις λειτουργίες της από το λιμάνι.

Κατά την τέταρτη φάση, τα λιμάνια γιγαντώνονται, όπως και τα πλοία που εισπλέουν σε αυτά, και οι νέες μεταβιομηχανικές ανάγκες επιβάλλουν την απομάκρυνση των λιμανιών από τις πόλεις. Στη φάση αυτή αρχίζουν να αναπτύσσονται και οι ναυτιλιακές βιομηχανικές περιοχές.

Στην επόμενη φάση και εφόσον τα μεγάλα λιμάνια έχουν απομακρυνθεί από την πόλη, αρχίζει να αναπτύσσεται μια διαφορετική σχέση πόλης-λιμένων. Ξεκινούν οι αναπλάσεις στις περιοχές των παλαιών λιμενικών εγκαταστάσεων, όπου νέες χρήσεις και λειτουργίες εντάσσονται στις νέες ανακαινισμένες περιοχές.

Στη σύγχρονη σημερινή εποχή, η σχέση πόλης-λιμανιού έχει εξελιχθεί. Τα λιμάνια πλέον λειτουργούν ως ανεξάρτητα στοιχεία των τοπικών και διεθνών μεταφορών και απώτερος στόχος είναι η συμβολή τους στη βιώσιμη ανάπτυξη. Αυτό σε πολλές περιπτώσεις συμβάλλει και στη βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων, οι οποίες αξιοποιούν τα πλεονεκτήματα που τους αποφέρει ένα λιμάνι, χωρίς να υπόκεινται στις αρνητικές συνέπειες όλων των λιμενικών λειτουργιών (αυξημένη κίνηση, ηχορύπανση κ.ά.).

13.5 Η σύγχρονη τάση: «Βιώσιμα λιμάνια και βιώσιμη ανάπτυξη» στην Ευρώπη

Τα τελευταία χρόνια το ζήτημα της βιώσιμης ανάπτυξης έχει πάρει τεράστιες διαστάσεις και έχει επηρεάσει τον τρόπο ζωής και οργάνωσης σε όλα τα επίπεδα. Στο πλαίσιο αυτό έγινε αντιληπτή και η συμμετοχή ενός λιμανιού στη ρύπανση και στην περιβαλλοντική υποβάθμιση του χώρου που το φιλοξενεί. Ο ενεργειακός τομέας είναι κρίσιμος παράγοντας για την περιβαλλοντική αναβάθμιση των εν λόγω περιοχών και η βιώσιμη διαχείρισή του στον χώρο του λιμανιού μπορεί να αποφέρει σημαντικά θετικά αποτελέσματα. Σημειώνεται ότι στην ευρύτερη περιοχή των ευρωπαϊκών λιμανιών παράγεται μεγάλο μέρος της ηλεκτρικής ενέργειας (10-15%). Δεδομένων των αυξημένων αναγκών που υπάρχουν για ενέργεια τόσο για τη λειτουργία των λιμανιών όσο και για την κατασκευή των διαφόρων έργων που αναπτύσσονται σε αυτά, επιβάλλεται η εξασφάλιση βιώσιμων λύσεων για τη δημιουργία «βιώσιμων» λιμανιών.

Η ΕΕ, έχοντας θέσει τον στόχο 20-20-20, προσανατολίστηκε στη δημιουργία «βιώσιμων» λιμανιών και η χρήση των ΑΠΕ και νέων προηγμένων τεχνικών έχει τεθεί σε προτεραιότητα για τους χώρους αυτούς (Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, «Ευρώπη 2020»). Προς την κατεύθυνση αυτή εισάγονται οι τεχνολογίες των «έξυπνων» δικτύων, των μικροδικτύων, της διεσπαρμένης παραγωγής, σε συνδυασμό με τις εξελίξεις στις τηλεπικοινωνίες και στην πληροφορική. Ως προς το θέμα της διαχείρισης της ενέργειας, προωθούνται νέα συστήματα σχετικά με τη χρονική ολίσθηση της λειτουργίας των συσκευών και διαδικασιών που καταναλώνουν ενέργεια και την αποθήκευση της παραγόμενης ηλεκτρικής ενέργειας όταν δεν υπάρχει ζήτηση.

Τα δίκτυα διανομής ενεργοποιούνται με τη χρήση μονάδων ΑΠΕ, καθώς και με μονάδες διεσπαρμένης παραγωγής που επιδρούν στις ροές ενέργειας. Παράλληλα, χρησιμοποιούνται καινοτόμες τάσεις στην «ενεργή» διαχείριση της ζήτησης της ενέργειας, όπως πολυπρακτορικά συστήματα που μπορούν να αντιμετωπίσουν ζητήματα διαχείρισης φορτίου σε χρόνο πραγματικό και υλοποιούνται στην πράξη με εξειδικευμένο λογισμικό. Ως βασικό τους εργαλείο είναι ο πράκτορας (διαμεσολαβεί), ο οποίος με τις ενέργειές του τροποποιεί το περιβάλλον του. Η κατανομημένη, αποκεντρωμένη τεχνολογία των πολυπρακτορικών συστημάτων υπερτερεί των παραδοσιακών λύσεων.

Στο ερευνητικό έργο e-harbour ερευνήθηκε η εφαρμογή τεχνολογιών καινοτόμων στα θέματα διαχείρισης της ενέργειας σε μεγάλα λιμάνια στην περιοχή της Βόρειας Θάλασσας (www.eharbour.com.sg/about-us/about-us.html). Παρόμοια ερευνητικά προγράμματα που λειτούργησαν στην Ευρώπη είναι τα Cleanship, Eficont, Green Efforts, Climerport. Ταυτόχρονα, το δίκτυο των ευρωπαϊκών διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας ENTSO-E (www.entsoe.eu/) σχεδίασε στην Ευρώπη και την επέκταση των υπάρχοντων ηλεκτρικών δικτύων και την ανάπτυξη νέων σε κοντινές με τα λιμάνια περιοχές, έχοντας υπόψη ότι μεγάλα διαμετακομιστικά, κέντρα όπως τα λιμάνια, σύντομα θα λειτουργήσουν και ως μεγάλα ενεργειακά κέντρα.

Επισημαίνεται ότι για τις γενικότερες λειτουργίες ενός λιμανιού απαιτούνται μεγάλα ενεργειακά φορτία, δεδομένου ότι χρησιμοποιούνται ψυγεία, ψυκτικοί θάλαμοι, ηλεκτροκίνητοι γερανοί κ.ά. Στις ανάγκες προστίθενται και βιομηχανικές δραστηριότητες του λιμανιού, καθώς και οι αστικές χρήσεις και οι

διάφορες υπηρεσίες. Μέσα στις τελευταίες καινοτομικές τεχνολογίες που χρησιμοποιήθηκαν είναι το cold ironing, το οποίο δίνει τη δυνατότητα στα ελλιμενισμένα πλοία να χρησιμοποιούν για τις ανάγκες τους ηλεκτρική ενέργεια από το λιμάνι και όχι από τις βοηθητικές τους μηχανές. Ένα άλλο μέτρο είναι η εκτεταμένη χρήση ηλεκτρικών αυτοκινήτων μέσα στο λιμάνι. Με αυτόν τον τρόπο αποθηκεύεται έμμεσα η ενέργεια, ενώ παράλληλα περιορίζεται και η χρήση των συμβατικών καυσίμων. Επίσης, σε πολλά ευρωπαϊκά λιμάνια και για τις ανάγκες του φωτισμού χρησιμοποιούνται λαμπτήρες LED.

Πλέον, σε πολλά λιμάνια, όπως της Τζένοβα, του Αμβούργου και του Κόπερ, έχει γίνει σοβαρή προσπάθεια ώστε να μετατραπούν σε «πράσινα λιμάνια», τα οποία θα ρυπαίνουν το λιγότερο δυνατό το περιβάλλον και θα διαχειρίζονται την ενέργεια με βιώσιμο τρόπο. Επομένως, εδώ και αρκετά χρόνια προωθούνται και χρηματοδοτούνται προγράμματα από την ΕΕ, στοχεύοντας στη δημιουργία «βιώσιμων λιμανιών» (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 2008α).

13.6 Η συμβολή των λιμανιών στην οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδας

Το γεωφυσικό παράκτιο και νησιωτικό περιβάλλον της Ελλάδας, από την αρχαιότητα ακόμη, επηρέασε τον τρόπο και την οργάνωση της ζωής στη χώρα. Πολλοί οικισμοί και σημαντικές πόλεις αναπτύχθηκαν στις παράκτιες και παρόχθιες περιοχές και η ύπαρξη της θάλασσας ή του ποταμού συνέβαλε σε μεγάλο βαθμό στην ανάπτυξή τους. Από πολύ νωρίς κατασκευάστηκαν λιμάνια σε ολόκληρο τον ελληνικό χώρο για να εξυπηρετήσουν την επικοινωνία, τις μετακινήσεις και τις μεταφορές προϊόντων μεταξύ των παράκτιων περιοχών και πόλεων. Επίσης, πολλές ηπειρωτικές πόλεις επιδίωξαν στενές σχέσεις με κοντινές παράκτιες, ώστε να έχουν πρόσβαση στη θάλασσα. Με αυτόν τον τρόπο δημιουργήθηκαν τα επίγεια πολλών πόλεων σε μια πολύ κοντινή παραθαλάσσια περιοχή.

Επομένως, η Ελλάδα, ως παράκτια και νησιωτική χώρα, έχει κατασκευάσει πλήθος λιμένων που εξυπηρετούν τις επικοινωνίες, τις μετακινήσεις και τις μεταφορές μέσα και έξω από την επικράτειά της. Βρίσκεται στην 11η θέση ανάμεσα σε χώρες με το μεγαλύτερο μήκος ακτογραμμής 13.676 χιλιομέτρων και διαθέτει 2.500 περίπου νησιά, από τα οποία περισσότερα από 160 είναι κατοικημένα. Σήμερα, η χώρα διαθέτει περισσότερα από 800 λιμάνια διαφόρων μεγεθών και χρήσεων. Από αυτά, τα 16 είναι διεθνή, τα 16 εθνικά, τα 25 Μείζονος Ενδιαφέροντος και πολλά τοπικά λιμάνια. Παράλληλα, στη χώρα υφίστανται 12 Οργανισμοί Λιμένος, 23 Κρατικά Λιμενικά Ταμεία (ΚΛΤ) και 68 Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία (ΔΛΤ) (Εθνική Λιμενική Πολιτική 2020-2030).

Τα πολλά λιμάνια της Ελλάδας διαφέρουν σε σημαντικότητα, όμως στο σύνολό τους συμβάλλουν στην εδαφική συνοχή της, συνδέοντας τις παράκτιες περιοχές της ηπειρωτικής χώρας και τα νησιά. Σε πολλές περιπτώσεις, οι θαλάσσιες μεταφορές που εξυπηρετούν δίνουν μια εναλλακτική μετακίνηση σε σχέση με τα άλλα μέσα μεταφοράς, όπως το αεροπλάνο, το τρένο, το λεωφορείο κ.ά. Έτσι, τα διάφορα λιμάνια λειτουργούν συμπληρωματικά και έχουν ενταχθεί στο συνολικό δίκτυο μεταφορών, συμβάλλοντας στην άρση της απομόνωσης απομακρυσμένων και μειονεκτουσών περιοχών, βγάζοντάς τες από την απομόνωση. Δεδομένων των αυξανόμενων αναγκών για μετακινήσεις και μεταφορές, ο ρόλος τους γίνεται ολοένα και πιο σημαντικός στην τοπική κλίμακα της Ελλάδας. Εξυπηρετούν καθημερινές ανάγκες των πολιτών, όπως μεταφορά τροφίμων, φαρμάκων κ.ά., ταυτόχρονα, όμως, μεταφέρουν και παραγόμενα προϊόντα. Επίσης, μεταφέρουν και τουρίστες, συμβάλλοντας με αυτόν τον τρόπο και στην ενίσχυση του τουρισμού, εφόσον από αυτόν ζουν και ενισχύουν την οικονομία τους πολλά ελληνικά νησιά και παράκτιες περιοχές (Υπουργείο Ναυτιλίας, 2014).

Σε μεγαλύτερη κλίμακα, υπογραμμίζεται ότι η θέση της Ελλάδας στον παγκόσμιο χάρτη την καθιστά σημαντική χώρα για τις μεταφορές των προϊόντων. Βρίσκεται ανάμεσα σε τρεις ηπείρους και με τον τεράστιο αριθμό των λιμένων που διαθέτει μπορεί και εξυπηρετεί την παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα. Τα τελευταία χρόνια, λαμβάνοντας υπόψη τα δεδομένα αυτά, αλλά και με τη γενικότερη πολιτική της ΕΕ, επιδιώκονται η ανακαίνιση και η ενδυνάμωση των λιμανιών της χώρας, ώστε να παίξουν ακόμη μεγαλύτερο ρόλο στο διεθνές δίκτυο λιμενικών μεταφορών (Εθνική Λιμενική Πολιτική 2020-2030).

Τα συγκριτικά πλεονεκτήματα θέσης που διαθέτει η χώρα τής δίνουν μεγάλες δυνατότητες. Εάν ληφθεί υπόψη ότι το 7% του ΑΕΠ που παράγεται στην Ελλάδα προέρχεται από την ελληνική ναυτιλία, τότε γίνονται αντιληπτές οι μεγάλες δυνατότητες της χώρας. Η ναυτιλία και ο τουρισμός αποτελούν τα συγκριτικά

πλεονεκτήματα της ελληνικής οικονομίας στα οποία μπορεί να στηριχθεί και να ανακάμψει από την κρίση, και τα λιμάνια παίζουν πρωταγωνιστικό ρόλο σε αυτό.

Με την ανάπτυξή τους, ωστόσο, διευκολύνονται και άλλοι τομείς της οικονομίας, όπως ο πρωτογενής τομέας παραγωγής (μεταφορά αγροτικών, κτηνοτροφικών, αλιευτικών, μεταλλευτικών προϊόντων), ο δευτερογενής τομέας παραγωγής (μεταφορά προϊόντων μεταποίησης, βιομηχανίας και βιοτεχνίας) και ο τριτογενής τομέας παραγωγής (εμπόριο). Επομένως, τα λιμάνια συμβάλλουν άμεσα και έμμεσα στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας και στην άνοδο του τοπικού ΑΕΠ και συνεπακόλουθα στην κοινωνική ανάπτυξη και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο.

Ταυτόχρονα, ως χώρα μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Ελλάδα έχει την υποχρέωση να ακολουθήσει τα σύγχρονα επιτυχημένα παραδείγματα των άλλων χωρών μελών και να ορίσει το βιώσιμο πλάνο με στόχο τη δημιουργία και ανάπτυξη «πράσινων λιμανιών». Δηλαδή, ένα στρατηγικό σχέδιο που να αντιμετωπίζει τα μεγάλα προβλήματα της ρύπανσης. Είναι ένας στόχος που θεσπίστηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση για το μέλλον (Πρόγραμμα Υποδομών Μεταφορών 2021-2027).

13.7 Ελληνικοί λιμένες και διεθνείς μεταφορές

Όπως ήδη διαπιστώθηκε από τα κείμενα που προηγήθηκαν, εδώ και κάποια χρόνια τα ελληνικά λιμάνια παίζουν σημαντικό ρόλο στην παγκόσμια μεταφορική αλυσίδα. Από τη μία πλευρά το γεωγραφικό σημείο της χώρας με την τεράστια ακτογραμμή της και τα περισσότερα από 800 λιμάνια και από την άλλη η ενοποιημένη αγορά της Ευρώπης υπόσχονται πολύ καλές προοπτικές για το μέλλον των ελληνικών λιμανιών. Σημειώνεται ότι η ενοποίηση της αγοράς των χωρών της ΕΕ αποβλέπει στην άμβλυνση των περιορισμών, στη διευκόλυνση των μεταφορών στις διασυνοριακές μεταφορές, στη μείωση του κόστους και στην ασφάλεια στις μεταφορές.

Με δεδομένη την αύξηση των διεθνών μεταφορών από θάλασσα, η Ελλάδα καλείται να παίξει σημαντικό ρόλο στη νοτιοανατολική Ευρώπη και στη Μεσόγειο, καθώς βρίσκεται στο νοτιότερο σημείο της ΕΕ. Επίσης, τα ελληνικά λιμάνια είναι πύλες εισόδου και εξόδου και εξυπηρετούν βόρειες και ανατολικές γειτονικές χώρες, όπως τη βόρεια Μακεδονία, το Κόσσοβο, τη Σερβία, τη Ρουμανία, τη Βουλγαρία, την Ουκρανία, την Τουρκία κ.ά. Επομένως, τα ελληνικά λιμάνια συμβάλλουν στην ανάπτυξη και αυτών των χωρών, αλλά και οι χώρες αυτές συμβάλλουν στην ανάπτυξη των ελληνικών λιμανιών. Παράλληλα, υπάρχουν και άλλοι παράγοντες που επηρεάζουν την ανάπτυξη των λιμανιών και κυρίως οι καλές χερσαίες διασυνδέσεις με τα άλλα μέσα μεταφοράς, όπως με αυτοκινητόδρομους και σιδηροδρόμους, εφόσον μέσω αυτών διευκολύνονται η πρόσβαση και οι εύκολες μεταφορές από και προς τις τρίτες χώρες προς τα ελληνικά λιμάνια. Τα μεγάλα έργα μεταφορών που ολοκληρώθηκαν τα τελευταία χρόνια, όπως η Εγνατία Οδός, η γέφυρα Ρίο-Αντίρριο, οι αναπλάσεις του σιδηροδρομικού δικτύου κ.ά., βοηθούν προς αυτή την κατεύθυνση, καθώς διευκολύνεται η διακίνηση των προϊόντων από και προς διάφορους προορισμούς εντός και εκτός της Ελλάδας.

Επομένως, τα ελληνικά λιμάνια συνδέουν και εξυπηρετούν ευρύτερες γεωγραφικές περιοχές, έξω από τα σύνορα της Ελλάδας. Για παράδειγμα, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης εξυπηρετεί τη Ρουμανία, τη Βουλγαρία, τη Σερβία, τη Βόρεια Μακεδονία. Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας είναι η δυτική πύλη που εξυπηρετεί ολόκληρη την Ευρώπη, τα Βαλκάνια, τη Μέση Ανατολή κ.ά. Παράλληλα, με τις κάθετες στην Εγνατία οδό εξυπηρετείται και η υπόλοιπη Ευρώπη. Το λιμάνι της Πάτρας ενώνει την Ευρώπη με τη νότια Ελλάδα κ.ά.

Τέλος, κάποια ελληνικά λιμάνια τα τελευταία χρόνια έχουν εξελιχθεί σε υπερεθνικά διακομιστικά κέντρα (transshipment), όπως το λιμάνι του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης και, τελευταία, το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης. Τα εν λόγω λιμάνια έχουν ρόλο υπερεθνικό και είναι υπερεθνικοί χώροι μετεπιβίβασης προϊόντων, παίζοντας καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου. Προς την ίδια κατεύθυνση κινούνται και άλλα λιμάνια, όπως και ιδιωτικά του ελληνικού χώρου (Αστακό, Πλατυγιάλι Αιτωλοακαρνανίας) (Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, 2013).

13.8 Μελλοντικοί στόχοι: Λιμάνια, ναυτιλία και ανάπτυξη στην Ελλάδα

Είναι διαπιστωμένο ιστορικά ότι η ναυτιλία είναι ένας κλάδος δυναμικός για την Ελλάδα, ο οποίος αποφέρει κέρδη και ενισχύει το ΑΕΠ της χώρας. Οι ναυτιλιακές υποδομές βρίσκονται σε τέτοιο επίπεδο, ώστε με μικρή προσπάθεια μπορούν να αποδώσουν πολύ περισσότερα. Η πρώτη και σημαντική πρόκληση είναι η βιώσιμη

ανάπτυξη. Κάθε λειτουργία και πρωτοβουλία πρέπει πλέον να στοχεύει σε αυτήν. Όχι μόνο σε οικονομικό επίπεδο, που εκ των πραγμάτων η συμβολή της είναι αναμφισβήτητη, αλλά και σε περιβαλλοντικό. Η σύγχρονη ναυτιλία πρέπει να σέβεται και να προστατεύει το περιβάλλον, θαλάσσιο και ατμοσφαιρικό. Στις περισσότερες επιλογές, αυτό σημαίνει ότι δεν θα πρέπει να επιλέγονται πάντα δράσεις μόνο με κριτήριο τη μείωση του κόστους, αλλά ο στόχος για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας θα πρέπει να στοχεύει στην ποιότητα και στην ασφάλεια των προσφερόμενων υπηρεσιών. Το Ελληνικό Υπουργείο Ναυτιλίας εδώ και αρκετά χρόνια έχει θέσει τους βασικούς άξονες στους οποίους θα πρέπει να προσανατολιστεί η χώρα σχετικά με τη διαχείριση των λιμένων και της ναυτιλίας προκειμένου να επιτευχθεί βιωσιμότητα σε βάθος χρόνου:

- Προώθηση της λιμενικής βιομηχανίας. Η γεωφυσική θέση της Ελλάδας και τα πολλά λιμάνια της της δίνουν πολλά πλεονεκτήματα ώστε να γίνει χώρος υποδοχής μεγάλων φορτίων εμπορευμάτων και μεταβίβασης αυτών προς τις παγκόσμιες και ευρωπαϊκές αγορές.
- Ενίσχυση των λιμένων που λειτουργούν υπό το καθεστώς των Ανώνυμων Εταιρειών και αύξηση των οικονομικών αποτελεσμάτων τους. Πρώτος στόχος είναι η αύξηση της κίνησης και, για να επιτευχθεί αυτό, προωθούνται επενδύσεις και υποδομές στα λιμάνια, ώστε να εξοπλιστούν και να μπορούν να υποστηρίξουν διακίνηση εμπορευμάτων, ναυπηγοεπισκευές και κρουαζιέρα.
- Παραχώρηση δικαιώματος σε ιδιώτες για την εκμετάλλευση δραστηριοτήτων σε λιμάνια. Έχουν γίνει μελέτες οι οποίες διαπίστωσαν ποια είναι τα λιμάνια που μπορούν να αξιοποιηθούν προς αυτή την κατεύθυνση και ποιες είναι οι δραστηριότητες/υπηρεσίες που μπορούν να παραχωρηθούν.
- Επενδύσεις σε βελτίωση υπηρεσιών που προσφέρουν τα λιμάνια. Οι επενδύσεις και οι δράσεις είναι προσανατολισμένες προς τη βιώσιμη ανάπτυξη των λιμανιών. Προωθούνται έργα για την αξιοποίηση των ΑΠΕ στα λιμάνια, τη χρήση LNG για ναυτιλιακά καύσιμα, την παροχή υπηρεσιών ηλεκτροδότησης στα ελλιμενισμένα πλοία κ.ά.
- Κίνητρα για την ενίσχυση της κρουαζιέρα. Υπό το πρίσμα αυτό ενισχύονται και προστατεύονται τα σχετικά με την κρουαζιέρα τουριστικά επαγγέλματα. Δημιουργήθηκε ηλεκτρονικό μητρώο μικρών επαγγελματικών τουριστικών πλοίων και σκαφών αναψυχής, προώθηση ηλεκτρονικού ναυλοσυμφώνου κ.ά.
- Προώθηση της ναυπηγοεπισκευής. Ο άξονας αυτός αφορά είτε τη μετασκευή παλαιότερων είτε την κατασκευή νέων πλοίων. Το λιμάνι του Πειραιά θα συντονίζει δράσεις ώστε να αντιμετωπίζονται τα προβλήματα που προκύπτουν συνολικά στα ναυπηγεία της χώρας. Ως ναυτιλιακό καύσιμο προκρίνεται το υδροποιημένο φυσικό αέριο. Ύστερα από πρωτοβουλία της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, μπορούν να κατασκευαστούν νέα πλοία με την αρωγή της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων και εμπορικών τραπεζών, στο πλαίσιο του προγράμματος Eurora Ship Plan. Προκειμένου να δοθεί χρηματοδότηση γι' αυτό, τα πλοία θα πρέπει να κατασκευαστούν σε ναυπηγεία εντός της ΕΕ, και τα ελληνικά ναυπηγεία εντάσσονται σε αυτά.

Ανάπτυξη συνεργασιών για την προώθηση της ναυτιλίας: Στόχος είναι η συνεργασία μεταξύ επιχειρήσεων και διαφόρων επιχειρηματικών κλάδων, ώστε να βελτιστοποιηθούν οι υπηρεσίες και τα οικονομικά αποτελέσματα του κλάδου της ναυτιλίας (Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, 2012).

13.9 Εφοδιαστική αλυσίδα (logistics)

Από τα παραπάνω διαπιστώθηκε ότι, για να αναπτυχθεί η ναυτιλία, πρώτη και απαραίτητη συνθήκη είναι η προώθηση ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφοράς προϊόντων. Οι ποιοτικές και ασφαλείς μετακινήσεις θα ενδυναμώνουν και τη βιομηχανική ανάπτυξη της ίδιας της χώρας, καθώς και την οικονομική ανάπτυξη των περιοχών που εμπλέκονται στην εφοδιαστική αλυσίδα. Το Υπουργείο Ναυτιλίας έθεσε ως στόχους:

- Την περαιτέρω ανάπτυξη της εφοδιαστικής αλυσίδας στην Ελλάδα, δεδομένου ότι αυτό συνεπαγωγικά θα βοηθήσει και πολλούς άλλους κλάδους της οικονομίας, όπως τη βιομηχανία, το εμπόριο, τον τουρισμό κ.ά.
- Την αύξηση του ποσοστού των εξυπηρετήσεων των διακομιστικών μεταφορών στα ελληνικά λιμάνια.
- Την καλή σύνδεση των λιμανιών με τα χερσαία μέσα μεταφοράς, έτσι ώστε να προωθούνται και να διακινούνται με εύκολο και ασφαλή τρόπο τα προϊόντα στην ενδοχώρα.
- Την περαιτέρω ανάπτυξη των ελληνικών λιμανιών. Ήδη, το λιμάνι του Πειραιά είναι 8ο στην Ευρώπη

σε σχέση με τον όγκο, 18ο ως προς τον διακινούμενο όγκο (σε τόνους) και 40ό σε μέγεθος (Eurostat, 2016· ΟΛΠ, 2021).

- Αξιοποίηση των χρηματοδοτικών εργαλείων που προσφέρει η ΕΕ για τον κλάδο. Αξιοποίηση και των ευρωπαϊκών προγραμμάτων που στοχεύουν στην ενίσχυση των μεταφορών στην Ευρώπη και στην Ελλάδα. Πέραν των λιμανιών και γενικότερα των μεταφορικών μέσων, περιλαμβάνονται θέματα πιστοποίησης στη δραστηριότητα της εφοδιαστικής αλυσίδας, αναβάθμιση τελωνείων κ.ά. (Υπουργείο Οικονομίας και Ανάπτυξης, ΕΣΠΑ 2014-2020).
- Επενδύσεις για την ανάπτυξη των λιμενικών μεταφορών πέραν των ήδη υφιστάμενων, όπως κατασκευές υδατοδρομίων, χρήση υδροπλάνων για τις μεταφορές κ.ά., και παράλληλη προσαρμογή του σχετικού νομοθετικού πλαισίου.

Με βάση τα παραπάνω, διαπιστώνεται ότι κεντρικός στόχος των πολιτικών για την ενίσχυση της ναυτιλίας είναι και η βελτίωση των υπηρεσιών της εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics). Οι δράσεις για την τρέχουσα περίοδο περιλαμβάνουν τη βελτίωση των υποδομών στα ελληνικά λιμάνια, τον εκσυγχρονισμό και τη βελτίωση των υπηρεσιών και τη βελτίωση της ασφάλειας για απρόσκοπτες, ομαλές και αξιόπιστες μεταφορές και μετακινήσεις (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, 2019).

13.10 Σύνοψη

Από τα παραπάνω διαπιστώθηκε ότι στην Ελλάδα η ναυτιλία αποτελεί πυλώνα της εγχώριας οικονομίας. Ως παράκτια, αλλά και νησιωτική χώρα, διαθέτει μεγάλο αριθμό λιμένων. Ως στόχος για την επόμενη περίοδο ετέθη η περαιτέρω ενδυνάμωση των λιμανιών, ώστε να ανταπεξέλθουν στις διεθνείς ανταγωνιστικές πιέσεις και να παίξουν έναν σημαντικό ρόλο στον παγκόσμιο ναυτιλιακό χάρτη. Η γεωγραφική θέση και η γεωφυσική κατάσταση της Ελλάδας ευνοούν προς αυτή την κατεύθυνση, καθώς η χώρα βρίσκεται στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων και τα λιμάνια της μπορούν να εξυπηρετήσουν το παγκόσμιο διακομιστικό εμπόριο.

Η ήδη αυξημένη παρουσία των ελληνικών λιμανιών, μεταξύ των μεγάλων διευρωπαϊκών δικτύων μεταφοράς, εγγυάται ένα ευοίωνο μέλλον. Η Ελλάδα διαθέτει ήδη πέντε μεγάλα λιμάνια, όπως του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας και του Ηρακλείου, τα οποία εξυπηρετούν μια ευρύτερη γεωγραφική ενότητα, πέραν των ελληνικών συνόρων.

Οι στρατηγικοί στόχοι του ελληνικού κράτους με την αρωγή της ΕΕ αναμένεται να ενδυναμώσουν περαιτέρω το λιμενικό δίκτυο της χώρας, με την αύξηση των επενδύσεων και την καλή συνεργασία μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.

Επίσης, η καλή σύνδεση των ελληνικών λιμένων με τα διεθνή και ευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών αναμένεται να ενισχύσει και την ελληνική παραγωγικότητα, να αποφέρει μεγάλα κέρδη στην ελληνική οικονομία και, με την ενδυνάμωση και των χερσαίων μέσων μεταφοράς, να δοθεί η δυνατότητα για ομαλή μετακίνηση των προϊόντων και από το εσωτερικό της χώρας.

Κλείνοντας, υπογραμμίζεται ότι η λιμενική εξέλιξη, σύμφωνα και με το ελληνικό αλλά και το ευρωπαϊκό σχέδιο ανάπτυξης, συνδέεται στενά και με την περιφερειακή ανάπτυξη. Η σύνδεση του λιμένα με την ενεργό αναβάθμιση του εκάστοτε αστικού και περιφερειακού ιστού είναι μια σχέση αλληλεπίδρασης. Οι ανάγκες και απαιτήσεις των τοπικών κοινωνιών και η ενσωμάτωσή τους στη διαδικασία του λιμενικού σχεδιασμού και της λιμενικής λειτουργίας αποτελούν τον στόχο της αειφόρου ανάπτυξης στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία.

Βέβαια, ο απώτερος στόχος επιβάλλεται να είναι η βιώσιμη ανάπτυξη. Το κοινό όραμα που περιλαμβάνει τα οφέλη από ένα σύγχρονο βιώσιμο λιμάνι, με την παράλληλη προστασία του περιβάλλοντος, μπορεί να γίνει με τη μετάβαση σε μια οικονομία φιλική στο περιβάλλον, με ανάπτυξη, εκσυγχρονισμό και συμπλήρωση υποδομών για την οικονομική και κοινωνική εξέλιξη. Υπάρχουν πολλά παραδείγματα βέλτιστων πρακτικών συνεργασίας λιμένα-πόλης-περιφέρειας σε ευρωπαϊκούς λιμένες, όπου η περιβαλλοντική προστασία και διαχείριση των φυσικών πόρων είναι πρότυπα περιφερειακής ανάπτυξης, και όλη αυτή η εμπειρία μπορεί να αξιοποιηθεί από την Ελλάδα.

Βιβλιογραφία

- Δασκαλάκη, Μ. (2009). *Λιμάνια – Θαλάσσια κύματα – Λιμενικά έργα*. Τόμος 1. Σέλκα 4Μ.
- Εθνική Λιμενική Πολιτική 2020-2030. <https://www.ot.gr/tag/ethniki-limeniki-politiki-2020-2030/>
- ΕΣΠΑ 2014-2020, ΕΠ Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη. <https://www.espa.gr/el/Pages/Proclamations.aspx?fs=True&country=True§or=%CE%9C%CE%B5%CF%84%CE%B1%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%AD%CF%82>
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2001). *Λευκή Βίβλος. Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: Η ώρα των επιλογών*. 12.9.2001 COM(2001) 370 τελικό. [https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/rett/20020617/com\(2001\)370_el.pdf](https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/rett/20020617/com(2001)370_el.pdf)
- Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή «Ευρώπη 2020». <https://www.eesc.europa.eu/el/sections-other-bodies/other/europe-2020-steering-committee>
- Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (2008α). *Έκθεση για την Ευρωπαϊκή Πολιτική για τα λιμάνια*. 14.07.2008. https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-6-2008-0308_EL.html
- Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (2008β). *Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια. Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 4ης Σεπτεμβρίου 2008 σχετικά με μια ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια (2008/2007(INI)) (2009/C 295 E/18)*.
- e-harbour. <https://www.eharbour.com.sg/about-us/about-us.html>
- ENTSO-E. <https://www.entsoe.eu/>
- Eurostat (2016). *Eurostat regional yearbook 2016*. <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/ks-ha-16-001>
- Hoyle, B. S. (1996). *Ports, cities and coastal zones: competition and change in a multimodal environment*. Cityports, Coastal Zones and Regional Change, Wiley & Sons Ltd, 1-6.H.
- Hoyle, B. S. (1998). *Cities and Ports: Concepts and issues*. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia.
- IOBE (2013). *Ερευνητική Δραστηριότητα*. http://iobe.gr/ec_situation.asp?PD=2013
- ΟΛΠ (2021). *Οικονομικές Καταστάσεις*. <https://www.olp.gr/el/plirofories-ependyton/oikonomikes-katastaseis/itemlist/category/285-2020>
- Παρδάλη, Α. (2001). *Η λιμενική βιομηχανία στις προκλήσεις της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και των ολοκληρωμένων μεταφορικών συστημάτων*. Σταμούλης.
- Πρόγραμμα Υποδομών Μεταφορών 2021-2027. https://ymeperaa.gr/images/diavouleysi_metafores_2021-2027/PYMET_synopsi_April_2021.pdf
- Σαμπράκος, Ε. (2001). *Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών*. Σταμούλης.
- Socrates, N. O. (2011). *In Relation To Port And Harbor Areas, What Are The Key Factors And Guiding Principles For Major Waterfront Development*. Ph.D thesis, Delft University of Technology.
- Τσαμπουλάς, Δ. (2006). *Εμπορευματικά Κέντρα: Μοχλός Ανάπτυξης σε Περιφερειακό Επίπεδο*, 2006, ΥΠΕΧΩΔΕ – Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος – Διεύθυνση Χωροταξίας, ΕΠΠΕΡ: «Γενικό πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης», Παρουσίαση ΕΝ.Τ.Ι. “Entrepreneurship through Innovation in Epirus, Εβδομάδα Καινοτομίας, Ιωάννινα.
- Τσελέντης, Β. (2008). *Διαχείριση θαλάσσιου περιβάλλοντος και ναυτιλία*. Σταμούλης.
- Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου (2012). *Εθνική Στρατηγική Λιμένων 2013-2018*. <http://stereaellada.gr/wp-content/uploads/2018/06/limania070113.pdf>

Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου (2013). *Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Λιμένων και Δυνατότητες Χρηματοδότησης του μέσω ΕΣΠΑ και των Πόρων της Νέας Προγραμματικής Περιόδου*, Ρόγκαν και Συνεργάτες ΑΕ.
<https://www.mindev.gov.gr/wp-content/uploads/2018/04/stratigiko-sxedio-limenwn-10.pdf>

Υπουργείο Οικονομίας και Ανάπτυξης, ΕΣΠΑ 2014-2020. http://epan2.antagonistikotita.gr/uploads/espa_21.12_02.pdf

Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (2019). *Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών 2014-2025*.
[https://www.espa.gr/el/Documents/2127/1st Revision %20Strategic Frame for Transport Investment 2014-2025 Jun2019.pdf](https://www.espa.gr/el/Documents/2127/1st%20Revision%20Strategic%20Frame%20for%20Transport%20Investment%202014-2025%20Jun2019.pdf)

Κεφάλαιο 14:

Η συμβολή των διεθνών και τοπικών αεροδρομίων στην οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών

Σύνοψη – Περίληψη

Στο παρόν κεφάλαιο υπογραμμίζεται η θετική συμβολή των αεροδρομίων στην οικονομική ανάπτυξη μιας περιφέρειας, καθώς αυτά αποτελούν σημεία αναφοράς αναπτυσσόμενου εμπορίου και ανταλλαγής αγαθών και υπηρεσιών. Επίσης, σε κλάδους όπως ο τουρισμός που στηρίζουν την οικονομία μιας χώρας, για παράδειγμα της Ελλάδας, το αεροδρόμιο αποτελεί μείζονος σημασίας παράγοντα που συμβάλλει στην ανάπτυξη και βελτίωση της οικονομίας. Η εξέλιξη των αερομεταφορών έφερε τους διάφορους τόπους του πλανήτη πιο κοντά και υπήρξε σημαντικός παράγοντας για την παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη, για την ενίσχυση του διεθνούς εμπορίου και του τουρισμού. Οι αερομεταφορές, επίσης, ενίσχυσαν με έμμεσο ή άμεσο τρόπο την απασχολησιμότητα και την κοινωνική εξέλιξη. Η μεγαλύτερη συμβολή τους έγκειται στο γεγονός ότι έβγαλαν απομακρυσμένους τόπους από την απομόνωση και βοήθησαν στην άρση των περιφερειακών ανισοτήτων, κυρίως σε χώρες με δύσκολο γεωφυσικό και νησιωτικό περιβάλλον, όπως είναι η Ελλάδα.

Προαπαιτούμενη γνώση

Για την κατανόηση αυτού του κεφαλαίου, προαπαιτούμενη γνώση είναι οι βασικές έννοιες του χώρου και της χωροταξίας. Επίσης, απαραίτητες είναι η κατανόηση των περιφερειακών προβλημάτων και η γνώση γύρω από τους παράγοντες και τις αιτίες που καθορίζουν τα επίπεδα ανάπτυξης ενός τόπου και προκαλούν τις χωρικές και περιφερειακές ανισότητες. Προαπαιτούμενη είναι και η γνώση των οικονομικών, κοινωνικών, περιβαλλοντικών και πολιτικών λόγων για τους οποίους απαιτείται λήψη μέτρων περιφερειακής πολιτικής, καθώς και οι πρακτικοί και θεωρητικοί τρόποι για την αντιμετώπισή τους. Τέλος, σημαντική είναι η γνώση γύρω από τα θέματα της βιώσιμης ανάπτυξης και των γενικών παραμέτρων που την καθορίζουν.

14.1 Οι αερομεταφορές

Από τα κεφάλαια που προηγήθηκαν διαπιστώθηκε ότι τα διάφορα συστήματα μεταφορών εξελίχθηκαν από την ανάγκη των ανθρώπων για μετακινήσεις και μεταφορές προϊόντων. Σήμερα, η σημασία των μεταφορών είναι μεγάλη, αφού συνδέουν μακρινούς και κοντινούς προορισμούς και διευκολύνουν την προσβασιμότητα ακόμη και σε απομακρυσμένους τόπους. Αποτελούν καθοριστικό παράγοντα για την οικονομική ανάπτυξη των περιοχών, αφού μεταφέρουν σε αυτήν πολίτες και αγαθά. Ειδικά για περιοχές που δεν αποτελούν brand name της αγοράς και της τουριστικής προσέλκυσης, η ύπαρξη ενός αεροδρομίου μπορεί να διευκολύνει την πρόσβαση και να προσελκύσει επενδυτές, εργαζομένους και επισκέπτες, οι οποίοι θα συμβάλουν στην ενίσχυση της τοπικής οικονομίας (Μητούλα, 2006).

Γενικά, στις σύγχρονες κοινωνίες, τα διάφορα συστήματα και δίκτυα μεταφορών καλούνται να παίξουν πολύ σημαντικό ρόλο για την ανάπτυξη της οικονομίας τους. Απώτερος στόχος είναι η δημιουργία ενός σύγχρονου και πολλαπλών επιλογών συστήματος μεταφορών, το οποίο θα εξασφαλίζει μετακινήσεις και μεταφορές άμεσες, τακτικές, με ασφάλεια και με παράλληλη προστασία του περιβάλλοντος. Για να επιτευχθεί αυτό, χρειάζεται ένας καλός συνδυασμός όλων των μεταφορικών μέσων, τα οποία θα λειτουργούν συμπληρωματικά και υποστηρίζοντας το ένα το άλλο. Δηλαδή, οι οδικές, σιδηροδρομικές, θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές πρέπει να συνεργάζονται και να συνδέονται με τρόπο ώστε να εξυπηρετούν όσο το δυνατόν καλύτερα τις μεταφορές και μετακινήσεις ανθρώπων και αγαθών σε τοπικό, περιφερειακό και διεθνές επίπεδο. Η διαδικασία αυτή έχει μια πολυπλοκότητα και σύνθεση, γιατί θα πρέπει να υπάρχουν και να συνδυάζονται δίκτυα και τερματικοί σταθμοί όλων των μεταφορικών μέσων.

Οι αεροπορικές μεταφορές αποτελούν βασική συνιστώσα του συνδυασμένου συστήματος μεταφορών. Η εξέλιξη τους τα τελευταία χρόνια έδωσε ποιοτική ώθηση στις μεταφορές, λόγω του συγκριτικού πλεονεκτήματος

που προσφέρουν με τη μείωση των χρονοαποστάσεων. Οι άνθρωποι σήμερα έχουν τη δυνατότητα να διανύσουν χιλιάδες χιλιόμετρα μέσα σε λίγες ώρες, παράγοντας που καθιστά τις αερομεταφορές πιο προσιτό μέσο για τις πολύ μεγάλες και μακρινές μετακινήσεις. Όμως, η εξοικονόμηση χρόνου αποτελεί σημαντικό παράγοντα και για τη βιομηχανία και τις επιχειρήσεις, οι οποίες μπορούν να μετακινούν τα εμπορεύματά τους πολύ σύντομα και σε πολύ μακρινές αποστάσεις. Επομένως, οι αερομεταφορές κυρίως συμβάλλουν στη μείωση του χρόνου που απαιτείται για τη μετακίνηση από τον έναν τόπο στον άλλον. Αλλάζουν, λοιπόν, τη σχέση μεταξύ χρόνου και απόστασης, φέρνοντας μακρινούς τόπους πιο κοντά και ελαχιστοποιώντας τις αποστάσεις. Το δεδομένο αυτό είναι καθοριστικό για την αύξηση του κέρδους ατόμων και κυρίως επιχειρήσεων, τα μετακινούμενα προϊόντα καθίστανται περισσότερο ανταγωνιστικά.

Τα τελευταία χρόνια, παρατηρείται ταχεία ανάπτυξη των αερομεταφορών, η οποία σε μεγάλο βαθμό οφείλεται και στην οικονομική ανάπτυξη. Με τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου και την αύξηση των εισοδημάτων, δίνεται η ευκαιρία για επαγγελματικά ταξίδια και τουρισμό. Ο τουρισμός από είδος πολυτελείας έγινε είδος πρώτης ανάγκης, που σημαίνει ότι σήμερα ταξιδεύει πολύ μεγαλύτερο ποσοστό ανθρώπων απ' ό,τι παλαιότερα. Οι αερομεταφορές βοήθησαν σε αυτό και συνέβαλαν στη μείωση των χρονοαποστάσεων και στην ενίσχυση του διεθνούς τουρισμού. Συνεπακόλουθα, αυτό συντέλεσε και στην κοινωνική ανάπτυξη, καθώς δημιουργούνται θέσεις εργασίας και αίρονται οι περιφερειακές ανισότητες, ιδιαίτερα σε τόπους με δύσκολο γεωφυσικό περιβάλλον και νησιά, όπως είναι η Ελλάδα, όπου οι μετακινήσεις με αεροπλάνο είναι περισσότερο εύκολες και ασφαλείς (Brathen & Halpern, 2011).

14.2 Κατηγορίες και χωροθέτηση αεροδρομίων

Το αεροδρόμιο είναι ένα σύστημα το οποίο εξυπηρετεί, πρώτον, στις μετακινήσεις του επιβατικού κοινού και, δεύτερον, στις μεταφορές αγαθών και φορτίων με τρόπο ασφαλή, με σχέδιο προκαθορισμένο και με ιεραρχημένες υπηρεσίες. Οι υπηρεσίες που προσφέρει πρέπει να είναι ομαλές και σταθερές (Πολύζος κ.ά., 2015).

Ανάλογα με το είδος, τη ζήτηση, την κλίμακα και τη δυνατότητα εξυπηρέτησης του κοινού και των αεροσκαφών, τα αεροδρόμια κατατάσσονται σε διάφορες κατηγορίες. Οι σημαντικότερες από αυτές είναι τα διεθνή, τα περιφερειακά, τα τοπικά αεροδρόμια, καθώς και αυτά της γενικής πολιτικής αεροπορίας. Τα διεθνή αεροδρόμια εξυπηρετούν διηπειρωτικές συνδέσεις και μακρινούς προορισμούς. Συνήθως βρίσκονται σε πρωτεύουσες χωρών, σε μητροπολιτικές περιοχές ή περιοχές αυξημένης ζήτησης από και προς διεθνείς προορισμούς. Προσφέρουν ποικιλία υπηρεσιών και πολλαπλές συνδέσεις και μετεπιβιβάσεις. Τα περιφερειακά αεροδρόμια εξυπηρετούν τοπικές μετακινήσεις, κυρίως στο εσωτερικό των χωρών ή σε άλλους προορισμούς κοντινών χωρών. Συνδέονται με κάποιο ή κάποια διεθνή αεροδρόμια ώστε να εξυπηρετηθούν οι μετακινήσεις σε άλλους προορισμούς. Τα τοπικά αεροδρόμια εξυπηρετούν μικρότερα αεροσκάφη και κοντινές πτήσεις, οι οποίες πολλές φορές είναι ναυλωμένες. Πολλά από τα αεροδρόμια αυτά είναι ιδιωτικά. Τέλος, τα γενικά αεροδρόμια πολιτικής αεροπορίας προσφέρουν υπηρεσίες και υποδομές σε γενικούς αερολιμένες.

Οι υποδομές του αεροδρομίου οργανώνονται ώστε να εξυπηρετούν τις λειτουργίες των αεροσκαφών. Διαρθρώνονται σε υποδομές που αφορούν το σύστημα του αέρα και αυτές της πόλης. Όσον αφορά το σύστημα από πλευράς αέρα, εντάσσονται σε αυτόν οι διάδρομοι που χρησιμοποιούνται για την προσγείωση και την απογείωση, όλο το πεδίο κίνησης των αεροσκαφών, ο χώρος ελιγμών των αεροσκαφών και ο χώρος στάθμευσης. Όσον αφορά το σύστημα από πλευράς πόλης, αφορούν τη σύνδεση και πρόσβαση στον αερολιμένα, στο εσωτερικό δίκτυο εσωτερικά του αεροδρομίου, στις εγκαταστάσεις και υποδομές για την εξυπηρέτηση των επιβατών και τον εμπορευματικό σταθμό, στον χώρο όπου σταθμεύουν τα διάφορα οχήματα, καθώς και στον περιβάλλοντα χώρο (Ashford et al., 2011).

Τα αεροδρόμια μπορεί να έχουν πολλά άλλα κτίρια και εσωτερικούς χώρους με διαφορετικές χρήσεις. Αυτό εξαρτάται από την κατηγορία του αεροδρομίου και από το γενικότερο μάνατζμεντ. Στα αεροδρόμια, εκτός από τους χώρους του ελέγχου των διαβατηρίων, των εισιτηρίων και των αποσκευών, υπάρχουν οι χώροι επιβίβασης και αποβίβασης, οι αίθουσες αναμονής και οι χώροι των διαφόρων υπηρεσιών. Επίσης, συνήθως υπάρχουν καφετέριες, εστιατόρια, εμπορικά καταστήματα κ.ά. Ο αριθμός και το μέγεθος αυτών εξαρτώνται από την κατηγορία και το μέγεθος του αεροδρομίου.

Ως προς τη χωροθέτηση του αεροδρομίου, επιλέγεται με βάση τις ανάγκες που υπάρχουν σε μια περιοχή για αεροπορικές μεταφορές. Ακολούθως, επιλέγεται το σημείο όπου θα κατασκευαστεί με βάση τη

διαθεσιμότητα του χώρου και το μέγεθος του αεροδρομίου. Τα κριτήρια με τα οποία επιλέγεται ο χώρος είναι (Νικολαΐδης, 2000):

- η επάρκεια του χώρου,
- η καταλληλότητα του χώρου σε σχέση με την ασφάλεια στην προσγείωση και απογείωση,
- η καλή σύνδεση με το γενικότερο συγκοινωνιακό δίκτυο,
- η ύπαρξη άλλων αεροδρομίων στην περιοχή,
- το κόστος κατασκευής σε σχέση με τον χώρο,
- η ανάγκη των γύρω περιοχών για τις υπηρεσίες ενός αεροδρομίου.

Οι τελευταίες εξελίξεις και η παγκόσμια οργάνωση των μέσων μεταφοράς επιδιώκουν τη βέλτιστη αποτελεσματικότητα και τη βέλτιστη εξυπηρέτηση των μεταφορικών υπηρεσιών. Στο πλαίσιο αυτό, η ΕΕ κατάρτισε ένα Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης του Αεροδρομίου (Master Plan of Airport), έτσι ώστε να υπάρχουν κάποιες προδιαγραφές σχετικά με την επιλογή του χώρου και τη βέλτιστη λειτουργία ενός αεροδρομίου. Το σχέδιο αυτό αποτελεί λεπτομερή μελέτη όλων των θεμάτων και αφορά προβλέψεις για εναλλακτικά σενάρια ανάπτυξης και λειτουργίας. Προβλέπει λεπτομερή μελέτη σχετικά με τις χρήσεις γης της ευρύτερης περιοχής και την προστασία του φυσικού και κοινωνικού περιβάλλοντος. Ένα σημαντικό μέρος του Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης του Αεροδρομίου περιλαμβάνει, επίσης, και την τεχνική και χρηματοοικονομική βιωσιμότητα του υπό κατασκευή αεροδρομίου.

Όλα τα παραπάνω συμπεριλήφθηκαν στους γενικότερους στόχους της ΕΕ για τις αερομεταφορές, έτσι όπως διατυπώθηκαν στη *Λευκή Βίβλο* του 2001 και του 2011 (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2001, 2011).

14.3 Ανάπτυξη των αεροδρομίων και του ευρύτερου χώρου

Τα τελευταία χρόνια τα αεροδρόμια παρουσίασαν τεράστια ανάπτυξη σε παγκόσμιο επίπεδο. Βασικός λόγος ήταν η γενικότερη αύξηση των μετακινήσεων και μεταφορών και η συνεπακόλουθη ανάπτυξη των μέσων μεταφοράς. Το γεγονός αυτό έδωσε την ευκαιρία στις επιχειρήσεις να μεταφέρουν τις δραστηριότητες και την έδρα τους έξω από τον πολεοδομικό ιστό. Ο χώρος του αεροδρομίου αποτελεί πόλο έλξης τέτοιων επιχειρήσεων. Οι μεγάλες κτηματαγορές αξιοποιούν την αυξημένη ζήτηση σε χώρους κοντά σε αεροδρόμια, εφόσον συνήθως αποτελούν ελεύθερους και προσβάσιμους χώρους που μπορούν να φιλοξενήσουν μεγάλες οικονομικές δραστηριότητες. Τα κράτη, επίσης, αξιοποιούν αυτή την αυξημένη ζήτηση της γης γύρω από τα αεροδρόμια και επιδιώκουν να προσελκύσουν επενδύσεις και οικονομικές δραστηριότητες. Δεν είναι τυχαίο ότι, ενώ συχνά τα αεροδρόμια κατασκευάζονται σε ελεύθερες περιοχές έξω από την πόλη, σε σύντομο χρονικό διάστημα οι περιοχές γύρω από αυτά αναπτύσσονται σε όλα τα επίπεδα και ταυτόχρονα αυξάνονται και οι αξίες της γης.

Επομένως, τα αεροδρόμια επηρεάζουν αναπτυξιακά άμεσα και σε σύντομο χρονικό διάστημα την ευρύτερη περιοχή γύρω από αυτά. Ταυτόχρονα, επηρεάζουν και την ανάπτυξη κάθε περιοχής η οποία έχει άμεση και εύκολη πρόσβαση σε ένα αεροδρόμιο. Ιδιαίτερα οι μεγάλες πολυεθνικές εταιρείες επιλέγουν να εγκατασταθούν σε τέτοιους χώρους, λόγω της αυξημένης ανάγκης για συχνές μετακινήσεις των στελεχών τους.

Κάτι άλλο που παρατηρείται, επίσης, είναι ότι και τα ίδια τα αεροδρόμια φιλοξενούν στους χώρους τους οικονομικές δραστηριότητες, όπως μεγάλα καταστήματα, πολυτελή εστιατόρια, πολιτιστικούς χώρους, ψυχαγωγικά αξιοθέατα κ.ά. Εν ολίγοις, οι χώροι των αεροδρομίων πολύ συχνά μεταβάλλονται και σε μεγάλα εμπορικά κέντρα παρόμοια με αυτά μιας κεντρικής αστικής περιοχής.

14.4 Η συμβολή των αεροδρομίων στην περιφερειακή ανάπτυξη

Η συμβολή του αεροδρομίου στην ανάπτυξη του εμπορίου

Από τα κείμενα που προηγήθηκαν φάνηκε ότι η ανάπτυξη των αεροδρομίων και οι αερομεταφορές έδωσαν το μεγάλο πλεονέκτημα της ταχύτητας στις μετακινήσεις επιβατών και εμπορευμάτων. Τα τελευταία χρόνια, με την παγκοσμιοποίηση της οικονομίας και της αγοράς, δίνεται η δυνατότητα σε επιχειρήσεις να μεταφέρουν τα προϊόντα τους με πολύ γρήγορο και ασφαλή τρόπο σε κάθε σημείο του πλανήτη. Αυτό βοήθησε ιδιαίτερα και επιχειρήσεις που έχουν εγκαταστήσει την έδρα τους σε χώρα διαφορετική από αυτήν όπου παράγονται τα προϊόντα τους (Cempírek & Dočkalíková, 2018).

Επομένως, τα αεροδρόμια συμμετέχουν ενεργά στην ανάπτυξη της παγκόσμιας εφοδιαστικής αλυσίδας. Μέσω αυτών μεταφέρονται τα «αεροπορικά εμπορικά φορτία» ή air freight ή air cargo. Τα φορτία διαχωρίζονται σε αυτά που μεταφέρονται μέσω επιβατικών αεροσκαφών και αυτά που μεταφέρονται μέσω ειδικών αεροσκαφών και που συνήθως εξυπηρετούνται μέσω ειδικών τερματικών σταθμών στα αεροδρόμια. Στα φορτία αυτού του είδους συμπεριλαμβάνονται και τα φορτία του ταχυδρομείου (Kasarda, 2005· Zondag, 2006).

Η συμβολή του αεροδρομίου στην ανάπτυξη του τουρισμού

Από τα κεφάλαια τα σχετικά με τον τουρισμό, διαπιστώθηκε ότι η συμβολή του στην τοπική και περιφερειακή οικονομία είναι μεγάλη, εφόσον εξασφαλίζονται πολλές θέσεις εργασίας, αυξάνεται το ΑΕΠ του χώρου υποδοχής και αυξάνονται τα έσοδα του κράτους μέσω των εισπράξεων από τη φορολογία. Τα αεροδρόμια και οι αερομεταφορές συνέβαλαν σε μεγάλο βαθμό στην ενίσχυση του τουρισμού, εφόσον τα τελευταία χρόνια υπάρχει μεγάλη ζήτηση για μετακίνηση τουριστών από μακρινούς τόπους και το αεροπλάνο είναι ο πλέον γρήγορος τρόπος μεταφοράς. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο η τακτικότητα και η πυκνότητα των πτήσεων συχνά προσαρμόζονται στις ανάγκες της αυξημένης ζήτησης των τουριστικών περιόδων (Dimitriou et al., 2017).

Τις τελευταίες δεκαετίες, οι μετακινήσεις μέσω αεροπλάνου για τουριστικούς λόγους έχουν αυξηθεί θεαματικά και υπάρχει μια αλληλένδετη σχέση μεταξύ του τουρισμού και των αερομεταφορών. Ο τουρισμός παλαιότερα αποτελούσε προνόμιο των λίγων και εύπορων κοινωνικών τάξεων. Τα τελευταία χρόνια, αυτό το είδος πολυτελείας μετατράπηκε σε είδος πρώτης ανάγκης, καθώς όλο και περισσότερες κοινωνικές ομάδες έχουν τη δυνατότητα να ταξιδέψουν. Σε αυτό συνέβαλε μεν η αύξηση των εισοδημάτων και του βιοτικού επιπέδου, όμως συνέβαλε και η ανάπτυξη των μεταφορών και συγκεκριμένα των αερομεταφορών. Σταδιακά, αυξήθηκε η ικανότητα των αερομεταφορών και παράλληλα μειώθηκαν τα κόστη των ναύλων, επιτρέποντας ασθενέστερες οικονομικά ομάδες να μπορούν να ταξιδέψουν αεροπορικά. Επομένως, οι ίδιες οι αερομεταφορές ενδυνάμωσαν τον τουρισμό και ο ίδιος ο τουρισμός ενδυνάμωσε και υποστήριξε τις αερομεταφορές (Dimitriou, 2018).

Λόγω της αυξημένης ζήτησης αναπτύσσεται ανταγωνισμός μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών και αυτό βοηθά στη βελτίωση των υπηρεσιών που απολαμβάνει ο τουρίστας που μετακινείται. Παράλληλα, προκύπτει και η ανάγκη για μετακινήσεις σε διάφορους και πολλές φορές νέους τουριστικούς προορισμούς, γεγονός που οδηγεί είτε σε επεκτάσεις υφιστάμενων αεροδρομίων είτε σε κατασκευή νέων που δεν υπάρχουν (Κοκκώσης & Τσάρτας, 2001).

Όσον αφορά την Ελλάδα, σημειώνεται ότι διαθέτει 15 διεθνή αεροδρόμια και μέσω αυτών μετακινείται το 82% των διεθνών τουριστών που έρχονται για διακοπές στη χώρα. Ταυτόχρονα, υφίστανται και άλλα 39 περιφερειακά αεροδρόμια, που επίσης βοηθούν στις εσωτερικές μετακινήσεις των τουριστών. Η ύπαρξη των αεροδρομίων και η ταυτόχρονη ανάπτυξη του τουρισμού δημιουργούν περισσότερες θέσεις εργασίας και αποτελούν παράγοντα οικονομικής ευημερείας αρκετών περιοχών στην Ελλάδα. Σημειώνεται ότι ελληνικοί τόποι που δεν διαθέτουν αεροδρόμια, και ιδιαίτερα τα αποκομμένα νησιά, δεν παρουσιάζουν κάποια ιδιαίτερη τουριστική ανάπτυξη και η τοπική οικονομία δεν στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στον τουρισμό, όπως σε αρκετά άλλα σημεία της χώρας.

14.5 Σύνοψη

Από τα παραπάνω διαπιστώνεται ότι το αεροδρόμιο σήμερα αποτελεί παράγοντα ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη ενός τόπου. Ανεξάρτητα από την κλίμακα και το μέγεθος, το αεροδρόμιο βγάζει από την απομόνωση τόπους που μπορεί να έχουν ένα δύσκολο γεωφυσικό περιβάλλον, όπως τα νησιά. Η ταχύτητα των αερομεταφορών δίνει τη δυνατότητα σήμερα για μεταφορές και μετακινήσεις από πολύ μακρινούς τόπους. Το αεροδρόμιο αποτελεί ένα σημείο αναφοράς αναπτυγμένου εμπορίου και ανταλλαγής αγαθών και υπηρεσιών. Στις μέρες μας, τα ίδια τα αεροδρόμια έχουν εξελιχθεί και σε χώρους που φιλοξενούν εμπορικές, ψυχαγωγικές κ.ά. δραστηριότητες, οι οποίες μπορούν να αναπτυχθούν μέσα σε μία πόλη. Τα αεροδρόμια, επίσης, γίνονται και πόλος έλξης επιχειρηματικότητας στην ευρύτερη περιοχή, γεγονός που συχνά επηρεάζει τους ευρύτερους γεωγραφικούς χώρους όπου κατασκευάζονται.

Τέλος, από τα προηγούμενα διαπιστώθηκε και η καθοριστική συμβολή των αεροδρομίων στην ανάπτυξη του διεθνούς τουρισμού, καθώς δίνουν τη δυνατότητα για εύκολη και γρήγορη μετακίνηση των τουριστών από πολύ μακρινούς τόπους. Επομένως, για τον τουρισμό, που είναι κλάδος που στηρίζει την οικονομία μιας χώρας όπως η Ελλάδα, το αεροδρόμιο αποτελεί μείζονος σημασίας παράγοντα για την ανάπτυξη και βελτίωση της οικονομίας της. Όλα τα παραπάνω αποδεικνύουν ότι η ύπαρξη αεροδρομίου συμβάλλει σημαντικά στην οικονομία της χώρας και της περιφέρειας που τα φιλοξενεί.

Βιβλιογραφία

- Ashford, N., Mumayiz, S., & Wright, P. (2011). *Airport Engineering Planning: Design and Development of 21st Century Airports* (pp. 659-681). 4th edition. John Wiley & Sons.
- Brathen, S., & Halpern, N. (2011). *Impact of airports on regional accessibility and social development*. *Journal of Transport Geography*, 19, 1145-1154.
- Button, K., Doh, S., & Yuan, J. (2010). The role of small airports in economic development. *Journal of Airport Management*, 4(2), 125-136.
- Cempírek, V., & Dočkalíková, I. (2018). *Regional Airports Influence Economic Development of the Region*. MATEC Web of Conferences 236, 02004.
- Dimitriou, D. (2018). Comparative evaluation of airports productivity towards tourism development. *Cogent Business & Management*, 5(1).
- Dimitriou, D., Mourmouris, J., & Sartzetaki, M. (2017). *Quantification of the air transport industry socioeconomic impact on regions heavily depended on tourism*. *Transportation Research Procedia*, 25 (2017), 5242-5254.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2001). *Λευκή Βίβλος. Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: Η ώρα των επιλογών*. 12.9.2001 COM(2001) 370 τελικό. [https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/rett/20020617/com\(2001\)370_el.pdf](https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/rett/20020617/com(2001)370_el.pdf)
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2011). *Λευκή Βίβλος. Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών*. 28.3.2011 COM(2011) 144 τελικό. <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EL:PDF>
- Κοκκώσης, Χ., & Τσάρτας, Π. (2001). *Βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη και περιβάλλον*. Κριτική.
- Kasarda, J. (2005). *Air cargo as an economic development engine: A note on opportunities and constraints*. *Journal of Air Transport Management*, 11(6), 459-462.
- Μητούλα, Ρ. (2006). *Βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση & ανασυγκρότηση του ελληνικού αστικού περιβάλλοντος*. Σταμούλης.
- Νικολαΐδης, Α. (2000). *Αεροδρόμια: Μελέτη και κατασκευή*.
- Πολύζος, Σ., Τσιώτας, Δ., & Παπαγεωργίου, Α. (2015). *Χωρική Ανάλυση και μελέτη της Δυναμικής των Περιφερειακών Αεροδρομίων στην Ελλάδα*. Βόλος: 4ο Πανελλήνιο Συνέδριο Πολεοδομίας Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης.
- Robertson, J. (1995). Airports and economic regeneration. *Journal of Air Transport Management*, 2(2), 81-88.
- Zondag, W. (2006). *Competing for Air Cargo: A qualitative analysis of competitive rivalry in the air cargo industry*. Thesis, Free University Amsterdam, Department of Spatial Economics.

Κεφάλαιο 15:

Πρωτογενής τομέας παραγωγής.

Η συμβολή του στη βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξη

Σύνοψη – Περίληψη

Στο παρόν κεφάλαιο καταγράφεται η συμβολή του πρωτογενούς τομέα παραγωγής στη βιώσιμη ανάπτυξη των ελληνικών περιφερειών. Διερευνώνται η γεωργία, η κτηνοτροφία και η αλιεία ως βασικοί τομείς του πρωτογενούς τομέα παραγωγής, οι οποίοι συνεισφέρουν οικονομικά στις περιφέρειες, εξασφαλίζοντας θέσεις εργασίας και τροφή. Ακολούθως, το υποκεφάλαιο με τίτλο «Πιστοποιημένα προϊόντα» διερευνά το θέμα της παραγωγής, της μεταποίησης και της εμπορίας τοπικών πιστοποιημένων προϊόντων, καθώς και τη συμβολή τους στην οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών. Στο κεφάλαιο τονίζεται ότι η ποικιλομορφία και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των αγροτικών περιοχών αποτελούν δυναμικό στοιχείο για την ανάπτυξη και την ανάδειξη των εγγενών χαρακτηριστικών της ελληνικής υπαίθρου, μέσω των οποίων μπορούν να πραγματοποιηθούν η βιωσιμότητα, η ανταγωνιστικότητα και η κοινωνική συνοχή.

Προαπαιτούμενη γνώση

Για την κατανόηση αυτού του κεφαλαίου, προαπαιτούμενη γνώση είναι οι βασικές έννοιες του χώρου και της χωροταξίας. Επίσης, απαραίτητες είναι η κατανόηση των περιφερειακών προβλημάτων και η γνώση γύρω από τους παράγοντες και τις αιτίες που καθορίζουν τα επίπεδα ανάπτυξης ενός τόπου και προκαλούν τις χωρικές και περιφερειακές ανισότητες. Προαπαιτούμενη είναι και η γνώση των οικονομικών, κοινωνικών, περιβαλλοντικών και πολιτικών λόγων για τους οποίους απαιτείται λήψη μέτρων περιφερειακής πολιτικής, καθώς και οι πρακτικοί και θεωρητικοί τρόποι για την αντιμετώπισή τους. Τέλος, σημαντική είναι η γνώση γύρω από τα θέματα της βιώσιμης ανάπτυξης και των γενικών παραμέτρων που την καθορίζουν.

15.1 Οι βασικοί τομείς του πρωτογενούς τομέα παραγωγής

Ο πρωτογενής τομέας της οικονομίας εξάγει ή συγκομίζει προϊόντα από τη γη. Περιλαμβάνει την παραγωγή πρώτων υλών και βασικών τροφίμων. Δραστηριότητες που συνδέονται με τον πρωτογενή τομέα περιλαμβάνουν τη γεωργία, την εξόρυξη, τη δασοκομία, τη γεωργία, τη βοσκή, το κυνήγι, την αλιεία και το λατομείο. Η συσκευασία και η επεξεργασία της πρώτης ύλης που συνδέεται με τον πρωτογενή τομέα παραγωγής θεωρείται επίσης ότι εντάσσονται σε αυτόν τον τομέα.

Επομένως, πρωτογενής τομέας παραγωγής είναι ο τομέας που δραστηριοποιείται με σκοπό την απόκτηση αγαθών που προέρχονται από τη φύση, για έμμεση ή άμεση κατανάλωση. Τα αγαθά αυτά προκύπτουν με εξορυκτικές ή με συλλεκτικές επιχειρήσεις από το υπέδαφος ή από το έδαφος και μπορούν να καταναλωθούν χωρίς να υποστούν κάποια επεξεργασία ή μεταποίηση. Ορισμένα από αυτά είναι τα ζώα, τα πτηνά, τα φρούτα, τα λαχανικά, το γάλα, τα αυγά, τα χόρτα κ.ά. (Konsolas et al., 2012).

Στον πρωτογενή τομέα παραγωγής κατατάσσονται και τα ορυχεία, τα οποία όμως ταυτόχρονα εντάσσονται και στον δευτερογενή τομέα παραγωγής, λόγω της μεταποίησης στην οποία υπόκεινται τα ορυκτά αγαθά. Ο πρωτογενής τομέας παραγωγής αποτελεί πηγή εισοδήματος, καθώς απασχολεί μεγάλο μέρος του πληθυσμού παγκοσμίως. Επομένως, συνεισφέρει στην τοπική και παγκόσμια οικονομία και στην ανάπτυξη και συνεχώς εξασφαλίζει νέες θέσεις εργασίας (Lekakis, 2013). Ταυτόχρονα, οι επαγγελματίες που απασχολούνται σε αυτόν δεν παράγουν μόνο τα προϊόντα από τη φύση, αλλά διαχειρίζονται και το φυσικό περιβάλλον και τους φυσικούς πόρους. Επομένως, η συμβολή τους είναι σημαντική στη βιωσιμότητα του περιβάλλοντος (Arnon, 1989· OECD, 2010).

Στη συνέχεια του κειμένου γίνεται αναφορά στους βασικούς κλάδους του πρωτογενούς τομέα παραγωγής που εξασφαλίζουν τα βασικά τρόφιμα, όπως η γεωργία, η αλιεία και η κτηνοτροφία. Αρχικά

αναφέρονται συνοπτικά κάποια χαρακτηριστικά και ιστορικά δεδομένα των συγκεκριμένων κλάδων και περιγράφεται η υπάρχουσα κατάσταση στην Ελλάδα. Ακολούθως, διερευνάται η περιφερειακή πολιτική της ΕΕ η σχετική με το υπόψη θέμα, και ιδιαίτερα αυτή που αφορά τα πρόσφατα προγράμματα ΕΣΠΑ.

Όσον αφορά τη γεωργία, είναι ένας βασικός τομέας παραγωγής σε παγκόσμιο επίπεδο, αφού συμβάλλει στην εξασφάλιση θέσεων εργασίας και στην εξασφάλιση τροφίμων. Ο αγροτικός τομέας υποστηρίζει την κοινωνικοοικονομική συνοχή των αγροτικών περιοχών, εφόσον, εκτός από τις ευκαιρίες απασχόλησης που προσφέρει, συμβάλλει και στην προστασία και ανάδειξη των τοπικών αγροτικών περιοχών, ενώ ταυτόχρονα συνδέεται και με την προστασία του περιβάλλοντος. Όλα αυτά τα θέματα αναπτύσσονται στη συνέχεια του κειμένου.

Όσον αφορά τον τομέα της αλιείας, επίσης απασχολείται σε αυτόν ένας μεγάλος αριθμός ατόμων και τα προϊόντα του αποτελούν σημαντική πηγή τροφής για τους ανθρώπους. Επομένως, η ανάπτυξη της αλιείας μπορεί να συμβάλει σε μεγάλο βαθμό στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής, αλλά και στην ανάπτυξη μιας περιφέρειας. Στη συνέχεια καταγράφονται και αναλύονται τα προβλήματα που θέτουν σε κίνδυνο την αλιεία. Επίσης, διερευνώνται τα μέσα και οι στρατηγικές που εφαρμόζει η Ευρωπαϊκή Ένωση με στόχο την ανάπτυξη της αλιείας και την επίτευξη των προβλημάτων που υπάρχουν σε αυτόν τον τομέα παραγωγής.

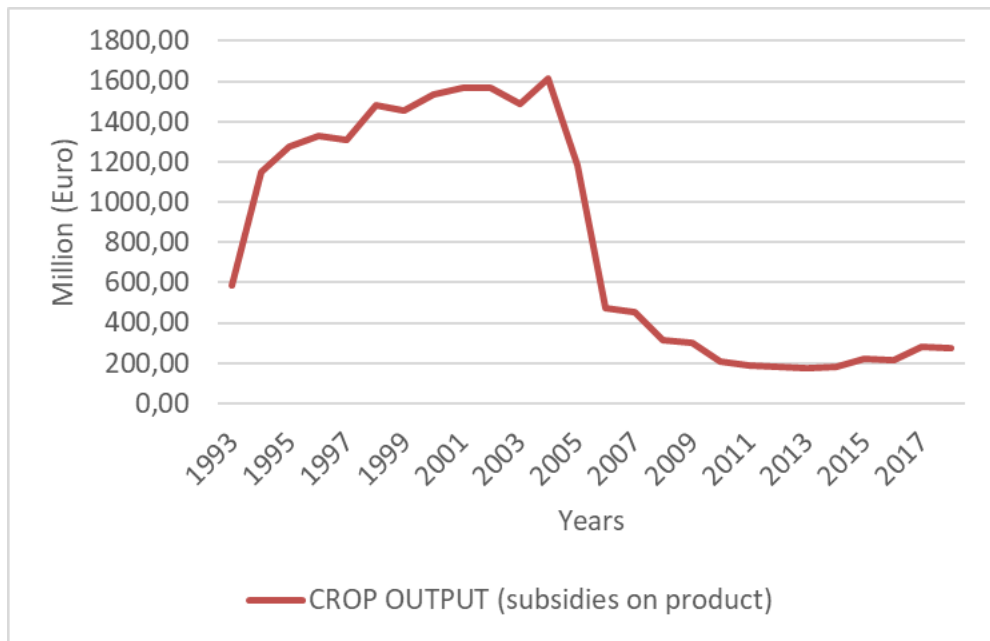
Σημαντική είναι και η συμβολή της κτηνοτροφίας στην οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών. Στη συνέχεια γίνεται αναφορά στην έννοια του όρου της κτηνοτροφίας και στον τρόπο με τον οποίο αυτή έχει άμεση σχέση με την οικονομία και την κοινωνία. Επιπλέον, παρουσιάζεται η ανάπτυξη του κλάδου στον ελλαδικό χώρο, καθώς και οι δυνατότητες για την περαιτέρω βελτίωσή του.

15.2 Η γεωργία

Η γεωργία αποτελεί ένα σύνολο από δραστηριότητες που αφορούν την καλλιέργεια της φύσης και της γης, με βούληση την απόκτηση των φυσικών φυτικών προϊόντων. Τα περισσότερα προϊόντα που παράγονται στη γεωργία είναι έτοιμα για χρήση και κατανάλωση από τους ανθρώπους χωρίς να υποστούν κάποια επεξεργασία (www.nationsencyclopedia.com). Επίσης, παράγονται και προϊόντα που προορίζονται για τη σίτιση των οικόσιτων ζώων, καθώς και για την παραγωγή βιοκαυσίμων. Παράγοντες που επηρεάζουν την ποιότητα της γεωργίας είναι η μορφολογία του εδάφους και το κλίμα. Η γεωργική παραγωγή μπορεί να αυξηθεί με τη βελτίωση του εδάφους και την καλλιέργεια προϊόντων που να μπορούν να αναπτυχθούν σε αυτό, αλλά και στο συγκεκριμένο κλίμα. Για τη βελτίωση του εδάφους απαιτείται όργωμα, άρδευση σε κάποιες περιπτώσεις, αποξήρανση του εδάφους, ρίψη χημικών ή φυσικών λιπασμάτων, αγρανάπαιση, αμειψισπορά. Η γεωργία είναι κλάδος παραγωγής στον οποίο ασχολούνται εδώ και πολλά χρόνια οι άνθρωποι (Soon & Baines, 2003). Σε πρώτο στάδιο για τις ανάγκες της χρησιμοποιούνταν ζώα (όργωμα, φύτευση) και φυτεύονταν ντόπιοι σπόροι. Σταδιακά χρησιμοποιήθηκαν η τεχνολογία, τα τρακτέρ και χημικά προϊόντα.

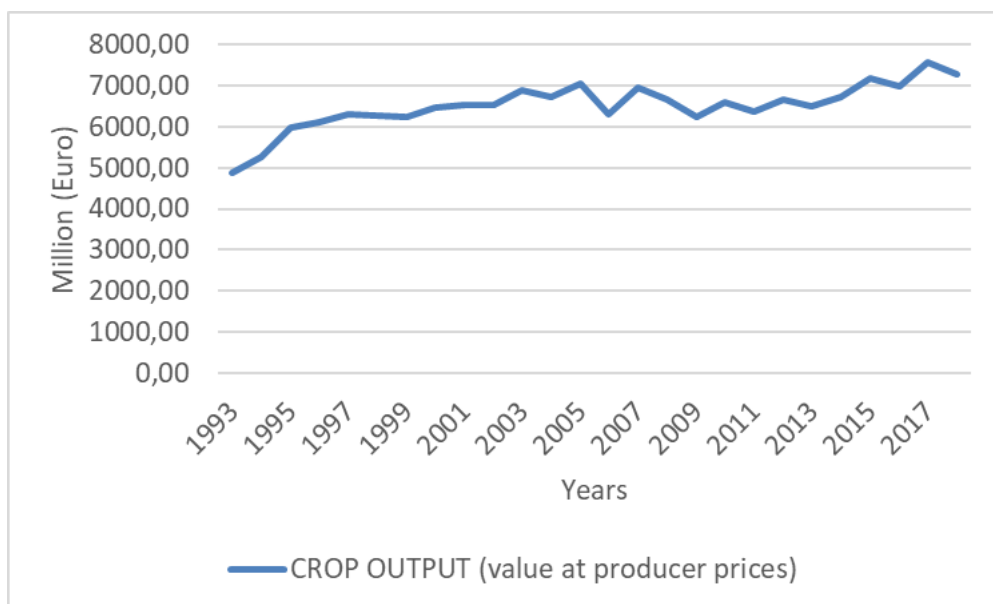
Σήμερα η γεωργία αποτελεί σημαντικό οικονομικό παράγοντα στις περισσότερες χώρες του κόσμου. Είναι κλάδος παραγωγής που ανοίγει θέσεις εργασίας σε μεγάλο μέρος του πληθυσμού και ενισχύει τη βιώσιμη τοπική ανάπτυξη. Κυρίως, όμως, είναι ο κλάδος που εξασφαλίζει τα βασικά φυτικά τρόφιμα του ανθρώπου (Theofanides, 2013· Ziogas, 2013). Στο Ιστόγραμμα 15.1 φαίνεται η παραγωγή καλλιεργειών (επιδοτήσεις προϊόντος) στην Ελλάδα για τα έτη 1993-2017 (είναι τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία). Στο Ιστόγραμμα 15.2 φαίνεται η παραγωγή καλλιεργειών (αξία σε τιμή παραγωγού) στην Ελλάδα για τα έτη 1993-2017 (είναι τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία).

Ιστόγραμμα 15.1: Παραγωγή καλλιεργειών (επιδότησεις προϊόντος) στην Ελλάδα για τα έτη 1993-2017



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, επεξεργασία δική μας, www.statistics.gr/

Ιστόγραμμα 15.2: Παραγωγή καλλιεργειών (αξία σε τιμή παραγωγού) στην Ελλάδα για τα έτη 1993-2017



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, επεξεργασία δική μας, www.statistics.gr/

15.3 Η αλιεία

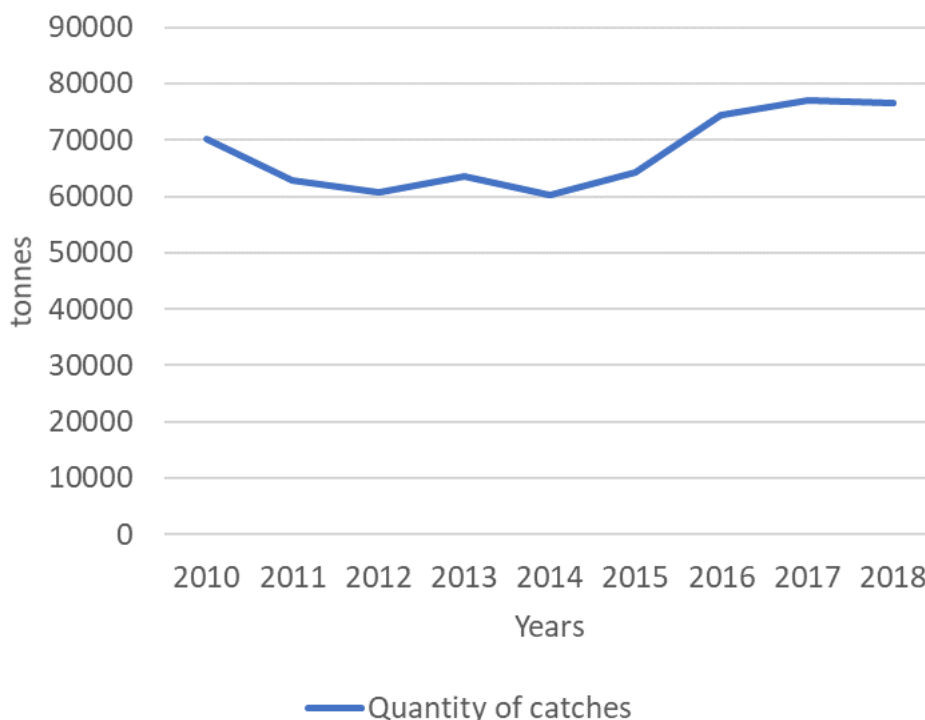
Ακολούθως, η αλιεία είναι η δραστηριότητα και η τέχνη που βοηθά τους ανθρώπους να βγάζουν ψάρια και άλλα υδρόβια ζώα από τη θάλασσα, τα ποτάμια και τις λίμνες και να τα απομακρύνουν από εκεί. Τα προϊόντα της αλιείας χρησιμοποιούνται είτε για τροφή είτε για βιομηχανικούς σκοπούς (www.ypaithros.gr).

Η αλιεία, ή αλλιώς το ψάρεμα, είναι μια τέχνη πανάρχαια και με πολλές τεχνικές. Χρονολογείται στην Ανώτερη Παλαιολιθική εποχή, περίπου πριν από 40.000 χρόνια. Υπάρχουν πολλοί τρόποι ψαρέματος. Ένας από αυτούς είναι το ψάρεμα με την τράτα, όπου ένα μικρό βαρκάκι που περιέχει έναν μεγάλο σάκο ανοίγεται στη θάλασσα και μαζεύει στον σάκο ψάρια από τον βυθό. Ένας άλλος τρόπος και πιο απλός είναι το ψάρεμα με τα δίχτυα, όπου το κάθε δίχτυ κατασκευάζεται ανάλογα με το είδος του ψαριού που θέλει κάποιος να ψαρέψει. Τα δίχτυα διακρίνονται σε δίχτυα επιφάνειας και δίχτυα βυθού. Άλλοι τρόποι ψαρέματος είναι το ψάρεμα με κρι κρι, με αγκίστρι και πετονιά, η υποβρύχια αλιεία κ.ά. (www.angloinfo.com).

Η αλιεία σήμερα είναι σημαντικός κλάδος παραγωγής, καθώς αποτελεί καλή πηγή διατροφής σε ποσότητα και σε ποιότητα. Επίσης, εξασφαλίζει και πολλές θέσεις εργασίας σε τοπικό, περιφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο.

Η αλιεία διακρίνεται σε επαγγελματική και ερασιτεχνική. Ένας μεγάλος αριθμός ατόμων ασχολούνται με την αλιεία ερασιτεχνικά ως χόμπι, δηλαδή για λόγους ψυχαγωγίας και χαλάρωσης (Karagiannis, 2013). Κλάδος της αλιείας είναι και η ιχθυοκαλλιέργεια, η οποία αναπτύσσεται τα τελευταία χρόνια και συμβάλλει στην τοπική ανάπτυξη, καθώς διαρκώς αυξάνονται η εμπορία και οι εξαγωγές της. Η Ελλάδα παράγει με ιχθυοκαλλιέργειες 90.000 τόνους τσιπούρα και λαβράκι και κατέχει την πρώτη θέση στη Μεσόγειο, ξεπερνώντας το 50% του συνολικού παραγόμενου προϊόντος, με διαρκώς αυξανόμενες εξαγωγές στο εξωτερικό (www.gaiapedia.gr). Στο Ιστόγραμμα 15.3 φαίνεται η ποσότητα αλιευμάτων στην Ελλάδα από το 2010 έως το 2018 (είναι τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία).

