



ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ

ΜΕΛΕΤΗ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΣΤΗ ΝΑ ΕΥΡΩΠΗ: ΔΙΑΤΡΟΠΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΗ ΧΩΡΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΗ ΕΔΑΦΙΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

Κωδικός αναφοράς 5265

**ΠΕ1: Ορισμός και χωροταξικά - αναπτυξιακά χαρακτηριστικά της ζώνης
επιδράσεων**

ΠΕ2: Ανάλυση του συστήματος μεταφορών της ζώνης επιδράσεων

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΤΣΑΚΙΡΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ, Αρχ. Μηχ/κος - Χωροτάκτης - Πολεοδόμος

ΜΩΥΣΙΑΔΗ ΘΕΟΔΟΥΛΗ, Μηχ/κος Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περ/κης Ανάπτυξης, MSc

ΒΕΡΑΝΗ ΕΛΕΝΗ, Μηχ/κος Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περ/κης Ανάπτυξης, MSc

Δρ. ΓΑΒΑΝΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ, Πολιτικός Μηχ/κος

ΗΛΙΑ ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑ, Μηχ/κος Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περ/κης Ανάπτυξης, MSc

Καθ. ΚΑΥΚΑΛΑΣ ΓΡΗΓΟΡΗΣ

Δρ. ΜΟΥΤΣΙΑΚΗΣ ΕΥΘΥΜΙΟΣ, Περιβαλλοντολόγος

Καθ. ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

Καθ. ΠΙΤΣΙΑΒΑ ΛΑΤΙΝΟΠΟΥΛΟΥ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ

Δρ. ΤΑΣΟΠΟΥΛΟΥ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ, Μηχ/κος Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περ/κης Ανάπτυξης, MSc

ΑΘΗΝΑ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2014



ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

i. ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΕΡΓΟΥ	9
ii. ΟΝΟΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΡΜΟΔΙΩΝ	10
ΕΝΟΤΗΤΑ Α.....	11
ΠΕ1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΑ - ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΗΣ ΖΩΝΗΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ.....	11
A.1. Καταρχήν αναγνώριση και οριοθέτηση της περιοχής μελέτης	11
A.1.1. Η θέση της ευρύτερης περιοχής μελέτης (ΝΑΕ) στις πολιτικές εδαφικής συνοχής με έμφαση στις μεταφορές	11
A.1.2. Οι ζώνες επιδράσεων του συστήματος Εγνατία οδός και κάθετοι άξονες	16
A.1.3. Διοικητική αναγνώριση της καταρχήν ζώνης επιδράσεων του διασυνοριακού χώρου.....	18
A.1.4. Στοιχεία φυσικής γεωγραφίας	23
A.1.5. Κάλυψη γης	29
A.2. Πληθυσμιακές τάσεις και ροές.....	31
A.2.1. Μέγεθος πληθυσμού και μεταβολή.....	31
A.2.2. Πυκνότητα πληθυσμού.....	35
A.2.3. Φυσική κίνηση πληθυσμού.....	37
A.2.4. Κατανομή πληθυσμού σε ευρείες ηλικιακές ομάδες.....	40
A.2.5. Μεταναστευτικές ροές	43
A.2.6. Συμπεράσματα ως προς την πληθυσμιακή δυναμική	56
A.3. Αγορά εργασίας και δομή απασχόλησης	58
A.3.1. Ποσοστό συμμετοχής του εργατικού δυναμικού	58
A.3.2. Ποσοστό ανεργίας και ποιοτικά χαρακτηριστικά	60
A.3.3. Δομή απασχόλησης ανά τομέα παραγωγής.....	64
A.3.4. Αναγνώριση μετακινήσεων με σκοπό την εργασία (ημερήσιων - ολιγόχρονων)	66
A.3.5. Συμπεράσματα ως προς την αγορά εργασίας και τη δομή της απασχόλησης ..	68
A.4. Οικονομία και παραγωγικό σύστημα.....	70
A.4.1. Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) - μέγεθος αγοράς.....	70
A.4.2. Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) κατά κεφαλή	75
A.4.3. Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία παραγωγής (ΑΠΑ).....	78
A.4.3. Ακαθάριστες επενδύσεις πάγιου κεφαλαίου (ΑΕΠΚ)	80
A.4.4. Επενδυτικές ροές	82
A.4.5. Εμπορικές ροές	90
A.4.6. Τουριστικές ροές	97
A.4.7. Συμπεράσματα ως προς την οικονομία και το παραγωγικό σύστημα	102
A.5. Δίκτυο οικισμών.....	105
A.5.1. Διάγνωση βασικών χαρακτηριστικών	105
A.5.2. Συμπεράσματα πληθυσμιακής δυναμικής	109
A.6. Ευρωπαϊκή εδαφική συνεργασία	112
A.6.1. Γενικό πλαίσιο και διαστάσεις	112
A.6.2. Προγράμματα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας - Διμερή Διασυνοριακά Προγράμματα.....	117
A.6.3. Προγράμματα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας - Πολυμερή Προγράμματα	121
A.6.4. Συμπεράσματα ένταξης συνεργασιών βάσει των πολυμερών διασυνοριακών προγραμμάτων	130
A.7. Συγκριτική θεώρηση διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων και ζώνης επιδράσεων IV της Εγνατίας οδού	132
A.7.1. Πληθυσμιακές τάσεις και ροές	132
A.7.2. Αγορά εργασίας και δομή απασχόλησης.....	133
A.7.3. Οικονομία και παραγωγικό σύστημα	135

A.7.4. Δίκτυο οικισμών	138
ΕΝΟΤΗΤΑ Β	140
ΠΕ2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΗΣ ΖΩΝΗΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ	140
B.1. Περιγραφή του συστήματος μεταφορών της ζώνης επιδράσεων του διασυνοριακού χώρου	140
B.1.1. Δίκτυα διαπεριφερειακής και Ευρωπαϊκής εμβέλειας στην περιοχή.....	141
B.1.2. Υποδομές μεταφορών και μετακινήσεις.....	147
B.1.3. Συμπεράσματα	165
B.2. Ανάδειξη της θέσης και λειτουργίας της Εγνατίας οδού στο σύστημα μεταφορών της ζώνης επιδράσεων του διασυνοριακού χώρου	168
B.2.1. Σύστημα Εγνατία Οδός και κάθετοι άξονες.....	168
B.2.2. Συνέργεια και ανταγωνιστικότητα με το σύστημα μεταφορών στη ζώνη επιδράσεων.....	173
B.2.3. Στρατηγική θέση και λειτουργία του συστήματος Εγνατία Οδός και κάθετοι άξονες στη ζώνη επιδράσεων.....	185
ΕΝΟΤΗΤΑ Γ	191
ΟΡΙΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΗΣ ΖΩΝΗΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ.....	191
Γ.1. Περίγραμμα αξιολόγησης	191
Γ.2. Η συνιστώσα των ροών και των συνεργασιών	191
Γ.3. Η συνιστώσα του αναπτυξιακού δυναμισμού	193
Γ.3. Η συνιστώσα των μεταφορών	195
Γ.4. Οριστικοποίηση της ζώνης.....	198
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	199

Κατάλογος πινάκων

α/α	Πίνακας	σελ.
1.	Ζώνες επιδράσεων Εγνατίας οδού και καθέτων	17
2.	Διοικητική αναγνώριση καταρχήν ζώνης επιδράσεων στο διασυνοριακό χώρο κατά NUTS	20
3.	Κάλυψη γης στη ζώνη καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων (%)	30
4.	Μέγεθος πληθυσμού και μεταβολή (κατ., NUTS 0, NUTS II, περιοχές μελέτης, 2001 - 2006 - 2011)	32
5.	Μέγεθος πληθυσμού και μεταβολή (κατ., NUTS 0, NUTS III πρωτευουσών, 2001 - 2011)	34
6.	Πυκνότητα πληθυσμού (κατ./τ.χλμ., NUTS II, 2011)	35
7.	Φυσική κίνηση πληθυσμού (γεν. ζων. - θαν./1000 κατ., NUTS 0, NUTS II, περιοχές μελέτης, 2001 - 2011)	37
8.	Φυσική κίνηση πληθυσμού (γεν. ζων. - θαν./1000 κατ., NUTS 0, NUTS III πρωτευουσών, 2011)	39
9.	Κατανομή πληθυσμού σε ευρείες ηλικιακές ομάδες (% , NUTS 0, NUTS II, περιοχές μελέτης, 2001 - 2011)	40
10.	Αλλοδαποί υπήκοοι στην Αλβανία ανά χώρα προέλευσης (2011)	44
11.	Αλλοδαποί υπήκοοι στη Βουλγαρία ανά χώρα προέλευσης (2011)	45
12.	Εισροή αλλοδαπών υπηκόων στη Βουλγαρία (NUTS 0, II, 2007 & 2013)	46
13.	Μόνιμος πληθυσμός και αλλοδαποί κατά ομάδες υπηκοοτήτων (NUTS 0, NUTS II, ζώνη επιδράσεων IV, 2011)	48
14.	Άδειες διαμονής αλλοδαπών υπηκόων ΠΓΔΜ, Σερβίας και Τουρκίας (NUTS 0, II, III, ζώνη επιδράσεων IV, ιστορικά δεδομένα μέχρι το 02/2014)	48
15.	Συνολικός πληθυσμός και αλλοδαποί κάτοικοι Ιταλίας (NUTS 0, II, 2002 & 2012)	49
16.	Αλλοδαποί υπήκοοι στη Ιταλία ανά χώρα προέλευσης (2011)	51
17.	Αλλοδαποί υπήκοοι στην ΠΓΔΜ ανά χώρα προέλευσης (2012)	52
18.	Πληθυσμός Σερβίας με μεταναστευτικά χαρακτηριστικά (2011, περιοχή μελέτης)	53
19.	Αλλοδαποί υπήκοοι στην Τουρκία (NUTS 0, II, 2000)	54
20.	Γενική αποτύπωση των μεταναστευτικών κινήσεων εντός ζώνης διερεύνησης (ζεύγη προορισμού - προέλευσης)	55
21.	Ποσοστό συμμετοχής του εργατικού δυναμικού (% , NUTS 0, NUTS II, περιοχές μελέτης, 2008 & 2011)	58
22.	Ανεργία ως ποσοστό του ενεργού πληθυσμού (% , NUTS 0, NUTS II, περιοχές μελέτης, 2008 & 2011)	60
23.	Δομή απασχόλησης ανά τομέα παραγωγής (NACE Rev2, % , NUTS 0, NUTS II, περιοχές μελέτης, 2011)	64
24.	Συστηματικές μετακινήσεις (commuting) με σκοπό την εργασία από/προς το εξωτερικό (μετακινήσεις, NUTS 0, NUTS II, περιοχές μελέτης, 2009 & 2011)	67
25.	ΑΕΠ σε τρέχουσες τιμές (εκ. ευρώ, NUTS 0, NUTS II, περιοχές μελέτης, 2007 - 2009 - 2011)	70
26.	Πραγματική μεταβολή του ΑΕΠ (% , NUTS 0, NUTS II, περιοχές μελέτης, 2007 - 2009 - 2011)	74
27.	ΑΕΠ κατά κεφαλή σε PPS (τρέχουσες τιμές ευρώ, NUTS 0, NUTS II, περιοχές μελέτης, 2007 - 2009 - 2011)	75
28.	Ποσοστιαία συμβολή των παραγωγικών τομέων στην ΑΠΑ (% , NUTS 0, NUTS II, περιοχές μελέτης, 2007 & 2011)	78
29.	Καθαρές άμεσες ξένες επενδύσεις στη Βουλγαρία (εκ. ευρώ, χώρες διασυνοριακής ζώνης, 2007 - 2009 - 2012)	83