Ιστόγραμμα 15.3: Ποσότητα αλιευμάτων στην Ελλάδα από το 2010 έως το 2018



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, επεξεργασία δική μας, www.statistics.gr/

Όπως προκύπτει από τα παραπάνω, η αλιεία είναι σημαντικός τομέας για την Ελλάδα λόγω του ότι σε αυτόν εργάζεται και αποκτά εισόδημα μεγάλο μέρος του πληθυσμού. Στο σύνολο της χώρας εργάζονται περίπου 24.000 άτομα και σε παγκόσμιο επίπεδο περίπου 5,4 εκατομμύρια. Από αυτό και μόνο γίνεται κατανοητό το

πόσο σημαντικός είναι ο τομέας για τη γενικότερη οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών. Ωστόσο, η αλιεία αντιμετωπίζει και κάποια προβλήματα, για παράδειγμα την υπεραλίευση, που αφορά κυρίως τα μικρά ψάρια που αλιεύονται και που δεν έχουν προλάβει να αναπαραχθούν. Μεγάλο πρόβλημα είναι και η παράνομη, λαθραία και άναρχη αλιεία, δηλαδή αυτή που γίνεται με παράνομους τρόπους. Σημαντικό πρόβλημα, επίσης, είναι και η κλιματική αλλαγή, η οποία επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό τη ζωή στη θάλασσα, καθώς οι αλλαγές του κλίματος και της θερμοκρασίας μειώνουν τον πληθυσμό των ψαριών. Τέλος, η θαλάσσια ρύπανση και η ρίψη απορριμμάτων στα ύδατα αποτελεί ένα επίσης μεγάλο πρόβλημα.

Όλα τα παραπάνω επηρεάζουν την ποιότητα της αλιείας και, κατ' επέκταση, το εισόδημα και την εργασία των ατόμων που απασχολούνται στον τομέα. Η Ευρωπαϊκή Ένωση, ωστόσο, εφαρμόζει στρατηγικές και δράσεις για να βελτιωθεί ο κλάδος της αλιείας. Κυρίαρχος στόχος είναι η γαλάζια ανάπτυξη, η κοινή αλιευτική πολιτική, η στρατηγική για τη λεκάνη της Μεσογείου, η στρατηγική για την Αδριατική θάλασσα και το Ιόνιο πέλαγος. Όλες οι πολιτικές και δράσεις εφαρμόζονται υπό το πρίσμα ότι ο τομέας της αλιείας είναι ζωτικής σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών, αφού από τον κλάδο εξασφαλίζονται τρόφιμα, εισόδημα και πολλές θέσεις εργασίας.

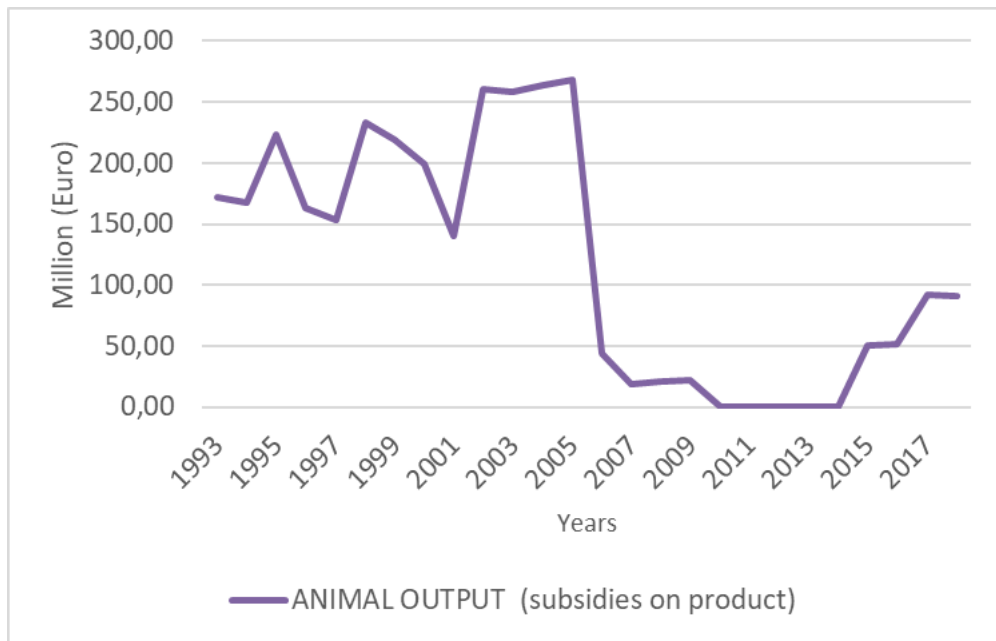
15.4 Η κτηνοτροφία

Όσον αφορά την κτηνοτροφία, είναι μία από τις πρώτες δραστηριότητες που αναπτύχθηκαν από τον άνθρωπο για την εξασφάλιση της τροφής του. Το κυνήγι αντικαταστάθηκε από την κτηνοτροφία, όταν ξεκίνησε από τον άνθρωπο η συγκέντρωση και διατήρηση των ζώων σε συγκεκριμένο μέρος, με στόχο να τα χρησιμοποιήσει για τη σίτισή του. Ιστορικά η κτηνοτροφία αποσκοπούσε στο να έχει κρέας η οικογένεια. Στη συνέχεια ξεκίνησαν και οι ανταλλαγές των ζώων και των παραγώγων τους (μαλλί, δέρμα κ.ά.). Το γάλα άργησε πολύ να παραχθεί σε ποσότητες και να ανταλλαχθεί, δεδομένου ότι δεν ήταν γνωστή η χρησιμότητά του. Η κτηνοτροφία αναπτύχθηκε από τη νεολιθική εποχή ακόμη και κυρίως στην ανατολική Μεσόγειο και τη μέση Ανατολή. Σε κάποιες χρονικές περιόδους ήταν καθοριστικός παράγοντας ευημερίας, καθώς όποιος διέθετε πολλά ζώα είχε δύναμη και μεγάλη αγοραστική ικανότητα.

Η κτηνοτροφία έχει μεγάλη παράδοση στην Ελλάδα και ιστορικά χρησιμοποιήθηκε για την επιβίωση της οικογένειας και της τοπικής κοινωνίας. Από το 1950 και μετά, με την εκβιομηχάνιση της χώρας, ξεκίνησε η εσωτερική μετανάστευση. Ο πληθυσμός συγκεντρώθηκε κυρίως στον πεδινό και αστικό χώρο, με αποτέλεσμα οι ημιορεινές και ορεινές περιοχές να υποβαθμίζονται οικονομικά. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την εγκατάλειψη, αλλά και την ερήμωση του περιφερειακού αγροτικού χώρου και, κατ' επέκταση, τη μείωση της απασχόλησης και στον κτηνοτροφικό τομέα.

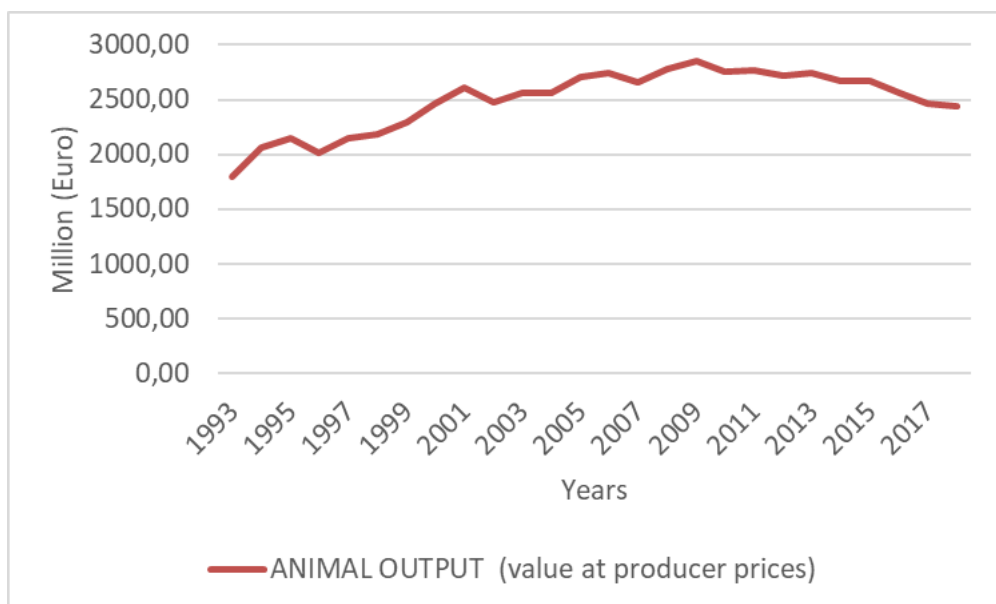
Στον ελληνικό χώρο σήμερα απασχολούνται στην κτηνοτροφία περισσότερες από 150.000 οικογένειες. Η παραγωγή κρέατος παίζει σημαντικό ρόλο στην ενίσχυση της οικονομίας, εφόσον εξασφαλίζει απασχόληση και εισόδημα σε μεγάλο ποσοστό του πληθυσμού, με αποτέλεσμα να συμβάλει στην ανάπτυξη πολλών τόπων (www.linguee.com). Αν και οι περισσότεροι απασχολούμενοι είναι εγκατεστημένοι σε ορεινές περιοχές και δραστηριοποιούνται σε δύσκολες γεωκλιματικά συνθήκες, η παραγωγή γάλακτος είναι μεγαλύτερη από 170.000 τόνους και η παραγωγή κρέατος μεγαλύτερη από 500.000 τόνους (www.minagric.gr). Στο Ιστόγραμμα 15.4 φαίνεται η ζωική παραγωγή (επιδοτήσεις προϊόντος) στην Ελλάδα από το 1993 έως το 2017 (είναι τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία), ενώ στο Ιστόγραμμα 15.5 φαίνεται η ζωική παραγωγή (αξία σε τιμές παραγωγού) στην Ελλάδα από το 1993 έως το 2017 (είναι τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία).

Ιστόγραμμα 15.4; Ζωική παραγωγή (επιδοτήσεις προϊόντος) στην Ελλάδα από το 1993 έως το 2017



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, επεξεργασία δική μας, www.statistics.gr/

Ιστόγραμμα 15.5: Ζωική παραγωγή (αξία σε τιμές παραγωγού) στην Ελλάδα από το 1993 έως το 2017



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, επεξεργασία δική μας, www.statistics.gr/

15.5 Η συμβολή της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην ανάπτυξη του πρωτογενούς τομέα παραγωγής

Ένας από τους λόγους της δημιουργίας της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (ΕΟΚ) και βασικό ζητούμενο για πολλά χρόνια ήταν η ενίσχυση του πρωτογενούς τομέα παραγωγής (ΕΕΚ, 1957). Με την πάροδο των χρόνων, ως επιπρόσθετοι στόχοι ετέθησαν η ενίσχυση των γεωργών, κτηνοτρόφων και άλλων, ώστε να παράγουν ποσότητες τροφίμων που να επαρκούν για την Ευρώπη, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα και την ποιότητα των παραγόμενων προϊόντων. Συναφείς στόχοι ήταν η ενίσχυση των θέσεων εργασίας στον κλάδο των τροφίμων, η προστασία του περιβάλλοντος και η προστασία της υγείας των καταναλωτών.

Τις τελευταίες δεκαετίες, η κοινή ευρωπαϊκή πολιτική στα θέματα του πρωτογενούς τομέα παραγωγής έχει εξελιχθεί ακόμη περισσότερο. Η ΕΕ προστατεύει τον πρωτογενή τομέα παραγωγής από τις κρίσεις αγοράς και τις αστάθειες των τιμών και βοηθά τους επαγγελματίες του χώρου να επενδύουν στον εκσυγχρονισμό των γεωργικών, κτηνοτροφικών και αλιευτικών τους εκμεταλλεύσεων. Με αυτόν τον τρόπο αντιμετωπίζονται οι προκλήσεις και καλύπτονται οι ανάγκες των καταναλωτών (www.europa.eu/european-union/topics/agriculture_el). Στόχος είναι η γεωργία, η κτηνοτροφία και η αλιεία να καταστούν καινοτόμοι, ανταγωνιστικοί, αποδοτικοί και περιβαλλοντικά βιώσιμοι κλάδοι της οικονομίας και της παραγωγής. Ταυτόχρονα, όμως, προωθείται και η ενίσχυση του δευτερογενούς τομέα παραγωγής που σχετίζεται με τους υπόψη κλάδους, και συγκεκριμένα η μεταποίηση των προϊόντων του πρωτογενούς τομέα παραγωγής (τυποποίηση, κονσερβοποίηση γεωργικών, κτηνοτροφικών, αλιευτικών προϊόντων) (www.espa.gr/el/pages/staticOPMaritimeFisheries.aspx)(www.espa.io/c/agrotikos-tomeas-epidotisi/alieia-epidotisi/).

Η εφαρμογή της πολιτικής ενίσχυσης του πρωτογενούς τομέα παραγωγής της ΕΕ τα τελευταία χρόνια υλοποιείται στην Ελλάδα κυρίως μέσω του ΕΣΠΑ. Το ΕΣΠΑ περιλαμβάνει τα Τομεακά Προγράμματα και τα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα που απευθύνονται σε καθεμία από τις ελληνικές περιφέρειες. Ο τρέχον προϋπολογισμός ανέρχεται στα 6,75 δισεκατομμύρια ευρώ (www.ec.europa.eu/regional_policy/el/funding/available-budget/). Οι γενικότερες παρεμβάσεις στοχεύουν στην εκπαίδευση, στην απασχόληση και στην κατάρτιση των νέων, στην αντιμετώπιση της φτώχειας, στη στήριξη των ανέργων, στην ενίσχυση των ευπαθών κοινωνικών ομάδων, στα έργα υποδομής, στα έργα προστασίας του περιβάλλοντος, στην ενεργειακή αναβάθμιση των κτιρίων κ.ά. Μέρος των παραπάνω προγραμμάτων και χρηματοδοτήσεων είναι και η ενίσχυση του πρωτογενούς τομέα παραγωγής σε περιφερειακό επίπεδο (ΕΣΠΑ 2014-2020) (ΕΣΠΑ 2021-2027).

Όσον αφορά τις πολιτικές και δράσεις και συγκεκριμένα τις προηγούμενες προγραμματικές περιόδους του ΕΣΠΑ, αποδεικνύεται ότι η ΕΕ υποστήριξε την ανάπτυξη του πρωτογενούς τομέα παραγωγής σε όλες τις χώρες μέλη (www.epanad.gov.gr/default.asp?pid=27&la=1, Θεσμικό Πλαίσιο, ΕΣΠΑ 2007-2013). Η όλη πολιτική, δράση και χρηματοδότηση εστίασε σε τρεις βασικούς άξονες: στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της γεωργίας, της κτηνοτροφίας και της αλιείας, στη βελτίωση της υπαίθρου και του περιβάλλοντος και στη βελτίωση της αγροτικής ζωής. Η επίτευξη των παραπάνω στόχων στην Ελλάδα υλοποιήθηκε τόσο μέσω των Τομεακών Περιφερειακών Προγραμμάτων όσο και μέσω των Περιφερειακών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων (ΠΕΠ) έτσι όπως εφαρμόστηκαν στις 13 ελληνικές περιφέρειες (www.dianeosis.org/2016/01/domi-espa/, Η δομή του ΕΣΠΑ 2007-2013).

Σημειώνεται ότι ήδη από το 2013 πραγματοποιήθηκαν και κάποιες μεταρρυθμίσεις οι οποίες αποσκοπούσαν στην έρευνα και στη διάδοση καλών πρακτικών και γνώσεων, στο δικαιότερο σύστημα ενίσχυσης για τους αγρότες, σε γεωργικές πρακτικές πιο φιλικές στο περιβάλλον, αλλά και στην ενίσχυση της θέσης της γεωργίας, της κτηνοτροφίας και της αλιείας στην τροφική αλυσίδα (www.portal.cor.europa.eu).

Τα τελευταία χρόνια καθιερώθηκε ο ευρωπαϊκός μηχανισμός «σήμανσης της ποιότητας» και οι καταναλωτές μπορούν πλέον να ενημερώνονται για τα τρόφιμα που επιλέγουν. Η συγκεκριμένη σήμανση πληροφορεί για την προέλευση των τροφίμων, τα συστατικά και τις μεθόδους που έχουν χρησιμοποιηθεί για την παραγωγή τους (www.op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/836993b5-f176-11e9-a32c-01aa75ed71a1).

Ταυτόχρονα, η πολιτική της ΕΕ προσανατολίστηκε στην ενίσχυση των σχέσεων με τις αναπτυσσόμενες χώρες, ώστε να εξασφαλιστεί και να ενισχυθεί το θεμιτό εμπόριο. Για την αύξηση της παραγωγικότητας και

τη μείωση των επιπτώσεων στο περιβάλλον, προωθήθηκε η καινοτομία στους τομείς παραγωγής και της μεταποίησης τροφίμων.

Βασική αρχή της ΕΕ είναι όλες οι χώρες μέλη να μοιράζονται την ευθύνη, αλλά και την αναγκαία δημόσια χρηματοδότηση για τον πρωτογενή τομέα παραγωγής. Σημειώνεται ότι στο σύνολο των επενδύσεων, το μερίδιο για τις γεωργικές δαπάνες τη δεκαετία του 1970 ήταν σχεδόν 70%, ενώ σήμερα μειώθηκε στο 38%. Αυτό συμβαίνει διότι, ενώ 13 νέα κράτη εντάχθηκαν στην ΕΕ από το 2004 και μετά, οι δαπάνες στον γεωργικό τομέα δεν έχουν αυξηθεί.

Όσον αφορά τον τομέα της αλιείας, ο οποίος χρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Αλιείας, καθορίστηκαν οι προτεραιότητες και οι στόχοι σε σχέση με την ανάπτυξη των αλιευτικών δραστηριοτήτων, τη βιώσιμη ανάπτυξη της υδατοκαλλιέργειας ως κλάδου, της μεταποίησης και εμπορίας προϊόντων αλιείας, της αλιείας εξωτερικών υδάτων και ανάπτυξης των περιοχών αλιείας (www.angloinfo.com). Η ΕΕ υποστήριξε τη σημασία της βελτίωσης του ανταγωνισμού στον αλιευτικό τομέα και την ανάγκη να διατηρηθεί η απασχόληση του ανθρώπινου δυναμικού που απασχολείται σε αυτόν. Ταυτόχρονα, προώθησε την προστασία της ποιότητας των θαλάσσιων υδάτων που σχετίζονται με την αλιεία, την ανάπτυξη των αλιευτικών δραστηριοτήτων και εκτός κοινοτικών υδάτων και τους ελέγχους και τις απαραίτητες επιθεωρήσεις ώστε να συγκεντρώνονται στοιχεία για την κοινή αλιευτική πολιτική (www.2007-2013.espa.gr/el/Pages/staticESSAAL.aspx).

Για την τελευταία περίοδο (ΕΣΠΑ 2014-2020), η ΕΕ επίσης υποστήριξε τον πρωτογενή τομέα παραγωγής και ιδιαίτερα την αλιεία και τη γεωργία μέσω των προγραμμάτων και χρηματοδοτήσεων. Στόχος ήταν η ενίσχυση της επιχειρηματικότητας στον τομέα της μεταποίησης των προϊόντων του πρωτογενούς τομέα, η εξωστρέφεια των επιχειρήσεων και η καινοτομία. Γενικότερα, ενισχύθηκε η δημιουργία ενός αγροδιατροφικού συστήματος, ώστε να είναι ανταγωνιστικό στη διεθνή και τοπική αγορά.

Στο πρόγραμμα της αγροτικής ανάπτυξης, ο προϋπολογισμός του τρέχοντος ΕΣΠΑ (2021-2028) ανέρχεται σε περισσότερα από 5 δισεκατομμύρια ευρώ. Για τον πρωτογενή τομέα παραγωγής, το πρόγραμμα περιλαμβάνει αρχικά επενδύσεις ώστε να βελτιωθεί το αγροδιατροφικό σύστημα αποτελεσματικά και παραγωγικά, αλλά και η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας. Επιπλέον, προβλέπεται η υποστήριξη των επιχειρήσεων που μεταποιοούν και εμπορεύονται αγροτικά προϊόντα. Στόχος είναι η προώθηση προγραμμάτων στον τομέα της γεωργίας και των τροφίμων, ώστε να δημιουργηθούν νέα προϊόντα, αλλά και νέες τεχνολογίες σε αυτούς τους κλάδους (ΕΣΠΑ 2021-2028).

Στο πρόγραμμα αλιείας και θάλασσας (www.ec.europa.eu/fisheries), σκοπός είναι να αναπτυχθούν αρχικά υδατοκαλλιέργειες για να παράγονται είδη που έχουν εμπορική αξία, να γίνουν επενδύσεις σε όλους τους κλάδους αυτού του τομέα και να βελτιωθούν η επιχειρηματικότητα και η ανταγωνιστικότητα (www.ypaithros.gr). Επιπλέον, στόχος είναι η καλύτερη οργάνωση των αγορών για τα προϊόντα υδατοκαλλιέργειας και αλιείας και η εισαγωγή καινοτομίας σε όλη την αλυσίδα παραγωγής και εμπορίας (www.gaiapedia.gr).

Σύμφωνα με μελέτη που πραγματοποίησε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για το «εμπορικό» μέλλον των αγροτικών προϊόντων για την περίοδο από το 2013 έως το 2023, φάνηκαν θετικές προοπτικές για τα γαλακτοκομικά προϊόντα και το κρέας. Η μελέτη προέβλεπε ότι η οικονομική ανάπτυξη διεθνώς θα συμβάλει στην αύξηση της ζήτησης για ζωικά προϊόντα. Το κρέας των πουλερικών θα είναι το πρώτο σε ζήτηση λόγω της φθηνότερης τιμής του, το χοιρινό κρέας επίσης θα συνεχίσει να είναι αρκετά προσφιλές στις ευρωπαϊκές χώρες. Ωστόσο, η ζήτηση του πρόβειου και βοδινού κρέατος δείχνει να μειώνεται. Ταυτόχρονα, αυξάνεται η ζήτηση των ζωοτροφών για την πτηνοτροφία, καθώς και τα προϊόντα που προορίζονται για βιοκαύσιμα. Τα γαλακτοκομικά προϊόντα θα εξακολουθήσουν να έχουν αυξημένη ζήτηση, ενώ ο τομέας της τυροκομίας δείχνει να παραμένει δυναμικός σε παγκόσμιο επίπεδο. Επομένως, τα αποτελέσματα της υπόψη έρευνας καταγράφουν θετικές εξελίξεις στον κλάδο της πτηνοτροφίας, της χοιροτροφίας και της τυροκομίας (www.minagric.gr).

15.6 Πιστοποιημένα προϊόντα

Η σταδιακή αναπροσαρμογή του παραγωγικού μοντέλου σε παραγωγή και διάθεση προϊόντων υψηλής ποιότητας αποτελεί μία από τις σημαντικότερες προκλήσεις σε ό,τι αφορά την ανάπτυξη και τις προοπτικές του πρωτογενούς τομέα παραγωγής στην Ελλάδα. Η μεταποίηση τροφίμων έχει τη δυνατότητα να αυξήσει την αξία και τις εξαγωγές χάρη στη διαθεσιμότητα πρώτων υλών, προϊόντων υψηλής ποιότητας και εξειδικευμένης τεχνογνωσίας που διαθέτει η χώρα. Οι εδαφολογικές συνθήκες της Ελλάδας καθιστούν δύσκολη την ανάπτυξη όλων των κτηνοτροφικών κλάδων. Το ξηροθερμικό κλίμα και η έλλειψη πεδινών εκτάσεων για βόσκηση έχουν ως αποτέλεσμα η κτηνοτροφία της χώρας να είναι σχετικά ελλειμματική σε γαλακτοκομικά προϊόντα, κι αυτό διότι στην πλειονότητά τους οι κτηνοτροφικές μονάδες είναι μικρές οικογενειακές και, παρά την εντατική εκτροφή, παράγουν προϊόντα τα οποία είναι δύσκολο να εξαχθούν σε εξωτερικές αγορές και να μπορέσουν να ανταγωνιστούν σε τιμές τα αντίστοιχα της διεθνούς αγοράς.

Παράλληλα, διεθνώς αυξάνεται η ζήτηση για ποιοτικά προϊόντα βιολογικής καλλιέργειας. Η Ελλάδα έχει ήδη αναπτυχθεί στον υπόψη κλάδο και σε αυτό συμβάλλουν θετικά και οι ευνοϊκές κλιματολογικές συνθήκες. Η βιολογική παραγωγή δίνει τη δυνατότητα ακόμη και σε απομακρυσμένες νησιωτικές ή ορεινές περιοχές να την αναπτύξουν. Αυτό βέβαια προϋποθέτει και την πιστοποίηση αυτών των προϊόντων (Δαμιανός & Βλάχος, 2014).

Στο πλαίσιο αυτό, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει θεσπίσει με τον Κανονισμό 2081/1992 (Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2081/92), τρεις κατηγορίες προϊόντων:

- Τα προϊόντα «Προστατευμένης Ονομασίας Προέλευσης» (ΠΟΠ· Protected Destination of Origin – PDO). Εδώ εντάσσονται προϊόντα τα οποία παράγονται σε συγκεκριμένο τόπο και τα χαρακτηριστικά και η ποιότητά τους είναι αποτέλεσμα του γεωγραφικού περιβάλλοντος. Παράλληλα, όλα τα στάδια παραγωγής των προϊόντων αυτών πραγματοποιούνται στη συγκεκριμένη περιοχή.
- Τα προϊόντα «Προστατευόμενης Γεωγραφικής Ένδειξης» (ΠΓΕ· Protected Geographical Indication products – PGI). Εδώ εντάσσονται προϊόντα που κατάγονται από συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή ή χώρα, όπου η φήμη τους ή ένα συγκεκριμένο χαρακτηριστικό τους οφείλεται στη γεωγραφική τους προέλευση. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι ένα τουλάχιστο μέρος των σταδίων της παραγωγής τους να πραγματοποιείται στη συγκεκριμένη περιοχή.
- Τα «Εγγυημένα Παραδοσιακά Ιδιότυπα Προϊόντα» (ΕΠΙΠ· Traditional Speciality Guaranteed – TSG). Εδώ εντάσσονται προϊόντα τα οποία παράγονται ή μεταποιοούνται με παραδοσιακό τρόπο και με παραδοσιακές πρώτες ύλες και συστατικά.

Μέχρι πρόσφατα, στον ευρωπαϊκό χώρο είχαν καταχωριστεί περίπου 639 προϊόντα ως ΠΟΠ, 749 ως ΠΓΕ και 61 ως ΕΠΙΠ στους σχετικούς κατάλογους της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Ελλάδα έχει καταχωρίσει στον παραπάνω κατάλογο 76 προϊόντα ως ΠΟΠ, 31 ως ΠΓΕ και κανένα ακόμα ως ΕΠΙΠ (European Commission, eAmbrosia, The EU Geographical Indications Register). Η νέα αγροτική πολιτική της Ευρώπης (ΚΑΠ), αναγνωρίζοντας την αξία παραδοσιακών αγροδιατροφικών συστημάτων, προσπαθεί να προσανατολίσει τις χώρες ώστε να αυξήσουν την παραγωγή προστατευόμενων προϊόντων, προσβλέποντας, από τη μία πλευρά, στην αύξηση του εισοδήματος και, από την άλλη, στην ποιοτική παραγωγή και την προστασία της υγείας και του περιβάλλοντος.

Αυτό το πρότυπο προσιδιάζει στη φυσιογνωμία των αγροτικών δομών που ίσχυε πάντοτε στον ελλαδικό χώρο. Ένα από τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά της ελληνικής γεωργίας είναι το μεγάλο πλήθος των παραγωγών που συνδέεται με μεγάλο αριθμό μικρών εκμεταλλεύσεων. Χάρη σε αυτούς διασώθηκε το πλούσιο αγροδιατροφικό κεφάλαιο, το οποίο μπορεί ακόμη να διαχειρίζεται η Ελλάδα, και τροφοδότησαν τον ανεξάντλητο, παρά τη μικρή και φτωχή της γεωγραφική έκταση, κατάλογο των τοπικών παραδοσιακών προϊόντων και τροφίμων (ΠΟΠ, ΠΓΕ) και διατήρησαν τους δυνατούς πολιτισμικούς και οικογενειακούς δεσμούς των αστών με τον αγροτικό χώρο. Εξάλλου, οι έννοιες συμπόσιο, φιλοξενία, πανηγύρι και γιορτή, άμεσα συνδεδεμένες με γεύσεις και τρόφιμα, εξακολουθούν να κρατούν ακόμη καλά στις τοπικές κοινωνίες του ελληνικού χώρου.

Τα προϊόντα που έχουν αναγνωριστεί για τη μοναδικότητά τους και που έχουν τη σφραγίδα της αυθεντικότητας βοηθούν τους καταναλωτές να τα ταυτίσουν με τη γεωγραφική τους ένδειξη. Αυτό με τη σειρά του βοηθά τα προϊόντα να τοποθετηθούν σε μια πλεονεκτική θέση στις αγορές σε σχέση με άλλα φθηνότερα και λιγότερο «ταυτισμένα με πολιτισμικά στοιχεία» προϊόντα που δεν διαθέτουν ετικέτα. Σήμερα υπάρχουν πολλά παραδείγματα χαρακτηρισμένων ελληνικών ΠΟΠ, όπως τα ελληνικά τυριά (π.χ. το κατίκι

Δομοκού, η ξυνομυζήθρα Κρήτης, η γραβιέρα Αγράφων, η φέτα), τα ελαιόλαδα (π.χ. το «αγουρέλαιο της Χαλκιδικής»), οι ελιές (π.χ. οι ελιές Καλαμών, η κονσερβολιά της Άμφισσας, της Άρτας, της Αταλάντης, η Θρούμπα της Θάσου και της Κρήτης, οι πράσινες ελιές Χαλκιδικής), πολλά φρούτα, λαχανικά, ξηροί καρποί, όσπρια (π.χ. ο κρόκος της Κοζάνης, η κορινθιακή σταφίδα κ.ά.) (ellinikigeorgia.gr). Στον Πίνακα 15.1 αναφέρεται ο επίσημος κατάλογος των ελληνικών ΠΟΠ και ΠΓΕ.

Πίνακας 15.1: Επίσημος κατάλογος των ελληνικών Προϊόντων Ονομασίας Προέλευσης (ΠΟΠ) & Προϊόντων Γεωγραφικής Ένδειξης (ΠΓΕ)

ΤΥΡΙΑ		ΕΛΑΙΟΛΑΔΑ	
Ανεβατό	ΠΟΠ	Βιάννος Ηρακλείου Κρήτης	ΠΟΠ
Γαλοτύρι	ΠΟΠ	Λυγουριό Ασκληπιείου	ΠΟΠ
Γραβιέρα Αγράφων	ΠΟΠ	Βόρειος Μυλοπόταμος Ρεθύμνης Κρήτης	ΠΟΠ
Γραβιέρα Κρήτης	ΠΟΠ	Κροκεές Λακωνίας	ΠΟΠ
Γραβιέρα Νάξου	ΠΟΠ	Πέτρινα Λακωνίας	ΠΟΠ
Καλαθάκι Λήμνου	ΠΟΠ	Κρανίδι Αργολίδας	ΠΟΠ
Κασέρι	ΠΟΠ	Πεζά Ηρακλείου Κρήτης	ΠΟΠ
Κατίκι Δομοκού	ΠΟΠ	Αρχάνες Ηρακλείου Κρήτης	ΠΟΠ
Κεφαλογραβιέρα	ΠΟΠ	Λακωνία	ΠΓΕ
Κοπανιστή	ΠΟΠ	Χανιά Κρήτης	ΠΓΕ
Λαδοτύρι Μυτιλήνης	ΠΟΠ	Κεφαλλονιά	ΠΓΕ
Μανούρι	ΠΟΠ	Ολυμπία	ΠΓΕ
Μετσοβόνη	ΠΟΠ	Λέσβος ή Μυτιλήνη	ΠΓΕ
Μπάτζος	ΠΟΠ	Πρέβεζα	ΠΓΕ
Ξυνομυζήθρα Κρήτης	ΠΟΠ	Ρόδος	ΠΓΕ
Πηχτόγαλο Χανίων	ΠΟΠ	Θάσος	ΠΓΕ
Σαν Μιχάλη	ΠΟΠ	Καλαμάτα	ΠΟΠ
Φέτα	ΠΟΠ	Κολυμβάρι Χανίων Κρήτης	ΠΟΠ
Σφέλα	ΠΟΠ	Σητεία Λασιθίου Κρήτης	ΠΟΠ
Φορμαέλλα Αράχωβας Παρνασσού	ΠΟΠ	Αποκορώνας Χανίων Κρήτης	ΠΟΠ
ΦΡΟΥΤΑ-ΛΑΧΑΝΙΚΑ-ΞΗΡΟΙ ΚΑΡΠΟΙ-ΟΣΠΡΙΑ		Σάμος	ΠΓΕ
Ακτινίδιο Σπερχειού	ΠΟΠ	Ζάκυνθος	ΠΓΕ
Κελυφωτό φιστίκι Φθιώτιδας	ΠΟΠ	Εξαιρετικό παρθένο ελαιόλαδο Θραψανό	ΠΟΠ

Κουμ Κουάτ Κέρκυρας	ΠΓΕ	Φοινίκι Λακωνίας	ΠΟΠ
Ξερά σύκα Κύμης	ΠΟΠ	Άγιος Ματθαίος	ΠΓΕ
Μήλα Ζαγοράς Πηλίου	ΠΟΠ	Εξαιρετικό παρθένο ελαιόλαδο Τροιζηνία	ΠΟΠ
Τσακώνικη μελιτζάνα Λεωνιδίου	ΠΟΠ	Εξαιρετικό παρθένο ελαιόλαδο Σέλινο Κρήτης	ΠΟΠ
Φιστίκι Μεγάρων	ΠΟΠ	ΕΛΙΕΣ	
Φιστίκι Αίγινας	ΠΟΠ	Ελιά Καλαμάτας	ΠΟΠ
Σύκα Βραβρώνας Μαρκοπούλου Μεσογείων	ΠΓΕ	Κονσερβολιά Αμφίσσης	ΠΟΠ
Πορτοκάλια Μάλεμε Χανίων Κρήτης	ΠΟΠ	Κονσερβολιά Άρτας	ΠΓΕ
Κεράσια τραγανά Ροδοχωρίου	ΠΟΠ	Κονσερβολιά Αταλάντης	ΠΟΠ
Μήλα Ντελίσιους Πυλαφά Τριπόλεως	ΠΟΠ	Κονσερβολιά Ροβίων	ΠΟΠ
Ροδάκινα Νάουσας	ΠΟΠ	Κονσερβολιά Στυλίδας	ΠΟΠ
Φασόλια γίγαντες ελέφαντες Κάτω Νευροκοπίου	ΠΓΕ	Θρούμπα Θάσου	ΠΟΠ
Φασόλια κοινά μεσόσπερμα Κάτω Νευροκοπίου	ΠΓΕ	Θρούμπα Χίου	ΠΟΠ
Φασόλια (γίγαντες ελέφαντες) Πρεσπών Φλώρινας	ΠΓΕ	Θρούμπα Αμπαδιάς Ρεθύμνης Κρήτης	ΠΟΠ
Φασόλια (πλακέ μεγαλόσπερμα) Πρεσπών Φλώρινας	ΠΓΕ	Κονσερβολιά Πηλίου Βόλου	ΠΟΠ
Κορινθιακή Σταφίδα Βοστίτσα	ΠΟΠ	ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΑΡΤΟΠΟΙΙΑΣ-ΖΑΧΑΡΟΠΛΑΣΤΙΚΗΣ	
Πατάτα Κάτω Νευροκοπίου	ΠΓΕ	Κρητικό Παξιμάδι	ΠΓΕ
Ακτινίδιο Πιερίας	ΠΓΕ	ΨΑΡΙΑ ΜΑΛΑΚΙΑ ΝΩΠΑ ΜΑΛΑΚΟΣΤΡΑΚΑ	
Μήλο Καστοριάς	ΠΓΕ	Αυγοτάραχο Μεσολογγίου	ΠΟΠ
Φασόλια Γίγαντες-Ελέφαντες Καστοριάς	ΠΓΕ	ΆΛΛΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΖΩΙΚΗΣ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ	
Σταφίδα Ζακύνθου	ΠΟΠ	Μέλι Ελάτης Μαινάλου Βανίλια	ΠΟΠ
Φάβα Σαντορίνης	ΠΟΠ		
ΑΙΘΕΡΙΑ ΕΛΑΙΑ		ΓΟΜΕΣ-ΡΗΤΙΝΕΣ	
Μαστιχέλαιο Χίου	ΠΟΠ	Τσίκλα Χίου	ΠΟΠ
ΆΛΛΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ		Μαστίχα Χίου	ΠΟΠ
Κρόκος Κοζάνης	ΠΟΠ		

(<https://www.newsit.gr/ellada/analytika-o-katalogos-ton-proionton-me-onomasia-proeleysis/2025500/>)

15.7 Σύνοψη

Βασικό ζητούμενο του παρόντος κεφαλαίου ήταν κατά πόσο ο πρωτογενής τομέας παραγωγής συμβάλλει στη βιώσιμη ανάπτυξη των ελληνικών περιφερειών. Οι κλάδοι που μας απασχόλησαν είναι αυτοί που εξασφαλίζουν τα βασικά τρόφιμα, δηλαδή η γεωργία, η κτηνοτροφία και η αλιεία.

Από τα παραπάνω προέκυψαν δύο βασικά συμπεράσματα. Πρώτον, ο πρωτογενής τομέας παραγωγής παραδοσιακά κατέχει ένα σημαντικό ποσοστό απασχολησιμότητας στον ελληνικό χώρο. Δεύτερον, η Ευρωπαϊκή Ένωση συμβάλλει στην ενίσχυση του πρωτογενούς τομέα παραγωγής μέσω των πολιτικών και των δράσεων της από την πρώτη στιγμή της δημιουργίας της. Ταυτόχρονα, τα τελευταία χρόνια, μέσω της περιφερειακής της πολιτικής, επίσης, συμβάλλει στην ενίσχυση του πρωτογενούς τομέα παραγωγής, καθώς είναι αποδεδειγμένο ότι ο πρωτογενής τομέας παραγωγής συνεισφέρει στην τοπική ανάπτυξη και οικονομία και εξασφαλίζει θέσεις εργασίας.

Παρ' όλα αυτά, φάνηκε μια διαρκώς μειούμενη επένδυση της ΕΕ στον πρωτογενή τομέα παραγωγής, κάτι το οποίο θα πρέπει να ανατραπεί. Η ΕΕ σήμερα θα πρέπει να λάβει υπόψη της ότι στο μέλλον θα απαιτηθεί παγκόσμια αύξηση της παραγωγής τροφίμων προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι ανάγκες που θα προκύψουν είτε από την κλιματική αλλαγή είτε από την αύξηση του πληθυσμού και την αυξημένη κατανάλωση προϊόντων, κυρίως ζωικών, από τους καταναλωτές που είναι περισσότερο εύποροι.

Επίσης θα πρέπει να λάβει υπόψη της ότι σε τοπικό επίπεδο ο κάθε τόπος θα πρέπει να εξασφαλίζει το μίνιμουμ των αναγκών του για τροφή. Άλλωστε, ο βασικός στόχος της ΕΕ όλα τα τελευταία χρόνια και κυρίως μετά τη συνθήκη του Μάαστριχτ είναι η βιώσιμη ανάπτυξη των τόπων. Όμως, η βιωσιμότητα προϋποθέτει και αυτάρκεια. Και η πρώτη συνθήκη για να είναι ένας τόπος αυτάρκης και ασφαλής είναι η εξασφάλιση της τροφής του, ώστε να μπορεί να αντιμετωπίσει τις ανάγκες που θα προκύψουν σε περιπτώσεις κρίσιμων καταστάσεων.

Απαραίτητη προϋπόθεση είναι να σχεδιαστούν πολιτικές και στρατηγικές κατευθύνσεις και στόχοι προς μια βιώσιμη ανάπτυξη του πρωτογενούς τομέα παραγωγής, εξασφαλίζοντας ίσους όρους και δημιουργώντας τις ανάλογες ευκαιρίες στις περιφέρειες της Ελλάδας. Προτεραιότητα θα πρέπει να είναι μια γεωργία, κτηνοτροφία και αλιεία χαμηλού κόστους, αλλά και ποιοτική, συνυφασμένη με τον κάθε τόπο, το περιβάλλον, τον πολιτισμό και την παράδοσή του. Μια γεωργία, κτηνοτροφία και αλιεία εξωστρεφή, που θα διαχειρίζεται αειφόρα τους φυσικούς πόρους και θα υποστηρίζει τις ιδιαίτερες ανάγκες πρώτα απ' όλα των τοπικών καταναλωτών.

Παράλληλα, θα πρέπει να αξιοποιηθεί η γεωφυσική διαφορετικότητα των ελληνικών περιφερειών. Υπάρχουν τόποι πεδινοί, ορεινοί, παράκτιοι, νησιωτικοί. Η διαφορετικότητα αυτή θα πρέπει να μετατραπεί από μειονέκτημα σε συγκριτικό πλεονέκτημα της Ελλάδας. Παράλληλα, με την επάρκεια των προϊόντων για την τοπική κοινωνία, μπορούν να καθιερωθούν πολύ περισσότερα προϊόντα ΠΟΠ, ΠΓΕ, Βιολογικά Προϊόντα, Παραδοσιακά, Ορεινά, Νησιωτικά κ.ά. Για την επιτυχία των παραπάνω στόχων, μπορούν να αξιοποιηθούν τα εργαλεία που διατίθενται σήμερα από την ΕΕ μέσω της περιφερειακής της πολιτικής.

Η Ελλάδα είναι μια χώρα με μεγάλη γεωργική παραγωγή και ο ρόλος αυτού του κλάδου είναι πολύ σημαντικός. Προσφέρει εισόδημα και απασχόληση σε ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού της χώρας. Οι περιφέρειες της Ελλάδας και το κλίμα αυτής ευνοούν την παραγωγή αγροτικών προϊόντων υψηλής ποιότητας. Αυτό θα μπορούσε να διευκολύνει ακόμα περισσότερο τους παραγωγούς αν εστίαζαν και στον εξοπλισμό τους. Λόγω της οικονομικής κρίσης των τελευταίων ετών, η χώρα έχει μείνει αρκετά πίσω στην αγορά σύγχρονου εξοπλισμού, γεγονός που δυσκολεύει το έργο τους.

Παρ' όλα αυτά, οι εξαγωγές των αγροτικών προϊόντων καταφέρνουν να φέρουν πολλά έσοδα στη χώρα και στις περιφέρειές της. Όμως, θα πρέπει να γίνει μεγαλύτερη επένδυση και αξιοποίηση των δυνατοτήτων για εξαγωγές.

Επίσης, η Ελλάδα θα πρέπει ακόμη περισσότερο να ακολουθεί τις νέες τάσεις της γεωργίας. Ο αγροτουρισμός και οι αγροτικές γιορτές μπορούν να συνεισφέρουν σε μεγάλο βαθμό στην οικονομία. Ο αγροτουρισμός θα πρέπει να αναπτύσσεται σε κάθε εποχή του χρόνου. Προβάλλει όχι μόνο τον τόπο, αλλά και τα αγροτικά προϊόντα και τις αγροτικές εργασίες. Οι αγροτικές γιορτές που διοργανώνονται σε όλη τη χώρα προσελκύουν όχι μόνο τοπικό πληθυσμό, αλλά και επισκέπτες και τουρίστες.

Όσον αφορά την αξιοποίηση της προέλευσης και της ποιότητας των προϊόντων διατροφής μέσω των γεωγραφικών ενδείξεων, αυτά δημιουργούν μια προστιθέμενη αξία. Τα προϊόντα Προστατευόμενης

Ονομασίας Προέλευσης προσφέρουν προστιθέμενη αξία στους παραγωγούς τους, συμβάλλοντας έτσι στην ανάπτυξη της περιοχής. Ταυτόχρονα, όμως, συμβάλλουν και στην ενίσχυση της ταυτότητας των τόπων και στην προστασία της πολιτιστικής και γαστρονομικής κληρονομιάς, δεδομένο το οποίο μπορεί να ενδυναμώσει την προσέλκυση επισκεπτών στους τόπους που τα προσφέρουν.

Τα ποιοτικά αγροδιατροφικά προϊόντα αποτελούν την ταυτότητα της περιοχής και αποτελούν μέρος του πολιτισμού της. Η ετικέτα στο προϊόν μπορεί να φέρει οικονομικά οφέλη και να αποτελέσει μοχλό ανάπτυξης και κοινωνικής ευημερίας για πολλές περιφέρειες της Ελλάδας.

Τα προϊόντα αυτά αποτελούν τμήμα της πολιτισμικής κληρονομιάς, εφόδιο ενός τόπου, και μπορούν να συμβάλουν στη βιώσιμη ανάπτυξή του, ακόμα κι αν ο τόπος αυτός είναι «απομακρυσμένος» γεωγραφικά, όπως ένα νησί ή μια ορεινή περιοχή.

Βιβλιογραφία

- Αναλυτικά ο κατάλογος των προϊόντων με ονομασία προέλευσης, <https://www.newsit.gr/ellada/analytika-o-katalogos-ton-proionton-me-onomasia-proelevisis/2025500/>
- Ανάπτυξη Αλιείας, www.2007-2013.espa.gr/el/Pages/staticESSAAL.aspx
- Arnon, I. (1989). *Agricultural Research and Technology Transfer. Research, extension farmers*. Elsevier Applied Science P.P. 846
- Δαμιανός, Δ., & Βλάχος, Γ. (2014). *Περί μιας εθνικής στρατηγικής για τη γεωργία και τα τρόφιμα. Ανταγωνιστικότητα για ανάπτυξη: Προτάσεις Πολιτικής*. Ένωση Ελληνικών Τραπεζών.
- Διαθέσιμος Προϋπολογισμός 2014-2020. www.ec.europa.eu/regional_policy/el/funding/available-budget/
- Δυναμικές αγροτικές περιοχές και ποιοτικά γεωργικά προϊόντα. www.europa.eu/european-union/topics/agriculture_el
- Ελληνική Αλιεία – Η ακτινογραφία του ελληνικού στόλου. www.ypaithros.gr/elliniki-alieia-aktinografia-ellinikou-stolou/?cli_action=1591509650.659
- ΕΛΣΤΑΤ. www.statistics.gr/
- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αλιεία και Θάλασσα, ΕΣΠΑ 2014-2020. www.espa.gr/el/pages/staticOPMaritimeFisheries.aspx
- ΕΣΠΑ 2014-2020. www.espa.gr
- ΕΣΠΑ 2021-2027. <https://www.espa.gr/el/Pages/newespa21-27.aspx>
- ΕΣΠΑ NEWS, Αλιεία – Επιδότηση. www.espa.io/c/agrotikos-tomeas-epidotisi/alieia-epidotisi/
- Ευρωπαϊκός Μηχανισμός Σήμανσης της Ποιότητας, C 353, 18 Oct 2019, Publication Office of EU. www.op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/836993b5-f176-11e9-a32c-01aa75ed71a1/language-el
- European Commission, eAmbrosia, The EU Geographical Indications Register. <https://ec.europa.eu/info/food-farming-fisheries/food-safety-and-quality/certification/quality-labels/geographical-indications-register/>
- European Commission, The Common Fisheries Policy (CFP). www.ec.europa.eu/fisheries/cfp_en
- European Committee of the Regions, [Greece](http://www.portal.cor.europa.eu/divisionpowers/Pages/Greece-Agriculture.aspx) – Agriculture. www.portal.cor.europa.eu/divisionpowers/Pages/Greece-Agriculture.aspx
- European Economic Community (1957). *The Treaty of Rome*. Rome, Italy.
- Gaia ΕΠΙΧΕΙΡΕΙΝ, Αλιεία. www.gaiapedia.gr/gaiapedia/index.php/%CE%91%CE%BB%CE%B9%CE%B5%CE%AF%CE%B1
- Greece Agriculture. www.nationsencyclopedia.com/economies/Europe/Greece-AGRICULTURE.html
- Η δομή του ΕΣΠΑ 2007-2013. www.dianeosis.org/2016/01/domi-espa/
- Θεσμικό Πλαίσιο, ΕΣΠΑ 2007-2013. www.epanad.gov.gr/default.asp?pid=27&la=1
- Information on fishing, angling and the permits required for the fresh water rivers, lakes and dams of Greece, as well as sea fishing off the coast. www.angloinfo.com/how-to/greece/lifestyle/sports-leisure/fishing
- Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2081/92 του Συμβουλίου της 14ης Ιουλίου 1992 για την προστασία των γεωγραφικών ενδείξεων και των ονομασιών προέλευσης των γεωργικών προϊόντων και των τροφίμων. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A31992R2081>

- Karagiannis, G., Katranidis, St., Nitsi, El., Tzouvelekas, Ev., & Vakrou Al. (2013). [Exploring the Sustainability of Aquaculture](https://link.springer.com/book/10.1007/978-94-017-1609-3). In *Freer Trade, Sustainability, and the Primary Production Sector in the Southern EU: Unraveling the Evidence from Greece* (pp. 143-158). Springer Science & Business Media. <https://link.springer.com/book/10.1007/978-94-017-1609-3>
- Konsolas, N., Papadaskalopoulos, Ath., & Plaskovitis, Il. (2012). *Regional Development in Greece*. Springer.
- Lekakis, J. (2013). Trade, Sustainability, and the Primary Production Sector: A Southern EU Perspective. In *Freer Trade, Sustainability, and the Primary Production Sector in the Southern EU: Unraveling the Evidence from Greece*. Springer Science & Business Media. <https://link.springer.com/book/10.1007/978-94-017-1609-3>
- Ministry of Rural Development and food, Greece, Farmer Livestock. www.minagric.gr/index.php/en/farmer-menu-2/livestock-menu
- OECD (2010). *Challenges for Agricultural Research*. OECD Publishing.
- Soon, J. M. & Baines, R. (2003). *Managing Food Safety Risks in the Agri-Food Industries*. CRC Press, Technology & Engineering.
- Theofanides, St. (2013). From Common Agricultural Policy (CAP) to Common Agricultural Planning and Management (CAPLAM). In *Freer Trade, Sustainability, and the Primary Production Sector in the Southern EU: Unraveling the Evidence from Greece* (pp. 189-204). Springer Science & Business Media. <https://link.springer.com/book/10.1007/978-94-017-1609-3>
- Ziogas, Ch. (2013). *The Organization of Primary Agricultural Production in Greece: Evolution and New Challenges for Re-Orientation*. In *Freer Trade, Sustainability, and the Primary Production Sector in the Southern EU: Unraveling the Evidence from Greece* (pp. 19-32). Springer Science & Business Media. <https://link.springer.com/book/10.1007/978-94-017-1609-3>

Διαδικτυακοί σύνδεσμοι

<http://www.ellinikigeorgia.gr/pop-proionta-ellada>

Κεφάλαιο 16:

Δευτερογενής τομέας παραγωγής –

Η συμβολή του στη βιώσιμη οικονομική περιφερειακή ανάπτυξη

Σύνοψη – Περίληψη

Το παρόν κεφάλαιο, με τίτλο «Δευτερογενής τομέας παραγωγής – Η συμβολή του στη βιώσιμη οικονομική περιφερειακή ανάπτυξη», διερευνά τη συμβολή των επιχειρήσεων στην περιφερειακή ανάπτυξη και υπογραμμίζει ότι η συμβολή αυτή είναι ιδιαίτερα σημαντική για τη βιώσιμη ανάπτυξη των τόπων, καθώς αποφέρει οφέλη στις περιφερειακές οικονομίες και οδηγεί στη μείωση των ανισοτήτων μεταξύ των περιφερειών. Δίνονται οι ορισμοί των βασικών εννοιών και γίνεται μια σύντομη ιστορική αναδρομή της βιομηχανικής ανάπτυξης στην Ελλάδα. Στη συνέχεια έμφαση δίνεται και στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Γίνεται αναφορά στον ορισμό τους, στον τρόπο λειτουργίας τους, στα νομοθετικά πλαίσια τα οποία τις αφορούν, στις σχέσεις τους με την κοινωνία, την ΕΕ, τις χώρες και τις περιφέρειες, καθώς και στον ρόλο που έχουν στην οικονομική ανάπτυξη.

Προαπαιτούμενη γνώση

Για την κατανόηση αυτού του κεφαλαίου, προαπαιτούμενη γνώση είναι οι βασικές έννοιες του χώρου και της χωροταξίας. Επίσης, απαραίτητες είναι η κατανόηση των περιφερειακών προβλημάτων και η γνώση γύρω από τους παράγοντες και τις αιτίες που καθορίζουν τα επίπεδα ανάπτυξης ενός τόπου και προκαλούν τις χωρικές και περιφερειακές ανισότητες. Προαπαιτούμενη είναι και η γνώση των οικονομικών, κοινωνικών, περιβαλλοντικών και πολιτικών λόγων για τους οποίους απαιτείται λήψη μέτρων περιφερειακής πολιτικής, καθώς και οι πρακτικοί και θεωρητικοί τρόποι για την αντιμετώπισή τους. Τέλος, σημαντική είναι η γνώση γύρω από τα θέματα της βιώσιμης ανάπτυξης και των γενικών παραμέτρων που την καθορίζουν.

16.1 Επιχειρηματικότητα και βιώσιμη ανάπτυξη

Ο δευτερογενής τομέας της οικονομίας κατασκευάζει τελικά εμπορεύματα. Όλη η κατασκευή και η επεξεργασία εντάσσονται στον δευτερογενή τομέα. Δραστηριότητες που σχετίζονται με τον δευτερογενή τομέα περιλαμβάνουν τη μεταλλουργία και την τήξη, την παραγωγή αυτοκινήτων, την παραγωγή κλωστοϋφαντουργικών προϊόντων, τη χημική και τη μηχανική, αεροδιαστημική βιομηχανία, την παραγωγή ενέργειας, τις επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας, τη μηχανική, τα ζυθοποιεία και τους εμφιαλωτές, την κατασκευή, τη ναυπηγική (Meyer-Krahmer, 2003).

Η επιχειρηματικότητα που αναπτύσσεται στον δευτερογενή τομέα παραγωγής συνδέεται άμεσα με την οικονομική μεγέθυνση, η οποία όμως αναμφισβήτητα αποτελεί την αναγκαία εκείνη συνθήκη και για τη συνολική κοινωνική ανάπτυξη μιας περιφέρειας (Καραγιάννης κ.ά., 2001).

Σύμφωνα με τη διεθνή εμπειρία, υπάρχουν αρκετοί δείκτες οι οποίοι μπορούν να αναλύσουν τη βιωσιμότητα της επιχείρησης αλλά και την καταγραφή των κοινωνικοοικονομικών επιπτώσεων. Οι δείκτες αυτοί ταξινομούνται σε: α) δείκτες βιωσιμότητας, όπου υπολογίζονται οι συνολικές ζημιές ή συνολικά κέρδη, τα συνολικά έσοδα και συνολικό κόστος, τα ίδια κεφάλαια και ξένα κεφάλαια, η αρχική επένδυση και επανάκτηση κεφαλαίου, οι προβλέψεις κερδών/ζημιών οι αποδόσεις κλίμακας και οικονομίες κλίμακας· β) δείκτες κοινωνικοοικονομικών επιπτώσεων και παραγωγικότητας, όπου υπολογίζονται η μεταβολή της απασχόλησης, η μεταβολή του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος, η μεταβολή του Ακαθάριστου Εγχώριου Εισοδήματος, η μεταβολή στο κατά κεφαλήν ΑΕΠ, η μεταβολή στην εξαγωγική δραστηριότητα, η παραγωγική δραστηριότητα ανά κλάδο στις περιφέρειες, οι αλλαγές που επέρχονται στις επενδύσεις και στις αποταμιεύσεις· γ) δείκτες έρευνας, τεχνολογίας και καινοτομίας, όπου διερευνώνται οι δαπάνες για έρευνα

και ανάπτυξη (E&A), οι δαπάνες από τις επιχειρήσεις, τα εκπαιδευτικά ιδρύματα για E&A, των δημόσιων φορέων για E&A κ.ά. (Korres, 2012).

Επομένως, βιώσιμες χαρακτηρίζονται οι επιχειρήσεις οι οποίες ανταποκρίνονται θετικά στους παραπάνω δείκτες και είναι κερδοφόρες και ανταγωνιστικές σε βάθος χρόνου (Weybrecht, 2010). Όμως, ποια είναι η σχέση των επιχειρήσεων με την προώθηση της γενικότερης βιώσιμης ανάπτυξης; Τη βιώσιμη ανάπτυξη προωθούν οι επιχειρήσεις οι οποίες είναι μεν κερδοφόρες, παράλληλα όμως φροντίζουν για την ποιότητα ζωής και εργασίας των υπαλλήλων και όλων όσοι εμπλέκονται στην αλυσίδα παραγωγής, ενώ ταυτόχρονα είναι και υπεύθυνες στη διαχείριση του φυσικού περιβάλλοντος. Αυτή η «ευαισθησία» των επιχειρήσεων νοείται σε οικονομικό, περιβαλλοντικό και κοινωνικό πλαίσιο. Η πρακτική έχει δείξει ότι, εντέλει, οι επιχειρήσεις οι οποίες είναι περιβαλλοντικά και κοινωνικά ευαίσθητες, και προωθούν τη βιώσιμη ανάπτυξη, είναι σε βάθος χρόνου κερδοφόρες (Weybrecht, 2010).

Προς την κατεύθυνση της προώθησης της βιώσιμης ανάπτυξης κινούνται τα τελευταία χρόνια πολλές επιχειρήσεις, εφαρμόζοντας προγράμματα εταιρικής κοινωνικής ευθύνης. Έρευνα της Αστάρα (2015) απέδειξε ότι οι εισηγμένες επιχειρήσεις στο χρηματιστήριο Αθηνών που εφάρμοσαν προγράμματα εταιρικής κοινωνικής ευθύνης έδωσαν πολύ καλύτερα αποτελέσματα κερδοφορίας σε σχέση με άλλες οι οποίες δεν εφάρμοζαν.

16.2 Η συμβολή της βιομηχανικής ανάπτυξης στην οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών

Η βιομηχανία ανήκει στον δευτερογενή τομέα παραγωγής και αποτελεί βασικό πυλώνα της οικονομίας. Η εγχώρια βιομηχανία αναπτύχθηκε ταχύρρυθμα μετά τη δεκαετία του 1950, με άναρχο όμως τρόπο, τόσο σε σχέση με τη χωροθέτηση, αφού με ελάχιστες εξαιρέσεις συσσωρεύτηκε στα αστικά κέντρα, όσο και με παντελή έλλειψη περιβαλλοντικής διάστασης. Ωστόσο, η βιομηχανία συνέβαλε σε μεγάλο βαθμό στην ανάπτυξη των περιφερειών.

Η αξιοποίηση της γεωγραφικής θέσης, η αποτελεσματική υποστήριξη από το κράτος, καθώς και η παροχή φορολογικών κινήτρων προς τους επενδυτές αναμφισβήτητα οδηγούν σε ομαλές βιομηχανικές σχέσεις και σε κουλτούρα συνεργασίας μεταξύ όλων των συμμετεχόντων (Κόνσολας, 1997). Ωστόσο, οι οικονομικές δραστηριότητες αναπτύσσονται και εφαρμόζονται σε κάθε περιοχή, ανάλογα με τα χαρακτηριστικά της περιοχής και τις ανάγκες της κάθε περιφέρειας. Το πρόβλημα της κατανομής των συντελεστών είναι κάτι το οποίο έχει απασχολήσει τόσο τους ερευνητές όσο και την πολιτεία. Είναι ένα πρόβλημα περίπλοκο, αλλά στην πραγματικότητα διαπιστώνεται ότι η διάσταση του χώρου είναι ζωτικής σημασίας για την επιλογή εγκατάστασης μιας βιομηχανίας (Malecki & Varaiya, 2016).

Έπειτα από πενήντα χρόνια ύπαρξής της, η περιφερειακή οικονομία περιλαμβάνει μεγάλο αριθμό προσεγγίσεων, θεωριών και μοντέλων για την ερμηνεία των επιλογών θέσης της βιομηχανίας. Η πρώτη μεγάλη ομάδα θεωριών σχετικά με την περιφερειακή οικονομία επιδιώκει να εξηγήσει γιατί η οικονομική ανάπτυξη εμφανίζεται σε τοπικό επίπεδο. Οι πρώτες θεωρίες της περιφερειακής ανάπτυξης αναπτύχθηκαν κατά τη διάρκεια του περασμένου αιώνα. Το πλεονέκτημα αυτής της αντίληψης του χώρου είναι ότι επιτρέπει τη χρήση μακροοικονομικών μοντέλων για την ερμηνεία τοπικών φαινομένων ανάπτυξης. Παρόλο που αυτά τα μοντέλα ταιριάζουν στα προαναφερθέντα χαρακτηριστικά, ωστόσο απαιτούν από τον αναλυτή να αποκλείσει οποιονδήποτε μηχανισμό διαπεριφερειακής συσσωμάτωσης, να απορρίψει τη θεωρία θέσης, να αγνοήσει τα πλεονεκτήματα της τοπικής εγγύτητας και να αναλάβει αντίθετα τους πόρους και τους παράγοντες παραγωγής, τις άνισες συνθήκες ζήτησης και τις διαπεριφερειακές ανισότητες στις παραγωγικές δομές ως καθοριστικούς παράγοντες της τοπικής ανάπτυξης (Hall & Markusen, 2013).

16.2.1 Ορισμός βιομηχανίας

Βιομηχανία είναι μια ομάδα εταιρειών που σχετίζονται με τις βασικές επιχειρηματικές δραστηριότητές τους. Στις σύγχρονες οικονομίες υπάρχουν δεκάδες βιομηχανικές ταξινομήσεις, οι οποίες συνήθως ταξινομούνται σε μεγαλύτερες κατηγορίες που ονομάζονται τομείς. Οι μεμονωμένες εταιρείες γενικά ταξινομούνται σε μια βιομηχανία με βάση τις μεγαλύτερες πηγές εσόδων τους. Για παράδειγμα, ενώ ένας

κατασκευαστής αυτοκινήτων μπορεί να διαθέτει ένα τμήμα χρηματοδότησης που συνεισφέρει το 10% στα συνολικά έσοδα της επιχείρησης, η εταιρεία θα ταξινομείται στη βιομηχανία αυτοκινήτων από τα περισσότερα συστήματα ταξινόμησης (Robey et al., 2010).

Οι επιχειρήσεις ομαδοποιούνται σε βιομηχανίες που βασίζονται στο πρωτογενές προϊόν που παράγεται ή πωλείται, δημιουργώντας βιομηχανικές ομάδες που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την απομόνωση επιχειρήσεων από εκείνους που συμμετέχουν σε διάφορες δραστηριότητες. Οι επενδυτές και οι οικονομολόγοι συχνά μελετούν τις βιομηχανίες για να κατανοήσουν καλύτερα τους παράγοντες και τους περιορισμούς στην αύξηση των κερδών των εταιρειών. Οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην ίδια βιομηχανία μπορούν επίσης να συγκριθούν μεταξύ τους για να αξιολογήσουν τη σχετική ελκυστικότητα μιας επιχείρησης εντός αυτού του κλάδου (Robey et al., 2010).

16.2.2 Ορισμός βιομηχανικής ανάπτυξης

Το Σχέδιο Δράσης για τη Βιομηχανική Πολιτική είναι σταθερά εδραιωμένο στη γενική πολιτική και στα σχέδια των χωρών για την αντιμετώπιση των βασικών προκλήσεων της οικονομικής και βιομηχανικής ανάπτυξης και της φτώχειας, της ανισότητας και της ανεργίας. Τα δέκα βασικά στοιχεία στα οποία εστιάζουν τα σύγχρονα σχέδια δράσης για τη βιομηχανική ανάπτυξη είναι:

- Η αύξηση της οικονομίας.
- Η ενίσχυση των προσπάθειών αύξησης της συνολικής εγχώριας ζήτησης, κυρίως μέσω του εντοπισμού των δημόσιων συμβάσεων και εντατικοποιημένων προσπαθειών για να πειστεί ο ιδιωτικός τομέας να υποστηρίξει την τοπική ανάπτυξη και την ανάπτυξη των τοπικών προμηθευτών.
- Η αύξηση των εξαγωγών.
- Η δημιουργία και η ενίσχυση μιας αναπτυξιακής πολιτικής.
- Η ενίσχυση των συνεχιζόμενων προσπαθειών για την οικοδόμηση ενός λιγότερο συγκεντρωμένου, πιο ανταγωνιστικού οικονομικού και κατασκευαστικού περιβάλλοντος στο οποίο μειώνονται τα εμπόδια εισόδου για τους νεοεισερχόμενους.
- Η δημιουργία ισχυρότερου συστήματος βιομηχανικών χρηματοδοτήσεων και κινήτρων για την υποστήριξη και εξασφάλιση υψηλότερων επιπέδων επενδύσεων του ιδιωτικού τομέα στους παραγωγικούς τομείς της οικονομίας και την αύξηση των εξαγωγών.
- Τα έργα τεχνολογικής έντασης και επωφελούς τεχνολογίας που αξιοποιούν πλήρως το πλεονέκτημα της συγκριτικής προμήθειας πόρων σε ένα παγκόσμιο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.
- Η βελτιστοποίηση της μεταφοράς τεχνολογίας και διάχυσης και η περαιτέρω ενίσχυση της εμπορικής προώθησης της «εγχώριας» έρευνας και ανάπτυξης σε βασικούς τομείς.
- Η υποστήριξη της περαιτέρω ενίσχυσης των ενεργειακά αποδοτικών παραγωγών.
- Η κατανόηση των προβλέψιμων επιπτώσεων της Ψηφιακής Βιομηχανικής Επανάστασης και των αναδυόμενων τεχνολογιών αποδιοργάνωσης, προσαρμόζοντας από κοινού τους παραγωγικούς και εξυπηρετικούς τομείς (Malecki, 2014).

16.2.3 Η εξέλιξη της βιομηχανικής ανάπτυξης στην Ελλάδα

Η εξέλιξη της βιομηχανικής ανάπτυξης στην Ελλάδα ήταν ιδιαίτερη γιατί ιδιαίτερο είναι και το γεωφυσικό της περιβάλλον. Οι συνθήκες για την ανάπτυξη της βιομηχανίας υπήρξαν αρκετά δυσμενείς, λόγω της πολυδιάσπασης της χώρας από τα πολλά και διάσπαρτα νησιά και από την κατακερματισμένη ηπειρωτική χώρα λόγω των οροσειρών που τη διατρέχουν, αλλά και από την έλλειψη κάποιων πρώτων υλών.

Παρ' όλα αυτά, στη βόρεια Ελλάδα αναπτύχθηκε το εμπόριο κατά τη διάρκεια του 18ου αιώνα. Την εποχή εκείνη εξάγονταν στην κεντρική Ευρώπη σταφίδες, βαμβάκι κ.ά. Επίσης, αναπτύχθηκε η κλωστοϋφαντουργική παραγωγή, η οποία εγκαταστάθηκε σε μικρές πόλεις (Νάουσα, Αμπελάκια). Το κεντρικό λιμάνι της Θεσσαλονίκης συνέβαλε στην εξαγωγή αυτών των προϊόντων από τη βόρεια Ελλάδα.

Το νεοϊδρυθέν ελληνικό κράτος αμέσως μετά την επανάσταση του 1821 αντιμετώπισε μεγάλα προβλήματα. Ο αναλφαβητισμός των Ελλήνων και η έλλειψη κεφαλαίου και εργασίας περιόρισαν την άμεση οικονομική ανάκαμψη για περίπου τρεις δεκαετίες. Η βιομηχανία αναπτύχθηκε σταδιακά, κυρίως με τη

μεταποίηση των γεωργικών προϊόντων (τρόφιμα, κλωστοϋφαντουργία). Η κατασκευή πλοίων διαδραμάτισε επίσης ρόλο και παραμένει σήμερα μία από τις ισχυρότερες βιομηχανίες της Ελλάδας. Τα ναυπηγεία της Σύρου, για παράδειγμα, ήταν από τους πρωτοπόρους στην κατασκευή χαλύβδινων πλοίων και ατμόπλοίων. Στα χρόνια που ακολούθησαν επεκτάθηκε το σιδηροδρομικό δίκτυο και το 1893 άνοιξε ο Ισθμός της Κορίνθου. Τα έργα αυτά βελτίωσαν τη δυνατότητα μεταφοράς και εξαγωγής βιομηχανικών προϊόντων και συνέβαλαν στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Αυτό έγινε και στη βόρεια Ελλάδα, η οποία ήταν ακόμα υπό οθωμανική κυριαρχία. Η παραγωγή μεταξιού ευδοκίμησε στη Θράκη. Η Θεσσαλονίκη γνώρισε γρήγορη πληθυσμιακή ανάπτυξη και συνδέθηκε σιδηροδρομικά με τα Σκόπια το 1872 και αργότερα με το Βελιγράδι. Η Μακεδονία με την εμπορική της μητρόπολη έγινε μέρος του ελληνικού κράτους το 1913 (Αυδίκος, 2014).

Αμέσως μετά τη Μικρασιατική Καταστροφή και την είσοδο του 1,5 εκατομμυρίου προσφύγων στη χώρα, πυροδοτήθηκε μια οικονομική ανάπτυξη στην Ελλάδα. Στην προσπάθειά της η χώρα να αφομοιώσει τον μεγάλο αυτόν αριθμό προσφύγων, προχώρησε στη μεταρρύθμιση της γης και στον εκσυγχρονισμό του αγροτικού τομέα. Ταυτόχρονα, επεκτάθηκαν οι μεταφορές και κατασκευάστηκαν μεγάλα λιμάνια. Επίσης, κατασκευάστηκαν και άλλα μεγάλα δημόσια έργα, όπως το φράγμα του Μαραθώνα βόρεια της Αθήνας. Δεδομένης της αύξησης του εργατικού δυναμικού, δόθηκε μια ακόμη βιομηχανική ώθηση και αναπτύχθηκαν βιομηχανίες με μεγαλύτερη τεχνική εξειδίκευση.

Η επέκταση της εξόρυξης και η ανακάλυψη του βωξίτη, της σημαντικότερης πρώτης ύλης για την κατασκευή αλουμινίου, συνέβαλαν επίσης θετικά σε αυτή την ανάπτυξη. Ωστόσο, η βιομηχανική δομή χαρακτηρίστηκε από μικρές επιχειρήσεις και η τεχνική καινοτομία έπαιξε μόνο μικρό ρόλο.

Μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και τον εμφύλιο που ακολούθησε, η ανάκαμψη ήταν αργή, παρόλο που οι υποδομές βελτιώθηκαν με τη βοήθεια του σχεδίου Marshall (μεταφορές, ηλεκτρικό δίκτυο, τηλεφωνικό δίκτυο κ.ά.). Την εποχή αυτή, ξεκίνησε επίσης και η παραγωγή ηλεκτρικού ρεύματος από τον λιγνίτη, εξασφαλίζοντας για πολλά χρόνια φθηνή ενέργεια όχι μόνο στα νοικοκυριά, αλλά και στη βιομηχανία. Η ελληνική δραχμή παρέμεινε σταθερή για μεγάλο χρονικό διάστημα και η τρίτη περίοδος βιομηχανικής ανάπτυξης έλαβε χώρα στα μέσα της δεκαετίας του 1960, υπό τη συμβολή της κατασκευαστικής βιομηχανίας. Η οικονομία αναπτύχθηκε σχεδόν τόσο γρήγορα όσο στην Ιαπωνία, και η παραγωγικότητα βελτιώθηκε σε μεγάλο βαθμό. Το 1968, το μερίδιο της βιομηχανίας στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν ξεπέρασε το μερίδιο της γεωργίας για πρώτη φορά, προτού μειωθεί και πάλι μόλις λίγα χρόνια αργότερα το 1975 (Αυδίκος, 2014).

Συνοψίζοντας, σημειώνουμε ότι ποτέ η Ελλάδα δεν απέκτησε μια ανάλογη βιομηχανία με αυτήν των δυτικών χωρών. Αντίθετα, στο τέλος του 19ου αιώνα, το ποσοστό της μείωσης της απασχόλησης στη γεωργία μετατοπίστηκε στον τομέα των υπηρεσιών. Το κράτος ενισχύθηκε και διογκώθηκε, δημιουργώντας εκατοντάδες χιλιάδες διοικητικών θέσεων εργασίας. Ωστόσο, από τα μέσα του 20ού αιώνα αναπτύχθηκε στη χώρα η τουριστική βιομηχανία. Σήμερα, με εξαίρεση τις μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες, οι βιομηχανικές επιχειρήσεις είναι πολύ πιο πιθανό να λειτουργούν ως μικρές οικογενειακές εταιρείες από τις επαγγελματικά διαχειριζόμενες επιχειρήσεις επικεντρωμένες στα κέρδη και στην καινοτομία. Η εκβιομηχάνιση της Ελλάδας δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί, αλλά οι μελετητές συζητούν ήδη εάν η χώρα πρέπει να επιχειρήσει μια εναλλακτική αναπτυξιακή στρατηγική αντί να προσπαθήσει απεγνωσμένα να προλάβει.

16.2.4 Η συμβολή της βιομηχανικής ανάπτυξης στην οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών και ο ρόλος της πολιτείας

Η οικονομική ανάπτυξη συμβάλλει στη δημιουργία θέσεων εργασίας και βελτιώνει την ποιότητα ζωής. Στη συνέχεια αναφέρονται οι λόγοι που καθιστούν τόσο σημαντική τη συμβολή της βιομηχανικής ανάπτυξης στην οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών:

- Δημιουργία θέσεων εργασίας. Οι οικονομικοί προγραμματιστές παρέχουν κρίσιμη βοήθεια και πληροφορίες σε επιχειρήσεις που δημιουργούν θέσεις εργασίας στην οικονομία της περιφέρειας.
- Διαφοροποίηση της βιομηχανίας. Ένα βασικό κομμάτι της οικονομικής ανάπτυξης είναι να διαφοροποιήσει την οικονομία, μειώνοντας την ευπάθεια μιας περιοχής σε έναν ενιαίο κλάδο. Οι προσπάθειες οικονομικής ανάπτυξης συμβάλλουν στην ανάπτυξη βιομηχανιών, συμπεριλαμβανομένων των καινοτόμων τεχνολογιών και των ψηφιακών μέσων, των βιοεπιστημών

και της υγειονομικής περιθαλψης, της αεροπορίας, της αεροδιαστημικής και της άμυνας, της προηγμένης μεταποίησης και των επιχειρηματικών υπηρεσιών.

Διατήρηση και επέκταση επιχειρήσεων. Ένα μεγάλο ποσοστό θέσεων εργασίας στην οικονομία δημιουργούνται από τις υπάρχουσες εταιρείες που επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους.

- Οικονομική οχύρωση. Η οικονομική ανάπτυξη συμβάλλει στην προστασία της τοπικής οικονομίας από την οικονομική ύφεση, προσελκύοντας και επεκτείνοντας τους σημαντικότερους εργοδότες της περιοχής.
- Αυξημένα φορολογικά έσοδα. Η αυξημένη παρουσία εταιρειών στην περιοχή μεταφράζεται σε αυξημένα φορολογικά έσοδα για κοινωτικά έργα και τοπικές υποδομές.
- Βελτιωμένη ποιότητα ζωής. Οι καλύτερες υποδομές και περισσότερες θέσεις εργασίας βελτιώνουν την οικονομία της περιοχής και αυξάνουν το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων της (Sharero, 2014).

Συμπερασματικά, θα μπορούσαμε να αναφέρουμε πως οι διαφορές στην αγορά εργασίας ανάμεσα στις κεντρικές και περιφερειακές περιοχές μιας χώρας είναι ιδιαίτερα εμφανείς. Το φαινόμενο της αστικοποίησης με τη μετακίνηση πληθυσμών προς τα μεγάλα αστικά κέντρα, ιδιαίτερα κατά τα χρόνια της οικονομικής κρίσης, εντείνει το πρόβλημα ακόμα περισσότερο.

Η πολιτεία, εφαρμόζοντας το άρθρο 4 του Συντάγματος της Ελλάδος, που ορίζει πως πρέπει να περιφρουρεί την ισότητα των Ελλήνων πολιτών ενώπιον του νόμου και σε κάθε έκφραση της καθημερινής κοινωνικής ζωής, σε συνδυασμό με το άρθρο 24, παράγραφο 2, που ορίζει πως «Η χωροταξική αναδιάρθρωση της χώρας, η διαμόρφωση, η ανάπτυξη, η πολεοδόμηση και η επέκταση των πόλεων και των οικιστικών γενικά περιοχών υπάγονται στη ρυθμιστική αρμοδιότητα και στον έλεγχο του κράτους, με σκοπό να εξυπηρετούνται η λειτουργικότητα και η ανάπτυξη των οικισμών και να εξασφαλίζονται οι καλύτεροι δυνατοί όροι διαβίωσης», και, τέλος, με το άρθρο 25, με την υποχρέωση του Κράτους, ως κοινωνικού κράτους δικαίου, να περιφρουρεί τα δικαιώματα και τις ελευθερίες του ατόμου για τη γενικότερη πρόοδο του κοινωνικοπολιτικού συστήματος, να εγγυάται θεμελιώδη δικαιώματα και να διασφαλίζει την ανεμπόδιστη και αποτελεσματική άσκησή τους, θα πρέπει να έχει βασικό της στόχο την ατομική προστασία των κοινωνικών δικαιωμάτων του καθενός, με απώτερο σκοπό την προσωπική ευημερία και την οικογενειακή και επαγγελματική ευτυχία των πολιτών της.

Επίσης, το άρθρο 116 υπογραμμίζει και πάλι ότι η αρμοδιότητα της πολιτείας είναι να φροντίζει αδιακρίτως ώστε να μην υφίσταται καμία ανισότητα μεταξύ των πολιτών αυτής, άρα, σε συνδυασμό όλων των παραπάνω άρθρων, το Κράτος θα πρέπει να λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε να διασφαλίζεται η επαγγελματική αποκατάσταση όλων των πολιτών της, είτε κατοικούν στην πρωτεύουσα και στα αστικά κέντρα είτε στις υπόλοιπες περιφερειακές περιοχές.

16.3 Οι βιομηχανικές περιοχές

Όσον αφορά τον χώρο της εγκατάστασης της βιομηχανίας, η πρακτική είναι να οργανώνονται χαρακτηρισμένες βιομηχανικές περιοχές, οι οποίες παρέχουν όλες τις υποδομές για την εύρυθμη εγκατάσταση και λειτουργία των παραγωγικών επιχειρήσεων.

Οι τεχνικές υποδομές και γενικότερα η κατάσταση των χώρων εγκατάστασης παραγωγικών δραστηριοτήτων έχουν βαρύνουσα σημασία στη λειτουργία των εγκατεστημένων στους χώρους αυτούς επιχειρήσεων.

Την κατασκευή τεχνικών υποδομών και υποδομών προστασίας περιβάλλοντος, στους χώρους αμιγούς συγκέντρωσης μεταποιητικών επιχειρήσεων, δηλαδή τις Βιομηχανικές Περιοχές και τα Βιομηχανικά-Βιοτεχνικά Πάρκα, είχε αναλάβει για πολλές δεκαετίες το κράτος μέσω της Ελληνικής Τραπέζης Βιομηχανικής Αναπτύξεως (ΕΤΒΑ).

Με την ψήφιση του Ν. 2545/1997 «Βιομηχανικές και Επιχειρηματικές Περιοχές» (ΒΕΠΕ), το καθεστώς ίδρυσης, υλοποίησης και λειτουργίας των οργανωμένων περιοχών εγκατάστασης μεταποιητικών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων εναρμονίστηκε με τον γενικότερο χωροταξικό σχεδιασμό της χώρας και τις επιταγές της ΕΕ. Το θεσμικό πλαίσιο διευρύνθηκε και προέβλεψε μία ή περισσότερες ΒΕΠΕ σε όλους τους νομούς της χώρας. Επίσης, ο νόμος αφαίρεσε από την ΕΤΒΑ την αποκλειστικότητα στην ίδρυση και λειτουργία των Βιομηχανικών Περιοχών (ΒΙΠΕ), και Φορείς ίδρυσης και λειτουργίας Βιομηχανικών και Επιχειρηματικών

Περιοχών μπορούν να είναι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Επιμελητήρια, Επαγγελματικές Οργανώσεις και Ιδιώτες, που θα οφείλουν όμως να καλύπτουν σημαντικό μέρος του κόστους των έργων υποδομής και προστασίας περιβάλλοντος με ίδια συμμετοχή, αφού τα ποσοστά επιχορήγησης είναι σημαντικά μειωμένα.

16.4 Μικρομεσαίες επιχειρήσεις και οικονομική ανάπτυξη

Από τη Βιομηχανική Επανάσταση και έπειτα και με τη σταδιακή κυριαρχία και εγκαθίδρυση του καπιταλισμού ως κυρίαρχου οικονομικού μοντέλου, μια επιχείρηση ή εταιρεία μπορούσε να θεωρηθεί πετυχημένη μόνο στην περίπτωση που θα κατάφερνε να αυξήσει το κεφάλαιο και το μέγεθός της ώστε να ανήκει στις «μεγάλες» επιχειρήσεις που απολαμβάνουν μεγάλα κέρδη. Κατά συνέπεια, οι διάφορες οικονομικές μονάδες έβαζαν στόχο να εξελιχθούν σε μέγεθος και δύναμη, αγνοώντας τα μειονεκτήματα και τους κινδύνους των μεγάλων εταιρειών, όπως την ύπαρξη πολλών διαφορετικών μετόχων, τη μεγάλη φορολογία που αντιμετωπίζουν, τη δυσκολία ελέγχου και σχεδιασμού του ανθρώπινου δυναμικού, την έλλειψη αμεσότητας κ.ά. Με το πέρασμα του χρόνου και τη μετάβαση σε ένα πιο σύγχρονο κοινωνικοοικονομικό μοντέλο, οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ) σταδιακά άρχισαν να γνωρίζουν μεγαλύτερη επιτυχία. Μάλιστα, πρόσφατες έρευνες έχουν δείξει ότι οι ΜΜΕ έχουν φτάσει να αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος του συνόλου των επιχειρήσεων, ενώ σε σχέση με την επαγγελματική απασχόληση να αποτελούν επίσης έναν πολύ σημαντικό παράγοντα (European Commission, 2010).

Μελετώντας τις πτυχές της δραστηριότητας των ΜΜΕ, διαπιστώνεται ότι η ανάπτυξη και η υποστήριξή τους αποτελούν αντικείμενο πάνω στο οποίο τα κράτη πλέον (συμπεριλαμβανομένων και της Ελλάδας και της ΕΕ) προσπαθούν να δώσουν μεγάλη έμφαση. Αυτό διότι έχει αναγνωριστεί ο σημαντικός κοινωνικός και οικονομικός ρόλος που παίζουν οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις στις περιφέρειες τόσο των ανεπτυγμένων όσο και των αναπτυσσόμενων χωρών. Η αρμονική και επιτυχημένη ανάπτυξη αυτών των επιχειρήσεων συμβάλλει στην ύπαρξη υγιούς οικονομίας γενικότερα και, κατά συνέπεια, οδηγεί σταδιακά προς μια «κατεύθυνση» που θα χαρακτηριζόταν ως βιώσιμη ανάπτυξη. Κάτι που είναι ιδιαίτερα σημαντικό να τονιστεί, ακόμη, είναι η άμεση σχέση που μπορούν να αναπτύξουν σε σχέση με τους πελάτες τους. Τέτοιου μεγέθους επιχειρήσεις είναι σε θέση να διαχειρίζονται πιο εύκολα και γρήγορα τις δύσκολες και αναπάντεχες συνθήκες, ενώ επιπλέον, λόγω του είδους της διαχείρισης που επιβάλλεται, οι επιχειρήσεις αυτές μπορούν να καινοτομήσουν και να εισαγάγουν στην αγορά νέες τάσεις. Αυτά είναι μερικά από τα πλεονεκτήματα που διαθέτουν οι ΜΜΕ και τα περισσότερα από αυτά θεωρούνται από πολλούς απαραίτητα για την επιτυχία και γενικότερα την επιβίωσή τους στην αγορά.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, θα έπρεπε να φαίνεται λογικό ότι τέτοιου είδους επιχειρήσεις αποτελούν τον κορμό της αγοράς της Ελλάδας, ιδιαίτερα από τη μεταπολίτευση και μετά (από την περίοδο των ανοικοδομήσεων, 1970 και έπειτα), σε αντίθεση με τις μεγάλες επιχειρήσεις, οι οποίες ναι μεν λόγω του μεγέθους τους προσφέρουν αρκετές θέσεις εργασίας, πλην όμως δεν αποσκοπούν στο κέρδος των μελών και στη βιώσιμη ανάπτυξη της εκάστοτε περιφέρειας, ενώ σε πολύ μεγάλο ποσοστό είναι θυγατρικές ξένων, ακόμα μεγαλύτερων επιχειρήσεων, που αποσκοπούν μόνο στην αύξηση του κεφαλαίου τους. Αυτό σημαίνει ότι σε καμία περίπτωση δεν μπορούν να προσφέρουν τα ίδια οφέλη με τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, οι οποίες λειτουργούν πιο αρμονικά, ανοίγουν νέες θέσεις εργασίας σε τοπικό επίπεδο και προάγουν τον υγιή ανταγωνισμό.

Ταυτόχρονα, πολύ συχνά, τόσο στις ανεπτυγμένες όσο και στις αναπτυσσόμενες χώρες, υφίσταται μη επαρκώς αποδοτική και αποτελεσματική δημοσιονομική πολιτική και διαφαίνεται ότι ο δημόσιος τομέας δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να συντηρήσει επαρκώς την απασχόληση σε αυτόν. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με προγράμματα και κίνητρα, οδηγεί σταθερά στην αύξηση και ισχυροποίηση των ΜΜΕ, κάτι που φαντάζει ως ο μόνος ασφαλής τρόπος μείωσης της ανεργίας και αποφυγής περαιτέρω οικονομικών κρίσεων. Όσον αφορά το πρόβλημα της αστυφιλίας που αντιμετωπίζει η Ελλάδα, αλλά και αρκετές ακόμα χώρες του κόσμου, στο γενικότερο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης, είναι εμφανής η ανάγκη επανεμφάνισης ουσιαστικού ρόλου των περιφερειών στην αιεφόρο ανάπτυξη, κάτι στο οποίο μπορούν να συμβάλουν οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Η τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη είναι από τα πλέον σημαντικά ζητήματα της σημερινής κοινωνίας και κάτι τέτοιο μπορεί να συμβεί πιο εύκολα και ευεργετικά με την ανάπτυξη των ΜΜΕ (Stefanou et al., 2002).

Κλείνοντας, τονίζεται ότι η ΕΕ εδώ και πολλά χρόνια έχει αναγνωρίσει τη θετική συμβολή των ΜΜΕ στην ενίσχυση της περιφερειακής οικονομίας και έχει αναπτύξει πολιτικές και δράσεις για την υποστήριξη των υπαρχουσών ΜΜΕ, καθώς και τη δημιουργία νέων (Murphy, 1999).

16.5 Σύνοψη

Από το κεφάλαιο που προηγήθηκε φάνηκε ότι η προσπάθεια της πολιτείας μέσω των αναπτυξιακών νόμων και των διαφόρων πολιτικών της στοχεύουν στην ενίσχυση του δευτερογενούς τομέα παραγωγής, δηλαδή στην ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας τόσο σε επίπεδο μικρομεσαίων επιχειρήσεων όσο και σε επίπεδο μεγαλύτερης κλίμακας βιομηχανία.

Η επιχειρηματικότητα, ανεξάρτητα από το μέγεθός της, συμβάλλει στην ενίσχυση του ΑΕΠ των περιφερειών και στην καταπολέμηση της ανεργίας σε τοπικό επίπεδο. Συνεπαγωγικά, αυτό οδηγεί στην οικονομική ανάπτυξη της περιφέρειας και στην ευημερία των κατοίκων της. Δηλαδή, μέσω αυτής επιλύονται και μεν θέματα οικονομικά, αλλά και κοινωνικά.

Προσπάθεια της πολιτείας είναι η προσέλκυση βιομηχανιών σε όλες τις περιφέρειες και για τον λόγο αυτόν έχουν οργανωθεί βιομηχανικές περιοχές. Αυτό συμβαίνει σε όλες τις χώρες και στην Ελλάδα. Παρόλο που η Ελλάδα δεν έχει αναπτύξει σε μεγάλο βαθμό βιομηχανία σε σχέση με άλλες ανεπτυγμένες χώρες της Ευρώπης, εντούτοις σε ολόκληρη την επικράτεια της χώρας υπάρχουν σήμερα οργανωμένες βιομηχανικές περιοχές.

Από την άλλη πλευρά, τόσο στην Ευρώπη όσο και στην Ελλάδα έχουν αναπτυχθεί πολλές μικρομεσαίες επιχειρήσεις, οι οποίες αποτελούν και «τη ραχοκοκαλιά της χώρας». Οι ΜΜΕ συνάδουν απόλυτα με τη βιώσιμη ανάπτυξη, καθώς αναπτύσσονται σε τοπικό επίπεδο, απασχολούν εργατικό δυναμικό από τον τόπο, συνήθως χρησιμοποιούν πρώτες ύλες και πόρους από τον τόπο και αναδιανέμουν τα κέρδη τους στον τόπο.

Συνοψίζοντας, τονίζεται ότι η ενίσχυση του δευτερογενούς τομέα παραγωγής, σε όποια κλίμακα αυτός υφίσταται, είναι βασικός παράγοντας που συμβάλλει στην ανάπτυξη μιας περιφέρειας και κατ' επέκταση στη βιωσιμότητά της. Η επιχειρηματικότητα σε συνδυασμό και με άλλες δράσεις από την πολιτεία, για παράδειγμα την ενίσχυση των μεταφορών, τις δράσεις για την προστασία του περιβάλλοντος κ.ά., μπορούν να οδηγήσουν στη διασφάλιση της συνολικής βιώσιμης ανάπτυξης μιας περιφέρειας.

Βιβλιογραφία

- Αστάρα, Ό.-Ε. (2015). *Βιώσιμη ανάπτυξη, εταιρική κοινωνική ευθύνη και η αποδοτικότητα των επιχειρήσεων: Διερεύνηση των εισηγμένων επιχειρήσεων στο Χρηματιστήριο Αθηνών*. Διδακτορική Διατριβή, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο.
- Αυδίκος, Β. (2014). *Οι πολιτιστικές και δημιουργικές βιομηχανίες στην Ελλάδα*. Επίκεντρο ΑΕ.
- European Commission (2010). *“Internationalisation of European SMEs”*, Published by Entrepreneurship Unit Directorate-General for Enterprise and Industry European Commission. file:///C:/Users/ag_ec/Downloads/internationalisation_of_european_smes_final_en.pdf
- Hall, P., & Markusen A. R. (2013). *Technology Innovation and Regional Economic Development*. University of California Press.
- Καραγιάννης, Α. Δ., Κορρές, Γ., & Ζαρίφης, Α. (2001). *Επιχειρηματικότητα και ανάπτυξη*. Παιδαγωγικό Ινστιτούτο.
- Κόνσολας, Ν. (1997). *Σύγχρονη περιφερειακή οικονομική πολιτική*. Παπαζήσης.
- Korres, G. M. (2012). *Handbook of Innovation Economics*. Nova Publishers.
- Μητούλα, Ρ. (2006). *Βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση & ανασυγκρότηση του ελληνικού αστικού περιβάλλοντος*. Σταμούλης.
- Malecki, E. J. (2014). High technology growth policies and prospects for local economic development. *Journal of the American Planning Association*, 50, 262-269.
- Malecki E. J., & Varaiya, P. (2016). Innovation and changes in regional structure. In P. Nijkamp (ed.), *Handbook of Regional Economics* (pp. 631-661).
- Meyer-Krahmer, F. (2003). *Industrial Innovation Strategies – Towards an Environmentally Sustainable Industrial Economy*. Part of the Technology, Innovation and Policy (ISI) book series (3217, Volume 6).
- Νόμος 2545/1997. <https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/204502/nomos-2545-1997>
- Robey, D., Boudreau, M.- C., & Rose, G. M. (2010). Information Technology and Organizational Learning: A Review and Assessment of Research. *Accounting, Management and Information Technologies*, 10(2), 125-155.
- Shapero, A. (2014). *The entrepreneurial event*. In C. A. Kent (ed.), *The Environment for Entrepreneurship* (pp. 21-40). Lexington Books.
- Stefanou, J., Mitoula, R., & Patargias, P. (2002). The role of Small and Medium Enterprises in the upgrading of the urban environment. The case of the center of Athens. *KTIRIO*, Issue A.
- Weybrecht, G. (2010). *The sustainable MBA: The manager's guide to green business*. John Wiley & Sons.

Κεφάλαιο 17:

Τριτογενής τομέας παραγωγής – Η συμβολή του στη βιώσιμη οικονομική περιφερειακή ανάπτυξη

Σύνοψη – Περίληψη

Ο τριτογενής τομέας παραγωγής αναπτύχθηκε ραγδαία τα τελευταία χρόνια λόγω της αστικοποίησης και της ανάπτυξης της τεχνολογίας. Η σημαντικότητά του είναι μεγάλη λόγω του μεγάλου αριθμού των εργαζομένων που απασχολεί, καθώς περιλαμβάνει τις πάσης φύσεως υπηρεσίες. Στο παρόν κεφάλαιο, με τίτλο «Τριτογενής τομέας παραγωγής – Η συμβολή του στη βιώσιμη οικονομική περιφερειακή ανάπτυξη», αναλύεται η συμβολή του τριτογενούς τομέα παραγωγής, δηλαδή των υπηρεσιών, στην περιφερειακή ανάπτυξη. Αρχικά μελετάται ο τριτογενής τομέας ως προς τον ορισμό, τα κριτήρια και το αντικείμενό του. Στη συνέχεια καταγράφεται η σχετική ευρωπαϊκή πολιτική που εφαρμόζεται και υπογραμίζονται οι θετικές επιπτώσεις της στην ενίσχυση του στον τριτογενή τομέα παραγωγής. Επίσης, καταγράφονται οι υποδομές οι οποίες προωθούνται και συμβάλλουν στην ενίσχυση του τριτογενούς τομέα παραγωγής και των υπηρεσιών στις χώρες μέλη της ΕΕ και στην Ελλάδα.

Προαπαιτούμενη γνώση

Για την κατανόηση αυτού του κεφαλαίου, προαπαιτούμενη γνώση είναι οι βασικές έννοιες του χώρου και της χωροταξίας. Επίσης, απαραίτητες είναι η κατανόηση των περιφερειακών προβλημάτων και η γνώση γύρω από τους παράγοντες και τις αιτίες που καθορίζουν τα επίπεδα ανάπτυξης ενός τόπου και προκαλούν τις χωρικές και περιφερειακές ανισότητες. Προαπαιτούμενη είναι και η γνώση των οικονομικών, κοινωνικών, περιβαλλοντικών και πολιτικών λόγων για τους οποίους απαιτείται λήψη μέτρων περιφερειακής πολιτικής, καθώς και οι πρακτικοί και θεωρητικοί τρόποι για την αντιμετώπισή τους. Τέλος, σημαντική είναι η γνώση γύρω από τα θέματα της βιώσιμης ανάπτυξης και των γενικών παραμέτρων που την καθορίζουν.

17.1 Ορισμός του τριτογενούς τομέα παραγωγής

Ο τριτογενής τομέας της οικονομίας είναι ο κλάδος των υπηρεσιών. Ο τομέας αυτός περιλαμβάνει τις υπηρεσίες που παρέχονται στον γενικό πληθυσμό και στις επιχειρήσεις. Οι δραστηριότητες που σχετίζονται με τον τριτογενή τομέα παραγωγής περιλαμβάνουν τη λιανική και χονδρική πώληση, τη μεταφορά και διανομή των προϊόντων, την ψυχαγωγία (ταινίες, τηλεόραση, ραδιόφωνο, μουσική, θέατρο κ.ά.), τα εστιατόρια, τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, τον τουρισμό, την ασφάλιση, τις τραπεζικές υπηρεσίες, την υγειονομική περίθαλψη, το δίκαιο. Περιλαμβάνει επίσης όλες τις δημόσιες υπηρεσίες, όπως αθλητισμό, εκπαίδευση, νοσοκομεία, τις επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα, όπως εμπορικές επιχειρήσεις, τράπεζες, τουριστικές επιχειρήσεις, αθλητισμού, εκπαίδευσης, μεταφορές, επικοινωνίες, και επίσης όλους τους ελεύθερους επαγγελματίες (Κόνσολας, 1997).

Η ανάγκη για την ανάπτυξη του τριτογενούς τομέα παραγωγής προέκυψε από τη στιγμή που ο άνθρωπος άρχισε να συναλλάσσεται και να εμπορεύεται τα προϊόντα. Όμως, η ραγδαία ανάπτυξή του συνδέεται κυρίως με τη ραγδαία ανάπτυξη των τεχνολογιών. Η παγκοσμιοποίηση της αγοράς κατηύθυνε τις επιχειρήσεις σε έναν συνεχή ανταγωνισμό και στην εφαρμογή νέων στρατηγικών στις συνεχόμενες αλλαγές της αγοράς. Μέσω των παροχών υπηρεσιών, οι επιχειρήσεις διαφοροποιούν συνεχώς τα προϊόντα τους και τα κάνουν περισσότερο ανταγωνιστικά στην αγορά. Ο τομέας των υπηρεσιών έχει πολλούς κλάδους απασχόλησης, ο οποίος, λόγω του φάσματος και της άυλης μορφής του, δεν διαχειρίζεται κάτι συγκεκριμένο σε σχέση με τους άλλους δύο τομείς (Αυλωνίτης κ.ά., 2016).

Επομένως, ο τριτογενής τομέας παραγωγής είναι οι υπηρεσίες. Δίνοντας έναν σύντομο ορισμό της υπηρεσίας, πρόκειται για το αποτέλεσμα συγκεκριμένων πράξεων και ενεργειών που επεμβαίνουν στο τελικό αποτέλεσμα-προϊόν, υλικό ή άυλο, που προσφέρεται στον παραλήπτη/αγοραστή. Κατά συνέπεια, το προϊόν

είναι οι υπηρεσίες που προσφέρει ο παραγωγός ή ο συνδυασμός υπηρεσιών και αγαθών για μια συνολική προσφορά προς τον καταναλωτή του προϊόντος. Η διαφορά που υπάρχει ανάμεσα στα οικονομικά αγαθά που παράγονται στον τριτογενή τομέα παραγωγής σε σχέση με τον πρωτογενή και τον δευτερογενή έγκεινται στην υλική υπόσταση, εφόσον οι υπηρεσίες παράγουν άυλα αγαθά. Ως προς αυτό το χαρακτηριστικό διαφέρει από τους άλλους δύο τομείς, καθώς ο πρωτογενής τομέας ασχολείται με την παραγωγή αγαθών που προέρχονται από τη φύση και ο δευτερογενής ασχολείται με επεξεργασία αυτών. Δηλαδή, τα αγαθά που παράγονται από τον τριτογενή τομέα παραγωγής δεν έχουν υλική υπόσταση και η εργασία εμφανίζεται ξαφνικά και δίχως να γίνεται αντιληπτή. Επομένως, ο τριτογενής τομέας ασχολείται με την παραγωγή των άυλων αγαθών, δηλαδή την παροχή των υπηρεσιών ή την παροχή του τελικού προϊόντος.

17.2 Ταξινόμηση των υπηρεσιών

Ο τριτογενής τομέας παραγωγής αναπτύσσεται σε ένα μεγάλο φάσμα δραστηριοτήτων και, λόγω της ανομοιογένειας αυτών, υπάρχουν διαφορετικά κριτήρια για την ένταξη των δραστηριοτήτων στον τομέα (Δεδουσόπουλος, 2014):

Κριτήριο κατανάλωσης: Η πρώτη κατηγοριοποίηση που γίνεται σε ό,τι αφορά τις υπηρεσίες αναφέρεται στο κριτήριο της κατανάλωσης, δηλαδή ποιος είναι ο αποδέκτης της υπηρεσίας, καθώς μερικές υπηρεσίες παρέχονται σε επιχειρήσεις και άλλες σε καταναλωτές. Οι υπηρεσίες δεν διακρίνονται σε σχέση με το αν αφορούν καταναλωτές ή επιχειρήσεις, επειδή οι παροχές προσφέρονται και στις δύο περιπτώσεις.

Κριτήριο βάσει λειτουργιών: Σύμφωνα με αυτό το κριτήριο, οι υπηρεσίες χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες: Στις συμπληρωματικές υπηρεσίες, που ασχολούνται με τον βιομηχανικό τομέα και πραγματοποιούνται παράλληλα με τη διεξαγωγή της εκβιομηχάνισης (π.χ. τράπεζες, μεταφορές, εμπόριο), τις παραδοσιακές υπηρεσίες, που ασχολούνται πριν από την έναρξη της εκβιομηχάνισης (π.χ. οικιακές υπηρεσίες), και τις μοντέρνες υπηρεσίες, που καταναλώνονται όταν τελειώσει η διαδικασία της εκβιομηχάνισης και γίνεται η μαζική κατανάλωση των αγαθών (π.χ. εκπαίδευση, υγεία, τουρισμός, ψυχαγωγία).

Κριτήριο λειτουργίας: Οι Browning και Singelmann πρότειναν τέσσερις κατηγορίες υπηρεσιών με κριτήριο την οικονομική λειτουργία τους, όπως: 1) υπηρεσίες των παραγωγών όπου ανήκουν οι τράπεζες, χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, ασφαλιστικές, διαχείριση ακινήτων, λογιστικές και νομικές επιχειρήσεις, μηχανικοί/αρχιτέκτονες και λοιπές επιχειρήσεις, 2) υπηρεσίες κατανομής, όπου οι συγκεκριμένες επιχειρήσεις ασχολούνται με τη μεταφορά και αποθήκευση, την επικοινωνία και το εμπόριο, 3) κοινωνικές υπηρεσίες, που αναφέρονται στον τομέα της εκπαίδευσης, της υγείας, τις ΜΚΟ, τις κοινωνικές/ θρησκευτικές υπηρεσίες και τη δημόσια διοίκηση, 4) προσωπικές υπηρεσίες, όπου ανήκουν οι οικιακές υπηρεσίες, τα εστιατόρια, οι χώροι αναψυχής, τα κέντρα περιποίησης.

17.3 Η ευρωπαϊκή πολιτική στον τριτογενή τομέα

Η Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελείται από περιφέρειες οι οποίες αναπτυξιακά διαφέρουν μεταξύ τους (οικονομικά, κοινωνικά κ.ά.). Από τα προηγούμενα κεφάλαια φάνηκε ότι μέσω της περιφερειακής πολιτικής, που έχει στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη, επιδιώκεται η εξισορρόπηση αυτών των ανισοτήτων. Σημειώνεται ότι οι περιφερειακές ανισότητες δεν αφορούν μόνο τις υποανάπτυκτες χώρες, αλλά μακροπρόθεσμα και τις αναπτυγμένες. Οι εν λόγω πολιτικές επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό όλους τους τομείς της οικονομίας, επομένως και τον τριτογενή. Για παράδειγμα, με το κοινό νόμισμα τα μέλη λειτουργούν στις ίδιες οικονομικές συνθήκες και τα παραγόμενα προϊόντα έχουν μεγαλύτερη ζήτηση επειδή απευθύνονται σε μεγαλύτερο κοινό. Επίσης, λόγω των οικονομικών διαφορών, χώρες με χαμηλό κόστος παραγωγής γίνονται κέντρα ανάπτυξης προϊόντων από τις αναπτυγμένες χώρες (Μητούλα, 2006).

Αυτό όμως που επηρεάζει περισσότερο τον τριτογενή τομέα παραγωγής στις χώρες μέλη της ΕΕ είναι η ανάπτυξη των οικονομικών και κοινωνικών υποδομών, η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων, η βελτίωση της ποιότητας ζωής, η βελτίωση των ανθρωπίνων πόρων και η προστασία του περιβάλλοντος. Για την εξυπηρέτηση των παραπάνω στόχων, προωθούνται υποδομές που σχετίζονται άμεσα

με τον τριτογενή τομέα παραγωγής, δηλαδή τις υπηρεσίες. Στη συνέχεια του κειμένου αναφέρονται οι βασικότερες από αυτές (ΕΣΠΑ 2021-2027) (ΕΣΠΑ 2014-2020).

Μεταφορές: Η ευρωπαϊκή πολιτική σε ό,τι αφορά τον τομέα των μεταφορών έχει στόχο τη δημιουργία αποτελεσματικών δικτύων και συστημάτων μεταφορών. Οι συγκεκριμένες υποδομές ευνοούν τους πολίτες προσφέροντάς τους ταχύτερες και αποτελεσματικότερες μεταφορές, αλλά και τους επιχειρηματίες, οι οποίοι διευκολύνονται για τη μεταφορά των προϊόντων τους αξιοποιώντας τις αξιόπιστες και σύγχρονες μεταφορές που δημιουργούνται. Η πολιτική αυτή υλοποιείται από το παρελθόν με αποτελεσματικότητα, αλλά σήμερα ετέθησαν και επιπλέον στόχοι σε ό,τι αφορά τη βελτίωση των υπηρεσιών των μεταφορών με ασφάλεια, μείωση του αρχικού κόστους, μεγαλύτερη χωρητικότητα στα μέσα μεταφοράς, ταχύτερες μεταφορές, ποιοτικότερες μεταφορές. Απώτερος στόχος της ΕΕ στον τομέα των μεταφορών είναι η βιωσιμότητα, η ισόρροπη ανάπτυξη όλων των μέσων μεταφοράς, η αποδοτικότητά τους και η προσβασιμότητα σε κάθε σημείο της επικράτειάς της, ακόμη και στο πιο απομακρυσμένο.

Ενέργεια: Ο τομέας της ενέργειας προσφέρει υπηρεσίες που είναι εξίσου σημαντικές. Για τις λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες, στόχος της ΕΕ είναι η παροχή επενδύσεων μέσω των διαρθρωτικών ταμείων με στόχο επενδύσεις για ανανεώσιμους πόρους, χρήση διαφοροποιημένων πηγών ενέργειας, παραγωγή εξοπλισμού υψηλής ενεργειακής αποτελεσματικότητας (ΜΜΕ, δημόσια κτίρια και νοικοκυριά), ολοκληρωμένα δίκτυα φυσικού αερίου, βελτίωση δικτύων ηλεκτρικής ενέργειας.

Τηλεπικοινωνίες: Οι τηλεπικοινωνίες ανήκουν σε πολύ μεγάλο ποσοστό στις υπηρεσίες και η ανάπτυξή τους συμβάλλει σε μεγάλο βαθμό στην οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών. Τα διαρθρωτικά ταμεία της ΕΕ μέσω των επενδύσεων επιδιώκουν τη μεγιστοποίηση του επιχειρηματικού δυναμικού, την ενθάρρυνση για νέα δίκτυα πληροφόρησης, τη χρήση του διαδικτύου ως κεφαλαίου, τη χρήση τηλεπικοινωνιών σε δημόσιες υπηρεσίες, την ανάπτυξη δεξιοτήτων για μεγιστοποίηση των οφελών της πληροφόρησης.

Περιβάλλον: Για την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων εφαρμόζεται η περιβαλλοντική περιφερειακή πολιτική. Πολλές από τις πρωτοβουλίες και δράσεις σχετικές με το περιβάλλον εντάσσονται στον τριτογενή τομέα παραγωγής, όπως η εξυγίανση των περιβαλλοντικά υποβαθμισμένων εκτάσεων, η διαχείριση των αποβλήτων, η εξασφάλιση επαρκούς ποιότητας πόσιμου νερού (αποτελεσματικά συστήματα συλλογής, επεξεργασίας και διάθεσης), η διαχείριση και ανακύκλωση στερεών, βιομηχανικών και επικίνδυνων αποβλήτων, οι δράσεις για την ανάπτυξη της τιμολογιακής δομής, για την πραγματική τιμή του νερού κ.ά.

Τεχνολογική ανάπτυξη και έρευνα: Η οικονομική ανάπτυξη και η ανταγωνιστικότητα των περιφερειών εξαρτώνται σε σημαντικό βαθμό από την έρευνα και την τεχνολογική ανάπτυξη και για τον λόγο αυτόν η ΕΕ, θέλοντας να βελτιώσει τις λιγότερο αναπτυγμένες χώρες, έχει προχωρήσει σε επενδύσεις και ενισχύσεις των δράσεων προς αυτή την κατεύθυνση. Σε πολύ μεγάλο ποσοστό, αυτές αναφέρονται στον τριτογενή τομέα παραγωγής, όπως προώθηση της καινοτομίας στις επιχειρήσεις, δικτύωση και συνεργασία μεταξύ των επιχειρήσεων, ενίσχυση των ΜΜΕ για ενημέρωση σε ό,τι αφορά την πρόσβαση σε υπηρεσίες, παγιοποίηση ενεργειών ΕΤΑ και καινοτομίας μέσω της αποτελεσματικής διαχείρισης, εκπαίδευση και κατάρτιση γύρω από τα θέματα αυτά.

Τουρισμός και πολιτισμός: Οι τομείς του πολιτισμού και τουρισμού αντιμετωπίζονται ως αλληλένδετοι μεταξύ τους από την ευρωπαϊκή περιφερειακή πολιτική. Από τη φύση τους και μόνο, τόσο ο πολιτισμός όσο και ο τουρισμός συγκαταλέγονται κυρίως στον τριτογενή τομέα παραγωγής, διότι αυτό που προσφέρουν είναι κυρίως οι υπηρεσίες. Από την ΕΕ επιδιώκονται ο βιώσιμος τουρισμός και ο πολιτισμός μέσω του εκσυγχρονισμού των υποδομών, της αξιοποίησης του δυναμικού απασχόλησης, της προώθησης της καινοτομίας και των δημιουργικών πολιτισμικών αγαθών. Παράλληλα, προωθούνται η ευέλικτη κατάρτιση σε ό,τι αφορά τα επαγγέλματα που ασχολούνται με τον πολιτισμό και τον τουρισμό, η διατήρηση και εξέλιξη των παραδοσιακών δραστηριοτήτων και, τέλος, η δημιουργία νέων ειδικοτήτων στους υπόψη τομείς.

Κοινωνική οικονομία: Το 5% της απασχόλησης στην ΕΕ αφορά την κοινωνική οικονομία, δηλαδή τομείς οι οποίοι ανήκουν κυρίως στον τριτογενή τομέα παραγωγής, όπως Ενώσεις, Ιδρύματα, Συνεταιρισμοί, Οργανισμοί Ασφάλισης κ.ά. Τα διαρθρωτικά ταμεία της ΕΕ, μέσω έργων, δράσεων και επιδοτήσεων, ενισχύουν τους συγκεκριμένους τομείς, ενώ παράλληλα συμβάλλουν στην εταιρική σχέση μεταξύ των τοπικών και περιφερειακών αρχών και της κοινωνικής οικονομίας.

17.4 Σύνοψη

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, γίνεται κατανοητό ότι ο τριτογενής τομέας (ανεξαρτήτως του προβλήματος ορισμού που υπάρχει) είναι δεδομένο ότι συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών, λόγω του μεγάλου ποσοστού απασχόλησης που καταλαμβάνει, κυρίως σε αστικές περιοχές και αναπτυγμένες χώρες).

Παράλληλα, διαπιστώθηκε και από τα προηγούμενα κεφάλαια ότι μέσω της ευρωπαϊκής περιφερειακής πολιτικής ενισχύεται ο τριτογενής τομέας παραγωγής, εφόσον πολλά από τα έργα και τις χρηματοδοτήσεις που προωθούνται και εφαρμόζονται αφορούν τον τριτογενή τομέα της οικονομίας.

Συνεπώς, η Ευρωπαϊκή Ένωση μέσω της περιφερειακής πολιτικής έθεσε σε εφαρμογή την άμβλυση των ανισοτήτων των περιφερειών και την εξέλιξη και βελτίωση μέσω των τομέων παραγωγής και, πιο συγκεκριμένα, σε ό,τι αφορά τον τριτογενή τομέα, των μεταφορών, της ενέργειας, των τηλεπικοινωνιών, του περιβάλλοντος, της τεχνολογίας, του τουρισμού, του πολιτισμού και της κοινωνικής οικονομίας μέσω των διαρθρωτικών ταμείων και των ταμείων συνοχής, τα οποία χρηματοδοτούν τις ευρωπαϊκές περιφέρειες. Διαπιστώθηκε και σε προηγούμενα κεφάλαια ότι όλες αυτές οι χρηματοδοτήσεις προέρχονται διαμέσου των ευρωπαϊκών προγραμμάτων των σχετικών με την περιφερειακή πολιτική. Ήδη, τόσο τα ΕΣΠΑ της προηγούμενης περιόδου όσο και της τρέχουσας χρηματοδότησαν έργα σχετικά με την εκπαίδευση, την έρευνα κ.ά., δηλαδή τομείς που ενισχύουν άμεσα ή έμμεσα τον τριτογενή τομέα παραγωγής.

Αναμφισβήτητα, λοιπόν, τα περισσότερα από αυτά τα προγράμματα και χρηματοδοτήσεις που αναπτύσσονται τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα περιλαμβάνουν μέτρα, πολιτικές και χρηματοδοτήσεις για την ενίσχυση του τριτογενούς τομέα παραγωγής, δηλαδή τις υπηρεσίες.

Βιβλιογραφία

- Αυλωνίτης, Γ., Γούναρης, Σ., & Τσιότσου, Ρ. (2016). *Μάρκετινγκ υπηρεσιών, μάνατζμεντ, στρατηγικές και νέες τεχνολογίες*. Broken Hill Publishers Ltd.
- Browning, H., & Singelmann, J. (1975). *The Emergence of a Service Society: De-mographic and Sociological Aspects of the Sectoral Transformation of the Labor*. National Technical Information Service.
- Δεδουσόπουλος, Α. (2014). *Πολιτική οικονομία της αγοράς εργασίας*. Gutenberg.
- ΕΣΠΑ 2014-2020. www.espa.gr
- ΕΣΠΑ 2021-2027. <https://www.espa.gr/el/Pages/newespa21-27.aspx>
- Κόνσολας, Ν. (1997). *Σύγχρονη περιφερειακή οικονομική πολιτική*. Παπαζήσης.
- Μητούλα, Ρ. (2006). *Βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση & ανασυγκρότηση του ελληνικού αστικού περιβάλλοντος*. Σταμούλης.

Κεφάλαιο 18:

Η συμβολή του τουρισμού στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών

Σύνοψη – Περίληψη

Στο παρόν κεφάλαιο καταγράφονται θέματα που αφορούν τη συμβολή του τουρισμού στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών. Αρχικά αναλύονται το σύνθετο φαινόμενο του τουρισμού και η εννοιολογική προσέγγισή του, εφόσον υπάρχουν πολλές βιβλιογραφικές αναφορές για την έννοια του φαινομένου και τα στάδια ανάπτυξής του. Ακολούθως, καταγράφονται οι θετικές και αρνητικές επιπτώσεις του τουρισμού στους τόπους όπου αναπτύσσεται και ιδιαίτερα η συμβολή του τουρισμού στην απασχόληση και στην οικονομία. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην ευρωπαϊκή πολιτική γύρω από τα θέματα του τουρισμού, καθώς και στα κύρια χαρακτηριστικά και τις επιπτώσεις του τουρισμού στην Ελλάδα.

Προαπαιτούμενη γνώση

Για την κατανόηση αυτού του κεφαλαίου, προαπαιτούμενη γνώση είναι οι βασικές έννοιες του χώρου και της χωροταξίας. Επίσης, απαραίτητες είναι η κατανόηση των περιφερειακών προβλημάτων και η γνώση γύρω από τους παράγοντες και τις αιτίες που καθορίζουν τα επίπεδα ανάπτυξης ενός τόπου και προκαλούν τις χωρικές και περιφερειακές ανισότητες. Προαπαιτούμενη είναι και η γνώση των οικονομικών, κοινωνικών, περιβαλλοντικών και πολιτικών λόγων για τους οποίους απαιτείται λήψη μέτρων περιφερειακής πολιτικής, καθώς και οι πρακτικοί και θεωρητικοί τρόποι για την αντιμετώπισή τους. Τέλος, σημαντική είναι η γνώση γύρω από τα θέματα της βιώσιμης ανάπτυξης και των γενικών παραμέτρων που την καθορίζουν.

18.1 Τουρισμός και ανάπτυξη

Ο τουρισμός είναι μια έννοια που περιλαμβάνει τη μετακίνηση προς κάποιον τόπο για λόγους εκτός εργασίας και τη διαμονή σε αυτόν για κάποιο διάστημα. Παράλληλα με την εξέλιξη της κοινωνίας, της οικονομίας και κατ'επέκταση της τεχνολογίας, αναπτύχθηκε και η έννοια του τουρισμού, ο οποίος αποκτά στη σύγχρονη εποχή μια οργανωμένη δραστηριότητα, η οποία εξυπηρετεί τις διάφορες ανάγκες των ταξιδιωτών, αλλά αποφέρει και οικονομικούς πόρους στους τόπους υποδοχής (Leiper, 1979). Πρόκειται, δηλαδή, για μια οικονομική δραστηριότητα που έγκειται στους νόμους της προσφοράς (τι προσφέρει ένας τόπος σε κάποιον ενδεχόμενο επισκέπτη) και της ζήτησης (τι ανάγκες επιθυμεί να ικανοποιήσει ένας δυνητικός ταξιδιώτης/επισκέπτης σε έναν τόπο). Επομένως, η διαδικασία της τουριστικής ανάπτυξης σχετίζεται σε μεγάλο βαθμό με την προσφορά ενός τόπου σε φυσικούς και πολιτιστικούς πόρους και υπηρεσίες. Είναι μία θετική οικονομική διαδικασία που αποφέρει οικονομικούς πόρους στον τόπο που την αναπτύσσει (Ηγουμενάκης κ.ά., 1999).

Ωστόσο, τις τελευταίες δεκαετίες ο τουρισμός έχει εξελιχθεί σε ένα παγκόσμιο μαζικό φαινόμενο, το οποίο πολλές φορές αποφέρει και αρνητικά αποτελέσματα στους τόπους. Συχνά παρατηρείται σε πολλούς τουριστικούς προορισμούς υπερκατανάλωση πόρων, λόγω του αυξημένου αριθμού τουριστών, σε σχέση με τη φέρουσα ικανότητα της περιοχής. Παράλληλα, δημιουργούνται και άλλα κοινωνικά προβλήματα, που σχετίζονται με την εποχικότητα της εργασίας (εποχική ανεργία, μετακίνηση εργατικού δυναμικού, γήρανση μόνιμου πληθυσμού), αλλά και με ανισότητες, λόγω της συρρίκνωσης των μικρότερων επιχειρήσεων και την ανάπτυξη μεγάλων μονάδων, κυρίως των τουριστικών, που δεν υποστηρίζουν πάντα την τοπική κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη (Τσάρτας & Λύτρας, 1996).

Ταυτόχρονα, σε πολλές περιπτώσεις, αρνητικές είναι και οι επιπτώσεις του τουρισμού στο περιβάλλον. Συχνά εμφανίζονται φαινόμενα όπως «μεταβολή» των δασών σε οικόπεδα, εξαφάνιση παραδοσιακών χαρακτηριστικών του τόπου με την κατασκευή μεγάλης κλίμακας ξενοδοχειακών μονάδων, αλλοίωση του τοπικού φυσικού περιβάλλοντος, αλλοίωση της ακτής με τις διαφόρων ειδών υποδομές και τη δημιουργία

οργανωμένων παραλιών, αλλαγή των χρήσεων γης και εξαφάνιση του παράλιου αγροτικού χώρου και προσαρμογή του σε χρήσεις γης για την εξυπηρέτηση των αναγκών του τουρισμού, π.χ. αθλητικών εγκαταστάσεων, συνεδριακών εγκαταστάσεων κ.ά. Συχνά, αρνητικά είναι και τα αποτελέσματα σε πολιτισμικό επίπεδο, εφόσον λόγω του στόχου για οικονομικό κέρδος θυσιάζονται ήθη, έθιμα και παραδοσιακοί τρόποι ζωής στον βωμό της οικονομικής ωφέλειας. Ένα άλλο αρνητικό αποτέλεσμα είναι οι εποχιακές απασχολήσεις στον τόπο υποδοχής, εφόσον συνήθως ο τουρισμός δεν διαχέεται ομοιόμορφα σε όλες τις εποχές του χρόνου. Αυτό έχει επιπτώσεις σαφώς στο περιβάλλον, αλλά κυρίως στον τρόπο ζωής του τοπικού πληθυσμού που απασχολείται με τον τουρισμό, καθώς εργάζεται με εντατικούς ρυθμούς συγκεκριμένους μήνες του χρόνου, ενώ τους υπόλοιπους δεν έχει καμία απασχόληση. Κατά κάποιον τρόπο, λοιπόν, μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι ο τουρισμός αποτελεί «μερική απασχόληση» για ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού που αποτελείται από αυτόν (Οικονόμου & Μητούλα, 2010).

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, αναπτύχθηκε η ιδέα του βιώσιμου και εναλλακτικού ή ήπιου τουρισμού και της βιώσιμης διαχείρισης αυτού. Η συγκεκριμένη ιδέα δεν είναι τόσο καινούργια, ωστόσο τα τελευταία χρόνια εντείνεται η προσπάθεια να εφαρμοστούν στην πράξη οι αρχές και οι πολιτικές/στρατηγικές του βιώσιμου τουρισμού και γενικότερα της βιώσιμης ανάπτυξης των τουριστικών περιοχών. Στην Ελλάδα υφίσταται μια καθυστέρηση στη συγκεκριμένη διαδικασία, ωστόσο η προσπάθεια διαφαίνεται σε πολλές περιπτώσεις. Σε περίοδο οικονομικής κρίσης, όπου η εθνική ή η περιφερειακή χρηματοδότηση για την τοπική ανάπτυξη είναι περιορισμένη, εμφανίζεται η ανάγκη (όπως και στο εξωτερικό) για μια ανάπτυξη από κάτω προς τα πάνω, κατά την οποία η ίδια η τοπική κοινωνία θα δημιουργεί τις αναπτυξιακές προοπτικές μέσω της συνεργασίας όλων των φορέων για τον σκοπό αυτόν. Βασική προϋπόθεση συνιστά η ανάγκη να βελτιωθεί η κοινωνική ευημερία όλων των κατοίκων, χωρίς να υποθάλπεται η ικανότητα των επόμενων γενεών να ικανοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες. Συνεπώς, τίθεται το θέμα της βιωσιμότητας των τοπικών επιχειρήσεων, των κοινωνικών υποδομών, της αντιμετώπισης των κοινωνικοοικονομικών ανισοτήτων και της ορθής αξιοποίησης/εκμετάλλευσης και προστασίας των φυσικών πόρων, ώστε η ανάπτυξη να είναι αιεφόρα.

18.2 Η συμβολή του τουρισμού στην απασχόληση και την οικονομία

Ο τουρισμός αναμφισβήτητα είναι ένας από τους σημαντικότερους και διαρκώς αναπτυσσόμενος κλάδους της οικονομίας και ένας κυρίαρχης σημασίας τομέας, που συμβάλλει στην ανάπτυξη των περιφερειών. Είναι παράλληλα πολύ διαδεδομένο είδος ψυχαγωγίας, ιδιαίτερα στις ανεπτυγμένες χώρες. Επίσης, έχει εξελιχθεί σε σημαντικό τομέα της οικονομίας και σε μεγάλη πηγή εξασφάλισης οικονομικών πόρων για τους τουριστικούς τόπους. Η Ελλάδα συγκαταλέγεται σε αυτή την κατηγορία, εφόσον μεγάλο μέρος των εσόδων της προέρχονται από τον τουρισμό.

Τα βασικότερα θετικά αποτελέσματα του τουρισμού στην οικονομική κατάσταση ενός τόπου συνίστανται στην αύξηση των εσόδων της πολιτείας από τη φορολογία, στην ενίσχυση της απασχολησιμότητας και, επομένως, του εισοδήματος των κατοίκων της περιοχής, όχι μόνο από μισθούς και άμεσα κέρδη, αλλά και από την τουριστική κατανάλωση (Τσάρτας, 1996).

Τα θετικά αποτελέσματα που προκύπτουν από την τουριστική ανάπτυξη έγιναν αντιληπτά σε παγκόσμιο επίπεδο κατά τα τελευταία χρόνια. Σε αυτό συνέβαλε η μεγάλη ζήτηση για τουριστικούς τόπους, γεγονός που σήμαινε την εμφανή οικονομική ανάπτυξη των τόπων αυτών. Στις μέρες μας, ο τουρισμός θεωρείται πλέον ένας σημαντικός κλάδος της οικονομίας, ο οποίος αποφέρει πολύ συχνά τεράστια κέρδη στους τόπους που τον διαθέτουν, καθώς συμβάλλει στην αύξηση του εθνικού εισοδήματος, στην καταπολέμηση της ανεργίας και στη βιώσιμη οικονομική περιφερειακή ανάπτυξη. Τα αποτελέσματα είναι ακόμη πιο πολλαπλασιαστικά θετικά για τις χώρες που προσελκύουν τουρισμό από το εξωτερικό, καθώς αυξάνεται η εισροή συναλλάγματος. Μία τέτοια χώρα είναι η Ελλάδα, η οποία πλέον αποτελεί πόλο έλξης πολλών τουριστών από το εξωτερικό.

Είναι γνωστό ότι ο τουρισμός αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της οικονομίας της Ελλάδας. Επίσης, αποτελεί μια οριζόντια δραστηριότητα και όχι κάθετη, σε αντίθεση με τις περισσότερες μεταποιητικές δραστηριότητες ή τις δραστηριότητες του πρωτογενούς τομέα. Στη μεταλλουργία, για παράδειγμα, υπάρχουν εταιρείες που παράγουν μέταλλα ή στον κλάδο των σιτηρών υπάρχουν επιχειρήσεις

που παράγουν σιτηρά. Αντίθετα, η δραστηριότητα του τουρισμού επιδρά σε πολλούς κλάδους της οικονομίας που παρέχουν υπηρεσίες στέγασης, σίτισης, μεταφοράς, οργάνωσης ταξιδιών, καθώς και άλλων δευτερευουσών τουριστικών υπηρεσιών. Έτσι, ο τουρισμός αποτελεί μια δραστηριότητα που αφορά πολλά και διάφορα μέρη του κοινωνικού και παραγωγικού ιστού μιας χώρας (ΣΕΤΕ, 2015).

Επιπλέον, λόγω της διασποράς των τουριστικών προορισμών στις χώρες, ο τουρισμός έχει και καταλυτικό ρόλο στη διασπορά του εθνικού εισοδήματος στις περιφέρειες των χωρών. Επομένως, συνδράμει ουσιαστικά στην περιφερειακή ανάπτυξη των χωρών, στην άμβλυση της περιφερειακής ανισοκατανομής του εθνικού προϊόντος και στη συγκράτηση του πληθυσμού στις περιφέρειες, με τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας τόσο στις τουριστικές μονάδες όσο και στις λοιπές παραγωγικές και εμπορικές δραστηριότητες που αναπτύσσονται συμπληρωματικά για την υποστήριξη της τουριστικής διαδικασίας (ΣΕΤΕ, 2008).

Η ανάπτυξη του τουρισμού σήμερα αποτελεί εργαλείο ανάπτυξης για πολλές περιφέρειες που επιδιώκουν να θέσουν προτεραιότητες για τη μελλοντική τους ανάπτυξη, να αυξήσουν τα οικονομικά τους έσοδα, να μειώσουν την έλλειψη του ισοζυγίου πληρωμών τους, να καταπολεμήσουν την τοπική ανεργία και να βελτιώσουν την ποιότητα ζωής των πολιτών τους (Βαρβαρέσος & Σωτηριάδης, 2002). Η πρακτική αυτή ακολουθείται τόσο από τις αναπτυσσόμενες χώρες όσο και από τις αναπτυσσόμενες, αφού αποδεδειγμένα ο τουρισμός αποτελεί μοχλό ανάπτυξης που μπορεί να ενεργοποιήσει τη συνολική ανάπτυξη ενός τόπου και να δημιουργήσει θετικά οικονομικά αποτελέσματα και σε άλλους κλάδους της τοπικής οικονομίας, συμπεριλαμβανομένης της παραγωγικής διαδικασίας.

Σύμφωνα με τον καθηγητή Λαγό (1998),

Η αποκεντρωμένη δομή του τουρισμού είναι ιδιαίτερα φανερή στην περίπτωση της Ελλάδας, της οποίας η «πολυνησιακή» μορφή, η γεωγραφική κατανομή των πολιτιστικών της πόρων και των φυσικών της στοιχείων σε ολόκληρο τον εθνικό χώρο αποτελούν την «πρώτη ύλη» του τουριστικού συστήματος. Η δομή αυτή καθιστά τον τουρισμό μια κατεξοχήν οικονομική δραστηριότητα που συνδέεται άμεσα με την περιφερειακή ανάπτυξη.

Έχει υπολογιστεί ότι για καθεμία θέση εργασίας στον τουρισμό προκύπτει και μία άλλη σε άλλον συναφή οικονομικό κλάδο. Επίσης, για κάθε τριάντα αφίξεις τουριστών προκύπτει μία θέση απασχόλησης στον κλάδο του τουρισμού (Πατσουράτης, 2002). Μέσα σε αυτά τα θετικά αποτελέσματα του τουρισμού, θα πρέπει να συμπεριληφθεί και η ενίσχυση της δημογραφίας στους τουριστικούς τόπους. Τα αποτελέσματα έχουν δείξει ότι οι ανεπτυγμένες τουριστικά περιοχές συγκρατούν τους μόνιμους κατοίκους τους και σε αρκετές περιπτώσεις προσελκύουν νέους.

Επομένως, πέρα από τη συμβολή του τουρισμού στον τομέα της απασχόλησης, ιδιαίτερη αξία έχει και η αναφορά στις επιδράσεις του τουρισμού γενικότερα στην αύξηση των εισοδημάτων. Έχει παρατηρηθεί ότι τα χρήματα της δαπάνης του τουρίστα περνούν από πολλά χέρια, δημιουργώντας ταυτόχρονα εισόδημα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα ο παραγωγός να βρίσκει μια αγορά για τα προϊόντα του (να εφοδιάζει ξενοδοχεία και εστιατόρια), ο βιοτέχνης να διοχετεύει τα προϊόντα του στην αγορά, ενώ παράλληλα αναπτύσσεται η τοπική παραγωγή που στηρίζει τα εισοδήματα πολλών εργαζομένων στον πρωτογενή τομέα παραγωγής (Λαγός, 1998). Σε αυτό θα πρέπει να προστεθεί και η γενικότερη ανάπτυξη της απασχολησιμότητας στα τοπικά δίκτυα μεταφορών που λειτουργούν για τη βοήθεια των μετακινήσεων τόσο των τουριστών όσο και των προϊόντων της τουριστικής κατανάλωσης. Θετικές είναι και οι επιπτώσεις στον κατασκευαστικό τομέα, ο οποίος αναπτύσσεται για να εξυπηρετήσει τις ανάγκες στέγασης του τουρισμού.

Γενικά, η αύξηση των εισοδημάτων που προέρχονται από τον τουρισμό και η διασπορά τους σε πολλές κοινωνικές ομάδες αυξάνουν τις καταναλωτικές δυνατότητες των πολιτών και προκαλούν άλλες. Συνεπαγωγικά, το κράτος αναπτύσσει πολιτικές και δράσεις οι οποίες μεταφράζονται και σε οικονομικές ροές και πληρωμές στις εν λόγω τουριστικά δραστηριοποιημένες περιοχές (ΣΕΤΕ, 1992).

Μεγάλη, τέλος, είναι και η συμβολή της τουριστικής ανάπτυξης στην οικονομία διεθνώς. Η απασχόληση στον τουρισμό ανέρχεται περίπου στο 6-7% παγκοσμίως. Επίσης, ο τουρισμός στον τομέα των υπηρεσιών συμβάλλει περίπου στο 30% των εξαγωγών και στο 45% των συνολικών εξαγωγών των υπηρεσιών στις αναπτυσσόμενες χώρες (WTO, 2011). Επομένως, είναι παγκοσμίως θετική η συμβολή του στην ενίσχυση της απασχολησιμότητας. Τα τελευταία χρόνια έχει σημειωθεί άμεση συμβολή του τουρισμού στο παγκόσμιο ΑΕΠ, δημιουργώντας 253 εκατομμύρια θέσεις εργασίας σε ολόκληρο τον κόσμο. Επιπρόσθετα, η ανάπτυξη

της τεχνολογίας και των μεταφορικών μέσων και δικτύων ενίσχυσαν την αύξηση του τουρισμού. Σήμερα, ο διεθνής τουρισμός θεωρείται η ισχυρότερη βιομηχανία αμέσως μετά τη βιομηχανία πετρελαίου.

18.3 Βιώσιμος τουρισμός

Τις τελευταίες δεκαετίες έχουν ενταθεί οι προσπάθειες για την προώθηση ενός βιώσιμου προτύπου τουριστικής ανάπτυξης. Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού (WTO), βιώσιμος τουρισμός είναι αυτός που ικανοποιεί τις ανάγκες των τουριστών και κατοίκων της περιοχής υποδοχής, χωρίς όμως να εξαντλούνται οι φυσικοί, οικονομικοί, κοινωνικοί και πολιτισμικοί πόροι της περιοχής και να τίθεται σε κίνδυνο η μελλοντική δραστηριότητα στον τουρισμό. Η βιώσιμη ανάπτυξη προϋποθέτει συνετή διαχείριση των εν λόγω πόρων, ώστε να καλύπτονται οι περιβαλλοντικές, οικονομικές, κοινωνικές και πολιτιστικές ανάγκες, με τρόπο ώστε να διατηρούνται και να αναπαράγονται η πολιτιστική και οικολογική φυσιογνωμία και τα συστήματα υποστήριξης της ζωής στους τουριστικούς τόπους.

Από τη Διακήρυξη της Μανίλας για τον Παγκόσμιο Τουρισμό (1980), τη Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (Ρίο ντε Τζανέιρο, 1992), την Agenda 21 (United Nations, 1992) που ενσωματώθηκε στη Συνθήκη του Μάαστριχτ, από τον Παγκόσμιο Κώδικα Δεοντολογίας για τον Τουρισμό (1999) και από την παγκόσμια υιοθέτηση των 17 Στόχων της Βιώσιμης Ανάπτυξης (United Nations, 2015) καταγράφηκαν οι ενδεχόμενες επιπτώσεις του τουρισμού, όταν αυτός αναπτύσσεται μονόπλευρα και παίρνει τη μορφή της «μονοκαλλιέργειας». Ταυτόχρονα, έγιναν προσπάθειες ώστε παγκόσμιος στόχος να τεθεί η ανάπτυξη ενός νέου μοντέλου τουριστικής ανάπτυξης, που θα προσανατολίζεται στις αρχές της βιωσιμότητας. Κοινή συνισταμένη όλων των παραπάνω διεθνών δεσμεύσεων ήταν η υποχρέωση της παγκόσμιας κοινότητας για την προστασία από την ανεξέλεγκτη τουριστική ανάπτυξη, η οποία απειλεί το περιβάλλον. Επίσης, όλες οι προσπάθειες συγκλίνουν στην απόφαση για την προώθηση της ανάπτυξης εναλλακτικών μορφών τουρισμού, οι οποίες είναι συμβατές με τη βιώσιμη ανάπτυξη των τόπων.

Σύμφωνα με τους Κοκκώση και Τσάρτα (2001), βιώσιμη είναι η τουριστική ανάπτυξη που αναπτύσσεται ισόρροπα σε σχέση με την κοινωνική, οικονομική, πολιτισμική και περιβαλλοντική ταυτότητα της κάθε τουριστικής περιοχής, διαμορφώνοντας παράλληλα δομές (υπηρεσίες, υποδομές, τεχνογνωσία) για τη μόνιμη ανατροφοδότησή της.

Η βιωσιμότητα στον τουριστικό τομέα αποσκοπεί στο να λαμβάνει υπόψη την οικονομική ευημερία που προκύπτει από την τουριστική ανάπτυξη με τη μέριμνα για τη συντήρηση των πόρων που είναι καθοριστικοί για την ύπαρξή της. Η τουριστική ανάπτυξη σέβεται και διατηρεί τους κοινωνικοπολιτιστικούς και περιβαλλοντικούς πόρους και συμβάλλει στο να συνυπάρχουν αρμονικά οι τουρίστες-επισκέπτες, οι εργαζόμενοι στον τουριστικό τομέα και οι κάτοικοι της περιοχής (Σπιλάνης, 2000).

Επίσης, η βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη προϋποθέτει συνύπαρξη όλων των μορφών του τουρισμού, όπως του μαζικού, των εναλλακτικών μορφών κ.ά., και προϋποθέτει την προστασία και των τεσσάρων πυλώνων της βιωσιμότητας, δηλαδή του περιβάλλοντος, της κοινωνίας, της οικονομίας και του πολιτισμού, χωρίς την επιβολή του ενός πάνω στον άλλον (Μητούλα, 2006). Ταυτόχρονα, ο βιώσιμος τουρισμός αναφέρεται συχνά και ως «πράσινος τουρισμός», «υπεύθυνος τουρισμός», «εναλλακτικός τουρισμός» (Carr, 2003).

Όσον αφορά τις κυρίαρχες παραμέτρους της βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης, καταγράφηκαν στη συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το περιβάλλον και την ανάπτυξη, που πραγματοποιήθηκε στο Ρίο της Βραζιλίας το 1992, και στη συνέχεια επαναδιατυπώθηκαν στο παγκόσμιο συνέδριο στο Lanzarote της Ισπανίας το 1995. Αυτές αποτέλεσαν τη Χάρτα για τον τουρισμό και το περιβάλλον του (Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού, 1995):

- Η τουριστική ανάπτυξη θα πρέπει να σέβεται το περιβάλλον, καθώς και τις τοπικές κοινωνίες.
- Ο τουρισμός θα πρέπει να μην επηρεάζει αρνητικά την πολιτισμική κληρονομιά και την παράδοση των χώρων υποδοχής.
- Όλοι οι ιδιωτικοί και δημόσιοι φορείς θα πρέπει με κοινές δράσεις να συμμετέχουν ώστε να εξασφαλίζεται η βιώσιμη ανάπτυξη του τουρισμού.
- Για να επιτευχθεί η τουριστική ανάπτυξη, αναγκαία είναι η συνεργασία για την παράλληλη προστασία του περιβάλλοντος (φυσικού και πολιτισμικού). Μέσα σε ένα τέτοιο περιβάλλον σύμπνοιας θα αναπτυχθούν εργαλεία καινοτομίας και θα προωθηθούν επαγγελματικά και οργανωτικά ολοκληρωμένα σχέδια διαχείρισης.

- Σκοπός της τουριστικής διαχείρισης θα πρέπει να είναι η βιωσιμότητα του τόπου και η διατήρηση του καλού ονόματος του τόπου υποδοχής. Αυτό προϋποθέτει την καλή εξυπηρέτηση των τουριστών, ώστε να έχουν ερείσματα επανεπίσκεψης στον τόπο.
- Η τουριστική ανάπτυξη θα πρέπει να στοχεύει στη γενικότερη ενδυνάμωση όλων των παραγωγικών πόρων της τοπικής κοινωνίας.
- Η τουριστική ανάπτυξη θα πρέπει να στοχεύει στην ευημερία ολόκληρου του τοπικού πληθυσμού και όχι μόνο των εμπλεκόμενων με αυτήν.
- Στη διαδικασία της τουριστικής ανάπτυξης θα πρέπει να συμμετέχουν συντονισμένα όλοι οι φορείς: η τοπική αυτοδιοίκηση, οι Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις. Όλοι θα πρέπει να συμπλέουν σε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο τουριστικής ανάπτυξης του τόπου τους.
- Για οποιαδήποτε δράση, απόλυτη προτεραιότητα πρέπει να είναι ο υπολογισμός του περιβαλλοντικού κόστους. Η προστασία του περιβάλλοντος πρέπει να υπερέχει έναντι των άλλων επενδύσεων και παρεμβάσεων για την ανάπτυξη του τουρισμού.
- Ιδιαίτερη προστασία θα πρέπει να δίνεται σε περιβαλλοντικά και πολιτισμικά προστατευόμενες ευαίσθητες περιοχές, ώστε να μη θιγούν από τις δράσεις τις σχετικές με τον τουρισμό.
- Προτεραιότητα θα πρέπει να δίνεται στον εναλλακτικό τουρισμό, ώστε να εξασφαλίζεται η βιώσιμη ανάπτυξη του φυσικού και πολιτισμικού περιβάλλοντος των τόπων υποδοχής.
- Θα πρέπει να προωθούνται η διάδοση των καλών πρακτικών και η ανταλλαγή γνώσης που προέκυψε από δράσεις και χρήση τεχνολογιών για την προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης των τουριστικών περιοχών.
- Επιδίωξη θα πρέπει να είναι η χρήση φιλικών προς το περιβάλλον συστημάτων διαχείρισης των θεμάτων των σχετικών με τον τουρισμό.
- Ιδιαίτερη μέριμνα θα πρέπει να υπάρξει στο θέμα των μεταφορών. Θα πρέπει να προωθηθεί η χρήση εναλλακτικών μορφών ενέργειας.
- Η διαχείριση των απορριμμάτων είναι επίσης ένα σοβαρό θέμα στις τουριστικές περιοχές, λόγω των αυξημένων αποβλήτων που υπάρχουν κατά τη διάρκεια των επιβαρυμένων τουριστικών περιόδων.
- Θα πρέπει να υιοθετηθεί και να εφαρμοστεί περιβαλλοντικά φιλική δεοντολογία, την οποία θα μοιράζονται όλοι οι συμμετέχοντες στον τουρισμό.
- Τέλος, θα πρέπει όλοι να είναι ευαισθητοποιημένοι γύρω από τους παραπάνω στόχους, επομένως η πολιτεία και η τοπική αυτοδιοίκηση θα πρέπει να φροντίσουν γι' αυτό.

18.4 Διακρίσεις του τουρισμού

Υπάρχουν διάφορα είδη τουρισμού. Σύμφωνα με το κριτήριο της προέλευσης των τουριστών, ο τουρισμός διακρίνεται σε διεθνή και εγχώριο. Ο *διεθνής* τουρισμός περιλαμβάνει τον τουρισμό ο οποίος πραγματοποιείται σε ένα κράτος διαφορετικό από τη μόνιμη κατοικία και ανάλογα με το πού κατευθύνεται είναι είτε εισερχόμενος είτε εξερχόμενος. Άλλη διάκριση του τουρισμού είναι ο εσωτερικός ή *εγχώριος*, που αφορά τους εσωτερικούς κατοίκους της χώρας, οι οποίοι μετακινούνται μέσα στα όρια αυτής. Με το συγκεκριμένο είδος τουρισμού επιτυγχάνεται η συγκράτηση της εξαγωγής του συναλλάγματος, αφού οι τουρίστες είναι εσωτερικοί και δεν βγαίνουν από τη χώρα (Λαγός, 2005).

Μια άλλη ενδιαφέρουσα διάκριση του τουρισμού είναι ο *εποχιακός*, που επηρεάζεται από τις κλιματολογικές συνθήκες, και ο *συνεχής* τουρισμός, ο οποίος διαρκεί όλο τον χρόνο.

Ένα άλλο κριτήριο είναι ο *μαζικός* ή «*συμβατικός*» τουρισμός. Ο *μαζικός* τουρισμός αναπτύχθηκε τις τελευταίες δεκαετίες και ύστερα από τη Βιομηχανική Επανάσταση, όπου πραγματοποιήθηκε αύξηση των εισοδημάτων σε μια ευρεία κλίμακα της κοινωνίας. Μέχρι τότε ο τουρισμός αποτελούσε προνόμιο μόνο λίγων περιηγητών, οι οποίοι είχαν την οικονομική άνεση να ταξιδέψουν. Με τον μαζικό τουρισμό αυξήθηκε η επισκεψιμότητα, εντάθηκε η περιοδικότητα του τουρισμού και αυξήθηκε η σταθερότητά του για πολλά χρόνια σε έναν συγκεκριμένο τόπο.

Τα αποτελέσματα του μαζικού τουρισμού είναι εμφανή εφόσον πολύ συχνά δεν λαμβάνεται υπόψη η φέρουσα ικανότητα του τόπου υποδοχής, με αποτέλεσμα να διαταράσσεται η περιβαλλοντική, κοινωνική κ.ά. ισορροπία του τόπου υποδοχής. Με βάση τα παραπάνω, διαφαίνεται ότι σήμερα ο μαζικός τουρισμός δεν επιλέγεται ως στόχος, δεδομένων των αρνητικών αποτελεσμάτων που επιφέρει στις περιοχές όπου

αναπτύσσεται. Επίσης, είναι γνωστό ότι ο μαζικός τουρισμός συνήθως δεν σέβεται τους φυσικούς πόρους, τους οποίους σπαταλά και μεταλλάσσει τη φυσιογνωμία των τόπων. Σε αυτό θα πρέπει να προστεθεί και η μη ομαλή κατανομή των εισοδημάτων ανάμεσα στις διάφορες περιοχές.

Αφού έγιναν αντιληπτά όλα τα παραπάνω και με τη βαθμιαία ευαισθητοποίηση του κοινού γύρω από τα θέματα της προστασίας του περιβάλλοντος, τα τελευταία χρόνια γίνεται προσπάθεια για την προώθηση των *εναλλακτικών μορφών τουρισμού*, δηλαδή τις ήπιες μορφές τουρισμού, οι οποίες δεν βλάπτουν το φυσικό περιβάλλον και την πολιτισμική κληρονομιά των τόπων και ταυτόχρονα προσφέρουν εισοδήματα στον τόπο υποδοχής καθόλη τη διάρκεια των χρόνων. Χαρακτηριστικά του εναλλακτικού τουρισμού είναι η προστασία του περιβάλλοντος, φυσικού και πολιτιστικού, η υποστήριξη των αγροτικών περιοχών και βεβαίως, όπως ήδη αναφέρθηκε, η αντιμετώπιση του εποχιακού τουρισμού (<http://www.antonistikitita.gr/epanek/>).

Επίσης, με τον εναλλακτικό τουρισμό προστατεύεται και το φυσικό τοπίο, περιορίζονται οι ποσότητες των απορριμμάτων, χτίζονται μικρότερες σε μέγεθος ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις. Επίσης, σημαντική είναι η σύνδεση των επισκεπτών με τη φύση, τον πολιτισμό και τους ανθρώπους στον τόπο προορισμού.

Θετική είναι επίσης η συμβολή του εναλλακτικού τουρισμού στον σεβασμό της τοπικής πολιτιστικής κληρονομιάς. Επίσης, ο εναλλακτικός τουρισμός αποτελεί μια προσωπική εμπειρία, η οποία επιλέγεται ατομικά βάσει των ατομικών προτιμήσεων και αναγκών, σε αντίθεση με τον μαζικό τουρισμό, όπου υπάρχει ένα προκαθορισμένο και περιορισμένο πρόγραμμα. Με αυτόν τον τρόπο, ο επισκέπτης έρχεται σε επαφή με την τοπική κουλτούρα και τις παραδόσεις. Τέλος, ο εναλλακτικός τουρισμός συχνά συνδέεται με τον υγιεινό τρόπο ζωής και κατανάλωσης.

Ωστόσο, μερικές φορές είναι δύσκολο να ξεχωρίσει κανείς τον εναλλακτικό τουρισμό από τον μαζικό τουρισμό και πολύ περισσότερο τις μορφές που τον αποτελούν. Η βασική διαφορά έγκειται στο ότι ο εναλλακτικός τουρισμός είναι μικρής και ελεγχόμενης διάρκειας και κλίμακας και συμβάλλει στην οικονομική και κοινωνική ενίσχυση του τόπου, ενώ ταυτόχρονα προστατεύεται το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον. Παράλληλα, οι τουρίστες του εναλλακτικού τουρισμού συμμετέχουν αυτοβούλως σε πολλές δραστηριότητες.

Η Ελλάδα προσανατολίζεται στην ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού, καθώς αυτές συνδέονται με τη βιωσιμότητα σε βάθος χρόνου (ΦΕΚ 1138/11.9.2009). Αυτό έρχεται ως απάντηση στο γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια αναπτύχθηκε σε μεγάλο βαθμό ο μαζικός τουρισμός, ο οποίος, επίσης, προσανατολίστηκε στις παράκτιες ζώνες, λόγω του ήλιου και της θάλασσας και ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια των καλοκαιρινών μηνών. Μέσω του εναλλακτικού τουρισμού επιδιώκεται η αύξηση της τουριστικής επισκεψιμότητας καθόλη τη διάρκεια του έτους. Οι εναλλακτικές μορφές τουρισμού στηρίζονται κυρίως στην αξιοποίηση διαφορετικών πόρων από το κυρίαρχο μοντέλο τουρισμού (ήλιος-θάλασσα) με ήπιο τρόπο.

Μία από τις κυριότερες κατηγορίες εναλλακτικών μορφών τουρισμού είναι ο *οικοτουρισμός*, ο οποίος βασίζεται στην ανάδειξη και αξιοποίηση των φυσικών πόρων ενός τόπου, είτε με επιστημονική είτε με αισθητική σημασία ή και τα δύο. Οι επισκέπτες που επιλέγουν τη μορφή του οικοτουρισμού διαμένουν σε καταλύματα απλά, που μπορεί να είναι ακόμη και σκηνές, κοντά σε προστατευόμενες περιοχές, όπως υγροβιότοπους, δασικές εκτάσεις κ.ά. Οι δραστηριότητές τους μπορεί να περιλαμβάνουν ορειβασία, πεζοπορία, περιπάτους σε οικολογικά μονοπάτια, κολύμπι, ποδηλασία κ.ά. Ωστόσο, η ίδια η διαδικασία του τουρισμού πολλές φορές θέτει σε κίνδυνο τις ποιότητες αυτών των περιοχών. Η προστασία της φύσης και του πολιτισμού είναι ζωτικής σημασίας και πρέπει οι τουρίστες να συνηθίζουν να σέβονται τόσο το περιβάλλον όσο και τους ανθρώπους που κατοικούν εκεί. Γι' αυτόν τον λόγο πολλές περιοχές περιορίζουν τον αριθμό των επισκεπτών και θέτουν κανόνες που πρέπει να ακολουθούν.

Προς την ίδια κατεύθυνση κινείται και ο *αγροτουρισμός*. Η οικοτεχνία, η αγροτική βιοτεχνία, η βιολογική καλλιέργεια και ο οικολογικός τουρισμός αποτελούν δραστηριότητες συναφείς και παράλληλες προς τον αγροτουρισμό. Οι δραστηριότητες αυτές προγραμματίζονται, σχεδιάζονται και πραγματοποιούνται στο πλαίσιο ανάπτυξης του αγροτουρισμού σε απομακρυσμένες περιοχές που μπορεί να είναι νησιωτικές ή ορεινές, με αποτέλεσμα να συμβάλουν στην ενδογενή και βιώσιμη ανάπτυξη αυτών των τόπων.

Ταυτόχρονα, υπάρχουν και άλλες μορφές εναλλακτικού τουρισμού, όπως ο *αθλητικός* τουρισμός, ο *πολιτισμικός* τουρισμός (αρχιτεκτονικός τουρισμός, αρχαιολογικός τουρισμός, θρησκευτικός τουρισμός, εκπαιδευτικός τουρισμός), ο *θαλάσσιος* τουρισμός, ο τουρισμός *υπαίθρου*, ο *γαστρονομικός* τουρισμός, ο *συνεδριακός* τουρισμός, ο τουρισμός *υγείας και ευεξίας*, ο εθελοντικός τουρισμός, ο οποίος συνδέεται με

ένα ευρύ φάσμα καθηκόντων κοινωνικού και περιβαλλοντικού περιεχομένου του τουρίστα που συνήθως είναι νέος στην ηλικία, ο οινοτουρισμός κ.ά.

18.5 Οι θετικές και αρνητικές επιπτώσεις του τουρισμού

Οι θετικές επιπτώσεις του τουρισμού είναι πολλές και κάποιες έχουν ήδη αναφερθεί. Οι βασικότερες όμως από αυτές είναι οι εξής:

- Δημιουργεί νέες θέσεις εργασίας (μείωση ανεργίας)

Γενικά, ο τουρισμός θεωρείται ένας από τους κύριους τομείς που δημιουργούν θέσεις εργασίας και καταφέρνει να ενισχύει την οικονομική ανάπτυξη του τόπου που τον διαθέτει.

Ο τουρισμός ωφελεί, επίσης, τις αγροτικές και απομονωμένες περιοχές, λειτουργώντας ως ώθηση για την ανάπτυξή τους, ενώ ταυτόχρονα τονώνει την τοπική οικονομία.

Ειδικότερα, όσον αφορά τις επιδράσεις του τουρισμού στην απασχόληση, όπως τονίστηκε πιο πάνω, δημιουργεί νέες θέσεις εργασίας, οι οποίες μπορεί να είναι άμεσες, στην τουριστική διαδικασία, ή και έμμεσες, στην ευρύτερη τοπική κοινωνία. Έρευνα του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ) συμπέρανε ότι από τον τουρισμό προκύπτουν θέσεις εργασίας για τις νέες ηλικίες, τις γυναίκες, τους ανειδίκευτους εργάτες, δηλαδή ανέργους που δεν ανήκουν στον τομέα του τουρισμού (Πατσουράτης, 2002). Επομένως, στα οφέλη του τουρισμού για την ενίσχυση της απασχολησιμότητας συγκαταλέγεται η αύξηση της απασχολησιμότητας σε σχετικές με τον τουρισμό επιχειρήσεις, όπως τα ξενοδοχεία, οι αεροπορικές εταιρείες, οι ναυτιλιακές εταιρείες, οι επιχειρήσεις ενοικίασης αυτοκινήτων κ.ά. Ταυτόχρονα, όμως, αυξάνεται η απασχόληση στους κλάδους που υποστηρίζουν έμμεσα τον τουρισμό, όπως η γεωργία, η μεταποίηση προϊόντων που καταναλώνουν οι τουρίστες, επιχειρήσεις που προσφέρουν υπηρεσίες κοινής ωφέλειας κ.ά.

- Δημιουργία εισοδήματος

Ο τουρισμός αποτελεί βασική πηγή ενίσχυσης του εισοδήματος σε έναν τόπο, καθώς έχει πολλαπλά οφέλη για την οικονομία και την κοινωνία. Με την αύξηση της τουριστικής δραστηριότητας συνεπαγωγικά αυξάνεται και η κατανάλωση των νοικοκυριών και των επενδύσεων. Με τα χρηματικά ποσά που δαπανούνται για τις τουριστικές δραστηριότητες, αυξάνονται οι εισροές, και αυτό δημιουργεί πολλαπλές δυνατότητες αύξησης του τοπικού εισοδήματος. Επιπρόσθετα, είναι ένα διεθνές εργαλείο ανάπτυξης, το οποίο παρουσιάζει ραγδαία αύξηση κατά την τελευταία δεκαετία. Επίσης, η ξενοδοχειακή βιομηχανία έχει αυξηθεί σημαντικά στις αναπτυσσόμενες χώρες, με αποτέλεσμα να διαδραματίζει έναν ουσιαστικό ρόλο στην προώθηση του τουρισμού, καθώς και της τοπικής οικονομικής ανάπτυξης.

- Ενίσχυση της περιφερειακής ανάπτυξης

Ο τουρισμός συμβάλλει στην ανάπτυξη απομακρυσμένων, απομονωμένων, ορεινών ή μειονεκτικών περιοχών που δεν έχουν αναπτυχθεί οικονομικά ή έχουν χαμηλό επίπεδο ανάπτυξης και χαμηλό επίπεδο εισοδήματος. Προσφέρει εναλλακτικούς και ιδιαίτερους τομείς απασχόλησης που μπορούν να ενισχύσουν τα εισοδήματα του τοπικού πληθυσμού και κατ' επέκταση τις επενδύσεις. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση της ποιότητας ζωής και τη συγκράτηση του τοπικού πληθυσμού. Ταυτόχρονα, με την αύξηση των τοπικών εισοδημάτων, ο τουρισμός συμβάλλει και στη μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων. Τέλος, στα οφέλη του τουρισμού είναι χρήσιμο να αναφερθεί και η χρήση πολλών φυσικών περιοχών οι οποίες δεν είχαν αξιοποιηθεί από την τοπική κοινωνία.

18.6 Αρνητικές επιπτώσεις του τουρισμού

- Πληθωρισμός – Ακρίβεια

Η αυξημένη ζήτηση ενός προϊόντος ή μιας υπηρεσίας και η σχέση της με την αντίστοιχη προσφορά οδηγούν σε αύξηση της τιμής των συγκεκριμένων προϊόντων και υπηρεσιών. Στις αρνητικές επιπτώσεις του τουρισμού συμπεριλαμβάνονται η αύξηση των τιμών της γης σε τοπικό επίπεδο, η αύξηση του κόστους για πρόσθετες βασικές υποδομές, όπως η ύδρευση και η αποχέτευση, η αύξηση των τιμών των αγαθών και των υπηρεσιών κ.ά. Όλα αυτά είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με τη μεγάλη αύξηση του κόστους ζωής των κατοίκων της περιοχής και με επακόλουθες δυσμενείς επιπτώσεις στην ποιότητα ζωής τους, και κυρίως εκείνων που δεν

έχουν άμεση ενασχόληση και επομένως δεν επωφελούνται από τον τουρισμό. Η Ελλάδα, συγκριτικά και σε σχέση με τα αγαθά και τις υπηρεσίες που προσφέρει, συγκαταλέγεται στις ακριβές χώρες στην Ευρώπη. Ταυτόχρονα, από τη διαδικασία του τουρισμού επιβαρύνεται το ισοζύγιο πληρωμών των τουριστικών τόπων λόγω της εισαγωγής προϊόντων αναγκαίων για τη λειτουργία του τουρισμού.

- Διαρροές εισοδήματος σε υποστηρικτικές υπηρεσίες

Είναι χρήσιμο να αναφερθεί ότι ένα σημαντικό μέρος των τουριστικών δαπανών εισπράττεται από ξένες επιχειρήσεις, για παράδειγμα τις ξένες αεροπορικές εταιρείες και τους tour operators. Οι δαπάνες αυτές περιλαμβάνουν το μεγαλύτερο μέρος από τα έσοδα του τουρισμού και οι έδρες των υπόψη επιχειρήσεων συνήθως δεν βρίσκονται στις χώρες υποδοχής, αλλά στις περιοχές από τις οποίες προέρχονται οι τουρίστες. Το ίδιο συμβαίνει και με τις ξενοδοχειακές επιχειρήσεις, με τις οποίες συνεργάζονται οι tour operators, με στόχο, πάντα, τις μειωμένες τιμές. Παρέχουν οι ίδιες όλες σχεδόν τις υπηρεσίες, όπως τη σίτιση και δραστηριότητες ψυχαγωγίας, γεγονός που οδηγεί στην υποαπασχόληση των συναφών τοπικών επιχειρήσεων. Το ίδιο συμβαίνει και με άλλα αγαθά που καταναλώνει ο τουρισμός και τα οποία πολύ συχνά παράγονται από άλλους τόπους και όχι από τον τόπο αποδοχής. Στα παραπάνω θα πρέπει να προστεθεί και η αύξηση του εισαγόμενου εργατικού δυναμικού. Πολλές ξενοδοχειακές μονάδες δεν απασχολούν εργαζομένους από τον τόπο, αλλά άλλους, με καταγωγή από άλλες χώρες (κυρίως από χώρες που δεν έχουν μεγάλη ανάπτυξη). Στόχος είναι η μείωση του κόστους της επιχείρησης, που να μην προσφέρει κέρδη σε αυτήν, όμως έχει ως αποτέλεσμα τα χρήματα που θα εισέπραττε ο τόπος προορισμού να μεταφέρονται και στη συνέχεια να καταναλώνονται σε άλλες χώρες.

Τέλος, θα πρέπει να αναφερθεί ότι με την αύξηση του τουρισμού και εφόσον δεν καταναλώνονται τοπικά προϊόντα συρρικνώνονται άλλοι τοπικοί τομείς της οικονομίας, όπως η βιομηχανία, η μεταποίηση, η γεωργία, η δασοκομία, η αλιεία κ.ά., με αποτέλεσμα να περιορίζονται τα εισοδήματα που θα προέρχονταν από αυτούς.

- Οι αρνητικές περιβαλλοντολογικές επιπτώσεις του τουρισμού

Λόγω των ευαισθητοποιημένων επισκεπτών, ο τουρισμός μπορεί να αυξάνει την οικολογική ευαισθησία και το ενδιαφέρον των κατοίκων της περιοχής, αφού συνειδητοποιούν τη σημασία της διατήρησης ενός καθαρού φυσικού περιβάλλοντος. Όπως, όμως, φάνηκε πιο πάνω, ο τουρισμός μπορεί να έχει και αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, όπως καταστροφή των γεωργικών εκτάσεων για οικοδόμηση εγκαταστάσεων σχετικών με τον τουρισμό, καταστροφή βιοτόπων και δασών, αύξηση της ηχορύπανσης κ.ά. Επίσης, συχνά επιφέρει ρύπανση στο φυσικό περιβάλλον, λόγω των μεγάλων ποσοτήτων απορριμμάτων ή της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που προέρχεται από την αυξημένη ανάγκη για χρήση μέσων μεταφοράς (ΙΧ αυτοκίνητα, αυξημένες πτήσεις κ.ά.). Αρνητική είναι η επίδραση του τουρισμού και σε οικολογικά ευαίσθητες περιοχές, όπως υγροβιότοπους, παράκτιες ζώνες κ.ά.

Ένα άλλο αρνητικό αποτέλεσμα του τουρισμού είναι η συμβολή του στην απώλεια της αυθεντικότητας και στην αισθητική αλλοίωση του τοπίου, δεδομένης της χρήσης των χώρων για εγκαταστάσεις υπηρεσιών σχετικών με τον τουρισμό. Σημαντικό πρόβλημα, επίσης, προκύπτει από τη μεγάλη κατανάλωση ενέργειας (π.χ. λειτουργία κλιματιστικών, φωτιστικών, ηλεκτρονικών παιχνιδιών, ψυγείων κ.ά.), όπως και από την αυξημένη κατανάλωση νερού (πισίνες, δεξαμενές κ.ά.).

Στα προβλήματα προστίθενται η ρύπανση του αέρα, του εδάφους και των υδάτων από τους πολλούς τουρίστες που φιλοξενούνται στις περιοχές προορισμού, όπως και η θαλάσσια ρύπανση από τα απόβλητα των πλοίων και η διατάραξη της θαλάσσιας πανίδας από την αυξημένη κίνηση των πάσης φύσεως πλεούμενων. Επίσης, ο τουρισμός ως οικονομική δραστηριότητα συνδέεται με την αύξηση των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα και την αλλαγή του κλίματος, θέτοντας σε κίνδυνο τις προοπτικές για αειφόρο ανάπτυξη. Έχει υπολογιστεί ότι το 20% των εκπομπών που οφείλονται στη διαμονή προέρχονται από τον τουρισμό και το 5% του συνόλου των παγκόσμιων εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα προέρχονται απευθείας από τον τουρισμό (UNWTO, 2011).

- Οι αρνητικές κοινωνικές επιπτώσεις

Στις αρνητικές επιπτώσεις του τουρισμού θα πρέπει να προστεθούν οι δυσμενείς κοινωνικές επιπτώσεις που επιφέρει, όπως η απώλεια της ηρεμίας και η αύξηση της εγκληματικότητας, η αλλοίωση της πολιτισμικής ταυτότητας, η υποβάθμιση της ποιότητας ζωής (Cohen, 1972). Τέλος, έχει παρατηρηθεί ότι ο τουρισμός συμβάλλει στην επιτάχυνση των κοινωνικών αλλαγών στην τοπική κοινωνία, λόγω των άμεσων εξωτερικών επιρροών που δέχεται από τους τουρίστες.

18.7 Η πολιτική της ΕΕ για τον τουρισμό

Πολλά χρόνια τώρα έχει διαπιστωθεί ότι ο τουρισμός είναι η βαριά βιομηχανία για πολλές χώρες της ΕΕ, με ένα ευρύ φάσμα θετικών οικονομικών επιπτώσεων (World Travel and Tourism Council, 1992). Ο τουρισμός έχει μεγάλη σημασία για την ΕΕ λόγω του ότι:

- Αποτελεί σε μέγεθος την τρίτη μεγαλύτερη δραστηριότητα σε κοινωνικοοικονομικό επίπεδο της Ένωσης, ύστερα από τις δραστηριότητες του κατασκευαστικού τομέα και του εμπορίου.
- Αναφέρεται σε μια ποικιλία προορισμών και προϊόντων που καταναλώνονται (υλικών και άυλων) και συνδυάζει πολλούς φορείς που ασχολούνται με αυτόν.
- Απασχολεί πολλούς εργαζομένους στον ιδιωτικό και δημόσιο τομέα, σε κεντρικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο.
- Υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός ΜΜΕ, 1,8 εκατομμύρια περίπου. Οι επιχειρήσεις αυτές υπολογίζονται στο 5,2% του εργατικού δυναμικού της ΕΕ, δηλαδή ποσοστό που αντιστοιχεί σε 9,7 εκατομμύρια θέσεις εργασίας και μάλιστα νέων ανθρώπων.
- Υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων που συνδέονται έμμεσα με τον τουρισμό στον πρωτογενή, δευτερογενή και τριτογενή τομέα παραγωγής.
- Έχει υπολογιστεί ότι ποσοστό μεγαλύτερο από το 10% του ΑΕΠ της ΕΕ προέρχεται από τον τουρισμό και το 12% της συνολικής απασχόλησης επίσης οφείλεται στον τουρισμό.
- Ο τουρισμός συμβάλλει στην οικονομικοκοινωνική ανάπτυξη της ΕΕ, δεδομένο που αποτελεί έναν από τους κορυφαίους στόχους της.
- Τα τελευταία χρόνια έχει πραγματοποιηθεί πολύ μεγαλύτερη ανάπτυξη στον τουρισμό, η οποία, παρά την πανδημία covid-19, που ανέτρεψε αυτή τη θετική πορεία, τη φετινή χρονιά επανεκινήθηκε και πάλι πολύ δυναμικά.
- Ο τουρισμός μπορεί να συμβάλει στην ανάπτυξη θέσεων εργασίας στις αγροτικές, ορεινές, παράκτιες, νησιωτικές και γενικά απομακρυσμένες περιφέρειες της ΕΕ (World Tourism Organization, 2011).

Σήμερα, η Ευρωπαϊκή Ένωση προσφέρει μια σειρά από πηγές χρηματοδότησης που στηρίζουν και βοηθούν την ανάπτυξη του τουριστικού τομέα, καθώς έχει αναμφισβήτητα αποδειχθεί ότι συμβάλλει στην περιφερειακή ανάπτυξη και στην ενίσχυση της απασχόλησης στις ενδιαφερόμενες περιφέρειες. Σύμφωνα με την ΕΕ, η ανάπτυξη του τουρισμού πρέπει να έχει απώτερο σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και τη γενικότερη κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη. Ωστόσο, για την επίτευξη του στόχου αυτού, θα πρέπει να ληφθούν μέτρα για την προστασία της κοινωνικής και πολιτιστικής φυσιογνωμίας των τόπων υποδοχής.

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ανταγωνιστικότητα και Επιχειρηματικότητα» (ΕΠΑΕ) αποσκοπεί στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και της εξωστρέφειας των επιχειρήσεων και ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην προώθηση της καινοτομίας (<http://www.antonistikitita.gr/epanek/>).

Η Πράξη «Εναλλακτικός Τουρισμός» του εν λόγω προγράμματος στοχεύει στην προώθηση των επενδύσεων στον τομέα του τουρισμού κυρίως από υφιστάμενες επιχειρήσεις, οι οποίες θα αναπτύξουν δράσεις εντός του ελληνικού χώρου στον εναλλακτικό τουρισμό. Δίνεται έμφαση στον εναλλακτικό τουρισμό, δεδομένου ότι γενικότερα συνάδει με τους στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης και συμβάλλει στην αντιμετώπιση του θέματος της εποχικότητας του τουρισμού. Η συγκεκριμένη Πράξη στοχεύει:

- Στη διαφοροποίηση και στον εμπλουτισμό του ελληνικού τουριστικού προϊόντος με την επιχειρηματική αξιοποίηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού.
- Στην ανάδειξη και τουριστική αξιοποίηση του φυσικού και πολιτισμικού αποθέματος.
- Στην άμβλυνση της εποχικότητας της τουριστικής ζήτησης.

Οι υπόψη πολιτικές αποδεικνύουν ότι η ΕΕ έχει στραφεί στην ενίσχυση του βιώσιμου τουρισμού, ο οποίος συμβάλλει μεν στην ενίσχυση των τοπικών οικονομιών, παράλληλα όμως προστατεύει τους φυσικούς και πολιτισμικούς πόρους.