30.	Καθαρές άμεσες ξένες επενδύσεις στην Ελλάδα (εκ. ευρώ, χώρες διασυννοριακής ζώνης, 2007 - 2009 - 2012)	84
31.	Καθαρές άμεσες ξένες επενδύσεις στην Ιταλία (εκ. ευρώ, χώρες διασυννοριακής ζώνης, 2007 - 2009 - 2012)	85
32.	Καθαρές άμεσες ξένες επενδύσεις στην ΠΓΔΜ (εκ. ευρώ, χώρες διασυννοριακής ζώνης, 2007 - 2009 - 2012)	85
33.	Καθαρές άμεσες ξένες επενδύσεις στη Σερβία (εκ. ευρώ, χώρες διασυννοριακής ζώνης, 2007 - 2009 - 2012)	86
34.	Καθαρές άμεσες ξένες επενδύσεις στο Κόσοβο (εκ. ευρώ, χώρες διασυννοριακής ζώνης, 2007 - 2009 - 2012)	87
35.	Καθαρές άμεσες ξένες επενδύσεις στην Τουρκία (εκ. δολάρια, χώρες διασυννοριακής ζώνης, 2007 - 2009 - 2012)	88
36.	Σημαντικοί επενδυτικοί εταίροι εντός ζώνης διερεύνησης (απόθεμα ΑΞΕ - διαχρονική τάση)	89
37.	Εμπορικό ισοζύγιο Αλβανίας (εκ. ευρώ, χώρες διασυννοριακής ζώνης, 2007 & 2012)	90
38.	Εμπορικό ισοζύγιο Βουλγαρίας (εκ. ευρώ, χώρες διασυννοριακής ζώνης, 2007 & 2012)	91
39.	Εμπορικό ισοζύγιο Ελλάδας (εκ. ευρώ, χώρες διασυννοριακής ζώνης, 2007 & 2012)	92
40.	Εμπορικό ισοζύγιο Ιταλίας και περιοχής μελέτης (εκ. ευρώ, NUTS 0, NUTS II, περιοχή μελέτης, 2007 & 2011)	92
41.	Εμπορικό ισοζύγιο Ιταλίας (εκ. ευρώ, επιλεγμένες χώρες διασυννοριακής ζώνης, 2011)	93
42.	Εμπορικό ισοζύγιο ΠΓΔΜ (εκ. δολάρια, χώρες διασυννοριακής ζώνης, 2007 & 2012)	93
43.	Εμπορικό ισοζύγιο Σερβίας (εκ. δολάρια, χώρες διασυννοριακής ζώνης, 2007 & 2012)	94
44.	Εμπορικό ισοζύγιο Κοσόβου (εκ. ευρώ, χώρες διασυννοριακής ζώνης, 2007 & 2011)	94
45.	Εμπορικό ισοζύγιο Τουρκίας (εκ. δολάρια, χώρες διασυννοριακής ζώνης, 2007 & 2012)	95
46.	Ποσοστό εμπορικών συναλλαγών με τις χώρες της διασυννοριακής ζώνης ως προς το σύνολο και κύριοι εμπορικοί εταίροι εντός ζώνης (% , 2007 & 2012)	96
47.	Αφίξεις μη κατοίκων στην Αλβανία (άτομα και μεταβολή, χώρες διασυννοριακής ζώνης, 2005 & 2012)	97
48.	Αφίξεις μη κατοίκων στη Βουλγαρία (άτομα και μεταβολή, χώρες διασυννοριακής ζώνης, 2007 & 2012)	97
49.	Αφίξεις μη κατοίκων στην Ελλάδα (άτομα και μεταβολή, χώρες διασυννοριακής ζώνης, 2007 & 2012)	98
50.	Αφίξεις μη κατοίκων στην Ιταλία (άτομα και μεταβολή, χώρες διασυννοριακής ζώνης, 2007 & 2010)	98
51.	Αφίξεις μη κατοίκων στη ΠΓΔΜ (άτομα και μεταβολή, χώρες διασυννοριακής ζώνης, 2007 & 2012)	99
52.	Αφίξεις μη κατοίκων στη Σερβία (άτομα και μεταβολή, χώρες διασυννοριακής ζώνης, 2007 & 2012)	99
53.	Αφίξεις μη κατοίκων στο Κόσοβο (άτομα και μεταβολή, χώρες διασυννοριακής ζώνης, 2007 & 2011)	100
54.	Αφίξεις μη κατοίκων στην Τουρκία (άτομα και μεταβολή, χώρες διασυννοριακής ζώνης, 2007 & 2012)	100
55.	Ποσοστό αφίξεων από τις χώρες της διασυννοριακής ζώνης ως προς το σύνολο και κύριες τουριστικές αγορές εντός ζώνης (% , 2007 & 2012)	101
56.	Δίκτυο οικισμών στη ζώνη καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων	105

57.	Οι τρεις διαστάσεις της Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας	113
58.	Επιλέξιμες περιοχές του προγράμματος Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας «Ελλάδα-Βουλγαρία»	117
59.	Άξονες Προτεραιότητας και ειδικότεροι στόχοι του προγράμματος Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας «Ελλάδα-Βουλγαρία»	118
60.	Επιλέξιμες περιοχές του προγράμματος Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας «Ελλάδα-Αλβανία»	118
61.	Άξονες Προτεραιότητας και ειδικότερα μέτρα του προγράμματος Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας «Ελλάδα-Αλβανία»	119
62.	Επιλέξιμες περιοχές του προγράμματος Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας «Ελλάδα-ΠΓΔΜ»	119
63.	Άξονες Προτεραιότητας και ειδικότερα μέτρα του προγράμματος Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας «Ελλάδα- ΠΓΔΜ»	120
64.	Επιλέξιμες περιοχές του προγράμματος Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας «Ελλάδα-Ιταλία»	120
65.	Άξονες Προτεραιότητας και ειδικότερα μέτρα του προγράμματος Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας «Ελλάδα-Ιταλία»	121
66.	Επιλέξιμες περιφέρειες της Ελλάδας και της Ιταλίας στο πλαίσιο του προγράμματος ENPICBC MED	122
67.	Άξονες Προτεραιότητας και ειδικότεροι στόχοι του προγράμματος ENPICBC MED	123
68.	Επιλέξιμες περιφέρειες (NUTS II) της Βουλγαρίας, της Τουρκίας και της Ελλάδας στο πλαίσιο του προγράμματος BlackSea-CBC	123
69.	Άξονες Προτεραιότητας και ειδικότεροι στόχοι του προγράμματος BlackSea-CBC	124
70.	Άξονες Προτεραιότητας και ειδικότεροι στόχοι του προγράμματος MED	125
71.	Άξονες Προτεραιότητας και περιοχές παρέμβασης του προγράμματος SEE	126
72.	Επιλέξιμες περιοχές της Ελλάδας, της Αλβανίας και της περιοχής μελέτης της Ιταλίας στο πλαίσιο του προγράμματος «Αδριατική»	128
73.	Άξονες Προτεραιότητας και ειδικότεροι στόχοι του προγράμματος «Αδριατική»	128
74.	Συνθετικά αποτελέσματα έργων συνεργασίας μεταξύ Ελλάδας και λοιπών χωρών/περιοχών μελέτης στο πλαίσιο των Πολυμερών Προγραμμάτων	130
75.	Μήκος οδικού δικτύου στα κράτη-μέλη της ευρύτερης περιοχής μελέτης που κατατάσσεται στα δίκτυα: α) E-road και TEN-T, β) μόνο TEN-T και γ) μόνο E-road	142
76.	Διάδρομοι του Δικτύου Πυρήνα TEN-T	144
77.	Μήκος αυτοκινητοδρόμων	148
78.	Μήκος λοιπών οδών	149
79.	Πυκνότητα αυτοκινητοδρόμων ως προς τον πληθυσμό	149
80.	Πυκνότητα λοιπών οδών ως προς τον πληθυσμό	150
81.	Μήκος σιδηροδρομικών γραμμών	151
82.	Πυκνότητα σιδηροδρομικών γραμμών ως προς τον πληθυσμό	152
83.	Έργο εμπορευματικών οδικών μεταφορών	153
84.	Κατανομή κατά μέσο εμπορευματικών μεταφορών (επί των παραχθέντων τονο-χιλιομέτρων)	154
85.	Κατανομή κατά μέσο επιβατικών μεταφορών (επί των παραχθέντων επιβατο-χιλιομέτρων)	155
86.	Μεθοριακοί σταθμοί (οδικό δίκτυο)	156
87.	Κύριοι λιμένες	162
88.	Εμπορευματικός φόρτος και εμπορευματοκιβώτια στους κύριους λιμένες	163
89.	Επιβατικός φόρτος στους κύριους αερολιμένες	164
90.	Μη ολοκληρωμένα τμήματα αυτοκινητόδρομων του Πανευρωπαϊκού Διαδρόμου VIII	183

91.	Μη ολοκληρωμένα τμήματα αυτοκινητόδρομων του Πανευρωπαϊκού Διαδρόμου ΙΧ	183
92.	Μη ολοκληρωμένα τμήματα αυτοκινητόδρομων του Πανευρωπαϊκού Διαδρόμου ΙV	184
93.	Μη ολοκληρωμένα τμήματα αυτοκινητόδρομων του Πανευρωπαϊκού Διαδρόμου Χ	184

Κατάλογος σχημάτων

α/α	Σχήμα	σελ.
1.	Ζώνες επιδράσεων Εγνατίας οδού και καθέτων	18
2.	Κάλυψη γης στη ζώνη καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων	29
3.	Συμμετοχή των περιοχών μελέτης στο συνολικό πληθυσμό της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης (2011)	31
4.	Μεταβολή πληθυσμού σε χώρα και περιοχές πρωτευουσών (κατ., NUTS III, 2001 - 2011)	34
5.	Χάρτης κατανομής του πληθυσμού (κατ., NUTS II, 2011)	35
6.	Χάρτης πυκνότητας πληθυσμού (κατ./τ.χλμ., NUTS II, 2011)	36
7.	Κατανομή πληθυσμού σε ευρείες ηλικιακές ομάδες (NUTS 0, NUTS III, 2011)	42
8.	Χάρτης πληθυσμού αλλοδαπών και ποσοστού επί του συνολικού πληθυσμού στις χώρες και περιοχές μελέτης (2011)	55
9.	Δείκτης μεταναστευτικής εξάρτησης (% , 2011)	56
10.	Ποσοστό της γυναικείας ανεργίας στον αντίστοιχο ενεργό πληθυσμό (% , NUTS0, NUTS2, 2011)	62
11.	Ποσοστό της νεανικής ανεργίας 15-24 στον αντίστοιχο ενεργό πληθυσμό (% , NUTS0, NUTS2, 2011)	62
12.	Ποσοστό της μακροχρόνιας ανεργίας 12 μήνες και πλέον στον ενεργό πληθυσμό (% , NUTS0, NUTS2, 2011)	63
13.	Συμμετοχή των περιοχών μελέτης στο συνολικό ΑΕΠ της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης (2011)	71
14.	Συμμετοχή των περιοχών μελέτης στο συνολικό ΑΕΠ της ΝΑ Ευρώπης (2011)	72
15.	Συμμετοχή των σημαντικών αστικών συγκεντρώσεων στη διαμόρφωση του ΑΕΠ στις περιοχές μελέτης (% , NUTS III, 2011)	73
16.	Χάρτης ΑΕΠ κατά κεφαλή στις περιφέρειες της διασυνοριακής ζώνης (PPS σε τρέχουσες τιμές ευρώ, 2011)	77
17.	ΑΕΠ κατά κεφαλή σε χώρα και περιοχές πρωτευουσών και σημαντικών αστικών κέντρων (PPS σε τρέχουσες τιμές ευρώ, NUTS 0, NUTS III, 2011)	78
18.	ΑΕΠΚ ως ποσοστό του ΑΕΠ (% , NUTS 0, 2007 - 2011)	81
19.	Δείκτης επενδυτικής εξάρτησης (% , 2012)	89
20.	Δείκτης εμπορικής εξάρτησης (% , 2012)	96
21.	Δείκτης τουριστικής εξάρτησης (% , 2012)	101
22.	Χάρτης πληθυσμού αστικών κέντρων της διασυνοριακής ζώνης (κατ., 2011)	109
23.	Χάρτης μεταβολής πληθυσμού αστικών κέντρων της διασυνοριακής ζώνης (% , 2001 - 2011)	110
24.	Χαρτογραφική απεικόνιση προγραμμάτων διασυνοριακής συνεργασίας 2007-2013	115
25.	Χαρτογραφική απεικόνιση περιοχών διακρατικής συνεργασίας 2007-2013	116
26.	Ένταση σχέσης των χωρών της διασυνοριακής ζώνης με την Ελλάδα βάσει προγραμμάτων συνεργασίας - συνθετική απεικόνιση	131
27.	Πανευρωπαϊκοί Διάδρομοι στη ΝΑΕ	143

28.	Συνολική κίνηση στους μεθοριακούς σταθμούς (είσοδοι-έξοδοι) 2002 - 2012	160
29.	Αφίξεις μη κατοίκων στους οδικούς μεθοριακούς σταθμούς (εκ., 2009 - 2013)	161
30.	Χάρτης ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών στην καταρχήν ζώνη διερεύνησης επιδράσεων	167
31.	Πρόσδος οδικών έργων στη διασυνοριακή ζώνη	185

Κατάλογος χαρτών

α/α	Χάρτης	σελ.
1.	Στοιχεία γεωγραφίας	Π-128
2.	Διοικητική διαίρεση κατά NUTS II	Π-129
3.	Διοικητική διαίρεση κατά NUTS III	Π-130
4.	Δίκτυα και κόμβοι μεταφορών	Π-131
5.	Προτεινόμενη ζώνη διασυνοριακών επιδράσεων	Π-132