18.8 Ο τουρισμός στην Ελλάδα

Ο τουρισμός για την Ελλάδα είναι τομέας μεγάλης σημασίας, καθώς προσφέρει πολλά εισοδήματα και ενισχύει την ελληνική οικονομία σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο. Το περιβάλλον, φυσικό και

δομημένο, το κλίμα, η ποικιλία και η ποιότητα των πολιτισμικών στοιχείων και η φιλοξενία, όλα συντελούν στο να γίνονται οι ελληνικοί τόποι πόλος έλξης τουριστών από ολόκληρο τον κόσμο. Ωστόσο, παρά τα πλεονεκτήματα, σε πολλές περιπτώσεις έγιναν λάθη στον προγραμματισμό και στην οργάνωση της τουριστικής ανάπτυξης στη χώρα. Το βασικό πρόβλημα ήταν ότι για πολλά χρόνια δεν υπήρξε στρατηγική για την ανάπτυξή του, γεγονός που, σε συνδυασμό με τον εξωτερικό ανταγωνισμό από γειτονικές χώρες, επηρέασε τις τουριστικές ροές στους ελληνικούς τόπους. Αυτό είχε επιπτώσεις στην τουριστική δραστηριότητα της Ελλάδας, καθώς συχνά ο τουρισμός προσανατολίστηκε σε άλλες γειτονικές χώρες της ευρύτερης περιοχής, όπως την Ισπανία, την Τουρκία κ.ά. (Παλάσκας, 2004). Τα τελευταία χρόνια έγινε αντιληπτή η σημαντικότητα του τουρισμού για την Ελλάδα και επιδιώκεται η απόκτηση δυναμικού ρόλου, η ριζική αναδιάρθρωση του τουρισμού και η στροφή προς τον βιώσιμο τουρισμό. Μέσω του βιώσιμου τουρισμού αναμένεται να αμβλυθθεί η τουριστική περίοδος και να αναπτυχθούν τουριστικά αδύναμοι και απομακρυσμένοι τόποι, οι οποίοι διαθέτουν ποιοτικά φυσικά και πολιτιστικά χαρακτηριστικά.

Στη συνέχεια του κειμένου αναφέρονται τα βασικά θετικά αποτελέσματα που επιφέρει ο τουρισμός στην Ελλάδα.

- **Βελτίωση του εθνικού εισοδήματος:** Ο επίσημος υπολογισμός δείχνει ότι ο τουρισμός συμβάλλει με ποσοστό 8% στο ΑΕΠ της Ελλάδας. Βεβαίως, για πολλά χρόνια δεν υπήρχαν επίσημα στοιχεία, λόγω της μη οργανωμένης λειτουργίας του τουρισμού (αδήλωτα ενοικιαζόμενα καταλύματα κ.ά.). Επομένως, είναι βέβαιο ότι το ποσοστό αυτό είναι πολύ μεγαλύτερο, όμως δεν μπορεί επίσημα να τεκμηριωθεί εξαιτίας των μη δηλωμένων εισοδημάτων (Παπανίκος, 1990). Τα τελευταία χρόνια υπάρχει μεγαλύτερος έλεγχος, οπότε σταδιακά θα υπάρξει και μεγαλύτερη δυνατότητα υπολογισμού των θετικών αποτελεσμάτων.
- **Ενίσχυση του ισοζυγίου πληρωμών:** Ο τουρισμός συμβάλλει στην εισροή ξένου συναλλάγματος και στη μείωση του ελλείμματος στο ισοζύγιο πληρωμών. Τα στοιχεία δείχνουν ότι οι συναλλαγματικές εισροές από τον τουρισμό υπερέρχουν έναντι όλων των άλλων άδηλων πόρων (Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων, 1993). Τα τελευταία χρόνια υπάρχουν αλλαγές και μεγαλύτερος έλεγχος, λόγω των περιορισμών και των σχετικών με την πανδημία covid 19, επομένως και καλύτερος υπολογισμός των θετικών αποτελεσμάτων.
- **Ενίσχυση της απασχόλησης:** Βασικό πλεονέκτημα του τουρισμού είναι η εξασφάλιση θέσεων εργασίας, επομένως η καταπολέμηση της ανεργίας. Στις ανεπτυγμένες τουριστικά χώρες, υπολογίζεται ότι ο τουρισμός απασχολεί περίπου 6%-9% του εργατικού δυναμικού. Στην Ελλάδα, για πολλά χρόνια ήταν δύσκολο να υπολογιστεί το ακριβές ποσοστό των εργαζομένων στον τουρισμό, λόγω των αδήλωτων εισοδημάτων, συνεπώς οι εκτιμήσεις δεν μπορούσαν να είναι ακριβείς. Όμως, η ΕΣΥΕ, στον τομέα των υπηρεσιών, παρακολουθεί ξεχωριστά την απασχόληση στα Ξενοδοχεία και Εστιατόρια, οπότε υπάρχουν έστω ελάχιστες ενδείξεις και πληροφόρηση. Ήδη από το 1999 τα ποσοστά δείχνουν ότι η απασχόληση στις εν λόγω υπηρεσίες ήταν περίπου στο 6% της συνολικής απασχόλησης, δηλαδή ποσοστό που δεν διαφέρει σημαντικά από αυτά των αναπτυγμένων χωρών (Εθνική Στατιστική Υπηρεσία, 2005).

18.9 Κύρια χαρακτηριστικά του ελληνικού τουρισμού

Η τουριστική ανάπτυξη στην Ελλάδα προχώρησε αρχικά στα νησιά και στον παράκτιο χώρο, λόγω των ποιοτικών φυσικών χαρακτηριστικών που διαθέτουν. Αυτό έγινε και σε άλλες παράκτιες Μεσογειακές χώρες με παρόμοια γεωφυσικά χαρακτηριστικά.

Τα θετικά ή αρνητικά αποτελέσματα του τουρισμού για τον κάθε τόπο είναι διαφορετικά, γιατί ο τουρισμός δεν αναπτύχθηκε με την ίδια μορφή ή ένταση σε όλες τις περιοχές. Ωστόσο, υπάρχουν κάποια χαρακτηριστικά τα οποία εμφανίζονται πολύ συχνά στον ελληνικό χώρο και αναφέρονται στη συνέχεια.

- **Εποχικότητα.** Ο εποχικός τουρισμός συμβάλλει στην αύξηση της επισκεψιμότητας σε συγκεκριμένο χρόνο στην Ελλάδα, κατά βάση τους καλοκαιρινούς μήνες. Αυτό συμβάλλει στην αύξηση των εισοδημάτων στον τόπο υποδοχής, όμως προκαλεί πίεση στο φυσικό και δομημένο περιβάλλον. Επομένως, ο τουρισμός αποτελεί απειλή για τη συνολική βιωσιμότητα του τόπου, αφού διαταράσσει την οικολογική ισορροπία του. Το φαινόμενο αυτό εμφανίζεται σε αρκετές ελληνικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένων και των πολύ ευαίσθητων περιβαλλοντικά νησιωτικών.
- **Εξάρτηση από τουριστικά πρακτορεία.** Οι τουριστικοί προορισμοί καθορίζονται σε μεγάλο βαθμό

από μεγάλα τουριστικά πρακτορεία, τα οποία, κατά συνέπεια, προσδιορίζουν τους τόπους προορισμού και την ένταση της επισκεψιμότητας και συνεπαγωγικά την τουριστική κατανομή στον χώρο. Αυτό συχνά μεταφράζεται σε αδυναμία ποιοτικής εξυπηρέτησης του συνόλου των επισκεπτών. Από την άλλη πλευρά, σημαίνει και εξάρτηση από τα μεγάλα τουριστικά γραφεία, εφόσον αυτά καθορίζουν το πού θα προσανατολιστεί ο περιφερειακός ή διεθνής τουρισμός (Πατσουράτης, 2000).

- **Μικρές τουριστικές επιχειρήσεις.** Σε όλο το φάσμα της δραστηριότητας του τουρισμού αναπτύσσονται πολλές μικρές επιχειρήσεις (ταξιδιωτικά γραφεία, ξενοδοχεία, τουριστικοί πράκτορες, μεταφορικές εταιρείες κ.ά.). Η μεγάλη διαθεσιμότητα δίνει πολλές επιλογές στον επισκέπτη, όμως αυτό συμβάλλει στην ένταση του ανταγωνισμού ανάμεσα στις επιχειρήσεις, κάτι το οποίο οδηγεί τελικά στη μείωση των κερδών τους.
- **Εύθραστη τουριστική βιομηχανία.** Σε αυτό συμβάλλει ο μεγάλος αριθμός μικρών επιχειρήσεων και το γεγονός ότι δεν μπορεί πάντα να προβλεφθεί η τουριστική ζήτηση, καθώς το τουριστικό προϊόν ακολουθεί τη «μόδα» και επομένως ξεπερνιέται. Αυτό συμβάλλει πολλές φορές στη θνησιμότητα των μικρών επιχειρήσεων του τουρισμού.
- **Τουριστικά πακέτα.** Τα τελευταία χρόνια ενοποιούνται, συνεργάζονται και συγχωνεύονται ή εξαγοράζονται τουριστικές επιχειρήσεις, με αποτέλεσμα να προσφέρουν δυνατότητα διακοπών σε μορφή πακέτου στον τουρίστα. Το πακέτο μπορεί να περιλαμβάνει μέρος ή όλο το φάσμα των υπηρεσιών που χρειάζεται ο καταναλωτής-τουρίστας. Σταδιακά, όμως, αυτό οδηγεί μεν σε μείωση του κόστους του τουριστικού πακέτου, αλλά βαθμιαία οδηγεί στην επικράτηση στην αγορά λίγων και μεγαλύτερων επιχειρήσεων.
- **Χρήση νέων τεχνολογιών.** Τα τελευταία χρόνια οι νέες τεχνολογίες χρησιμοποιούνται στις τουριστικές υπηρεσίες, με αποτέλεσμα να ωφελείται ο καταναλωτής τουρίστας, αλλά και οι τουριστικές επιχειρήσεις, καθώς βελτιώνεται η παραγωγικότητά τους, με τη μείωση του κόστους παραγωγής και την καλύτερη οργάνωση που μπορούν να πετύχουν με τη βοήθεια των νέων τεχνολογιών (Dumazedier, 1987). Βέβαια, ο κατακερματισμός του κλάδου στην Ελλάδα και το μικρό μέγεθος των τουριστικών επιχειρήσεων, που πολύ συχνά είναι οικογενειακές, περιορίζουν την πλήρη αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών ως προς την οργάνωση και ως προς την επικοινωνία (Πατσουράτης, 2002).
- **Μη ισόρροπη κατανομή του τουρισμού.** Η τουριστική ανάπτυξη στην Ελλάδα συγκεντρώνεται σε μεγάλο ποσοστό σε συγκεκριμένους προορισμούς. Για παράδειγμα, η Αθήνα, η Κέρκυρα, η Ρόδος και η Κρήτη συγκεντρώνουν το 65% περίπου των τουριστών της χώρας. Σε αυτό πολύ συχνά συμβάλλει η έλλειψη υποδομής σε πολλούς τουριστικούς προορισμούς (ΣΕΤΕ, 1995).

Με μια σύντομη θεώρηση της τουριστικής κίνησης στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια, διαπιστώνεται μια ανοδική πορεία κατά την περίοδο των Ολυμπιακών αγώνων, η οποία διακόπηκε κατά το 2008 λόγω της οικονομικής κρίσης. Η οικονομική κρίση προσέδωσε αρνητική δημοσιότητα στην εικόνα της Ελλάδας διεθνώς. Η τουριστική ανάκαμψη της χώρας επήλθε το 2013, όταν πραγματοποιήθηκε σταθεροποίηση της οικονομίας και αύξηση των αγορών. Το έτος 2013, οι αφίξεις μη μόνιμων κατοίκων στα σύνορα αυξήθηκαν κατά 15,5%, ενώ το 2014 καταγράφηκε σημαντική αύξηση των εισερχόμενων τουριστικών ροών (+23,5%) με περισσότερα από 22 εκατομμύρια αφίξεις στα σύνορα (Χατζηδάκης, 2015). Κάποιοι από τους λόγους που οδήγησαν σε αυτή την ανάκαμψη είναι η κατασκευή μεγάλων έργων που υποστήριξαν έμμεσα τον τουρισμό, όπως το μετρό της Αθήνας, το νέο αεροδρόμιο στα Σπάτα, ο νέος αυτοκινητόδρομος της Αττικής οδού, ο προαστιακός και το τραμ, η αναβάθμιση πολλών αρχαιολογικών χώρων και καταλυμάτων κ.ά.

18.10 Περιορισμοί στην ανάπτυξη του ελληνικού τουρισμού

Τα κυριότερα ζητήματα που περιορίζουν την ανάπτυξη του ελληνικού τουρισμού είναι πρώτα απ' όλα ότι η τουριστική κίνηση σημειώνεται κατά τους θερινούς μήνες (Ιούνιος-Σεπτέμβριος). Η Ελλάδα δεν έχει ακόμη καταφέρει να προσελκύσει μεγάλο αριθμό τουριστών κατά τους χειμερινούς μήνες, με αποτέλεσμα να μειώνεται χρονικά το όφελος της εθνικής οικονομίας (Τσίτορας, 1998).

Εμπόδιο, επίσης, αποτελεί και η άνιση γεωγραφική κατανομή στις τουριστικές δραστηριότητες, που έχει ως αποτέλεσμα την υπερπροσφορά υποδομών σε κάποιες και έλλειψη σε άλλες (π.χ. κλίνες).

Επιπρόσθετα, η χαμηλή ποιότητα του τουριστικού προϊόντος έχει επιβραδύνει την ανάπτυξη του τουρισμού, με συνέπεια η ανταγωνιστικότητα να περιορίζεται στην τιμολογιακή πολιτική.

Για πολλά χρόνια η ανάπτυξη της τουριστικής βιομηχανίας προσέδιδε τα μέγιστα στην οικονομία. Παρόλο που δημιούργησε πολλές θέσεις απασχόλησης, η απασχόληση αυτή είναι εποχιακή και ανειδίκευτη και ο εποχικός τουρισμός μεταφράζεται σε ανεργία για το μεγαλύτερο διάστημα του έτους.

Ένα άλλο χαρακτηριστικό που περιορίζει την ανάπτυξη του ελληνικού τουρισμού είναι οι χαμηλής ποιότητας υποδομές σε πολλούς τουριστικούς τόπους. Σε πολλούς από αυτούς τα καταλύματα είναι μικρές οικογενειακές επιχειρήσεις που δεν διαθέτουν εξειδικευμένο προσωπικό. Επίσης, πολύ συχνά στους τόπους αυτούς δεν υφίσταται οργανωμένο γραφείο τουριστικών πληροφοριών (ΣΕΤΕ, 1992).

18.11 Σύνοψη

Ο τουρισμός ως φαινόμενο φαίνεται να κάνει την εμφάνιση του από τους αρχαίους ακόμη χρόνους, αλλά η ραγδαία ανάπτυξή του ήρθε τα τελευταία χρόνια, όπου σπουδαίο ρόλο διαδραμάτισαν η μεγάλη βελτίωση των μεταφορικών μέσων, που διευκόλυναν τη μετακίνηση των ανθρώπων, η βιομηχανοποίηση της τουριστικής παραγωγής κ.ά. Διαπιστώθηκε ότι ο τουρισμός, πέραν της θετικής επιρροής που ασκεί στη σωματική και ψυχολογική υγεία των ανθρώπων, αποτελεί και έναν σημαντικό πυλώνα της παγκόσμιας οικονομίας και της οικονομίας των χωρών στις οποίες εξελίσσεται, εφόσον δημιουργεί νέες θέσεις εργασίας και ενισχύει την οικονομία των τόπων. Παρόλο που οι αρνητικές επιπτώσεις του φαινομένου του τουρισμού είναι υπαρκτές και δεν θα μπορούσαν σε καμία περίπτωση να αγνοηθούν, είναι σαφές ότι έγινε αντιληπτή πλέον η θετική συμβολή του στην οικονομική ανάπτυξη των τόπων και τα τελευταία χρόνια γίνεται προσπάθεια ώστε να οργανωθεί και να αναβαθμιστεί στο επίπεδο των προσφορών και των υποδομών.

Από το κείμενο που προηγήθηκε διαφαίνεται ο σημαντικός ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αφού έχει συμβάλει, σύμφωνα με τα στοιχεία και τα προγράμματα που αναφέρθηκαν παραπάνω, στην ανάπτυξη του τουριστικού τομέα, στην οικονομική άνθηση και στην ανάπτυξη των περιφερειών, κάτω από ένα κλίμα προστασίας του περιβάλλοντα χώρου και των ανθρώπων που το απαρτίζουν και αποτελούν μέρος της τουριστικής αλυσίδας.

Κλείνοντας, υπογραμμίζεται ότι η Ελλάδα, λόγω της πολυμορφίας της, της γεωγραφικής και γεωμορφολογικής της κατάστασης, που περιλαμβάνει ορεινές, παραθαλάσσιες, νησιωτικές κ.ά. περιοχές, είναι ιδανικός προορισμός τουρισμού και κατάλληλος ώστε να ευδοκμήσουν πολλές μορφές τουρισμού. Εάν σε αυτό προστεθούν και οι πλούσιοι πολιτισμικοί της πόροι, τότε διαπιστώνεται ότι υπάρχουν πολλές δυνατότητες για ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού καθόλη της διάρκεια του χρόνου και σε όλη την έκταση της χώρας. Διαθέτει επιμέρους πολιτισμούς, μνημεία παγκόσμιας κληρονομιάς προστατευόμενα από την UNESCO, μεταξύ των περισσότερων στην Ευρώπη και στον κόσμο. Αυτά σε συνδυασμό με την πληθώρα των νησιών της και την ευρέως εκτεταμένη παράκτια ζώνη της, που ευνοεί τον παράκτιο τουρισμό, προσφέρουν μοναδικές δυνατότητες στους τόπους της για ανάπτυξη πάσης φύσεως τουρισμό και κυρίως εναλλακτικό, που είναι το βασικό ζητούμενο.

Βιβλιογραφία

- Βαρβαρέσος, Σ., & Σωτηριάδης, Μ. (2002). Τουρισμός και Αναπτυξιακός Σχεδιασμός: Δύο εμπειρίες στον ελληνικό χώρο, Νομοί Ηρακείου και Λευκάδας. *Ειδικά Θέματα*, 3(4).
- Carr, A. (2003). Ecotourism, Wilderness and Mountains: Issues, Strategies and Regional Development in New Zealand. *Journal of Ecotourism*, 2(2), 127-135.
- Διακήρυξη της Μανίλας για τον Παγκόσμιο Τουρισμό (1980). Παγκόσμια Διάσκεψη Τουρισμού, Μανίλα 21/9-10/10/1980
- Dumazedier, J. (1987). Measuring novelty seeking in tourism. *Annals of Tourism Research*, 19(4).
- Forster, J. (1964). The sociological consequences of tourism. *International Journal of Comparative Sociology*. https://brill.com/view/journals/ijcs/5/2/article-p217_8.xml?language=en&ebody=previewpdf-49929
- Ηγουμενάκης, Ν. Γ., Κραβαρίτης, Κ. Ν., & Λύτρας, Π.Ν. (1999). *Εισαγωγή στον τουρισμό*. Interbooks.
- Κοκκώσης, Χ., & Τσάρτας, Π. (1999). *Ανάπτυξη και περιβάλλον στον τουρισμό*. Τουριστικός Τομέας, Τόμος Β΄. Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο.
- Κοκκώσης, Χ., & Τσάρτας, Π. (2001). *Βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη και περιβάλλον*. Κριτική.
- Λαγός, Γ. Δ. (1998). *Θεωρητικές προσεγγίσεις στον τουρισμό*. Κριτική.
- Λαγός, Δ. (2005). *Τουριστική οικονομική*. Κριτική.
- Leiper, N. (1979). The Framework of Tourism: Towards a definition of tourism. *Tourist Marketing and Management Handbook* (pp. 402-410). Hemel Hempstead: Prentice Hall Europe.
- Οικονόμου, Αγ., & Μητούλα, Ρ. (2010). *Οικολογική διαχείριση κτιρίων, οικισμών και πόλεων στην Ευρωπαϊκή Ένωση – Μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων*. Σταμούλης.
- Παγκόσμιος Κώδικας Δεοντολογίας για τον Τουρισμό (1999). Σαντιάγκο, Χιλή, 1/10/1999 <https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2019-11/greece.pdf>
- Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού (1995). *Αειφόρος τουρισμός*. Παγκόσμιο Συνέδριο στο Lanzarote (Κανάριοι Νήσοι).
- Παλάσκας, Θ. (2004). *Ρόλος και προοπτική του τουρισμού στην Ελλάδα*. IOBE.
- Παπανίκος, Γρ. (1990). *Οι ελληνικές τουριστικές εισπράξεις*. Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων.
- Πατσουράτης, Β. (2000). *Η φορολογική επιβάρυνση του τουριστικού προϊόντος*. Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών – Κέντρο Έρευνας.
- Πατσουράτης, Β. (2002). *Η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού τουριστικού προϊόντος*. Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων (ΙΤΕΠ).
- ΣΕΤΕ (1992). *Η θέση του τουρισμού και η συμβολή του στην ελληνική οικονομία*. www.sete.gr
- ΣΕΤΕ (1995). *Σχέδιο δράσης για την ποιοτική αναβάθμιση του ελληνικού τουρισμού*.
- ΣΕΤΕ (2008). *Τουρισμός και ισοζύγιο πληρωμών*. www.sete.gr
- ΣΕΤΕ (2015). *Η συμβολή του τουρισμού στην ελληνική οικονομία το 2014 – Συνοπτική απεικόνιση βασικών μεγεθών*. www.sete.gr
- Σπιλάνης, Ι. (2000). Τουρισμός και περιφερειακή ανάπτυξη. Η περίπτωση των νησιών του Αιγαίου. Στο Π. Τσάρτας (επιμ.), *Τουριστική ανάπτυξη, πολυεπιστημονικές προσεγγίσεις*. Εξάντας.
- Τσάρτας, Π. (1996). *Τουρίστες, ταξίδια, τόποι: Κοινωνιολογικές προσεγγίσεις στον τουρισμό*. Εξάντας.

- Τσάρτας, Π., & Λύτρας, Π. (1996). *Τουρισμός, τουριστική ανάπτυξη*. Παπαζήσης.
- Τσάρτας, Π., Μανωλόγλου, Ε., & Μάρκου, Α. (2001). *Ποιοτικά χαρακτηριστικά και τάσεις ζήτησης εσωτερικού τουρισμού*. ΕΚΚΕ.
- Τσίτουρας, Αν. (1998). *Η εποχικότητα του τουρισμού στην Ελλάδα και τις ανταγωνίστριες χώρες*. ΙΤΕΠ.
- United Nations (1992). United Nations Conference on Environment & Development Rio de Janeiro, Brazil/AGENDA 21.
- United Nations (2015). *Transforming Our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development*. <https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transformingourworld>
- UNWTO (2011). World Tourism Barometer.
- World Tourism Organization (2011). *European tourism grows above expectations*. PR 11087, Madrid, London. <http://unwto.org>
- World Tourism Organization (UNWTO) (2018). <http://www2.unwto.org/content/why-tourism>
- World Travel and Tourism Council (1992). *The World Travel and Tourism Environment Review*.
- ΦΕΚ 1138/11.9.2009. *Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού*. http://gnto.gov.gr/sites/default/files/fek_1138_2009.pdf

Διαδικτυακοί σύνδεσμοι

<http://www.antagonistikotita.gr/epanek/>

Κεφάλαιο 19:

Έργα προστασίας του περιβάλλοντος – Η συμβολή τους στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών

Σύνοψη – Περίληψη

Στο παρόν κεφάλαιο, με τίτλο «Έργα προστασίας του περιβάλλοντος – Η συμβολή τους στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών», απαντώνται βασικά ερωτήματα σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος και επισημαίνεται ότι τα σχετικά έργα και οι δράσεις που προωθούνται τα τελευταία χρόνια συμβάλλουν στη βιώσιμη οικονομική περιφερειακή ανάπτυξη. Καταγράφονται οι οικονομικές παράμετροι του περιβαλλοντικού προβλήματος και διευκρινίζεται το πώς η εκβιομηχάνιση και η τεχνολογική ανάπτυξη είναι αιτίες της περιβαλλοντικής υποβάθμισης. Ταυτόχρονα, αναλύονται και οι οικονομικές επιπτώσεις της ρύπανσης. Τέλος, στο υποκεφάλαιο με τίτλο «Η πολιτική της ΕΕ για την προστασία του περιβάλλοντος και η Ελλάδα» καταγράφονται οι μελλοντικοί στόχοι και η εφαρμογή της βιώσιμης ανάπτυξης για την προστασία του περιβάλλοντος.

Προαπαιτούμενη γνώση

Για την κατανόηση αυτού του κεφαλαίου, προαπαιτούμενη γνώση είναι οι βασικές έννοιες του χώρου και της χωροταξίας. Επίσης, απαραίτητες είναι η κατανόηση των περιφερειακών προβλημάτων και η γνώση γύρω από τους παράγοντες και τις αιτίες που καθορίζουν τα επίπεδα ανάπτυξης ενός τόπου και προκαλούν τις χωρικές και περιφερειακές ανισότητες. Προαπαιτούμενη είναι και η γνώση των οικονομικών, κοινωνικών, περιβαλλοντικών και πολιτικών λόγων για τους οποίους απαιτείται λήψη μέτρων περιφερειακής πολιτικής, καθώς και οι πρακτικοί και θεωρητικοί τρόποι για την αντιμετώπισή τους. Τέλος, σημαντική είναι η γνώση γύρω από τα θέματα της βιώσιμης ανάπτυξης και των γενικών παραμέτρων που την καθορίζουν.

19.1 Η σύνδεση της ανάπτυξης και της περιβαλλοντικής υποβάθμισης

Η καταστροφή του φυσικού περιβάλλοντος ξεκίνησε από τότε που ο άνθρωπος προσπάθησε να το «αξιοποιήσει» προκειμένου να βελτιώσει τις συνθήκες της ζωής του. Ανάγεται στην εποχή του λίθου, όταν ο άνθρωπος άρχισε να χρησιμοποιεί τη φωτιά, δημιουργώντας μια ομολογουμένως «ελάχιστη» μορφή ατμοσφαιρικής ρύπανσης, ή όταν ξεκίνησε να κόβει δέντρα για να χρησιμοποιήσει την ξυλεία. Οι δύο αυτές μικρές τεχνολογικές ανακαλύψεις του ανθρώπου σηματοδότησαν την έναρξη των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, δηλαδή της ρύπανσης και της εξάντλησης του φυσικού πλούτου του πλανήτη (Οικονόμου & Μητούλα, 2010). Η Βιομηχανική Επανάσταση επιδείνωσε την κατάσταση του περιβάλλοντος. Τα προϊόντα του βιομηχανικού τομέα δημιούργησαν ρύπανση τόσο στο στάδιο της χρησιμοποίησής τους όσο και στο στάδιο της απόρριψής τους στο περιβάλλον, καθώς τα περισσότερα από αυτά δεν διασπώνται και δεν αφομοιώνονται εύκολα από το περιβάλλον.

Με την πάροδο των χρόνων ο άνθρωπος έπαψε να λειτουργεί ως ένα απλό μέλος του οικοσυστήματος και λειτούργησε με εγωκεντρισμό. Δεν έλαβε υπόψη του ότι το φυσικό περιβάλλον και πολλοί από τους φυσικούς πόρους δεν αναγεννούνται πάντα με τους επιθυμητούς ρυθμούς και σύμφωνα με τις ανάγκες των ανθρώπων. Η αγροτική επανάσταση και η ανάπτυξη της οργανωμένης κτηνοτροφίας επίσης συνέβαλαν στην περιβαλλοντική υποβάθμιση. Όμως, η έκταση και η έντασή τους επεκτάθηκαν αργότερα, με την αστικοποίηση και τη Βιομηχανική Επανάσταση. Η αστικοποίηση και η ραγδαία οικοδόμηση που την ακολούθησε οδήγησαν σε καταστροφή εκτεταμένων φυσικών χώρων για την εγκατάσταση του πληθυσμού στις πόλεις. Επομένως, η αστικοποίηση αναπτύχθηκε σε βάρος του φυσικού περιβάλλοντος, με αποτέλεσμα να περιοριστεί η φύση και να υποβαθμιστεί η ίδια η ποιότητα ζωής. Η βιομηχανία, ταυτόχρονα, απαίτησε την εκτεταμένη χρήση πρώτων υλών και ενέργειας και στη συνέχεια απόρριψης των αποβλήτων στο περιβάλλον. Πολύ συχνά εγκαταστάθηκε κοντά σε χώρους που διέθεταν πρώτες ύλες και ενέργεια και η

λειτουργία τους εξαφάνισε ή υποβάθμισε πολλά φυσικά οικοσυστήματα, κυρίως σε χώρους μαζικής εγκατάστασης βιομηχανικού εργατικού δυναμικού.

Επομένως, οι πρώτες μορφές σοβαρής ρύπανσης του περιβάλλοντος ξεκίνησαν με τη «Βιομηχανική Επανάσταση» και σήμερα φτάσαμε στο σημείο η αλλαγή του κλίματος, η μείωση του όζοντος της ατμόσφαιρας, η μείωση της βιοποικιλότητας, η εξαφάνιση μεγάλων εκτάσεων δασικών περιοχών, η εξάντληση των φυσικών πόρων και η ενεργειακή κρίση να απειλούν σοβαρά την οικολογική ισορροπία ολόκληρου του πλανήτη. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η ποιότητα της ζωής όλων των όντων του πλανήτη, και κατ' επέκταση η βιώσιμη ανάπτυξη, εξαρτάται άμεσα από την προστασία του περιβάλλοντος.

Σήμερα, τα περιβαλλοντικά προβλήματα γίνονται όλο και πιο έντονα, επηρεάζοντας είτε άμεσα είτε έμμεσα κάθε μορφή ζωής του πλανήτη. Οι περισσότερες μορφές ρύπανσης αυξήθηκαν ραγδαία κατά τη διάρκεια του τελευταίου τετάρτου του 20ού αιώνα, ενώ τα περιβαλλοντικά προβλήματα έγιναν πλέον ορατά. Επίσης, έγινε σαφές ότι, καθώς αυξάνεται η οικονομική ανάπτυξη, αυξάνεται και η ρύπανση του περιβάλλοντος. Σήμερα, ως τα σοβαρότερα περιβαλλοντικά προβλήματα έχουν καταγραφεί η ρύπανση των υπόγειων και επιφανειακών υδάτων, η ρύπανση της ατμόσφαιρας, η ρύπανση των εδαφών, η ηχορύπανση, το φαινόμενο του θερμοκηπίου, η όξινη βροχή, η καταστροφή των δασών, η εξαφάνιση ειδών της άγριας πανίδας και χλωρίδας, η ανεξέλεγκτη αύξηση του παγκόσμιου πληθυσμού, η εξάντληση των πηγών ενέργειας και των πρώτων υλών (Κοσκινάς κ.ά., 2000). Τα προβλήματα αυτά δεν είναι ανεξάρτητα μεταξύ τους, αλλά το ένα επηρεάζει και εντείνει το άλλο, εμφανίζοντας μια αλληλεξάρτηση και επομένως διασύνδεση, που δημιουργεί έναν ολόκληρο ρυπαντικό μηχανισμό, με συνολικές επιπτώσεις στο οικοσύστημα και στις μονάδες ζωής που το αποτελούν.

Τα σοβαρότερα περιβαλλοντικά προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα η ανθρωπότητα οφείλονται σε ανθρώπινες πρακτικές οι οποίες επιδίωξαν την ανάπτυξη χωρίς όρια και έλεγχο. Απώτερος στόχος ήταν η οικονομική ανάπτυξη και η άνοδος του κατά κεφαλήν εισοδήματος. Η ανάπτυξη της τεχνολογίας, που βαθμιαία οδήγησε στη βιομηχανική ανάπτυξη, οδήγησε στην ανεξέλεγκτη χρήση των φυσικών πόρων και ιδιαίτερα των μη ανανεώσιμων (Μητούλα, 2006).

Η ανθρωπότητα –και κυρίως ο σύγχρονος κόσμος– κατάφερε τελικά να αναπτυχθεί σε τεχνολογικό και οικονομικό επίπεδο, βελτιώνοντας τις συνθήκες της ζωής της. Όμως, δεν έλαβε υπόψη της ότι σε βάθος χρόνου η ανεξέλεγκτη χρήση του ορυκτού πλούτου, των συμβατικών πηγών ενέργειας και γενικότερα των φυσικών πόρων θα οδηγήσει σε υποβάθμιση του περιβάλλοντος, επομένως και σε μόνιμη υποβάθμιση της ποιότητας ζωής των ανθρώπων. Στις μέρες μας έχει πλέον γίνει σαφές ότι υπάρχει απόλυτη σύνδεση μεταξύ του περιβάλλοντος και της οικονομίας και ότι η ίδια η ανάπτυξη οδηγεί σε οικονομική υποβάθμιση, εάν δεν λάβει υπόψη της την προστασία του περιβάλλοντος.

Ένα από τα σοβαρότερα ζητήματα της οικονομικής ανάπτυξης που συνδέονται άμεσα με την περιβαλλοντική υποβάθμιση είναι ότι τα αρνητικά αποτελέσματα δεν φαίνονται άμεσα. Χρειάστηκαν πολλά χρόνια μέχρι να φανεί ότι η ανεξέλεγκτη ρίψη υγρών αποβλήτων στη θάλασσα ρύπανε τα θαλάσσια ύδατα ή ότι η μη ελεγχόμενη χρήση των μη ανανεώσιμων πηγών ενέργειας οδήγησε στη ρύπανση της ατμόσφαιρας και στο φαινόμενο του θερμοκηπίου. Ενώ αρχικά ο άνθρωπος αποτελούσε ένα φυσικό μέλος του οικοσυστήματος, με την επέκταση των δραστηριοτήτων του επενέβη δραστικά στη φύση, υποτάσσοντας και προσαρμόζοντάς τη για την κάλυψη των παραγωγικών, καταναλωτικών, κοινωνικών, οικονομικών, πολιτιστικών και άλλων αναγκών του, πρακτική που σήμερα έχει δείξει τα δραματικά αποτελέσματά της.

19.2 Αίτια του περιβαλλοντικού προβλήματος

Τα αίτια των περιβαλλοντικών προβλημάτων είναι πολλά και θα πρέπει να ανατρέξει κανείς σε βάθος χρόνου για να τα καταγράψει. Όμως, όπως αναφέρθηκε πιο πάνω, ένα από τα σοβαρότερα είναι ότι τα αρνητικά αποτελέσματα δεν φαίνονται άμεσα, αλλά απαιτούνται πολλά χρόνια για να εμφανιστούν, ώστε να τα συνειδητοποιήσει η ανθρωπότητα και τελικά να τα αντιμετωπίσει.

Σημαντικό αίτιο, επίσης, είναι και η πληθυσμιακή αύξηση του πλανήτη, η οποία οδήγησε και σε αύξηση της συνολικής οικονομικής δραστηριότητας, αύξηση της παραγωγής και της κατανάλωσης προϊόντων και ενέργειας και συνεπώς σε αύξηση της παραγωγής και απόρριψης όλο και μεγαλύτερων ποσοτήτων απορριμμάτων.

Η αστικοποίηση ως φαινόμενο επέτεινε τα περιβαλλοντικά προβλήματα. Δημιούργησε τα αστικά επαγγέλματα και ο αγροτικός χώρος κλήθηκε να εξασφαλίσει τη σίτιση και του αστικού πληθυσμού. Αυτό οδήγησε στη χρήση χημικών λιπασμάτων και γεωργικών φαρμάκων για την προστασία και αύξηση της γεωργικής παραγωγής. Μεγάλες ήταν και οι επιπτώσεις της αστικοποίησης στη γη, καθώς περιορίστηκαν οι φυσικοί χώροι, οι οποίοι μετατράπηκαν σε οικόπεδα και κατασκευές για την εγκατάσταση και την εξυπηρέτηση του πληθυσμού. Ταυτόχρονα, η μετακίνηση και η εγκατάσταση του πληθυσμού σε συγκεκριμένα όρια αστικού περιβάλλοντος απαιτήσαν μεγάλη ποσότητα παραγωγής και επομένως κατανάλωσης αγαθών, και αυτό οδήγησε σε επιπλέον μεγάλες ποσότητες παραγόμενων απορριμμάτων τα οποία δεν μπορούν εύκολα να απορροφηθούν από το αστικό περιβάλλον. Μεγάλο είναι και το πρόβλημα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στο αστικό περιβάλλον, που προκαλείται από την εκτεταμένη χρήση των αυτοκινήτων, τη χρήση της ενέργειας από τα κτίρια και τη βιομηχανία. Αυτό σε συνδυασμό με τη μείωση του πρασίνου και της φύσης, αλλά και με την πυκνή δόμηση και τα ψηλά κτίρια, που δεν επιτρέπουν τον επαρκή αερισμό και την αναγέννηση της ατμόσφαιρας, δυσχεραίνουν ακόμη περισσότερο την κατάσταση.

Ωστόσο, η εκβιομηχάνιση και η τεχνολογική ανάπτυξη είναι αιτία αλλά και αποτέλεσμα της οικονομικής ανάπτυξης. Αναμφισβήτητα, η εκβιομηχάνιση συνέβαλε στην ανάπτυξη, όμως δημιούργησε και ρύπανση. Για τη λειτουργία της βιομηχανίας απαιτείται χρήση μεγάλων ποσοτήτων φυσικών πόρων, οι οποίοι θα μεταποιηθούν σε προϊόντα της βιομηχανικής παραγωγής. Επίσης, συχνά απαιτούνται τεράστιες ποσότητες νερού ή αέρα, κάτι που οδηγεί σε μια κυκλική ρύπανση του περιβάλλοντος στην τρισδιάστατη μορφή του (νερό, γη, αέρας). Ταυτόχρονα, συχνά παράγονται τοξικές και αδιάλυτες ουσίες, οι οποίες μεταφέρονται στο περιβάλλον κατά ή μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας της βιομηχανικής παραγωγής.

Επομένως, η διαδικασία της ανάπτυξης και η επίτευξη της ποιότητας ζωής ήταν οι βασικές αιτίες που συνέβαλαν στη δημιουργία του οικολογικού προβλήματος. Η οικονομική ανάπτυξη και η άνοδος του κατά κεφαλήν εισοδήματος οδήγησαν στην αύξηση της ζήτησης για καταναλωτικά προϊόντα και κατ' επέκταση στην αύξηση της παραγωγής, επομένως και στην ανάγκη για φυσικούς πόρους που θα χρησιμοποιηθούν για την παραγωγή τους και, στη συνέχεια, σε αύξηση των απορριμμάτων.

Η αύξηση της υλικής ευμάρειας που έφερε η οικονομική ανάπτυξη σήμαινε και αύξηση της ανάγκης τόσο για φυσικούς πόρους όσο και χρήση των φυσικών χώρων για λόγους αναψυχής. Καθώς η ευμάρεια επεκτείνεται σε όλο και περισσότερες κοινωνικές ομάδες, τόσο περισσότερο αυξάνεται η χρήση, επομένως και η εξάντληση των φυσικών χώρων (Κώττης, 1975).

Παράλληλα, στην υποβάθμιση του περιβάλλοντος συνέλεξε και η τουριστική ανάπτυξη, η οποία προσανατολίζεται πολύ συχνά στη χρήση των φυσικών περιοχών. Τα τελευταία χρόνια, με τη ραγδαία ανάπτυξη του τουρισμού και με την ώθηση που δόθηκε σε αυτόν, καθώς αποτελεί σημαντική πηγή εσόδων για πολλές χώρες και ιδιαίτερα για αυτές που διαθέτουν ποιοτικούς φυσικούς πόρους (κλίμα, παράκτιες περιοχές, φυσικό περιβάλλον), η ανεξέλεγκτη χρήση οδήγησε σε αλλοίωση και καταστροφή του περιβάλλοντος.

19.3 Οι επιπτώσεις της οικονομικής ανάπτυξης στο περιβάλλον και στην οικονομία

Σήμερα, όλο και περισσότερο γίνεται σαφές ότι οι επιπτώσεις στην οικονομία από την υποβάθμιση του περιβάλλοντος είναι σημαντικές. Πρώτα απ' όλα, καθώς εντείνεται το οικολογικό πρόβλημα, παράλληλα εντείνονται και τα οικονομικά προβλήματα, εφόσον ο χώρος χάνει την αξία του. Αυτό βαθμιαία δημιουργεί και κοινωνικά προβλήματα, εφόσον δεν δύναται η αγορά να αντιδράσει και να προσαρμόσει τις τιμές σύμφωνα με την αύξηση του κοινωνικού κόστους (Costanza et al., 1997). Η εκβιομηχάνιση και η υπερβολική πληθυσμιακή συγκέντρωση προκαλούν εξωτερικές επιβαρύνσεις, κυρίως από τη ρύπανση του περιβάλλοντος. Για παράδειγμα, τα απόβλητα των βιομηχανιών, κατά βάση αυτών που επεξεργάζονται χημικά προϊόντα, καταστρέφουν το φυσικό περιβάλλον (πανίδα, χλωρίδα).

Οι κοινωνικές επιπτώσεις της περιβαλλοντικής υποβάθμισης είναι μεγάλες, εφόσον επηρεάζεται η ποιότητα των τροφίμων (γεωργία, κτηνοτροφία), με αποτέλεσμα να υποβαθμίζεται η ποιότητα ζωής και να επηρεάζεται η δημόσια υγεία και ευημερία. Αυτό σταδιακά έχει ως αποτέλεσμα και την οικονομική υποβάθμιση των τόπων και τον οικονομικό μαρασμό, με αποτέλεσμα να χάνονται θέσεις εργασίας.

Πριν προχωρήσουμε, θα πρέπει να τονίσουμε ότι τα στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος που ανήκουν σε όλους ονομάζονται «κοινά σε όλους» και είναι ο ατμοσφαιρικός αέρας σε ελεύθερη κατάσταση και η ανοιχτή θάλασσα. Κοινόχρηστοι χώροι ονομάζονται αυτοί που ανήκουν σε όλους και δεν είναι ιδιωτικοί όπως τα ύδατα με ελεύθερη ροή, οι όχθες πλεύσιμων ποταμών, οι μεγάλες λίμνες και οι όχθες τους, ο αιγιαλός, τα λιμάνια, οι όρμοι, οι δρόμοι και πλατείες, τα δάση, τα άλση κ.ά. Οι χώροι αυτοί είναι κυρίως δημόσιοι και τα αγαθά που διαθέτουν ανήκουν σε όλους και είναι κοινόχρηστα. Αυτού του είδους τα αγαθά είναι αδιαίρετα, καθώς εξυπηρετούν το κοινωνικό σύνολο και ταυτόχρονα την ίδια στιγμή. Η πρακτική έδειξε ότι τα απόβλητα απορρίπτονται στο φυσικό περιβάλλον, παρόλο που πολλές από τις δραστηριότητες είναι ιδιωτικές. Χωρίς να υπάρχει κανένας έλεγχος, η απόρριψη των αποβλήτων γίνεται κυρίως σε φυσικούς χώρους κοινής ιδιοκτησίας (επιφανειακά ύδατα, αέρα, γη). Αυτό γινόταν για πολλά χρόνια, καθώς δεν υπήρχε τιμολόγηση των περιβαλλοντικών στοιχείων. Όσον αφορά τους ιδιωτικούς χώρους, δεδομένης της τιμολόγησής τους, επομένως και της καταγεγραμμένης αξίας τους, η χρήση τους ήταν πιο προσεκτική. Επομένως, για πολλά χρόνια οι επιχειρήσεις, με στόχο την αύξηση τους κέρδους τους, απέρριπταν χωρίς κανέναν έλεγχο και χωρίς κανένα κόστος τα απορρίμματά τους στο περιβάλλον.

Κάθε ενέργεια που βλάπτει το περιβάλλον δημιουργεί τόσο οικονομικά οφέλη όσο και επιβαρύνσεις. Οικονομικά οφέλη δημιουργούνται στις επιχειρήσεις και στους ιδιώτες. Υλικά και άυλα αρνητικά αποτελέσματα που αφορούν την οικονομία και την υγεία και προκύπτουν από ενέργειες των πρώτων αφορούν άτομα που δεν εμπλέκονται με αυτές τις ενέργειες και επομένως δεν ωφελούνται καθόλου από αυτές. Όμως, εντέλει, τα θετικά και αρνητικά αποτελέσματα τα υφίστανται όλοι οι πολίτες ανεξαιρέτως. Ως παράδειγμα, μπορεί να αναφερθεί μια μεγάλη βιομηχανία η οποία λαμβάνει μέτρα για τα αέρια που εκλύει στην ατμόσφαιρα. Η εν λόγω βιομηχανία ρυπαίνει μεν το ατμοσφαιρικό το περιβάλλον, ωστόσο συμβάλλει στη δημιουργία θέσεων εργασίας στον τόπο. Επομένως, συμβάλλει στην ενίσχυση της απασχολησιμότητας και στην καταπολέμηση της ανεργίας σε τοπικό επίπεδο, επομένως και στην ποιοτική οικονομική αναβάθμιση και στην ποιότητα ζωής των κατοίκων. Επιπροσθέτως, από τα κέρδη που προκύπτουν ωφελείται εμμέσως το κοινωνικό σύνολο, λόγω των φόρων που καταβάλλονται στο δημόσιο. Όμως, μακροπρόθεσμα, η βιομηχανία μπορεί να υποστεί ζημιές, καθώς η ρύπανση του περιβάλλοντος μπορεί να βλάψει τα παραγόμενα προϊόντα, ιδιαίτερα αν συνδέονται με τον πρωτογενή τομέα παραγωγής. Μπορεί επίσης να βλάψει και την υγεία των εργαζομένων και του τοπικού πληθυσμού. Αυτό μπορεί να αυξήσει το λειτουργικό κόστος, εφόσον ενδέχεται να απαιτηθούν αποζημιώσεις στους εργαζομένους της και στους πολίτες της περιοχής για ενδεχόμενες βλάβες, είτε σε υλικό είτε σε άυλο επίπεδο (υγεία και υλικές ζημιές).

Σε αυτή την περίπτωση, η ζημία της επιχείρησης είναι πολύ μεγαλύτερη από το κέρδος της, εφόσον σε μακροχρόνιο επίπεδο η ρύπανση μεταφράζεται σε οικονομικό κόστος. Τα τελευταία χρόνια, καθώς αυξάνεται η ευαισθητοποίηση των πολιτών για την προστασία του περιβάλλοντος, αυξάνεται η ζήτηση για οικολογικά προϊόντα, επομένως επιχειρήσεις οι οποίες δεν καλύπτουν τις ποιοτικές προδιαγραφές υπολείπονται έναντι των ανταγωνιστών τους.

Σημαντικές είναι και οι επιπτώσεις της οικονομικής ανάπτυξης στην υποβάθμιση της ποιότητας και της ρύπανσης των εδαφών. Η υποβάθμιση της ποιότητας των εδαφών, όπως και των υπόγειων και επιφανειακών υδάτων, συχνά προκαλείται από τη χρήση φυτοφαρμάκων, λιπασμάτων, εντομοκτόνων κ.ά., τα οποία χρησιμοποιούνται στις καλλιέργειες και στην κηπουρική. Κατά τη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών, οι ουσίες αυτές χρησιμοποιήθηκαν χωρίς έλεγχο και, παρόλο που η χρήση τους προστάτευσε τη γεωργία και συντέλεσε στην αποδοτικότητα των καλλιεργειών και επομένως στην εξασφάλιση τροφίμων για τον πληθυσμό, συνέβαλαν στην αλλοίωση της ποιότητας και στη βλάβη της υγείας κάποιων οργανισμών και, κατ' επέκταση, σε αυτή των ανθρώπων, αφού αυτά ενσωματώθηκαν στην τροφική αλυσίδα.

Στην υποβάθμιση του εδάφους συντέλεσε και η εντατική καλλιέργεια των εδαφών, καθώς και η εντατική βόσκηση. Σε πολλές περιπτώσεις δεν δόθηκε ο απαιτούμενος χρόνος για αγρανάπαυση των γεωργικών εδαφών και, σε συνδυασμό με την εντατική καλλιέργεια και μόνιμη καλλιέργεια του ίδιου φυτού, πολλά εδάφη υποβαθμίστηκαν, με αποτέλεσμα να χάσουν την αποδοτικότητά τους.

Επίσης, πολλά παραγωγικά εδάφη εγκαταλείφθηκαν από τους καλλιεργητές, με αποτέλεσμα, λόγω της παραμέλησής τους, να καταστούν άγονα και επομένως να μην έχουν τη δυνατότητα να επανακαλλιεργηθούν άμεσα. Το φαινόμενο αυτό εντείνεται σε πολλές περιπτώσεις και λόγω του φαινομένου της ερημοποίησης

και της κλιματικής αλλαγής. Η αύξηση της θερμοκρασίας και η λειψυδρία μπορούν να μεταβάλουν πολλές γόνιμες περιοχές σε άγονες, ιδιαίτερα εάν δεν υπάρχει και η κατάλληλη φροντίδα.

Η ρύπανση των υδάτων είναι ένα άλλο περιβαλλοντικό πρόβλημα που προέκυψε από την οικονομική ανάπτυξη και στις βιομηχανικά ανεπτυγμένες χώρες το πρόβλημα έχει λάβει τεράστιες διαστάσεις. Η ρύπανση των υδάτων αναφέρεται είτε στα υπόγεια ύδατα είτε στα επιφανειακά, που περιλαμβάνουν τις θάλασσες, τα ποτάμια, τις λίμνες κ.ά. Όσον αφορά τη θαλάσσια ρύπανση, οφείλεται σε πολλές αιτίες. Μία από αυτές είναι οι πετρελαιοκηλίδες που εμφανίζονται από ατυχήματα που μπορεί να συμβούν σε δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν πετρέλαιο. Άλλη αιτία είναι η απόρριψη αποβλήτων στη θάλασσα από βιομηχανίες που βρίσκονται στην παράκτια ζώνη. Για πολλά χρόνια δεν υπήρχε κανένας έλεγχος, ούτε υπήρχε η υποχρέωση από τις βιομηχανίες για βιολογικό καθαρισμό των αποβλήτων που απορρίπτονται στο περιβάλλον, με αποτέλεσμα να ρίχνονται ελεύθερα στη θάλασσα, στα ποτάμια και στις λίμνες κάθε είδους απόβλητα. Σε αυτό πρέπει να προστεθούν και τα οικιακά απόβλητα των παράκτιων οικισμών, τα φυτοφάρμακα που χρησιμοποιούνταν στη γεωργία, η μεταφερόμενη ατομοσφαιρική ρύπανση που μεταφέρεται στη θάλασσα, η χρήση των υδάτων για παραγωγή ενέργειας κ.ά. (Κώττης & Πετράκη-Κώττη, 1995). Μέσω της τροφικής αλυσίδας η ρύπανση μεταφέρεται και στα έμβια όντα του πλανήτη και στον άνθρωπο, με αποτέλεσμα να βλάπτεται η υγεία του.

Συνεπαγωγικά, η ρύπανση έχει αρνητικά αποτελέσματα και στην οικονομία, εφόσον υποβαθμίζονται από τη ρύπανση πολλά αλιευτικά προϊόντα, όπως τα ψάρια και τα όστρακα. Το πρόβλημα επιτείνεται ακόμη περισσότερο και από την άνευ όρων εντατική βιομηχανική αλιεία, καθώς σε βάθος χρόνου επηρεάζονται η ποιότητα της αλιείας και το σχετικό εμπόριο σε πολλές περιοχές. Επιπτώσεις σε βάθος χρόνου προκύπτουν και στον τουρισμό, καθώς μειώνεται λόγω της βαθμιαίας υποβάθμισης του τόπου από τη ρύπανση, με αποτέλεσμα να μειώνονται και οι αξίες γης σε τέτοιου είδους παράκτιες περιοχές.

19.4 Η πολιτική της ΕΕ για την προστασία του περιβάλλοντος και η Ελλάδα

Για να πετύχει τους περιβαλλοντικούς της στόχους, η Ευρωπαϊκή Ένωση επιχειρεί τη βέλτιστη δυνατή χρήση κάθε μέσου που έχει στη διάθεσή της. Στο πλαίσιο της πολιτικής της για το περιβάλλον η Κοινότητα σταδιακά θέσπισε ένα νομοθετικό πλαίσιο και με αυτό κατάφερε να επιτύχει και να εδραιώσει σημαντικές δεσμεύσεις που εγγυώνται την προστασία του περιβάλλοντος. Η ευρωπαϊκή νομοθεσία εξελίσσεται και στοχεύει στην επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων που έχουν τεθεί. Τα κράτη μέλη υποχρεώνονται να τη θέσουν σε ισχύ και να την εφαρμόζουν. Σε περίπτωση που αυτό δεν συμβαίνει, η Επιτροπή μπορεί να παρέμβει και να παραπέμψει τα ζητήματα στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο (Παναγόπουλος, 2001).

Επιδίωξη της ΕΕ είναι να αξιοποιηθούν ποικίλα ελεγκτικά μέσα για την προστασία του περιβάλλοντος. Η θέσπιση των περιβαλλοντικών φόρων είναι ένα από αυτά, το οποίο έχει λειτουργήσει αρκετά αποτελεσματικά. Προς την κατεύθυνση αυτή έχει καθιερωθεί ο θεσμός «ο ρυπαίνων πληρώνει». Όμως, έγινε κατανοητό ότι η εφαρμογή των περιβαλλοντικών νόμων που δεν επιτρέπουν πρακτικές που ρυπαίνουν το περιβάλλον είναι και αρκετά αποτελεσματικές εάν θέλουμε πραγματικά να πετύχουμε τη βιώσιμη ανάπτυξη, που είναι η προστασία του περιβάλλοντος. Υπό το πρίσμα αυτό, σημαντική είναι η συνεργασία με τους παράγοντες της αγοράς, οι οποίοι θα σεβαστούν και θα εφαρμόζουν τους υπόψη νόμους, αλλά και με τους καταναλωτές, οι οποίοι μπορούν να λειτουργήσουν έμμεσα ως «ελεγκτικό κοινό».

Είναι σαφές ότι κυρίως οι μεγάλες βιομηχανίες και επιχειρήσεις ευθύνονται για τα πιο σημαντικά προβλήματα του περιβάλλοντος. Επομένως, ο έλεγχος αυτών μπορεί να αποβεί καθοριστικός για την επιτυχία της περιβαλλοντικής πολιτικής. Καθοριστική μπορεί να αποβεί και μία πολιτική ενίσχυσης των επιχειρήσεων σε δράσεις που στοχεύουν στην προστασία του περιβάλλοντος. Για πολλά χρόνια τώρα, η ΕΕ έχει προωθήσει οικονομικές και άλλες ενισχύσεις σε επιχειρήσεις, προκειμένου να αναπτυχθούν με τρόπο που θα επιτρέψει την προστασία του περιβάλλοντος. Οι ενισχύσεις περιλαμβάνουν, πέραν της επιβολής κυρώσεων, και επιβραβεύσεις και κίνητρα. Σε αυτό το πλαίσιο προρρίθεται η οικολογική ανάπτυξη, η οποία δίνει αρκετές δυνατότητες στις επιχειρήσεις εντός της ΕΕ, ωθώντας τις να αναπτυχθούν, να καταστούν ανταγωνιστικές και να εξασφαλίσουν νέες θέσεις εργασίας παράλληλα με τη μεγέθυνση του κέρδους τους.

Γενικά, η προστασία του περιβάλλοντος υπήρξε μία από τις βασικές πολιτικές της ΕΕ από τη δημιουργία της, ακόμη και όταν δεν υπήρχαν όλες αυτές οι δεσμεύσεις σε διεθνές επίπεδο. Η δράση αυτή

διαφαίνεται από τις πολλές Οδηγίες και Κανονισμούς που θεσπίστηκαν με στόχο την προστασία πολλών ειδών του φυσικού περιβάλλοντος, αλλά κυρίως από τον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της ΕΕ. Παράλληλα, η Συνθήκη της ΕΕ προβλέπει την αρχή της ενσωμάτωσης της προστασίας του περιβάλλοντος σε οποιαδήποτε εφαρμογή πολιτικών και δράσεων των Κοινοτικών οργάνων. Απώτερος στόχος της Ένωσης είναι η εξασφάλιση της ποιότητας ζωής των Ευρωπαίων πολιτών, αναγνωρίζοντας ότι η προστασία του περιβάλλοντος είναι απαραίτητη προϋπόθεση για να το πετύχει. Επίσης, δεδομένου ότι η βιώσιμη ανάπτυξη αποτελεί κυρίαρχο στόχο της Ένωσης, κάθε πολιτική και δράση στοχεύει στην προστασία και ισορροπία και των τεσσάρων πυλώνων που την εξασφαλίζουν, επομένως και της προστασίας του περιβάλλοντος (Μητούλα, 2006).

Κυρίαρχη πρακτική για τη διασφάλιση της βιώσιμης ανάπτυξης είναι μια οικονομική ανάπτυξη όπου τα παραγόμενα αγαθά θα εξασφαλίζονται με τρόπο ώστε να μην επιβαρύνουν το περιβάλλον, να σέβονται τη φέρουσα ικανότητα των τόπων και των οικοσυστημάτων που βρίσκονται σε αυτόν, ώστε να μη διακυβεύεται η ικανοποίηση των παρόντων γενεών σε συνδυασμό με την ικανοποίηση των μελλοντικών. Απαραίτητη προϋπόθεση για την επίτευξη της βιώσιμης ανάπτυξης είναι μία ορθολογική περιβαλλοντικά ανάπτυξη, παράλληλα με την προώθηση της κοινωνικής συνοχής, που αποτελεί δέσμευση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας από τη δημιουργία της ακόμη. Ο οικονομικός, ο περιβαλλοντικός και ο κοινωνικός πυλώνας είναι πυλώνες βασικοί και ισότιμοι (Τσάλτας & Κατσιμπάρδης, 2004). Η βιώσιμη ανάπτυξη μπορεί να επιτευχθεί μόνο μέσω της ισόρροπης ανάπτυξης όλων των πυλώνων που την αποτελούν, συμπεριλαμβανομένου κυρίως του περιβαλλοντικού (Cambell et al., 1997).

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μετά τη στρατηγική που έχει θέσει για το περιβάλλον και τη βιώσιμη ανάπτυξη, έθεσε στόχο να προωθεί στους Ευρωπαίους πολίτες το σαφές μήνυμα ότι η βιώσιμη ανάπτυξη αποτελεί σημαντικό στρατηγικό στόχο ζωτικής σημασίας. Στρατηγικός στόχος είναι η ευαισθητοποίηση του κάθε Ευρωπαίου πολίτη, ώστε σε ατομικό επίπεδο να σέβεται και να προστατεύει το περιβάλλον. Άλλωστε, το σύνολο των ατομικών δράσεων είναι αυτό που θα φέρει το τελικό αποτέλεσμα, δηλαδή την παγκόσμια προστασία του περιβάλλοντος και τη βιώσιμη ανάπτυξη (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1996).

Όσον αφορά την Ελλάδα, τα προβλήματα υλοποίησης της περιβαλλοντικής πολιτικής δεν οφείλονται στην έλλειψη θεσμικού πλαισίου ή στη μη εφαρμογή του, αλλά στη γενικότερη έλλειψη ενός στρατηγικού σχεδιασμού για το περιβάλλον όλα τα προηγούμενα χρόνια, κάτι το οποίο, ευτυχώς, έχει ανατραπεί. Τα περιβαλλοντικά προβλήματα στην Ελλάδα αντιμετωπίστηκαν για πολλά χρόνια μεμονωμένα και αποσπασματικά, ενώ απουσίαζε η συνολική αντιμετώπιση των ζητημάτων. Παράλληλα, δεν υπήρχαν και συγκεκριμένοι δείκτες και στόχοι που να εντάσσονται στον συνολικό στόχο της βιώσιμης ανάπτυξης του ελληνικού χώρου. Τα τελευταία χρόνια αυτό έχει ανατραπεί, καθώς σταδιακά γίνεται αντιληπτό ότι έχουν πλέον τεθεί σε παγκόσμιο επίπεδο στρατηγικοί στόχοι για την προστασία του περιβάλλοντος, οι οποίοι εντάσσονται στους 17 παγκόσμιους στόχους για το έτος 2015 και η χώρα έχει δεσμευτεί για την επιτυχία τους (Unese, Sustainable Development Goals).

Επομένως, σταδιακά η Ελλάδα προσαρμόζεται στην παγκόσμια πολιτική και προοδεύει στον στόχο για τη βιώσιμη ανάπτυξη, και αυτό φάνηκε και από τα προηγούμενα κεφάλαια, τα οποία αναπτύχθηκαν στο παρόν βιβλίο.

19.5 Σύνοψη

Από τα παραπάνω διαπιστώθηκε ότι η προστασία του περιβάλλοντος απαιτεί συνεργασία σε ευρωπαϊκό, τοπικό και εθνικό επίπεδο μεταξύ των δημόσιων αρχών, των επιχειρήσεων, των ομάδων πίεσης, καθώς και μεταξύ των πολιτών. Η ΕΕ προωθεί με συνέπεια την αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης, προσπαθώντας να εξισορροπήσει την προστασία του περιβάλλοντος με την οικονομική πρόοδο και την κοινωνική ανάπτυξη.

Τα μέτρα και οι πολιτικές οι σχετικές με την προστασία του περιβάλλοντος και της βιώσιμης ανάπτυξης διαχέονται τόσο σε οργανωμένες κοινωνικές οντότητες (κρατικές υπηρεσίες και Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης) και διαδικασίες όσο και σε επιχειρήσεις και άτομα. Επίσης, το σύνολο σχεδόν των παραπάνω εμπλέκεται με την αναπτυξιακή πορεία σε κεντρικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο. Ακόμα και οι εκπαιδευτικές ή ενημερωτικές πρωτοβουλίες που θεσμοθετούνται και προωθούνται αναμένεται να επιδράσουν στην καταναλωτική νοοτροπία των πολιτών, άρα να επηρεάσουν με αυτόν τον τρόπο και την

οικονομική πορεία των περιφερειών. Ενισχύεται, λοιπόν, το συμπέρασμα ότι η προστασία του περιβάλλοντος αναδεικνύεται σε ιδιαίτερα σημαντικό παράγοντα που μπορεί να συμβάλει στην περιφερειακή ανάπτυξη.

Όλες οι παραπάνω διαδικασίες και προβλέψεις συντείνουν στον στόχο κάθε αναπτυξιακή πολιτική να εμπεριέχει σχεδιασμούς και στόχους που θα αφορούν το φυσικό περιβάλλον. Σε συγκεκριμένους, μάλιστα, τομείς η αυστηρή προστασία αυτών των στοιχείων έχει προαχθεί ως προτεραιότητα σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη πρόοδο σε οικονομικούς ή αναπτυξιακούς στόχους.

Βιβλιογραφία

- Cambell, C. L., Evans V., Heck, W. W., Duck, S., Lee, V. S., Muchett, F. D., Sheen, T. T., & Warren, J. I. (1997). *Principles of Sustainable Development* (pp. 55-56). St. Lussie Press.
- Costanza, R., Cumberland, J., Daly, H., Goodland, R., & Norgaard, R. (1997). *An introduction to Ecological Economics*. St Lucie Press.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1996). *Στόχος η αειφορία: Προαγωγή της ευρωπαϊκής περιβαλλοντικής πολιτικής στον 21ο αιώνα. Σύντομη παρουσίαση της έκθεσης προόδου και του προγράμματος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για το 5ο πρόγραμμα πολιτικής και δράσης σχετικά με το περιβάλλον και την αειφόρο ανάπτυξη*, σελ 12. Υπηρεσία επίσημων εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.
- Κοσκινάς, Κ., Παπαστάμου, Στ., Μαντόγλου, Σ., Προδρομίτης, Γερ., & Αλεξιάς, Γ. (2000). *Περιβάλλον και αναβάθμιση της ποιότητας ζωής, οι κοινωνικές αναπαραστάσεις του περιβάλλοντος*. Ελληνικά Γράμματα.
- Κώττης, Γ. (1975). *Οικονομική της προστασίας του περιβάλλοντος*. Παπαζήσης.
- Κώττης, Γ., & Πετράκη-Κώττη, Αθ. (1995). *Σύγχρονα Οικονομικά Θέματα*. Παπαζήσης.
- Μητούλα, Ρ. (2006). *Βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση & ανασυγκρότηση του ελληνικού αστικού περιβάλλοντος*. Σταμούλης.
- Οικονόμου, Αγ., & Μητούλα, Ρ. (2010). *Οικολογική διαχείριση κτιρίων, οικισμών και πόλεων στην Ευρωπαϊκή Ένωση – Μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων*. Σταμούλης.
- Παναγόπουλος, Θ. (2001). *Δίκαιο περιβάλλοντος* (3η αναθ. έκδ.). Σταμούλης.
- Τσάλτας, Γρ., & Κατσιμπάρδης, Κ. (2004). *Αειφορία και περιβάλλον, η ευρωπαϊκή και εθνική προοπτική*. Σιδέρης.
- Unese, Sustainable Development Goals. <https://unece.org/>

Κεφάλαιο 20:

Έργα στην ενέργεια –

Η συμβολή τους στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών

Σύνοψη – Περίληψη

Αντικείμενο του παρόντος κεφαλαίου είναι η συμβολή της ενέργειας στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών. Αρχικά αναφέρονται οι Βίβλοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ενέργεια και περιγράφονται οι βασικές πολιτικές και κατευθύνσεις που ακολουθήθηκαν τα τελευταία χρόνια. Στη συνέχεια περιγράφονται οι τρέχοντες στόχοι και δράσεις της Ένωσης μέσω των περιφερειακών προγραμμάτων. Ακολούθως καταγράφεται το ενεργειακό καθεστώς στην Ελλάδα και αναλύονται οι πολιτικές που ακολουθούνται για τις συμβατικές πηγές ενέργειας, όπως το πετρέλαιο, ο λιγνίτης και το φυσικό αέριο, καθώς και για τις βασικές ανανεώσιμες πηγές ενέργειας που χρησιμοποιούνται, όπως η αιολική, η ηλιακή και η υδροηλεκτρική.

Προαπαιτούμενη γνώση

Για την κατανόηση αυτού του κεφαλαίου, προαπαιτούμενη είναι η κατανόηση των περιφερειακών προβλημάτων και η γνώση σχετικά με τους παράγοντες και τις αιτίες που καθορίζουν τα επίπεδα ανάπτυξης μιας περιφέρειας και προκαλούν τις περιφερειακές ανισότητες. Επίσης, προαπαιτούμενη είναι η γνώση των οικονομικών, κοινωνικών, περιβαλλοντικών και πολιτικών λόγων για τους οποίους απαιτείται λήψη μέτρων περιφερειακής πολιτικής, καθώς και οι πρακτικοί και θεωρητικοί τρόποι για την αντιμετώπισή τους. Τέλος σημαντική είναι η γνώση γύρω από τα θέματα της βιώσιμης ανάπτυξης και των γενικών παραμέτρων που την καθορίζουν.

20.1 Η σημασία της ενέργειας

Τα τελευταία χρόνια, με τη διεθνοποίηση της αγοράς, ο ενεργειακός τομέας εκτίθεται πλήρως στις ανταγωνιστικές δυνάμεις και ο ρόλος του είναι καθοριστικός για τη συνολική ανταγωνιστικότητα των περιφερειών. Δεδομένων των σημερινών οικονομικών συνθηκών, στόχος είναι η βιωσιμότητα του ενεργειακού τομέα λόγω των προκλήσεων που αντιμετωπίζουν οι περιφέρειες. Ταυτόχρονος στόχος είναι η βιώσιμη ανάπτυξη σε τοπικό επίπεδο. Η βιωσιμότητα αναφέρεται σε όλους τους τομείς. Στην οικονομία, στη γεωργία, στη βιομηχανία, στο περιβάλλον κ.ά. Σε αυτό το πλαίσιο, ο τομέας της ενέργειας κατέχει εξέχουσα θέση, γιατί σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να νοηθεί ανάπτυξη στην εποχή της τρίτης χιλιετίας χωρίς την ενέργεια. Ο σημαντικός της ρόλος έγκειται πρώτα απ' όλα στην παροχή υπηρεσιών για την εξασφάλιση της ποιότητας της καθημερινής ζωής των ανθρώπων, καθώς τα πάντα σήμερα κινούνται και τίθενται σε λειτουργία μέσω της χρήσης της ενέργειας. Ακολούθως, το ίδιο συμβαίνει και στον τομέα της βιομηχανίας, όπου αποτελεί τη βασική πρώτη ύλη για την παραγωγή των προϊόντων. Ο τομέας της ενέργειας μπορεί να συμβάλει επίσης σε μεγάλο βαθμό στη δημιουργία θέσεων εργασίας σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο. Παράλληλα, το επίπεδο των τιμών της ενέργειας είναι καθοριστικό στη σημερινή κοινωνικοοικονομική κατάσταση, καθώς αποτελεί σημαντικό παράγοντα για τη μείωση των παραγωγικών δαπανών και τιμών (Στεφάνου & Μητούλα, 1999).

Η ενέργεια, λοιπόν, είναι σημαντικότερος παράγοντας στην πορεία της οικονομικής ανάπτυξης και προόδου των περιφερειών και τα αποτελέσματα της ενεργειακής πολιτικής κρίνονται, όπως και τα αποτελέσματα όλων των άλλων πολιτικών, από τον βαθμό στον οποίο θα συμβάλουν στην επίτευξη του κεντρικού στόχου των Συνθηκών, που αφορά τη βιώσιμη ανάπτυξη των περιφερειών σε όλους τους τομείς (Μητούλα, 2002).

Με βάση τα παραπάνω, η ενέργεια αποδεδειγμένα σήμερα θεωρείται καθοριστικός παράγοντας που συμβάλλει στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη των τόπων. Υπό το πρίσμα αυτό, τα τελευταία χρόνια

αναπτύσσονται συντονισμένες πολιτικές και δράσεις που στόχο έχουν την εξοικονόμηση ενέργειας, την προστασία του περιβάλλοντος και την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού, διότι η παγκόσμια ενεργειακή κατανάλωση συνεχώς αυξάνεται στις ανεπτυγμένες αλλά και στις αναπτυσσόμενες χώρες (Μητούλα, 2006), με αποτέλεσμα η ζήτηση να αυξάνεται, και η αυξανόμενη ενεργειακή ζήτηση σημαίνει εξάρτηση από τις εισαγωγές. Ταυτόχρονα, αυξάνεται και η κατανάλωση του φυσικού αερίου, με συνέπεια η εξάρτηση να μεγαλώνει ακόμη περισσότερο. Οι εισαγωγές άνθρακα και πετρελαίου, εφόσον δεν περιοριζόταν η χρήση τους, στο μέλλον θα δημιουργούσαν πρόβλημα σε πολλές περιοχές, συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας, λόγω, πρώτον, της φθίνουσας εγχώριας παραγωγής και, δεύτερον, λόγω των περιβαλλοντικών προβλημάτων που προκαλούνται από την καύση τους.

Ένα άλλο ζήτημα που αντιμετώπισαν τα τελευταία χρόνια οι χώρες, τουλάχιστον στην ΕΕ, είναι η ανομοιογένεια του θεσμικού πλαισίου μεταξύ των κρατών. Είναι επιβεβλημένη η ανάγκη να ολοκληρωθεί ένα κοινό θεσμικό πλαίσιο, με καθολική ισχύ στα θέματα της ενέργειας, και η ΕΕ έχει ήδη προχωρήσει σε αυτό με την τήρηση –πάντα– της αρχής της επικουρικότητας, που περιλαμβάνεται στο άρθρο 3B της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1995).

Η πρόοδος της τεχνολογίας είναι επίσης πολύ σημαντικό θέμα, εφόσον είναι παράγοντας ο οποίος συμβάλλει καθοριστικά στην ανταγωνιστικότητα και στην αγορά εργασίας. Συμβάλλει, επίσης, στην ασφάλεια του εφοδιασμού, εφόσον διευκολύνει την πρόσβαση στις κατά τόπους πηγές ενέργειας, συμπεριλαμβανομένων και των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ). Αυτό επιτρέπει τη χρήση πολλών και διαφορετικών καυσίμων, καθώς και σύνθεση καυσίμων στην κατανάλωση (μείγμα καυσίμων), αλλά και στην επίτευξη υψηλότερης ενεργειακής απόδοσης και περαιτέρω εξοικονόμησης ενέργειας (Μητούλα, 2001).

Ταυτόχρονα, διεθνής στόχος είναι η προστασία του περιβάλλοντος. Η ενέργεια, χωρίς να είναι ο μοναδικός υπεύθυνος παράγοντας για την υποβάθμιση του περιβάλλοντος, ευθύνεται σε πολύ μεγάλο ποσοστό. Πρωταρχικός στόχος των σύγχρονων χωρών είναι η έρευνα και η ανάπτυξη της τεχνολογίας που θα πετυχαίνουν τα μέγιστα δυνατά αποτελέσματα, με ταυτόχρονο περιορισμό των ρύπων στην ατμόσφαιρα. Με αυτόν τον τρόπο θα διατηρηθεί και θα εξασφαλιστεί η απαραίτητη τεχνολογία, ώστε να επιτευχθεί η μέγιστη ενεργειακή απόδοση, με στόχο την προστασία του περιβάλλοντος. Επομένως, μεγάλο ποσοστό των νέων τεχνολογικών εξελίξεων έχει στραφεί σε περιβαλλοντικές επιλογές, με στόχο να επιτευχθεί αύξηση της χρήσης των ΑΠΕ.

Τέλος, τα τελευταία χρόνια έχει δοθεί έμφαση στο φυσικό αέριο, λόγω των περιορισμένων ρύπων που εκλύει στην ατμόσφαιρα σε σχέση με τα άλλα συμβατικά καύσιμα. Ο λόγος αυτός το καθιστά προτεραιότητα ως επιλογή για τους μη μεταφορικούς κλάδους, ιδιαίτερα για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας. Αντίθετα, για τον άνθρακα, το πετρέλαιο και την πυρηνική ενέργεια, επιδιώκεται μείωση της χρήσης τους λόγω των δυσμενών επιπτώσεών τους στο περιβάλλον (Υπουργείο Ανάπτυξης, 2001).

20.2 Βίβλοι και κατευθύνσεις της ευρωπαϊκής πολιτικής για την ενέργεια

Η ΕΕ, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω ζητήματα που καλείται να αντιμετωπίσει και έχοντας αντιληφθεί τον αποφασιστικό ρόλο του ενεργειακού παράγοντα στη βιώσιμη ανάπτυξη της σε όλους τους τομείς, έθεσε στόχους και προοπτικές για το άμεσο και το απώτερο μέλλον μέσω μιας συντονισμένης ενεργειακής πολιτικής. Η προσπάθεια αυτή καταγράφεται μέσω ενός θεσμικού πλαισίου που διαμορφώθηκε τα τελευταία χρόνια και μέσω των συγκεκριμένων δράσεων που έχει πλέον αναλάβει. Πρωτίστως έγινε κατανοητό ότι, για να υπάρξει βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξη, είναι απαραίτητο ο ενεργειακός τομέας να είναι αποδοτικός, να εμφανίζει ποικιλία μορφών και να είναι ανταγωνιστικός (Παπαδόπουλος, 2001). Για τις λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες έχουν προβλεφθεί επενδύσεις προκειμένου να δημιουργηθούν οι απαιτούμενες υποδομές για τη μεταφορά ενέργειας, για την αύξηση της αποδοτικότητας στη χρήση ενέργειας και για την ώθηση προς τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.

Ήδη με τη Συνθήκη του Μάαστριχτ ετέθησαν από την ΕΕ βασικοί στόχοι οι οποίοι καθορίζουν το γενικό πλαίσιο της πολιτικής της. Οι στόχοι στους οποίους περιλαμβάνονται και οι στόχοι του ενεργειακού τομέα (Meggiolaro, 2006) αναφέρονται:

- Στη δημιουργία μιας ευρωζώνας χωρίς σύνορα, όπου θα ολοκληρωθεί μια οικονομικά και κοινωνικά ισορροπημένη και ανθεκτική (durable) ανάπτυξη, με παράλληλη Οικονομική και Νομισματική Ένωση (ΟΝΕ).

- Στην πρόβλεψη για την προστασία του περιβάλλοντος, η οποία συνδέεται άμεσα με τη βιωσιμότητα της οικονομικής και κοινωνικής προόδου.
- Στη βελτίωση της θέσης της Ένωσης σε σχέση με το διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον, αλλά και σε σχέση με την εφαρμογή μιας κοινής εξωτερικής πολιτικής και πολιτικής ασφάλειας. Τα δεδομένα αυτά επιδρούν σημαντικά στον ενεργειακό τομέα, εφόσον είναι καθοριστικής σημασίας για τις διεθνείς οικονομικές και πολιτικές σχέσεις.
- Στην περαιτέρω ανάπτυξη της κοινωνικής και οικονομικής συνοχής και τη σύγκλιση και προσέγγιση στις περιφέρειες, στα νησιά και στις αποκομμένες περιοχές από τα διευρωπαϊκά δίκτυα.

Με βάση τις γενικότερες κατευθύνσεις, η ΕΕ, στην προσπάθειά της να καθορίσει συγκεκριμένο πλαίσιο δράσης για την ενέργεια, εξέδωσε την Πράσινη Βίβλο με τίτλο «Μία Ενεργειακή Πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση» (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1995). Συνοπτικά, οι γενικοί στόχοι που ετέθησαν από την Πράσινη Βίβλο αφορούσαν:

- Την κάλυψη των ενεργειακών αναγκών ατόμων και επιχειρήσεων με το ελάχιστο δυνατό κόστος.
- Τη μακροχρόνια εξασφάλιση του ομαλού εφοδιασμού των χωρών με ενεργειακά προϊόντα.
- Την προστασία του περιβάλλοντος.

Από τις παραπάνω τρεις διατυπωμένες βασικές αρχές της Πράσινης Βίβλου, γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι προκύπτουν αλληλοσυγκρουόμενες απαιτήσεις. Για παράδειγμα, η απαίτηση για χαμηλό κόστος προσκρούει στην απαίτηση για προστασία του περιβάλλοντος. Οι αντιδράσεις που προκάλεσε η Πράσινη Βίβλος και ο συγκερασμός όλων των απόψεων αξιοποιήθηκαν έτσι ώστε να βρεθεί η χρυσή τομή και να καθοριστούν οδηγίες δράσης από το Κοινοβούλιο για τα ενεργειακά θέματα.

Η Λευκή Βίβλος για την Ενέργεια ακολούθησε την Πράσινη Βίβλο, αφού συνεκτιμήθηκαν όλες οι απόψεις και οι προβληματισμοί που προέκυψαν από την τελευταία (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1996). Στη Λευκή Βίβλο επαναδιατυπώνονται οι τρεις βασικές αρχές που προσδιορίστηκαν στην Πράσινη Βίβλο, ενώ παράλληλα η ενεργειακή πολιτική εντάσσεται και αποτελεί μέρος των γενικών στόχων της Οικονομικής Πολιτικής της Ένωσης και στοχεύει:

- στην ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς,
- στην οικονομική και κοινωνική συνοχή,
- στον περιορισμό του δημόσιου τομέα στα απολύτως απαραίτητα για την προστασία του κοινού συμφέροντος και της ευημερίας,
- στη βιώσιμη ανάπτυξη (sustainable development),
- στην προστασία του καταναλωτή.

Με την έκδοση του Ευρωπαϊκού Χάρτη Ενέργειας εξειδικεύονται οι στόχοι της ενεργειακής πολιτικής. Εν περιλήψει, αυτοί αναφέρονται (Συνθήκη για τον Χάρτη της Ενέργειας, 1998):

- στη μακροχρόνια ασφάλεια του ομαλού ενεργειακού εφοδιασμού,
- στον εκσυγχρονισμό των ενεργειακών πολιτικών στις ευρισκόμενες σε μεταβατική φάση χώρες και στην ώθηση για την αποτελεσματική αξιοποίηση της ενέργειας,
- στην προστασία του περιβάλλοντος από την παραγωγή, μεταφορά και κατανάλωση του προϊόντος της ενέργειας,
- στην απελευθέρωση της αγοράς ενέργειας και κατάργηση των περιοριστικών μέτρων σε θεσμικό επίπεδο,
- στην εξασφάλιση της απρόσκοπτης μεταφοράς,
- στην προώθηση των άμεσων επενδύσεων και στη λήψη μέτρων για τη διατήρηση ασφάλειας στις ξένες επενδύσεις.

Στις 20 Ιουλίου του 1996 στο Λουξεμβούργο ψηφίστηκε η Οδηγία 96/92/ΕΚ «Περί κοινών κανόνων για την εσωτερική αγορά ηλεκτρικής ενέργειας» (Οδηγία 96/92/ΕΚ). Με βάση την Οδηγία, θεσπίστηκαν κοινοί κανόνες για τα κράτη μέλη που αφορούν την παραγωγή και την εκμετάλλευση των δικτύων μεταφοράς και διανομής ηλεκτρικής ενέργειας. Τα κράτη μέλη υποχρεώθηκαν να θέσουν σε ισχύ αντίστοιχες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις σύμφωνα με την Οδηγία, η οποία έλαβε υπόψη της ότι υπάρχει ανάγκη να ανοίξει προοδευτικά η εσωτερική αγορά ηλεκτρικής ενέργειας.

20.3 Τρέχοντες στόχοι και δράσεις της ΕΕ

Οι δράσεις της ΕΕ στρέφονται σε όλες τις περιφέρειες και πολύ περισσότερο στις λιγότερο ανεπτυγμένες (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1999). Τα τελευταία χρόνια έχουν προβλεφθεί επενδύσεις προς τις ακόλουθες κατευθύνσεις:

- Τη *δημιουργία των υποδομών* που χρειάζονται για τη μεταφορά ενέργειας. Τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα (ΔΕΔ) δίνουν έμφαση στη συμπλήρωση των διασυνδέσεων, ώστε να μειωθεί η εξάρτηση των περιφερειών από έναν δεδομένο εξωτερικό προμηθευτή. Μάλιστα, οι νέες συνθήκες ανταγωνισμού στην αγορά ηλεκτρικής ενέργειας και αερίου που έχει καθορίσει ήδη η Συνθήκη του Άμστερνταμ επιβάλλουν να δοθεί προτεραιότητα στις διασυνδέσεις εκείνες που θα συμβάλουν στο άνοιγμα της συγκεκριμένης αγοράς και μάλιστα προς τις περιπτώσεις που θα καλύψουν τις ελλείψεις των δικτύων σε περιφέρειες που εμφανίζουν υστέρηση στον συγκεκριμένο τομέα.

- Την *αύξηση της αποδοτικότητας* στη χρήση ενέργειας. Αυτό επιτυγχάνεται με την υιοθέτηση των τεχνολογιών εκείνων που είναι σε θέση να επιτύχουν ουσιαστική μείωση στην ένταση της ενέργειας. Στο πλαίσιο αυτής της προσπάθειας περιλαμβάνεται και η παραγωγή οικιακού εξοπλισμού, ο οποίος δεν είναι ενεργειακόβορος, έτσι ώστε νοικοκυριά και δημόσια κτίρια να έχουν μειώσεις στη χρήση ενέργειας (Architect's Council of Europe, 1999). Ταυτόχρονα, και στον τομέα της κατασκευής κτιρίων, τα τελευταία χρόνια ενθαρρύνεται η κατασκευή κτιρίων μηδενικής ενεργειακής κατανάλωσης. Αναφορικά με τη βιομηχανία, υπάρχει ολοκληρωμένη πρόβλεψη για τη στήριξη των προσπαθειών υιοθέτησης ενεργειακά αποδοτικών και καινοτόμων τεχνολογιών. Ενδεικτικό της μελέτης του ζητήματος είναι η πρόβλεψη για την ύπαρξη συνοδευτικών προγραμμάτων κατάρτισης στα ζητήματα αυτά.

- Την *ώθηση στις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΑΠΕ)*, οι οποίες δεν επιβαρύνουν με ρύπους την ατμόσφαιρα. Παράλληλα, είναι κατεξοχήν εξαρτώμενες από τοπικούς πόρους, και έτσι συντελείται μείωση της εξάρτησης από τις εισαγωγές ενέργειας, και ταυτόχρονα δημιουργούν νέες θέσεις απασχόλησης σε τοπικό επίπεδο (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2001). Τα προγράμματα που αναπτύχθηκαν στον τομέα αυτόν στοχεύουν στην ενθάρρυνση των Μικρών και Μεσαίων Επιχειρήσεων (ΜΜΕ) ώστε να αποκτήσουν εξοπλισμό ΑΠΕ. Ωστόσο, παρά τις σχετικές δράσεις, οι ΑΠΕ δεν καλύπτουν ακόμη τις βασικές ενεργειακές ανάγκες των περιφερειών. Ήδη από τον Νοέμβριο του 1997 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε Λευκή Βίβλο για τις ΑΠΕ, στην οποία καθορίστηκε μια κοινή στρατηγική και ένα κοινό σχέδιο δράσης των κρατών μελών της Ένωσης με στόχο την αύξηση του μεριδίου των ΑΠΕ στη συνολική κατανάλωση της Ένωσης.

Σημειώνεται ότι όλες αυτές οι πρωτοβουλίες της ΕΕ είναι απόλυτα εναρμονισμένες με τις διεθνείς δεσμεύσεις της για περιορισμό των ρύπων στην ατμόσφαιρα. Έχοντας συνειδητοποιήσει ότι οι συμβατικές πηγές ενέργειας που χρησιμοποιήθηκαν κατά κόρον μέχρι σήμερα έχουν κληροδοτήσει μια τεράστια ρύπανση και υποβάθμιση τόσο σε παγκόσμιο όσο και σε ευρωπαϊκό αλλά και τοπικό επίπεδο, η Ένωση διαμόρφωσε συγκεκριμένες στρατηγικές και δράσεις και άνοιξε τον δρόμο για μια συστηματική δράση και πολιτική στα θέματα της ενέργειας.

Η Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση (Ευρωπαϊκή Ένωση, 1992) επέτρεψε την ανάπτυξη δράσεων για την ενέργεια, ακόμα και αν δεν αναγνώρισε ρητά τη νομιμότητα συγκεκριμένων ενεργειακών αρμοδιοτήτων, εκτός των περιπτώσεων όπου γίνεται αναφορά στην ενέργεια, στο άρθρο 3 και στο άρθρο 129 Β. Όμως, τόσο η συνθήκη ΕΚΑΧ όσο και η συνθήκη Ευρατόμ προέβλεπαν ειδικές δράσεις πολιτικής για την ενέργεια.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι οι βασικοί μελλοντικοί στόχοι της Ένωσης στον ενεργειακό τομέα είναι η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, η ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού και η προστασία του περιβάλλοντος. Και οι τρεις αυτοί παράγοντες είναι καθοριστικοί για την επίτευξη της βιωσιμότητας των περιφερειών. Συχνά, η εξισορρόπηση των τριών αυτών στόχων εμφανίζει δυσκολίες, όπως ο συνδυασμός της μέγιστης ανταγωνιστικότητας με την προστασία του περιβάλλοντος.

20.4 Το ενεργειακό καθεστώς στην Ελλάδα

Όσον αφορά το ενεργειακό καθεστώς στην Ελλάδα, θα πρέπει να υπογραμμιστεί αρχικά ότι η χώρα διαθέτει συμβατικές και ανανεώσιμες ενεργειακές πηγές. Οι συμβατικές ή μη ανανεώσιμες πηγές ενέργειας που χρησιμοποιούνται στη χώρα είναι κυρίως ο λιγνίτης, το πετρέλαιο και το φυσικό αέριο. Οι πηγές αυτές έχουν

δημιουργηθεί με φυσικό τρόπο μέσω διεργασιών εκατομμύριων χρόνων, έχουν συγκεκριμένα αποθέματα, επομένως έχουν και συγκεκριμένα όρια εξάντλησης. Αντίθετα, οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας ανανεώνονται μέσω του κύκλου της φύσης (αέρας, νερό, ήλιος, γη) και θεωρούνται ανεξάντλητες. Παρόλο που η χρήση τους έχει αρχίσει να αυξάνεται τα τελευταία χρόνια, ήταν η κύρια πηγή ενέργειας κατά την αρχαιότητα, προτού ο άνθρωπος επικεντρωθεί στη χρήση και καύση των συμβατικών καυσίμων. Οι βασικές ΑΠΕ που χρησιμοποιούνται σε μεγάλη κλίμακα στην Ελλάδα είναι η αιολική, η ηλιακή και η υδροηλεκτρική ενέργεια (<https://www.ppcr.gr/el/>). Βέβαια, υπάρχουν και άλλες μορφές ΑΠΕ στην Ελλάδα, όπως η γεωθερμική ενέργεια, όμως, λόγω της μειωμένης χρήσης τους αλλά και των επιπτώσεών τους στην περιφερειακή ανάπτυξη, δεν παρουσιάζονται στο παρόν κείμενο.

Σημειώνεται ότι η ενεργειακή αγορά στην Ελλάδα παρουσιάζει σειρά προβλημάτων, κυρίως γραφειοκρατικών, όπως μεγάλη καθυστέρηση στη σύνδεση των νησιών με το ηπειρωτικό δίκτυο, αργούς ρυθμούς ανάπτυξης των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, όπως η ηλιακή, η αιολική και η υδροηλεκτρική, καθώς και ελλιπή ανταγωνισμό στην αγορά ενέργειας. Η εθνική ενεργειακή πολιτική λαμβάνει υπόψη ότι οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας είναι η λύση στο ενεργειακό πρόβλημα, καθώς δεν εξαντλούνται. Σε αντίθεση με τις συμβατικές, προσφέρουν θέσεις εργασίας σε τοπικό επίπεδο για την κατασκευή και διαχείρισή τους, προστατεύουν το περιβάλλον, παράγουν φθηνότερη ενέργεια και προσφέρουν ενεργειακή αυτάρκεια στους τόπους. Επομένως, τα τελευταία χρόνια, βάσει και των διεθνών και ευρωπαϊκών συμβατικών υποχρεώσεων της χώρας που στοχεύουν στην προστασία του περιβάλλοντος και στην αύξηση της χρήσης των ΑΠΕ, έχει αναθεωρηθεί το σχετικό θεσμικό πλαίσιο και η χώρα καταβάλλει προσπάθεια για την ανάπτυξη των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Παράλληλος στόχος της χώρας είναι η κάθε περιφέρεια να έχει κατά το δυνατόν αυτάρκεια στον ενεργειακό τομέα. Άλλωστε, αυτή είναι μία από τις βασικές αρχές της βιώσιμης οικονομικής και περιφερειακής ανάπτυξης (<https://ypen.gov.gr/energeia/>). Με βάση αυτά, αναφέρονται ενδεικτικά έργα και εγκαταστάσεις παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας σε περιφέρειες της Ελλάδας (ΑΗΣ = Ατμοηλεκτρικά εργοστάσια, ΥΗΣ = Υδροηλεκτρικά φράγματα, ΦΠ = Φωτοβολταϊκά πάρκα):

1. Ανατολική Μακεδονία και Θράκη: ΑΗΣ Κομοτηνής, ΥΗΣ Θησαυρού, Αγωγός ΤΑΠ
2. Κεντρική Μακεδονία: ΦΠ Ποντοηράκλεια- Κιλκίς, ΕΛΠΕ πετρέλαια, Αγωγός ΤΑΠ
3. Δυτική Μακεδονία: ΑΗΣ Κοζάνης, ΑΗΣ Αμυνταίου-Φιλώτα, ΑΗΣ Καρδιάς, ΑΗΣ Μελίτης-Φλώρινας, ΑΗΣ Πτολεμαΐδας, ΦΠ Κοζάνης, Αγωγός ΤΑΠ
4. Ήπειρος: [Ανακοίνωση-Πρόσκληση για «Φωτοβολταϊκό σταθμό παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, ΔΕ Καλπακίου, Δ. Πωγωνίου, ΠΕ Ιωαννίνων, Περιφέρειας Ηπείρου»](#), [Ανακοίνωση-Πρόσκληση για το έργο «Αιολικός σταθμός, παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας στους Δήμους Πάργας και Ηγουμενίτσας, ΠΕ Πρεβέζης & Θεσπρωτίας, Περιφέρειας Ηπείρου»](#).
5. Θεσσαλία: ΥΗΣ Πλαστήρα, ΦΠ Βόλου
6. Ιόνια Νησιά: Αιολικά Κεφαλληνίας, Ζακύνθου κ.ά.
7. Δυτική Ελλάδα: ΥΗΣ Καστρακίου, ΥΗΣ Στράτου
8. Στερεά Ελλάδα: ΑΗΣ Αλιβερίου, ΑΗΣ Θίσβης, ΥΗΣ Κρεμμαστών, ΦΠ Θήβας
9. Αττική: ΑΗΣ Αγ. Ιωάννης Κερασίνη, ΑΗΣ Λαυρίου-Κερατέας, Ελληνικά Πετρέλαια Ελευσίνας, Ελληνικά Πετρέλαια Ασπροπύργου
10. Πελοπόννησος: ΑΗΣ Μεγαλόπολης Α και Β, ΥΗΣ Λαδώνα, ΦΠ Μεγαλόπολης, ΦΠ Κουτσούπολη-Άργους, ΦΠ Τρίπολης, Motor Oil πετρέλαια
11. Βόρειο Αιγαίο: Αιολικά πάρκα χωρίς συγκεκριμένα τοπογραφικά στοιχεία
12. Νότιο Αιγαίο: ΑΗΣ Σορώνης, ΦΠ Κύθνου, ΦΠ Σίφνου, Αιολικά πάρκα χωρίς συγκεκριμένα τοπογραφικά στοιχεία
13. Κρήτη: ΑΗΣ Αθρινόλακος, ΑΗΣ Λινοπεράματος, ΦΠ Κρήτης (Αθρινόλακου)

Από τα παραπάνω διαπιστώνεται ότι όλες σχεδόν οι ελληνικές περιφέρειες διαθέτουν εγκαταστάσεις παραγωγής ενέργειας, επομένως με βεβαιότητα μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι όλες οι περιφέρειες μπορούν να είναι σχετικά ή εντελώς βιώσιμες ενεργειακά (<https://www.rae.gr/>). Στη συνέχεια του κειμένου αναφέρονται οι βασικές πηγές ενέργειας που χρησιμοποιούνται στην Ελλάδα.

20.5 Οι συμβατικές πηγές ενέργειας

Ο λιγνίτης

Ο λιγνίτης χρησιμοποιείται εδώ και πολλά χρόνια για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας. Τα ορυχεία εξόρυξης και τα εργοστάσια παραγωγής του ανήκουν στη ΔΕΗ (Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού) και τα σημαντικότερα και περισσότερα βρίσκονται στην Πτολεμαΐδα-Αμύνταιο και στη Μεγαλόπολη. Κάθε χρόνο η ΔΕΗ παράγει κατά μέσο όρο 63 εκατομμύρια τόνους λιγνίτη, γεγονός που την κατατάσσει στη δεύτερη θέση στην Ευρωπαϊκή Ένωση και έκτη στον κόσμο. Σύμφωνα με έρευνες, τα αποθέματα που υπάρχουν στην Ελλάδα είναι περίπου 5 δισεκατομμύρια τόνοι, με τα κυριότερα να ανέρχονται σε 1,8 δισεκατομμύρια τόνους στην περιοχή της Πτολεμαΐδας, του Αμύνταιου και της Φλώρινας, 900 εκατομμύρια στην περιοχή της Δράμας, 169 εκατομμύρια στην Ελασσόνα και 223 εκατομμύρια στη Μεγαλόπολη. Τα παραπάνω κοιτάσματα επαρκούν για περισσότερα από 45 χρόνια εξόρυξης και χρήσης (<https://www.dei.gr/el/i-dei/i-etairia/tomeis-drastiriotitas/oruxeia>).

Οι οικονομικές επιπτώσεις των λιγνιτωρυχείων και των εργοστασίων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας είναι μεγάλες στις περιφέρειες όπου υπάρχουν. Γενικά, η παραγωγή και η χρήση του λιγνίτη έχουν ενισχύσει σημαντικά σε οικονομικό επίπεδο τις περιοχές που τον εξορύσσουν και τον επεξεργάζονται. Προσφέρουν πολλές θέσεις εργασίας και ενισχύουν την τοπική οικονομία. Όμως, ο λιγνίτης έχει αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και στην υγεία. Συγκεκριμένα, η καύση του λιγνίτη παράγει μεγάλες ποσότητες διοξειδίου του άνθρακα, μονοξειδίου του άνθρακα, οξειδία του αζώτου, διοξείδιο του θείου, σωματιδικούς ρύπους και υδρογονάνθρακες, που απελευθερώνονται στην ατμόσφαιρα δημιουργώντας φαινόμενα όξινης βροχής στις περιοχές αυτές. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση των νοσημάτων του αναπνευστικού συστήματος, των καρκίνων κ.ά. Ταυτόχρονα, επιβαρύνεται και το γήινο περιβάλλον λόγω της εξόρυξης, εφόσον ο λιγνίτης των περιοχών αυτών είναι επιφανειακός, που σημαίνει ότι κατά τη διαδικασία της εξόρυξης καταστρέφεται το γόνιμο έδαφος που υπάρχει εκεί. Αυτό συνεπαγωγικά επηρεάζει και το υπόγειο υδάτινο περιβάλλον. Επίσης, όλα τα σωματίδια που εκπέμπονται στην ατμόσφαιρα καταλήγουν με τις βροχοπτώσεις στη γη, συμβάλλοντας και στη ρύπανση των υπόγειων υδάτων (Mitoula & Balermas, 2002).

Το πετρέλαιο

Στην Ελλάδα ανεπτυγμένη είναι και η χρήση του πετρελαίου, τόσο στην επεξεργασία του μέσω των εγκαταστάσεων διύλισης και μεταποίησής του όσο και μέσω των εταιρειών διανομής και πώλησης. Στη χώρα υπάρχουν δύο μεγάλες εταιρείες διύλισης πετρελαίου, τα ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΑΕ και η ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ ΕΛΛΑΣ.

Η εταιρεία ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΑΕ ιδρύθηκε από το 1971 από το ελληνικό δημόσιο με την τότε επωνυμία Δημόσια Επιχείρηση Πετρελαίου ΑΕ και έχει στην κατοχή της τις τρεις από τις τέσσερις μονάδες διύλισης της Ελλάδας, καλύπτοντας το 73% του δυναμικού διύλισης της χώρας, καθώς και το 85% των αναγκών της. Τα διυλιστήρια της εταιρείας βρίσκονται στη Θεσσαλονίκη, στην Ελευσίνα και στον Ασπρόπυργο. Οι θέσεις εργασίας που εξασφαλίζουν τα Ελληνικά Πετρέλαια είναι περίπου στις 3.500. Τα προϊόντα που παράγονται πωλούνται από την ίδια της εταιρεία σε πελάτες με τους οποίους συνεργάζεται, όπως τη ΔΕΗ, την ΕΚΟ και τις ελληνικές ένοπλες δυνάμεις (<https://www.help.gr/the-group/> ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΑΕ).

Η εταιρεία ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ ΕΛΛΑΣ ιδρύθηκε το 1970 από την οικογένεια Βαρδινογιάννη, έχει στην κατοχή της τα διυλιστήρια της Κορίνθου και κατέχει περίπου το 25% της εσωτερικής αγοράς της Ελλάδας. Στην εταιρεία εργάζονται 1.300 περίπου άτομα, τα οποία τελικά φτάνουν τις 15.000 περίπου, συμπεριλαμβάνοντας τις λοιπές θυγατρικές του ομίλου, οι οποίες είναι οι Shell & MOH ΑΕ, Μ και Μ ΑΕ Φυσικού Αερίου, Cyclon Hellas, ΚΟΡΙΝΘΟΣ POWER ΑΕ, Εταιρεία Αγωγού Καυσίμων Αεροδρομίου Αθηνών, OFC Υπηρεσίες Αεροπορικού Καυσίμου ΑΕ (<https://www.moh.gr/>, ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ ΕΛΛΑΣ).

Η συνεισφορά των ελληνικών διυλιστηρίων στην εθνική οικονομία είναι μεγάλη. Ο κλάδος είναι τρίτος στον τομέα και οι εργαζόμενοι σε αυτόν είναι κατά βάση καλύτερα καταρτισμένοι συγκριτικά με άλλους και αμείβονται καλύτερα. Ταυτόχρονα, στον τομέα του εμπορίου και των μεταφορών καυσίμου, οι σχετικές με τον κλάδο αυτόν εταιρείες προσφέρουν μεγάλα οικονομικά οφέλη και πολλές χιλιάδες θέσεις εργασίας στη χώρα (Danchev & Μανιάτης, 2014).

Εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών προϊόντων

Σημαντική είναι και η συνεισφορά των εταιρειών που εμπορεύονται πετρελαιοειδή προϊόντα στην Ελλάδα (ΠΟΠΕΚ-Ενημέρωση Μελών <https://popek.gr/category/members/>). Ενδεικτικά αναφέρονται οι παρακάτω:

- ΕΚΟ ΑΒΕΕ: Το 1982 έπειτα από εξαγορά της ESSO δημιουργήθηκε η ΕΚΟ, η οποία ύστερα από μεταγενέστερες εξαγορές και συγχωνεύσεις απέκτησε τη σημερινή της μορφή. Η εταιρεία έχει δεξαμενές αποθήκευσης και σταθμούς φόρτωσης βυτιοφόρων αυτοκινήτων, καθώς και εμφιαλωτήρια υγραερίου σε κομβικά σημεία της χώρας. Επίσης, έχει σταθμούς που ανεφοδιάζουν αεροσκάφη στα 21 βασικά αεροδρόμια της Ελλάδας.
- ΒΡ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕ: Η ΒΡ δραστηριοποιήθηκε στην Ελλάδα το 1951 στη Θεσσαλονίκη. Είναι θυγατρική της BP plc, μιας από τις μεγαλύτερες εταιρείες πετρελαιοειδών στον κόσμο. Έχει πραγματοποιήσει μεγάλες επενδύσεις και έχει προσφέρει πολλές χιλιάδες θέσεις εργασίας. Το έτος 2010 τα ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΑΕ συνεργάστηκαν με τη ΒΡ σε θέματα εμπορικών δραστηριοτήτων της ΒΡ στην Ελλάδα. Από τη μεταβίβαση των δραστηριοτήτων εξαιρέθηκαν μόνο αυτές που αφορούν τα καύσιμα της αεροπορίας, τα λιπαντικά και τον τομέα ηλιακής ενέργειας.
- SHELL HELLAS Ή CORAL ΑΕ: Η Shell Hellas ιδρύθηκε το 1926 και ήταν μέλος του ομίλου Royal Dutch/Shell. Τον Ιούνιο το 2010 εξαγοράστηκε από τη ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ μαζί με το δίκτυο 700 πρατηρίων υγρών καυσίμων της.
- AVIN OIL ΑΕ: Η Avin Oil ιδρύθηκε στην Αθήνα το 1977. Διαθέτει 580 πρατήρια υγρών καυσίμων σε ολόκληρη την Ελλάδα, ενώ κατατάσσεται 4η μεταξύ 20 εταιρειών στη χώρα. Η εταιρεία προμηθεύεται τα προϊόντα της από τη ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ.
- AEGEAN OIL ΑΕ: Η ΑΙΓΑΙΟΝ ΟΪΛ ΑΕΒΕΠ είναι αμιγώς ελληνική εταιρεία και χαρακτηρίζεται ως η πλέον αναπτυσσόμενη εταιρεία στον τομέα των πετρελαιοειδών.
- JET OIL ΑΕ: Η ΜΑΜΙΔΟΙΛ JETOIL είναι επίσης μια καθαρά ελληνική εταιρεία. Ιδρύθηκε τη δεκαετία του 1960 από τους αδελφούς Μαμιδάκη. Έχει στην κατοχή της 620 πρατήρια υγρών καυσίμων, καθώς και τον μεγαλύτερο σε μέγεθος χώρο αποθήκευσης εκτός διυλιστηρίων στην περιοχή των Βαλκανίων.
- ΕΛΙΝ ΟΪΛ ΑΕ: Η ΕΛΙΝ ΟΪΛ ιδρύθηκε το 1954 με την επωνυμία «Δ. Διαμαντίδης-Χ. Κουρούκλης & Σία» και μέσω πολλών αλλαγών και αναδιαμορφώσεων έφτασε στη σημερινή της μορφή. Σήμερα διαθέτει περίπου 500 πρατήρια υγρών καυσίμων, ενώ βρίσκεται σταθερά κάθε χρόνο στις πρώτες θέσεις της εγχώριας κατάταξης.
- REVOIL ΑΕ: Η REVOIL ιδρύθηκε το 1982. Έχει αναπτύξει ένα ευρύ δίκτυο 470 πρατηρίων, με διασπορά σε ολόκληρο σχεδόν τον ελληνικό χώρο, έχοντας το 7% περίπου του μεριδίου αγοράς.
- ΕΤΕΚΑ ΑΕ: Η ΕΤΕΚΑ ιδρύθηκε το 1983. Πρωταγωνιστεί στον χώρο του International Bunkering και έχει στην κατοχή της δίκτυο 250 πρατηρίων υγρών καυσίμων σε όλη την Ελλάδα.

Το φυσικό αέριο

Το φυσικό αέριο είναι ένα αέριο μείγμα κορεσμένων υδρογονανθράκων, το οποίο περιέχει μικρό αριθμό ατόμων άνθρακα. Κύριο συστατικό του είναι το μεθάνιο, περιέχοντας επίσης σε αυτό και σημαντικές ποσότητες αιθανίου, προπανίου και βουτανίου, διοξειδίου του άνθρακα, αζώτου, υδρογόνου, ήλιου και υδροθείου. Το φυσικό αέριο είναι άορατο και άοσμο. Η οσμή είναι τεχνητή και του δίνεται έτσι ώστε να γίνεται αντιληπτό σε περίπτωση διαρροής.

Το φυσικό αέριο είναι φιλικότερο προς το περιβάλλον σε σχέση με το πετρέλαιο και τον λιγνίτη, διότι κατά την καύση του παράγει μικρότερες ποσότητες διοξειδίου του άνθρακα ανά μονάδα παραγόμενης ενέργειας. Οι χρήσεις του φυσικού αερίου είναι αρκετές. Χρησιμοποιείται ως πρώτη ύλη για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας, για την παραγωγή υδρογόνου, ως καύσιμο αυτοκινήτων, στη βιομηχανία κ.ά. Στη βιομηχανία θεωρείται πολύ χρήσιμο, διότι έχει αυξημένη απόδοση, είναι πιο οικονομικό σε σχέση με άλλες πηγές ενέργειας, παράγει λιγότερους ρύπους και συνεπώς έχει ευνοϊκότερη φορολόγηση κ.ά. (Στεφάνου & Μητούλα, 1998).

Η εισαγωγή του φυσικού αερίου στο ενεργειακό σύστημα της Ελλάδας είναι ίσως ένα από τα πιο σημαντικά ενεργειακά έργα του τόπου τα τελευταία χρόνια. Η ετήσια κατανάλωση φυσικού αερίου στην Ελλάδα άγγιξε τη μέγιστη τιμή της το 2011 και από εκείνη τη στιγμή μέχρι και το 2014 παρουσίασε σταδιακή μείωση. Η μείωση οφείλεται στην οικονομική κρίση και στις αλλαγές που υπήρξαν στον τομέα της παραγωγής

ηλεκτρικής ενέργειας στη χώρα. Παρ' όλα αυτά, τα στοιχεία από το 2015 και μετά παρουσιάζουν σταδιακή αύξηση της κατανάλωσης (<https://www.depa.gr/>).

Το μεγαλύτερο μέρος του φυσικού αερίου που καταναλώθηκε τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα αξιοποιήθηκε κατά βάση από τη Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας στις θερμικές μονάδες, καθώς και απο ιδιώτες ηλεκτροπαραγωγούς.

Σύμφωνα με μελέτες που έγιναν από το ΔΕΣΦΑ (Διαχειριστής Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου ΑΕ) και τη ΔΕΠΑ (Δημόσια Επιχείρηση Αερίου ΑΕ), την επόμενη δεκαετία θα είναι αισθητή η αύξηση της ζήτησης τόσο στον βιομηχανικό όσο και στον οικιακό τομέα (ΔΕΣΦΑ «Μελέτη Ανάπτυξης 2018-2027»).

Πίνακας 20.1: Εκτίμηση ζήτησης φυσικού αερίου (ΔΕΣΦΑ «Μελέτη Ανάπτυξης 2018-2027»)

Εκτίμ. ζήτησης φυσ. Αερίου (εκ. Nm ³ yr)	Ηλεκτροπαραγωγή	Καταναλωτές ΦΑ συνδεδεμένοι στο δίκτυο υ.π.	Δίκτυα διανομής	Διαμετακόμιση ΦΑ	Μικρής κλίμακας ΦΑ	ΣΥΝΟΛΟ
2016	2.629	386	821	-	-	3.835
2017	2.684	522	905	-	-	4.111
2018	2.218	569	891	10	-	3.689
2019	2.275	570	934	50	1	3.829
2020	2.204	572	990	100	2	3.867
2021	1.921	573	1.039	500	18	4.050
2022	2.229	573	1.085	550	29	4.466
2023	2.454	573	1.122	600	53	4.802
2024	2.422	574	1.163	620	82	4.861
2025	2.326	574	1.193	650	93	4.836
2026	2.294	574	1.225	650	122	4.866
2027	2.340	574	1.255	650	151	4.971

Το Εθνικό Σύστημα Μεταφοράς Φυσικού Αερίου μεταφέρει το φυσικό αέριο από τα ελληνοτουρκικά και ελληνοβουλγαρικά σύνορα προς την ηπειρωτική Ελλάδα. Το σύστημα αυτό αποτελείται από τον κεντρικό αγωγό μεταφοράς αερίου και τους κλάδους του, τους μετρητικούς σταθμούς συνόρων Σιδηροκάστρου-Σερρών και Κήπων Έβρου, τον σταθμό συμπίεσης στη Νέα Μεσήμβρια Θεσσαλονίκης, τους μετρητικούς και ρυθμιστικούς σταθμούς φυσικού αερίου, τα κέντρα ελέγχου και κατανομής φορτίου, τα κέντρα λειτουργίας και συντήρησης του μετρητικού σταθμού συνόρων Σιδηροκάστρου, Ανατολικής Ελλάδος, Βορείου Ελλάδος, Κεντρικής Ελλάδος και Νοτίου Ελλάδος και το σύστημα Τηλεέγχου και Τηλεπικοινωνιών.

Η ΔΕΠΑ πραγματοποίησε ένα σημαντικό έργο για τη βασική υποδομή της Ελλάδας, του οποίου η λογιστική αξία υπολογίζεται να είναι άνω του 1,5 δισεκατομμυρίου ευρώ, μεταφέροντας το φυσικό αέριο από τη Θράκη ως την Αττική, καθώς και στα μεγάλα κέντρα κατανάλωσης της ηπειρωτικής χώρας. Κατασκευάστηκαν συνολικά πάνω από 1.000 χιλιόμετρα από δίκτυα υψηλής πίεσης μεταφοράς, καθώς και περισσότερα από 5.000 χιλιόμετρα δικτύων μέσης πίεσης διανομής σε διαφορετικές περιοχές της χώρας. Επίσης δημιουργήθηκε και ένα μεγάλο δίκτυο αγωγών χαμηλής πίεσης μέσα σε τουλάχιστον έξι διαφορετικές αστικές περιοχές.

Πολύ σημαντικό έργο για την ανάπτυξη της χώρας είναι η κατασκευή του Διακρατικού Αγωγού TAP (Trans Adriatic Pipeline), ένα έργο κατασκευής αγωγού φυσικού αερίου υπεύθυνου για τη μεταφορά αερίου από την περιοχή της Κασπίας στην υπόλοιπη Ευρώπη. Το συνολικό του μήκος εκτείνεται στα 878 χιλιόμετρα, εκ των οποίων τα 550 βρίσκονται εντός της Ελλάδας. Ως αφετηρία έχει την περιοχή των Κήπων και καταλήγει στα ελληνοαλβανικά σύνορα. Ο αγωγός διέρχεται από τις περιφέρειες Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, Κεντρικής Μακεδονίας και Δυτικής Μακεδονίας.

Το κόστος της κατασκευής του αγωγού στην Ελλάδα εκτιμάται σε περίπου 1,5 δισεκατομμύριο ευρώ, που είναι μια πολύ σημαντική πηγή ξένων επενδύσεων στη χώρα. Ο TAP εξασφάλισε νέες θέσεις εργασίας, τόσο κατά διάρκεια όσο και μετά το πέρας της κατασκευής, έχοντας ανάγκη για μόνιμους υπαλλήλους. Ταυτόχρονα, η όλη κατασκευή και δράση έφεραν πολλά φορολογικά έσοδα στη χώρα.

Σημαντική επίσης είναι και η αρωγή του TAP στην ενίσχυση της επιχειρηματικότητας σε περιοχές οι οποίες είχαν μεγάλα ποσοστά ανεργίας, κυρίως άνω του ελληνικού μέσου όρου. Εκτιμάται ότι σε επίπεδο

αγαθών και υπηρεσιών καλύπτουν περισσότερες από 800 εταιρείες στις περιοχές από όπου περνά το έργο. Συγκεκριμένα, για την ολοκλήρωση του έργου εργάστηκαν 142 κατασκευαστικές, 72 τοπικές ξενοδοχειακές μονάδες, 35 εταιρείες περιβαλλοντικής διαχείρισης, 27 επιχειρήσεις εστίασης, 24 εταιρείες μεταφορών/ανυψώσεων και 9 εταιρείες καθαριότητας.

20.6 Ανανεώσιμες πηγές ενέργειας

Αιολική ενέργεια

Αιολική είναι η ενέργεια που δημιουργείται από τη διαρκή κίνηση του ατμοσφαιρικού αέρα (άνεμος). Αιολικό πάρκο είναι μια περιοχή όπου υπάρχει μεγάλος αριθμός ανεμογεννητριών, με υψηλό αιολικό δυναμικό (δηλαδή ισχυρούς ανέμους) μέσω των οποίων αξιοποιούν την κινητική ενέργεια που δίνει ο άνεμος μετατρέποντάς τη σε ηλεκτρική.

Η αιολική ενέργεια δεν ρυπαίνει την ατμόσφαιρα, δεν προκαλεί όξινη βροχή και έχει μηδενική συμβολή στο φαινόμενο του θερμοκηπίου. Επίσης είναι μια από τις οικονομικότερες, κοστίζοντας 4-6 λεπτά του ευρώ ανά κιλοβατώρα. Η τιμή εξαρτάται από τις εντάσεις ανέμων ανά περιοχή, καθώς και από τη χρηματοδότηση που υπάρχει σε κάθε περίπτωση (κρατική και μη).

Οι ανεμογεννήτριες μπορούν να εγκατασταθούν σε διάφορες περιοχές. Ανάλογα με την τοποθεσία τους, χωρίζονται σε χερσαίες και υπεράκτιες. Χερσαίες ονομάζονται αυτές που βρίσκονται στη στεριά, ενώ υπεράκτιες αυτές που εγκαθίστανται σε ειδικές εγκαταστάσεις μέσα στη θάλασσα. Στην Ελλάδα το αιολικό δυναμικό κυρίως στα νησιά του Αιγαίου είναι σε αρκετά καλά επίπεδα και η ταχύτητα των ανέμων κατά μέσο όρο κυμαίνεται από 7 έως 10 m/s, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις φτάνει και τα 12 m/s (Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Ενέργεια, <https://ypen.gov.gr/energeia/>).

Η εγκατάσταση της πρώτης ανεμογεννήτριας στην Ελλάδα έγινε το 1982 στη Κύθνο με ισχύ 100 kw. Αρμόδια για το έργο ήταν η ΔΕΗ. Έρευνα για τα έτη μεταξύ 1999 και 2005 στην Ελλάδα έδειξε ότι η χρήση αιολικής ενέργειας μείωσε τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα κατά περίπου 2,5 εκατομμύρια τόνους ανά έτος και πρόσφερε 2.500 με 3.000 θέσεις εργασίας. Τα οφέλη στην πενταετία 2005 με 2010 ήταν ακόμα μεγαλύτερα με μειωμένες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα κατά περίπου 5 εκατομμύρια τόνους ανά έτος και προσφερόμενες 4.500 με 6.000 θέσεις εργασίας. Μέχρι το τέλος του 2009 στην Ελλάδα υπήρχαν αιολικά πάρκα συνολικής ισχύος 1087 MW, καταλαμβάνοντας την 17η θέση παγκοσμίως. Πλέον, η αιολική ενέργεια στη χώρα βρίσκεται μεταξύ των κορυφαίων θέσεων στην Ευρώπη και το εκμεταλλεύσιμο αιολικό δυναμικό υπολογίζεται στο 13,6% των συνολικών αναγκών της Ελλάδας σε ηλεκτρική ενέργεια. Αιολικές μονάδες έχουν εγκατασταθεί σχεδόν σε όλες τις περιφέρειες, με τις περισσότερες να βρίσκονται στον Έβρο, στην Κρήτη, στην Εύβοια, στη Λακωνία, στην Πάτρα και σε νησιά των Κυκλάδων και γενικότερα στα νησιά του Αιγαίου. Η αιολική ισχύς στο τέλος του 2017, η οποία ήταν σε εμπορική ή δοκιμαστική λειτουργία, ανερχόταν σε 2.651,6 MW (ΡΑΕ, Γεωπολιτικός Χάρτης <https://geo.rae.gr/>).

Όσον αφορά τις περιφέρειες, πρώτη έρχεται η Στερεά Ελλάδα σε επίπεδο αιολικών εγκαταστάσεων κατέχοντας 907 MW (32%), αμέσως επόμενη είναι η Περιφέρεια Πελοποννήσου με 550 MW (19%) και ακολουθεί η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης, η οποία διαθέτει 375 MW (13%).

Ηλιακή ενέργεια

Ηλιακή ενέργεια ονομάζεται η ενέργεια που παράγεται από τον ήλιο. Είναι ανεξάντλητη διότι προέρχεται από την εκμετάλλευση του ηλιακού φωτός και δεν υπάρχουν περιορισμοί του χώρου, του χρόνου, αλλά και της ποσότητας όσον αφορά την εκμετάλλευσή της. Η ηλιακή ενέργεια διαχωρίζεται σε τρεις κατηγορίες εφαρμογών, οι οποίες διαμορφώνονται ανάλογα με τη μετατροπή της για τελική χρήση:

- α) Τα ενεργητικά ή ηλιοθερμικά συστήματα, τα οποία μετατρέπουν την ηλιακή ακτινοβολία σε θερμότητα και διοχετεύουν ένα μέρος αυτής στο νερό. Πρόκειται για τους λεγόμενους ηλιακούς θερμοσίφωνες που χρησιμοποιούνται για απλή οικιακή ή και για πιο σύνθετη βιομηχανική χρήση.
- β) Τα παθητικά συστήματα που χρησιμοποιούνται σε οροφές κτιρίων με σκοπό να απορροφήσουν την ηλιακή ενέργεια και να τροφοδοτήσουν με ηλεκτρική ενέργεια ολόκληρο το κτίριο. Η χρήση τους μπορεί να μειώσει την ενέργεια που καταναλώνεται για θέρμανση κατά 10%.
- γ) Τα φωτοβολταϊκά συστήματα, που μετατρέπουν την ηλιακή ενέργεια σε ηλεκτρική (Mitoula & Siakavellas, 2003).

Η χρήση της ηλιακής ενέργειας έχει πολλά πλεονεκτήματα. Πρώτα απ' όλα είναι ανανεώσιμη, μη εξαντλήσιμη και «καθαρή» πηγή ενέργειας, η οποία δεν ρυπαίνει την ατμόσφαιρα, με αποτέλεσμα να προστατεύονται το περιβάλλον και η δημόσια υγεία. Επίσης, παράγεται στα σημεία ζήτησής της, και έτσι αποφεύγεται η μεγάλη απώλεια ενέργειας κατά τη μεταφορά της μέσω του ηλεκτρικού δικτύου. Τέλος, συμβάλλει στη μείωση της εξάρτησης και των δαπανών που απαιτούνται για την εισαγωγή ενέργειας.

Μειονέκτημα της ηλιακής ενέργειας αποτελεί το υψηλό αρχικό κόστος της εγκατάστασης αυτών των συστημάτων. Οι ηλιακοί συλλέκτες είναι αρκετά πιο ακριβοί σε σχέση με άλλες μεθόδους παραγωγής ενέργειας, κυρίως λόγω των ακριβών υλικών από τα οποία κατασκευάζονται, την πολυπλοκότητα και τη δυσκολία του σχεδιασμού τους. Μειονέκτημα αποτελεί και η εξάρτησή τους από τις καιρικές συνθήκες. Η συννεφιά και η βροχή μπορεί να εμποδίσουν το φως του ήλιου να φτάσει στα ηλιακά πάνελ και συνεπώς να επηρεάσουν την ποσότητα και τη δύναμη της ενέργειας που θα παραχθεί. Βέβαια, το κλίμα και η ηλιοφάνεια της Ελλάδας καθόλη τη διάρκεια του έτους βοηθούν για τη χρήση της ηλιακής ενέργειας. Σημειώνεται ότι η Ελλάδα βρίσκεται στην 11η θέση συγκριτικά με άλλες σαράντα χώρες σε παγκόσμιο επίπεδο σε δείκτη ηλιακού δυναμικού. Το μεγαλύτερο τμήμα της χώρας έχει ηλιοφάνεια ίση με 2.700 ώρες τον χρόνο. Επίσης, η ηλιακή ακτινοβολία σε οριζόντιο επίπεδο κυμαίνεται στις περισσότερες των περιπτώσεων από 5.000 έως 6.100 MJ ανά τετραγωνικό μέτρο. Αυτό συνεπάγεται ότι υπάρχουν τεράστιες δυνατότητες εκμετάλλευσης αυτής της μορφής ενέργειας (Stefanou et al., 2001).

Όσον αφορά τα ενεργητικά συστήματα παραγωγής ηλιακής ενέργειας, η Ελλάδα διαθέτει το 50% τέτοιων συστημάτων σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση και πραγματοποιεί εξοικονόμηση ίση με 1.300 GW ανά έτος, γεγονός που επίσης μειώνει τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα κατά 1.600.000 τόνους τον χρόνο. Παρ' όλα αυτά, η χρήση αυτών των συστημάτων παραμένει σχετικά χαμηλή σε σχέση με αυτήν που θα μπορούσε να είναι, αφού το σύνολο των κτιρίων στην Ελλάδα που χρησιμοποιούν ηλιακούς θερμοσίφωνες και γενικότερα πάνελ συλλογής ηλιακής ενέργειας δεν ξεπερνούν σε ποσοστό το 30% του συνολικού αριθμού.

Τα παθητικά ηλιακά συστήματα είναι επίσης συμφέροντα για μεγάλα δημόσια και ιδιωτικά κτίρια, από τη στιγμή που η ενέργεια που παράγεται μέσω αυτών μπορεί να καλύψει τις ανάγκες θέρμανσης και ηλεκτροδότησής τους, με αποτέλεσμα να εξοικονομούνται μεγάλα χρηματικά ποσά. Όμως, και σε αυτή την περίπτωση δεν έχει αξιοποιηθεί αρκετά η ηλιακή ενέργεια στην Ελλάδα (Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, «Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα» <https://ypen.gov.gr/energeia/esek/>).

Τα τελευταία χρόνια γίνονται προσπάθειες να αυξηθεί η χρήση της ηλιακής ενέργειας στην Ελλάδα για παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας μέσω φωτοβολταϊκών πάρκων. Το πρώτο φωτοβολταϊκό πάρκο κατασκευάστηκε στην Κύθνο και είναι περισσότερο από 100 KW. Τα φωτοβολταϊκά συστήματα μπορούν να έχουν πολλές εφαρμογές, αλλά πολλές φορές η κατασκευή τους γίνεται με αρκετά αργούς ρυθμούς. Σημειώνεται ότι ένα αρκετά ικανό φωτοβολταϊκό σύστημα μπορεί να χρησιμοποιήσει την ηλιακή ενέργεια μέσω των συλλεκτών του για να τροφοδοτήσει με ηλεκτρικό ρεύμα μια ολόκληρη πόλη.

Άλλο παράδειγμα είναι αυτό των ιστιοπλοϊκών σκαφών, τα οποία με τη βοήθεια ηλεκτρογεννητριών και φωτοβολταϊκών έχουν τη δυνατότητα να διανύουν μεγάλες αποστάσεις χωρίς να κάνουν χρήση ορυκτών καυσίμων.

Η συνολική εγκαταστημένη ισχύς που παράγεται από τα φωτοβολταϊκά πάρκα στην Ελλάδα είναι 0,70 MW στα ήδη υπάρχοντα και 260,84 MW σε αυτά που αναπτύσσονται. Η ΔΕΗ Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας στοχεύει στη δημιουργία ενός φωτοβολταϊκού πάρκου που είναι από τα μεγαλύτερα στον κόσμο, στην περιοχή της Μεγαλόπολης. Στόχος είναι επίσης και η εγκατάσταση μικρότερης ισχύος φωτοβολταϊκών σταθμών στις σκεπές κατοικιών, καθώς και στις οροφές μεγάλων δημόσιων και ιδιωτικών κτιρίων, η οποία εφαρμόζεται τα τελευταία χρόνια. Η παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας μέσω των φωτοβολταϊκών έργων συμβάλλει στην προστασία του περιβάλλοντος, εφόσον δεν εκλύονται στην ατμόσφαιρα μεγάλες ποσότητες διοξειδίου του άνθρακα (CO₂), μεγάλες ποσότητες διοξειδίου του θείου (SO₂), καθώς και οξειδίων του αζώτου (NO_x). Για παράδειγμα, το φωτοβολταϊκό πάρκο της Μεγαλόπολης υπολογίζεται ότι θα καλύπτει το 42% των ενεργειακών αναγκών του νομού Αρκαδίας. Το ποσοστό αυτό αντιστοιχεί σε 28.000 νοικοκυριά, ενώ επίσης θα αποφεύγεται και η εκπομπή 70.000 τόνων διοξειδίου του άνθρακα (CO₂), 680 τόνων διοξειδίου του θείου (SO₂) και 131 τόνων οξειδίων του αζώτου (NO_x) ετησίως (ΔΕΗ Ανανεώσιμες, «Ηλιακή Ενέργεια», <https://www.ppcr.gr/el/solar-general-info>).

Υδροηλεκτρική ενέργεια

Υδροηλεκτρική είναι η ενέργεια που αποθηκεύεται με τη μορφή δυναμικής ενέργειας εντός ενός βαρυτικού πεδίου με τη συγκέντρωση μεγάλων ποσοτήτων νερού, τα οποία βρίσκονται σε διαφορετικό υψόμετρο από τη ροή του ελεύθερου νερού. Η ενέργεια αυτή αποδίδεται ως κινητική μέσω της υδατόπτωσης. Η κινητική ενέργεια, ακολούθως, δύναται να χρησιμοποιηθεί την ίδια στιγμή της παραγωγής της (π.χ. για νερόμυλους). Παράλληλα, μπορεί να μετατρέπεται σε ηλεκτρική ή άλλη μορφή και να μεταφερθεί σε μεγάλες αποστάσεις. Η εκμετάλλευση της ενέργειας με αυτόν τον τρόπο γίνεται μέσω των υδροηλεκτρικών έργων, όπως τα υδροηλεκτρικά φράγματα, τους υδροστροβίλους, τις ηλεκτρογεννήτριες (Στεφάνου & Μητούλα, 1998).

Επομένως, η λειτουργία των υδροηλεκτρικών έργων γίνεται με την κίνηση του νερού που προκύπτει από τη διαφορά υψομέτρου μεταξύ δύο σημείων. Τα σημεία αυτά είναι τα σημεία εισόδου και εξόδου. Για να επιτευχθεί αυτό, κατασκευάζεται ένα φράγμα, το οποίο αποθηκεύει μια μεγάλη ποσότητα νερού στον ταμιευτήρα που δημιουργείται. Κατά τη διέλευσή του από τον αγωγό πτώσεως, το νερό κινεί έναν στρόβιλο, ο οποίος με τη σειρά του δίνει κίνηση θέτοντας σε λειτουργία μια γεννήτρια.

Η ποσότητα της ενέργειας που θα παραχθεί από την παραπάνω διαδικασία καθορίζεται από διάφορους παράγοντες, όπως τον όγκο του νερού που διέρχεται από το σύστημα, τη διαφορά υψομέτρου μεταξύ της ελεύθερης επιφάνειας του ταμιευτήρα και του στροβίλου κ.ά. Συνεπώς, η παραγόμενη ηλεκτρική ενέργεια εξαρτάται κατά βάση από την ποσότητα του νερού του ταμιευτήρα. Για τον λόγο αυτόν, υδροηλεκτρικά έργα κατασκευάζονται κατά βάση σε περιοχές με μεγάλες βροχοπτώσεις και κατάλληλη γεωλογική διαμόρφωση. Συνήθως, η συνολική υδροηλεκτρική ενέργεια που θα παραχθεί χρησιμοποιείται συμπληρωματικά ως προς άλλες πηγές ενέργειας, καλύπτοντας τις απαιτήσεις του δικτύου τις ώρες και περιόδους αιχμής. Στην Ελλάδα η υδροηλεκτρική ενέργεια καλύπτει περίπου το 9% των ενεργειακών αναγκών της χώρας σε ηλεκτρισμό.

Τα υδροηλεκτρικά έργα στην Ελλάδα ταξινομούνται σε έργα μεγάλης και μικρής κλίμακας και διαφέρουν μεταξύ τους σε ό,τι αφορά τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον. Οι υδροηλεκτρικές μονάδες μεγάλης κλίμακας έχουν ως βασική προϋπόθεση τη δημιουργία φραγμάτων και τεράστιων δεξαμενών, κάτι που έχει σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον της περιοχής κατασκευής τους.

Οι υδροηλεκτρικές μονάδες μικρής κλίμακας δημιουργούνται δίπλα σε ποτάμια ή γενικότερα σε μικρότερες περιοχές νερού και η χρήση τους έχει πολύ μικρότερες επιπτώσεις στο περιβάλλον. Με βάση αυτό, οι υδροηλεκτρικές μονάδες που συγκεντρώνουν δυναμικότητα κάτω των 30 MW χαρακτηρίζονται ως υδροηλεκτρικά έργα μικρής κλίμακας και συγκαταλέγονται μεταξύ των εγκαταστάσεων παραγωγής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές. Κατά τη χρήση τους, ένα μέρος της ροής του νερού ενός ποταμού οδηγείται σε στρόβιλο, με σκοπό την παραγωγή μηχανικής ενέργειας, η οποία μετατρέπεται σε ηλεκτρική μέσω μιας γεννήτριας. Το νερό, αφού χρησιμοποιηθεί, επιστρέφει στο περιβάλλον, στον φυσικό ταμιευτήρα (ΔΕΗ «Υδροηλεκτρικά Έργα – Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας», <https://www.dei.gr/el/i-dei/perivallon/perivallontiki-stratigiki/ananeuwsimes-piges-energeias>).

Η χρήση της υδροηλεκτρικής ενέργειας έχει πολλά πλεονεκτήματα. Πρώτα απ' όλα, είναι ανανεώσιμη πηγή ενέργειας, με μεγάλα περιβαλλοντικά οφέλη, καθώς μέσω αυτής εξοικονομούνται φυσικοί πόροι, προστατεύεται το περιβάλλον, είναι ανεξάντλητη πηγή και ανέξοδη, εφόσον χρησιμοποιείται ο φυσικός πόρος του νερού. Ακολούθως, μέσω των φραγμάτων ικανοποιούνται και άλλες ανάγκες της περιοχής, όπως ύδρευση, άρδευση, ανάσχεση χειμάρρων, δημιουργία υγροτόπων, περιοχών αναψυχής και αθλητισμού.

Όσον αφορά τα μειονεκτήματα, θα πρέπει να αναφερθεί το μεγάλο κόστος για την κατασκευή αυτών των εγκαταστάσεων, όπως των φραγμάτων και των γενικότερων εξοπλισμών τους. Ένα άλλο μειονέκτημα είναι ότι η κατασκευή τους είναι χρονοβόρα και, φυσικά, η αλλοίωση του τοπίου και του φυσικού περιβάλλοντος (χλωρίδα, πανίδα, γεωμορφολογία κ.ά.) (Georgiopoulos, 2017).

Η παραγωγή υδροηλεκτρικής ενέργειας στην Ελλάδα ξεκίνησε το 1950, ταυτόχρονα με την ίδρυση της ΔΕΗ. Πριν από την περίοδο αυτή (1927-1931) είχαν τεθεί σε λειτουργία πολύ μικρά υδροηλεκτρικά εργοστάσια, όπως στο Γλαύκο, στο Βέρμιο, στην Αγιά Χανίων, στον Άγιο Ιωάννη Σερρών, των οποίων η συνολική εγκατεστημένη ισχύς ήταν περίπου 6 MW. Αργότερα (1950-1975), κατασκευάστηκαν οκτώ μεγάλοι υδροηλεκτρικοί σταθμοί (Άγρας, Λάδωνας, Λούρος, Ταυρωπός/Πλαστήρας, Κρεμαστά, Καστράκι, Εδεσσαίος και Πολύφυτο), μεγαλύτερης συνολικής εγκατεστημένης ισχύος, η οποία έφτανε τα 1.410 MW. Οι μεγαλύτεροι υδροηλεκτρικοί σταθμοί της χώρας είναι του Καστρακίου, των Κρεμαστών και του Πολύφυτου.

Από το 1976 και μετά δημιουργήθηκαν οκτώ μεγάλοι και τρεις μικρότεροι ΥΗΣ (Πουρναρίου I και II, Σφηκιάς, Ασωμάτων, Στράτου I, Στράτου II, Πηγών Αώου, Θησαυρού, Πλατανόβρυσης, Γκιώνας και Μακροχωρίου), συνολικής εγκατεστημένης ισχύος 1.630 MW. Σε αυτούς περιλαμβάνονται και δύο αναστρέψιμοι αντλητικοί σταθμοί (Σφηκιάς και Θησαυρού).

Σήμερα, η συνολική εγκατεστημένη ισχύς των Υδροηλεκτρικών Σταθμών της ΔΕΗ ΑΕ φτάνει σε 3.060 MW (16 μεγάλοι και 8 μικρότεροι) και η μέση ετήσια παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας στο σύνολό της είναι περίπου 5000 Gwh. Οι Υδροηλεκτρικοί Σταθμοί της ΔΕΗ σήμερα είναι:

- Το Συγκρότημα Αχελώου: (Κρεμαστά, Καστράκι, Στράτος I και II, Γκιώνα και Γλαύκος), συνολικής Εγκατεστημένης Ισχύος 925,6 MW.
- Το Συγκρότημα Αλιάκμονα: (Πολύφυτο, Σφηκιά, Ασώματα, Μακροχώρι, Άγρας, Εδεσσαίος, Βέρμιο), συνολικής Εγκατεστημένης Ισχύος 879,3 MW.
- Το Συγκρότημα Αράχθου: (Πηγές Αώου, Πουρνάρι I, Πουρνάρι II, Λούρος), συνολικής Εγκατεστημένης Ισχύος 553,9 MW.
- Το Συγκρότημα Νέστου: (Θησαυρός, Πλατανόβρυση), συνολικής Εγκατεστημένης Ισχύος 500 MW.
- Το Συγκρότημα Ν. Πλαστήρα Εγκατεστημένης ισχύος 129,9 MW.
- Το Συγκρότημα Λάδωνα Εγκατεστημένης Ισχύος 70 MW.
- Λοιποί μικροί ΥΗΣ: (Άγιος Ιωάννης Σερρών, Αγιά, Αλμυρός), συνολικής Εγκατεστημένης Ισχύος 1,3 MW (Αργυράκης, 2008).

20.7 Σύνοψη

Από το κείμενο που προηγήθηκε διαπιστώθηκε ότι όλες σχεδόν οι ελληνικές περιφέρειες διαθέτουν εγκαταστάσεις παραγωγής ενέργειας. Παρ' όλα αυτά, η μεγαλύτερη παραγωγή ακόμη και σήμερα γίνεται από τις συμβατικές πηγές ενέργειας. Τα εργοστάσια παραγωγής από συμβατικά καύσιμα παράγουν μεγάλα ποσά ενέργειας και σχετικά αρκετά φθηνά και η κατασκευή τους είναι οικονομική σε σχέση με αυτά των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Όμως, αρνητικό χαρακτηριστικό τους είναι η ρύπανση που επιφέρουν στο περιβάλλον, την οποία βέβαια, εξετάζοντάς την υπό το πρίσμα της βιωσιμότητας που περιλαμβάνει και τον οικονομικό τομέα, σε κάποιο επίπεδο εξισορροπούν λόγω των θέσεων εργασίας που εξασφαλίζουν.

Ωστόσο, θετική εξέλιξη αποτελεί το γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια παρατηρείται αύξηση της χρήσης των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Οι εγκαταστάσεις αυτές προσφέρουν εξίσου πολλές μόνιμες θέσεις εργασίας σε τοπικό επίπεδο. Η πιο θετική συνεισφορά τους είναι η μηδενική εκπομπή ρυπογόνων στοιχείων στο περιβάλλον. Όμως, στα αρνητικά τους συγκαταλέγονται τα μεγάλα χρηματικά ποσά που χρειάζονται για την κατασκευή αυτών των σταθμών παραγωγής ενέργειας, καθώς και για τη συντήρησή τους.

Εν κατακλείδι, το σκηνικό στον τομέα και στα έργα παραγωγής ενέργειας τα τελευταία χρόνια αλλάζει. Ο ενεργειακός τομέας είναι μεγάλης σημασίας για την Ελλάδα και για τη βιώσιμη ανάπτυξη των περιφερειών της, καθώς συνεισφέρει τα μέγιστα στην ανάπτυξη της χώρας συνολικά και της κάθε περιφέρειας ξεχωριστά.

Βιβλιογραφία

- Αργυράκης, Ι. Γ. (2008). *Οι Υδροηλεκτρικοί Σταθμοί της ΔΕΗ Α.Ε. και η συμβολή τους στην κάλυψη των Ενεργειακών Αναγκών της Χώρας*. 1ο Πανελλήνιο Συνέδριο Μεγάλων Φραγμάτων με διεθνή συμμετοχή, ΤΕΕ, Περιφερειακό Τμήμα Κεντρικής και Δυτικής Θεσσαλίας, 13-15/11/2008 <http://portal.tee.gr/portal/page/portal/teelar/EKDILWSEIS/damConference/eisigiseis/5.1.pdf> [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- Architect's Council of Europe (1999). *A Green Vitrouvius: Sustainable Architectural Design*.
- ΔΕΗ «Ορυχεία». <https://www.dei.gr/el/i-dei/i-etairia/tomeis-drastiriotitas/oruxeia> [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- ΔΕΗ «Υδροηλεκτρικά Έργα – Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας». <https://www.dei.gr/el/i-dei/perivallon/perivallontiki-stratigiki/ananeosisimes-piges-energeias> [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- ΔΕΗ Ανανεώσιμες, «Ηλιακή Ενέργεια». <https://www.ppcr.gr/el/solar-general-info> [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- ΔΕΗ Ανανεώσιμες. <https://www.ppcr.gr/el/> [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- ΔΕΠΑ. <https://www.depa.gr/> [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- ΔΕΣΦΑ «Μελέτη Ανάπτυξης 2018-2027». http://www.desfa.gr/userfiles/pdf/19102017_kef-3-meleth-anaptyxhs-esfa-2018-2027.pdf [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- Danchev, Sv., & Μανιάτης, Γ. (2014). *Ο κλάδος διύλισης πετρελαίου στην Ελλάδα: Συμβολή στην οικονομία και προοπτικές*. Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών. http://iobe.gr/docs/research/RES_05_C_27062014_REP_GR.pdf [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΑΕ. <https://www.helpe.gr/the-group/> [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- Ένταση των ανέμων στην Ελλάδα <http://www.cres.gr/kape/datainfo/maps.htm> [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- Ευρωπαϊκή Ένωση (1992). *Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΣΕΕ)/Συνθήκη του Μάαστριχτ*. https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/el/FTU_1.1.3.pdf
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1995). *Ανασκόπηση της Κοινοτικής Ενεργειακής Νομοθεσίας*. Βρυξέλλες, Ιούλιος 1995 (COM(95) 391, Τελικό της 26ης Ιουλίου 1995).
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1995). *Πράσινη Βίβλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής – Για μια ενεργειακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Βρυξέλλες (COM(94) 659 Τελικό).
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1996). *Λευκή Βίβλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής – Ενεργειακή Πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση*, σελ.8, (COM(95) 682 Τελικό).
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1999). *Τα διαρθρωτικά ταμεία και ο συντονισμός τους με το Ταμείο Συνοχής – Σχέδιο κατευθύνσεων για τα προγράμματα της περιόδου 2000-2006*.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2001). *Πρόγραμμα δράσης για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (1998-2000)*. COM/2001/0069 τελικό.
- Georgiopoulos, D. (2017). *Aspects of Development for future Hydro Projects in Greece 2015-2040*. Conference: 3rd National Conference on Dams and Reservoirs, https://www.researchgate.net/publication/320416743_Ydroelektrika_Erga_2015-2040-Anaptyxe_kai_Prooptikes_-_Aspects_of_Development_for_future_Hydro_Projects_in_Greece_2015-2040_in_Greek [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- Ισχύς των αιολικών πάρκων στην Ελλάδα. <http://www.cres.gr/kape/datainfo/maps.htm> [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].

- Μητούλα, Ρ. (2002). Η Ενεργειακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης - Από την Πράσινη και τη Λευκή Βίβλο στις πολιτικές και δράσεις του 2000-2006, *Επιστημονικά Χρονικά*, περιοδικό του Επιστημονικού Προσωπικού της ΔΕΗ, 3, 20-21.
- Μητούλα, Ρ. (2006). *Βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση & ανασυγκρότηση του ελληνικού αστικού περιβάλλοντος*. Σταμούλης.
- ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ ΕΛΛΑΣ. <https://www.moh.gr/> [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- Meggiolaro, F. (2006). *Latest Developments in the Move Towards an International Electricity Market*. The Commission's Perspective, European Commission, Brussels.
- Mitoula, R. (2001). *The necessity for the use of renewable energy resources from the Public Power Corporation (P.P.C.)*. Proceedings of the International Conference on Ecological Protection of the Planet Earth (pp. 687-695). Xanthi, 5-8 June.
- Mitoula, R., & Balerbas, Ath. (2002). *Regional Development and Restoration of areas of Lignite Mining by the P.P.C.* Proceedings of the International Conference «Protection and Restoration of the Environment», Volume III, 1-5/7/2002, Skiathos, Greece.
- Mitoula, R., & Siakavellas, M. (2003). The contribution of solar energy systems to the sustainable local and regional development of the Greek area. *Epitheorisi Apokentrosis Topikis Aytodioikisis & Perifereiakis Anaptixis*, 29, 56-63· 32, 82-88.
- Οδηγία 96/92/ΕΚ «Περί κοινών κανόνων για την εσωτερική αγορά ηλεκτρικής ενέργειας»
- Παπαδόπουλος, Π. (2001). Το ενεργειακό μέλλον της Ευρωπαϊκής Ένωσης – Συνέντευξη της αντιπροέδρου της Κομισιόν για θέματα Ενέργειας, Μεταφορών και Σχέσεων με το Κοινοβούλιο κ. Λογιόλα ντε Παλάθιο, *ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ της Κυριακής*, 18/2/2001.
- ΠΟΠΕΚ-Ενημέρωση Μελών. <https://popok.gr/category/members/> [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- ΡΑΕ, Γεωπολιτικός Χάρτης. <https://geo.rae.gr/> [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας, «Άδειες ΑΠΕ /ΡΑΕ». <https://www.rae.gr/wp-content/uploads/2021/03/Vevaioseis-APE.xlsx> [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- Στεφάνου, Ι., & Μητούλα, Ρ. (1999). *Ο ρόλος της ενέργειας στον περιβαλλοντικό σχεδιασμό και την περιφερειακή ανάπτυξη*. Εργαστήριο Πολεοδομικής Σύνθεσης ΕΜΠ.
- Συνθήκη για τον Χάρτη της Ενέργειας (1998). *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*. https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:bb5339f8-f387-4c05-a895-1a64f898413c.0007.02/DOC_3&format=PDF [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- Σύστημα Μεταφοράς Φυσικού Αερίου στην Ελλάδα. <http://www.desfa.gr/national-natural-gas-system/transmission> [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- Stefanou, I., Mitoula, R., & Kakleas, Ch. (2001). Renewable Energy Sources. The applications, their Existing Practice in the European Union. Financial Parameters, Legal, Technological and Administrative Barriers. *Epitheorisi Apokentrosis Topikis Aytodioikisis & Perifereiakis Anaptixis*, 23.
- TAP (Trans Adriatic Pipeline). <https://www.tap-ag.gr/%CE%9F-%CE%91%CE%B3%CF%89%CE%B3%CF%8C%CF%82> [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- Υπουργείο Ανάπτυξης (2001). Η υπάρχουσα υποδομή Φυσικού Αερίου. *Η ΑΓΟΡΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ*, 1, 9.
- Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, «Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα». <https://ypen.gov.gr/energeia/esek/> [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, «Ενέργεια». <https://ypen.gov.gr/energeia/> [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].

Κεφάλαιο 21:

Η συμβολή του πολιτισμού στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών

Σύνοψη – Περίληψη

Στο παρόν κεφάλαιο καταγράφεται η συμβολή του πολιτισμού στη βιώσιμη οικονομική περιφερειακή ανάπτυξη. Αρχικά αναλύεται η έννοια του πολιτισμού και των πολιτισμικών αγαθών στην ιστορική τους διάσταση. Στη συνέχεια καταγράφεται η διεθνής, ευρωπαϊκή και εθνική πολιτική γύρω από τα θέματα αυτά και υπογραμμίζεται η σημασία της προστασίας και ανάδειξης της υλικής και άυλης πολιτιστικής κληρονομιάς και της τοπικής ιδιαιτερότητας και ταυτότητας των τόπων. Επίσης, υπογραμμίζεται η σημασία του πολιτιστικού τουρισμού, που αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους αναπτυξιακούς παράγοντες της παγκόσμιας τοπικής και περιφερειακής οικονομίας.

Προαπαιτούμενη γνώση

Για την κατανόηση αυτού του κεφαλαίου, προαπαιτούμενες είναι η γνώση γύρω από τα θέματα της περιφερειακής ανάπτυξης και η κατανόηση των παραγόντων και των αιτιών που καθορίζουν τα επίπεδα ανάπτυξης μιας περιφέρειας και προκαλούν τις περιφερειακές ανισότητες. Επίσης, προαπαιτούμενη είναι η γνώση των οικονομικών, κοινωνικών, περιβαλλοντικών και πολιτικών λόγων για τους οποίους απαιτείται λήψη μέτρων περιφερειακής πολιτικής, καθώς και οι πρακτικοί και θεωρητικοί τρόποι για την αντιμετώπισή τους. Τέλος, σημαντική είναι η γνώση γύρω από τα θέματα της βιώσιμης ανάπτυξης και των γενικών παραμέτρων που την καθορίζουν.

21.1 Πολιτισμός και πολιτιστική κληρονομιά

Ετυμολογικά η έννοια του πολιτισμού συνδέεται με τον πολίτη και την ενασχόλησή του με τα κοινά. Σύμφωνα με τον ορισμό του Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών για την Εκπαίδευση, την Επιστήμη και τον Πολιτισμό (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, εφεξής UNESCO), όπως υιοθετήθηκε παγκοσμίως στην 43η Διεθνή Συνδιάσκεψη της UNESCO για την Παιδεία και τον Πολιτισμό, Πολιτισμός «είναι ολόκληρο το πλέγμα των πνευματικών, υλικών, διανοητικών και συναισθηματικών χαρακτηριστικών που διακρίνουν μια κοινωνία ή μια κοινωνική ομάδα και αποτελούν τα στοιχεία της πολιτισμικής ταυτότητάς της. Σε αυτά περιλαμβάνονται τόσο υλικά μνημεία όσο και τρόποι επιβίωσης, παραδόσεις, αντιλήψεις, τέχνες και γράμματα...» Ο ευρύτερος αυτός ορισμός περιλαμβάνει τον επίσημο (επώνυμο, εγγράμματο, ανώτερο) και τον λαϊκό (ανώνυμο) πολιτισμό (Ουσκατέσκου, 1986).

Όσον αφορά την έννοια της πολιτιστικής κληρονομιάς ενός λαού, αυτή περιλαμβάνει τις ζωντανές εκφράσεις της ιστορικής διαδρομής του, οι οποίες έχουν συνέχεια στο παρόν και στο μέλλον, και συγκροτείται από:

- την υλική πολιτιστική κληρονομιά, που είναι η φυσική ή απτή πολιτιστική κληρονομιά, και περιλαμβάνει αντικείμενα πολιτιστικής αξίας, μνημεία, ιστορικούς τόπους, έργα τέχνης κ.ά.,
- την άυλη πολιτιστική κληρονομιά, που είναι οι άυλες εκφάνσεις του πολιτισμού, οι οποίες είναι διαρκώς εξελισσόμενες και μεταδίδονται προφορικά από γενιά σε γενιά· περιλαμβάνει πρακτικές, αναπαραστάσεις, εκφράσεις, γνώσεις και τεχνικές, καθώς και εργαλεία, αντικείμενα, χειροτεχνήματα και πολιτιστικούς χώρους.

Η υλική πολιτιστική κληρονομιά, σύμφωνα με τη σύμβαση για την προστασία της Παγκόσμιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς» (UNESCO, 1972), άρθρο 1, αποτελείται από:

- *Μνημεία*: αρχιτεκτονικά έργα, σημαντικά έργα γλυπτικής και ζωγραφικής, έργα ή κατασκευές αρχαιολογικού χαρακτήρα, επιγραφές, σπήλαια και σύνολα έργων παγκοσμίου αξίας από την άποψη της ιστορίας της τέχνης ή της επιστήμης.

- *Σύνολα οικοδομημάτων*: ομάδες κτιρίων μεμονωμένων ή ενοτήτων (οικισμών) τα οποία, λόγω της αρχιτεκτονικής τους, της ομοιογένειάς τους ή της θέσης τους, έχουν παγκόσμια αξία από την άποψη της ιστορίας, της τέχνης ή της επιστήμης.
- *Τοπία*: έργα του ανθρώπου ή συνδυασμός έργων του ανθρώπου και της φύσης, καθώς και εκτάσεις, συμπεριλαμβανομένων και των αρχαιολογικών χώρων, οι οποίες έχουν παγκόσμια ιστορική, αισθητική, εθνολογική και ανθρωπολογική αξία. Η σύμβαση ορίζει ως «φυσική κληρονομιά»: α) τα φυσικά μνημεία αποτελούμενα από φυσικούς ή βιολογικούς σχηματισμούς ή από ομάδα τέτοιων σχηματισμών παγκόσμιας αξίας από την άποψη αισθητικής ή επιστημονικής αξίας, β) τους γεωλογικούς και φυσιογραφικούς σχηματισμούς και ακριβώς καθορισμένες εκτάσεις που αποτελούν την κατοικία απειλούμενων ζωικών και φυτικών ειδών, παγκόσμιας αξίας από την άποψη της επιστήμης ή της ανάγκης διατήρησής τους, γ) φυσικά τοπία ή ακριβώς καθορισμένες φυσικές εκτάσεις παγκόσμιας αξίας από την άποψη της επιστήμης, της ανάγκης διατήρησής τους ή του φυσικού κάλλους.

21.2 Διεθνείς και ευρωπαϊκές συμβάσεις για την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς

Με την πάροδο των χρόνων η διεθνής κοινότητα αντιλήφθηκε την ανάγκη της προστασίας αρχικά και της ανάδειξης στη συνέχεια της πολιτιστικής κληρονομιάς. Η προσπάθεια εντάθηκε βαθμιαία τους δύο τελευταίους αιώνες, όμως οι συντονισμένες προσπάθειες ξεκινούν μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, με την αναγνώριση της αναγκαιότητας διατήρησης των ιστορικών μνημείων και την ανάπτυξη διακρατικών συμφωνιών ώστε να διασφαλιστεί η προστασία τους.

Το 1954 υπογράφεται από την UNESCO η Σύμβαση για την «Προστασία των Πολιτιστικών Αγαθών», η οποία αναφέρεται στα ακίνητα (όπως τα μνημεία) και στα κινητά πολιτιστικά αγαθά (όπως τα έργα τέχνης) (UNESCO, 1954).

Το 1972 υπογράφεται επίσης από την UNESCO η Σύμβαση για την προστασία της «Παγκόσμιας Πολιτιστικής και Φυσικής Κληρονομιάς», η οποία πρώτη φορά υπογραμμίζει το ζήτημα της στενής αλληλένδετης σχέσης μεταξύ του φυσικού και πολιτισμικού περιβάλλοντος και διαπιστώνει την αλληλεπίδραση που έχει το δομημένο με το φυσικό περιβάλλον και την ανάγκη της μεταξύ τους ισορροπίας (UNESCO, 1972).

Μέρος της πολιτιστικής κληρονομιάς αποτελεί και η Παραδοσιακή και Λαϊκή Κληρονομιά, η οποία είναι πλεονέκτημα του τόπου που τη διαθέτει. Το 1989 η UNESCO προώθησε τη Σύσταση για τη «Διαφύλαξη του Παραδοσιακού και Λαϊκού Πολιτισμού» (Recommendation on the Safeguarding of Traditional Culture and Folklore). Η υπόψη Σύσταση δεν ήταν δεσμευτική, όμως έθεσε σε παγκόσμιο επίπεδο το θέμα της διαχείρισης του «Παραδοσιακού και Λαϊκού Πολιτισμού» ως ένα από τα βασικά στοιχεία που διαμόρφωσαν την πολιτισμική φυσιογνωμία των κοινωνιών και το οποίο θα πρέπει να προστατεύεται σε παγκόσμιο επίπεδο ως «άυλη πολιτισμική κληρονομιά» (UNESCO, 1989).

Η πρόθεση της UNESCO για προστασία των εν λόγω άυλων στοιχείων του πολιτισμού ενισχύεται με τον σχεδιασμό και την υλοποίηση δύο Προγραμμάτων που ευαισθητοποιούν την κοινή γνώμη γύρω από θέματα λαϊκού πολιτισμού: 1) το Πρόγραμμα «Ζώντων Ανθρωπίνων Θησαυρών» (“Living Human Treasures Program”), που έθεσε σε εφαρμογή ο Οργανισμός το 1993, (UNESCO, 1993) και 2) το Πρόγραμμα των «Αριστουργημάτων της Προφορικής και Άυλης Κληρονομιάς της Ανθρωπότητας» (“Proclamation of Masterpieces of the Oral and Intangible Heritage of Humanity”), το 1997 (UNESCO, 1997). Στο πλαίσιο των παραπάνω, η UNESCO προχώρησε το 2003 στη «Σύμβαση για την Προστασία της Άυλης Πολιτισμικής Κληρονομιάς της Ανθρωπότητας» (“Convention for the Safeguarding of the Intangible Cultural Heritage”) (UNESCO, 2003).

Παράλληλα με την UNESCO, πολλές πρωτοβουλίες και δράσεις αναπτύχθηκαν σε διεθνές και τοπικό επίπεδο, με στόχο την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς. Σήμερα οι τόποι έχουν στη φαρέτρα τους ένα σημαντικό θεσμικό πλαίσιο και διεθνείς συμβάσεις ώστε να προστατεύσουν, να αξιοποιήσουν και να διαχειριστούν την πολιτιστική τους κληρονομιά. Κάποιες από τις πλέον σημαντικές που επηρεάζουν και την ελληνική πραγματικότητα είναι:

- Σύμβαση για την Παγκόσμια Πολιτιστική και Φυσική Κληρονομιά. Επικυρώθηκε από το ελληνικό κράτος το 1981 και αποσκοπεί στην προστασία της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς (UNESCO, 1972).
- Σύμβαση για τη Διαφύλαξη της Άυλης Πολιτιστικής Κληρονομιάς. Επικυρώθηκε από το ελληνικό κράτος το 2006 και περιλαμβάνει το θεσμικό πλαίσιο για την καταγραφή, διαφύλαξη, προβολή και ανάδειξη κάθε άυλου πολιτιστικού αγαθού που διαπιστώνεται ως στοιχείο της ταυτότητας (UNESCO, 2003).
- Σύμβαση-Πλαίσιο για την Κοινωνική Αξία της Πολιτιστικής Κληρονομιάς. Είναι μία σύνθεση και προσέγγιση των συνολικών εκφράσεων της πολιτιστικής κληρονομιάς. Μέσω αυτής, ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στη συμμετοχική προσέγγιση στα θέματα του πολιτισμού (Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2005).
- Ευρωπαϊκή Σύμβαση του Τοπίου ή Σύμβαση της Φλωρεντίας. Είναι η πρώτη σύμβαση σε διεθνές επίπεδο για το τοπίο. Είναι συμφωνία μεταξύ των κρατών μελών του Συμβουλίου της Ευρώπης να φροντίσουν για την προστασία της φυσιογνωμίας, τη βιώσιμη ανάπτυξη και τη διαφορετικότητα του τοπίου στον ευρωπαϊκό χώρο (Συμβούλιο της Ευρώπης, 2004).
- Ευρωπαϊκή Ατζέντα για τον Πολιτισμό. Αναγνωρίζει τη σημαντικότητα του πολιτισμού στο πλαίσιο της αλληλεγγύης, της ασφάλειας και της ευημερίας (Ευρωπαϊκή Ένωση, 2007).
- Νεότερη Ευρωπαϊκή Ατζέντα για τον Πολιτισμό. Προωθεί θέματα κοινωνικά και οικονομικά σε σχέση με τον πολιτισμό, την κληρονομιά και τη συμμετοχική προσέγγιση σε αυτά (Ευρωπαϊκή Ένωση, 2018).
- Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την Πολιτιστική Κληρονομιά στον 21ο αιώνα. Προωθεί τη συμμετοχή των τοπικών κοινωνιών σε ευρύτερο επίπεδο και χωρίς αποκλεισμούς για την παραγωγή και προώθηση πολιτικών που τις αφορούν (Συμβούλιο της Ευρώπης, 2018).
- Παγκόσμιοι Στόχοι του ΟΗΕ για το έτος 2030 για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη. Σύμφωνα με αυτούς, ο πολιτισμός αποτελεί βασικό πυλώνα της βιώσιμης ανάπτυξης των τόπων (United Nations, 2015).

21.3 Η συμβολή του πολιτισμού στην τοπική οικονομική ανάπτυξη

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, διαπιστώνεται ότι οι τοπικές κοινωνίες σήμερα μπορούν να αξιοποιήσουν ένα πλούσιο διεθνές, ευρωπαϊκό και τοπικό θεσμικό πλαίσιο για την προστασία και ανάδειξη της πολιτιστικής τους κληρονομιάς. Οι Δήμοι, ως πρωτοβάθμιοι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης, μπορούν να αξιοποιήσουν όλες αυτές τις δυνατότητες στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους, καθώς διαχειρίζονται όλες τις υποθέσεις σε τοπικό επίπεδο, με στόχο πάντα την ευημερία του τοπικού πληθυσμού και την εξασφάλιση της ποιότητας ζωής του. Αυτό, επίσης, το κάνουν σύμφωνα με τις αρχές της επικουρικότητας. Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους εντάσσεται και το θέμα της πολιτιστικής ανάπτυξης, καθώς συμβάλλει σε μεγάλο βαθμό στην οικονομική και κοινωνική πρόοδο μιας κοινωνίας.

Αναμφισβήτητα, στο σημερινό σύγχρονο παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον η πολιτιστική βιομηχανία βρίσκεται στο επίκεντρο της οικονομικής δραστηριότητας. Παράλληλα, η τεράστια διακίνηση ανθρώπων για πολιτισμική κατανάλωση επιφέρει πολλαπλά οφέλη όχι μόνο σε τοπικό, αλλά και σε διεθνές επίπεδο. Σε κλάδους της οικονομίας όπως οι μεταφορές, ο τουρισμός, οι κατασκευές, η αγροτική παραγωγή, η παροχή εξυπηρέτησης κ.ά. παρατηρείται σημαντική άνοδος των εργασιών λόγω της αυξανόμενης ζήτησης των ανθρώπων να ταξιδεύουν. Ο τουρισμός, άλλωστε, παραδοσιακά συνδεόταν με τα πολιτιστικά αξιοθέατα. Σήμερα, ακόμη περισσότερο, αφού ο πολιτισμικός τουρισμός προωθείται ως εναλλακτική μορφή τουρισμού με πολλαπλά ωφέλη για τους τόπους. Επίσης, όπως ήδη διαπιστώθηκε, τόσο σε παγκόσμιο επίπεδο όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, προωθείται το μοντέλο της βιώσιμης ανάπτυξης των περιφερειών και ο πολιτισμός κατέχει εξέχοντα ρόλο. Στο πλαίσιο αυτό, η περιφερειακή πολιτική παίζει σημαντικό ρόλο στην ενίσχυση της τοπικής οικονομίας μέσω των πολιτικών και δράσεων για την προστασία και ανάδειξη του τοπικού πολιτιστικού περιβάλλοντος.

Ο πολιτισμός μπορεί να συμβάλει στην τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη μέσω της ανάδειξης και αξιοποίησης των μνημείων ως συμβόλων αναγνώρισης ενός τόπου και μέσω της δημιουργίας πολιτιστικών υποδομών, δρώμενων και πολιτιστικών επιχειρήσεων όπου δύνανται να απασχοληθούν πολλοί πολίτες (Grefte, et al., 2005· Throsby, 2001). Με αυτόν τον τρόπο μπορούν να δημιουργηθούν προοπτικές πολιτιστικής και οικονομικής ανάπτυξης, ακόμη και σε απομακρυσμένες περιφέρειες, μέσω τη διάσωσης και ανάδειξης τοπικών πολιτιστικών στοιχείων υλικής και άυλης πολιτιστικής κληρονομιάς (Μητούλα, 2018).

Η συμβολή του πολιτισμού στην οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική δραστηριότητα μιας περιφέρειας, ακόμη και απομακρυσμένης, μπορεί να αποτελεί τον θεμέλιο λίθο της βιώσιμης ανάπτυξής της. Αυτό μεταφράζεται με την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας, τη δημιουργία θέσεων εργασίας, την αύξηση των εισοδημάτων από τη φορολογία, την εισροή χρημάτων από το εξωτερικό, την προώθηση των επενδύσεων, την ενίσχυση των υποδομών. Ο Schuster (2002) αναφέρει ως επιπλέον θετικό οικονομικό αποτέλεσμα τη διεκδίκηση μεγαλύτερων χρηματοδοτικών πόρων. Άλλοι λόγοι που αποδεικνύουν τη χρησιμότητα της περιφερειακής πολιτισμικής ανάπτυξης είναι: α) η δυνατότητα σε όλους για πρόσβαση στα πολιτιστικά αγαθά, β) η συμμετοχή του τοπικού πληθυσμού στις πολιτιστικές δράσεις, γ) η ανάπτυξη της πολιτισμικής υποδομής ισομερώς στις περιφέρειες για δημιουργία βιβλιοθηκών, πολιτιστικών κέντρων, θεάτρων, κινηματογράφων κ.ά., δ) η καλλιέργεια της παιδείας του κοινού αλλά και των δυνάμει καλλιτεχνών, ε) η κατάλληλη αισθητική παρέμβαση στις περιφέρειες ώστε να καταστούν ελκυστικές ως τόπος προορισμού και μόνιμης διαμονής και στ) η βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών από τους πολιτιστικούς τομείς των δήμων (Μπιτσάνη, 2004).

Όπως αναφέρθηκε πιο πάνω, τα αγαθά της πολιτιστικής κληρονομιάς σύμφωνα με την UNESCO κατηγοριοποιούνται σε υλικά και άυλα. Εκτός από την αρχιτεκτονική κληρονομιά, περιλαμβάνονται αρχαιολογικοί χώροι και μνημεία (εθνικά, ιστορικά και παγκόσμια). Επίσης περιλαμβάνονται η λογοτεχνία, οι τέχνες και η λαογραφία, ενώ τα μουσεία, τα θέατρα, οι συλλογές έργων τέχνης, οι βιβλιοθήκες, τα πολιτιστικά κέντρα συμπεριλαμβάνονται στην αμιγώς πολιτιστική κληρονομιά (Csapo, 2012). Όλες αυτές οι εκφάνσεις του πολιτισμού μπορούν να αποτελέσουν πόλους έλξης επισκεπτών ακόμη και σε μια πολύ απομακρυσμένη περιφέρεια και να συμβάλουν στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξή της.

Αναμφισβήτητα, λοιπόν, μέσω της πολιτιστικής ανάπτυξης: α) προσελκύονται επισκέπτες/τουρίστες στον τόπο, β) βελτιώνεται το επίπεδο του εργατικού δυναμικού, γεγονός που δύναται να αυξήσει την παραγωγικότητα και τη δημιουργικότητα των εργαζομένων, γ) αυξάνονται τα καλλιτεχνικά δρώμενα, γεγονός που συνεπάγεται δημιουργία θέσεων απασχόλησης, προσέλκυση της επισκεψιμότητας στον τόπο, δ) ευαισθητοποιούνται οι πολίτες για συμμετοχή τους σε πολιτιστικές εκδηλώσεις, διαπιστώνοντας τη σημαντικότητα των πολιτισμικών και παραδοσιακών στοιχείων, ε) ενισχύεται η απασχολησιμότητα στον τομέα της κατασκευής των σχετικών υποδομών, στ) αυξάνεται η φήμη του τόπου, δεδομένο που μεταφράζεται σε προσέλκυση εξωτερικών επενδυτών και εργαζομένων, ζ) βελτιώνεται η ποιότητα ζωής των κατοίκων και επαναπροσδιορίζεται η τοπική πολιτιστική φυσιογνωμία του τόπου (Μητούλα, 1999).

21.4 Πολιτισμός, Ευρωπαϊκή Ένωση και περιφερειακή ανάπτυξη

Βασική επιδίωξη της ΕΕ στα θέματα του πολιτισμού είναι η διαφύλαξη της κοινής ευρωπαϊκής κληρονομιάς, καθώς και η ενδυνάμωση και προώθηση των τεχνών και της δημιουργικότητας στην Ευρώπη (https://europa.eu/european-union/topics/culture_el). Στόχος είναι μεν η ανάδειξη των κοινών χαρακτηριστικών στις επιμέρους ευρωπαϊκές πολιτιστικές κληρονομίες, με σεβασμό όμως στην εθνική αλλά και τοπική πολιτιστική ιδιαιτερότητα της κάθε χώρας μέλους. Με την υπογραφή της Συνθήκης του Μάαστριχτ (άρθρο 128), για πρώτη φορά εντάσσεται στα συμβατικά ενδιαφέροντα της ΕΕ ο πολιτισμός. Στόχος τίθεται η ένωση των λαών και η θέσπιση της Ευρωπαϊκής Ιθαγένειας, ώστε οι λαοί να μοιραστούν τις θεμελιώδεις κοινές ευρωπαϊκές αξίες και πάνω σε αυτές να πραγματοποιηθεί η ευρωπαϊκή οικοδόμηση. Προωθείται το «ευρωπαϊκό πολιτιστικό μοντέλο», το οποίο εκφράζει τον σεβασμό της πολιτιστικής έκφρασης κάθε λαού και τις ανταλλαγές, τις συνεργασίες που τροφοδοτούν και εμπλουτίζουν κάθε πολιτισμό (Ευρωπαϊκή Ένωση, 1992).

Επίσης, ο πολιτισμός εντάσσεται στη συνολική πολιτική της Ένωσης για ενιαία και ελεύθερη αγορά και ο οποιοσδήποτε Ευρωπαίος πολίτης έχει τη δυνατότητα να βρει ευκαιρίες για απασχόληση ή κατάρτιση στο εξωτερικό και να λάβει μέρος σε προγράμματα σχετικά με τον πολιτισμό που χρηματοδοτούνται από την Ένωση. Η Ένωση θεωρεί ότι ο πολιτισμός μπορεί να αποτελέσει σημαντική πηγή εσόδων μέσω του τουρισμού, καθώς ο πολιτιστικός τουρισμός βρίσκεται στη κορυφή του τουριστικού είδους με τη μεγαλύτερη και γρηγορότερη ανάπτυξη διεθνώς (Richards, 2004).