Ακρωνύμια

CBC	Cross-border co-operation
CEF	Connecting Europe Facility
ENP	European Neighbourhood Policy
ESPO	European Spatial Planning Observatory Network
ESPO 2013	European Observation Network for Territorial Development and Cohesion
INEA	Innovation and Networks Executive Agency
MED	Mediterranean
NACE	European Classification of Economic Activities
NUTS	Nomenclature of Territorial Units for Statistics
PPPs	Private Public Partnerships
PPS	Purchasing Power Standards
REBIS	Regional Balkans Infrastructure Study
SEE	South East Europe
SEETO	South-East Europe Transport Observatory
TEM	Trans-European North-South Motorway Network
TEN	Trans European Networks
TINA	Transport Infrastructure Needs Assessment
TIRS	Transport Infrastructure Regional Study
TRACECA	Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe
ΑΕΚΠ	Ακαθάριστες Επενδύσεις Πάγιου Κεφαλαίου
ΑΕΠ	Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν
ΑΞΕ	Άμεσες Ξένες Επενδύσεις
ΑΠΑ	Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία Παραγωγής
ΓΠΧΣΑΑ	Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΕπ	Ευρωπαϊκή Επιτροπή
ΕΛΣΤΑΤ	Ελληνική Στατιστική Αρχή
ENPI	European Neighbourhood and Partnership Instrument
ΕΟΑΕ	Εγνατία Οδός Α.Ε.
ΕΟΕΣ	Ευρωπαϊκός Όμιλος Εδαφικής Συνεργασίας
ΕΤΠΑ	Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης
ΙΡΑ	Instrument for Pre-Accession Assistance
ΚΥΑ	Κοινή Υπουργική Απόφαση

ΝΑΕ	Νοτιοανατολική Ευρώπη
ΝΑΕ	Νοτιο-ανατολική Ευρώπη
ΠΓΔΜ	Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας
ΠΕ	Πακέτο Εργασίας
ΠΠΧΣΑΑ	Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης
ΠΣ	Πολεοδομικό Συγκρότημα

I. ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΕΡΓΟΥ

Το έργο αφορά στη "Μελέτη των επιδράσεων της Εγνατίας Οδού στη ΝΑ Ευρώπη: διατροφικότητα των μεταφορών, πολυκεντρική χωρική ανάπτυξη και διασυνοριακή εδαφική συνεργασία". Σκοπός του έργου είναι η μελέτη των επιδράσεων της Εγνατίας οδού στη ΝΑ Ευρώπη με βάση τρεις παραμέτρους που σχετίζονται με το διεθνή ρόλο της Εγνατίας οδού και των κάθετων αξόνων της, τόσο στο πλαίσιο των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών και των Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων (TENs-T και TINA) όσο και σε σχέση με τη χωρική ανάπτυξη/συνοχή και τη βιώσιμη κινητικότητα στον διαπεριφερειακό και διακρατικό χώρο. Οι τρεις αυτές παράμετροι είναι: διατροφικότητα των μεταφορών, πολυκεντρική χωρική οργάνωση και διασυνοριακή εδαφική συνεργασία.

Η διερεύνηση της σχέσης αυτών των παραμέτρων συνιστά τον πυρήνα της παρούσας μελέτης και υιοθετεί ως κεντρική υπόθεση εργασίας ότι: η προώθηση της διατροφικής λειτουργίας των μεταφορικών υποδομών οδηγεί στην ενίσχυση της πολυκεντρικής οργάνωσης του χώρου ενώ παράλληλα προσανατολίζει τη διασυνοριακή εδαφική συνεργασία σε δράσεις ενδυνάμωσης του ρόλου τους.

Στο πλαίσιο αυτό, το αντικείμενο του παρόντος έργου συνίσταται στον τελικό προσδιορισμό της Ζώνης των διασυνοριακών επιδράσεων και περιλαμβάνει στη συνέχεια την αναγνώριση αυτού του ευρύτερου διασυνοριακού χώρου από την άποψη των χωροταξικών-αναπτυξιακών χαρακτηριστικών και του συστήματος μεταφορών, την οριστικοποίηση του συστήματος δεικτών χωρικών επιδράσεων που είναι κατάλληλοι για την παρακολούθηση βασικών μεγεθών, τη διαμόρφωση της μεθοδολογίας εκτίμησης των επιδράσεων και τέλος, την εφαρμογή της μεθοδολογίας με τον υπολογισμό επιλεγμένων δεικτών. Η διεκπεραίωση του έργου περιλαμβάνει πέντε πακέτα εργασίας.

Η παρούσα τεχνική έκθεση αναφέρεται στην ανάλυση των πακέτων εργασίας 1 και 2, (ΠΕ1 και ΠΕ2), δηλαδή στην αναγνώριση των χωροταξικών και αναπτυξιακών χαρακτηριστικών της ζώνης επιδράσεων του διασυνοριακού χώρου και στη διάγνωση του συστήματος μεταφορών της αυτής περιοχής. Ως καταρχήν περιοχή διερεύνησης λαμβάνεται η συμβατικά καθοριζόμενη η οποία περιλαμβάνει τις ιταλικές περιφέρειες της νότιας Αδριατικής, την Αλβανία, την ΠΓΔΜ, το Κόσοβο, τη νότια Σερβία, τη Βουλγαρία και την Ευρωπαϊκή Τουρκία. Ειδικότερος στόχος είναι η ακριβής οριοθέτηση της ζώνης των διασυνοριακών επιδράσεων μέσα από την κατανόηση των αναπτυξιακών δεδομένων και των εξαρτήσεων/ροών που δημιουργούνται από τη λειτουργία και περαιτέρω ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών στη διασυνοριακή περιοχή της χώρας.

Σε αυτήν ειδικότερα την επιδίωξη, βασική προτεραιότητα αποτέλεσε η αναλυτική κατανόηση των αναπτυξιακών δεδομένων την διασυνοριακής ζώνης πλην της ελληνικής επικράτειας και αυτό διότι οι σχετικές κατανοήσεις βρίσκονται, στην παρούσα φάση, σε πολύ γενικό επίπεδο και απαιτείται συστηματική αποσαφήνιση. Ωστόσο κατά τη διακρίβωση των ροών ανθρώπων, υλικών και πόρων σε αυτή τη μακρο-περιφέρεια της ΝΑ Ευρώπης, προσεγγίζεται το ζήτημα των αλληλεπιδράσεων συνθετικά, τόσο στη βάση κατανόησης των χωρών και περιοχών της διασυνοριακής ζώνης όσο και του ελληνικού χώρου. Ανάλογη είναι η προσέγγιση και για το πολυτροπικό δίκτυο μεταφορών της διασυνοριακής ζώνης όπου η θέωρηση περιλαμβάνει το σύνολο της γεωγραφικής εμβέλειας των δικτύων μεταφορών στη διασυνοριακή περιοχή αλλά και στην ελληνική επικράτεια. Κύρια αστικά κέντρα και διαμετακομιστικοί κόμβοι ολοκληρώνουν ως απολήξεις το δίκτυο μεταφορών της μακρο-περιφέρειας μελέτης.

Το πρώτο πακέτο εργασίας (ΠΕ1) ενσωματώνει τρεις δράσεις. Η δεύτερη και τρίτη δράση αναφέρονται στη χωροταξική - αναπτυξιακή διάγνωση της περιοχής και στη σύγκριση αυτής με τα δεδομένα του βορειοελλαδικού τόξου, δηλαδή των περιφερειών διέλευσης

του άξονα της Εγνατίας και των καθέτων. Η πρώτη δράση αναφέρεται στον τελικό καθορισμό της διασυνοριακής ζώνης των επιδράσεων η οποία όμως μεθοδολογικά προσεγγίζεται στο τέλος και του ΠΕ2 με δεδομένο ότι αντλεί κατανοήσεις και από τα δυο πακέτα εργασίας. Σε ένα πρώτο στάδιο όμως, γίνεται αποδεκτή η καταρχήν οριοθέτηση αυτής της περιοχής στη βάση των συμβατικά καθοριζόμενων. Το δεύτερο πακέτο εργασίας (ΠΕ2) ενσωματώνει δυο δράσεις. Η πρώτη αφορά στην περιγραφή του συστήματος μεταφορών στη ζώνη των επιδράσεων ενώ η δεύτερη σχετίζεται με τη διάγνωση της θέσης του οδικού πλέγματος της Εγνατίας οδού στο σύστημα μεταφορών της διασυνοριακής ζώνης. Στο κείμενο που ακολουθεί, τα ΠΕ1 και ΠΕ2 προσεγγίζονται ως ξεχωριστές ενότητες με εξαίρεση της δράση 1.1 του ΠΕ1 η οποία παρατίθεται στο τέλος ως διακριτή ενότητα.

Στα πακέτα εργασίας που θα ακολουθήσουν, η περιοχή μελέτης ορίζεται πλέον ως η μακρο-περιφέρεια της ΝΑ Ευρώπης που περιλαμβάνει τη διασυνοριακή ζώνη επιδράσεων του οδικού συστήματος της Εγνατίας και των καθέτων καθώς και το σύνολο του ελληνικού χώρου. Η συλλογή και επεξεργασία των δεικτών αποτίμησης των επιδράσεων εφαρμόζεται στο σύνολο αυτής της περιοχής - ανάλογα βέβαια με το είδος και την γεωγραφική αναφορά ανάλυσης του κάθε δείκτη.

ii. ΟΝΟΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΡΜΟΔΙΩΝ

ΦΟΡΕΑΣ ΕΡΓΟΥ

ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ
ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ
Δρ. ΦΟΥΡΚΑΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ. Πολ. Μηχανικός
Τμηματάρχης
6^ο χλμ. Θεσσαλονίκης - Θέρμης,
τηλ. 2310 470362, fax. 2310 475937
email: vfourkas@egnatia.gr

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΤΣΑΚΙΡΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ, Αρχ. Μηχ/κος - Χωροτάκτης -
Πολεοδόμος
ΜΩΥΣΙΑΔΗ ΘΕΟΔΟΥΛΗ, Μηχ/κος Χωροταξίας, Πολεοδομίας και
Περ/κης Ανάπτυξης, MSc
ΒΕΡΑΝΗ ΕΛΕΝΗ, Μηχ/κος Χωροταξίας, Πολεοδομίας και
Περ/κης Ανάπτυξης, MSc
Δρ. ΓΑΒΑΝΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ, Πολ. Μηχ/κος
ΗΛΙΑ ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑ, Μηχ/κος Χωροταξίας, Πολεοδομίας και
Περ/κης Ανάπτυξης, MSc
Καθ. ΚΑΥΚΑΛΑΣ ΓΡΗΓΟΡΗΣ
Δρ. ΜΟΥΤΣΙΑΚΗΣ ΕΥΘΥΜΙΟΣ, Περιβαλλοντολόγος
Καθ. ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
Καθ. ΠΙΤΣΙΑΒΑ ΛΑΤΙΝΟΠΟΥΛΟΥ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ
Δρ. ΤΑΣΟΠΟΥΛΟΥ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ, Μηχ/κος Χωροταξίας,
Πολεοδομίας και Περ/κης Ανάπτυξης, MSc

Αγγέλου Πυρρή 9, 115 27 Αθήνα, Τηλ./Φαξ. 210-7759531,
email: sntsak@otenet.gr

ΕΝΟΤΗΤΑ Α

ΠΕ1. Ορισμός και χωροταξικά - αναπτυξιακά χαρακτηριστικά της διασυνοριακής ζώνης επιδράσεων

A.1. Καταρχήν αναγνώριση και οριοθέτηση της περιοχής μελέτης

Στο κεφάλαιο της καταρχήν αναγνώρισης και οριοθέτησης της περιοχής μελέτης, επιχειρείται η γεωγραφική, πολιτικο-διοικητική και φυσική διακρίβωση της διασυνοριακής ζώνης διερεύνησης των επιδράσεων, όπως αυτή λαμβάνεται και θεωρείται προκαταρκτικά. Βάση αυτής της θεώρησης αποτελεί η διακρίβωση των δυνητικών περιοχών επίδρασης του συστήματος Εγνατία οδός και κάθετοι άξονες καθώς και η κατανόηση των ευρύτερων προσπαθειών ενίσχυσης της εδαφικής συνοχής αυτού του χώρου.

A.1.1. Η θέση της ευρύτερης περιοχής μελέτης (ΝΑΕ) στις πολιτικές εδαφικής συνοχής με έμφαση στις μεταφορές

Το πλαίσιο της Ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών για την ευρύτερη περιοχή της ΝΑΕ συμβαδίζει σήμερα με τη γενική στρατηγική σταδιακής σύγκλισης της περιοχής στην ΕΕ επιδιώκοντας την αποκατάσταση της εδαφικής συνοχής της περιοχής των Βαλκανίων και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του πολυτροπικού συστήματος μεταφορών¹, (European Commission, 2008a). Παράλληλα, η πολιτική μεταφορών στο σύνολο της ΕΕ επηρεάζεται και από τις συνθήκες της παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης. Η διερεύνηση των στρατηγικών ανάπτυξης του συστήματος μεταφορών υπό το πρίσμα της διατροφικότητας, της εδαφικής συνεργασίας και της πολυκεντρικής ανάπτυξης έχει ως αφετηρία τις στρατηγικές προτεραιότητας για τις μεταφορές, όπως ορίζονται από τις πολιτικές για την κοινωνικο-οικονομική σύγκλιση και ανταγωνιστικότητα καθώς και για τη χωρική ανάπτυξη και εδαφική συνοχή. Η διερεύνηση ολοκληρώνεται με την ανάλυση της Ευρωπαϊκής πολιτικής των μεταφορών σε σχέση με τις παραπάνω στρατηγικές προτεραιότητες.