Ταυτόχρονα, πολιτισμικά στοιχεία ανιχνεύονται σε πολλούς χώρους πολιτικής δραστηριότητας της ΕΕ, όπως στην εκπαίδευση, στην έρευνα, στην κοινωνική πολιτική, στην περιφερειακή ανάπτυξη, στις εξωτερικές σχέσεις, στα μέσα μαζικής ενημέρωσης και στις ψηφιακές τεχνολογίες. Το πρόγραμμα «Δημιουργική Ευρώπη», για παράδειγμα, προωθεί τις τέχνες και την ενίσχυση των καλλιτεχνικών δραστηριοτήτων με στόχο

τη δημιουργία θέσεων εργασίας και την οικονομική ανάπτυξη στο ευρύτερο διεθνές περιβάλλον της αγοράς. Γενικά, η ευρωπαϊκή πολιτιστική πολιτική στοχεύει στη βελτίωση της ελκυστικότητας των κρατών μελών και των περιφερειών τους, καθώς και στην ανάδειξη της ιδιαίτερης ταυτότητας μιας περιοχής. Επίσης, θεωρεί ότι η πολιτισμική δημιουργικότητα μπορεί να συμβάλει σε μεγάλο βαθμό στην ανάπτυξη της καινοτομίας και της επιχειρηματικότητας.

Βάσει των Ευρωπαϊκών Δημιουργικών Προγραμμάτων, ως πολιτιστική δημιουργικότητα νοούνται όλες οι σχετικές με την καλλιτεχνική αξία δραστηριότητες, καθώς και άλλες ατομικές ή συλλογικές καλλιτεχνικές εκφράσεις. Στην ενίσχυση της καλλιτεχνικής έκφρασης περιλαμβάνονται η παραγωγή και η διάδοση των βιομηχανικών και κατασκευαστικών δραστηριοτήτων. Σήμερα αναγνωρίζεται από την Ένωση ότι ο πολιτιστικός και δημιουργικός τομέας παίζει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη των κοινωνιών και βρίσκεται στη καρδιά της δημιουργικής οικονομίας. Η ατομική δημιουργικότητα και το ταλέντο που βασίζονται στη γνώση δημιουργούν, από τη μία πλευρά, οικονομική ανάπτυξη και, από την άλλη, συμβάλλουν στην ενδυνάμωση της ευρωπαϊκής ταυτότητας, κουλτούρας και αξιών. Δεδομένου ότι η δημιουργική βιομηχανία και η ψηφιοποίηση του πολιτιστικού περιεχομένου αποτελούν ένα ιδιαίτερα επικερδές εργαλείο για τους τόπους, οι επενδύσεις στον τομέα του πολιτισμού έχουν σήμερα προσδιοριστεί ως επιδίωξη της Ένωσης στο πλαίσιο της περιφερειακής της πολιτικής. Στόχος είναι η προώθηση της καινοτομίας και της δημιουργικότητας με έμφαση στη διάσωση και καλλιέργεια της τοπικής ιδιαιτερότητας και ταυτότητας. Στο πλαίσιο της Νέας Ευρωπαϊκής Ατζέντας για τον Πολιτισμό για τα έτη 2019-2022 υπογραμμίζεται ο σπουδαίος ρόλος του πολιτιστικού και δημιουργικού τομέα στην ανάπτυξη της καινοτομίας, της απασχόλησης, της κοινωνικής συνοχής και του βιοτικού επιπέδου (https://europa.eu/european-union/topics/culture_el).

Γενικά, η Ευρωπαϊκή Ένωση μέσω του θεσμικού της πλαισίου υποστηρίζει την περαιτέρω ενίσχυση των σχετικών με τον πολιτισμό τομέων και προωθεί διάφορα αναπτυξιακά πολιτιστικά προγράμματα μέσω της περιφερειακής της πολιτικής. Σημειώνεται ότι όλες οι κατευθύνσεις και δράσεις της Ένωσης οι σχετικές με τον πολιτισμό επιχειρούν να αξιοποιήσουν όλους τους τομείς της πολιτιστικής κληρονομιάς και να τους προστατεύσουν. Αυτό αφορά τόσο τα καλλιτεχνήματα όσο και αυτή ακόμη την αρχιτεκτονική κληρονομιά, για την οποία διατείνονται πλέον σημαντικά κονδύλια για την προστασία και την ανάδειξή της. Μεταξύ άλλων, τομείς που διακρίνονται στη διαμόρφωση της πολιτιστικής και δημιουργικής βιομηχανίας αφορούν τις τέχνες και την αρχιτεκτονική, τον δικτυακό και γραφιστικό σχεδιασμό, τις εκδόσεις, τα παιχνίδια και τα πολυμέσα, τη μουσική και τη βιομηχανία διασκέδασης, τις καλλιτεχνικές δημιουργίες και τον σχεδιασμό μόδας, τον κινηματογράφο, τη διαφήμιση και τις δημόσιες σχέσεις (https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/themes/culture/).

Επίσης, η Ένωση δεν περιορίζει τη δράση της και τις ενέργειές της μόνο στο πλαίσιο των ορίων της, αλλά επιτρέπει και τη συμμετοχή τρίτων χωρών εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ακόμη και κάποιων που βρίσκονται και σε άλλη ήπειρο. Όλα αυτά με την προοπτική τόσο της διεύρυνσης όσο και της δημιουργίας σχέσεων και συναλλαγών που θα αποφέρουν θετικά αποτελέσματα και οικονομικά οφέλη.

Όλες οι σχετικές πολιτικές, δράσεις και χρηματοδοτήσεις της ΕΕ αποσκοπούν στο να ενισχυθούν με κάθε τρόπο οι ευρωπαϊκές περιφέρειες στον τομέα του πολιτισμού. Αυτό ενισχύει τον στόχο της βιώσιμης ανάπτυξης του κάθε τόπου. Άλλωστε, κυρίαρχη θέση της Ένωσης είναι ότι, εκτός των άλλων, τα πολιτιστικά αγαθά είναι και οικονομικά αγαθά, αφού εφαρμόζονται σε αυτά οι κανόνες του ελεύθερου ανταγωνισμού και της ελεύθερης αγοράς (Μητούλα, 2000).

21.5 Πολιτιστική πολιτική στην Ελλάδα

Η Ελλάδα επηρεάστηκε σημαντικά από τις διεθνείς συμβάσεις για την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς. Λόγω των κενών που υπήρχαν στην ελληνική νομοθεσία, για πολλά χρόνια έσπευδε να τις επικαλεστεί, με σκοπό να προστατεύσει σημαντικούς πολιτιστικούς θησαυρούς και μνημεία, ιστορικούς τόπους κ.ά. Οι διεθνείς συμβάσεις για την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς στην Ελλάδα έγιναν εσωτερικό δίκαιο από τις αρχές της δεκαετίας του 1980. Είχε όμως ήδη επικυρωθεί η Ευρωπαϊκή Μορφωτική Σύμβαση (Ν. 4194/1961), η οποία είχε σκοπό την προαγωγή της μελέτης των γλωσσών, της ιστορίας και του πολιτισμού των συμβαλλόμενων μερών, καθώς και του κοινού πολιτισμού. Η κύρωση της υπόψη σύμβασης αποτέλεσε το πρώτο βήμα σύγκλισης της χώρας με τις ευρωπαϊκές θέσεις για την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς.

Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1980, η τοπική αυτοδιοίκηση στην Ελλάδα αρχίζει να αποκτά νέες αρμοδιότητες πολιτιστικής δράσης μέσω του θεσμού των Δημοτικών Επιχειρήσεων Πολιτιστικής Ανάπτυξης (ΔΕΠΑ), με τον Ν. 1065/1980. Παράλληλα, όπως αναφέρθηκε πιο πάνω, με τη Συνθήκη του Μάαστριχτ θεσμοθετείται η πολιτιστική πολιτική της ΕΕ, ενώ νέες πολιτικές και δράσεις αναπτύσσονται στις χώρες μέλη, μεταξύ των οποίων και στην Ελλάδα. Στο πλαίσιο αυτό θεσμοθετείται το 1993 το πενταετές πρόγραμμα «Εθνικό Πολιτιστικό Δίκτυο Πόλεων», το οποίο συμβάλλει θετικά στην ένταση της πολιτιστικής ζωής στις ελληνικές πόλεις. Με την Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων (Ν. 3463/2006), ο πολιτισμός πλέον επίσημα καθίσταται ένας από τους συνολικά επτά τομείς αρμοδιοτήτων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Στη συνέχεια, με τον Ν. 3852/2010, οι δήμοι υποχρεώθηκαν στη σύσταση μονάδας παιδείας, πολιτισμού και αθλητισμού, καθώς και στην επιχορήγηση φορέων πολιτιστικού χαρακτήρα (Ψαρρού, 2015). Σύμφωνα με το άρθρο 281^A του ίδιου νόμου, «Πρόγραμμα Αυτοδιοίκηση-Κοινωνική Συνοχή-Ισόρροπη Ανάπτυξη», οι δήμοι χρηματοδοτούνται για έργα τοπικής σημασίας με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη, την οικονομία και την κοινωνική συνοχή.

Όσον αφορά το πρακτικό επίπεδο και το επίπεδο προγραμμάτων και χρηματοδοτήσεων, η εφαρμογή της Ευρωπαϊκής Περιφερειακής Πολιτικής επηρέασε σε μεγάλο βαθμό την πολιτιστική πολιτική και διαχείριση στην Ελλάδα. Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για τον πολιτισμό, ως Επιχειρησιακό Πρόγραμμα των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης, εφαρμόστηκε τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα. Στόχος των προγραμμάτων ήταν η προστασία και η ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς, η ανάπτυξη του σύγχρονου πολιτισμού και η ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη στα ζητήματα της προσφοράς και της ζήτησης των πολιτιστικών αγαθών και υπηρεσιών, λαμβανομένων υπόψη των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών και αναγκών του κάθε τόπου (<http://ep.culture.gr/el/Pages/description.aspx>).

Οι βασικές κατευθύνσεις των υπόψη Επιχειρησιακών Προγραμμάτων ήταν η προστασία και ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς, η ανάπτυξη σύγχρονου ελληνικού πολιτισμού, η ανάπτυξη του τομέα του πολιτισμού στην Κοινωνία της Πληροφορίας, η ενίσχυση και εξειδίκευση του ανθρώπινου δυναμικού και η τεχνική βοήθεια.

Η προτεραιότητα «Προστασία και Ανάδειξη της Πολιτιστικής Κληρονομιάς» περιλάμβανε ενέργειες και δράσεις που στόχευαν στην αναβάθμιση της υποδομής μουσείων, στη βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών από αυτά και στην προστασία και ανάδειξη μνημείων, συνόλων και αρχαιολογικών χώρων. Με αυτόν τον τρόπο επιδιώκεται η μετάδοση της σύγχρονης αντίληψης μέσω της ενίσχυσης των υποδομών και της ποιοτικής αναβάθμισης των παρεχόμενων υπηρεσιών και προϊόντων.

Παράλληλα, προωθήθηκαν διάφορες δράσεις, όπως είναι η διοργάνωση και πραγματοποίηση περιοδικών εκθέσεων, η παραγωγή και διάδοση πληροφοριακού υλικού, η ενίσχυση της παραγωγής και διανομής αντιγράφων καινοτομικών πολιτιστικών προϊόντων και πωλούμενων ειδών, καθώς και η δημιουργία και ενίσχυση διακρατικών δικτύων συνεργασίας και ανταλλαγών στον τομέα του πολιτισμού. Απώτερος στόχος είναι η τόνωση της προσφοράς και της ζήτησης πολιτιστικών αγαθών και υπηρεσιών, η ενίσχυση των υποδομών σύγχρονου πολιτισμού, η ανάπτυξη και προώθηση μεγάλων επικοινωνιακών γεγονότων σύγχρονου πολιτισμού. Μέσω των υπόψη δράσεων συμπληρώνονται οι υφιστάμενες και δημιουργούνται νέες υποδομές σύγχρονου πολιτισμού σε όλες τις περιφέρειες της χώρας και αναπτύσσονται μεταξύ αυτών σταθερά και μόνιμα δίκτυα διασυνδέσεων που στόχο έχουν την ανταλλαγή εμπειρίας και την προώθηση καλών πρακτικών σε κάθε έκφανση του σύγχρονου πολιτισμού.

Παράλληλος στόχος των προγραμμάτων που εφαρμόζονται στην Ελλάδα είναι να ευνοηθεί η ισότητα ευκαιριών και να ενισχυθεί η προώθηση της καινοτομίας και η «Ανάπτυξη του Τομέα του Πολιτισμού στην Κοινωνία της Πληροφορίας». Η «Ενίσχυση και Εξειδίκευση του Ανθρώπινου Δυναμικού» εντάσσεται στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Απασχόληση και Επαγγελματική Κατάρτιση», όπου προβλέπονται δράσεις για την ενίσχυση του ανθρώπινου δυναμικού σε τομείς του πολιτισμού με Κοινωνική συμμετοχή (ΕΚΤ) (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Πολιτισμός»).

Οι ελληνικές περιφέρειες έχουν ευνοηθεί από τα σχετικά με τον πολιτισμό επιχειρησιακά προγράμματα και τα έργα και οι δράσεις συνέβαλαν εν πολλοίς στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξή τους. Μέσω αυτών αναδεικνύεται η ιδιαίτερη πολιτιστική φυσιογνωμία πολλών τόπων της Ελλάδας, όπου ο πολιτισμός αποτελεί συγκριτικό πλεονέκτημά τους και δίνεται η δυνατότητα ανάδειξης της πολιτιστικής κληρονομιάς και προσέλκυσης τουρισμού σε διάφορες μειονεκτούσες, ακόμη και απομακρυσμένες περιφέρειες. Έτσι, επιτυγχάνεται βελτίωση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής και απασχόλησης αυτών των περιοχών και δημιουργούνται νέες θέσεις

εργασίας. Επίσης, με τις ραγδαίες εξελίξεις της τεχνολογίας δόθηκε ακόμη περισσότερο η δυνατότητα προώθησης και διάθεσης του «πολιτιστικού προϊόντος» από αυτές.

Τέλος, με τη λήψη και υλοποίηση όλων αυτών των μέτρων, ταυτόχρονα προστατεύεται και το περιβάλλον. Ο πολιτισμός αποτελεί εργαλείο ισόρροπης περιφερειακής ανάπτυξης και προωθεί τη διεθνή προβολή και αναγνώριση των ελληνικών τόπων, την αύξηση της επισκεψιμότητας, δηλαδή την αύξηση του τουρισμού. Ο γόνιμος τουρισμός, λοιπόν, ο οποίος θα σέβεται και το περιβάλλον, αποτελεί ευκαιρία για την ενίσχυση της απασχολησιμότητας και επιφέρει κοινωνική συνοχή και ίσες ευκαιρίες για όλους. Η ανακαίνιση και δημιουργία νέων μουσείων, η προστασία, προβολή, αξιοποίηση και ανάδειξή τους συμβάλλουν θετικά στην ανάπτυξη των περιοχών με πολιτιστικό ενδιαφέρον. Η προσπάθεια ώστε να κατανεμηθούν ισόρροπα τα στοιχεία του πολιτισμού μέσω της περιφερειακής πολιτιστικής πολιτικής παρέχει ίσες δυνατότητες ακόμη και στις πιο απομακρυσμένες και μειονεκτικές περιφέρειες, ώστε, από τη μία πλευρά, να έχουν πρόσβαση στα πολιτιστικά αγαθά και, από την άλλη, να δημιουργήσουν και να αξιοποιήσουν υποδομές σχετικές με τον πολιτισμό. Οι δράσεις αυτές μπορούν να βελτιώσουν την οικονομία των περιφερειακών τόπων και να συντελέσουν έμμεσα και άμεσα στη βιώσιμη ανάπτυξή τους (Μητούλα, 2006).

21.6 Πολιτιστικός τουρισμός και βιώσιμη τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη

Από τα παραπάνω κείμενα έγινε σαφές ότι ένας από τους στόχους της προστασίας και αξιοποίησης των πολιτιστικών αποθεμάτων ενός τόπου είναι και η ενίσχυση του πολιτιστικού τουρισμού. Η έννοια του πολιτιστικού τουρισμού από μόνη της εμπεριέχει στοιχεία πολιτισμικά και τουριστικά. Ως πολιτιστικός τουρισμός ορίζεται η μορφή εκείνη του τουρισμού κατά την οποία ο επισκέπτης έχει κύριο σκοπό του την επίσκεψη σε πολιτιστικά αξιοθέατα προκειμένου να γνωρίσει και να βιώσει την πολιτιστική κληρονομιά του κάθε τουριστικού προορισμού (Richards, 1996). Ο Taylor (2001) υποστηρίζει ότι ο πολιτιστικός τουρισμός αποτελεί ένα είδος τουρισμού το οποίο έχει ως βάση την αναζήτηση και τη συμμετοχή πολιτιστικών, συναισθηματικών, ψυχολογικών και πνευματικών εμπειριών.

Οι πολιτιστικοί τουρίστες επισκέπτονται αρχαιολογικούς χώρους, μουσεία και αξιοθέατα, ενώ συμμετέχουν σε πολιτιστικές εκδηλώσεις. Επίσης, ενδιαφέρονται για την τοπική γαστρονομία και την αρχιτεκτονική του τόπου. Ο πολιτιστικός τουρισμός διαρκώς αναπτύσσεται τα τελευταία χρόνια και θεωρείται ένας από τους ανερχόμενους τομείς στη βιομηχανία του τουρισμού.

Η ανάπτυξη του πολιτιστικού τουρισμού μπορεί να δημιουργήσει συνθήκες ευημερίας για την περιοχή που τον υποστηρίζει και να συμβάλει στη βιώσιμη ανάπτυξή του (Besculides et al., 2002). Αυτό αφορά και τους τέσσερις πυλώνες της βιώσιμης ανάπτυξης. Όπως ήδη αναφέρθηκε, ο πολιτιστικός τουρισμός συμβάλλει στην τοπική οικονομική ευημερία μέσω των νέων θέσεων εργασίας που δημιουργούνται για την εξυπηρέτηση του τουρισμού, με την αύξηση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων που παράγουν και εμπορεύονται τοπικά προϊόντα και γενικότερα με την αύξηση του τοπικού εισοδήματος. Επιπλέον, ενισχύει τις επενδύσεις σε τοπικό επίπεδο και, όταν αυτές πραγματοποιούνται από τοπικούς επενδυτές, τα κέρδη παραμένουν στον τόπο. Παράλληλα, όμως, θετική είναι η συμβολή του πολιτιστικού τουρισμού και σε κοινωνικό επίπεδο, καθώς έμμεσα ενισχύει την καλλιέργεια και εκπαίδευση των κατοίκων του τόπου, την τοπική και εθνική υπερηφάνεια (Bachleitner & Zins, 1999). Επιπρόσθετα, συμβάλλει στην ανάπτυξη της συντροφικότητας των κατοίκων, στην αίσθηση της εθνικής και πολιτιστικής ταυτότητας, στην ανταλλαγή ιδεών, στη γνώση του τοπικού πολιτισμού. Όσον αφορά τη θετική συμβολή του στον βασικό πυλώνα της βιώσιμης ανάπτυξης, το περιβάλλον, ο πολιτιστικός τουρισμός βελτιώνει την αισθητική των χώρων, με αποτέλεσμα να δημιουργείται μια «όμορφη» περιοχή, η οποία προσελκύει τους επισκέπτες, ενώ ταυτόχρονα βελτιώνει και θετικά τη διάθεση των κατοίκων της περιοχής (Besculides et al., 2002).

Όμως, η ραγδαία ανάπτυξη του πολιτισμικού τουρισμού έχει και αρνητικές συνέπειες, όπως τη μαζική κατανάλωση αγαθών και υπηρεσιών, τις καταστροφές οικοσυστημάτων, την αλλοίωση της αρχιτεκτονικής μιας περιοχής (Κοκκώσης & Τσάρτας, 2001). Επίσης, πολλές φορές υποβαθμίζεται και η ίδια η πολιτιστική κληρονομιά με την αλλοίωση κάποιων πολιτιστικών αγαθών, παραδοσιακών ηθών και εθίμων, λόγω της μαζικής τους χρήσης και κατανάλωσης. Σήμερα έχει γίνει σαφές ότι η διατήρηση της τοπικής αυθεντικότητας και ιδιαιτερότητας αποτελεί σημαντική προϋπόθεση ανατροφοδότησης του ίδιου του τουρισμού, εφόσον παρέχονται γνήσιες βιωματικές εμπειρίες, ενώ προστατεύονται η ταυτότητα, η φήμη και η

αναγνωρισιμότητα του τόπου σε βάθος χρόνου (Lichorish & Jenkins, 2004). Ο θεσμός «Σήμα της Ευρωπαϊκής Πολιτιστικής Κληρονομιάς» που θέσπισε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο το 2011 με στόχο τη διάδοση της γνώσης για την πολιτιστική κληρονομιά και την καλλιέργεια του ευρωπαϊκού ιδεώδους έχει συμβάλει στην ανάληψη πρωτοβουλιών από τις ευρωπαϊκές χώρες για τη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων που προκύπτουν από τον τουρισμό. Η συγκεκριμένη δράση είχε στόχο να αναδείξει ιστορικές περιοχές που συνέβαλαν καθοριστικά στη διαμόρφωση της ευρωπαϊκής ιστορίας και έχουν αποκτήσει ιδιαίτερη συμβολική αξία στον χρόνο. Σε αυτές περιλαμβάνονται φυσικές, υποθαλάσσιες, αρχαιολογικές, βιομηχανικές περιοχές ή αστικές τοποθεσίες, πολιτιστικά μνημεία και αντικείμενα, καθώς και στοιχεία της άυλης πολιτιστικής κληρονομιάς ενός τόπου (Βασιλειάδης & Μπουτσιούκη, 2015).

21.7 Ο πολιτιστικός τουρισμός στην Ελλάδα

Ο τοπικός πολιτισμός αναδεικνύεται σήμερα σε προνομιακό πεδίο άσκησης τοπικής και περιφερειακής πολιτιστικής πολιτικής. Όπου εφαρμόζονται προγράμματα στρατηγικής ανάπτυξης του πολιτισμού, ενδυναμώνεται η οικονομία και δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας. Η οικονομική ενδυνάμωση δεν περιορίζεται μόνο στην τουριστική αξιοποίηση. Οικονομικά οφέλη προκύπτουν και από την εξαγωγή και τον δανεισμό πολιτιστικών προϊόντων και δραστηριοτήτων (π.χ. εκθέσεις στο εξωτερικό). Επιπλέον οφέλη αποτελούν οι κατασκευές υποδομών, οι αναπλάσεις πολιτιστικών μνημείων και ευρύτερων παραδοσιακών περιοχών και γενικά όλες οι συναφείς δράσεις που συμβάλλουν στην ελκυστικότητα του τόπου ώστε να αναπτυχθεί η επισκεψιμότητα σε αυτόν (Μητούλα, 2006). Η καλή εμπειρία που αποκομίζουν οι επισκέπτες δημιουργεί θετικές εντυπώσεις και ερείσματα επανεπίσκεψης στο μέλλον, ενώ ταυτόχρονα οι ίδιοι αυτοί επισκέπτες λειτουργούν και ως διαφημιστές του τόπου (Μητούλα & Καλδής, 2018).

Η Ελλάδα αποτελεί παγκόσμιο τουριστικό πόλο έλξης. Αυτό οφείλεται στο φυσικό τοπίο και στο κλίμα της, αλλά και στον πολιτισμό της, που περιλαμβάνει πολλά υλικά και άυλα στοιχεία της πολιτιστικής κληρονομιάς.

Σύμφωνα με καταμέτρηση του Εθνικού Οργανισμού Τουρισμού, το πολιτιστικό απόθεμα της χώρας αφορά 476 αρχαιολογικούς χώρους, 335 μνημεία (εκκλησίες, αρχαίους ναούς, κάστρα κ.ά.), 191 κρατικά μουσεία και 104 μη κρατικά, πλήθος πολιτιστικών οργανισμών (INSETE, 2015). Επιπλέον, πολλά μνημεία έχουν ενταχθεί στον κατάλογο της UNESCO και συμπεριλαμβάνονται στα προστατευόμενα μνημεία της παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς όπως: (<https://www.ellines.com/specials/26068-poia-ellinika-mnimeia-perilambanontai-sti-lista-pagkosmias-klironomias/>).

- Ο ναός του Επικούρειου Απόλλων, Βάσσης, 1986
- Ο αρχαιολογικός χώρος της Ακρόπολης, 1987
- Ο αρχαιολογικός χώρος των Δελφών, 1987
- Ο ιερός ναός του Ασκληπιού, Επίδαυρος, 1988
- Το Άγιο Όρος – Άθως, 1988
- Τα Μετέωρα, 1988
- Τα Παλαιοχριστιανικά και Βυζαντινά μνημεία, Θεσσαλονίκη, 1988
- Η Μεσαιωνική πόλη της Ρόδου, 1988
- Οι αρχαιολογικοί χώροι της Ολυμπίας, του Μιστρά και της Δήλου, 1989
- Η Μονή Δαφνίου, η Μονή του Αγίου Λουκά και η Νέα Μονή Χίου, 1990
- Το Ηραίο της Σάμου, 1992
- Ο αρχαιολογικός χώρος των Αιγών-Βεργίνας, 1996
- Οι αρχαιολογικοί χώροι των Μυκηνών και της Τίρυνθας, 1999
- Η μονή του Αγίου Ιωάννου του Θεολόγου και το σπήλαιο της Αποκάλυψης, Πάτμος, 1999
- Η παλιά πόλη της Κέρκυρας, 2007
- Ο αρχαιολογικός χώρος των Φιλίππων, 2016

Παρατηρώντας τα παραπάνω αξιόλογα μνημεία, γίνεται αντιληπτή η γεωγραφική διασπορά τους στην ελληνική επικράτεια. Αυτό δίνει την ευκαιρία σε πολύ απομακρυσμένους περιφερειακούς τόπους της ηπειρωτικής και νησιωτικής Ελλάδας να αναπτύξουν τον πολιτιστικό τουρισμό τους, λόγω της αυξημένης επισκεψιμότητας που υφίστανται.

Η περαιτέρω οργάνωση και αξιοποίηση του πολιτιστικού πλούτου της χώρας θα αυξήσει τις δυνατότητες οικονομικής ανάπτυξης, με παράλληλη έμφαση στην ποιότητα του τουρισμού. Ο κατάλληλος διαχειριστικός σχεδιασμός ανάδειξης και προβολής των πολιτιστικών προϊόντων της κάθε περιφέρειας μπορεί να αποτελέσει και το ανταγωνιστικό της πλεονέκτημα έναντι άλλων περιφερειών. Επίσης, ο πολιτιστικός τουρισμός στις ελληνικές περιφέρειες μπορεί να αναπτυχθεί πολύ περισσότερο σε σχέση με τις άλλες κατηγορίες του τουρισμού, δεδομένου ότι πολλά από τα μνημεία βρίσκονται σε περιοχές που ήδη αποτελούν τουριστικά θέρετρα, όπως νησιά και παράκτιες περιοχές. Τα τελευταία χρόνια, με την αξιοποίηση των ευρωπαϊκών προγραμμάτων εξωραϊστήκαν πολλοί αρχαιολογικοί χώροι και δημιουργήθηκαν υποδομές για την υποστήριξή τους. Επίσης, η τοπική αυτοδιοίκηση και οι τοπικές εφορίες αρχαιοτήτων, μέσω της συνεργασίας τους με επιχειρήσεις και ιδιώτες χορηγούς, έχουν πετύχει την ανάδειξη και προβολή ορισμένων αρχαιολογικών σημείων ως χώρων υψηλής πολιτιστικής αξίας γενικότερα.

21.8 Η άυλη πολιτιστική κληρονομιά της Ελλάδας

Από τα παραπάνω έγινε σαφές ότι οι διάφοροι αρχαιολογικοί και λοιποί πολιτισμικοί χώροι της Ελλάδας έχουν συμβάλει σε μεγάλο βαθμό στην ανάπτυξη του πολιτιστικού τουρισμού σε περιφερειακό επίπεδο. Όμως, ταυτόχρονα οι ελληνικοί τόποι διαθέτουν και πλούσια άυλη πολιτιστική κληρονομιά. Το 2006 η Ελλάδα κύρωσε τη Σύμβαση της UNESCO για την Προστασία της Άυλης Πολιτισμικής Κληρονομιάς της Ανθρωπότητας, η οποία έγινε Νόμος του Κράτους (ΦΕΚ 3021/275 Ν. 3521/22.12.2006).

Σύμφωνα με τον υπόψη νόμο, τον επιτελικό ρόλο Εφαρμογής της Σύμβασης έχουν το Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού και οι αρμόδιες διευθύνσεις του υποβοηθούμενες από την Εθνική Επιστημονική Επιτροπή για την Εφαρμογή της Σύμβασης. Ένα από τα σημαντικά έργα που έχουν επιτευχθεί μέχρι σήμερα είναι η δημιουργία του Εθνικού Ευρετηρίου Άυλης Πολιτισμικής Κληρονομιάς της Ελλάδας. Με το υπόψη ευρετήριο δίνεται η δυνατότητα στους ίδιους φορείς της Άυλης Πολιτισμικής Κληρονομιάς (άτομα, ομάδες, κοινότητες) να επικοινωνήσουν την ιδιαίτερη πολιτισμική εμπειρία τους με άλλες ομάδες και το κοινό, σε τοπικό και διεθνές επίπεδο, να αναδείξουν τη συλλογική τους ταυτότητα και ακολούθως να προτείνουν λύσεις για την προστασία και ανάδειξη της άυλης πολιτιστικής τους κληρονομιάς. Στο πλαίσιο αυτό έχουν οργανωθεί επιμέρους ευρετήρια άυλης πολιτιστικής κληρονομιάς, με τοπικό, υπερτοπικό ή και θεματικό χαρακτήρα.

Στο Εθνικό Ευρετήριο Άυλης Πολιτισμικής Κληρονομιάς της Ελλάδας έχει συμπεριληφθεί η Τηνιακή Μαρμαροτεχνία (2013), η Μεσογειακή Διατροφή (2013), η Ξυλοναυπηγική τέχνη (2013), η Καλλιέργεια της Μαστίχας (2013), τα Μωμοέρια, ένα έθιμο δωδεκαημέρου (2013), η τέχνη της Ξερολιθιάς (2015), τα Ιερά Δάση των χωριών του Ζαγορίου και της Κόνιτσας (2015), η Ψαλτική Τέχνη (2015), ο ακώνικος Χορός (2015), το Ρεμπέτικο (2016), το Ηπειρώτικο Πολυφωνικό Τραγούδι (2016), το Θέατρο Σκιών – Καραγκιόζης (2016), το Παραδοσιακό Πανηγύρι του Συρράκου (2016), η Μετακινούμενη Κτηνοτροφία (2017), η Παραδοσιακή Τέχνη της Πέτρας στα Λαγκάδια Αρκαδίας (2017), η Σαπωνοποιία Πατούνη (2017), το Πανηγύρι του Αγίου Συμεών (Αη Συμιού) στο Μεσολόγγι (2018), η υφαντική τέχνη και η διαφύλαξή της στα Αστερούσια Κρήτης (2018), ο Αγροτικός Συνεταιρισμός Ζαγοράς Πηλίου (2018), η καλλιέργεια της μαύρης (κορινθιακής) σταφίδας (2018), η αμπελοοινική κληρονομιά της Σαντορίνης (Θήρας-Θηρασίας) (2018), τα άγρια βρώσιμα χόρτα της Κρήτης – Εθνοβοτανικές Πρακτικές (2018), ο Βλάχικος Γάμος στη Θήβα (2018), ο Τρανός Χορός στη Βλάστη Κοζάνης (2018), το τσακόνικο μνημόσυνο στη Βασκίνα (2018), ο Στειακός Πηδηχτός Χορός (2018) (Υπουργείο Πολιτισμού & Αθλητισμού, 2019).

Δεύτερο πολύ σημαντικό έργο που έχει επιτευχθεί μέχρι σήμερα στην Ελλάδα είναι η εγγραφή έξι στοιχείων στον Αντιπροσωπευτικό Κατάλογο της UNESCO, όπως:

1. Η Μεσογειακή Διατροφή (2013) σε συνεργασία με την Κύπρο, την Κροατία, την Ισπανία, την Ιταλία, το Μαρόκο και την Πορτογαλία.
2. Η καλλιέργεια της Μαστίχας στη Χίο (2014).
3. Η Τηνιακή Μαρμαροτεχνία (2015).
4. Τα Ποντιακά Μωμοέρια (2016), πρόκειται για ένα έθιμο ευετηριακού και ψυχαγωγικού χαρακτήρα που πραγματοποιείται 12 ημέρες μεταξύ των Χριστουγέννων και των Θεοφανίων. Το έθιμο περιλαμβάνει δράσεις σχετικές με χορούς, θέατρο και μουσική και συνδέεται με την καλή χρονιά. Έχει

τις ρίζες του στην ορεινή Τραπεζούντα και σήμερα αναπτύσσεται σε οκτώ χωριά της Πτολεμαΐδας και της Κοζάνης.

5. Το Ρεμπέτικο (2017).

6. Η τέχνη της Ξερολιθιάς (2018) σε συνεργασία με την Κροατία, την Κύπρο, τη Γαλλία, την Ιταλία, την Ισπανία και την Ελβετία (Unesco, 2019).

Κλείνοντας, θα πρέπει να τονιστεί ότι η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης είναι συνυφασμένη με τη διαφύλαξη και διαχείριση της άυλης πολιτιστική κληρονομιάς. Η προστασία και η ανάδειξη της άυλης πολιτιστικής κληρονομιάς ενός τόπου «μεταφράζουν» τις εκφράσεις του λαϊκού πολιτισμού σε παραγωγικό αγαθό και μπορούν να αποτελέσουν σημαντικό εργαλείο οικονομικής τοπικής ανάπτυξης. Ταυτόχρονα με τα παραπάνω, δίνεται η ευκαιρία στους τόπους να αναδείξουν την ιδιαίτερη φυσιογνωμία τους και να προωθήσουν το ιδιαίτερο brand name τους που θα τους διαφοροποιεί από όλους τους υπόλοιπους (Μητούλα & Καλδής, 2018).

21.9 Αγροτική κληρονομιά

Σημαντική κατηγορία της πολιτιστικής κληρονομιάς αποτελεί και η αγροτική κληρονομιά, η οποία περιλαμβάνει στοιχεία τόσο της υλικής όσο και της άυλης πολιτιστικής κληρονομιάς, όπως:

1. Το αγροτικό τοπίο, το οποίο συνδυάζει το ανθρωπογενές με το φυσικό περιβάλλον.
2. Τις παραγωγικές δραστηριότητες (αγροτική παραγωγή, κτηνοτροφία κ.ά.) και τις παραδοσιακές τέχνες και τεχνικές (παραδοσιακή οικοδομή, ξερολιθιά κ.ά.).
3. Το δομημένο αγροτικό περιβάλλον (κατοικίες, ιερούς χώρους κ.ά.).
4. Τις αγροδιατροφικές παραδόσεις (καλλιεργητικές πρακτικές, κτηνοτροφία, τυροκομία κ.ά.) που εφαρμόζονται στον αγροτικό χώρο σε βάθος χρόνου και που εντάσσονται στις τοπικές συνήθειες και στον τοπικό πολιτισμό.
5. Τις παραδοσιακές τέχνες, τεχνικές, τεχνογνωσίες και επαγγέλματα που συνδέονται με τον αγροτικό χώρο (παραδοσιακή αρχιτεκτονική κ.ά.).
6. Τα έθιμα και τις παραδόσεις, τις γιορτές και τα πανηγύρια, που εντάσσονται στις τοπικές συνήθειες και τον τόπο.

Όλα τα παραπάνω στοιχεία του αγροτικού πολιτιστικού τουρισμού προστατεύονται και αναδεικνύονται τα τελευταία χρόνια, ενώ μεγάλη ώθηση δίνεται στον αγροτουρισμό. Οργανώνονται γιορτές και φεστιβάλ, αναδεικνύονται τα τοπικά προϊόντα, η παραδοσιακή γαστρονομία κ.ά. Όσον αφορά την Ελλάδα, οι αγορές, τα παζάρια, οι πλατείες, οι βρύσες και οι πηγές, τα πανηγύρια, τα βοσκοτόπια, τα μονοπάτια, οι ξερολιθιές, η τοπική αγροτική αρχιτεκτονική, οι γιορτές, οι τοπικές διατροφικές συνήθειες και παραδόσεις, όλα είναι στοιχεία του αγροτικού υλικού και άυλου πολιτισμού και είναι απόλυτα συνυφασμένα με τους ελληνικούς τόπους. Η ανάδειξη και η αξιοποίησή τους μπορούν να συμβάλουν στην ανάπτυξη της επισκεψιμότητας και της τοπικής επιχειρηματικότητας και, κατ' επέκταση, στην οικονομική ανάπτυξη ακόμα και του πιο απομακρυσμένου περιφερειακού σημείου της χώρας. Αυτό που απαιτείται είναι η συνεργασία της τοπικής αυτοδιοίκησης και όλων των τοπικών φορέων, όπως μουσείων, πολιτιστικών συλλόγων, αγροτικών συνεταιρισμών κ.ά. Στο όλο εγχείρημα μπορούν να συμβάλουν και συναρμόδια υπουργεία, όπως το Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού, το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού, 2019).

21.10 Λαϊκή τέχνη

Σημαντικό τμήμα της πολιτιστικής κληρονομιάς ενός τόπου αποτελεί και η λαϊκή χειροτεχνία. Εκφράζεται μέσω της υφαντικής, της αργυροχρυσοχοΐας, της ζωγραφικής, της ξυλογλυπτικής, της λιθογλυπτικής, της κεντητικής κ.ά. Τα συγκεκριμένα ήδη λαϊκής τέχνης είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με την τοπικότητα, καθώς εκφράζουν την τοπική τέχνη και την ιδιαίτερη φυσιογνωμία των τόπων. Σήμερα, μεγάλο μέρος των έργων της λαϊκής χειροτεχνίας φιλοξενούνται σε μουσεία και ιδιωτικές συλλογές ή διασώζονται σε κατοικίες και εκτίθενται στους επισκέπτες. Στο πλαίσιο αυτό αναπτύσσονται επιχειρήσεις και βιοτεχνίες χειροτεχνών, οι οποίες παράγουν είδη λαϊκής τέχνης, τα οποία προμηθεύουν σε τοπικά τουριστικά καταστήματα. Οι

επιχειρήσεις αυτές ενδυναμώνουν την τοπική οικονομία και συμβάλλουν στη βιώσιμη ανάπτυξη των τόπων. Προϋπόθεση βέβαια είναι να δραστηριοποιούνται σε τοπικό επίπεδο. Τουλάχιστον στην περίπτωση της Ελλάδας, αυτό δεν συμβαίνει πάντα, εάν αναλογιστεί κανείς ότι στην πραγματικότητα τα περισσότερα από αυτά παράγονται στα εργαστήρια της Κίνας, της Κορέας, του Χονγκ Κονγκ κ.ά.

21.11 Λαϊκά δρώμενα

Τα λαϊκά δρώμενα συνδέονται άρρηκτα με τις τοπικές κοινότητες και τα πολιτισμικά δίκτυά τους και αποτελούν διακριτή και ιδιαίτερη κατηγορία της άυλης πολιτισμικής κληρονομιάς. Στα τοπικά λαϊκά δρώμενα συμπεριλαμβάνονται οι τοπικές γιορτές, τα πανηγύρια κ.ά., που λαμβάνουν χώρα περιοδικά στη διάρκεια του χρόνου και συνοδεύονται με τοπικά ήθη και έθιμα, τοπικούς χορούς, τοπικά τραγούδια κ.ά. Η προστασία και ανάδειξη αυτής της ζώσας πολιτισμικής κληρονομιάς μπορεί να φέρει σημαντικά οικονομικά οφέλη σε έναν τόπο. Δεδομένης της ανάπτυξης του πολιτισμικού τουρισμού, καθώς σήμερα προωθείται ως ο πλέον ενδεδειγμένος τύπος βιώσιμου τουρισμού, η συνεισφορά των τοπικών δρώμενων, όπως ενός τοπικού πανηγυριού, ενός τοπικού εορτασμού, μπορεί να συμβάλει στην αύξηση της επισκεψιμότητας σε έναν τόπο.

Ταυτόχρονα, τα λαϊκά δρώμενα με κατάλληλο σχεδιασμό μπορούν να συμβάλουν στην υλοποίηση περαιτέρω αναπτυξιακών δράσεων για τον τόπο, όπως διοργάνωση φεστιβάλ, πολιτιστικές διαδρομές κ.ά. (Μάργαρη, 2016).

21.12 Παραδοσιακή διατροφή – Τοπικά προϊόντα – Τοπική κουζίνα

Η παραδοσιακή διατροφή είναι ένας τομέας του λαϊκού πολιτισμού που μπορεί επίσης να συμβάλει στην τοπική ανάπτυξη. Τα όσπρια, τα βότανα, τα μανιτάρια, ο κρόκος, τα κρασιά, τα κτηνοτροφικά προϊόντα, τα φρούτα κ.ά. αποτελούν τοπικά παραδοσιακά, αλλά ταυτόχρονα και οικονομικά αγαθά, ενώ πολλά από αυτά είναι ήδη προστατευόμενα με βάση τη γεωγραφική ένδειξη.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει θεσπίσει με τον Κανονισμό 2081/1992 τρεις κατηγορίες προστατευόμενων προϊόντων: τα προϊόντα Προστατευμένης Ονομασίας Προέλευσης (ΠΟΠ) [Protected Designation of Origin (PDO)], Προϊόντα Γεωγραφικής Ένδειξης (ΠΓΕ) [Protected Geographical Indication (PGI) products] και τα Εγγυημένα Παραδοσιακά Ιδιότυπα Προϊόντα (ΕΠΙΠ) [traditional speciality guaranteed (TSG)].

Ταυτόχρονα, στη νέα αγροτική πολιτική της Ευρώπης (ΚΑΠ), δίνεται έμφαση στις μικρές κλίμακας γεωργικές εκμεταλεύσεις και μεταποιήσεις τροφίμων, στην ενδυνάμωση τοπικών αγορών και οργανωμένων δικτύων που διανέμουν τοπικά προϊόντα, στην ανάδειξη της φυσιογνωμίας συγκεκριμένων αγροτικών περιοχών και στη βιώσιμη αγροτική ανάπτυξη. Όλες αυτές οι δράσεις υποστηρίζουν τον ελληνικό χώρο, καθώς συνδέονται με έναν μεγάλο αριθμό μικρών εκμεταλλεύσεων. Ταυτόχρονα, συμβάλλουν στη διάσωση του πλούσιου αγροδιατροφικού κεφαλαίου και τροφοδοτούν τον ανεξάντλητο κατάλογο των τοπικών ελληνικών παραδοσιακών προϊόντων.

Σημειώνεται ότι η παραγωγή προϊόντων με σήμα Γεωγραφικής Ένδειξης σαφώς έχει οικονομική διάσταση, όμως ταυτόχρονα ενσωματώνει και πολιτισμική διάσταση, που τα καθιστά πολιτισμικά αγαθά τα οποία έχουν μεν αξία χρήσης, ενώ ταυτόχρονα έχουν και αξία παραδοσιακής κληρονομιάς. Για τις μικρές ή μικρομεσαίες επιχειρήσεις που σχετίζονται με την αγροτική βιομηχανία, η πρακτική αυτή σηματοδοτεί μια μεγάλη ευκαιρία, καθώς τις απελευθερώνει από τη σύγκριση τιμών μεταξύ των προϊόντων. Αυτό ωθεί τους παραδοσιακούς παραγωγούς και μεταποιητές να συνεχίσουν να κάνουν αυτό που έκαναν, χρησιμοποιώντας παραδοσιακές μεθόδους για την παραγωγή και μεταποίηση των παραδοσιακών προστατευμένων προϊόντων.

Όσον αφορά την παραδοσιακή τοπική κουζίνα ενός λαού, είναι μία από τις κυριότερες εκφάνσεις του πολιτισμού και της παράδοσής του. Αντανakλά την καθημερινή ζωή, τις θρησκευτικές πεποιθήσεις, τις συνήθειες, τις παραδόσεις και τα έθιμα ενός τόπου (Sormaza et al., 2016). Σήμερα, η τοπική γαστρονομία αναγνωρίζεται όλο και περισσότερο ως στοιχείο που μπορεί να συμβάλει στην τοπική ανάπτυξη. Όπως διαπιστώθηκε, τα τοπικά προϊόντα διατροφής είναι μορφή πολιτιστικού κεφαλαίου και παράλληλα χρήσιμοι πόροι για την αγροτική και κτηνοτροφική ανάπτυξη, διότι αποφέρουν οικονομικά οφέλη. Πολλά τέτοια προϊόντα, λόγω της καλλιέργειας, της επεξεργασίας και της παρασκευής τους, έχουν συνδεθεί με τον τόπο

που τα παράγει. Αυτό σε βάθος χρόνου αποτέλεσε τη βάση για την επωνυμία τους. Όμως, εκτός από προϊόντα (τρόφιμα και ποτά), περιλαμβάνονται και πρακτικές όπως τέχνη και έθιμα της προετοιμασίας του φαγητού, αισθητήρια στοιχεία (γεύση, οσμή, επαφή, οπτική), προέλευση (βιολογικά τρόφιμα, ηθική κουζίνα, τοπικά παραγόμενα τρόφιμα κ.ά.), προετοιμασία (τρόποι μαγειρέματος), σερβίρισμα (γρήγορο φαγητό, αργό φαγητό, τρόφιμα στον δρόμο κ.ά.) και σημεία όπου σερβίρονται τα τρόφιμα και καταναλώνονται (εστιατόρια, μπαρ, αγορές, καταστήματα τροφίμων, δρόμοι κ.ά.).

Η τοπική γαστρονομία είναι μέρος της φυσιογνωμίας ενός τόπου και τα τοπικά τρόφιμα και ποτά μπορούν να αξιοποιηθούν ανάλογα και να συμβάλουν στην ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας με την προσέλκυση επισκεπτών (Rinaldi, 2017).

Οι κλιματικές συνθήκες της Ελλάδας ευνοούν την καλλιέργεια και παραγωγή τοπικών προϊόντων, τα οποία αυτά καθαυτά αλλά και πολλά έθιμα γύρω από αυτά διαμορφώνουν έναν ιδιαίτερο πολιτισμό. Για παράδειγμα, η μεσογειακή διατροφή, το ελληνικό πρωινό, η ελληνική σαλάτα και πολλά άλλα (Βελισσαρίου & Βασιλάκη, 2014).

Στο πλαίσιο της ανάδειξης της διατροφικής κληρονομιάς της Ελλάδας, η Διεύθυνση Νεότερης Πολιτιστικής Κληρονομιάς του ΥΠΠΟΑ οργάνωσε και θέσπισε μια σειρά με θέμα «Διατροφική Πολιτιστική Κληρονομιά της Ελλάδας». Τον τελευταίο καιρό κυκλοφόρησε σχετικός ψηφιακός τόμος και αμέσως μετά τόμος σχετικός με την αμπελοοινική παράδοση και τους ελληνικούς αμπελότοπους (Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού, 2019). Συνοψίζοντας, υπογραμμίζεται ότι η παραδοσιακή διατροφική κληρονομιά και γαστρονομία, καθώς και τα τοπικά προϊόντα συμβάλλουν στη βιώσιμη ανάπτυξη των τόπων μέσω:

- της συμβολής τους στη διατήρηση των τοπικών πόρων (βιοποικιλότητα, φυσικοί και πολιτιστικοί πόροι) και του φυσικού περιβάλλοντος,
- των τοπικών τροφίμων που μπορούν να ενισχύσουν τη βιωσιμότητα της παραδοσιακής γεωργίας και κτηνοτροφίας,
- των τοπικών δικτύων τροφίμων που μπορούν να συμβάλουν στη δημιουργία θέσεων εργασίας και τόνωσης και των αγροτικών οικονομιών μέσω των τοπικών γεωργικών κοινοτήτων και των μικρής κλίμακας επιχειρήσεων,
- της πιστοποίησης των τοπικών προϊόντων διατροφής (ΠΟΠ, ΠΓΕ και ΕΠΙΠ), καθώς βελτιώνεται η αμοιβή των παραγωγών,
- της παραδοσιακής διατροφής, που αποτελεί ένα στοιχείο της επωνυμίας και της διαφήμισης ενός τόπου, επειδή τα τοπικά τρόφιμα είναι αναπόσπαστο στοιχείο της φυσιογνωμίας του,
- της αξιοποίησης της τοπικής και διατροφικής κληρονομιάς για την προσέλκυση του τουρισμού και την ενίσχυση της τοπικής οικονομίας.

21.13 Πολιτιστικές διαδρομές

Ένα από τα βασικότερα εργαλεία για τη διαχείριση, την ανάδειξη και την ανάπτυξη του πολιτισμού ενός τόπου είναι οι πολιτιστικές διαδρομές. Οι διαδρομές αυτές είναι καθορισμένες επισκέψεις συγκεκριμένης διαδρομής, οι οποίες δομούνται με βάση ένα κριτήριο ή έναν θεματικό άξονα (Μητούλα & Καλδής, 2018). Ακολουθούν μια πορεία επίσκεψης σε μνημεία φυσικού και πολιτιστικού περιεχομένου και μέσα σε μία καθορισμένη ενότητα και πλαίσιο. Οι πολιτιστικές διαδρομές αξιοποιούνται σήμερα ως ένα εργαλείο για την προβολή και ερμηνεία της ιστορίας, της πολιτιστικής κληρονομιάς και των μνημών ενός τόπου, ενοποιημένες σε θεματικές ενότητες βάσει των πολιτιστικών τους χαρακτηριστικών (Καραβασίλη & Μικελάκης, 2011).

Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, οι πολιτιστικές διαδρομές μπορούν να διακριθούν σε *ιστορικές πολιτιστικές διαδρομές*, που περικλείουν πολιτιστικά στοιχεία και μνημεία συγκεκριμένου χρονικού πλαισίου ή εποχής, σε *θεματικές πολιτιστικές διαδρομές*, που αναφέρονται σε έναν συγκεκριμένο θεματικό άξονα, και σε *μεικτές πολιτιστικές διαδρομές*, οι οποίες εντάσσουν στη διαδρομή τους στοιχεία της γενικότερης πολιτιστικής φυσιογνωμίας μιας περιοχής. Επίσης, πέραν της ανωτέρω διάκρισης, οι πολιτιστικές διαδρομές, με κριτήριο το εύρος τους, μπορούν να διακριθούν σε *αστικές πολιτιστικές διαδρομές*, οι οποίες αφορούν μνημεία και πολιτιστικά στοιχεία μιας πόλης ή αστικής περιοχής, σε *τοπικές πολιτιστικές διαδρομές*, που συγκεντρώνονται σε μια περιορισμένη γεωγραφική ενότητα, και σε *υπερτοπικές πολιτιστικές διαδρομές*, με

κλίμακα μια ευρύτερη γεωγραφική περιοχή, ιδιαίτερα όταν πρόκειται για διαδρομές με σαφή και ακριβή θεματολογία (Παπαγεωργίου & Γκαντούνα, 2012).

Αξιοσημείωτο, επίσης, είναι ότι μεγάλοι διεθνείς οργανισμοί έχουν εντάξει στον σχεδιασμό τους τη δημιουργία εκτεταμένων διακρατικών πολιτιστικών διαδρομών (π.χ. το Συμβούλιο της Ευρώπης, η Ουνέσκο). Το Συμβούλιο της Ευρώπης προώθησε το πρόγραμμα των Ευρωπαϊκών Πολιτιστικών Διαδρομών με σκοπό να προβάλλει την κοινή ευρωπαϊκή πολιτιστική κληρονομιά και να ενθαρρύνει τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μέσω των διασυνοριακών πολιτιστικών ανταλλαγών και της διάδοσης των ιδεών (www.coe.int/en/web/cultural-routes/all-cultural-routes).

Ο σχεδιασμός ενός πλέγματος πολιτιστικών διαδρομών σε μια περιοχή και στη διαδικασία ανάπτυξης οφείλει να λαμβάνει υπόψη και να καθιστά ενεργή την τοπική κοινωνία και τις παραγωγικές της διαδικασίες. Είναι γεγονός ότι, εκτός από τους επισκέπτες, απευθύνεται και στους ίδιους τους κατοίκους και τους υπεύθυνους των τουριστικών πόρων, ιδιαίτερα όπου ο μαζικός τουρισμός οδήγησε σε μερική καταστροφή σημαντικών ιστορικών πόλεων και μνημείων (Κότιος, 1998). Επομένως, ένα καλοσχεδιασμένο πρόγραμμα ανάπτυξης μιας περιοχής, μέσω του τουρισμού, δύναται να συμβάλει στην ανάπτυξη πρωτοβουλιών από τοπικούς φορείς για τη διατήρηση του τοπικού πολιτισμού, την ενίσχυση της προστασίας των πολιτιστικών και φυσικών πόρων και τη βιώσιμη τοπική ανάπτυξη. Η δημιουργία των πολιτιστικών διαδρομών κατά τον τουριστικό σχεδιασμό διασφαλίζει μια ποιοτική επίσκεψη και ανάγνωση του πολιτισμού ενός τόπου, ενώ ταυτόχρονα συμβάλλει στη βέλτιστη χωροχρονική επίσκεψη, με αποτέλεσμα την προστασία του ευρύτερου περιβάλλοντος, της φέρουσας ικανότητας και της βιώσιμης ανάπτυξης. Με αυτόν τον τρόπο επιτυγχάνεται και η καλύτερη προστασία και αξιοποίηση της πολιτιστικής κληρονομιάς κάθε περιοχής (Καραβασίλη & Μικελάκης, 2011).

21.14 Σύνοψη

Από τα κείμενα που προηγήθηκαν φάνηκε ότι ο πολιτισμός περιλαμβάνει όλα τα υλικά και άυλα στοιχεία της μνήμης που έχουν διαμορφωθεί στον χρόνο και διαπιστώθηκε η συμβολή του στην τοπική και περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη. Ο πολιτισμός προάγει την κοινωνική συνοχή, ενώ υποστηρίζει και τη σύγχρονη πολιτισμική βιομηχανία, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας, στη δημιουργία θέσεων εργασίας, στην ενίσχυση των έργων υποδομής κ.ά.

Επομένως, η πολιτισμική κληρονομιά σε πολλές περιπτώσεις συμβάλλει σημαντικά στην ανάπτυξη ενός τόπου, δεδομένου ότι ο ρόλος της μπορεί να είναι καθοριστικός στα θέματα της προστασίας και της ανάδειξης, αλλά και της ενίσχυσης της οικονομίας. Άρα, η συντήρησή της δύναται να συμβάλει στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη της περιοχής που τη φιλοξενεί και της οποίας αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα.

Αναδεικνύοντας την πολιτιστική φυσιογνωμία ενός τόπου, ενισχύεται η οικονομική ανάπτυξή του, τονώνονται η απασχόληση και ο τουρισμός. Ιδιαίτερα για την Ελλάδα, ο πολιτισμός συμβάλλει στην οικονομική και κοινωνική συνοχή και απασχόληση πολλών περιοχών, αφού οι αρχαιολογικοί χώροι και τα μνημεία είναι διασκορπισμένα σε όλη την επικράτεια. Μέσω των σχετικών με τον πολιτισμό προγραμμάτων, τα τελευταία χρόνια προωθείται η πολιτική ίσων ευκαιριών, ενισχύεται η διεπιστημονική συνεργασία, δημιουργώντας φυσικά και πολιτιστικά τοπία ιδιαίτερης αισθητικής αξίας, προστατεύοντας το φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον. Οι παραπάνω ενέργειες αμβλύνουν τις περιφερειακές ανισότητες, όπου η εξάλειψή τους αποτελεί βασική προϋπόθεση βιώσιμης ανάπτυξης.

Η δημιουργία υποδομών σύγχρονου πολιτισμού και η ανάπτυξη των Πολιτιστικών Κέντρων μπορούν να συμβάλουν στη συνολική πολιτιστική ανάπτυξη, τόσο στις κεντρικές όσο και στις περιφερειακές περιοχές. Τα επιχειρησιακά προγράμματα της ΕΕ για τον πολιτισμό ενισχύουν την οικονομική και κοινωνική συνοχή, αναδεικνύουν την πολιτιστική φυσιογνωμία, προστατεύουν το ανθρωπογενές και φυσικό περιβάλλον και συμβάλλουν με αυτόν τον τρόπο στη βιώσιμη ανάπτυξη των ελληνικών περιφερειών και πόλεων, εκεί όπου εφαρμόζονται. Επομένως, η Ένωση στοχεύει μέσω των δράσεων και των πολιτικών της στην προστασία και ανάδειξη του πολιτισμού. Με την προστασία, τη διαχείριση και την αξιοποίηση της πολιτιστικής κληρονομιάς μπορούν να προστατευτούν τόποι μεγάλης πολιτιστικής αξίας, οι οποίοι μπορεί να βρίσκονται και σε αρκετά μειονεκτική γεωγραφική θέση. Σε τέτοια θέση βρίσκονται ελληνικές περιφέρειες, πόλεις, οικισμοί (π.χ. ορεινοί, νησιωτικοί κ.ά.), όπου τους δίνεται η δυνατότητα να αναδείξουν και να προβάλουν τα τοπικά

προϊόντα τους, τα τοπικά πολιτιστικά στοιχεία και τις αξίες τους. Αυτό υποστηρίζει απομακρυσμένες περιφέρειες ώστε να βγουν από την απομόνωση και την εγκατάλειψη από την οποία υφίστανται. Σημειώνεται ότι με το διαθέσιμο πλέον εργαλείο του διαδικτύου η δυνατότητα αυτή πολλαπλασιάζεται, καθώς και η δυνατότητα όλων να γνωρίσουν τις παραδόσεις και τα πολιτισμικά στοιχεία των άλλων τόπων, ακόμη και απομακρυσμένων.

Επιπροσθέτως, τα ίδια αυτά σύγχρονα εργαλεία βοηθούν στη διάσωση όλης της πληροφορίας για τον πολιτισμό ενός τόπου, ώστε να δοθεί η δυνατότητα στις επόμενες γενιές να γνωρίσουν τον ιδιαίτερο πολιτισμό και την ιστορία του τόπου τους.

Όσον αφορά την άυλη πολιτιστική κληρονομιά, η προβολή και η αξιοποίησή της μέσω της διοργάνωσης πολιτιστικών δράσεων μπορούν να φέρουν αισθητά οικονομικά οφέλη σε έναν τόπο. Με δεδομένο ότι ο πολιτιστικός τουρισμός αντιπροσωπεύει ένα μεγάλο μέρος του παγκόσμιου και του ευρωπαϊκού τουρισμού, η συνεισφορά, για παράδειγμα, ενός τοπικού δρωμένου, ενός θρησκευτικού πανηγυριού κ.ά. στην οικονομία και στην προβολή του παραδοσιακού πολιτισμού μιας περιοχής μπορεί να είναι σημαντική. Στα παραπάνω συμπεριλαμβάνεται και η υλοποίηση πολλαπλών αναπτυξιακών δράσεων, όπως φεστιβάλ, οργάνωση πολιτιστικών διαδρομών κ.ά.

Από τα παραπάνω διαπιστώθηκε ότι το ίδιο ισχύει και για τα τοπικά παραδοσιακά προϊόντα, τα οποία αποτελούν και πολιτισμικό χαρακτηριστικό των τόπων. Είναι συγκριτικό πλεονέκτημα μιας περιοχής, διότι τα προϊόντα αυτά φέρουν την ταυτότητα του τόπου προέλευσής τους. Οι επιχειρήσεις που αναπτύσσονται συμβάλλουν στη δημιουργία θέσεων απασχόλησης και στην τόνωση των τοπικών αγροτικών οικονομιών, γεγονός που συμβάλλει στην ανάπτυξη της υπαίθρου. Ταυτόχρονα, η πιστοποίηση (ΠΟΠ, ΠΓΕ και ΕΠΙΠ) των τοπικών προϊόντων διατροφής μπορεί να βελτιώσει τα έσοδα των τοπικών παραγωγών.

Τέλος, διαπιστώθηκε ότι η παραδοσιακή διατροφή αποτελεί στοιχείο της επωνυμίας ενός τόπου. Η προώθηση της τοπικής διατροφικής κληρονομιάς ως μοχλού ανάπτυξης για τον τουρισμό δημιουργεί πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα στις τοπικές οικονομίες, συμβάλλοντας στην αυθεντικότητα του προορισμού και, τελικά, στην ενίσχυση της τοπικής οικονομίας.

Εντέλει, από το κείμενο που προηγήθηκε προκύπτει ότι ο άυλος και υλικός πολιτισμός, με την κατάλληλη διαχείριση, προβολή και αξιοποίησή του, διαθέτει όλα τα απαραίτητα στοιχεία ώστε να αποτελέσει μοχλό για μια βιώσιμη οικονομική περιφερειακή ανάπτυξη.

Βιβλιογραφία

- Βασιλειάδης, Ν. Μ. (2015). *Πολιτιστική διπλωματία*. ΣΕΑΒ.
- Bachleitner, R. (1999). Cultural Tourism in Rural Communities: The Residents' Perspective. *Journal of Business Research*, 199-209.
- Besculides, A. L. (2002). Residents' perceptions of the cultural benefits of tourism. *Annals of Tourism Research*, 303-319.
- Csapo, J. (2012). *The role and importance of cultural tourism in modern tourism industry*. University of Pecs-Institute of Geography.
- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Πολιτισμός» 2000-2006. <http://ep.culture.gr/el/Pages/description.aspx>
- Ευρωπαϊκή Ένωση «Πολιτισμός στην Ευρωπαϊκή Ένωση». https://europa.eu/european-union/topics/culture_el
- Ευρωπαϊκή Ένωση (1992). *Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΣΕΕ)/Συνθήκη του Μάαστριχτ*. https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/el/FTU_1.1.3.pdf
- Ευρωπαϊκή Ένωση (2007). *Ευρωπαϊκή Ατζέντα για τον Πολιτισμό*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX%3A32007G1129%2801%29>
- Ευρωπαϊκή Ένωση (2018). *Έκθεση για τη νεότερη Ευρωπαϊκή Ατζέντα για τον Πολιτισμό*. https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2018-0388_EL.html
- European Commission (2019). *Agriculture and Rural Development/Agriculture and food*. <http://ec.europa.eu/agriculture/quality/door/list.html> [Ανακτήθηκε 22 Μαρτίου 2021].
- Grefte, X. P. (2005). *Culture and Local Development*. OECD.
- INSETE (2015), http://www.insete.gr/portals/0/meletes-INSETE/6/2015_PolitistikowTourismos.pdf [Ανακτήθηκε 22 Μαρτίου 2021].
- Κανονισμός ΕΟΚ 2081/92, *Προστασία των γεωγραφικών ενδείξεων και των ονομασιών προέλευσης των γεωργικών προϊόντων και των τροφίμων*, Συμβούλιο 14/07/92.
- Καραβασίλη, Μ., & Μικελάκης, Ε. (2011). Πολιτιστικές διαδρομές, Προς μια ερμηνευτική του «πολιτισμικού τοπίου» με αναπτυξιακή προοπτική. *Αρχαιολογία και Τέχνες*, 71, 82-86.
- Κοκκώσης, Χ., & Τσάρτας, Π. (2001). *Βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη και περιβάλλον*. Κριτική.
- Lichorich, L. J. (2004). *Μια εισαγωγή στον τουρισμό*. Κριτική.
- Μάργαρη, Ζ. (2016). *Λαϊκά δρώμενα, τελεστικές τέχνες και αιεφόρος ανάπτυξη*. Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης, Βιβλιοθήκη Εκπαιδευτικού Υλικού, Πρόγραμμα: Λαϊκός Πολιτισμός και Τοπική Ανάπτυξη. <http://resources.ekdd.gr/gnosis/index.php/2012-09-20-11-36-31/4-27/108-laikos> [Ανακτήθηκε 9 Μαΐου 2021].
- Μητούλα, Ρ. (1999). Η προστασία της Αρχιτεκτονικής Κληρονομιάς ως παράγοντας διατήρησης της φυσιογνωμίας των πόλεων. *Αρχαιολογία*, 72, 67-71.
- Μητούλα, Ρ. (2000). *Οι επιπτώσεις της Ευρωπαϊκής Ενοποίησης στη φυσιογνωμία της ελληνικής πόλης*. Διδακτορική Διατριβή. Τομέας Πολεοδομίας-Χωροταξίας, Αρχιτεκτονική Σχολή, ΕΜΠ.
- Μητούλα, Ρ. (2006). *Βιώσιμη περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση & ανασυγκρότηση του ελληνικού αστικού περιβάλλοντος*. Σταμούλης.
- Μητούλα, Ρ. (2018). Η συμβολή του πολιτισμού στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών. *Βιώσιμη Ανάπτυξη*, 1 (www.sdct-journal.gr).

- Μητούλα, Ρ., & Καλδής, Π. (2018). *City Branding και βιώσιμη ανάπτυξη. Η περίπτωση των πολιτιστικών διαδρομών*. Παπαζήσης.
- Μοίρα, Π., & Παρθένος, Σ. (2011). *Πολιτισμικός-Βιομηχανικός Τουρισμός*. Νομική Βιβλιοθήκη ΑΕΒΕ.
- Μπιζάνη, Ευ. (2004). *Πολιτισμική διαχείριση και περιφερειακή ανάπτυξη: Σχεδιασμός πολιτιστικής πολιτικής και πολιτιστικού προϊόντος*. Διόνικος.
- Moulin, C., & Boniface, Pr. (2001). Routeing Heritage for Tourism: Making Heritage and Cultural Tourism networks for Socio-Economic Development. *International Journal of Heritage Studies*, 7(3), 237-248.
- N. 1065/1980.
- N. 3463/2006.
- N. 3852/2010.
- N. 4194/1961.
- Ουσκατέσκου, Χ. (1986). *Συνοπτική θεωρία και ιστορία του πολιτισμού*. Γρηγόρης.
- Παπαγεωργίου, Μ., & Γκαντούνα, Ε. (2012). *Πολιτιστικός τουρισμός και πολιτιστικές διαδρομές: Κατευθύνσεις σχεδιασμού σε τοπική κλίμακα μέσα από την περίπτωση του Δήμου Ελασσόνας*. <http://www.citybranding.gr/> [Ανακτήθηκε 9 Μαΐου 2021].
- Πολυμέρου-Καμηλάκη, Α. (2016). *Εισαγωγή στο περιεχόμενο του λαϊκού πολιτισμού και σύνδεσή του με τη σύγχρονη τοπική ανάπτυξη*. Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης, Βιβλιοθήκη Εκπαιδευτικού Υλικού, Πρόγραμμα: Λαϊκός Πολιτισμός και Τοπική Ανάπτυξη. <http://resources.ekdd.gr/gnosis/index.php/2012-09-20-11-36-31/4-27/108-laikos> [Ανακτήθηκε 9 Μαΐου 2021].
- Richards, G. (1996). Production and consumption of European cultural tourism. *Annual of Tourism Research*, 261-283.
- Richards, G. (2004). *European Cultural Tourism: A view from Barcelona*. Tilburg University.
- Rinaldi, C. (2017). Review Food and Gastronomy for Sustainable Place Development: A Multidisciplinary Analysis of Different Theoretical Approaches. *Sustainability* 2017, (9), 1748, <https://doi.org/10.3390/su9101748>
- Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2005). *Συμπεράσματα του Συμβουλίου σχετικά με την ανάγκη πρόταξης της πολιτιστικής κληρονομιάς στο σύνολο των πολιτικών της ΕΕ* (2018/C 196/05). [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018XG0608\(02\)&from=SL](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018XG0608(02)&from=SL)
- Συμβούλιο της Ευρώπης (2004). *Ευρωπαϊκή Σύμβαση του Τοπίου*. <https://rm.coe.int/CoERMPublicCommonSearchServices/DisplayDCTMContent?documentId=09000016802f3fae>
- Συμβούλιο της Ευρώπης (2018). *Συμπεράσματα του Συμβουλίου σχετικά με την ανάγκη πρόταξης της πολιτιστικής κληρονομιάς στο σύνολο των πολιτικών της ΕΕ* (2018/C 196/05). [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018XG0608\(02\)&from=SL](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018XG0608(02)&from=SL)
- Schuster, J. (2002). Sub-National Cultural Policy-Where the Action is: Mapping State Cultural Policy in the United State, *International Journal of Culture Policy*, 8 (2) [Ανακτήθηκε 22 Μαρτίου 2021].
- Sormaza, U., Akmeseb, H., Gunesc, E., & Aras, S. (2016). *Gastronomy in Tourism*. 3rd Global Conference On Business, Economics, Management And Tourism, 26-28 November 2015, Rome, Italy. *Procedia Economics and Finance* 39 (2016) 725-730.
- Taylor, J. (2001). Authenticity and sincerity in tourism. *Annals of Tourism Research*, 7-26.
- Throsby, D. (2001). *Economics and Culture*. Cambridge University Press.

- Υπουργείο Πολιτισμού & Αθλητισμού (2019). *Άυλη Πολιτιστική Κληρονομιά της Ελλάδας, Εγγεγραμμένα Στοιχεία*. Γενική Διεύθυνση Αρχαιοτήτων και Πολιτιστικής Κληρονομιάς, Διεύθυνση Νεότερης Πολιτιστικής Κληρονομιάς. <http://ayla.culture.gr/purpose> [Ανακτήθηκε 9 Μαΐου 2021].
- Υπουργείο Πολιτισμού & Αθλητισμού (2019). *Διατροφική Πολιτιστική κληρονομιά της Ελλάδας, ή Πίτα*. http://ayla.culture.gr/wp-content/uploads/2016/12/DNPAAPK_Pites.pdf [Ανακτήθηκε 9 Μαΐου 2021].
- UNESCO (1954). *The Convention for the Protection of Cultural Property in the Event of Armed Conflict Hague*. <http://www.unesco.org/new/en/culture/themes/armed-conflict-andheritage/the-hague-convention> [Ανακτήθηκε 22 Μαρτίου 2021].
- UNESCO (1972). *The World Heritage Convention*. <http://whc.unesco.org/en/convention> [Ανακτήθηκε 12 Ιουνίου 2020].
- UNESCO (1989). *Recommendation on the Safeguarding of Traditional Culture and Folklore*. <http://unesdoc.unesco.org/images/0008/000846/084696e.pdf> [Ανακτήθηκε 12 Ιουνίου 2020].
- UNESCO (1993). *Establishment of a System of 'Living Cultural Properties' (Living Human Treasures)*. <http://unesdoc.unesco.org/images/0009/000958/095831eo.pdf> [Ανακτήθηκε 12 Ιουνίου 2020].
- UNESCO (1997). *Resolution 31 Vol. 1 Records of the General Conference*. <http://unesdoc.unesco.org/images/0011/001102/110220E.pdf> [Ανακτήθηκε 12 Ιουνίου 2020].
- UNESCO (2003). *Convention for the Safeguarding of Intangible Cultural Heritage*. <http://www.unesco.org/culture/ich/en/convention> [Ανακτήθηκε 12 Ιουνίου 2020].
- UNESCO (2019). *Lists of Intangible Cultural Heritage and the Register of good safeguarding practices*. <https://ich.unesco.org/en/lists> [Ανακτήθηκε 12 Ιουνίου 2020].
- United Nations (2015). *Transforming Our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development*. <https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transformingourworld> [Ανακτήθηκε 12 Ιουνίου 2020].
- ΦΕΚ 3021/275 Ν. 3521/22.12.2006.
- Ψαρρού, Μ. (2015). *Ο πολιτιστικός προγραμματισμός στο πλαίσιο του επιχειρησιακού προγραμματισμού των Δήμων στην τρέχουσα συγκυρία*. Κέντρο Διάδοσης Ερευνητικών Προγραμμάτων.

Διαδικτυακοί σύνδεσμοι

- http://europa.eu/european-union/topics/regional-policy_el [Ανακτήθηκε 22 Μαρτίου 2021].
- https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/themes/culture/ [Ανακτήθηκε 22 Μαρτίου 2021].
- <https://www.coe.int/en/web/cultural-routes/all-cultural-routes> Council of Europe. «Cultural routes».
- <https://www.ellines.com/specials/26068-poia-ellinika-mnimeia-perilambanontai-sti-lista-pagkosmias-klironomias/>

Κεφάλαιο 22:

Συνθήκες βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης των ελληνικών περιφερειών

Σύνοψη – Περίληψη

Το κεφάλαιο με τίτλο «Συνθήκες βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης των ελληνικών περιφερειών» αναφέρεται στις βασικές κατευθύνσεις της περιφερειακής πολιτικής στην Ελλάδα και συγκεκριμένα σε καθεμία από τις περιφέρειές της. Αρχικά περιγράφεται η διοικητική διαίρεση της Ελλάδας και στη συνέχεια οι 13 περιφέρειες. Επικεντρώνεται στην υπάρχουσα κατάσταση και στους μελλοντικούς αναπτυξιακούς στόχους για την κάθε περιφέρεια ξεχωριστά.

Προαπαιτούμενη γνώση

Για την κατανόηση αυτού του κεφαλαίου, προαπαιτούμενη είναι η γνώση της ερμηνείας βασικών όρων σχετικών με την περιφερειακή ανάπτυξη, όπως χωροταξικός σχεδιασμός, δήμος, περιφέρεια, περιφερειακή ενότητα, Ευρωπαϊκή Επιτροπή των περιφερειών, ανάπτυξη, τοπική ανάπτυξη, περιφερειακή ανάπτυξη, βιώσιμη ανάπτυξη. Θεωρείται απαραίτητη η κατανόηση των παραγόντων και των αιτιών που καθορίζουν τα επίπεδα ανάπτυξης μιας περιφέρειας και προκαλούν τις περιφερειακές ανισότητες. Επίσης, προαπαιτούμενη είναι η γνώση των οικονομικών, κοινωνικών, περιβαλλοντικών και πολιτικών λόγων, για τους οποίους απαιτείται λήψη μέτρων περιφερειακής πολιτικής, καθώς και οι πρακτικοί και θεωρητικοί τρόποι για την αντιμετώπισή τους. Τέλος, σημαντική είναι η γνώση γύρω από τα θέματα της βιώσιμης ανάπτυξης και των γενικών παραμέτρων που την καθορίζουν.

22.1 Η σημερινή διοικητική διαίρεση της Ελλάδας

Η σημερινή διοικητική διαίρεση της Ελλάδας διαμορφώθηκε την 1η Σεπτεμβρίου 2019 και σύμφωνα με αυτήν η χώρα διαιρείται σε:

- 7 αποκεντρωμένες διοικήσεις (Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αττικής, Αποκεντρωμένη Διοίκηση Θεσσαλίας-Στερεάς Ελλάδας, Αποκεντρωμένη Διοίκηση Ηπείρου-Δυτικής Μακεδονίας, Αποκεντρωμένη Διοίκηση Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδας και Ιονίου, Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αιγαίου, Αποκεντρωμένη Διοίκηση Κρήτης, Αποκεντρωμένη Διοίκηση Μακεδονίας-Θράκης)
- 13 περιφέρειες (Αττικής, Θεσσαλίας, Στερεάς Ελλάδας, Ηπείρου, Δυτικής Μακεδονίας, Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδας, Ιονίων Νήσων, Βορείου Αιγαίου, Νοτίου Αιγαίου, Κρήτης, Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, Κεντρικής Μακεδονίας)
- 74 περιφερειακές ενότητες
- 332 δήμους
- 4783 κοινότητες (www.ypes.gr/dioikitiki-diairesi-aytodioikisis/).

Οι δήμοι και οι περιφέρειες είναι αυτοδιοικούμενα νομικά πρόσωπα. Οι αρχές τους εκλέγονται από το σύνολο των εγγεγραμμένων δημοτών.

Δήμος είναι ο Πρωτοβάθμιος Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ). Ο δήμαρχος και το δημοτικό συμβούλιο διοικούν τον δήμο και εκλέγονται κάθε πέντε έτη με καθολική ψηφοφορία. Οι δήμοι διαιρούνται σε διαμερίσματα, τα οποία ονομάζονται «δημοτικές ενότητες». Οι δημοτικές ενότητες διαιρούνται σε «κοινότητες». Καθεμία κοινότητα έχει το δικό της συμβούλιο, το οποίο έχει ρόλο συμβουλευτικό και δεν μπορεί να λάβει αποφάσεις.

Περιφέρεια είναι ο δευτεροβάθμιος ΟΤΑ. Περιλαμβάνει μια ευρεία και συνεχόμενη γεωγραφική περιοχή της χώρας. Ο περιφερειάρχης και το περιφερειακό συμβούλιο διοικούν την περιφέρεια και εκλέγονται κάθε πέντε έτη με καθολική ψηφοφορία. Οι περιφέρειες διαιρούνται σε «περιφερειακές ενότητες», οι οποίες συχνά συμπίπτουν με τους νομούς. Οι περιφερειακές ενότητες έχουν δικό τους αντιπεριφερειάρχη που προκύπτει από τον εκλογικό συνδυασμό του περιφερειάρχη. Κάθε περιφέρεια έχει

συσταθεί σε μια ευρύτερη περιοχή της χώρας. Με βάση το νέο θεμικό πλαίσιο, έχει αυτοτελείς δικές της υπηρεσίες και προϋπολογισμό.

Η «αποκεντρωμένη διοίκηση» δεν αποτελεί θεσμό αυτοδιοίκησης αλλά διοικητικής αποκέντρωσης του κράτους. Περιλαμβάνει από 1 έως 12 νομούς. Ο επικεφαλής της, με τον τίτλο «Γενικός Γραμματέας», διορίζεται από την κυβέρνηση και συγκεντρώνει όλες τις αποφασιστικές αρμοδιότητες, το δε συμβούλιό της, στο οποίο συμμετέχουν οι οικείοι αιρετοί περιφερειάρχες και εκπρόσωποι των περιφερειακών ενώσεων δήμων, έχει κυρίως συμβουλευτικό χαρακτήρα (<https://www.kallikratis.org/kallikratis-dimi-ana-nomo/>).

Το Άγιο Όρος αποτελεί μια ξεχωριστή περίπτωση. Ανήκει μεν σε ελληνικό έδαφος, αλλά αυτοδιοικείται με τους δικούς του θεσμούς, βάσει του Καταστατικού Χάρτη του Αγίου Όρους του 1924.

Η εξέλιξη της βιώσιμης περιφερειακής ανάπτυξης στην Ελλάδα χαρακτηρίζεται ως ικανοποιητική τα τελευταία χρόνια. Η πολιτική που ακολουθείται και τα στρατηγικά προγράμματα που αναπτύσσονται σε όλη την επικράτεια στοχεύουν στη συνολική ανάπτυξη και στους τέσσερις πυλώνες που συνιστούν τη βιώσιμη ανάπτυξη: το περιβάλλον, την οικονομία, την κοινωνία και τον πολιτισμό. Παρ' όλα αυτά, η ανομοιογένεια των ελληνικών χώρων συντείνει στην ένταση των διαπεριφερειακών προβλημάτων και στις ενδοπεριφερειακές ανισότητες. Κάποιες τέτοιες περιπτώσεις είναι τα νησιά και οι απομακρυσμένες ορεινές περιοχές. Επιπλέον, η αποβιομηχάνιση που παρατηρήθηκε τα τελευταία χρόνια δημιούργησε συνθήκες κρίσης σε κάποιες περιφέρειες της χώρας (Μητούλα, 2006).

Επομένως, οι περιφέρειες της Ελλάδας διαφοροποιούνται μεταξύ τους ως προς το επίπεδο και τους ρυθμούς της ανάπτυξής τους σε όλους τους τομείς και κυρίως στον οικονομικό. Το οικονομικό στάτους των περιφερειών διαμορφώνεται από το ποσοστό ανεργίας, από τις τιμές του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος (ΑΕΠ), από την ποιότητα του ανθρώπινου δυναμικού της, από την παραγωγικότητα. Η έρευνα γύρω από αντικείμενα της περιφερειακής ανάπτυξης αποδεικνύει ότι η κάθε περιφέρεια στηρίζει την ανάπτυξή της σε διαφορετικούς παράγοντες και δεδομένα. Τα τελευταία χρόνια, με την αρωγή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, γίνεται σημαντική προσπάθεια ενίσχυσης της οικονομίας των ελληνικών περιφερειών. Το κείμενο που ακολουθεί αποτελεί συνοπτική καταγραφή της οικονομικής ταυτότητας των 13 ελληνικών περιφερειών και των βασικών αναπτυξιακών στόχων που έχουν τεθεί για την τρέχουσα περίοδο.

22.2 Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης

Η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης ΑΜΘ έχει έκταση 14.157 τ.χλμ. και περιλαμβάνει τις περιφερειακές ενότητες Καβάλας, Δράμας, Ξάνθης, Ροδόπης, Έβρου και Θάσου (www.ypes.gr/dioikitiki-diairesi-aytodioikisis/). Ο μόνιμος πληθυσμός της είναι 608.182 κάτοικοι (http://www.statistics.gr/documents/20181/1210503/FEK_Nomimos_rev.pdf/9c385e3d-cd1c-4a9f-8caa-036bb1febe69).

Η γεωγραφική θέση της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης θεωρείται πλεονεκτική, αφού συνορεύει με το εξωτερικό, και συγκεκριμένα με τη Βουλγαρία και την Τουρκία. Οι οδικοί άξονες που κατασκευάστηκαν τα τελευταία χρόνια και ιδιαίτερα η Εγνατία Οδός έχουν συμβάλει στην ανάπτυξη της περιφέρειας και χάρη σε αυτήν υπάρχει η σύνδεση μεταξύ ανατολής και δύσης. Οι μεγαλύτερες πόλεις είναι η Αλεξανδρούπολη, η Καβάλα και η Κομοτηνή, η οποία είναι και η έδρα της περιφέρειας. Όμως, σημαντικότερη πόλη θεωρείται η Καβάλα, καθώς διαθέτει μεγάλο λιμάνι και μαρίνα και είναι μία από τις μεγαλύτερες ιχθυόσκαλες της Ελλάδας (<https://kavala.gov.gr/getattachment/o-dimos/o-dimos-xthes-kai-simera/sintomi-perigrافي/Kavala.pdf>). Η Περιφέρεια ΑΜΘ αντιμετωπίζει πρόβλημα στις αερομεταφορές, γιατί, παρόλο που διαθέτει δύο αεροδρόμια, το ένα στην Καβάλα και το άλλο στην Αλεξανδρούπολη, αυτά δεν συνδέονται με αεροδρόμιο του εξωτερικού. Πρόβλημα, επίσης, αντιμετωπίζει και στις θαλάσσιες μεταφορές, καθώς σε αυτές δεν δόθηκε έμφαση στις μετακινήσεις επιβατών, αλλά σχεδόν μόνο για εμπορικούς σκοπούς (<http://www.pedamth.gr/files/ArticleID/174/02YfistameniKatastasi.pdf>).

Με την προσπάθεια που συντελέστηκε τα τελευταία χρόνια, το ΑΕΠ της Περιφέρειας ΑΜΘ παρουσιάζει σταθερή αύξηση σε σχέση με τον δείκτη της παραγωγικότητας, ο οποίος σηματοδοτεί τη δυναμική ανταγωνιστικότητα της οικονομικής βάσης. Επίσης, η συγκέντρωση της απασχόλησης του πληθυσμού στον πρωτογενή τομέα παρουσιάζει μείωση τα τελευταία χρόνια, ενώ αντίθετα αυξήθηκε το ποσοστό απασχόλησης στον τριτογενή τομέα κατά την ίδια περίοδο. Γενικά, η Περιφέρεια ΑΜΘ είναι σε σχετικά καλή κατάσταση μεταξύ των ελληνικών περιφερειών (Μητούλα, 2006).

Για την ανάπτυξη του πρωτογενούς τομέα της περιφέρειας προβλέπεται η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της καινοτομίας στη γεωργική παραγωγή, η διαφοροποίηση και ποιοτική αναβάθμιση της φυτικής, ζωικής, δασικής και αλιευτικής παραγωγής, με παράλληλη προώθηση της βιωσιμότητας, της προστασίας και ορθολογικής αξιοποίησης των γεωργικών πόρων και του αγροτικού περιβάλλοντος. Η ενίσχυση του τομέα της μεταποίησης επιδιώκεται με τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των ΜΜΕ και την ισόρροπη ανάπτυξη της παραγωγικής βάσης, μέσω του Αναπτυξιακού Νόμου και της υποστήριξης ειδικών επενδύσεων. Πρόσθετα μέτρα αποτελούν η προώθηση της έρευνας, της τεχνολογικής ανάπτυξης και της καινοτομίας, η παροχή εξειδικευμένων υπηρεσιών, η εφαρμογή νέων μορφών χρηματοδότησης, η αξιοποίηση της πληροφορικής και η αλλαγή της επιχειρηματικής κουλτούρας, ώστε να ενισχυθεί η δυναμική συμμετοχή στις συνεχείς αλλαγές που γίνονται στον οικονομικό τομέα. Σχετικά με τον τομέα του τουρισμού (τριτογενής τομέας παραγωγής), στρατηγικός στόχος είναι η ανάπτυξη κυρίως του εναλλακτικού τουρισμού (θερμαλισμού, αγροτουρισμού κ.ά.), ώστε η περιφέρεια να καταστεί «προορισμός». Τέλος, αναπτύσσονται δράσεις που στοχεύουν στην αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού μέσω της εκπαίδευσης και της κατάρτισης (<https://www.espa.gr/el/Pages/newprogperiod21-27.aspx>, ΕΣΠΑ, 2021-2027· http://www.pedamth.gr/files/ArticleID/174/01_Draft_ROP_REMTH_22.pdf).

22.3 Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας

Η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (ΚΜ) αποτελείται από τις περιφερειακές ενότητες Ημαθίας, Θεσσαλονίκης, Κιλκίς, Πέλλας, Πιερίας, Σερρών και Χαλκιδικής (www.ypes.gr/dioikitiki-diairesi-aytodioikisis/). Η έκτασή της είναι 19.147 τ.χλμ. Καταλαμβάνει το 14,5% της συνολικής έκτασης της χώρας και είναι η μεγαλύτερη ελληνική περιφέρεια. Ο πληθυσμός της ανέρχεται σε 1.874.214 κατοίκους, ποσοστό που αποτελεί το 17,1% του συνόλου της χώρας (ΕΛΣΤΑΤ, 2011). Σημειώνεται ότι μεγάλη είναι και η πληθυσμιακή πυκνότητα της περιφέρειας, όπου κατατάσσεται στη δεύτερη θέση μεταξύ των άλλων ελληνικών περιφερειών (<http://www.pkm.gov.gr/inst/pkm/gallery/>).

Η Περιφέρεια ΚΜ συνορεύει βόρεια με τη Βουλγαρία και τη Βόρεια Μακεδονία, κάτι που καθιστά τη θέση της αρκετά σημαντική. Η θέση της είναι αρκετά ευνοϊκή και σε σχέση με το εσωτερικό της χώρας, εφόσον βρίσκεται σε κεντροβαρική θέση και διέρχονται από αυτήν οι εθνικοί οδικοί και σιδηροδρομικοί άξονες.

Στην περιφέρεια υπάρχουν πλούσιοι φυσικοί, εδαφικοί και υδάτινοι πόροι, καθώς και πλούσιο υπέδαφος. Λόγω της ισχυρής παραγωγικής και επιχειρηματικής βάσης που συγκεντρώνεται στο μητροπολιτικό κέντρο της Θεσσαλονίκης, η περιφέρεια καθίσταται ισχυρή στον δευτερογενή τομέα παραγωγής. Βέβαια, υστερεί έναντι του μητροπολιτικού και εθνικού κέντρου της Αττικής σε επιδόσεις και υποδομές, λόγω της ελλειπούς για πολλά χρόνια υποστήριξης και χρηματοδότησης της έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης για τις ανάγκες των επιχειρήσεων. Όμως, όπως ειπώθηκε πιο πάνω, η Κεντρική Μακεδονία κατέχει μια ιδιαίτερα ευνοϊκή θέση στη διασταύρωση των εθνικών αξόνων ΠΑΘΕ και Εγνατίας Οδού και με την ολοκλήρωση των υπόψη έργων αναμένονται σημαντικά οφέλη τα επόμενα χρόνια (<http://www.pkm.gov.gr/inst/pkm/gallery///PKM%20files>).

Οι τρέχοντες στόχοι προβλέπουν για την Περιφέρεια ΚΜ μια αύξηση της ανταγωνιστικότητας στις αγορές. Επιπλέον, τίθεται ως στόχος η αναβάθμιση του ανθρώπινου δυναμικού ώστε να μειωθούν και τα επίπεδα ανεργίας. Από το επιχειρησιακό πρόγραμμα δεν λείπουν στόχοι που αναφέρονται στο περιβάλλον, ανθρωπογενές και φυσικό, και η αξιοποίηση των φυσικών πόρων. Για τη βελτίωση της προσπελασιμότητας προβλέπεται αναβάθμιση της σιδηροδρομικής σύνδεσης του λιμένα Θεσσαλονίκης με το οδικό δίκτυο, ώστε να ενισχυθεί η εμπορευματική κίνηση και να επιτευχθεί η ολοκλήρωση των προηγούμενων έργων, όπως η τελική ανάπτυξη δικτύων φυσικού αερίου που ολοκληρώνονται στην περιοχή (<https://www.espa.gr/el/pages/staticOPCentralMacedonia.aspx>).

Επίσης, στόχος είναι η αξιοποίηση του νέου μητροπολιτικού ρόλου της Θεσσαλονίκης, η ενίσχυση της ενδοπεριφερειακής ισορροπίας και η αγροτική ανάπτυξη. Επιδιώκεται η αύξηση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων με την παροχή προς αυτές ολοκληρωμένης τεχνικής υποστήριξης, διαφόρων χρηματικών κινήτρων και η βελτίωση της επιχειρηματικής τους υποδομής. Στις τουριστικές επιχειρήσεις παρέχονται κίνητρα για την αύξηση της ανταγωνιστικότητάς τους και για ανάπτυξη ειδικών μορφών τουρισμού. Για την

ανάπτυξη του αγροτικού τομέα επιδιώκεται η διαχείριση των υδατικών πόρων και η κατασκευή εγγειοβελτιωτικών έργων, η βελτίωση της παραγωγικότητας και της ποιότητας της φυτικής και ζωικής παραγωγής. Επίσης, στόχος είναι η ενίσχυση υποδομών παράκτιας αλιείας, η ανάπτυξη του αγροτουρισμού, των αγροτικών συνεταιρισμών και, τέλος, η αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού (<http://www.pepkm.gr/web/guest/home>· <https://www.espa.gr/el/Pages/newprogperiod21-27.aspx>, ΕΣΠΑ, 2021-2027).

22.4 Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας

Η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας (ΔΜ) έχει έκταση 9.451 τ.χλμ. και αποτελείται από τις περιφερειακές ενότητες Γρεβενών, Καστοριάς, Κοζάνης και Φλώρινας (www.ypes.gr/dioikitiki-diairesi-aytodioikisis/). Ο πληθυσμός της ανέρχεται σε 283.689 μόνιμους κατοίκους και θεωρείται από τις μικρότερες αριθμητικά σε όλη τη χώρα (ΕΛΣΤΑΤ, 2011). Έδρα της περιφέρειας και μεγαλύτερη πόλη είναι η Κοζάνη. Η ΔΜ είναι η μοναδική περιφέρεια της Ελλάδας που δεν βρέχεται από θάλασσα. Χαρακτηρίζεται ως μια αδύναμη περιφέρεια σε οικονομικό επίπεδο σε σχέση με τις υπόλοιπες της χώρας (https://www.espa.gr/elibrary/Dyt.Macedonia_2014GR16M2OP006_1_4_el.pdf) και αυτό οφείλεται κατά ένα μέρος στη δυσκολία που υπάρχει στο θέμα της προσβασιμότητας (Μητούλα, 2006). Βέβαια, η κατασκευή των έργων μεταφοράς τα τελευταία χρόνια και ιδιαίτερα της Εγνατίας Οδού, συνέβαλε θετικά ώστε να υπάρχει ευκολότερη πρόσβαση, επομένως και καλύτερη αναπτυξιακή προοπτική (<http://www.kozanh.gr/web/guest/generalcityinfo>).

Η περιφέρεια διαθέτει το μεγαλύτερο ενεργειακό δυναμικό της Ελλάδας, καθώς παράγονται περίπου τα 2/3 της ηλεκτρικής ενέργειας όλης της χώρας.

Οι πολιτικές που αναπτύχθηκαν τα τελευταία χρόνια στόχευσαν στην ανάπτυξη της περιφέρειας και στην άρση της απομόνωσης, στη σταδιακή μείωση της μονομερούς εξάρτησης της οικονομίας της περιοχής από τον τομέα της ενέργειας και στην ανάπτυξη ευκαιριών απασχόλησης και σε άλλους τομείς, πέραν του ενεργειακού. Για την ενίσχυση του δυναμισμού των ΜΜΕ δόθηκαν κίνητρα είτε με τη μορφή των άμεσων επιχορηγήσεων (Αναπτυξιακός Νόμος, Κοινοτικές Πρωτοβουλίες) είτε με τη διαμόρφωση ευνοϊκού θεσμικού πλαισίου. Ακόμη, ενισχύθηκαν οι παραδοσιακές τέχνες και τα επαγγέλματα, με στόχο την αναβίωση και την ένταξή τους στη σύγχρονη οικονομία. Επίσης, ιδιαίτερη σημασία δόθηκε στην κατάρτιση του ανθρώπινου δυναμικού και στον τομέα της εκπαίδευσης (Μητούλα, 2006) (<http://www.pepdym.gr/>).

Οι τρέχοντες στόχοι προσανατολίζονται στην υιοθέτηση της «Περιφερειακής Στρατηγικής Έξυπνης Εξειδίκευσης» και στην αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών και της καινοτομίας. Στόχοι είναι η ενίσχυση της οικονομίας, η καταπολέμηση της φτώχειας και της ανεργίας, η προστασία του περιβάλλοντος και η κοινωνική συνοχή, ενώ βασική επιδίωξη είναι η εξασφάλιση της ποιότητας ζωής (<https://www.espa.gr/el/Pages/newprogperiod21-27.aspx>, ΕΣΠΑ, 2021-2027).

22.5 Περιφέρεια Ηπείρου

Η Περιφέρεια Ηπείρου βρίσκεται βορειοδυτικά της χώρας. Δυτικά βρέχεται από το Ιόνιο πέλαγος και βορειοανατολικά της βρίσκονται οι δύσβατοι ορεινοί όγκοι της Πίνδου. Περιλαμβάνει τις περιφερειακές ενότητες των ομώνυμων νομών: Ιωαννίνων, Πρεβέζης, Θεσπρωτίας και Άρτας (www.ypes.gr/dioikitiki-diairesi-aytodioikisis/). Η συνολική έκταση της περιφέρειας είναι 9.203 τ.χλμ. με μόνιμους κατοίκους 336.856 (ΕΛΣΤΑΤ, 2011). Διοικητική έδρα της είναι η πόλη των Ιωαννίνων, συγκεντρώνοντας 65.574 κατοίκους. Τα Ιωάννινα διαθέτουν κρατικό αερολιμένα, όπως και η Πρέβεζα, ενώ στην περιφέρεια λειτουργεί το Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων.

Η Ήπειρος παρουσιάζει αγροτικά χαρακτηριστικά, αφού στηρίζεται σε μεγάλο ποσοστό στον πρωτογενή τομέα παραγωγής. Επίσης, παρουσιάζει μετανάστευση κυρίως προς τα αστικά και ημιαστικά κέντρα (http://www.php.gov.gr/docs/Stratigikos_Shediasmos.pdf).

Η βιομηχανική ανάπτυξη της Περιφέρειας Ηπείρου θεωρείται πολύ χαμηλή. Συγκεκριμένα, η πλειονότητα των επιχειρήσεων του δευτερογενούς τομέα παραγωγής μεταποιούν και επεξεργάζονται κυρίως προϊόντα του πρωτογενούς τομέα παραγωγής. Παρ' όλα αυτά, υπάρχουν καλές προοπτικές ανάπτυξης του τομέα. Στόχος είναι η κινητοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού, κυρίως με επαναπροσανατολισμό και αλλαγή νοοτροπίας. Για να επιτευχθεί αυτό, προωθούνται προγράμματα επαγγελματικής κατάρτισης-εξειδίκευσης σε θέματα

επιχειρηματικότητας και υποστηρίζεται η δημιουργία συνεργατικών συμπράξεων. Τα τελευταία χρόνια οι δράσεις προσανατολίζονται στην αξιοποίηση της τοπικής αγροτικής παραγωγής και στη βελτίωση της υποδομής στους τομείς μεταποίησης και εμπορίας των γεωργοκτηνοτροφικών προϊόντων, μέσω της ανάπτυξης επιχειρήσεων που τυποποιούν ελαιόλαδο, κηπευτικά, γαλακτοκομικά προϊόντα και φρούτα, τομείς που μπορούν να αποτελέσουν επενδυτικές διεξόδους οι οποίες θα προσανατολίζονται στη φυσιογνωμία και στις ιδιαίτερες δυνατότητες της περιφέρειας (http://www.php.gov.gr/docs/Stratigikos_Shediasmos.pdf).

Βέβαια, οι μέχρι τώρα πολιτικές για την Περιφέρεια Ηπείρου προσανατολίστηκαν στην οικονομική της ανάπτυξη και στη δημιουργία ευκαιριών απασχόλησης και σε άλλους τομείς εκτός του πρωτογενούς. Γενικός στόχος ήταν η ευρύτερη δυνατή αξιοποίηση των δυνατοτήτων που προσφέρει η θέση της περιφέρειας για έξοδο από την απομόνωση, εφόσον τόσο τα μεγάλα έργα μεταφορών όσο και ο πολιτιστικός και φυσικός της πλούτος την καθιστούν «Δυτική Πύλη» για τη Βόρεια Ελλάδα. Σε σχέση με την αγροτική ανάπτυξη, έμφαση δόθηκε στην παραγωγή τοπικών παραδοσιακών προϊόντων στη γεωργία και την κτηνοτροφία. Επίσης ενισχύθηκε η ανταγωνιστικότητα και έγινε προσπάθεια για τη διαφοροποίηση της οικονομίας των πεδινών και παράκτιων περιοχών. Ταυτόχρονα υποστηρίχθηκαν οι ΜΜΕ για την ανάπτυξη εξαγωγικού προσανατολισμού, η ανάπτυξη του τουριστικού τομέα με μέτρα όπως η αύξηση των σύγχρονων καταλυμάτων, η αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών, η μείωση της εποχικότητας της τουριστικής δραστηριότητας κ.ά. (Μητούλα, 2006· <http://peproe.gr/>).

Οι τρέχοντες στόχοι των προγραμμάτων στρατηγικής ανάπτυξης της Περιφέρειας Ηπείρου είναι η ενίσχυση της έρευνας, της τεχνολογικής ανάπτυξης και της καινοτομίας, η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των μικρομεσαίων επιχειρήσεων, η προστασία του περιβάλλοντος και η μετάβαση προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλους τους τομείς, η πρόληψη και η διαχείριση κινδύνων, η εξασφάλιση της καλής προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας, οι βιώσιμες μεταφορές, η καταπολέμηση της ανεργίας, η ενίσχυση της κινητικότητας της εργασίας, η καταπολέμηση της φτώχειας και των διακρίσεων, η επένδυση στην εκπαίδευση, η επαγγελματική κατάρτιση για την απόκτηση δεξιοτήτων και η διά βίου μάθηση (<https://www.espa.gr/el/Pages/newprogperiod21-27.aspx>, ΕΣΠΑ, 2021-2027).

22.6 Περιφέρεια Θεσσαλίας

Η Περιφέρεια Θεσσαλίας βρίσκεται στην κεντρικο-ανατολική θέση του ηπειρωτικού κορμού της Ελλάδας, με έκταση ίση με 14.037 τ.χλμ., που αντιστοιχεί στο 10,6% της συνολικής επικράτειας της χώρας, και ο πληθυσμός της ανέρχεται σε 753.888 μόνιμους κατοίκους (ΕΛΣΤΑΤ, 2011). Περιλαμβάνει τις περιφερειακές ενότητες Λάρισας, Μαγνησίας, Σποράδων, Καρδίτσας και Τρικάλων (www.ypes.gr/dioikitiki-diairesi-aytodioikisis/). Η περιφέρεια είναι προσβάσιμη και σχετικά προσπελάσιμη, καθώς διέρχονται από αυτήν ο ΠΑΘΕ /N-B, αλλά και ο κεντρικός σιδηροδρομικός άξονας της Ελλάδας. Επίσης, η Εγνατία Οδός βρίσκεται σε μικρή απόσταση, γεγονός που επιτρέπει με εύκολο τρόπο τη διακίνηση και την εξαγωγή προϊόντων προς όλες τις κατευθύνσεις. Γενικά, η Περιφέρεια Θεσσαλίας λόγω της γεωγραφικής της θέσης έχει αναπτύξει πολύ καλή σύνδεση προς βορρά και νότο με τα δύο μεγάλα αστικά κέντρα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, καθώς και με τις υπόλοιπες γειτονικές περιφέρειες (<http://www.pedthessalias.gr/2012-01-12-13-29-02/oikonomia.html>). Στην Περιφέρεια Θεσσαλίας βρίσκεται και η μεγαλύτερη πεδιάδα της Ελλάδας, ωστόσο περιβάλλεται από ορεινούς όγκους, κάτι το οποίο δυσχέρανε για πολλά χρόνια την πρόσβαση σε κάποια τμήματα, κυρίως των περιφερειακών ενοτήτων Τρικάλων και Καρδίτσας. Ανατολικά βρέχεται από το Αιγαίο Πέλαγος και στο έδαφός της διαθέτει σημαντικά νησιά (Σποράδες).

Όσον αφορά τις υποδομές μεταφορών, σημειώνεται ότι η Θεσσαλία, ενώ δεν διαθέτει μεγάλο πολιτικό αεροδρόμιο, απέχει δύο περίπου ώρες από το Διεθνές Αεροδρόμιο Μακεδονίας. Επίσης, στην περιφέρεια βρίσκεται και το περιφερειακό Αεροδρόμιο Αγχιάλου, που εξυπηρετεί πτήσεις τσάρτερ και πτήσεις σε ορισμένα περιφερειακά αεροδρόμια της Ευρώπης (<https://www.thessaly.gov.gr/data/bigthemes/kalThesProion.pdf>).

Τα τελευταία χρόνια, η αναπτυξιακή στρατηγική προσανατολίστηκε στην ανάπτυξη του αγροτικού χώρου μέσω της μείωσης του ενεργού γεωργικού πληθυσμού, της κατασκευής έργων βελτίωσης της υποδομής, της ολοκλήρωσης εγγείων βελτιώσεων, καθώς και ενεργειών προώθησης επιλεγμένων τομέων (θερμοκήπια, κτηνοτροφικές μονάδες κ.ά.), ώστε να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα των γεωργικών προϊόντων. Για την ενδυνάμωση του τομέα της μεταποίησης, η αναπτυξιακή προσπάθεια στόχευσε στην

ενθάρρυνση καινοτόμων πρωτοβουλιών, ώστε να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα των προϊόντων με παράλληλη υποστήριξη των ΜΜΕ. Για τον τριτογενή τομέα παραγωγής, επιδιώχθηκαν ο εκσυγχρονισμός των τουριστικών καταλυμάτων και η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των σχετικών με τον τουρισμό ΜΜΕ. Τέλος, ιδιαίτερη σημασία δόθηκε στη συνεχιζόμενη επαγγελματική κατάρτιση στον τομέα των σύγχρονων μεθόδων αγροτικής παραγωγής, εμπορίας και μεταποίησης των αγροτικών προϊόντων (<http://www.thessalia-esp.gr/>). Σύμφωνα με το ΕΣΠΑ 2021-2027, οι τρέχοντες στρατηγικοί στόχοι αναφέρονται στα εξής:

- Ανάσχεση της συρρίκνωσης της επιχειρηματικής και εν γένει παραγωγικής δραστηριότητας και ενδυνάμωση της ελκυστικότητας, της ανταγωνιστικότητας και της εξωστρέφειας της περιφέρειας και των επιχειρήσεών της.
- Ανάπτυξη, αξιοποίηση και αύξηση της συμμετοχής του ανθρώπινου δυναμικού στην αγορά εργασίας και ενεργός ένταξη και κοινωνική ενσωμάτωση.
- Ανάπτυξη και δικτύωση του ερευνητικού ιστού της περιφέρειας και σύνδεσή του με το παραγωγικό/επιχειρηματικό περιβάλλον και τη δημόσια διοίκηση της περιφέρειας.
- Συμπλήρωση-ολοκλήρωση διατηρήσιμων και ασφαλούς χρήσης μεταφορικών υποδομών για την ανάπτυξη και την απασχόληση.
- Προστασία του περιβάλλοντος και των πόρων και μετάβαση προς μια οικονομία φιλική προς το περιβάλλον, για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής και την αποδοτική χρήση των πόρων.
- Εφαρμογή προγραμμάτων χωρικής ανάπτυξης για αύξηση της απασχολησιμότητας και αντιμετώπιση φαινομένων κοινωνικού αποκλεισμού στο πλαίσιο της χωρικής συνοχής των υποπεριοχών της Θεσσαλίας (<https://www.espa.gr/el/Pages/newprogperiod21-27.aspx>, ΕΣΠΑ, 2021-2027).

22.7 Περιφέρεια Ιόνιων Νησιών

Η Περιφέρεια Ιόνιων Νησιών (ΙΝ) αποτελεί μια νησιωτική περιφέρεια στο δυτικό ανάπτυγμα του ελλαδικού χώρου, με συνολική έκταση 2.318 τ.χλμ. και πληθυσμό 224.061 κατοίκους (ΕΛΣΤΑΤ, 2011). Διαθέτει 32 νησιά, από τα οποία κατοικούνται τα 14: Κέρκυρα, Λευκάδα, Κεφαλληνία, Ζάκυνθος, Οθωνοί, Ερείκουσα, Μαθράκι, Παξοί, Αντίπαξοι, Μεγανήσι, Κάλamos, Καστός, Ιθάκη και Στροφάδες. Πρωτεύουσα και έδρα της περιφέρειας Ιονίων Νήσων είναι η Κέρκυρα. Η περιφέρεια διαιρείται στις περιφερειακές ενότητες Ζακύνθου, Κέρκυρας Κεφαλληνίας, Ιθάκης, Λευκάδας (www.ypes.gr/dioikitiki-diairesi-aytodioikisis/).

Η οικονομία της Περιφέρειας ΙΝ στηρίζεται κυρίως στον τουρισμό και στις διάφορες μορφές του, σε συνδυασμό με άλλους τομείς παραγωγής, όπως ο πρωτογενής. Δίνοντας έμφαση στον τουρισμό και στις εναλλακτικές μορφές του, πραγματοποιούνται προγράμματα κατάρτισης ατόμων σχετικά με αυτόν τον τομέα. Η προσπελασιμότητα είναι εφικτή, δεδομένου ότι υπάρχουν αεροδρόμια στη Ζάκυνθο, στην Κεφαλονιά και στην Κέρκυρα. Σημειώνεται ότι, σύμφωνα με το ΑΕΠ, μεγαλύτερη ανάπτυξη παρουσιάζουν τα νησιά της Λευκάδας και της Κεφαλονιάς (<http://pin.gov.gr/wp-content/uploads/2014>).

Βασικό χαρακτηριστικό της οικονομίας της περιφέρειας είναι η μεγάλη συγκέντρωση δραστηριοτήτων στον τριτογενή τομέα, η φθίνουσα πορεία του πρωτογενούς (2,6%) και μια περίπου σταθεροποιημένη κατάσταση του δευτερογενούς. Σημειώνεται ότι ο δείκτης συγκέντρωσης των εργαζομένων στον δευτερογενή τομέα παραγωγής είναι ο χαμηλότερος ανάμεσα σε όλες τις περιφέρειες της Ελλάδας. Η πλειονότητα των απασχολουμένων υφίσταται στον κλάδο «Γεωργία, Δασοκομία και Αλιεία» και ακολουθεί ο κλάδος «Δραστηριότητες υπηρεσιών παροχή καταλύματος και υπηρεσίες εστίασης ή Ξενοδοχεία και Εστιατόρια», καθώς και ο κλάδος «Χονδρικό και λιανικό εμπόριο, επισκευές οχημάτων και ειδών οικιακής χρήσης» (<http://84.205.237.112/oldpin/images/themata/2014/09/09-01-1.pdf>).

Η Περιφέρεια Ιονίων Νήσων παράγει το 1,8% του ΑΕΠ της Ελλάδας και το 0,04% της ΕΕ, γεγονός που τη χαρακτηρίζει ως περιφέρεια με μέτριες έως χαμηλές επιδόσεις στην οικονομία.

Οι αναπτυξιακοί στόχοι των τελευταίων ετών προσανατολίστηκαν στην ποιοτική αναβάθμιση του τουρισμού, με την ανάπτυξη των ιδιωτικών τουριστικών υποδομών, την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των τουριστικών ΜΜΕ, την αποκατάσταση του περιβάλλοντος σε τόπους που έχει υποβαθμιστεί, την καλύτερη κατανομή των τουριστικών δραστηριοτήτων σε όλη την περιφέρεια με παράλληλη επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου και ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού. Ενθαρρύνθηκαν, επίσης, ο γεωργικός τομέας ως εναλλακτικός προς τον τουρισμό άξονας ανάπτυξης και ο εκσυγχρονισμός του μεταποιητικού

τομέα και της επιχειρηματικής και εξαγωγικής δραστηριότητας των επιχειρήσεων του δευτερογενούς τομέα. Όσον αφορά την αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού, πραγματοποιήθηκαν προγράμματα κατάρτισης ατόμων σε τομείς που σχετίζονται κυρίως με την τουριστική ανάπτυξη (<http://www.peponia.gr/>). Βασικές συνιστώσες της τρέχουσας στρατηγικής για την περιφέρεια είναι:

- Η «Έξυπνη εξειδίκευση», που προσανατολίζει την περιοχή σε τομείς όπως ο θεματικός τουρισμός και η δημιουργική/πολιτιστική οικονομία, η θαλάσσια οικονομία, η αγροδιατροφή & γαστρονομία, με την αξιοποίηση της γνώσης (έρευνα, τεχνολογίες, καινοτομία).
- Η «Αντιμετώπιση της φτώχειας & του κοινωνικού αποκλεισμού», που επικεντρώνεται σε ομάδες που είναι ευάλωτες στη φτώχεια και στον κοινωνικό αποκλεισμό, όπου με ολοκληρωμένες πολιτικές επιδιώκεται η άμβλυνση των αρνητικών αυτών φαινομένων (<https://www.espa.gr/el/Pages/newprogperiod21-27.aspx>, ΕΣΠΑ, 2021-2027).

22.8 Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας

Η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας (ΔΕ) είναι η τέταρτη σε πληθυσμό περιφέρεια της χώρας και καταλαμβάνει έκταση 11.318 τ.χλμ., καλύπτοντας κατά προσέγγιση το 8,6% του συνόλου της έκτασης της Ελλάδας. Σύμφωνα με την τελευταία επίσημη απογραφή, ο πληθυσμός της περιφέρειας ανέρχεται σε 679.796 κατοίκους και αποτελεί περίπου το 6,3% του συνολικού πληθυσμού της Ελλάδας (ΕΛΣΤΑΤ, 2011). Η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος καταλαμβάνει το ΒΔ τμήμα της Πελοποννήσου και το Δυτικό άκρο της Στερεάς Ελλάδας. Διαιρείται σε τρεις περιφερειακές ενότητες, οι οποίες ταυτίζονται γεωγραφικά με τους αντίστοιχους νομούς, την Αιτωλοακαρνανία, την Αχαΐα και την Ηλεία (www.ypes.gr/dioikitiki-diairesi-aytodiokisis/). Μεγαλύτερη πόλη και έδρα της περιφέρειας είναι η Πάτρα και δεύτερη πόλη σε πληθυσμό το Αργίριο. Άλλες μεγάλες πόλεις είναι ο Πύργος, το Μεσολόγγι, το Αίγιο (http://www.pde.gov.gr/smpe-pesda/content/files/smpe/SMPE_PDE_IOYNIOS_2016.pdf).

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται ο προσανατολισμός της οικονομίας προς τον τριτογενή τομέα παραγωγής (Μητούλα, 2006). Ο μεγαλύτερος αριθμός επιχειρήσεων της περιφέρειας εντοπίζεται στους κλάδους χονδρικού και λιανικού εμπορίου, κατασκευών, ξενοδοχείων και εστιατόριων, καθώς και μεταποίησης, ενώ σημαντικός είναι και ο αριθμός των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στο κλάδο της γεωργίας, της δασοκομίας και της αλιείας (<http://www.pde.gov.gr/smpe-pesda/content/files/>).

Μέχρι σήμερα, οι γενικοί αναπτυξιακοί στόχοι προσανατολίστηκαν σε μεγάλο βαθμό στην αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων που προσφέρουν τα μεγάλα έργα υποδομής στις μεταφορές (Ζεύξη Ρίου-Αντίρριου, Νέος Λιμένας Πατρών, ΝΑΒΙΠΕ Πλατυγιαλίου, Ιονία Οδός, αναβάθμιση του οδικού άξονα και της σιδηροδρομικής γραμμής Κορίνθου-Πατρών). Για τον αγροτικό τομέα στην περιφέρεια, στόχος τέθηκε η βιώσιμη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη της υπαίθρου και η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των αγροτικών προϊόντων. Για την ενδυνάμωση της βιομηχανικής βάσης, στόχος ήταν η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των προϊόντων με την τεχνολογική αναβάθμιση και την εισαγωγή καινοτομικότητας σε προϊόντα και παραγωγικές μεθόδους. Για τον σκοπό αυτόν στηρίχθηκε η διασύνδεση της έρευνας (Ανώτατων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων, Ερευνητικών Κέντρων) με την παραγωγή. Παράλληλοι στόχοι ήταν η αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, η ενίσχυση του τουριστικού προϊόντος, η οργάνωση υποδομών ικανών για την ανάπτυξη του εναλλακτικού τουρισμού και η κατάρτιση του ανθρώπινου δυναμικού. Σημειώνεται ότι τα τελευταία χρόνια διαφαίνεται στην περιφέρεια μια αύξηση του τριτογενούς τομέα παραγωγής και κάμψη του πρωτογενούς και του δευτερογενούς (<http://dytikiellada.gr/>).

Οι τρέχουσες και μελλοντικές πρακτικές στοχεύουν στα εξής:

- Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της εξωστρέφειας των επιχειρήσεων, μετάβαση στην ποιοτική επιχειρηματικότητα, με αιχμή την καινοτομία και αύξηση της εγχώριας προστιθέμενης αξίας.
- Προστασία του περιβάλλοντος – μετάβαση σε μία οικονομία φιλική στο περιβάλλον.
- Ανάπτυξη – εκσυγχρονισμός – συμπλήρωση μεταφορικών υποδομών.
- Ανάπτυξη ανθρώπινου δυναμικού, προώθηση της κοινωνικής ένταξης και καταπολέμηση της φτώχειας και των διακρίσεων.
- Ανάπτυξη – εκσυγχρονισμός – συμπλήρωση κοινωνικών υποδομών, υποδομών υγείας και εκπαίδευσης (<https://www.espa.gr/el/Pages/newprogperiod21-27.aspx>, ΕΣΠΑ, 2021-2027).

22.9 Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας

Η Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας (ΣΕ) είναι η δεύτερη σε έκταση ελληνική περιφέρεια και καταλαμβάνει συνολική έκταση 15.549 τ.χλμ., με 230 χλμ. μήκος και 95 χλμ. πλάτος. Περιλαμβάνει πέντε περιφερειακές ενότητες: Βοιωτία, Εύβοια, Ευρυτανία, Φθιώτιδα και Φωκίδα (www.ypes.gr/dioikitiki-diairesi-aytodioikisis/). Ο πληθυσμός της ανέρχεται σε 546.870 μόνιμους κατοίκους (ΕΛΣΤΑΤ, 2011). Οι πόλεις και οι οικισμοί της περιφέρειας συγκροτούνται στο μεγαλύτερο μέρος τους από αστικές δομές και εξαίρεση αποτελούν οι εξαιρετικά ορεινές περιοχές. Οι μεγαλύτερες πόλεις είναι η Λιβαδειά, η Χαλκίδα, η Άμφισσα, η Θήβα και η Λαμία, η οποία είναι και έδρα της Περιφέρειας ΣΕ. Με μια γενική εικόνα φαίνεται ότι η περιφέρεια βρίσκεται στις πρώτες θέσεις της ανάπτυξης, με υψηλό κατά κεφαλήν ΑΕΠ μεταξύ των λοιπών περιφερειών της χώρας. Η Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας διαθέτει εξαιρετικά ενδιαφέροντα και πολύμορφα γεωμορφολογικά, κοινωνικοοικονομικά και πολιτισμικά χαρακτηριστικά. Στην περιοχή είναι δραστηριοποιημένοι αγροτικοί τομείς, τομείς τουρισμού, αλιείας και βιομηχανίας. Επίσης, στην περιοχή υπάρχει πλούσιος ορυκτός πλούτος με κοιτάσματα μετάλλων, όπως μαγνησίτης, σιδηρονικέλιο, βωξίτης, δολομίτης (https://www.espa.gr/elibrary/RIS3_StereaEllada_201504.pdf).

Το μεγαλύτερο μέρος της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας είναι ορεινό, με ποσοστό 47,4%, ή ημιορεινό, με ποσοστό 31,8%. Το πεδινό της τμήμα καταλαμβάνει μόλις το 20,8% της συνολικής έκτασης. Από το τελευταίο μισό του περασμένου αιώνα, στην ευρύτερη περιοχή Οινόφυτων-Σχηματαρίου-Τανάγρας δημιουργήθηκε μια «άτυπη» βιομηχανική ζώνη, η οποία θεωρείται μία από τις μεγαλύτερες της χώρας, όμως υστερεί σε οργανωμένη προσφορά. Βασικό της πλεονέκτημα είναι η γειτνίαση με το μεγάλο αστικό κέντρο της Αττικής. Ωστόσο, παρόλο που στην περιοχή βρίσκονται 1.400 περίπου επιχειρήσεις, το περιβαλλοντικό αδιέξοδο περιόρισε την επέκταση των υπαρχουσών επιχειρήσεων και την προσέλκυση νέων (https://pste.gov.gr/images/files/2016/diavoulefsis/PER_20160113_03.pdf).

Γενικά, η περιφέρεια διαθέτει ισχυρό παραγωγικό δυναμικό και μέσο επίπεδο ικανότητας καινοτομίας, αναπτυγμένη γεωργία, κτηνοτροφία και τουριστικούς πόρους που προσφέρονται για συνδυασμό χειμερινού, θαλάσσιου, ιαματικού και αγροτουρισμού. Όπως αναφέρθηκε πιο πάνω, η εγγύτητα της περιφέρειας με την Αττική την ευνοεί, εφόσον συμβάλλει στην ανάπτυξη των παράλιων ζωνών μέσω του τουρισμού, στην απορρόφηση της παραγωγής του πρωτογενούς τομέα και στην εγκατάσταση μονάδων μεταποίησης σε περιοχές της.

Τα στρατηγικά προγράμματα ανάπτυξης της περιφέρειας τα τελευταία χρόνια προσανατολίστηκαν στην καταπολέμηση των αρνητικών επιπτώσεων της βιομηχανικής παρακμής, στη δημιουργία θέσεων εργασίας και στην περαιτέρω ανάπτυξη του γεωργικού τομέα. Στον τομέα της μεταποίησης, ελήφθησαν μέτρα για την ενίσχυση των ΜΜΕ για τη διεύρυνση και τον εκσυγχρονισμό του μεταποιητικού τομέα και της επιχειρηματικής και εξαγωγικής δραστηριότητας. Ο τομέας του τουρισμού ενισχύθηκε με τον εκσυγχρονισμό των τουριστικών καταλυμάτων αλλά και με τη βελτίωση του οδικού δικτύου, ενώ υποστηρίχθηκε η ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού (χειμερινού, ιαματικού τουρισμού κ.ά.). Ως προς τον πρωτογενή τομέα παραγωγής, προτεραιότητα δόθηκε στη στήριξη επιλεγμένων τομέων παραγωγής, όπως της κτηνοτροφίας, αλλά και στη δημιουργία εναλλακτικών πηγών εισοδήματος με τον αγροτουρισμό. Παράλληλος στόχος ήταν και η αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού με κατάρτιση, κυρίως των ανέργων του βιοτεχνικού τομέα, και η βελτίωση του επαγγελματικού επιπέδου των απασχολούμενων σε κλάδους του τριτογενούς τομέα (<http://www.stereaeellada.gr/>). Τρέχοντες στόχοι είναι:

- Η προώθηση της επιχειρηματικότητας, της ανταγωνιστικότητας και της εξωστρέφειας της περιφερειακής οικονομίας.
- Η προστασία του περιβάλλοντος, η διασφάλιση της βιωσιμότητας, της ανάπτυξης και η βελτίωση της ποιότητας ζωής.
- Η ολοκλήρωση των μεταφορικών υποδομών και δικτύων.
- Η αναβάθμιση του ανθρώπινου δυναμικού και η ενίσχυση της απασχόλησης και της κοινωνικής συνοχής.
- Η βελτίωση της διοικητικής ικανότητας.
- Η προώθηση της χωρικής συνοχής και συνεργασίας (https://www.espa.gr/el/Pages/newprog_period21-27.aspx, ΕΣΠΑ, 2021-2027).

22.10 Περιφέρεια Αττικής

Η Περιφέρεια Αττικής έχει έκταση 3.808 τ.χλμ. και αποτελεί το 2,9% της έκτασης της Ελλάδας. Έχει έδρα την πρωτεύουσα της Ελλάδας, την Αθήνα, και συγκεντρώνει το 35,4% του συνολικού πληθυσμού της χώρας. Είναι περιοχή μητροπολιτική, με δυναμικό τομέα υπηρεσιών. Ταυτόχρονα, είναι μεγάλη εξαγωγική πύλη της χώρας. Σύμφωνα με την τελευταία επίσημη απογραφή πληθυσμού, ο μόνιμος πληθυσμός ανέρχεται σε 3.827.624 άτομα (ΕΛΣΤΑΤ, 2011). Η Περιφέρεια Αττικής έχει μεγάλη πληθυσμιακή πυκνότητα, περίπου 1.005,13 άτομα ανά τ.χλμ., ενώ ο μ.ο. της Ελλάδας είναι 81,96 άτομα ανά τ.χλμ. Η επίδοση αυτή την κατατάσσει σε μια από τις πλέον πυκνοκατοικημένες περιφέρειες της Ευρώπης.

Η Περιφέρεια Αττικής συγκροτείται από 8 περιφερειακές ενότητες: Κεντρικού Τομέα Αθηνών, Νοτίου Τομέα Αθηνών, Βορείου Τομέα Αθηνών, Δυτικού Τομέα Αθηνών, Πειραιώς, Νήσων, Δυτικής Αττικής και Ανατολικής Δυτικής (www.ypes.gr/dioikitiki-diairesi-aytodioikisis/).

Η Αττική είναι διεθνής συγκοινωνιακός κόμβος και μεγάλος διαμετακομιστικός σταθμός εμπορευμάτων. Στην περιοχή συγκεντρώνεται η μεγαλύτερη ανάπτυξη χρηματοοικονομικών εμπορικών δραστηριοτήτων, υποδομών, μεταφορών και επιχειρηματικότητας. Ιδιαίτερα, στην Αθήνα βρίσκονται οι κεντρικές διοικητικές υπηρεσίες της χώρας, καθώς και οι υπηρεσίες παροχής προηγμένων υπηρεσιών προς τις επιχειρήσεις. Η περιφέρεια διαθέτει πλούσια πολιτιστική κληρονομιά, όμως αντιμετωπίζει και πολλά προβλήματα, όπως ατμοσφαιρική ρύπανση, καταστροφή των ελεύθερων χώρων και του πρασίνου, πολεοδομική υποβάθμιση, παραγωγή και συχνά ανεξέλεγκτη εναπόθεση στερεών και υγρών αποβλήτων, κυκλοφοριακά προβλήματα κ.ά. (http://www.patt.gov.gr/site/big_files/161010_stratigikos_sxediasmos.pdf)

Όσον αφορά την οικονομία της Περιφέρειας Αττικής, το 78,7% των επιχειρήσεων είναι του τριτογενούς τομέα παραγωγής, το 20,4% του δευτερογενούς και το 0,3% του πρωτογενούς (<https://s3-eu-west-1.amazonaws.com>).

Επίσης, η Περιφέρεια Αττικής συγκεντρώνει την πλειονότητα του οικονομικά ενεργού πληθυσμού της Ελλάδας, καθώς και αυτών με τα υψηλότερα προσόντα στο επίπεδο εκπαίδευσης.

Τα τελευταία χρόνια τα στρατηγικά προγράμματα ανάπτυξης της Περιφέρειας Αττικής προσανατολίστηκαν κυρίως στην αναδιοργάνωση της χωροθέτησης των οικονομικών δραστηριοτήτων και στη στήριξη της ανάπτυξής τους. Στον τομέα της μεταποίησης ελήφθησαν μέτρα που αφορούσαν τις διαμορφώσεις και διασυνδέσεις αστικών και περιφερειακών περιοχών για υποδοχή νέων δραστηριοτήτων, τη στήριξη των Μικρομεσαίων Επιχειρήσεων (ΜΜΕ). Επίσης, στην περιφέρεια αναπτύχθηκε ολοκληρωμένη παρέμβαση σε υποβαθμισμένες περιοχές, ενίσχυση της τουριστικής δραστηριότητας, ανανέωση του ελάχιστου υπάρχοντος πρωτογενούς τομέα, διάχυση των αποτελεσμάτων έρευνας στον παραγωγικό ιστό και αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού με προγράμματα συνεχιζόμενης επαγγελματικής κατάρτισης σε τομείς προηγμένης τεχνολογίας (Μητούλα, 2006: <http://www.pepattikis.gr/>).

Στους τρέχοντες στόχους της επικεντρώνεται σε δράσεις που αφορούν την ενίσχυση της έρευνας και της καινοτομίας, τη χρήση Τεχνολογιών Πληροφορικής και Επικοινωνιών (ΤΠΕ) και την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας. Επίσης, στόχος των τρεχουσών δράσεων είναι η ολοκλήρωση μεγάλης κλίμακας έργων σχετικών με την προστασία του περιβάλλοντος, η ενεργειακή αναβάθμιση, η ενίσχυση της εκπαίδευσης και της κοινωνικής πρόνοιας. Γενικά, το τρέχον επιχειρησιακό πρόγραμμα δίνει έμφαση σε δράσεις σχετικές με την αντιμετώπιση της ανθρωπιστικής κρίσης, την καταπολέμηση της ανεργίας και την αντιμετώπιση της πάσης φύσεως κοινωνικής περιθωριοποίησης. Επίσης, προωθούνται μεγάλης κλίμακας έργα βιώσιμης αστικής ανάπτυξης για την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών, οικονομικών και κοινωνικών προβλημάτων (<https://www.espa.gr/el/Pages/newprogperiod21-27.aspx>, ΕΣΠΑ, 2021-2027).

22.11 Περιφέρεια Πελοποννήσου

Η Περιφέρεια Πελοποννήσου έχει συνολική έκταση 15.490 τ.χλμ., καλύπτοντας το 11,7% της συνολικής έκτασης της χώρας, και πληθυσμό 638.942 κατοίκους (ΕΛΣΤΑΤ, 2011). Περιλαμβάνει πέντε περιφερειακές Ενότητες: Αρκαδίας, Αργολίδας, Κορινθίας, Λακωνίας, Μεσσηνίας (www.ypes.gr/dioikitiki-diairesi-aytodioikisis/). Η περιφέρεια συνορεύει με το μητροπολιτικό κέντρο της χώρας, την Αττική, και χαρακτηριστικό της είναι οι μικρές αποστάσεις των αστικών και ημιαστικών κέντρων όλων των

περιφερειακών ενοτήτων με την πρωτεύουσα της περιφέρειας, την Τρίπολη (<http://www.eydpelop.gr/2007-2013/wp-content/uploads/pararhthma-I-anapty3iaka-xarakthristika.pdf>).

Το παραγωγικό προφίλ της Περιφέρειας Πελοποννήσου παρουσιάζει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά στους επιμέρους τομείς. Ο πρωτογενής τομέας, αν και καταλαμβάνει σημαντικό μέρος της απασχόλησης, παρουσιάζει χαμηλή παραγωγικότητα και χαμηλή επενδυτική δραστηριότητα. Συνεπώς, δημιουργούνται σημαντικές πιέσεις στην απασχόληση, που οδηγούν σε αύξηση της ανεργίας. Ο δευτερογενής τομέας χαρακτηρίζεται από μικρό μέγεθος και σχετική στασιμότητα, που αντανακλά τις περιορισμένες επενδύσεις στον κλάδο. Ωστόσο, ο δευτερογενής τομέας παραγωγής της περιφέρειας παρουσιάζει και κάποιες ιδιαιτερότητες. Η βιομηχανική ζώνη εξυπηρετεί σε μεγάλο βαθμό τις ανάγκες του μητροπολιτικού κέντρου της χώρας. Αυτό συμβαίνει κυρίως στην περιφερειακή ενότητα της Κορίνθου, όπου είναι εγκατεστημένες βιομηχανικές επιχειρήσεις εθνικής σημασίας και εμβέλειας. Οι επιχειρήσεις αυτές, όπως είναι τα διωλιστήρια, οι μεταλλουργικές βιομηχανίες κ.ά., δεν συνδέονται άμεσα με την οικονομία της περιφέρειας.

Μια δεύτερη ιδιαιτερότητα σχετίζεται με την ύπαρξη στη Μεγαλόπολη του δεύτερου σημαντικότερου ενεργειακού κέντρου της χώρας, δηλαδή μιας υπερτοπικής επιχείρησης που εδράζεται στην Περιφέρεια Πελοποννήσου (<http://www.arcadiaportal.gr/sites/default/files>). Ο τριτογενής τομέας χαρακτηρίζεται από παραδοσιακού τύπου μονάδες, έτσι ώστε το επίπεδο των προσφερόμενων υπηρεσιών να είναι σχετικά χαμηλό.

Κατά την προηγούμενη περίοδο, η ενίσχυση του οικονομικού τομέα της Πελοποννήσου επικεντρώθηκε στην αναδιάρθρωση του παραγωγικού ιστού, στην ενίσχυση της παραγωγικότητας στον δευτερογενή και στον τριτογενή τομέα, δίνοντας έμφαση στην τουριστική ανάπτυξη. Η υποστήριξη του πρωτογενούς τομέα προωθήθηκε με μελέτες αξιοποίησης των υδάτινων πόρων και του ορυκτού πλούτου, με τη μετεγκατάσταση των κτηνοτροφικών μονάδων, με εγγειοβελτιωτικά έργα κ.ά. Όσον αφορά τον τομέα της μεταποίησης, οι δράσεις επικεντρώθηκαν στον εκσυγχρονισμό της παραγωγικής και διοικητικής λειτουργίας και της εξαγωγικής δραστηριότητας των ΜΜΕ. Έμφαση δόθηκε σε προγράμματα κατάρτισης και ανάπτυξης των ανθρώπινων πόρων για την ενίσχυση της απασχολησιμότητας και για τον προσανατολισμό του εργατικού δυναμικού στους δυναμικούς κλάδους της οικονομίας (Μητούλα, 2006· <http://www.eydpelop.gr/2014-2020/>).

Όσον αφορά τους μελλοντικούς στόχους της περιφέρειας, είναι η καινοτόμος και βιώσιμη ανάπτυξη, με προώθηση της κοινωνικής, οικονομικής και χωρικής συνοχής, η ανάσχεση της συρρίκνωσης της παραγωγής και της επιχειρηματικότητας, η ενίσχυση της εξωστρέφειας και ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων με προσέλκυση εξωτερικών και εσωτερικών επιχειρηματικών επενδύσεων, με αιχμή την καινοτομία και την προστασία του περιβάλλοντος και των πόρων. Απώτερος στόχος είναι η προστασία του περιβάλλοντος, η επάρκεια πόρων για ανάπτυξη και απασχόληση και η προώθηση έργων για την αντιμετώπιση του προβλήματος της κλιματικής αλλαγής (<https://www.espa.gr/el/Pages/newprogperiod21-27.aspx>, ΕΣΠΑ, 2021-2027).

22.12 Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου

Η Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου (ΒΑ) περιλαμβάνει τις περιφερειακές ενότητες Ικαρίας, Λέσβου, Λήμνου, Σάμου και Χίου (www.ypes.gr/dioikitiki-diairesi-aytodiokisis/). Η συνολική της έκταση είναι 3.836 τ.χλμ. και ο πληθυσμός της 308.975 κάτοικοι (ΕΛΣΤΑΤ, 2011). Είναι περιφέρεια νησιωτική, επομένως αντιμετωπίζει βασικά προβλήματα νησιωτικότητας και απομόνωσης, χαρακτηριστικά που επιδρούν αρνητικά στην οικονομική της ανάπτυξη.

Η περιφέρεια έχει αρκετά συγκριτικά πλεονεκτήματα, όπως αξιόλογους φυσικούς και πολιτιστικούς πόρους και φυσικό, αρχαιολογικό, αρχιτεκτονικό και πολεοδομικό πλούτο υψηλής ποιότητας, οι οποίοι είναι άθικτοι. Αυτό εξασφαλίζει στα νησιά του Βορείου Αιγαίου τη μεγάλη δυνατότητα για ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού (<https://pepba.gr/>).

Η οικονομία κάποιων νησιών της περιφέρειας στηρίζεται στον πρωτογενή τομέα, αφού για παραδοσιακούς λόγους τείνουν να εξειδικεύονται σε ορισμένα προϊόντα. Για την ανάπτυξη του αγροτικού τομέα, η προσπάθεια εστίασε τα προηγούμενα χρόνια στις αγροτικές υποδομές, στην αλιεία και στην προώθηση των παραδοσιακών προϊόντων της περιφέρειας. Τα βασικότερα έργα που πραγματοποιήθηκαν ήταν οι λιμνοδεξαμενές και τα δίκτυα παροχής νερού, τα αρδευτικά έργα, η αγροτική οδοποιία, η ενίσχυση της κτηνοτροφικής παραγωγής με προγράμματα γενετικής βελτίωσης, η ενίσχυση της γεωργικής παραγωγής με τη χρηματοδότηση κατασκευής θερμοκηπίων και η κατασκευή αλιευτικών καταφυγίων. Ο τομέας της

μεταποίησης, παρά τις δυνατότητες ανάπτυξης, συνάντησε προβλήματα που σχετίζονταν με τις ανεπαρκείς υποδομές, το μεγάλο κόστος μεταφορών και την προώθηση των προϊόντων. Η βιομηχανία στην Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου αντιμετωπίζει προβλήματα όπως είναι ο μεγάλος ανταγωνισμός, οι περιορισμένες δυνατότητες ενσωμάτωσης καινοτομιών, η έλλειψη δικτυώσεων και η ελλιπής συνεργασία μεταξύ των κλάδων, η περιορισμένη στήριξη σε θέματα έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης, γεγονός που δεν επέτρεψε την αξιοποίηση τοπικών πρώτων υλών κ.ά.

Βέβαια, ώθηση δόθηκε στην ενίσχυση των ΜΜΕ μέσω διαφόρων κινήτρων και στην αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού με κατάρτιση των ανέργων. Ο τριτογενής τομέας, και πιο συγκεκριμένα ο τουρισμός, σημείωσε αυξητικές τάσεις, συμβάλλοντας σημαντικά στην αύξηση του εισοδήματος των κατοίκων της Περιφέρειας ΒΑ (http://www.gnto.gov.gr/sites/default/files/files_basic_pages/meleth_voreio_aigaio.pdf).

Η στρατηγική της ανάπτυξης της περιφέρειας για την περίοδο 2021-2027 επικεντρώνεται στον τουρισμό, με την παράλληλη διατήρηση και ενίσχυση των υφιστάμενων οικονομικών δραστηριοτήτων. Ο τουρισμός αποτελεί σημαντική πηγή εσόδων αλλά παράλληλος στόχος τίθεται και η ανάπτυξη των εναλλακτικών μορφών τουρισμού. Γενικότερα, οι κύριες δράσεις αφορούν:

- Την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων.
- Την έρευνα, την τεχνολογική ανάπτυξη και την καινοτομία.
- Την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή, την πρόληψη και τη διαχείριση κινδύνων.
- Την προστασία του περιβάλλοντος και την αποδοτικότητα των πόρων.
- Τις υποδομές στον τομέα των μεταφορών.
- Την ενίσχυση της απασχόλησης.
- Την κοινωνική ένταξη και την καταπολέμηση της φτώχειας.
- Τις κοινωνικές υποδομές στον τομέα της παιδείας, υγείας και της κοινωνικής πρόνοιας (<https://www.espa.gr/el/Pages/newprogperiod21-27.aspx>, ΕΣΠΑ, 2021-2027).

22.13 Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου

Η Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου αποτελείται από 79 νησιά και αρκετές βραχονησίδες. Περιλαμβάνει τις περιφερειακές Ενότητες Άνδρου, Θήρας, Καλύμνου, Καρπάθου, Κέας-Κύθνου, Κω, Μήλου, Μυκόνου, Νάξου, Πάρου, Ρόδου, Σύρου και Τήνου (www.ypes.gr/dioikitiki-diairesi-aytodiokisis/). Η έκτασή της είναι 5.286 τ.χλμ. και καλύπτει περίπου το 4% της συνολικής έκτασης της Ελλάδας. Ο πληθυσμός της είναι 308.975 κάτοικοι και αποτελεί περίπου το 2,85% του συνολικού πληθυσμού της χώρας (ΕΛΣΤΑΤ, 2011). Τα τελευταία χρόνια, αντίθετα με ότι παρατηρήθηκε στο σύνολο της χώρας, η Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου παρουσίασε αύξηση του πληθυσμού της.

Οι έντονες ενδοπεριφερειακές ανισότητες στον χώρο και η πολυδιάσπαση λόγω της νησιωτικότητας δημιουργούν έναν ιδιόμορφο χαρακτήρα στο Νότιο Αιγαίο. Η ιδιομορφία αυτή αποτέλεσε στο παρελθόν, αλλά και σήμερα, καθοριστικό παράγοντα της μορφής και του ρυθμού ανάπτυξής της.

Ο τουρισμός αποτελεί τη βασική πηγή εσόδων, απασχόλησης και ανάπτυξης για την Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου. Γενικά, ο τριτογενής τομέας συμμετέχει σε ποσοστό άνω του 80% του ΑΕΠ της περιφέρειας και εκπροσωπεί το 65% περίπου στην απασχόληση (<http://www.pnai.gov.gr/ckfinder/userfiles/>).

Βασικό ζητούμενο των μέχρι τώρα πολιτικών ήταν πρωτίστως η ενίσχυση του τουρισμού και δευτερευόντως η ενίσχυση άλλων τομέων, όπως ο πρωτογενής, που, αν και δεν παίζει σημαντικό ρόλο στην οικονομία της περιφέρειας, η συνεισφορά του για την ισορροπία της οικονομικής διάρθρωσης είναι ουσιαστική. Η βιομηχανική δραστηριότητα είναι σχεδόν ανύπαρκτη στην περιφέρεια, εφόσον τα περιθώρια ανάπτυξης είναι περιορισμένα λόγω της γεωγραφικής απομόνωσης των νησιών και του μικρού μεγέθους της τοπικής αγοράς (Μητούλα, 2006).

Τα τελευταία χρόνια προωθήθηκαν μέσω καινοτόμων δράσεων οι εναλλακτικές μορφές τουρισμού και ενισχύθηκε η τουριστική υποδομή. Για τη στήριξη του πρωτογενούς τομέα προωθήθηκε η κατασκευή καταφυγίων αλιευτικών σκαφών, παρεμβάσεις στα δάση (αναδασώσεις, έργα προστασίας κ.ά.), διανοίξεις-βελτιώσεις αγροτικών δρόμων, κατασκευή μικρών φραγμάτων, εξηλεκτισμός αγροτικών μονάδων και επιδότηση κατασκευής ανθοκηπίων-θερμοκηπίων. Επίσης, βελτιώθηκαν και ενισχύθηκαν οι υποδομές των μεταφορών (αεροδρόμια, λιμάνια, δρόμοι) και υποστηρίχθηκαν οι ΜΜΕ. Έμφαση επίσης δόθηκε στη

βελτίωση του παραγωγικού περιβάλλοντος με την ενίσχυση των τοπικών παραδοσιακών καλλιεργειών υψηλής προστιθέμενης αξίας και την προώθηση των προϊόντων (<https://pepna.gr/>).

Όσον αφορά την τρέχουσα περίοδο 2021-2027, στόχος των προγραμμάτων είναι η περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου να καταστεί ένας από τους κεντρικούς προορισμούς του τουρισμού σε παγκόσμιο επίπεδο. Αυτό επιδιώκεται μέσω μιας στρατηγικής βιώσιμης ανάπτυξης και δημιουργίας ταυτότητας προορισμού. Στόχος είναι η ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ανταγωνιστικότητας της περιφέρειας με την υποστήριξη των υπαρχουσών και αναδυόμενων οικονομικών δραστηριοτήτων, καθώς και η αντιμετώπιση των μειονεκτημάτων που υπάρχουν λόγω της πολυ-νησιωτικότητάς της. Κύρια προτεραιότητα είναι η αξιοποίηση των ωφελειών που επιφέρει ο τουρισμός, εφόσον, εκ των πραγμάτων, είναι και ο κύριος αναπτυξιακός μοχλός της περιφέρειας. Παράλληλα, έμφαση δίνεται και στις υπόλοιπες παραγωγικές δραστηριότητες του πρωτογενούς, δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα, που συνδέονται σε οικονομικό και επιχειρηματικό επίπεδο με τον τουρισμό (<https://www.espa.gr/el/Pages/newprogperiod21-27.aspx>, ΕΣΠΑ, 2021-2027).

22.14 Περιφέρεια Κρήτης

Η Περιφέρεια Κρήτης έχει έκταση 8.335 τ.χλμ. και αποτελείται από τέσσερις περιφερειακές ενότητες: Χανίων, Ηρακλείου, Ρεθύμνου και Λασιθίου (www.ypes.gr/dioikitiki-diairesi-aytodioikisis/). Ο πληθυσμός της ανέρχεται στους 634.930 κατοίκους (ΕΛΣΤΑΤ, 2011). Η πόλη του Ηρακλείου είναι το μεγαλύτερο αστικό κέντρο της Κρήτης, η πρωτεύουσα της περιφέρειας, το οικονομικό, εμπορικό και επιστημονικό κέντρο του νησιού. Η Περιφέρεια Κρήτης κατέχει στρατηγική γεωπολιτική θέση στη νοτιοανατολική λεκάνη της Μεσογείου, συνδέοντας τρεις ηπείρους και πολλούς διαφορετικούς πολιτισμούς (<https://www.heraklion.gr/ourplace/heraklion-town/heraklion.html>).

Βασικό χαρακτηριστικό της οικονομικής κατάστασης της Κρήτης είναι το ποσοστό της ανεργίας, που είναι το χαμηλότερο σε εθνικό επίπεδο. Στην Περιφέρεια Κρήτης η διάρθρωση της οικονομίας παρουσιάζει σταδιακό περιορισμό του τομέα της μεταποίησης και διόγκωση κάποιων κλάδων του τριτογενούς τομέα παραγωγής (κυρίως του τουρισμού). Ταυτόχρονα, δυναμική ανάπτυξη έχει και ο πρωτογενής τομέας παραγωγής, κυρίως με την παραδοσιακή γεωργία και με τα ποιοτικά αγροτικά προϊόντα. Ωστόσο, κύριο πρόβλημα της Περιφέρειας Κρήτης είναι η εποχικότητα και η έντονη κυκλικότητα των δραστηριοτήτων της τοπικής οικονομίας. Αυτό απαιτεί αυξημένη πολυειδίκευση με στόχο την αύξηση της κινητικότητας του εργατικού δυναμικού.

Η προσπάθεια ανάπτυξης της οικονομίας της Κρήτης επικεντρώθηκε τα προηγούμενα χρόνια κυρίως στην τουριστική αναβάθμιση, στην τεχνολογική αναβάθμιση και στην ανάπτυξη του αγροτικού τομέα. Ταυτόχρονα προσανατολίστηκε στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του τουρισμού και στην εκτακτική ανάπτυξη ήπιων μορφών τουρισμού, στην τεχνολογική αναβάθμιση και στην παροχή υπηρεσιών στις επιχειρήσεις του δευτερογενούς τομέα και στην αξιοποίηση και κατάρτιση του ανθρώπινου δυναμικού. Στον γεωργικό τομέα στόχος ήταν η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των παραδοσιακών καλλιεργειών και η ανάπτυξη ορισμένων κλάδων παραγωγής (<http://www.pepkritis.gr/>).

Για την τρέχουσα περίοδο 2021-2027 οι πολιτικές και δράσεις για την Περιφέρεια Κρήτης στοχεύουν στους παρακάτω άξονες προτεραιότητας (<https://www.espa.gr/el/Pages/newprogperiod21-27.aspx>, ΕΣΠΑ, 2021-2027):

1. Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, της καινοτομίας και της επιχειρηματικότητας.
2. Βιώσιμη ανάπτυξη με αναβάθμιση του περιβάλλοντος και αντιμετώπιση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής.
3. Ενίσχυση της εκπαίδευσης και της κοινωνικής συνοχής.
4. Προώθηση της απασχόλησης και προσαρμογή των εργαζομένων στις αλλαγές.
5. Προώθηση της Κοινωνικής Ένταξης και καταπολέμηση της φτώχειας στην Κρήτη.
6. Τεχνική Βοήθεια ΕΤΠΑ.
7. Βοήθεια ΕΚΤ.

Βιβλιογραφία

ΕΛΣΤΑΤ (2011). <https://www.statistics.gr/2011-census-pop-hous>

Μητούλα, Ρ. (2006). *Βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση & ανασυγκρότηση του ελληνικού αστικού περιβάλλοντος*. Σταμούλης.

Διαδικτυακοί σύνδεσμοι

<http://84.205.237.112/oldpin/images/themata/2014/09/09-01-1.pdf>

<http://dytikiellada.gr/>

<http://peproe.gr/>

<http://pin.gov.gr/wp-content/uploads/2014>

<http://www.arcadiaportal.gr/sites/default/files>

<http://www.evdpelop.gr/2007-2013/wp-content/uploads/pararthma-I-anapty3iaka-xarakthristika.pdf>

<http://www.evdpelop.gr/2014-2020/>

http://www.gnto.gov.gr/sites/default/files/files_basic_pages/meleth_voreio_aigaiο.pdf

<http://www.kozanh.gr/web/guest/generalcityinfo>

http://www.patt.gov.gr/site/big_files/161010_stratigikos_sxediasmos.pdf

http://www.pde.gov.gr/smpe-pesda/content/files/smpe/SMPE_PDE_IOYNIOS_2016.pdf

http://www.pedamth.gr/files/ArticleID/174/01_Draft_ROP_REMTH_22.pdf

<http://www.pedamth.gr/files/ArticleID/174/02YfistameniKatastasi.pdf>

<http://www.pedthessalias.gr/2012-01-12-13-29-02/oikonomia.html>

<http://www.pepattikis.gr/>

<http://www.pepba.gr/>

<http://www.pepdym.gr/>

<http://www.pepionia.gr/>

<http://www.pepkm.gr/web/guest/home>

<http://www.pepkritis.gr/>

http://www.php.gov.gr/docs/Stratigikos_Shediasmos.pdf

<http://www.pkm.gov.gr/inst/pkm/gallery/>

<http://www.pkm.gov.gr/inst/pkm/gallery///PKM%20files>

<http://www.pnai.gov.gr/ckfinder/userfiles>

http://www.statistics.gr/documents/20181/1210503/FEK_Nomimos_rev.pdf/9c385e3d-cd1c-4a9f-8caa-036bb1febe69

<http://www.stereaellada.gr/>

<http://www.thessalia-espa.gr/>

<https://kavala.gov.gr/getattachment/o-dimos/o-dimos-xthes-kai-simera/sintomi-perigrafi/Kavala.pdf>

<https://pepna.gr/>

https://pste.gov.gr/images/files/2016/diavoulefsis/PER_20160113_03.pdf

<https://s3-eu-west-1.amazonaws.com>

<https://www.espa.gr/el/Pages/newprogperiod21-27.aspx>, ΕΣΠΑ, 2021-2027

<https://www.espa.gr/el/pages/staticOPCentralMacedonia.aspx>

https://www.espa.gr/elibrary/Dyt.Macedonia_2014GR16M2OP006_1_4_el.pdf

https://www.espa.gr/elibrary/RIS3_StereEllada_201504.pdf

<https://www.heraklion.gr/ourplace/heraklion-town/heraklion.html>

<https://www.kallikratis.org/kallikratis-dimi-ana-nomo/>

<https://www.thessaly.gov.gr/data/bigthemes/kalThesProion.pdf>

www.ypes.gr/dioikitiki-diairesi-aytodioikisis/

Επίλογος

Από τα κείμενα που προηγήθηκαν προέκυψαν πολλά επιμέρους συμπεράσματα που αναφέρονται σε καθένα από τα θέματα που αναπτύχθηκαν στα 22 κεφάλαια του παρόντος βιβλίου. Κεντρικό, όμως, συμπέρασμα είναι ότι οι στόχοι που τίθενται και τα στρατηγικά προγράμματα που εφαρμόζονται για την ενίσχυση της οικονομικής ανάπτυξης των περιφερειών θα πρέπει να συγκλίνουν σε μία συνθήκη: τη βιώσιμη ανάπτυξη. Δηλαδή, την ανάπτυξη εκείνη που θα σέβεται τους περιβαλλοντικούς, οικονομικούς, κοινωνικούς και πολιτισμικούς πόρους των τόπων.

Όμως, για την επίτευξη μιας ολοκληρωμένης βιώσιμης περιφερειακής ανάπτυξης, πρέπει ακολούθως να δοθεί έμφαση, από τη μία πλευρά, στην προστασία των τοπικών και φυσικών πόρων και, από την άλλη, στους ανθρώπινους πόρους. Το πρώτο αφορά την ορθολογική και βιώσιμη διαχείριση των φυσικών πόρων ώστε να μπορούν να καλύπτουν τις ανάγκες της τοπικής κοινωνίας, συμπεριλαμβανομένων και των ορίων της φέρουσας ικανότητας του τόπου στο πλαίσιο της αειφορίας. Το δεύτερο σχετίζεται με την ανθρώπινη συμπεριφορά, την ανάπτυξη υγιών ανθρώπινων σχέσεων στο πλαίσιο της συλλογικότητας, αλλά και την εκπαίδευση από την οποία θα προκύψουν και οι προοπτικές για μια ορθολογικά σχεδιασμένη προσπάθεια για τοπική ανάπτυξη, καθώς επί της ουσίας ο ανθρώπινος παράγοντας είναι ο κινητήριος μοχλός για την ανάπτυξη και την αρμονική «συμβίωση» με το περιβάλλον.

Με τη συμμετοχή όλων των ανθρώπινων πόρων και τη συνεργασία όλων των τοπικών παραγόντων στην αναπτυξιακή πορεία μιας περιφέρειας (ανάπτυξη από κάτω προς τα πάνω), είναι εφικτές η συνολική οικονομική ανάπτυξη και η κοινωνική και περιβαλλοντική ευημερία των περιφερειών.

Όπως ειπώθηκε στην εισαγωγή, η τοπική αυτοδιοίκηση θα πρέπει να φροντίζει για τη βιώσιμη ανάπτυξη του τόπου, την ποιότητα ζωής των πολιτών, την ενσωμάτωση των σύγχρονων εξελίξεων. Όμως, όλα αυτά με την παράλληλη λήψη μέτρων για την προστασία των πολιτισμικών και φυσιογνωμικών πόρων του τόπου. Μπορεί μεν απώτερος στόχος να είναι η βελτίωση της ποιότητας ζωής του πολίτη, όμως αυτό δεν μεταφράζεται μόνο σε σχέση με την οικονομική μεγέθυνση ή κάποιες διοικητικές διευκολύνσεις, ή ακόμη και με ρυθμίσεις της καθημερινής ζωής των πολιτών. Σχετίζεται με τη βιώσιμη ανάπτυξη σε όλους τους τομείς. Από το περιβάλλον και την οικονομία, μέχρι την κοινωνία και τον πολιτισμό. Η συνολική αυτή επιτυχία είναι που θα δώσει την τελική ποιότητα ζωής και την οικονομική ευημερία σε βάθος χρόνου.

Γενική βιβλιογραφία

Ξενόγλωσσες

- Abhaya, S. P., & Francescutti, L. (2017). Natural Disasters. In S. R. Quah (ed.), *International Encyclopedia of Public Health* (pp. 215-222). <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-803678-5.00519-1>
- Alter Tourism (2011). *Οικοτουρισμός*. <http://altertourism.gr/morfes-tourismou/oikoturismos> [Ανακτήθηκε 16 Μαΐου 2022].
- Arcadiportal.gr (2017). *Στόχος της Περιφέρειας η δημιουργία ενός πάρκου στη λίμνη Λαδώνα*. <http://www.arcadiportal.gr/news/stohos-tis-perifereias-i-dimioyrgia-enos-parkoy-sti-limni-toy-ladona> [Ανακτήθηκε 10 Μαΐου 2022].
- Architect's Council of Europe (1999). *A Green Vitrovious: Sustainable Architectural Design*.
- Armington, C., Harris, C., & Odle, M. (1984). *Formation and Growth in High Technology Firms: A Regional Assesment*. US Congress, Brookings Institute for the Office of Technology Assesment.
- Armstrong, H., & Taylor, J. (1993). *Regional Economics and Policy*. Hawester-Wheatsheaf.
- Arnon, I. (1989). *Agricultural Research and Technology Transfer. Research, extension farmers*. Eslevier Applied Science P.P. 846.
- Ashford, N., Mumayiz, S., & Wright, P. (2011). *Airport Engineering Planning: Design and Development of 21st Century Airports* (pp. 659-681). 4th edition. John Wiley & Sons.
- Bachleitner, R. (1999). Cultural Tourism in Rural Communities: The Residents' Perspective. *Journal of Business Research*, 199-209.
- Bankoff, G., Frerks, G., & Hilhorst, D. (2004). *Mapping Vulnerability: Disasters, Development and People*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781849771924>
- Bernhardt, E. S., & Palmer, M. (2007). River Restoration in the Twenty-First Century: Data and Experiential Knowledge to Inform Future Efforts, *Restoration Ecology*, 472-481.
- Besculides, A. L. (2002). Residents' perceptions of the cultural benefits of tourism. *Annals of Tourism Research*, 303-319.
- Binder, W. (2008). *River restoration: European Overview on Rivers in Urban Areas*.
- Black, D., & Henderson, V. (1999). *A theory of urban growth*. *Journal of political economy*, 107(2), 252-284.
- Blakely, Ed. (1997). *Planning Local Economic Development: Theory and Practice*. Sage Publications.
- Boxall, P., Purcell, J., & Wright, P. M. (2008). *Human Resource Management: Scope, Analysis, and Significance*. Online Publication Date: Sep 2009, <http://www.oxfordhandbooks.com/view/10.1093/oxfordhb/9780199547029.001.0001/oxfordhb-9780199547029-e-1>
- Brathen, S., & Halpern, N. (2011). *Impact of airports on regional accessibility and social development*. *Journal of Transport Geography*, 19, 1145-1154.
- Browning. H., & Singelmann, J. (1975). *The Emergence of a Service Society: De-mographic and Sociological Aspects of the Sectoral Transformation of the Labor*. National Technical Information Service.
- Button, K., Doh, S., & Yuan, J. (2010). The role of small airports in economic development. *Journal of Airport Management*, 4(2), 125-136.

- Cairncross, F. (1997). *The death of distance: how the communications revolution will change our lives*. Harvard Business School Press.
- Cambell, C. L., Evans V., Heck, W. W., Duck, S., Lee, V. S., Muchett, F. D., Sheen, T. T., & Warren, J. I. (1997). *Principles of Sustainable Development* (pp. 55-56). St. Lussie Press.
- Carr, A. (2003). Ecotourism, Wilderness and Mountains: Issues, Strategies and Regional Development in New Zealand. *Journal of Ecotourism*, 2(2), 127-135.
- Cempírek, V., & Dočkalíková, I. (2018). *Regional Airports Influence Economic Development of the Region*. MATEC Web of Conferences 236, 02004.
- Champion, A. G., & Hugo, G. J. (2003). *New Forms of Urbanization: Beyond the Urban/Rural Dichotomy*. Ashgate.
- Christaller, W. ([1933] 1966). *Central places in Southern Germany*. Prentice Hall.
- Clark, D. (1982). *Urban geography: an introductory guide*. Taylor & Francis.
- Codaccioni-Meistersheim, A. (1989). *Images d'élite, Cahiers de l' IDIM*. 1(89), 30-36.
- Costanza, R., Cumberland, J., Daly, H., Goodland, R., & Norgaard, R. (1997). *An introduction to Ecological Economics*. St Lucie Press.
- Cristensen, C. P. (1989). Cross-Cultural Awareness Development: A Conceptual Model. *Councilor*, 28(4), 270-289.
- Cross, N. (2011). *Design thinking: understanding how designers think and work*. Berg.
- Csapo, J. (2012). *The role and importance of cultural tourism in modern tourism industry*. University of Pecs-Institute of Geography.
- Danchev, Sv., & Μανιάτης, Γ. (2014). *Ο κλάδος διύλισης πετρελαίου στην Ελλάδα: Συμβολή στην οικονομία και προοπτικές*. Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών. http://iobe.gr/docs/research/RES_05_C_27062014_REP_GR.pdf [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- Dimitriou, D. (2018). Comparative evaluation of airports productivity towards tourism development. *Cogent Business & Management*, 5(1).
- Dimitriou, D., Mourmouris, J., & Sartzetaki, M. (2017). *Quantification of the air transport industry socioeconomic impact on regions heavily depended on tourism*. *Transportation Research Procedia*, 25 (2017), 5242-5254.
- Drew, D. (1990). Overview of methodology. *Transportation Research Record*, 1274, 281-284.
- Dumazedier, J. (1987). Measuring novelty seeking in tourism. *Annals of Tourism Research*, 19(4).
- Economou, Ag. (2009). The Land Uses' Consequences in Coastal Area of Faliraki and Delta Penaeus River in Greece. *American Journal of Agricultural and Biological Sciences*, 4(1), 39-48.
- e-harbour. <https://www.eharbour.com.sg/about-us/about-us.html>
- EM-DAT, The International Disaster Database for Research on the Epidemiology of Disasters – CRED. (n.d.). *Explanatory Notes*. <https://www.emdat.be/explanatory-notes>
- ENTSO-E, <https://www.entsoe.eu/>
- European Commission, eAmbrosia, The EU Geographical Indications Register, <https://ec.europa.eu/info/food-farming-fisheries/food-safety-and-quality/certification/quality-labels/geographical-indications-register/>
- European Commission (1994). *Portrait of the islands*.
- European Commission (2010). *"Internationalisation of European SMEs"*, Published by Entrepreneurship Unit Directorate-General for Enterprise and Industry European Commission, file:///C:/Users/ag_ec/Downloads/internationalisation_of_european_smes_final_en.pdf

- European Commission (2019). *Agriculture and Rural Development/Agriculture and food*. <http://ec.europa.eu/agriculture/quality/door/list.html> [Ανακτήθηκε 22 Μαρτίου 2021].
- European Commission, The Common Fisheries Policy (CFP). www.ec.europa.eu/fisheries/cfp_en
- European Committee of the Regions, Greece – Agriculture, www.portal.cor.europa.eu/divisionpowers/Pages/Greece-Agriculture.aspx
- European Economic Community (1957). *The Treaty of Rome*. Rome, Italy.
- Eurostat (1992). *Η στατιστική εικόνα της πόλης στην Ευρώπη*.
- Eurostat (2016). Eurostat regional yearbook 2016. <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/ks-ha-16-001>
- Ewers, H. J., & Wettman, R. W. (1980). Innovation Oriented Regional Policy. *Regional Studies*, 3, 161-179.
- Forster, J. (1964). The sociological consequences of tourism. *International Journal of Comparative Sociology*. https://brill.com/view/journals/ijcs/5/2/article-p217_8.xml?language=en&ebody=previewpdf-49929
- Friedman, T. L. (2007). *The World is Flat: A brief history of the twenty-first century*. 3rd ed. [online], Picador.
- Gaia ΕΠΙΧΕΙΡΕΙΝ, Αλιεία, www.gaiapedia.gr/gaiapedia/index.php/%CE%91%CE%BB%CE%B9%CE%B5%CE%AF%CE%B1
- Georgiopoulos, D. (2017). *Aspects of Development for future Hydro Projects in Greece 2015-2040*. Conference: 3rd National Conference on Dams and Reservoirs, https://www.researchgate.net/publication/320416743_Ydroelektrika_Erga_2015-2040-Anaptyxe_kai_Prooptikes_-_Aspects_of_Development_for_future_Hydro_Projects_in_Greece_2015-2040_in_Greek [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- Gika, El. (2017). *Tourists' Perceptions on Satisfaction and Sustainable Development of Tourists' Destinations*. Sustainable Development, Culture, Traditions Journal (SDCT-Journal), Volume 2017/1b, <https://doi.org/10.26341/issn.2241-4002-2017-1b-6> <http://sdct-journal.com/>
- Gill Indermit (2010). *Regional development policies: Place-based or people-centred?* <https://voxeu.org/article/regional-development-policies-place-based-or-people-centred>
- Greece Agriculture, www.nationsencyclopedia.com/economies/Europe/Greece-AGRICULTURE.html
- Greffe, X. P. (2005). *Culture and Local Development*. OECD.
- Hall, P., & Markusen A.R. (2013). *Technology Innovation and Regional Economic Development*. University of California Press.
- Hirschman, A. O. (1958). *The Strategy of Economic Development*. New Heaven.
- Hoyle, B. S. (1996). *Ports, cities and coastal zones: competition and change in a multimodal environment*. Cityports, Coastal Zones and Regional Change, Wiley & Sons Ltd, 1-6.H.
- Hoyle, B. S. (1998). *Cities and Ports: Concepts and issues*. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia.
- Index, City Resilience (2014). City resilience framework. The Rockefeller Foundation and ARUP, 928. <https://www.rockefellerfoundation.org/wp-content/uploads/City-Resilience-Framework-2015.pdf>
- Information on fishing, angling and the permits required for the fresh water rivers, lakes and dams of Greece, as well as sea fishing off the coast, www.angloinfo.com/how-to/greece/lifestyle/sports-leisure/fishing
- INSETE (2015), http://www.insete.gr/portals/0/meletes-INSETE/6/2015_PolitistikowTourismos.pdf [Ανακτήθηκε 22 Μαρτίου 2021].
- International Labor Organization, WHO (IPCS), UNEP (1988). Major Hazard Control – A practical Manual, An ILO contribution to the International Programme on Chemical Safety of UNEP. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---safework/documents/instructionalmaterial/wcms_235686.pdf

- International Panel on Climate Change (2019). Summary for Policymakers. In *Climate Change and Land: an IPCC special report on climate change, desertification, land degradation, sustainable land management, food security, and greenhouse gas fluxes in terrestrial ecosystems*. https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/4/2020/02/SPM_Updated-Jan20.pdf
- Interreg Greece-Bulgaria. <http://www.greece-bulgaria.eu/>
- Interreg Greece-Italy. <http://greece-italy.eu/what-is-interreg-v-a-greece-italy-programme/>
- Interreg IPA - CBC, Greece-Albania 2014-2020. <http://greece-albania.eu/>
- Interreg. <http://www.interreg.gr/en/news/multilateral-cooperation-programmes/balkan-mediterranean.html>
- Isard, W. (1960). *Methods of Regional Analysis: An Introduction of to Regional Science*. John Wiley and Sons, Inc.
- Karagiannis, G., Katranidis, St., Nitsi, El., Tzouvelekas, Ev., & Vakrou Al. (2013). Exploring the Sustainability of Aquaculture. In *Freer Trade, Sustainability, and the Primary Production Sector in the Southern EU: Unraveling the Evidence from Greece* (pp. 143-158). Springer Science & Business Media. <https://link.springer.com/book/10.1007/978-94-017-1609-3>
- Kasarda, J. (2005). Air cargo as an economic development engine: A note on opportunities and constraints. *Journal of Air Transport Management*, 11(6), 459-462.
- Konsolas, N., Papadaskalopoulos, Ath., & Plaskovitis, Il. (2012). *Regional Development in Greece*. Springer.
- Korres, G.M. (2012). *Handbook of Innovation Economics*. Nova Publishers.
- Labaka, L., Marañá, P., Giménez, R., & Hernantes, J. (2019). Defining the roadmap towards city resilience. *Technological Forecasting and Social Change*, 146, 281-296. <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2019.05.019>
- Leiper, N. (1979). The Framework of Tourism: Towards a definition of tourism. *Tourist Marketing and Management Handbook* (pp. 402-410). Hemel Hempstead: Prentice Hall Europe.
- Lekakis, J. (2013). *Trade, Sustainability, and the Primary Production Sector: A Southern EU Perspective*. In *Freer Trade, Sustainability, and the Primary Production Sector in the Southern EU: Unraveling the Evidence from Greece*. Springer Science & Business Media, <https://link.springer.com/book/10.1007/978-94-017-1609-3>
- Lichorich, L. J. (2004). *Μια εισαγωγή στον τουρισμό*. Κριτική.
- Losch, A. (1954). *The Economics of Location*. New Haven.
- Malecki E. J., & Varaiya, P. (2016). Innovation and changes in regional structure. In P. Nijkamp (ed.), *Handbook of Regional Economics* (pp. 631-661).
- Malecki, E. J. (2014). High technology growth policies and prospects for local economic development. *Journal of the American Planning Association*, 50, 262-269.
- Manola, M., & Aggelopoulos, M. (2020). *Cultural Itinerary in Lemnos*. Sustainable Development, Culture, Traditions Journal (SDCT-Journal), Volume 2020/1b. <https://doi.org/10.26341/issn.2241-4002-2020-1b-6> <http://sdct-journal.com/>
- Mazzonis, T. (1989). *Governors as Policy Leaders for Education: A Minnesota Comparison*. *Educational Policy*, 3 (1), 79-90.
- Meggiolaro, F. (2006). *Latest Developments in the Move Towards an International Electricity Market*. The Commission's Perspective, European Commission, Brussels.
- Meier, R. L. (1962). *A communications theory of urban growth*. Published for the Joint Center for Urban Studies of the Massachusetts Institute of Technology and Harvard University by MIT Press.
- Meyer-Krahmer, F. (2003). *Industrial Innovation Strategies – Towards an Environmentally Sustainable Industrial Economy*. Part of the Technology, Innovation and Policy (ISI) book series (3217, Volume 6).