Οι διαδικασίες ένταξης των χωρών της Κεντρικής και Νοτιο-Ανατολικής Ευρώπης στην ΕΕ ξεκίνησαν το 1987 ενώ μέχρι το 2007 είχαν ενταχθεί στην ΕΕ όλες οι χώρες της περιοχής μελέτης πλην των χωρών των Δυτικών Βαλκανίων, κάποιων χωρών της πρώην Γιουγκοσλαβίας και της Τουρκίας. Μία δεκαετία αργότερα στην ΕΕ εντάχθηκε και η Κροατία ενώ η Σερβία και το Μαυροβούνιο βρίσκονται στο στάδιο των διαπραγματεύσεων για την ένταξή τους και οι υπόλοιπες χώρες της περιοχής μελέτης, δηλαδή η Αλβανία, η Βοσνία & Ερζεγοβίνη, η ΠΓΔΜ και η Τουρκία αποτελούν κράτη υποψήφια προς ένταξη (European Commission, 2008b). Τα κριτήρια ετοιμότητας των χωρών για ένταξη στην ΕΕ αφορούν στην πολιτική σταθερότητα, στην κοινωνική ισότητα, στην οικονομική ανταγωνιστικότητα και στην πρόθεση να υιοθετήσουν το κοινό νομοθετικό πλαίσιο της ΕΕ².

Επιπρόσθετα, οι στρατηγικές κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής διεύρυνσης επικαιροποιούνται σε τακτικά χρονικά διαστήματα από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ώστε να ενισχύονται οι

¹ <http://www.seetoint.org/seeto-comprehensive-network/>

² http://europa.eu/legislation_summaries/enlargement/2004_and_2007_enlargement/e0017_en.htm

προοπτικές ανάπτυξης της ΕΕ και να αντιμετωπίζονται οι πιθανές εξωγενείς απειλές. Στην πιο πρόσφατη Στρατηγική Διεύρυνσης της ΕΕ δίνεται έμφαση στις οικονομικές και θεσμικές αλλαγές που πρέπει να ολοκληρωθούν στην ΝΑΕ με στόχο την αύξηση της συνοχής και της ανταγωνιστικότητας. Επίσης, τονίζεται η αναγκαιότητα υποστήριξης από την ΕΕ της αναβάθμισης των υποδομών στα Δυτικά Βαλκάνια ώστε να αντιμετωπιστούν οι δυσμενείς επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης. Σε αυτό το πλαίσιο, προτεραιότητες για το σύστημα μεταφορών είναι η αναβάθμιση των διασυνοριακών συνδέσεων, οι στρατηγικές επενδύσεις υποδομών για την ολοκλήρωση της περιφέρειας της ΝΑΕ και συνολικά του Ευρωπαϊκού χώρου και η αναδιάρθρωση του θεσμικού πλαισίου, των συνθηκών ανταγωνισμού και των προτύπων και προδιαγραφών για τα διάφορα υποσυστήματα μεταφορών (European Council, 1993).

Η περιφερικότητα της περιοχής μελέτης και κυρίως των Βαλκανίων σε σχέση με την πορεία ενσωμάτωσής στην ΕΕ αποτελεί διαχρονικά κεντρικό θέμα της Ευρωπαϊκής πολιτικής για τη χωρική ανάπτυξη. Στα τέλη της δεκαετίας του 90 στο επίκεντρο του στρατηγικού πλαισίου ESDP (European Spatial Development Perspective) ήταν η ανάγκη για τόνωση της μεταφορικής δραστηριότητας ανάμεσα στις Βαλκανικές χώρες και στην υπόλοιπη Ευρώπη και για την αναβάθμιση των μεταφορικών υποδομών και του διαχειριστικού πλαισίου των μεταφορών σε συνδυασμό με την αναγκαιότητα εξεύρεσης πόρων και την περιορισμένη περιφερειακή και διαπεριφερειακή διάσταση της εθνικής πολιτικής μεταφορών στις χώρες αυτές (European Commission, 2013).

Σχεδόν μία δεκαετία αργότερα, η Πράσινη Βίβλος για την Εδαφική Συνοχή αναφέρεται στη σημαντική ανάπτυξη των κρατών-μελών της 5ης Ευρωπαϊκής Διεύρυνσης ενώ υπογραμμίζει τη σημασία της ισόρροπης περιφερειακής ανάπτυξης ανάλογα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των περιφερειών της ΕΕ (Committee on Spatial Development of the European Commission, 1999). Σχετικά και με τις μεταφορές, η Πράσινη Βίβλος θέτει τρεις κατευθύνσεις δράσης: α) Χωρικά ισορροπημένη διάχυση της βιώσιμης ανάπτυξης με έμφαση στις συμφορημένες περιοχές, β) Βελτίωση της συνδεσιμότητας ανάμεσα στις Ευρωπαϊκές περιφέρειες μέσω διατροφικών υπηρεσιών υψηλής ποιότητας και γ) Ενίσχυση της διεπιστημονικής συνέργειας και δικτύωσης από το περιφερειακό στο Ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο. Η Εδαφική Ατζέντα της ΕΕ 2020 (Territorial Agenda of the European Union 2020) επανέρχεται στα θέματα της πολυσυνθετικότητας των Ευρωπαϊκών περιφερειών, η οποία πρέπει να αξιοποιηθεί με στόχο την ισορροπημένη ανάπτυξη του Ευρωπαϊκού χώρου, και της ανάπτυξης σχέσεων και δικτύων συνεργασίας ανάμεσα στις περιφέρειες αυτές. Η παγκόσμια οικονομική κρίση, οι κλιματικές αλλαγές και η ενεργειακή εξάρτηση της Ευρώπης τοποθετούνται στο προσκήνιο ως απειλές για την ισορροπημένη ανάπτυξη ενώ ως μέσα για την αντιμετώπιση των απειλών αυτών τίθενται η πολυκεντρική ανάπτυξη και η χωρική ολοκλήρωση των πολιτικών και του στρατηγικού σχεδιασμού σε Ευρωπαϊκό επίπεδο (European Commission, 2008c).

Στις υφιστάμενες στρατηγικές της Γενικής Γραμματείας Περιφερειακής και Αστικής Πολιτικής (DG REGIO) για τις μακρο-Περιφέρειες η περιοχή μελέτης περιλαμβάνει τμήμα της μακρο-Περιφέρειας του Δούναβη και της μακρο-Περιφέρειας της Αδριατικής και του Ιονίου (Informal Ministerial Meeting of Ministers responsible for Spatial Planning and Territorial Development, 2011). Συγκεκριμένα, η μακρο-Περιφέρεια του Δούναβη αναφέρεται στα κράτη-μέλη: Γερμανία, Αυστρία, Ουγγαρία, Τσεχία, Σλοβακία, Σλοβενία, Βουλγαρία, Ρουμανία και Κροατία και στις χώρες: Σερβία, Βοσνία και Ερζεγοβίνη, Μαυροβούνιο, Ουκρανία και Μολδαβία. Σε σχέση με το σύστημα μεταφορών, στο επίκεντρο της εν λόγω χωρικής ενότητας βρίσκεται η μη ικανοποιητική αξιοποίηση του ποτάμιου δικτύου μεταφορών λόγω³:

³ http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperate/macro_region_strategy/index_en.cfm

- Ανεπαρκών ποτάμιων υποδομών, ολοκληρωμένης διαχείρισης και διατροφικών συνδέσεων.
- Έλλειψης κοινού στρατηγικού σχεδιασμού, διασυνοριακών συνεργασιών.
- Ανάγκης σημαντικής επενδυτικής δραστηριότητας για έργα υποδομών ευρείας κλίμακας.
- Αναποτελεσματικής περιβαλλοντικής διαχείρισης και βιώσιμης ανάπτυξης του ποτάμιου δικτύου με δυσμενή αποτελέσματα στην ανταγωνιστικότητα.

Πυρήνας της παραπάνω προσέγγισης είναι η άρση της περιφερικότητας και η βιώσιμη εκμετάλλευση του Διευρωπαϊκού Διαδρόμου του Δούναβη όχι μόνο ως εμπορικός άξονας αλλά και ως προορισμός επισκεπτών. Έως το έτος 2020, ο στόχος της Στρατηγικής είναι η αύξηση των εμπορευματικών μεταφορών στο Διάδρομο κατά 20% σε σχέση με το 2010 με ταυτόχρονη επίτευξη σε εθνικό επίπεδο των περιβαλλοντικών στόχων: EUROPE 2020 TARGETS. Climate change and energy (European Commission, 2010). Προς την κατεύθυνση αυτή προτείνονται τα εξής⁴:

- Ανάπτυξη υφιστάμενων και νέων μεταφορικών και εμπορικών συνδέσεων κατά μήκος του άξονα, όπως το δίκτυο TRACECA που συνδέει την ΕΕ μέσω της Περιφέρειας της Μαύρης Θάλασσας με την Ανατολική Ευρώπη και την Κεντρική Ασία.
- Εφαρμογή ενεργειών για την αποκατάσταση της πλωτότητας του ποτάμιου δικτύου με τρόπο περιβαλλοντικά βιώσιμο τρόπο (Πρόγραμμα NAIADES και πλαίσιο: Joint Statement on Inland Navigation and Environmental Sustainability in the Danube River Basin)
- Υιοθέτηση καινοτόμων τεχνικών και νέων τεχνολογιών και αναβάθμιση του έμψυχου δυναμικού
- Ανάπτυξη ή αποκατάσταση αποτελεσματικών συνδέσεων με το οδικό, το σιδηροδρομικό και το αεροπορικό δίκτυο μέσω των έργων προτεραιότητας TEN-T και σε συμβατότητα με τους Ευρωπαϊκούς Κανονισμούς, όπως Regulation (EC) No 913/2010. Ιδιαίτερης σημασίας κρίνονται οι κάθετες συνδέσεις (Βορράς-Νότος)

Η μακρο-Περιφέρεια της Αδριατικής και του Ιονίου περιλαμβάνει τα κράτη-μέλη Κροατία, Ελλάδα, Ιταλία και Σλοβενία και τις χώρες Αλβανία, Βοσνία και Ερζεγοβίνη, Μαυροβούνιο και Σερβία. Η στρατηγική είναι υπό διαμόρφωση⁵. Κεντρική θέση στην εν λόγω Στρατηγική έχει η εφαρμογή της πολιτικής για τις Θαλάσσιες μεταφορές και, συγκεκριμένα, της Θαλάσσιας Στρατηγικής για την Αδριατική και το Ιόνιο, η οποία μεταξύ άλλων, ορίζει τις εξής προτεραιότητες⁶:

- Μακροπρόθεσμος στρατηγικός σχεδιασμός του συστήματος θαλάσσιων και συνδυασμένων μεταφορών με έμφαση στην περιβαλλοντική και οικονομική βιωσιμότητα.
- Ανάπτυξη διακρατικών συνεργασιών και δικτύων, όπως το δίκτυο logistics της Βόρειας Αδριατικής NAPA (North Adriatic Port Association) που περιλαμβάνει τους λιμένες: Koper, Ravenna, Rijeka, Venice, Trieste.
- Βελτίωση των διαδικασιών και υποδομών των λιμένων που θα διευκολύνουν τη διακίνηση των εμπορευμάτων σε συνδυασμό με την ανάπτυξη υποδομών διασύνδεσης με τα χερσαία δίκτυα μεταφορών.
- Αποκατάσταση περιβαλλοντικά βιώσιμων και ανταγωνιστικών θαλάσσιων συνδέσεων με τα νησιά.
- Προώθηση των θαλάσσιων μετακινήσεων επισκεπτών και τουριστών και της κρουαζιέρας.

⁴ http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperate/macro_region_strategy/index_en.cfm

⁵ http://ec.europa.eu/europe2020/pdf/themes/16_energy_and_ghg.pdf

⁶ http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperate/adriat_ionian/index_en.cfm#5

Παράλληλα, στόχος είναι και η χωρική ολοκλήρωση της μακρο-περιφέρειας μέσω διαπεριφερειακών συνδέσεων πάντα σε συνάρτηση με την περιβαλλοντικά βιώσιμη διαχείριση του συστήματος και την αύξηση της ελκυστικότητας για τους επισκέπτες και τον τουρισμό.

Εκτός από τις παραπάνω περιοχές, ιδιαίτερο βάρος έχει η περιφέρεια της Μαύρης Θάλασσας που συνορεύει με την περιοχή μελέτης από τα Ανατολικά και φιλοξενεί θαλάσσιους και χερσαίους διαδρόμους μεταφορών αλλά και δίκτυα μεταφοράς ενέργειας ανάμεσα στην Κεντρική και Δυτική Ευρώπη και στην Ανατολική Ευρώπη και Κεντρική Ασία. Η σημασία της περιφέρειας της Μαύρης Θάλασσας για την περιοχή μελέτης οφείλεται στο γεγονός ότι το δίκτυο μεταφορών της περιφέρειας περιλαμβάνει σημαντικούς εμπορευματικούς λιμένες στα Βορειο-Ανατολικά του άξονα του Αυτοκινητόδρομου Εγνατία ενώ βρίσκεται σε άμεση σύνδεση με τους κάθετους άξονες της Εγνατίας και γενικότερα, με το δίκτυο TEN-T και με τους Πανευρωπαϊκούς Διαδρόμους. Παράλληλα, το δίκτυο της περιφέρειας αποτελεί το ανατολικό άκρο του ποτάμιου διαδρόμου του Δούναβη. Η περιφέρεια συνδέεται με την Ελλάδα και άλλες περιοχές περιοχή με κοινωνικο-οικονομικές, ιστορικές και πολιτισμικές σχέσεις. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι αποτελεί τον προορισμό του 20% των εξαγωγών της Ελλάδας (European Commission, 2012).

Η κοινή πολιτική της ΕΕ σε συνεργασία με τα κράτη της Μαύρης Θάλασσας για την περιφερειακή ανάπτυξη και συνεργασία εκφράζεται από το πλαίσιο "Black Sea Synergy"⁷. Σε αυτό το πλαίσιο τονίζεται ότι αυτή η περιφέρεια αποτελεί μία υπό διεύρυνση αγορά με προοπτική ανάπτυξης ενώ επίσης αποτελεί ενδιάμεσο σταθμό των δικτύων ενέργειας και μεταφορών ανάμεσα στην Ευρώπη και την Ασία. Παρόλα αυτά τονίζεται η περιφερειακότητα της περιοχής με την έννοια των διακρατικών διαφωνιών, της περιβαλλοντικής υποβάθμισης και του ελλιπούς ελέγχου των συνόρων. Για το λόγο αυτό, ενισχύεται η διαπεριφερειακή συνεργασία ώστε να δημιουργηθεί η απαραίτητη συνέργια που μακροπρόθεσμα θα συμβάλει στη συνοχή της περιοχής. Για το σύστημα μεταφορών τονίζεται η ανάγκη ενός διαφανούς και συνεκτικού πλαισίου πολιτικών καθώς και ανάπτυξης, λειτουργίας και διαχείρισης των υποδομών. Επίσης, υπογραμμίζεται η προτεραιότητα ανάπτυξης και ολοκλήρωσης μεταφορικών υποδομών στρατηγικής σημασίας, όπως ο Διάδρομος TRACECA.

Ως κύριοι στόχοι για το σύστημα μεταφορών είναι η χωρητικότητα, η ελκυστικότητα, η ανταγωνιστικότητα, η ασφάλεια και η διατροφικότητα. Συγκεκριμένα, έμφαση δίνεται στην ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών και στην ενίσχυση των θαλάσσιων συνδέσεων μικρών αποστάσεων και των ποτάμιων συνδέσεων στην περιοχή του Δούναβη. Σύμφωνα με τα παραπάνω, στο επίκεντρο της πολιτικής για τη διασύνδεση της Μαύρης Θάλασσας με την Ευρώπη βρίσκεται ο Διάδρομος του Δούναβη στο Βόρειο τόξο της περιοχής μελέτης. Παρόλα αυτά, σημαντικές είναι οι χερσαίες διασυνδέσεις με το δίκτυο λιμένων της περιοχής που στα Δυτικά βρίσκονται σε διασύνδεση με το σύστημα Εγνατία Οδός και κάθετοι άξονες φτάνοντας μέχρι τα Νότια του Διαδρόμου του Δούναβη.

Όπως έχει αναφερθεί, η Ευρωπαϊκή πολιτική των μεταφορών χαράσσεται σε σχέση με τις παραπάνω πολιτικές προτεραιότητας. Έτσι, στη Λευκή Βίβλο των Μεταφορών 2001, υπογραμμίζεται η αναγκαιότητα ολοκλήρωσης του δικτύου αυτοκινητοδρόμων της ΝΑΕ και η διασύνδεση των χερσαίων δικτύων με τους Θαλάσσιους Αυτοκινητοδρόμους σε σχέση και με την αναβάθμιση των αντίστοιχων υποδομών του λιμενικού δικτύου (European Commission, 2007b). Μία δεκαετία αργότερα, η Λευκή Βίβλος των Μεταφορών 2011 επανέρχεται στο θέμα της βιώσιμης ανάπτυξης του συστήματος των μεταφορών στην ΕΕ τονίζοντας τις νέες προκλήσεις που προκύπτουν από την Ευρωπαϊκή διεύρυνση

⁷ <http://www.mfa.gr/en/foreign-policy/regional-policy/black-sea.html>

και την παγκόσμια οικονομική κρίση. Έτσι, θέτει ως κριτήρια στην ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών την συμβολή τους στη σύγκλιση και ισόρροπη ανάπτυξη των κρατών-μελών, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ΕΕ και την ενεργειακή αποδοτικότητα του συστήματος μεταφορών (European Commission, 2001).

Η Ευρωπαϊκή πολιτική των μεταφορών επικεντρώνεται επίσης στην περιοχή των Δυτικών Βαλκανίων, όπου παρουσιάζεται σημαντικό έλλειμμα στη διαθεσιμότητα, ποιότητα και συμπληρωματικότητα των μεταφορικών δικτύων. Σύμφωνα με το έγγραφο στρατηγικής: "The EU and its neighbouring regions: A renewed approach to transport cooperation", δίνεται προτεραιότητα στις εξής δράσεις για κάθε υποσύστημα μεταφορών (European Commission, 2011):

- Οδικές μεταφορές.
- Άρση καθυστερήσεων και απλοποίηση διαδικασιών στις διασυνοριακές μετακινήσεις.
- Συμβατότητα με διεθνείς προδιαγραφές ασφάλειας και περιβαλλοντικής απόδοσης.
- Ποτάμιες μεταφορές
- Αναβάθμιση υποδομών και λειτουργιών του συστήματος ποτάμιων μεταφορών στο δίκτυο του Δούναβη.
- Αεροπορικές μεταφορές.
- Προώθηση συμφωνιών διακρατικής συνεργασίας με στόχο την επέκταση της πρωτοβουλίας Single European Sky.
- Θαλάσσιες μεταφορές.
- Συμβατότητα με τις Ευρωπαϊκές προδιαγραφές και την προτυποποίηση.
- Ενίσχυση της απελευθέρωσης της αγοράς των μεταφορών στο πλαίσιο της διαμόρφωση περιοχής "free trade" στη Μεσόγειο.

Σημαντική παρατήρηση αποτελεί ότι στις στρατηγικές δεν ορίζονται πεδία δράσεων για το σιδηροδρομικό δίκτυο καθώς, όπως ορίζεται από το έγγραφο, οι βασικές σιδηροδρομικές διαδρομές εμπορευμάτων της ΕΕ με τις γειτονικές χώρες διέρχονται από την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη διαμέσου της Λευκορωσίας, της Μολδαβίας και της Ουκρανίας.

Η πολιτική της περιφερειακής ανάπτυξης στην ευρύτερη περιοχή μελέτης θέτει ως βασική προτεραιότητα την ανάπτυξη διακρατικών συνεργασιών και συνεργατικών δικτύων για την αξιολόγηση πολιτικών και το στρατηγικό σχεδιασμό αλλά και για την ανάπτυξη και τη διαχείριση των υποδομών. Στο πλαίσιο του Προγράμματος ESPON (European Observation Network for Territorial Development and Cohesion) έχουν εκπονηθεί σειρές μελετών αποτίμησης, ανάλυσης και αξιολόγησης της χωρικής ανάπτυξης στην ευρύτερη περιοχή της Ευρώπης αλλά και εξειδικευμένα σε περιφέρειες της περιοχής μελέτης.

Μία πρόσφατη μελέτη εντάσσεται στο GROSEE Project με επίκεντρο την ΝΑΕ και αντικείμενο τη διερεύνηση της υφιστάμενης κατάστασης και των προοπτικών ανταγωνιστικότητας στα κύρια αστικά κέντρα - πόλους ανάπτυξης της περιοχής σε σχέση με τον πυρήνα της ΕΕ. Κεντρική θέση στην ανάλυση έχουν οι μεταφορικές διασυνδέσεις των αστικών κέντρων και οι συνθήκες προσπελασιμότητας. Στο πεδίο των μεταφορών η ΕΕ διαχειρίζεται μία σειρά προγραμμάτων που αφορά στην περιοχή μελέτης, όπως τα προγράμματα διακρατικής συνεργασίας: Bilateral και Multilateral Cooperation Programmes του Interreg. Σε αυτές τις κατηγορίες εντάσσονται προγράμματα διασυνοριακής συνεργασίας της Ελλάδας με τις όμορες χώρες των Βαλκανίων και την Ιταλία και προγράμματα στην περιοχή της Μεσογείου, της Αδριατικής, της Μαύρης Θάλασσας και της ΝΑΕ, με ιδιαίτερη σημασία για την παρούσα ανάλυση. Επίσης, αξίζει να σημειωθεί το πρόγραμμα Marco Polo προτάσσει την ενίσχυση της διατροφικότητας και την ολοκλήρωση του Ευρωπαϊκού δικτύου των εμπορευματικών μεταφορών. Παραδείγματα πρόσφατων δράσεων από τη βιβλιογραφία που υπάγονται στα συγκεκριμένα προγράμματα είναι τα τρέχοντα GIFT Project (SEE Programme) και COSMOS Project

(Marco Polo Common Learning Action) που εστιάζουν στην ενίσχυση της διατροφικότητας των εμπορευματικών μεταφορών στην ΝΑΕ.

Σε επίπεδο πρωτοβουλιών και δικτύων συνεργασίας στην περιοχή μελέτης, ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τα Δυτικά Βαλκάνια παρουσιάζει το προαναφερθέν Παρατηρητήριο Μεταφορών Νοτιο-Ανατολικής Ευρώπης (SEETO). Το Παρατηρητήριο, εκτός από τη διαχείριση του Ολοκληρωμένου Δικτύου μεταφορών στην περιοχή, έχει ως αντικείμενο και την εναρμόνιση και βελτιστοποίηση των περιφερειακών πολιτικών και των τεχνικών προδιαγραφών για τις μεταφορές. Στην εναρμόνιση της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ με τα Δυτικά Βαλκάνια αναφέρεται και το σύμφωνο "Transport Community Treaty" μεταξύ της ΕΕ και των χωρών της περιοχής. Παρά το γεγονός ότι η διαδικασία σύναψης του συμφώνου έχει ολοκληρωθεί από το 2010, το σύμφωνο δεν έχει υπογραφεί για πολιτικούς λόγους (European Commission, 2007c).

Από την άλλη πλευρά, η σημαντικότερη διακρατική συνεργασία με συμμετοχή της ΕΕ στην Περιφέρεια της Μαύρης Θάλασσας είναι η πρωτοβουλία Eastern Partnership, όπου εκτός από τον Διπλωματικό Οργανισμό της ΕΕ (European External Action Service) συμμετέχουν οι χώρες: Αρμενία, Αζερμπαϊτζάν, Γεωργία, Λευκορωσία, Μολδαβία, Ουκρανία. Σκοπός της πρωτοβουλίας είναι η δημιουργία συνεργατικών δικτύων για τη διασύνδεση των μεταφορικών υποδομών στην περιοχή και τον εκσυγχρονισμό και τη συμβατότητα των υπηρεσιών εμπορευματικής και επιβατικής μετακίνησης. Ειδικότερα, προτεραιότητες της συνεργασίας είναι η ενίσχυση της πολυτροπικότητας και διαλειτουργικότητας του συστήματος μεταφορών, η περιβαλλοντική βιωσιμότητα, η ασφάλεια και η ανταγωνιστικότητα στα διάφορα μέσα και η ελκυστικότητα των επενδύσεων. Συνοψίζοντας τις παραπάνω πολιτικές, οι γενικές στρατηγικές κατευθύνσεις για την ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών περιλαμβάνουν:

- Διακρατικές συμφωνίες και συνεργατικά δίκτυα που θα τονώσουν τη συνοχή και την ανταγωνιστικότητα της περιοχής.
- Αποτελεσματική κατανομή επενδύσεων για την ανάπτυξη και αναβάθμιση υποδομών με κριτήριο την ολοκλήρωση της περιοχής και τη διασύνδεση με τα Ευρωπαϊκά και διεθνή δίκτυα.
- Αλλαγές και βελτιώσεις στο πλαίσιο λειτουργίας και διαχείρισης του διατροφικού συστήματος αλλά και στις συνθήκες απελευθέρωσης και ανταγωνιστικότητας της αγοράς των μεταφορών.
- Διευκόλυνση και απλοποίηση των διαδικασιών διασυνοριακής μετάβασης ειδικότερα στις χώρες που δεν έχουν ενταχθεί στην ΕΕ.
- Συμβατότητα με τα πρότυπα και τις προδιαγραφές της ΕΕ, όπως προτυποποίηση φορτίων, εκπομπή ρύπων κτλ.
- Ολοκλήρωση των αυτοκινητοδρόμων διαπεριφερειακής και διεθνούς εμβέλειας.
- Ενίσχυση των Θαλάσσιων Αυτοκινητόδρομων σε επίπεδο ανταγωνιστικότητας και συμπληρωματικότητας με άλλα μέσα.
- Αποκατάσταση των υποδομών στο ποτάμιο δίκτυο της περιοχής του Δούναβη.
- Προώθηση της κρουαζιέρας και της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου, του συστήματος αεροπορικών διασυνδέσεων των Βαλκανίων και των ποτάμιων διαδρομών του Δούναβη με στόχο την ενίσχυση της ελκυστικότητας της περιοχής για τους επισκέπτες.