- Middleton, V. (1998). *Sustainable Tourism: A Marketing Perspective*. Oxford Butterworth, Heinemann.
- Ministry of Rural Development and food, Greece, Farmer Livestock. www.minagric.gr/index.php/en/farmer-menu-2/livestock-menu
- Mitoula, R. (2001). *The necessity for the use of renewable energy resources from the Public Power Corporation (P.P.C.)*. Proceedings of the International Conference on Ecological Protection of the Planet Earth (pp. 687-695). Xanthi, 5-8 June.
- Mitoula, R., & Balerbas, Ath. (2002). *Regional Development and Restoration of areas of Lignite Mining by the P.P.C.* Proceedings of the International Conference «Protection and Restoration of the Environment», Volume III, 1-5/7/2002, Skiathos, Greece.
- Mitoula, R., & Siakavellas, M. (2003). The contribution of solar energy systems to the sustainable local and regional development of the Greek area. *Epitheorisi Apokentrosis Topikis Aytodioikisis & Perifereiakis Anaptixis*, 29, 56-63· 32, 82-88.
- Moncada, S., Camilleri, M., & Formosa, R. (2010). From incremental to comprehensive: towards island – friendly European Union policymaking. *Island Studies Journal*, 5(1), 61-88.
- Morgan, D. L. (1997). *Focus Groups as Qualitative Research*. Sage Publications. <https://doi.org/10.4135/9781412984287>
- Moulin, C., & Boniface, Pr. (2001). Routeing Heritage for Tourism: Making Heritage and Cultural Tourism networks for Socio-Economic Development. *International Journal of Heritage Studies*, 7(3), 237-248.
- Myrdal, G. (1969). *Economic Theory and Underdeveloped Regions*. G. Duckworth
- Myrdal, G. (1957). *Rich lands and poor lands*. Harper and Row.
- Nijkamp, P. (1986). *Handbook of Regional and Urban Economics*. Vol. 1, Regional Economics. North-Holland.
- O'Brien, R. (1992). *Global Financial Integration: The End of Geography*. Royal Institute of International Affairs.
- OECD (2009a). *Addressing the Labor Market Challenges of the Economic Downturn: A Summary of Country Responses to the OECD-EC Questionnaire*. www.oecd.org/dataoecd/15/29/43732441.pdf
- OECD (2009b). *Employment Outlook, Organization for Economic Co-Operation and Development*.
- OECD (2010). *Challenges for Agricultural Research*. OECD Publishing.
- OECD (2011). *Devided We Stand: Why Inequality Keeps Rising, Organization for Economic Co-Operation and Development*.
- Opong, JR and Ironside, IG (1987). Growth Centre Policy and quality of life. *The Canadian Journal of Regional Science*, 10, 281-299.
- Perroux, F. (1950). Economic Space, Theory and Applications. *Quarterly Journal of Economics*.
- Pike, A., Rodríguez-Pose, A., & Tomaney, J. (2006). *Local and Regional Development*. Routledge.
- Plassard, F. (1992). *High speed Transport and Regional Development*. Report of the ninety round table on Transport Economics, Paris.
- Plassard, F. (1992). *High speed Transport and Regional Development*. Report of the ninety round table on Transport Economics, Paris.
- Polyzos, S., & Niavis, S. (2008). *The perspective of the combination of rail and maritime transportation in Greece*”, Proceedings of the 8th National Congress of ERSA Greek Section “Urban Development in Greece and European Union. 17-18 October, Athens.
- Pred, A. R. (1977). *City systems in advanced economies: Past growth, present processes, and future development options*. John Wiley & Sons.

- REACT-EU, https://ec.europa.eu/regional_policy/en/newsroom/coronavirus-response/react-eu/
- Recovery and Resilience Facility – RRF, https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/find-funding/eu-funding-programmes/recovery-and-resilience-facility_en
- Recovery plan for Europe, https://ec.europa.eu/info/strategy/recovery-plan-europe_en
- Rephann, T. (1993). Highway Investment and Regional Economic Development: Decision Methods and Empirical Foundations. *Urban Studies*, 30(2). <https://journals.sagepub.com/doi/10.1080/00420989320080391>
- Rephann, T., & Isserman, A. (1994). New Highways as Economic Development Tools: An evaluation using quasi-experimental matching methods. *Regional Science and Urban Economics*, 24, 723-751.
- Richards, G. (1996). Production and consumption of European cultural tourism. *Annual of Tourism Research*, 261-283.
- Richards, G. (2004). *European Cultural Tourism: A view from Barcelona*. Tilburg University.
- Richter, B. D., & Sparks, R. E. (2003). Ecologically sustainable water management: Managing river flows for ecological integrity. *Ecological Applications*, 206-224.
- Rinaldi, C. (2017). Review Food and Gastronomy for Sustainable Place Development: A Multidisciplinary Analysis of Different Theoretical Approaches. *Sustainability 2017*, (9), 1748, <https://doi.org/10.3390/su9101748>
- Robertson, J. (1995). Airports and economic regeneration. *Journal of Air Transport Management*, 2 (2), 81-88.
- Robey, D., Boudreau, M.- C., & Rose, G.M. (2010). Information Technology and Organizational Learning: A Review and Assessment of Research. *Accounting, Management and Information Technologies*, 10 (2), 125-155.
- Rostow, W. (1960). *The Stages of Economic Growth*. Cambridge University Press.
- Ryser, S. (2006). *Touristische Perspektiven für das Grimsel Hospiz im Rahmen des Investitionsprogramms KWO plus*, Siders, Valais.
- Schneider, B. (1987). *The people make the place*. *Personnel Psychology*, 40 (3), 437-453.
- Schuster, J. (2002). Sub-National Cultural Policy-Where the Action is: Mapping State Cultural Policy in the United State, *Internation Journal of Culture Policy*, 8 (2) [Ανακτήθηκε 22 Μαρτίου 2021].
- Shapero, A. (2014). *The entrepreneurial event*. In C. A. Kent (ed.), *The Environment for Entrepreneurship* (pp. 21-40). Lexington Books.
- Socrates, N. O. (2011). *In Relation To Port And Harbor Areas, What Are The Key Factors And Guiding Principles For Major Waterfront Development*. Ph.D thesis, Delft University of Technology.
- Soon, J. M. & Baines, R. (2003). *Managing Food Safety Risks in the Agri-Food Industries*. CRC Press, Technology & Engineering.
- Sormaza, U., Akmeseb, H., Gunesc, E., & Aras, S. (2016). *Gastronomy in Tourism*. 3rd Global Conference On Business, Economics, Management And Tourism, 26-28 November 2015, Rome, Italy. *Procedia Economics and Finance* 39 (2016) 725-730.
- Spilanis, I., Kizos, Th., Biggi, M., Vaitis, M., Kokkoris, G., Lekakou, M., Pallis, Th., Vayanni, L., Koulouri, M., Margaris, K., Koukouroufli, N., Vangelas, G., & Stefanidaki, E. (2013). *The Development of the Islands – European Islands and Cohesion Policy (EUROISLANDS)*. The ESPON 2013 Programme, https://www.espon.eu/sites/default/files/attachments/FinalReport_foreword_CU-16-11-2011.pdf
- Stefanou, I., Mitoula, R., & Kakleas, Ch. (2001). Renewable Energy Sources. The applications, their Existing Practice in the European Union. Financial Parameters, Legal, Technological and Administrative Barriers. *Epitheorisi Apokentrosis Topikis Aytodioikisis & Perifereiakis Anaptixis*, 23.

- Stefanou, J., Mitoula, R., & Patargias, P. (2002). The role of Small and Medium Enterprises in the upgrading of the urban environment. The case of the center of Athens. *KTIRIO*, Issue A.
- Storper, M. (1997). *The Regional World, Territorial Development in a Global Economy*. Guilford Press.
- Straszheim, M. (1972). Researching the role of transportation in Regional Development. *Land Economics*, 48 (3), 212-219.
- Taylor, J. (2001). Authenticity and sincerity in tourism. *Annals of Tourism Research*, 7-26.
- Theofanides, St. (2013). From Common Agricultural Policy (CAP) to Common Agricultural Planning and Management (CAPLAM). In *Freer Trade, Sustainability, and the Primary Production Sector in the Southern EU: Unraveling the Evidence from Greece* (pp. 189-204). Springer Science & Business Media. <https://link.springer.com/book/10.1007/978-94-017-1609-3>
- Throsby, D. (2001). *Economics and Culture*. Cambridge University Press.
- UNESCO (1954). *The Convention for the Protection of Cultural Property in the Event of Armed Conflict Hague*. <http://www.unesco.org/new/en/culture/themes/armed-conflict-andheritage/the-hague-convention> [Ανακτήθηκε 22 Μαρτίου 2021].
- UNESCO (1972). *The World Heritage Convention*. <http://whc.unesco.org/en/convention> [Ανακτήθηκε 12 Ιουνίου 2020].
- UNESCO (1989). *Recommendation on the Safeguarding of Traditional Culture and Folklore*. <http://unesdoc.unesco.org/images/0008/000846/084696e.pdf> [Ανακτήθηκε 12 Ιουνίου 2020].
- UNESCO (1993). *Establishment of a System of 'Living Cultural Properties' (Living Human Treasures)*. <http://unesdoc.unesco.org/images/0009/000958/095831eo.pdf> [Ανακτήθηκε 12 Ιουνίου 2020].
- UNESCO (1997). *Resolution 31 Vol.1 Records of the General Conference*. <http://unesdoc.unesco.org/images/0011/001102/110220E.pdf> [Ανακτήθηκε 12 Ιουνίου 2020].
- UNESCO (2003). *Convention for the Safeguarding of Intangible Cultural Heritage*. <http://www.unesco.org/culture/ich/en/convention> [Ανακτήθηκε 12 Ιουνίου 2020].
- UNESCO (2019). *Lists of Intangible Cultural Heritage and the Register of good safeguarding practices*. <https://ich.unesco.org/en/lists> [Ανακτήθηκε 12 Ιουνίου 2020].
- Unese, Sustainable Development Goals. <https://unece.org/>
- United Nations (1972). *Report of the United Nations Conference on Human Environment*, <https://digitallibrary.un.org/record/523249> [Ανακτήθηκε 21 Ιουλίου 2020].
- United Nations (1983). *Process of preparation of the Environmental Perspective to the Year 2000 and Beyond*. <https://www.refworld.org/docid/3b00f22810.html> [πρόσβαση: 16/05/2021].
- United Nations (1987) *Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future (the Brundtland Report)*. <http://www.un-documents.net/wced-ocf.htm> [Ανακτήθηκε 21 Ιουλίου 2020].
- United Nations (1987). *Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future*. Oxford University Press.
- United Nations (1992). *United Nations Conference on Environment & Development Rio de Janeiro, Brazil/AGENDA 21*. <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/Agenda21.pdf> <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf> [Ανακτήθηκε 12 Νοεμβρίου 2021].
- United Nations (1992). *United Nations Conference on Environment & Development Rio de Janeiro, Brazil/AGENDA 21*.

- United Nations (1997). *General Assembly 19th special session to review and appraise the implementation of Agenda 21*. <https://sustainabledevelopment.un.org/milestones/gass19> [Ανακτήθηκε 21 Ιουλίου 2020].
- United Nations (2002). *Report of the World Summit on Sustainable Development Johannesburg, South Africa*. <http://www.un-documents.net/aconf199-20.pdf>
<https://sustainabledevelopment.un.org/milestones/wssd> [Ανακτήθηκε 21 Ιουλίου 2020].
- United Nations (2011). *Review of United Nations system support to Small Island Developing States*. https://www.un.org/esa/dsd/dsd_aofw_sids/sids_documents.shtml
- United Nations (2012). *The Future we want. Outcome document of the United Nations Conference on Sustainable Development*.
- United Nations (2015). *Transforming Our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development*. <https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transformingourworld> [Ανακτήθηκε 21 Ιουλίου 2020].
- United Nations (2015). *Transforming Our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development*. <https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transformingourworld>
- United Nations (2015). *Transforming Our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development*. <https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transformingourworld>, [Ανακτήθηκε 12 Ιουνίου 2020].
- United Nations (2018). *World Urbanization Prospects*. <https://population.un.org/wup/>
- United Nations Office for Disaster Risk Reduction (2004). *Living with Risk: A Global Review of Disaster Reduction Initiatives*. United Nations. https://www.humanitarianlibrary.org/sites/default/files/2014/02/ISDR_LivingWithRiskAGlobalReview.pdf
- United Nations, Environment programme (n.d.). *GOAL 11: Sustainable cities and communities*. <https://www.unep.org/explore-topics/sustainable-development-goals/why-do-sustainable-development-goals-matter/goal-11>
- UNWTO (2011). *World Tourism Barometer*.
- Van de Bergh & Nijkamp (1991). Operationalizing sustainable development: Dynamic ecological economic models. *Ecological Economics*, 4(1), 11-33.
- Vanhove & Klaassen (1987). *Regional Policy: A European Approach* (Spatial Economic Analysis). Avebury.
- Vernikos, N. (1990). The islands of Greece. In W. Beller, P. d'Ayala & P. Hein (eds), *Sustainable development and environmental management of small islands* (pp. 141-167). Unesco.
- Vickerman, R. (1996). Location accessibility and regional development: The appraisal of Trans – European Networks. *Transport Policy*, 2 (4).
- Weybrecht, G. (2010). *The sustainable MBA: The manager's guide to green business*. John Wiley & Sons.
- World Bank & IMF (2013). *Global Monitoring Report 2013: Rural-Urban Dynamics and the Millennium Development Goals*. World Bank.
- World Bank Group (2006). *Where is the Wealth of Nations? Measuring Capital for the 21st Century*. <http://documents.worldbank.org/curated/en/287171468323724180/Where-is-the-wealth-of-nations-measuring-capital-for-the-21st-century> [Ανακτήθηκε 21 Ιουλίου 2020].
- World Bank Group (2018). *The Changing Wealth of Nations 2018: Building a Sustainable Future*. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/29001> [Ανακτήθηκε 21 Ιουλίου 2020].
- World Tourism Organization (2011). *European tourism grows above expectations*. PR 11087, Madrid, London. <http://unwto.org>

- World Tourism Organization (UNWTO) (2018). <http://www2.unwto.org/content/why-tourism>
- World Travel and Tourism Council (1992). *The World Travel and Tourism Environment Review*.
- Wright, R. & Boorse, D. (2012). *Περιβαλλοντική Επιστήμη Προς ένα βιώσιμο μέλλον* (11η έκδ.). Παρισιάνου.
- Yeung, H. W. (1998). *Capital, State and Space: Contesting the Borderless World*. Transactions of the Institute of British Geographers.
- Ziogas, Ch. (2013). *The Organization of Primary Agricultural Production in Greece: Evolution and New Challenges for Re-Orientation*. In *Freer Trade, Sustainability, and the Primary Production Sector in the Southern EU: Unraveling the Evidence from Greece* (pp. 19-32). Springer Science & Business Media. <https://link.springer.com/book/10.1007/978-94-017-1609-3>
- Zondag, W. (2006). *Competing for Air Cargo: A qualitative analysis of competitive rivalry in the air cargo industry*. thesis, Free University Amsterdam, Department of Spatial Economics.

Ελληνόγλωσσες

- Αθανασόπουλος, Γε. Κ., & Μητούλα Ρ. (2001). Επιπτώσεις των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης επί της Αστικής Ανασυγκρότησης και της Περιφερειακής Ανάπτυξης της Ελλάδας. Παρούσα κατάσταση – Προβλήματα – Προοπτικές. *Επιθεώρηση Αποκέντρωσης Τοπικής Αυτοδιοίκησης & Περιφερειακής Ανάπτυξης*, 25.
- Αναλυτικά ο κατάλογος των προϊόντων με ονομασία προέλευσης. <https://www.newsit.gr/ellada/analytika-o-katalogos-ton-proionton-me-onomasia-proeleyisis/2025500/>
- Ανάπτυξη Αλιείας. www.2007-2013.espa.gr/el/Pages/staticESSAAL.aspx
- Αναπτυξιακή Στρατηγική στον Τομέα των Μεταφορών για την Προγραμματική Περίοδο 2014-2020. www.epep.gr/sites/default/files/u5/egrafo%20stratigiki%20metaforon%202020.doc
- Ανδικοπούλου-Καυκαλά, Γρ. (2000). *Ο νέος ευρωπαϊκός χώρος*. Θεμέλιο.
- Ανδρικοπούλου, Ε. (1995). *Οι περιφέρειες στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η εξέλιξη της περιφερειακής πολιτικής από τη Συνθήκη της Ρώμης έως το Maastricht*. Θεμέλιο.
- Ανδρικοπούλου, Ε., & Καυκαλάς, Γ. (2000). *Ο νέος ευρωπαϊκός χώρος: Η διεύρυνση και η γεωγραφία της ευρωπαϊκής ανάπτυξης*. Θεμέλιο.
- Αντωνιάδης, Π. (2006). *Η συμβολή των μεταφορικών υποδομών στην ανάπτυξη*. Διδακτορική διατριβή, Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών. <https://www.didaktorika.gr/eadd/handle/10442/14972>
- Αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου της ΕΚΤ εκτός των αποφάσεων για τα επιτόκια, Δεκέμβριος 2005. <https://www.ecb.europa.eu/press/govcdec/otherdec/2005/html/gc051216.el.html>
- Αργυράκης, Ι. Γ. (2008). *Οι Υδροηλεκτρικοί Σταθμοί της ΔΕΗ Α.Ε. και η συμβολή τους στην κάλυψη των Ενεργειακών Αναγκών της Χώρας*. 1ο Πανελλήνιο Συνέδριο Μεγάλων Φραγμάτων με διεθνή συμμετοχή, ΤΕΕ, Περιφερειακό Τμήμα Κεντρικής και Δυτικής Θεσσαλίας, 13-15/11/2008 <http://portal.tee.gr/portal/page/portal/teelar/EKDILWSEIS/damConference/eisigiseis/5.1.pdf> [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- Ασάρα, Ό.-Ε. (2015). *Βιώσιμη ανάπτυξη, εταιρική κοινωνική ευθύνη και η αποδοτικότητα των επιχειρήσεων: Διερεύνηση των εισηγμένων επιχειρήσεων στο Χρηματιστήριο Αθηνών*. Διδακτορική Διατριβή, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο.
- Αυδίκος, Β. (2014). *Οι πολιτιστικές και δημιουργικές βιομηχανίες στην Ελλάδα*. Επίκεντρο ΑΕ.
- Αυλωνίτης, Γ., Γούναρης, Σ., & Τσιότσου, Ρ. (2016). *Μάρκετινγκ υπηρεσιών, μανάτζμεντ, στρατηγικές και νέες τεχνολογίες*. Broken Hill Publishers Ltd.

- Βαρβαρέσος, Σ., & Σωτηριάδης, Μ. (2002). Τουρισμός και Αναπτυξιακός Σχεδιασμός: Δύο εμπειρίες στον ελλαδικό χώρο, Νομοί Ηρακείου και Λευκάδας. *Ειδικά Θέματα*, 3 (4).
- Βαρδόπουλος, Ι. (2022). Ευρωπαϊκές δράσεις για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη. Στο Ε. Γ. Δούκας, Ν. Μαραβέγιας & Γ. Ανδρέου (επιμ.), *Η χωρική διάσταση της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης: Σύγκλιση ή απόκλιση*. Διόνικος.
- Βασιλειάδης, Ν. Μ. (2015). *Πολιτιστική διπλωματία*. ΣΕΑΒ.
- Βενετσανοπούλου, Γ. Μ. (2006). *Η κρατική συμβολή στον τουρισμό – Εναλλακτικές μορφές τουρισμού*. Interbooks.
- Γενική Γραμματεία Κυβέρνησης (2018α). *Στόχοι Βιώσιμης Ανάπτυξης*. http://www.ggk.gov.gr/?page_id=5506 [Ανακτήθηκε 21 Ιουλίου 2020].
- Γενική Γραμματεία Κυβέρνησης (2018β). *Εθνική Έκθεση Αξιολόγησης για τους Στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης*. <http://www.ggk.gov.gr/wp-content/uploads/2018/06/VNR-Greece-2018-1.pdf> [Ανακτήθηκε 21 Ιουλίου 2020].
- Γενική Γραμματεία Κυβέρνησης (2019). *Εθνικοί Δείκτες Παρακολούθησης για την εφαρμογή των Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης του ΟΗΕ*. <http://www.ggk.gov.gr/?p=6550> [Ανακτήθηκε 21 Ιουλίου 2020].
- Γεωργάκης, Αθ. (2016). *Αερομεταφορές και Περιφερειακή Ανάπτυξη*. ΑΠΘ. https://ikee.lib.auth.gr/record/284878/files/ATHANASIOS_GEORGAKIS.pdf
- Γουμνάκης, Γ., Κόμης, Β., & Μιχαηλίδης, Π. Γ. (1997). *Μια πρόταση για άμεση παροχή επιμόρφωσης και βοήθειας στους δασκάλους ολιγοθέσιων και δυσπρόσιτων σχολείων με την υποστήριξη Η/Υ*. 3ο Πανελλήνιο Συνέδριο για τη Διδακτική των Μαθηματικών και Πληροφορική στην εκπαίδευση, Πανεπιστήμιο Πάτρας, Αθήνα, ΓΑ Πνευματικού.
- Δαμιανός, Δ., & Βλάχος, Γ. (2014). *Περί μιας εθνικής στρατηγικής για τη γεωργία και τα τρόφιμα. Ανταγωνιστικότητα για ανάπτυξη: Προτάσεις Πολιτικής*. Ένωση Ελληνικών Τραπεζών.
- Δασκαλάκη, Μ. (2009). *Λιμάνια – Θαλάσσια κύματα – Λιμενικά έργα*. Τόμος 1. Σέλκα 4Μ.
- Δεδουσόπουλος, Α. (2014). *Πολιτική οικονομία της αγοράς εργασίας*. Gutenberg.
- ΔΕΗ «Ορυχεία». <https://www.dei.gr/el/i-dei/i-etairia/tomeis-drastiriotitas/oruxeia> [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- ΔΕΗ «Υδροηλεκτρικά Έργα – Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας». <https://www.dei.gr/el/i-dei/perivallon/perivallontiki-stratigiki/ananeosisimes-piges-energeias> [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- ΔΕΗ Ανανεώσιμες, «Ηλιακή Ενέργεια». <https://www.ppcr.gr/el/solar-general-info> [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- ΔΕΗ Ανανεώσιμες. <https://www.ppcr.gr/el/> [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- ΔΕΠΑ. <https://www.depa.gr/> [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- ΔΕΣΦΑ «Μελέτη Ανάπτυξης 2018-2027». http://www.desfa.gr/userfiles/pdf/19102017_kef-3-meleth-anaptyxhs-esfa-2018-2027.pdf [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- Διαθέσιμος Προϋπολογισμός 2014-2020. www.ec.europa.eu/regional_policy/el/funding/available-budget/
- Διακήρυξη της Μανίλας για τον Παγκόσμιο Τουρισμό (1980). Παγκόσμια Διάσκεψη Τουρισμού, Μανίλα 21/9-10/10/1980
- Δουκίδης, Γ., & Θεμιστοκλέους, Μ. (1998). *Ηλεκτρονικό εμπόριο*. Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών. Νέες Τεχνολογίες ΕΠΕ.
- Δυναμικές αγροτικές περιοχές και ποιοτικά γεωργικά προϊόντα. www.europa.eu/european-union/topics/agriculture_el

- Έγκριση Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού. <http://www.opengov.gr/minenv/wp-content/uploads/downloads/2013/06/KYAORth.pdf>
- Εθνικά Προγράμματα Μεταρρυθμίσεων και Προγράμματα Σταθερότητα ή Σύγκλισης. https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-and-fiscal-policy-coordination/eu-economic-governance-monitoring-prevention-correction/european-semester/european-semester-timeline/national-reform-programmes-and-stability-or-convergence-programmes_el
- Εθνικό Πρόγραμμα Μεταρρυθμίσεων για την Ανάπτυξη και την Απασχόληση 2005-2008. http://2007-2013.espa.gr/elibrary/Ethniko_Programma_Metarrythmisewn_2005_2008.pdf
- Εθνική Λιμενική Πολιτική 2020-2030. <https://www.ot.gr/tag/ethniki-limeniki-politiki-2020-2030/>
- Εθνικό Σχέδιο Στρατηγικής Αγροτικής Ανάπτυξης της Ελλάδας 2007-2013. <http://2007-2013.espa.gr/el/Pages/staticESSAA.aspx>
- Ειδική έκθεση αριθ. 4/90 «Μεσογειακά Ολοκληρωμένα Προγράμματα (ΜΟΠ).
- ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΑΕ. <https://www.helpe.gr/the-group/> [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- Ελληνική Αλιεία – Η ακτινογραφία του ελληνικού Στόλου. www.ypaithros.gr/elliniki-alieia-aktinografia-ellinikou-stolou/?cli_action=1591509650.659
- Ελληνικοί Υγρότοποι (2010). http://www.ekby.gr/ekby/el/Greek_Wetlands_main_el.html [Ανακτήθηκε 18 Μαΐου 2022].
- ΕΛΣΤΑΤ (2011). <https://www.statistics.gr/2011-census-pop-hous>
- ΕΛΣΤΑΤ (2014). *Απογραφή Πληθυσμού-Κατοικιών 2011*. 12 Σεπτεμβρίου 2014. https://www.statistics.gr/documents/20181/1210503/A1602_SAM04_DT_DC_00_2011_01_F_GR.pdf/2aa7132a-a7db-41fb-88f6-b6061d29dd13
- ΕΛΣΤΑΤ. www.statistics.gr/
- Ένταση των ανέμων στην Ελλάδα. <http://www.cres.gr/kape/datainfo/maps.htm> [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- ΕΟΚΕ (2020). Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, «Ευρώπη 2020». <https://www.eesc.europa.eu/el/sections-other-bodies/other/europe-2020-steering-committee>
- ΕΠ Κρήτη 2021-2027. <https://www.pepkritis.gr/wp-content/uploads/2021/01/Concept-Note-EP-KRHTH.pdf>
- Επίσημη Εφημερίδα αριθ. C 298 της 28/11/1990 σελ. 0001-0024*) [https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31990Y1128\(03\):EL:HTML](https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31990Y1128(03):EL:HTML)
- Επιτροπή Νησιών (1994). *Για μια ευρωπαϊκή πολιτική των νησιών*, Conference of Peripheral Maritime Regions, Τελική Διακήρυξη 15ης Διάσκεψης, 7-8 Απριλίου, Κέρκυρα.
- Επιτροπή Νησιών (1996). Conference of Peripheral Maritime Regions, Τελική Διακήρυξη 17ης Διάσκεψης, 25-26 Απριλίου, Μάλτα.
- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Πολιτισμός» 2000-2006. <http://ep.culture.gr/el/Pages/description.aspx>
- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» (ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ) που χρηματοδοτήθηκε από το ΕΣΠΑ (2014-2020). https://www.espa.gr/elibrary/Summary_OP_YpodomesMetaforwn_Perivallon_AeiforosAnaptyxh.pdf
- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ψηφιακή Σύγκλιση». <https://mintour.gov.gr/ependyseis/espa/tomeaka-ep/ep-psifiaki-syngklisi-2/>
- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αλιεία και Θάλασσα, ΕΣΠΑ 2014-2020. www.espa.gr/el/pages/staticOPMaritimeFisheries.aspx

- ΕΣΠΑ 2007-2013. <http://2007-2013.espa.gr/el/Pages/Default.aspx>
- ΕΣΠΑ 2014-2020. <https://www.espa.gr/el/Pages/staticESPA2014-2020.aspx>
- ΕΣΠΑ 2014-2020, ΕΠ Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού, Εκπαίδευση και Διά Βίου Μάθηση. <https://www.espa.gr/el/pages/staticOPEpanadvm.aspx>
- ΕΣΠΑ 2014-2020, ΕΠ Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη. <https://www.espa.gr/el/Pages/staticOPInfrastructureEnvironment.aspx>
- ΕΣΠΑ 2014-2020, ΕΠ Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη. <https://www.espa.gr/el/Pages/Proclamations.aspx?fs=True&country=True§or=%CE%9C%CE%B5%CF%84%CE%B1%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%AD%CF%82>
- ΕΣΠΑ 2014-2020. www.espa.gr
- ΕΣΠΑ 2021-2027. <https://www.espa.gr/el/Pages/newespa21-27.aspx>
- ΕΣΠΑ NEWS, Αλιεία – Επιδότηση. www.espa.io/c/agrotikos-tomeas-epidotisi/alieia-epidotisi/
- ΕΣΠΑ Βόρειο Αιγαίο 2021-2027. <https://www.e-pepba.gr/consultations/epiheirisiako-programma-boreio-aigaio-2021-2027>
- ΕΣΠΑ Νότιο Αιγαίο 2021-2027. <https://espa3.pepna.gr/>
- ΕΣΠΑ. <http://www.espa.gr/el/Pages/staticWhatIsESPA.aspx>, <http://www.agrotour.gr>
- Ευρωπαϊκή Ένωση (1992). *Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΣΕΕ)/Συνθήκη του Μάαστριχτ*. https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/el/FTU_1.1.3.pdf
- Ευρωπαϊκή Ένωση (2001). *Περιβάλλον – Σημαντική Ανακοίνωση Νομικού Περιεχομένου*. 29.12.01, europa.eu.int/scudplus.
- Ευρωπαϊκή Ένωση (2007). *Ευρωπαϊκή Ατζέντα για τον Πολιτισμό*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX%3A32007G1129%2801%29>
- Ευρωπαϊκή Ένωση (2018). *Έκθεση για τη νεότερη Ευρωπαϊκή Ατζέντα για τον Πολιτισμό*. https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2018-0388_EL.html
- Ευρωπαϊκή Ένωση (χ.χ.) *Τι είναι η κλιματική αλλαγή;* https://europa.eu/youth/get-involved/sustainable-development/what-climate-change_el
- Ευρωπαϊκή Ένωση «Πολιτισμός στην Ευρωπαϊκή Ένωση». https://europa.eu/european-union/topics/culture_el
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1989). *The socio-economic consequences of completing the internal market for island regions of the E.C*. Μελέτη Ernst & Young.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1993). *Το μέλλον των Κοινοτικών Πρωτοβουλιών στα πλαίσια των Διαρθρωτικών Ταμείων*, COM 93/282. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:51993DC0282&from=ES>
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1994). *Ευρώπη 2000. Παράκτιες Περιοχές και νησιά*, σελ. 177-194.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1995). *Ανασκόπηση της Κοινοτικής Ενεργειακής Νομοθεσίας*. Βρυξέλλες, Ιούλιος 1995 (COM(95) 391, Τελικό της 26ης Ιουλίου 1995).
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1995). *Πράσινη Βίβλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής – Για μια ενεργειακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Βρυξέλλες (COM(94) 659 Τελικό).
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1996). *Η Ευρώπη επενδύει στις περιφέρειές της – Χάρτης και Ερμηνεία*», Qwentas (Empirica)(Empirica).

- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1996). *Λευκή Βίβλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής – Ενεργειακή Πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση*, σελ. 8 (COM(95) 682 Τελικό.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1996). *Στόχος η αειφορία: Προαγωγή της ευρωπαϊκής περιβαλλοντικής πολιτικής στον 21ο αιώνα. Σύνοψη παρουσίαση της έκθεσης προόδου και του προγράμματος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για το 5ο πρόγραμμα πολιτικής και δράσης σχετικά με το περιβάλλον και την αειφόρο ανάπτυξη*, σελ 12. Υπηρεσία επίσημων εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1998). *Αειφόρος Αστική Ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση: Πλαίσιο Δράσης*.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1998). *Το περιβάλλον στην Ευρώπη – Δεύτερη Αξιολόγηση*. Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. reports.eea.eu.int/92-9167-087-1.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1999). *Τα διαρθρωτικά ταμεία και ο συντονισμός τους με το Ταμείο Συνοχής – Σχέδιο κατευθύνσεων για τα προγράμματα της περιόδου 2000-2006*.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1999α). *Οι Περιφέρειες της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Ένωση*. Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1999β). *Κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής για τα Προγράμματα Περιφερειακής Ανάπτυξης 2000-2006*. Σεπτέμβριος 1999, σελ.2.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2000). *Πρόγραμμα Δράσης 2000 – Για μια ισχυρότερη και ευρύτερη Ευρώπη*, Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2000). *Στην υπηρεσία των περιφερειών*. Υπηρεσία Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2001). *Λευκή Βίβλος. Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: Η ώρα των επιλογών*. 12.9.2001 COM(2001) 370 τελικό. [https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/rett/20020617/com\(2001\)370_el.pdf](https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/rett/20020617/com(2001)370_el.pdf)
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2001). *Οι περιφέρειες στη Νέα Οικονομία. Κατευθύνσεις για τις Καινοτόμες Ενέργειες του ΕΤΠΑ για την περίοδο 2000-2006*. https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/guidelines/pdf/inovac_el.pdf
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2001). *Πρόγραμμα δράσης για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (1998-2000)*. COM/2001/0069 τελικό.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2011α). *Λευκή Βίβλος. Χάρτης πορείας για έναν ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών*. 28.3.2011 COM(2011) 144 τελικό. <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EL:PDF> Ευρωπαϊκή
- Επιτροπή (2011β). *Η ΕΕ και οι γειτονικές της περιοχές: Ανανεωμένη προσέγγιση της συνεργασίας στις μεταφορές*. COM/2011/0415 τελικό. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52011DC0415&from=EN> [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Rail_passenger_transport,_2016_\(passenger-kilometres_per_inhabitant\).png](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Rail_passenger_transport,_2016_(passenger-kilometres_per_inhabitant).png)
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2014). *Horizon 2020*. https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/sites/default/files/H2020_EL_KI0213413ELN.pdf
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2014). *Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού, Εκπαίδευση και Διά Βίου Μάθηση*, GR05M9OP001.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2016). *Πίνακας αποτελεσμάτων του 2016 για τις μεταφορές: Η ΕΕ εργάζεται για την ενίσχυση της εσωτερικής αγοράς*. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/IP_16_3541
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2020). *Στήριξη της απασχόλησης των νέων: Γέφυρα προς την απασχόληση για την επόμενη γενιά*. COM(2020) 276, 1.7.20. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0276&from=EN>

- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2021). *Η Κοινή Γεωργική Πολιτική με μία Ματιά*. https://ec.europa.eu/info/food-farming-fisheries/key-policies/common-agricultural-policy/cap-glance_el
- Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή «Ευρώπη 2020». <https://www.eesc.europa.eu/el/sections-other-bodies/other/europe-2020-steering-committee>
- Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (2008α). *Έκθεση για την Ευρωπαϊκή Πολιτική για τα λιμάνια*. 14.07.2008. https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-6-2008-0308_EL.html
- Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (2008β). *Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια*. Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 4ης Σεπτεμβρίου 2008 σχετικά με μια ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια (2008/2007(INI)) (2009/C 295 E/18).
- Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και Συμβούλιο (1996). Απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1996 περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. <https://op.europa.eu/el/publication-detail/-/publication/f34131d1-aae6-4421-8394-c1cd130a4ed5/language-el>
- Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 2015/2279/INI, *Έκθεση σχετικά με την Πολιτική Συνοχής στις Ορεινές Περιοχές της ΕΕ*, από την Iliana Lotova, https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2016-0074_EL.html
- Ευρωπαϊκός Μηχανισμός Σήμανσης της Ποιότητας, C 353, 18 Oct 2019, Publication Office of EU, www.op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/836993b5-f176-11e9-a32c-01aa75ed71a1/language-el
- Ευστρατιάδης, Α., Κουκουβίνος, Α., Κουτσογιάννης, Δ., & Μαμάσης, Ν. (2002). *Διερεύνηση των δυνατοτήτων διαχείρισης και προστασίας της ποιότητας της Λίμνης Πλαστήρα*. Τεύχος 2: Υδρολογική μελέτη <https://www.itia.ntua.gr/el/byauthor/Mamassis/9/> [Ανακτήθηκε 15 Ιανουαρίου 2022].
- Ζαμπέλης, Χ., & Γιαλύρη, Θ. (2001). *Ο χωροταξικός Σχεδιασμός ως Εργαλείο Διαφοροποίησης και Αναβάθμισης των Ορεινών Περιοχών του Εθνικού Χώρου και Δημιουργίας Νέας Εταιρικής Σχέσης Πόλης Υπαίθρου*. Πρακτικά 3ου Διεπιστημονικού Συνεδρίου του ΕΜΠ στο ΜΕΚΔΕ. «Η Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη στις Ορεινές Περιοχές Θεωρία και Πράξη», σελ. 172, ΕΜΠ.
- Ζαχαρίου, Α. (2014). *Χωροταξική μελέτη για την επικαιροποίηση του ολοκληρωμένου τοπικού προγράμματος βιώσιμης ανάπτυξης σε εφαρμογή της habitat agenda δήμου Λίμνης Πλαστήρα*. <http://plastiras-ota.gr/wp-content/uploads/2017/12/ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ-ΜΕΛΕΤΗ.pdf> [Ανακτήθηκε 18 Μαΐου 2022]
- Η δομή του ΕΣΠΑ 2007-2013. www.dianeosis.org/2016/01/domi-espa/
- Η Λίμνη Κερκίνη (1996). http://www.xanthi.ilsp.gr/schools/text_f.asp?codet=10&file=KERKINI.htm [Ανακτήθηκε 12 Απριλίου 2022].
- Ηγουμενάκης, Ν. Γ., Κραβαρίτης, Κ. Ν., & Λύτρας, Π.Ν. (1999). *Εισαγωγή στον τουρισμό*. Interbooks.
- Θεσμικό Πλαίσιο, ΕΣΠΑ 2007-2013. www.epanad.gov.gr/default.asp?pID=27&la=1
- Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών (2012). *Η επίδραση του τουρισμού στην ελληνική οικονομία*. http://iobe.gr/docs/research/res_05_e_01092012rep_gr.pdf
- Ινστιτούτο Τοπικής Αυτοδιοίκησης (2016). *Νησιωτική πολιτική τοπική αυτοδιοίκηση και νησιωτικότητα*, Μελέτες ΙΤΑ.
- IOBE (2013). *Ερευνητική Δραστηριότητα*. http://iobe.gr/ec_situation.asp?PD=2013
- Ισχύς των αιολικών πάρκων στην Ελλάδα. <http://www.cres.gr/kape/datainfo/maps.htm> [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021]
- Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2081/92 του Συμβουλίου της 14ης Ιουλίου 1992 για την προστασία των γεωγραφικών ενδείξεων και των ονομασιών προέλευσης των γεωργικών προϊόντων και των τροφίμων, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A31992R2081>.

- Κανονισμός ΕΟΚ 2081/92, Προστασία των γεωγραφικών ενδείξεων και των ονομασιών προέλευσης των γεωργικών προϊόντων και των τροφίμων, Συμβούλιο 14/07/92.
- Καραβασίλη, Μ., & Μικελάκης, Ε. (2011). Πολιτιστικές διαδρομές, Προς μια ερμηνευτική του «πολιτισμικού τοπίου» με αναπτυξιακή προοπτική. *Αρχαιολογία και Τέχνες*, 71, 82-86.
- Καραγιάννης, Α. Δ., Κορρές, Γ., & Ζαρίφης, Α. (2001). *Επιχειρηματικότητα και ανάπτυξη*. Παιδαγωγικό Ινστιτούτο.
- Καραδήμα, Π. (2014). *Λίμνες & ποτάμια της Ελλάδας. Η σημασία τους, Παραγωγή*. <https://www.pemptousia.gr/2014/03/limnes-potamia-tis-elladas-i-simasia/> [Ανακτήθηκε 3 Μαΐου 2022]
- Κελέμης, Α. (2006). *Ηλεκτρονικό εμπόριο και ηλεκτρονικό επιχειρείν*. ΑΤΕΙ Θεσσαλονίκης, Τμήμα Τυποποίησης και Διακίνησης Προϊόντων. Παράρτημα Κατερίνης www.logistics.teithe.gr/Docs/.../kelemis/kelemis.ppt
- Κοκκώσης, Χ., & Τσάρτας, Π. (1999). *Ανάπτυξη και περιβάλλον στον τουρισμό*. Τουριστικός Τομέας, Τόμος Β, Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο.
- Κοκκώσης, Χ. (2000). Τα ελληνικά νησιά στο νέο Ευρωπαϊκό Χώρο. Στο Χ. Κοκκώσης & Π. Τσάρτας (επιμ.), *Βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη και περιβάλλον*. Κριτική.
- Κοκκώσης, Χ., & Τσάρτας, Π. (2001). *Βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη και περιβάλλον*. Κριτική.
- Κόνσολας, Ν. (1997). *Σύγχρονη περιφερειακή οικονομική πολιτική*. Παπαζήσης.
- Κοσκινάς, Κ., Παπαστάμου, Στ., Μαντόγλου, Σ., Προδρομίτης, Γερ., & Αλεξιάς, Γ. (2000). *Περιβάλλον και αναβάθμιση της ποιότητας ζωής, οι κοινωνικές αναπαραστάσεις του περιβάλλοντος*. Ελληνικά Γράμματα.
- Κουτσουρίδης, Α., & Λαγκόνε, Μ. (2016). *Πιλοτική μελέτη τουριστικής ανάπτυξης λιμναίας περιοχής με τη συμβολή των ΣΓΠ και της τηλεπικοινωνίας. Η περίπτωση της λίμνης Πλαστήρα*. ΑΠΘ. http://ikee.lib.auth.gr/record/282386/files/KOYTSOYRIDHS_LAGONE_DE.pdf [Ανακτήθηκε 19 Μαΐου 2022].
- Κρασοπούλου, Μ. (2020). *Διαχείριση δικτύου υδάτινων τόπων και περιφερειακή ανάπτυξη. Μελέτη περίπτωσης: Πελοπόννησος*. Διδακτορική Διατριβή, Τμήμα Οικονομίας και Βιώσιμης Ανάπτυξης, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο.
- Κρομμύδα, Β. (2016). *Διαχείριση και προστασία του τοπίου Η περίπτωση της Λίμνης Πλαστήρα*. 8ο Διεπιστημονικό Διαπανεπιστημιακό Συνέδριο του ΕΜΠ και του ΜΕΚΔΕ του ΕΜΠ, με θέμα «Η Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη των Ορεινών και των Γεωγραφικά Απομονωμένων Περιοχών», https://www.researchgate.net/publication/308606613_Diacheirise_kai_prostasia_tou_topiou_E_riptose_tes_Limnes_Plastera [Ανακτήθηκε 10 Μαΐου 2022]
- Κωστίσης, Ν. (1998). *Η Ευρωπαϊκή Ένωση. Ένα σύντομο οδοιπορικό στην ιστορία, τους θεσμούς και τις βασικές πολιτικές της*. Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Β' έκδοση.
- Κώττης, Γ. (1975). *Οικονομική της προστασίας του περιβάλλοντος*. Παπαζήσης.
- Κώττης, Γ., & Πετράκη-Κώττη, Αθ. (1995). *Σύγχρονα οικονομικά θέματα*. Παπαζήσης.
- Λαγός, Γ. Δ. (1998). *Θεωρητικές προσεγγίσεις στον τουρισμό*. Κριτική.
- Λαγός, Δ. (2005). *Τουριστική οικονομική*. Κριτική.
- Λαμπριανίδης, Λ. (1992). *Στοιχεία οικονομικής γεωγραφίας*. Παρατηρητής.
- Λαμπριανίδης, Λ. (2001). *Οικονομική γεωγραφία*. Πατάκης.
- Λαμπριανίδης, Λ. (2012). *Οικονομική γεωγραφία – Στοιχεία θεωρίας και εμπειρικά παραδείγματα*. Πατάκης.
- Λαμπρόπουλος, Σ. (2018). *Ιστορική αναδρομή στην ανάπτυξη των υποδομών της Ελλάδας (1887-2017)*. Οδικό Δίκτυο. <http://users.ntua.gr/laser/odika.pdf>

- Λέκκας, Ε. (2000). *Φυσικές & τεχνολογικές καταστροφές* (Τομέας Δυναμικής, Τεκτονικής & Εφαρμοσμένης Γεωλογίας – Τμήμα Γεωλογίας και Γεωπεριβάλλοντος) <https://www.elekkas.gr/images/stories/pdfdocs/books/tk.pdf>
- Μάργαρη, Ζ. (2016). *Λαϊκά δρώμενα, τελεστικές τέχνες και αιεφόρος ανάπτυξη*. Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης, Βιβλιοθήκη Εκπαιδευτικού Υλικού, Πρόγραμμα: Λαϊκός Πολιτισμός και Τοπική Ανάπτυξη. <http://resources.ekdd.gr/gnosis/index.php/2012-09-20-11-36-31/4-27/108-laikos> [Ανακτήθηκε 9 Μαΐου 2021].
- Μητούλα, Ρ. (1999). Η προστασία της Αρχιτεκτονικής Κληρονομιάς ως παράγοντας διατήρησης της φυσιογνωμίας των πόλεων. *Αρχαιολογία*, 72, 67-71.
- Μητούλα, Ρ. (1999). *Οι ευρωπαϊκές πολιτικές για τις παράκτιες ζώνες. Η επίδρασή τους στη φυσιογνωμία των ευρωπαϊκών πόλεων*. Πρακτικά του Πανελληνίου Συνεδρίου με θέμα «Διαχείριση και βελτίωση παράκτιων ζωνών», σελ. 105-114, Αθήνα 22-25 Νοεμβρίου.
- Μητούλα, Ρ. (2000). *Οι επιπτώσεις της Ευρωπαϊκής Ενοποίησης στη φυσιογνωμία της ελληνικής πόλης*. Διδακτορική Διατριβή, Τομέας Πολεοδομίας-Χωροταξίας, Αρχιτεκτονική Σχολή, ΕΜΠ.
- Μητούλα, Ρ. (2002). Η Ενεργειακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης – Από την Πράσινη και τη Λευκή Βίβλο στις πολιτικές και δράσεις του 2000-2006, *Επιστημονικά Χρονικά*, περιοδικό του Επιστημονικού Προσωπικού της ΔΕΗ, 3, 20-21.
- Μητούλα, Ρ. (2006). *Βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξη στην Ε.Ε. και ανασυγκρότηση του ελληνικού αστικού περιβάλλοντος*. Σταμούλης.
- Μητούλα, Ρ. (2017). Συνθήκες Οικονομικής Ανάπτυξης Παραποτάμιων Περιοχών. *Βιώσιμη Ανάπτυξη, Πολιτισμός, Περιβάλλον, Οικονομία, Κοινωνία*. www.sdct-journal.gr
- Μητούλα, Ρ. (2018). Η συμβολή του πολιτισμού στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών. *Βιώσιμη Ανάπτυξη*, 1 (www.sdct-journal.gr).
- Μητούλα, Ρ. (2022). Συνθήκες βιώσιμης ανάπτυξης των παραποτάμιων περιοχών. Στο *Χωροταξικός Σχεδιασμός, Πολιτιστική Κληρονομιά και Τοπική Ανάπτυξη* (σελ. 52-59). Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Μυτιλήνη.
- Μητούλα, Ρ., & Καλδής, Π. (2018). *City Branding και βιώσιμη ανάπτυξη. Η περίπτωση των πολιτιστικών διαδρομών*. Παπαζήσης.
- Μητούλα, Ρ., & Στεφάνου, Ι. (2008). *Παράγοντες βιώσιμης ανάπτυξης των μικρών αιγαιοπελαγίτικων νησιών*. Πρακτικά Τέταρτου Πανελληνίου Συνεδρίου Διαχείρισης και Βελτίωσης Παράκτιων Ζωνών, σελ. 191-200, Μυτιλήνη 23-27 Σεπτεμβρίου.
- Μητούλα, Ρ., Αστάρα, Ο. Ε., & Καλδής Π. (2008). *Βιώσιμη ανάπτυξη – Έννοιες, διεθνείς & ευρωπαϊκές διαστάσεις*. Rossili.
- Μητούλα, Ρ., Παταργιάς Π., & Μιχάλαϊνα, Ε. (2002). Αστική Ανασυγκρότηση και Περιβαλλοντική Αναβάθμιση μέσω του Ηλεκτρικού Αυτοκινήτου. *ΥΛΗ & ΚΤΙΡΙΟ*, 54, 32-41.
- Μιχαηλίδου, Ε. (2010). *Κριτική Ανάλυση της Πολιτικής της ΕΕ για τις Ορεινές Περιοχές*. ΜΕΚΔΕ, 6ο Διεπιστημονικό Συνέδριο «Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη των Ορεινών Περιοχών», ΕΜΠ.
- Μοίρα, Π., & Παρθένος, Σ. (2011). *Πολιτισμικός – Βιομηχανικός Τουρισμός*. Νομική Βιβλιοθήκη ΑΕΒΕ.
- ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ ΕΛΛΑΣ. <https://www.moh.gr/> [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- Μουρμούρης, Ι. (2013). *Πώς οι μεταφορές συμβάλλουν στην ανάπτυξη και πώς η Ελλάδα απέχει ακόμη αρκετά από το να τις εκμεταλλευθεί*. <https://www.foreignaffairs.gr/articles/69194/ioannis-k-mourmoyris/pos-oi-metafores-symballoyn-stin-anaptyksi?page=show>

- Μουρμούρης, Ρ. (2006). *Οικονομική των μεταφορών: Ανάπτυξη, επένδυση, διοίκηση και εφαρμογές*. Σταμούλης.
- Μούσης, Ν. (1996). *Ευρωπαϊκή Ένωση, Δίκαιο-Οικονομία-Πολιτική*. Παπαζήσης.
- Μούσης, Ν. (2011). *Οι κατηγορίες των περιφερειών της ΕΕ*. http://www.europedia.moussis.eu/books/Book_2/5/12/01/01/index.tkl?lang= [Ανάκτηση επίσκεψη 9 Δεκεμβρίου 2021].
- Μούστρης, Α. (2007). *Τηλεργασία – Μια συνοπτική οριοθέτηση. Οι προκλήσεις στη Διοίκηση των Ανθρώπινων Πόρων*. <http://www.mediamax.gr/pdf/Teleworking-HR.pdf>
- Μπέλλης, Β. (2005). *Τοπικά σύμφωνα ποιότητας (Τ.Σ.Π.) στην ανάπτυξη του αγροτικού χώρου - Εφαρμογή στη λίμνη Πλαστήρα*. Αναπτυξιακή Καρδίτσας http://library.tee.gr/digital/m2067/m2067_bellis.pdf [Ανακτήθηκε 8 Απριλίου 2022].
- Μπιζάνη, Ευ. (2004). *Πολιτισμική διαχείριση και περιφερειακή ανάπτυξη: Σχεδιασμός πολιτιστικής πολιτικής και πολιτιστικού προϊόντος*. Διόνικος.
- Ν. 1065/1980.
- Ν. 2742/1999, Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης και άλλες Διατάξεις, <https://www.e-nomothesia.gr/kat-periballon/skhedia-poleon/n-2742-1999.html>
- Ν. 3463/2006.
- Ν. 3852/2010, Ελληνική Δημοκρατία (2010). «*Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης*». <https://www.e-nomothesia.gr/autodioikese-demoi/n-3852-2010.html>
- Ν. 3852/2010.
- Ν. 4194/1961.
- Νέα Προγραμματική Περίοδος 2021-2027. <https://www.espa.gr/el/pages/newprogperiod21-27.aspx>
- Νικολαΐδης, Α. (2000). *Αεροδρόμια: Μελέτη και κατασκευή*.
- Νικολαΐδου, Σ., Μπελεγρή-Ρομπόλη, Α., & Κρητικίδης, Γ. (2004). *Καινοτόμοι μέθοδοι απασχόλησης σε ορεινές περιοχές: Η Τηλε-εργασία στο Μέτσοβο*. Στο Δ. Ρόκος (επιμ.), *Η ολοκληρωμένη ανάπτυξη στις ορεινές περιοχές – Θεωρία και πράξη*. Μετσόβιο Κέντρο Διεπιστημονικής Έρευνας (ΜΕΚΔΕ). ΕΜΠ.
- Νομοθεσία για το ψάρεμα στα γλυκά νερά. <https://www.carp-matchfishing.gr/arthra/nomothesia-gia-to-psarema/> [Ανακτήθηκε 23 Μαΐου 2022].
- Νόμος 2545/1997. <https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/204502/nomos-2545-1997>
- Νόμος 3852/2010 Καλλικράτης.
- Οδηγία 96/92/ΕΚ «Περί κοινών κανόνων για την εσωτερική αγορά ηλεκτρικής ενέργειας».
- Οδηγία ΕΟΚ 75/268.
- Οικονόμου, Αγ. (2007). *Η συμβολή του χωροταξικού σχεδιασμού στην αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων στις παράκτιες περιοχές της Ελλάδας και η Ευρωπαϊκή Πολιτική*. Διδακτορική Διατριβή, ΕΜΠ. <https://thesis.ekt.gr/thesisBookReader/id/16963#page/1/mode/2up>
- Οικονόμου, Αγ., & Καραγιάννης, Στ. (2022). *Κυκλικός τουρισμός και αειφορία*. Broken Hill.
- Οικονόμου, Αγ., & Μητούλα, Ρ. (2010). *Οικολογική διαχείριση κτιρίων, οικισμών και πόλεων στην Ευρωπαϊκή Ένωση – Μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων*. Σταμούλης.
- ΟΛΠ (2021). *Οικονομικές καταστάσεις*. <https://www.olp.gr/el/pliροφοries-ependyton/oikonomikes-katastaseis/itemlist/category/285-2020>
- Ουσκατέσκου, Χ. (1986). *Συνοπτική θεωρία και ιστορία του πολιτισμού*. Γρηγόρης.

- ΠΑΑ 2014-2020, *Πρόγραμμα Αγροτικής Ανάπτυξης 2014-2020*. Γενική Γραμματεία Ενωσιακών Πόρων και Υποδομών, Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης ΠΑΑ 2014-2020. <http://agrotikianaptixi.gr/el>
- Παγκόσμιος Κώδικας Δεοντολογίας για τον Τουρισμό (1999). Σαντιάγκο, Χιλή, 1/10/1999 <https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2019-11/greece.pdf>
- Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού (1995). *Αειφόρος τουρισμός*. Παγκόσμιο Συνέδριο στο Lanzarote (Κανάριοι Νήσοι).
- Παλάσκας, Θ. (2004). *Ρόλος και προοπτική του τουρισμού στην Ελλάδα*. IOBE.
- Παναγόπουλος, Θ. (2001). *Δίκαιο περιβάλλοντος* (3η αναθ. έκδ.). Σταμούλης.
- Πανελλήνιο Σχολικό Δίκτυο. http://www.sch.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=213&Itemid
- Παπαβασιλείου, Αγγ. (2021). Η συμβολή των μεγάλων έργων υποδομής στη βιώσιμη ανάπτυξη. *Βιώσιμη Ανάπτυξη, Περιβάλλον, Πολιτισμός, Οικονομία, Κοινωνία*, τεύχος 2021. www.sdct-journal.gr
- Παπαγεωργίου, Μ., & Γκαντούνα, Ε. (2012). *Πολιτιστικός τουρισμός και πολιτιστικές διαδρομές: Κατευθύνσεις σχεδιασμού σε τοπική κλίμακα μέσα από την περίπτωση του Δήμου Ελασσόνας*. <http://www.citybranding.gr/> [Ανακτήθηκε 9 Μαΐου 2021].
- Παπαδασκαλόπουλος, Αθ. (1995). *Πρότυπα και πολιτικές περιφερειακής ανάπτυξης*. Παπαζήσης.
- Παπαδασκαλόπουλος, Αθ. (1996). *Τεχνοπόλεις και περιφερειακή ανάπτυξη*. Στο Ντ. Κύλλαση & Μ. Νικηταρίδης (επιμ.), *Τεχνοπόλεις. Νέο Μέσο της Περιφερειακής Πολιτικής*. Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης.
- Παπαδασκαλόπουλος, Αθ. (2002). *Μέθοδοι περιφερειακής ανάλυσης*. Παπαζήσης.
- Παπαδασκαλόπουλος, Αθ. Δ, & Χριστοφάκης, Μ. Σ. (2002). *Περιφερειακός προγραμματισμός*. Παπαζήσης.
- Παπαδημάτου, Α., & Ρόκος, Δ. (2004). Βιώσιμη και αξιόβιτη ολοκληρωμένη ανάπτυξη στις ορεινές περιοχές της Ελλάδας και του κόσμου. Στο Δ. Ρόκος (επιμ.), *Η ολοκληρωμένη ανάπτυξη στις ορεινές περιοχές – Θεωρία και πράξη*. Μετσόβιο Κέντρο Διεπιστημονικής Έρευνας (ΜΕΚΔΕ). ΕΜΠ.
- Παπαδόπουλος, Π. (2001). Το ενεργειακό μέλλον της Ευρωπαϊκής Ένωσης – Συνέντευξη της αντιπροέδρου της Κομισιόν για θέματα Ενέργειας, Μεταφορών και Σχέσεων με το Κοινοβούλιο κ. Λογίολα ντε Παλάθιο, *ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ* της Κυριακής, 18/2/2001.
- Παπανίκος, Γρ. (1990). *Οι ελληνικές τουριστικές εισπράξεις*. Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων.
- Παππάς, Ν. (2008). *Περιβάλλον-Πολιτισμός-Τουρισμός-Περιφερειακή Ανάπτυξη*. Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων – Γενική Γραμματεία Εκπαίδευσης Ενηλίκων – Ινστιτούτο Διαρκούς Εκπαίδευσης Ενηλίκων, σελ. 20-22, 24. http://reader.ekt.gr/bookReader/show/index.php?lib=EDULLL&item=1046&bitstream=1046_01#page/1/mode/2up
- Παρδάλη, Α. (2001). *Η λιμενική βιομηχανία στις προκλήσεις της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και των ολοκληρωμένων μεταφορικών συστημάτων*. Σταμούλης.
- Πατσουράτης, Β. (2000). *Η φορολογική επιβάρυνση του τουριστικού προϊόντος*. Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών – Κέντρο Έρευνας.
- Πατσουράτης, Β. (2002). *Η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού τουριστικού προϊόντος*. Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων (ΙΤΕΠ).
- ΠΔ 373/85, ΦΕΚ Α-131/22-785. *Ερασιτεχνική-Αθλητική Αλιεία*. <https://www.e-nomothesia.gr/kat-naytilia-nausiploia/kat-alieia/pd-373-1985.html> [Ανακτήθηκε 20 Μαΐου 2022].
- Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας (2018). *Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας: Διαγωνισμός για την αξιοποίηση της παραλίμνιας περιοχής του Φράγματος Πείρου-Παραπείρου*. <http://www.pde.gov.gr/gr/enimerosi/>

deltia-tupou/item/9392-diagonismos-gia-tin-axiopoisi-tis-paralimnias-perioxis-toy-fragmatos-peiroy-parapeiroy.html [Ανακτήθηκε 10 Μαΐου 2022].

- Πιτσιαβά, Μ., Μπάσμπας, Σ., & Ζαχαράκη, Ε. (2007). *Βιώσιμες οδικές μεταφορές του μέλλοντος: Υποδομή, όχημα*. Πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου «Δρόμοι του μέλλοντος».
- Πολύζος, Σ. (1998). *Διαπεριφερειακά οδικά έργα και η συμβολή τους στην περιφερειακή ανάπτυξη. Μια θεωρητική και περιφερειακή προσέγγιση*. Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης. <file:///C:/Users/User/Desktop/μεταφορες.pdf>
- Πολύζος, Σ. (2001). *Περιφερειακή ανάπτυξη*. Κριτική.
- Πολύζος, Σ., Τσιώτας, Δ., & Παπαγεωργίου, Α. (2015). *Χωρική ανάλυση και μελέτη της δυναμικής των περιφερειακών αεροδρομίων στην Ελλάδα*. Βόλος: 4ο Πανελλήνιο Συνέδριο Πολεοδομίας Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης.
- Πολυμέρου-Καμηλάκη, Α. (2016). *Εισαγωγή στο περιεχόμενο του λαϊκού πολιτισμού και σύνδεσή του με τη σύγχρονη τοπική ανάπτυξη*. Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης, Βιβλιοθήκη Εκπαιδευτικού Υλικού, Πρόγραμμα: Λαϊκός Πολιτισμός και Τοπική Ανάπτυξη. <http://resources.ekdd.gr/gnosis/index.php/2012-09-20-11-36-31/4-27/108-laikos> [Ανακτήθηκε 9 Μαΐου 2021].
- ΠΟΠΕΚ-Ενημέρωση Μελών. <https://popkek.gr/category/members/> [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- Πρόγραμμα Υποδομών Μεταφορών 2021-2027. https://ymeperaa.gr/images/diavouleysi_metafores_2021-2027/PYMET_synopsi_April_2021.pdf
- Προγράμματα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας. <http://2007-2013.espa.gr/el/Pages/staticEuropeanTerritorialCooperationProgrammes.aspx>
- ΡΑΕ, Γεωπολιτικός Χάρτης. <https://geo.rae.gr/> [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- Ρίτσος, Ι. (1996). *Μαθητεία, Μονοτονικό Λεξικό της δημοτικής*. Τόμος 2, σελ. 1265.
- Ρόκος, Δ. (2004). *Η Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη στις ορεινές περιοχές – Θεωρία και πράξη*. Πρακτικά 3ου Διεπιστημονικού Διαπανεπιστημιακού Συνεδρίου του ΕΜΠ και του ΜΕΚΔΕ, 7-10 Ιουνίου 2001, Συνεδριακό Κέντρο Μετσόβου, Μέτσοβο, Επιστημονική Επιμέλεια Καθ. Δ. Ρόκος, Εναλλακτικές Εκδόσεις.
- Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας, «Άδειες ΑΠΕ /ΡΑΕ». <https://www.rae.gr/wp-content/uploads/2021/03/Vevaioseis-APE.xlsx> [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- Σαμπράκος, Ε. (2001). *Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών*. Σταμούλης.
- Σαπουντζάκη, Κ., & Δανδουλάκη, Μ. (2016). *Κίνδυνοι και καταστροφές. Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών*. <http://hdl.handle.net/11419/6297>
- Σαργέντης, Γ. Φ., & Χριστοφίδης, Α. (2002). *Το τοπίο της λίμνης, Διερεύνηση των δυνατοτήτων διαχείρισης και προστασίας της ποιότητας της Λίμνης Πλαστήρα*. 4, Τομέας Υδατικών Πόρων, Υδραυλικών και Θαλάσσιων Έργων, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. <http://www.itia.ntua.gr/el/projinfo/77/> [Ανακτήθηκε 15 Ιανουαρίου 2022]
- ΣΕΤΕ (1992). *Η θέση του τουρισμού και η συμβολή του στην ελληνική οικονομία*. www.sete.gr
- ΣΕΤΕ (1995). *Σχέδιο δράσης για την ποιοτική αναβάθμιση του ελληνικού τουρισμού*.
- ΣΕΤΕ (2008). *Τουρισμός και ισοζύγιο πληρωμών*. www.sete.gr
- ΣΕΤΕ (2015). *Η συμβολή του τουρισμού στην ελληνική οικονομία το 2014 – Συνοπτική απεικόνιση βασικών μεγεθών*. www.sete.gr
- Σκούντζος, Θ. (1996). *Περιφερειακή οικονομική ανάλυση και πολιτική. Θεωρία και μέτρα πολιτικής*. Σταμούλης.

- Σπιλάνης, Γ. (1993). Νησιωτική ανάπτυξη και δίκτυα συνεργασίας των νησιών της ευρωπαϊκής κοινότητας. *Τόπος*, 6 (93), 8 (orismoι). <https://docplayer.gr/1207890-Giannis-spilanis-nisiotiki-anaptyxi-kai-diktya-synergasias-ton-nision-tis-eyropaikis-koinotitas.html>
- Σπιλάνης, Γ. (1996). *Για μια ευρωπαϊκή πολιτική των νησιών*. Κείμενα Έρευνας και Τεκμηρίωσης, αρ. 41, ΕΚΕΜ.
- Σπιλάνης, Γ. (2008). Για μια Ευρωπαϊκή Πολιτική των Νησιών. *ΕΥΠΛΟΙΑ*, e-περιοδικό του δικτύου Αιγαίου, <https://old.eyploia.gr/modules.php?name=News&file=print&sid=1301>
- Σπιλάνης, Γ., Ακριβοπούλου, Ι., Γάκης, Κ., Μιχαηλίδης, Γ., & Νιάρχος, Αθ. (2011). *Ο Καλλικράτης στα Νησιά*. ΕΕΤΑ. <https://www.eetaa.gr/ekdoseis/pdf/148.pdf>
- Σπιλάνης, Ι. (2000). *Τουρισμός και περιφερειακή ανάπτυξη. Η περίπτωση των νησιών του Αιγαίου*. Στο Π. Τσάρτας (επιμ.), *Τουριστική ανάπτυξη, πολυεπιστημονικές προσεγγίσεις*. Εξάντας.
- ΣτΕ 1984/2017 (Μη νόμιμες ενέργειες για την αποκατάσταση του καμένου δάσους Καϊάφα) <https://nomosphysis.org.gr/16664/ste-19842017-mi-nomimes-energeies-gia-tin-apokatastasi-toy-kamenoy-dasoys-kaiafa/> [Ανακτήθηκε 19 Μαΐου 2022]
- Στεφάνου, Ι., & Μητούλα, Ρ. (1999). *Ο ρόλος της ενέργειας στον περιβαλλοντικό σχεδιασμό και την περιφερειακή ανάπτυξη*. Εργαστήριο Πολεοδομικής Σύνθεσης ΕΜΠ.
- Στεφάνου, Ι. κ.ά. (2000). *Η φυσιογνωμία της ελληνικής πόλης*. Εργαστήριο Πολεοδομικής Σύνθεσης ΕΜΠ και ΥΠΕΧΩΔΕ. ΜΕΔΕΩΝ.
- Στεφάνου, Ι., & Μητούλα, Ρ. (2004). *Η συμβολή των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης και του Σχεδίου Περιφερειακής Ανάπτυξης της Ε.Ε. στη διατήρηση και ανάδειξη της φυσιογνωμίας των Ελληνικών Πόλεων*. Πρακτικά Συνεδρίου με τίτλο «Πολιτική αιεφόρου ανάπτυξης των πόλεων στην Ελλάδα», ΥΠΕΧΩΔΕ-ΕΜΠ, Αθήνα 15/9/2004.
- Στεφάνου, Ι., Παταργιάς, Π., & Μητούλα, Ρ. (2002). Οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις στο κέντρο της πόλης. Η περίπτωση του κέντρου της Αθήνας. *Επιστημονική Έκδοση Κτίριο*, Α/2002, 5-14.
- Στεφάνου, Ι., Τσουδερός, Ι., & Μητούλα, Ρ. (1999). *Η οικολογική πόλη – από την Πράσινη και Λευκή Βίβλο στον Πράσινο Βιτρούβιο*. Σημειώσεις μαθήματος Περιβάλλοντος και Σχεδιασμού του Χώρου. Εργαστήριο Πολεοδομικής Σύνθεσης ΕΜΠ.
- Στεφάνου, Ι., Τσουδερός, Ι., & Μητούλα, Ρ. (2000). *Ο περιβαλλοντικός σχεδιασμός των πόλεων και η ευρωπαϊκή του διάσταση*. Σημειώσεις μαθήματος Περιβάλλοντος και Σχεδιασμού του Χώρου. Εργαστήριο Πολεοδομικής Σύνθεσης ΕΜΠ.
- Στρατηγική της Λισαβόνας. <https://www.europarl.europa.eu/highlights/el/1001.html>
- Στρατηγικό Πρόγραμμα Τουριστικής Ανάπτυξης Περιφέρειας Ηπείρου. https://www.php.gov.gr/images/stories/strat_sxed_touristikis_anaptyksis_hpeirou.pdf [Ανακτήθηκε 12 Μαΐου 2022].
- Σύμβαση RAMSAR. Προστασία της Φύσης και Βιοποικιλότητα – Σύμβαση για τους Υγροβιότοπους Διεθνούς Σημασίας. <http://www.moa.gov.cy/moa/environment/environmentnew.nsf/All/1E208B71803178FEC225802F003C502C?OpenDocument> [Ανακτήθηκε 15 Φεβρουαρίου 2022].
- Συμβούλιο για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη (χ.χ.). *Περί βιώσιμης ανάπτυξης*. http://www.sevbcsd.org.gr/about_sustainable_development
- Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2005). *Συμπεράσματα του Συμβουλίου σχετικά με την ανάγκη πρόταξης της πολιτιστικής κληρονομιάς στο σύνολο των πολιτικών της ΕΕ* (2018/C 196/05). [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018XG0608\(02\)&from=SL](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018XG0608(02)&from=SL)
- Συμβούλιο της Ευρώπης (2004). *Ευρωπαϊκή Σύμβαση του Τοπίου*. <https://rm.coe.int/CoERMPublicCommonSearchServices/DisplayDCTMContent?documentId=09000016802f3fae>

- Συμβούλιο της Ευρώπης (2018). *Συμπεράσματα του Συμβουλίου σχετικά με την ανάγκη πρόταξης της πολιτιστικής κληρονομιάς στο σύνολο των πολιτικών της ΕΕ* (2018/C 196/05). [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018XG0608\(02\)&from=SL](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018XG0608(02)&from=SL)
- Συνέδριο για το πρόγραμμα «Ερμής». http://www.eap.gr/news/EXAGGELIA_SYNEDRIOU/synedrio/html/sect1/41.htm
- Συνθήκη για τον Χάρτη της Ενέργειας (1998). *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*. https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:bb5339f8-f387-4c05-a895-1a64f898413c.0007.02/DOC_3&format=PDF [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- Σύστημα Μεταφοράς Φυσικού Αερίου στην Ελλάδα. <http://www.desfa.gr/national-natural-gas-system/transmission> [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- Σχεδιασμός Στρατηγικής για το ΕΣΠΑ 2021-2027. «Η υπάρχουσα κατάσταση στην Περιφέρεια Ιονίων Νήσων». <http://www.peponia.gr/>
- TAP (Trans Adriatic Pipeline). <https://www.tap-ag.gr/%CE%9F-%CE%91%CE%B3%CF%89%CE%B3%CF%8C%CF%82> [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- Τσάλας, Γρ., & Κατσιμπάρδης, Κ. (2004). *Αειφορία και περιβάλλον, η ευρωπαϊκή και εθνική προοπτική*. Σιδέρης.
- Τσαμπουλάς, Δ. (2006). *Εμπορευματικά Κέντρα: Μοχλός Ανάπτυξης σε Περιφερειακό Επίπεδο*, 2006, ΥΠΕΧΩΔΕ - Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος – Διεύθυνση Χωροταξίας, ΕΠΠΕΡ: «Γενικό πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης», Παρουσίαση ΕΝ.Τ.Ι. “Entrepreneurship through Innovation in Epirus, Εβδομάδα Καινοτομίας, Ιωάννινα.
- Τσαούσης, Δ. (1984). *Η κοινωνία του ανθρώπου*. Gutenberg.
- Τσάρτας, Π. (1996). *Τουρίστες, ταξίδια, τόποι: Κοινωνιολογικές προσεγγίσεις στον τουρισμό*. Εξάντας.
- Τσάρτας, Π. (2010). *Ελληνική τουριστική ανάπτυξη. Χαρακτηριστικά, διερευνήσεις, προτάσεις*. Κριτική.
- Τσάρτας, Π., & Λύτρας, Π. (1996). *Τουρισμός, Τουριστική Ανάπτυξη*. Παπαζήσης.
- Τσάρτας, Π., Μανωλόγλου, Ε., & Μάρκου, Α. (2001). *Ποιοτικά χαρακτηριστικά και τάσεις ζήτησης εσωτερικού τουρισμού*. ΕΚΚΕ.
- Τσελέντης, Β. (2008). *Διαχείριση θαλάσσιου περιβάλλοντος και ναυτιλία*. Σταμούλης.
- Τσίπης, Κ. (2004). Ο Ελληνικός ορεινός χώρος ως φύση και ως Όλον. Στο Δ. Ρόκος (επιμ.), *Η ολοκληρωμένη ανάπτυξη στις ορεινές περιοχές – Θεωρία και πράξη*. Μετσόβιο Κέντρο Διεπιστημονικής Έρευνας (ΜΕΚΔΕ). ΕΜΠ.
- Τσίτουρας, Αν. (1998). *Η εποχικότητα του τουρισμού στην Ελλάδα και τις ανταγωνίστριες χώρες*. ΙΤΕΠ.
- Υπουργείο Ανάπτυξης (2001). Η υπάρχουσα υποδομή Φυσικού Αερίου. *Η ΑΓΟΡΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ*, 1, 9.
- Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων (2020). *Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2021-2025*. <http://www.opengov.gr/ypoiaw/wp-content/uploads/downloads/2020/06/%CE%95%CE%A0%CE%91-11-6-2020.pdf>
- Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων. *Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης (ΕΠΑ) 2021-2025*. <http://epa.gov.gr/>
- Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου (2012). *Εθνική Στρατηγική Λιμένων 2013-2018*. <http://stereaellada.gr/wp-content/uploads/2018/06/limania070113.pdf>
- Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου (2013). *Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Λιμένων και Δυνατότητες Χρηματοδότησης του μέσω ΕΣΠΑ και των Πόρων της Νέας Προγραμματικής Περιόδου*, Ρόγκαν και Συνεργάτες ΑΕ. <https://www.mindev.gov.gr/wp-content/uploads/2018/04/stratigiko-sxedio-limenwn-10.pdf>

- Υπουργείο Οικονομίας και Ανάπτυξης, ΕΣΠΑ 2014-2020. http://epan2.antagonistikotita.gr/uploads/espa_21.12_02.pdf
- Υπουργείο Οικονομικών, «Πλαίσιο Αναπτυξιακού Σχεδιασμού». http://www.dgepcd.gov.cy/dgepcd/dgepcd.nsf/page38_gr/page38_gr?OpenDocument
- Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας Ειδική Γραμματεία Υδάτων (2017). *Σχέδιο Διαχείρισης Κινδύνων Πλημμύρας των Λεκανών Απορροής Ποταμών του Υδάτινου Διαμερίσματος Αττικής*. http://thyamis.itia.ntua.gr/egyfloods/sdkp/GR06/II_1_P12_GR06.pdf
- Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, «Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα». <https://ypen.gov.gr/energeia/esek/> [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, «Ενέργεια». <https://ypen.gov.gr/energeia/> [Ανακτήθηκε 31 Οκτωβρίου 2021].
- Υπουργείο Πολιτισμού & Αθλητισμού (2019). *Αυλη Πολιτιστική Κληρονομιά της Ελλάδας, Εγγεγραμμένα Στοιχεία*. Γενική Διεύθυνση Αρχαιοτήτων και Πολιτιστικής Κληρονομιάς, Διεύθυνση Νεότερης Πολιτιστικής Κληρονομιάς. <http://ayla.culture.gr/purpose> [Ανακτήθηκε 9 Μαΐου 2021].
- Υπουργείο Πολιτισμού & Αθλητισμού (2019). *Διατροφική Πολιτιστική κληρονομιά της Ελλάδας, ή Πίτα*. http://ayla.culture.gr/wp-content/uploads/2016/12/DNPAAPK_Pites.pdf [Ανακτήθηκε 9 Μαΐου 2021].
- Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (2019). *Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών 2014-2025*. https://www.espa.gr/el/Documents/2127/1st_Revision_%20Strategic_Frame_for_Transport_Investment_2014-2025_Jun2019.pdf
- Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων (2014). *Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών 2014-2025*. https://www.espa.gr/el/Documents/2127/1st_Revision_%20Strategic_Frame_for_Transport_Investment_2014-2025_Jun2019.pdf
- ΦΕΚ 1138/11.9.2009. *Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού*. http://gnto.gov.gr/sites/default/files/fek_1138_2009.pdf
- ΦΕΚ 3021/275 Ν. 3521/22.12.2006.
- ΦΕΚ Α' 87/7.6.2010
- Χατζημπίρος, Α. (2007). *Οικολογία – Οικοσυστήματα και προστασία του περιβάλλοντος*. Συμμετρία.
- Χιωτίνης, Μ. (2017). *Χωρική Ανάπτυξη, Ευρωπαϊκή Περιφερειακή Πολιτική και ζητήματα δημοκρατίας*. https://www.researchgate.net/publication/341454142_Chorike_Anaptixhe_Europaike_Periphereiake_Politike_kai_Zetemata_Demokratias
- Ψαρρού, Μ. (2015). *Ο πολιτιστικός προγραμματισμός στο πλαίσιο του επιχειρησιακού προγραμματισμού των Δήμων στην τρέχουσα συγκυρία*. Κέντρο Διάδοσης Ερευνητικών Προγραμμάτων.

Διαδικτυακοί σύνδεσμοι

- <http://2007-2013.espa.gr/el/Pages/staticWhatIsESPA.aspx>
- <http://84.205.237.112/oldpin/images/themata/2014/09/09-01-1.pdf>
- <http://84.205.237.112/oldpin/images/themata/2014/09/09-01-1.pdf>
- <http://dytikiellada.gr/>
- http://europa.eu/european-union/topics/regional-policy_el [Ανακτήθηκε 22 Μαρτίου 2021].
- http://europa.eu/european-union/topics/regional-policy_el

<http://kemete.sch.gr/wp-content/uploads/2011/12/eis-1-omada-7-syn.pdf>
<http://oreinoi.blogspot.com>
<http://peproe.gr/>
<http://pin.gov.gr/wp-content/uploads/2014>
<http://www.agrotour.gr>
<http://www.antagonistikotita.gr/epanek/>
<http://www.arcadiaportal.gr/sites/default/files>
<http://www.dias.ea.gr/gr/description.htm>
<http://www.ellinikigeorgia.gr/pop-proionta-ellada>
<http://www.eydpelop.gr/2007-2013/wp-content/uploads/pararthma-l-anapty3iaka-xarakthristika.pdf>
<http://www.eydpelop.gr/2014-2020/>
http://www.gnto.gov.gr/sites/default/files/files_basic_pages/meleth_voreio_aigaio.pdf
http://www.ketade.gr/docs/Enall_tour.pdf
<http://www.kozanh.gr/web/guest/generalcityinfo>
http://www.patt.gov.gr/site/big_files/161010_stratigikos_sxediasmos.pdf
http://www.pde.gov.gr/smpe-pesda/content/files/smpe/SMPE_PDE_IOYNIOS_2016.pdf
http://www.pedamth.gr/files/ArticleID/174/01_Draft_ROP_REMTH_22.pdf
<http://www.pedamth.gr/files/ArticleID/174/02YfistameniKatastasi.pdf>
<http://www.pedthessalias.gr/2012-01-12-13-29-02/oikonomia.html>
<http://www.pepattikis.gr/>
<http://www.pepba.gr/>
<http://www.pepdym.gr/>
<http://www.pepionia.gr/>
<http://www.pepkm.gr/web/guest/home>
<http://www.pepkritis.gr/>
http://www.php.gov.gr/docs/Stratigikos_Shediasmos.pdf
<http://www.pkm.gov.gr/inst/pkm/gallery/>
<http://www.pkm.gov.gr/inst/pkm/gallery///PKM%20files>
<http://www.pnai.gov.gr/ckfinder/userfiles>
<http://www.statistics.gr/>
http://www.statistics.gr/documents/20181/1210503/FEK_Nomimos_rev.pdf/9c385e3d-cd1c-4a9f-8caa-036bb1febe69
<http://www.stereaellada.gr/>
<http://www.tanea.gr/2015/10/09/greece/oi-ekpaideytikoi-tis-agonis-grammis-2/>
<http://www.thessalia-espa.gr/>
<https://cor.europa.eu/el> Ευρωπαϊκή Επιτροπή των Περιφερειών.

https://ec.europa.eu/regional_policy/el/policy/what/investment-policy/
https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/themes/culture/: [Ανακτήθηκε 22 Μαρτίου 2021].
https://eurlex.europa.eu/summary/chapter/regional_policy/2604.ht.ml?root=2604
<https://kavala.gov.gr/getattachment/o-dimos/o-dimos-xthes-kai-simera/sintomi-perigrafi/Kavala.pdf>
<https://pepna.gr/>
https://pste.gov.gr/images/files/2016/diavoulefsis/PER_20160113_03.pdf
<https://s3-eu-west-1.amazonaws.com>
<https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/733FutureWeWant.pdf> [Ανακτήθηκε 21 Ιουλίου 2020].
<https://www.britannica.com/science/river>
<https://www.coe.int/en/web/cultural-routes/all-cultural-routes> Council of Europe. «Cultural routes».
<https://www.ellines.com/specials/26068-poia-ellinika-mnimeia-perilambanontai-sti-lista-pagkosmias-klironomias/>
<https://www.espa.gr/el/Pages/BestPractices.aspx>
<https://www.espa.gr/el/Pages/newproperiod21-27.aspx>, ΕΣΠΑ, 2021-2027.
<https://www.espa.gr/el/pages/staticOPCentralMacedonia.aspx>
https://www.espa.gr/elibrary/Dyt.Macedonia_2014GR16M2OP006_1_4_el.pdf
https://www.espa.gr/elibrary/RIS3_StereiaEllada_201504.pdf
<https://www.heraklion.gr/ourplace/heraklion-town/heraklion.html>
<https://www.kallikratis.org/kallikratis-dimi-ana-nomo/>
<https://www.kallikratis.org/oles-oi-perifereiakes-enotites-ana-perifereia/>
<https://www.thessaly.gov.gr/data/bigthemes/kalThesProion.pdf>
<https://www.ymeperaa.gr/>
www.europa.eu/
www.hellaskps.gr
www.linguee.com/english-greek/translation/livestock+farming.html, livestock farming
www.ypes.gr/dioikitiki-diairesi-aytodioikisis/

Στο παρόν βιβλίο αναδεικνύεται το ζήτημα των οικονομικών ασυμμετριών μεταξύ των περιφερειών και διερευνώνται οι βασικές αιτίες που τις προκαλούν, οι οποίες μπορεί να είναι από το γεωγραφικό και γεωφυσικό τοπίο μέχρι και τις υποδομές, τα μέσα μεταφοράς, ή ακόμη και τον ίδιο τον πολιτισμό. Καταγράφονται οι βασικές πολιτικές που στοχεύουν στη βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξη και πολλές από τις στρατηγικές και τις μεθόδους που ακολουθούνται για την επίλυση των οικονομικών προβλημάτων των περιφερειών, με κυρίαρχη συνισταμένη τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Στο βιβλίο υπογραμμίζεται ότι μέσω της περιφερειακής πολιτικής οι σύγχρονες κοινωνίες επιδιώκουν να αντιμετωπίσουν τα οικονομικά προβλήματα και να πετύχουν τη χρηματοοικονομική μεγέθυνση, έχοντας απώτερο στόχο την κοινωνική συνοχή και την εξασφάλιση της ποιότητας ζωής για τους πολίτες τους. Προκειμένου να πετύχει η εν λόγω πολιτική, θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη της και να συνεκτιμά πολλές και διαφορετικές παραμέτρους, όπως το επίπεδο της ανάπτυξης της κάθε περιφέρειας, τη φύση των οικονομικών προβλημάτων που αντιμετωπίζει και τους λόγους που τα προκαλούν. Επομένως, πρωτίστως απαιτείται η ορθή διάγνωση των προβλημάτων.

Σε δεύτερο στάδιο θα πρέπει να χαράσσονται οι στρατηγικές πολιτικές οι οποίες στοχεύουν στη μείωση των χρηματοοικονομικών, κοινωνικών, εδαφικών, περιβαλλοντικών, πολιτισμικών κ.ά. ανισοτήτων που υφίστανται ανάμεσα σε περιφέρειες. Όλες αυτές οι πολιτικές αναπτύσσονται τα τελευταία χρόνια και συμβάλλουν στην άρση ή μείωση των ανισοτήτων και στη βελτίωση των συνθηκών της ζωής.

Το βιβλίο λαμβάνει υπόψη αυτές τις πολιτικές και τις αναδεικνύει. Έμφαση δίνεται στον χωρικό σχεδιασμό της περιφερειακής ανάπτυξης. Άλλωστε, σήμερα, ο χωρικός σχεδιασμός συνδέεται άμεσα με την επίτευξη της βέλτιστης διαχείρισης και αξιοποίησης των διαθέσιμων χρηματοοικονομικών πόρων σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο. Όμως, κυρίως έμφαση δίνεται στη βιώσιμη ανάπτυξη και στους τέσσερις πυλώνες που τη συνθέτουν: το περιβάλλον, την οικονομία, την κοινωνία και τον πολιτισμό.

Το παρόν σύγγραμμα δημιουργήθηκε στο πλαίσιο του Έργου ΚΑΛΛΙΠΟΣ+	
Χρηματοδότης	Υπουργείο Παιδείας και Θρησκευμάτων, Προγράμματα ΠΔΕ, ΕΠΑ 2020-2025
Φορέας υλοποίησης	ΕΛΚΕ ΕΜΠ
Φορέας λειτουργίας	ΣΕΑΒ/Παράρτημα ΕΜΠ/Μονάδα Εκδόσεων
Διάρκεια 2ης Φάσης	2020-2023
Σκοπός	Η δημιουργία ακαδημαϊκών ψηφιακών συγγραμμάτων ανοικτής πρόσβασης (περισσότερων από 700) <ul style="list-style-type: none">• Προπτυχιακών και μεταπτυχιακών εγχειριδίων• Μονογραφιών• Μεταφράσεων ανοικτών textbooks• Βιβλιογραφικών Οδηγών
Επιστημονικά Υπεύθυνος	Νικόλαος Μήτρου, Καθηγητής ΣΗΜΜΥ ΕΜΠ
ISBN: 978-618-228-033-1	DOI: http://dx.doi.org/10.57713/kallinos-264

Το παρόν σύγγραμμα χρηματοδοτήθηκε από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου Παιδείας