A.1.2. Οι ζώνες επιδράσεων του συστήματος Εγνατία οδός και κάθετοι άξονες

Η ζώνη επίδρασης ενός μεταφορικού άξονα με την εμβέλεια και τη σημασία της Εγνατίας οδού, είναι ένα δυναμικό σύστημα που μεταβάλλεται από το είδος, το χρόνο έκφρασης και τη χωρική εμβέλεια της νέας κοινωνικοοικονομικής δυναμικής που η λειτουργία αυτού του οδικού πλέγματος ενεργοποιεί (κεντρικός άξονας και κάθετοι). Για το λόγω αυτό δεν πρόκειται για μια και μοναδική ζώνη επιδράσεων αλλά για πολλές και επάλληλες. Με τη

συνεκτίμηση του θεωρητικού πλαισίου για τις αλληλεπιδράσεις μεταφορικών υποδομών και ανάπτυξης, το προγραμματικό πλαίσιο του περιφερειακού και χωροταξικού σχεδιασμού και γενικότερα παραδείγματα από την ισχύουσα μεθοδολογία και πρακτική, προσδιορίστηκαν πέντε ζώνες επιδράσεων.

Οι πέντε αυτές ζώνες καλύπτουν τη ζώνη του ίδιου του άξονα σε ένα βάθος 500-1.000 μέτρων, τον ευρύτερο γεωγραφικό χώρο των Περιφερειακών Ενοτήτων και Περιφερειών απ' όπου διέρχονται τόσο ο άξονας της Εγνατίας όσο και οι κάθετοι άξονες, αλλά και την ευρύτερη περιοχή του Ελλαδικού και Βαλκανικού χώρου, που επηρεάζεται λόγω των αλλαγών που επιφέρουν ο άξονας και οι κάθετοί του στην οργάνωση του συνολικού συστήματος μεταφορών.

Πίνακας 1.
Ζώνες επιδράσεων Εγνατίας οδού και καθέτων

Ζώνη	Ονομασία	Περιγραφή
Ζώνη I	Ζώνη Άξονα Εγνατίας	500 - 1.000 μέτρα εκατέρωθεν του άξονα
Ζώνη II	Διάδρομος διέλευσης άξονα	Νομοί από όπου διέρχεται ο άξονας (11 Νομοί)
Ζώνη III	Διάδρομος διέλευσης Καθέτων Αξόνων	Νομοί από όπου διέρχονται οι Κάθετοι Άξονες (13 Νομοί)
Ζώνη IV	Ζώνη Περιφερειών	Σύνολο Ζωνών II & III (5 Περιφέρειες)
Ζώνη V-A	Ζώνη επιδράσεων στον Ελλαδικό χώρο	Στερεά και Δυτική Ελλάδα, Αττική, Βόρειο Αιγαίο, Ιόνια Νησιά
Ζώνη V-B	Ζώνη επιδράσεων στο διασυνοριακό χώρο	Έως τις πρωτεύουσες των χωρών του διασυνοριακού χώρου της Ν.Α. Ευρώπης
Ζώνη ευρύτερης περιοχής	Ζώνη επιδράσεων στον Ευρωπαϊκό χώρο	Καταρχήν ορισμός: Βουλγαρία, ΠΓΔΜ, Αλβανία, Περιφέρειες Κοσόβου και Νότιας Σερβίας (Σερβία), Περιφέρειες της Νότιας Αδριατικής (Ιταλία) και Ευρύτερη Περιοχή της Κωνσταντινούπολης (Ευρωπαϊκή Τουρκία)

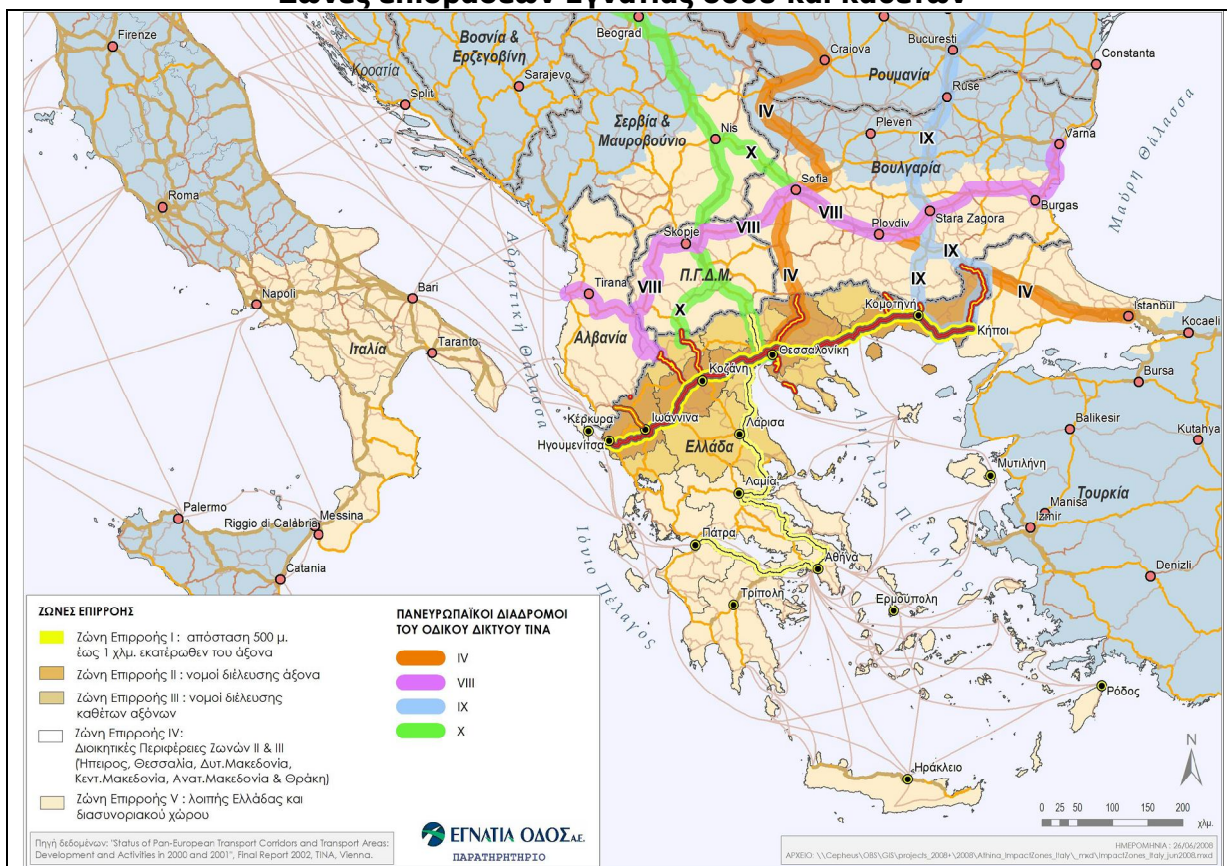
Από την άποψη των βασικών μακροσκοπικών επιδράσεων της Εγνατίας οδού και λαμβάνοντας υπόψη ότι ο αναπτυξιακός και χωροταξικός σχεδιασμός έχει ως προγραμματική βάση την Περιφέρεια, η βασικότερη ζώνη στην οποία επικεντρώνεται η μελέτη της εξέλιξης των μεγεθών που παρακολουθεί το Παρατηρητήριο είναι η Ζώνη IV, δηλαδή η Ζώνη των πέντε Περιφερειών απ' όπου διέρχονται η Εγνατία Οδός και οι κάθετοι άξονες: Ανατολική Μακεδονία και Θράκη, Κεντρική Μακεδονία, Δυτική Μακεδονία, Ήπειρος και Θεσσαλία. Εντός της Ζώνης IV, εντάσσονται οι Ζώνες I, II και III: ζώνη 1.000 μέτρων από τον άξονα, ΠΕ διέλευσης του άξονα και ΠΕ διέλευσης των κάθετων αξόνων αντίστοιχα. Πολλοί δείκτες εστιάζονται στη Ζώνη I, II και III ανάλογα με το αντικείμενο παρακολούθησης και τη γεωγραφική του εμβέλεια.

Επιπρόσθετα, έχουν οριστεί δυο ευρύτερες (γενικές) ζώνες επιδράσεων οι οποίες επιχειρούν την ανάδειξη και διακρίβωση των πιθανών επιδράσεων της λειτουργίας του οδικού πλέγματος της Εγνατίας οδού στον ευρύτερο διασυνοριακό και εθνικό χώρο αλλά και των συσχετίσεων ανάπτυξης που προκύπτουν από την ένταξη αυτού του πλέγματος στο ευρωπαϊκό και ευρύτερο πλαίσιο μεταφορικών δικτύων και ροών (πίνακας 1 και σχήμα 1).

Καθώς η ανάλυση και διακρίβωση των επιδράσεων στις ζώνες I, II και III έχει προχωρήσει σε σημαντικό βαθμό, το ενδιαφέρον εστιάζει πλέον στην ανάδειξη των επιδράσεων του οδικού πλέγματος της Εγνατίας οδού στο διασυνοριακό χώρο, ως το αποτέλεσμα της λειτουργίας αυτού στην αναπτυξιακή - χωροταξική δυναμική αυτής της ζώνης. Σε αυτό το πλαίσιο, η περιοχή μελέτης εστιάζει στη διασυνοριακή ζώνη των επιδράσεων, όπως αυτή

καθορίζεται καταρχήν από τη Ζώνη V-B - τμήμα της Ζώνης V του ευρύτερου εθνικού και διασυνοριακού χώρου.

Σχήμα 1.
Ζώνες επιδράσεων Εγνατίας οδού και καθέτων



A.1.3. Διοικητική αναγνώριση της καταρχήν ζώνης επιδράσεων του διασυνοριακού χώρου

Ο διασυνοριακός χώρος που αναγνωρίζεται καταρχήν ως ζώνη επιδράσεων του συστήματος της Εγνατίας οδού και των καθέτων περιλαμβάνει τις εξής περιοχές (από τα ανατολικά προς τα δυτικά): Τουρκία - το ευρωπαϊκό τμήμα, Βουλγαρία - το σύνολο της χώρας, ΠΓΔΜ - το σύνολο της χώρας, Σερβία - το Κόσοβο και οι νότιες περιφέρειες, Αλβανία - το σύνολο της χώρας και Ιταλία - οι περιφέρειες νότιας Αδριατικής.

Η διοικητική αναγνώριση των περιοχών αυτών περιλαμβάνει την κατηγοριοποίησή τους κατά NUTS II και NUTS III (Nomenclature of Territorial Units for Statistics) με δεδομένο ότι αυτές οι διοικητικές οντότητες επιλέγονται ως οι βασικές χωρικές μονάδες συλλογής δεδομένων και κατανόησης της αναπτυξιακής κατάστασης και του συστήματος μεταφορών στη διασυνοριακή ζώνη των επιδράσεων.

Ωστόσο, λόγω της ανομοιογένειας αυτής της περιοχής, αφού κάποιες χώρες είναι ήδη μέλη της ΕΕ, κάποιες άλλες βρίσκονται σε ενταξιακή πορεία ενώ σε άλλες η διαδικασία ένταξης δεν έχει ξεκινήσει ακόμη, η διακριβωση των NUTS δεν στηρίχθηκε μόνο στις πηγές της Eurostat αλλά αξιοποίησε και εθνικές στατιστικές αναφορές. Η διοικητική αναγνώριση ανά χώρα (αλφαβητικά) της διασυνοριακής ζώνης παρουσιάζεται ακολούθως και αποτυπώνεται στον πίνακα 2.

Αλβανία

Διοικητικά, η Αλβανία χωρίζεται σε 12 νομούς (prefectures) οι οποίοι με τη σειρά τους χωρίζονται σε 36 διοικητικές περιοχές (districts) όπου εντάσσονται 72 δήμοι (municipalities). Η Αλβανία δεν χρησιμοποιεί το σύστημα NUTS. Ωστόσο προχώρησε για στατιστικούς λόγους σε αντιστοίχιση και ομαδοποίηση των νομών σε NUTS II και NUTS III, όπως προκύπτει από κείμενα της στατιστικής υπηρεσίας της χώρας. Σύμφωνα με τις προδιαγραφές της μελέτης, η καταρχήν ζώνη επιδράσεων του οδικού συστήματος της Εγνατίας οδού ενσωματώνει το σύνολο της χώρας.

Βουλγαρία

Η Βουλγαρία χωρίζεται διοικητικά σε 28 επαρχίες (provinces) και σε 264 δήμους (municipalities). Για στατιστικούς λόγους και σε εναρμόνιση με το σύστημα NUTS, στη χώρα διακρίνονται 2 NUTS I, 6 NUTS II και 28 NUTS III. Σύμφωνα με τις προδιαγραφές της μελέτης, η καταρχήν ζώνη επιδράσεων του οδικού συστήματος της Εγνατίας οδού ενσωματώνει το σύνολο της χώρας.

Ιταλία

Διοικητική δομή της Ιταλίας στηρίζεται στις περιφέρειες (regions) οι οποίες έχουν αυξημένη αυτοτέλεια. Εντοπίζονται 20 περιφέρειες, 5 εκ των οποίων έχουν ειδικό καθεστώς αυτονομίας. Επιπλέον, κάθε περιφέρεια χωρίζεται σε επαρχίες (provinces) και κάθε επαρχία σε δήμους (communes). Οι δήμοι ανέρχονται σε 8.100 (2009) ενώ οι επαρχίες (5/2014) βρίσκονται υπό αναθεώρηση στην προοπτική της επαύξησής τους. Σύμφωνα με τις προδιαγραφές της μελέτης, η καταρχήν ζώνη επιδράσεων του οδικού συστήματος της Εγνατίας οδού ενσωματώνει τις περιφέρειες της νότιας Αδριατικής, δηλαδή τις περιφέρειες Puglia, Basilicata, Campania και Calabria.

ΠΓΔΜ

Η ΠΓΔΜ διαιρείται διοικητικά σε 84 δήμους (municipalities) εκ των οποίων οι 10 συνιστούν την πόλη των Σκοπίων. Οι δήμοι εμπίπτουν σε 8 στατιστικές περιφέρειες (statistical regions) οι οποίες δεν αποτελούν διοικητικές οντότητες. Βάσει της κατηγοριοποίησης κατά NUTS, οι 8 στατιστικές περιφέρειες ταυτίζονται με το επίπεδο NUTS III ενώ τα επίπεδα NUTS II και NUTS I ταυτίζονται με το σύνολο της χώρας. Σύμφωνα με τις προδιαγραφές της μελέτης, η καταρχήν ζώνη επιδράσεων του οδικού συστήματος της Εγνατίας οδού ενσωματώνει το σύνολο της χώρας.

Σερβία

Η διοικητική δομή της Σερβίας περιλαμβάνει 29 διοικητικές περιοχές (districts), οι οποίες χωρίζονται σε 150 δήμους (municipalities) όπου οι πόλεις με πληθυσμό άνω των 100.000 κατ. συνιστούν ένα επιπλέον επίπεδο διοικητικής οργάνωσης που ονομάζεται πόλεις (cities). Εντοπίζονται 23 πόλεις ενώ η περιοχή του Βελιγραδίου ταυτίζεται με την ομώνυμη διοικητική περιοχή και περιλαμβάνει 17 δήμους.

Επιπλέον είναι θεσμοθετημένες 2 αυτόνομες επαρχίες (Vojvodina και Kosovo - Metohija). Η Vojvodina είναι χωρισμένη σε 7 διοικητικές περιοχές και περιλαμβάνει 39 δήμους και 6 πόλεις. Το Kosovo είναι χωρισμένο σε 5 διοικητικές περιοχές και περιλαμβάνει 28 δήμους και 1 πόλη. Το Kosovo έχει κηρύξει την ανεξαρτησία του το 2008 χωρίς όμως να έχει αναγνωριστεί από τον ΟΗΕ ως ανεξάρτητο κράτος.

Για στατιστικούς και αναπτυξιακούς σκοπούς, η χώρα διαιρείται σήμερα σε 5 περιφέρειες (statistical regions). Σύμφωνα με τις προδιαγραφές της μελέτης, η καταρχήν ζώνη επιδράσεων του οδικού συστήματος της Εγνατίας οδού ενσωματώνει το Kosovo και τις νότιες περιφέρειες. Ως τέτοιες αναγνωρίζονται η Juzne i Istocne Srbije και η Beogradska (νότια - ανατολική Σερβία και Βελιγράδι) η οποίες ανταποκρίνονται σε NUTS II κατάτμηση. Η στατιστική αρχή της Σερβίας προχώρησε το 2009 σε αντιστοίχιση της

διοικητικής δομής της χώρας με το πρότυπο NUTS και εξέδωσε κείμενο όπου υπάρχει η σχετική ομαδοποίηση και ονοματολογία - όχι όμως η κωδικοποίηση. Για τις ανάγκες της παρούσας μελέτης πραγματοποιείται κωδικοποίηση των διοικητικών οντοτήτων με βάση την αρίθμηση που χρησιμοποίησε η στατιστική υπηρεσία της Σερβίας.

Η στατιστική υπηρεσία της Σερβίας έχει σταματήσει από το 1999 να συλλέγει στοιχεία για το Κόσοβο. Αυτό, καθώς λειτουργεί πλέον με δομές ανεξάρτητου κράτους, έχει συστήσει τη δική του στατιστική υπηρεσία η οποία συλλέγει δεδομένα στη βάση των 28 δήμων, έχοντας καταργήσει το διοικητικό - στατιστικό επίπεδο της διοικητικής περιοχής (district).

Τουρκία

Η Τουρκία χωρίζεται διοικητικά σε 81 επαρχίες (provinces) οι οποίες υποδιαιρούνται σε 957 διοικητικές περιοχές (districts). Το όνομα της επαρχίας ταυτίζεται συνήθως με το όνομα της κεντρικής διοικητικής περιοχής όπου βρίσκεται και ο δήμος - έδρα αυτής αλλά και ολόκληρης της επαρχίας, με εξαίρεση τρεις περιπτώσεις. Επιπρόσθετα, κάθε διοικητική περιοχή χωρίζεται σε δήμους (municipalities). Σε περιπτώσεις μητροπολιτικών περιοχών, όπως για παράδειγμα η Κωνσταντινούπολη και η Σμύρνη, η διοίκηση ασκείται σε επίπεδο διευρυμένου δήμου (greater municipality) ο οποίος απαρτίζεται από σειρά άλλων μικρότερων.

Σε επίπεδο ανώτερο των επαρχιών, η χώρα διαιρείται για στατιστικούς και όχι διοικητικούς λόγους σε 7 γεωγραφικά διαμερίσματα (regions) και 21 υποπεριφέρειες (subregions). Η Τουρκία, αποτελώντας υποψήφια χώρα για ένταξη στην ΕΕ, έχει συμπεριληφθεί στο σύστημα NUTS. Σύμφωνα με αυτό η χώρα υποδιαιρείται σε 12 NUTS I, 26 NUTS II και 81 NUTS III.

Βάσει των προδιαγραφών της παρούσας μελέτης, η καταρχήν ζώνη επιδράσεων του οδικού συστήματος της Εγνατίας οδού ενσωματώνει τις περιφέρειες του ευρωπαϊκού τμήματος της χώρας (γεωγραφικό διαμέρισμα του Μαρμαρά), δηλαδή τις περιφέρειες (NUTS II) Istanbul και Tekirdag - Edirne - Kirklareli. Ωστόσο στο ευρωπαϊκό τμήμα εμπίπτει κομμάτι και της περιφέρειας (NUTS II) Balikesir - Canakkale. Συνεπώς η πρόταση για την καταρχήν περιοχή διερεύνησης ενσωματώνει και αυτή την περιφέρεια.

Πίνακας 2.
Διοικητική αναγνώριση καταρχήν ζώνης
επιδράσεων στο διασυνοριακό χώρο κατά NUTS

NUTS II	Ονομασία	NUTS III	Ονομασία	Έκταση (τ.χλμ.)
<i>Αλβανία - το σύνολο της χώρας</i>				
AL01	North Albania			10.908,0
		AL011	Diber	2.586,0
		AL012	Durres	766,0
		AL013	Kukes	2.374,0
		AL014	Lezhe	1.620,0
		AL015	Shkoder	3.562,0
AL02	Central Albania			4.851,0
		AL021	Elbasan	3.199,0
		AL022	Tirane	1.652,0
AL03	South Albania			12.989,0
		AL031	Berat	1.798,0
		AL032	Fier	1.890,0
		AL033	Gjirokaster	2.884,0
		AL034	Korce	3.711,0

NUTS II	Όνομασία	NUTS III	Όνομασία	Έκταση (τ.χλμ.)
		AL035	Vlore	2.706,0
<i>Βουλγαρία - το σύνολο της χώρας</i>				
BG31	Severozapaden			19.074,8
		BG311	Vidin	3.033,4
		BG312	Montana	3.635,3
		BG313	Vratsa	3.619,9
		BG314	Pleven	4.650,2
		BG315	Lovech	4.136,0
BG32	Severen tsentralen			14.805,4
		BG321	Veliko Tarnovo	4.661,5
		BG322	Gabrovo	2.023,0
		BG323	Ruse	2.861,2
		BG324	Razgrad	2.413,4
		BG325	Silistra	2.846,3
BG33	Severoiztocen			14.644,6
		BG331	Varna	3.821,8
		BG332	Dobrich	4.717,8
		BG333	Shumen	3.394,5
		BG334	Targovishte	2.710,5
BG34	Yugoiztochen			19.796,9
		BG341	Burgas	7.747,2
		BG342	Sliven	3.543,9
		BG343	Yambol	3.355,4
		BG344	Stara Zagora	5.150,4
BG41	Yugozapaden			20.254,7
		BG411	Sofia Stolitsa (capital)	1.284,9
		BG412	Sofia	7.064,1
		BG413	Blagoevgrad	6.450,8
		BG414	Pernik	2.391,6
		BG415	Kyustendil	3.063,3
BG42	Yuzhen tsentralen			22.323,3
		BG421	Plovdiv	5.915,2
		BG422	Haskovo	5.534,4
		BG423	Pazardzhik	4.455,4
		BG424	Smolyan	3.206,3
		BG425	Kardzhali	3.212,0
<i>ΠΓΔΜ - το σύνολο της χώρας</i>				
MK00	FYROM			25.713,0
		MK001	Vardarski	4.169,0
		MK002	Istocen	3.654,0
		MK003	Jugozapaden	3.449,0
		MK004	Jugoistocen	2.806,0
		MK005	Pelagoniski	4.863,0
		MK006	Poloski	2.497,0
		MK007	Severoistocen	2.394,0
		MK008	Skopski	1.881,0
<i>Ιταλία - περιφέρειες νότιας Αδριατικής</i>				
ITF3	Campania			13.671,0
		ITF31	Caserta	2.651,0

NUTS II	Όνομασία	NUTS III	Όνομασία	Έκταση (τ.χλμ.)
		ITF32	Benevento	2.080,0
		ITF33	Napoli	1.179,0
		ITF34	Avellino	2.806,0
		ITF35	Salerno	4.954,0
ITF4	Puglia			19.541,0
		ITF43	Taranto	7.008,0
		ITF44	Brindisi	3.863,0
		ITF45	Lecce	2.467,0
		ITF46	Foggia	1.861,0
		ITF47	Bari	2.799,0
		ITF48	Barletta - Adria - Trani	1.543,0
ITF5	Basilicata			10.073,0
		ITF51	Potenza	6.594,0
		ITF52	Matera	3.479,0
ITF6	Calabria			15.222,0
		ITF61	Cosenza	6.710,0
		ITF62	Crotone	1.736,0
		ITF63	Catanzaro	2.415,0
		ITF64	Vibo Valentia	1.151,0
		ITF65	Reggio di Calabria	3.210,0
Σερβία - νότιες περιφέρειες, Βελιγράδι και Κόσοβο				
SR01	Beogradski			3.234,0
		SR011	Beograd	3.234,0
SR04	Juzne i Istocne Srbije			26.249,0
		SR041	Bor	3.507,0
		SR042	Branicevo	3.858,0
		SR043	Zajecar	3.624,0
		SR044	Jablanica	2.770,0
		SR045	Nisava	2.728,0
		SR046	Pirot	2.761,0
		SR047	Podunav	1.250,0
		SR048	Pcinja	3.520,0
		SR049	Toplica	2.231,0
SR05	Kosovo i Metohija			10.910,0
		SR051	Kosovo	3.117,0
		SR052	Kosovska Mitrovica	2.050,0
		SR053	Kosovo and Pomoravlje	1.412,0
		SR054	Pec	2.421,0
		SR055	Prizren	1.910,0
Τουρκία - το ευρωπαϊκό τμήμα της χώρας				
TR10	Istanbul			5.315,3
		TR100	Istanbul	5.315,3
TR21	Tekirdag - Edirne - Kirklareli			18.740,0
		TR211	Tekirdag	6.342,3
		TR212	Edirne	6.097,9
		TR213	Kirklareli	6.299,8
TR22	Balikesir - Canakkale			24.423,2

NUTS II	Όνομασία	NUTS III	Όνομασία	Έκταση (τ.χλμ.)
		TR221	Balikesir	14.472,7
		TR222	Canakkale	9.950,4

Πηγή: Eurostat (05/2014), Στατιστικές υπηρεσίες Αλβανίας, Σερβίας, ΠΓΔΜ

A.1.4. Στοιχεία φυσικής γεωγραφίας

Ακολουθεί συνοπτική αναγνώριση της γεωγραφία και του γεωπεριβάλλοντος των χωρών της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων.

Αλβανία

Η Αλβανία έχει έκταση 28.749 τ.χλμ. Τα χερσαία σύνορά της έχουν έκταση 717 χλμ. ενώ η ακτογραμμή της φτάνει τα 362 χλμ. Βρέχεται από την Αδριατική θάλασσα και το Ιόνιο Πέλαγος και έχει μόνο ένα νησί, το Σασάν που χωρίζει την Αδριατική με το Ιόνιο. Συνορεύει στα βοριοδυτικά με το Μαυροβούνιο, στα βορειανατολικά με το Κόσοβο, ανατολικά με τη ΠΓΔΜ και νότια με την Ελλάδα. Πρωτεύουσα της Αλβανίας είναι τα Τίρανα ενώ οι κυριότερες πόλεις είναι το Δυρράχιο, η Αυλώνα, η Σκόδρα, το Αργυρόκαστρο, η Κορυτσά, το Φιέρι, το Ελμπασάν και το Μπερατί.

Η Αλβανία είναι μια ορεινή χώρα, που καλύπτεται από βουνά κατά 70%. Η χώρα χωρίζεται σε 3 φυσικογεωγραφικές περιοχές: τις Άλπεις (βόρεια Αλβανία), την κεντρική ορεινή χώρα (ανατολική Αλβανία) και την παραθαλάσσιες ζώνη (δυτική Αλβανία). Το ψηλότερο βουνό της χώρας είναι το Κοραμπί με υψόμετρο 2.751 μ. Αναλυτικά τα βουνά της Αλβανίας είναι: Κοραμπί (Mali i Korrabit) 2.751 μ., Μάλι Γιεζέρτσες (Mali i Jezerces) 2.694 μ. (Άλπεις), Μάλι Ραντοχίμα (Mali i Radohimes) 2.570 μ., Γραμμος (Mali i Gramozit) 2.523 μ., Γιαλλίτσα (Mali i Gjallices) 2.487 μ., Νεμέρτσκα (Mali i Nemercka) 2.487 μ., Τομορρί (Mali Tomorrit) 2.417 μ., Κορριτνικού (Mali i Koritnikout) 2.396 μ., Μάλι ι Θατε (Mali i Thate) 2.288 μ., Σεμπενίκ (Mali i Shebenikut) 2.253 μ., Λουντζέρια (Mali i Lunxherise) 2.155 μέτρα, Δεμπελί (Mali i Dhembelit) 2.080 μ.

Περίπου το 4% της χώρας καλύπτεται από νερό (λίμνες ποτάμια). Η χώρα έχει 247 φυσικές λίμνες και πάνω από 800 τεχνητές. Οι μεγαλύτερες λίμνες της Αλβανίας είναι: Λίμνη Σκόδρα 149 τ.χλμ., Λίμνη Οχρίδα 111 τ.χλμ. και Μεγάλη Πρεσπά 49 τ.χλμ.

Διατρέχεται από 158 μικρά ποτάμια τα όποια σχηματίζουν 8 μεγαλύτερα. Αυτά είναι ο Μπούνα (Lumi i Bunes) 41 χλμ., ο Δρίνος (Lumi i Drinit) 285 χλμ., ο Ματ (Lumi i Matit) 115 χλμ., ο Σεμάν (Lumi i Semanit) 281 χλμ, ο Σκουμπίν (Lumi i Shkumbinit) 181 χλμ., ο Αώς (Lumi i Vjoses) 190 χλμ, ο Ερζέν (Lumi i Erzenit) 109 χλμ. και ο Ισμί (Lumi i Ishmit) 74 χλμ.

Το κλίμα της Αλβανίας είναι τυπικό Μεσογειακό με πολύ ζεστά και ξηρά καλοκαίρια, ενώ έχει σχετικά ήπιο και υγρό χειμώνα. Το κλίμα διαφοροποιείται από τα δυτικά προς τα ανατολικά. Στα βόρεια ειδικότερα ο χειμώνας είναι βαρύς με έντονες χιονοπτώσεις. Αναφορικά με τις προστατευόμενες περιοχές, στη χώρα εντοπίζονται 3 περιοχές Ramsar έκτασης 77,5 χιλ. εκταρίων, 2 Καταφύγια της Φύσης έκτασης 4,8 χιλ. εκτάρια, 15 Εθνικά Πάρκα έκτασης 209,7 χιλ. εκτάρια, 750 Φυσικά Μνημεία έκτασης 3,5 χιλ. εκτάρια, 22 Φυσικά Καταφύγια - Φυσικά Πάρκα υπό διαχείριση με έκταση 123 χιλ. εκτάρια, 5 Προστατευόμενα Τοπία με έκταση 95,8 χιλ. εκτάρια και 4 περιοχές διαχείρισης των πόρων έκτασης 18,2 χιλ. εκτάρια.

Βουλγαρία

Η Βουλγαρία έχει έκταση 110.910 τ.χλμ. με τα χερσαία σύνορά της να εκτείνονται σε 1.808 χλμ. και την ακτογραμμή να φτάνει τα 354 χλμ. Είναι χώρα της νοτιοανατολικής Ευρώπης και βρέχεται στα ανατολικά από τη Μαύρη Θάλασσα, ενώ

συνορεύει με την Ελλάδα στα νότια, την Τουρκία στα ανατολικά, την ΠΓΔΜ στα δυτικά, τη Σερβία και τη Ρουμανία στα βόρεια. Φυσικό σύνορο μεταξύ της Ρουμανίας και της Βουλγαρίας αποτελεί ο ποταμός Δούναβης.

Στα νότια της χώρας βρίσκεται η οροσειρά της Ροδόπης, η οποία τη χωρίζει από την Ελλάδα. Βορειότερα βρίσκεται η πεδιάδα που σχηματίζει ο ποταμός Έβρος (βουλγ. Μαρίτσα). Δυτικότερα είναι η κοιλάδα του ποταμού Στρυμόνα (βουλγ. Στρούμα) κοντά στην οποία βρίσκεται και το όρος Ρίλα με την ψηλότερη κορυφή στα Βαλκάνια, που ονομάζεται Μουσαλά (2.925 μέτρα). Το βόρειο τμήμα της Βουλγαρίας αποτελεί μέρος της μεγάλης πεδιάδας που σχηματίζει ο Δούναβης, νότιο όριο της οποίας δημιουργεί η οροσειρά του Αίμου (βουλγ. Στάρα Πλάνινα).

Πρωτεύουσα και μεγαλύτερη πόλη της χώρας είναι η Σόφια. Άλλες μεγάλες πόλεις είναι η Φιλιππούπολη (βουλγ. Πλόβνιφ), η Βάρνα, το Μπουργκάς στη Μαύρη Θάλασσα, το Ρούσε (στις όχθες του Δούναβη), η Στάρα Ζαγόρα, το Πλέβεν, το Λόβετς, το Σούμεν και το Βέλικο Τάρνοβο (η πρώτη πρωτεύουσα της Βουλγαρίας).

Το κλίμα της Βουλγαρίας κατά το μεγαλύτερο μέρος της χώρας είναι ηπειρωτικό, που μετριάζεται προς στα νότια με το μεσογειακό. Η μέση ετήσια θερμοκρασία είναι 10 °C, με μεγάλο όμως θερμομετρικό εύρος που κυμαίνεται από τους -38 °C μέχρι τους +45 °C. Το μέσο ύψος βροχόπτωσης φθάνει τα 400 χιλιοστά ενώ στα ανατολικά τμήματα φθάνει τα 1.200 χιλιοστά. Οι μεγαλύτερες βροχοπτώσεις σημειώνονται ως καταιγίδες την άνοιξη και το καλοκαίρι, όπου συνοδεύονται και με χαλάζι. Σε ζώνη 40 χλμ. πέριξ των ακτών στον Εύξεινο Πόντο ο χειμώνας είναι θερμότερος και το καλοκαίρι δροσερότερο.

Αναφορικά με τις προστατευόμενες περιοχές, στη χώρα εντοπίζονται: 3 Εθνικά Πάρκα με έκταση 193 χιλ. εκτάρια, 11 Φυσικά Πάρκα με έκταση 275,4 χιλ. εκτάρια, 35 Καταφύγια της Φύσης υπό διαχείριση με έκταση 4,6 χιλ. εκτάρια, 55 Καταφύγια της Φύσης με έκταση 193 χιλ. εκτάρια, 449 Προστατευόμενες Τοποθεσίες με έκταση 72,8 χιλ. εκτάρια και 349 Φυσικά Τοπόσημα με έκταση 18,2 χιλ. εκτάρια. Επιπλέον, στο ευρωπαϊκό δίκτυο προστασίας της φύσης Natura 2000 εντάσσονται 332 περιοχές ή το 34% του εδάφους της χώρας.

Ιταλία

Η Ιταλία τοποθετείται στη Νότια Ευρώπη και περιλαμβάνει την περιοχή ανάμεσα στη Βαλκανική και την Ιβηρική χερσόνησο, όπως και ένα τμήμα της αλπικής ενδοχώρας, τα νησιά Σικελία, Σαρδηνία, Έλβα, Ίσκια και άλλα 70 μικρότερα νησιά. Τα εδάφη της περικλείουν τα κρατίδια του Αγίου Μαρίνου και του Βατικανού. Συνορεύει βορειοδυτικά με τη Γαλλία, βόρεια με την Ελβετία και την Αυστρία και βορειοανατολικά με τη Σλοβενία. Βρέχεται ανατολικά από την Αδριατική θάλασσα, δυτικά από την Τυρρηνική και νοτιοανατολικά από το Ιόνιο πέλαγος. Η έκταση της Ιταλίας φτάνει τα 301.230 τ.χλμ.,

Η χερσόνησος της Ιταλίας έχει μήκος 1.160 χλμ. και πλάτος που κυμαίνεται από 150 μέχρι 600 χλμ. Οι λόφοι καλύπτουν το 42% του εδάφους της, οι οροσειρές το 35% και οι πεδιάδες το 23%. Ειδικότερα, το έδαφος της Ιταλίας διαιρείται σε τρία μεγάλα τμήματα: α) τις Άλπεις, β) την Κοιλάδα του Πάδου και γ) την Ιταλική χερσόνησο με άξονα τα Απένινα. Βασικός άξονας της ιταλικής χερσονήσου είναι το δεύτερο σε σπουδαιότητα ορεινό συγκρότημα της Ιταλίας, τα Απένινα. Εδώ βρίσκεται το Γκραν Σάσο ντ' Ιτάλια, η ψηλότερη κορυφή της οροσειράς (2.914 μ.).

Γεωλογικά, η Ιταλία και κυρίως το νότιο τμήμα της χερσονήσου, βρίσκεται μεταξύ της αφρικανικής και της ευρασιατικής πλάκας. Γι' αυτό στην Ιταλία υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός ενεργών ηφαιστειών. Η σύσταση του ιταλικού εδάφους παρουσιάζει μεγάλη ποικιλία λόγω των κλιματολογικών συνθηκών, του τύπου του υποστρώματος των περιοχών και του διαφορετικού υψομέτρου. Στο νότιο τμήμα της Ιταλίας αλλά και στη

Βενετία εντοπίζονται κόκκινα εδάφη, τα οποία αποτελούν υπολείμματα ασβεστολιθικών πετρωμάτων.

Το έδαφος της Ιταλίας εμφανίζει τρία κύρια υδρογραφικά δίκτυα: α) του βορρά, που περιλαμβάνει τις Άλπεις και την πεδιάδα της Λομβαρδίας, β) της κύριας χερσονήσου και γ) των νησιών. Στην κυρίως χερσόνησο ρέουν πολλοί ποταμοί μεσογειακού τύπου και με ανώμαλο ρου, οι οποίοι πηγάζουν από τα Απένινα. Γνωστότερος από αυτούς τους ποταμούς, κυρίως επειδή διασχίζει τη Ρώμη, είναι ο Τίβερης, που πηγάζει από ύψος 1.100 μ. από τα Απένινα και εκβάλλει στην Τυρρηνική θάλασσα. Στην ίδια θάλασσα εκβάλουν ακόμα οι ποταμοί Άρνος (241 χλμ.), που πηγάζει από τα Απένινα και διασχίζει τις πόλεις Φλωρεντία και Πίζα, Ομπρόνε, Γκαριλιάνο, Βολτούρνο και Σίνι. Στην κυρίως χερσόνησο ρέουν ακόμα οι ποταμοί Ρένο, Λαμόνε, Μοντόνε, Σάβιο, Έζινο, Τρόντο, Πεσκάρα, Σάγκρο και Τσερβάρο, οι οποίοι εκβάλουν στην Αδριατική θάλασσα. Πέρα από τα ποτάμια υπάρχουν περίπου 15.000 λίμνες. Νοτιότερα βρίσκονται οι Τρασιμέντο, Μπολσένα, Μπρατσιάνο, Αλμπάνο και Νέμι. Η Μπολσένα και η Αλμπάνο, στο Λάτσιο, βρίσκονται στους κρατήρες σβησμένων ηφαιστειών. Εκτός από τις λίμνες αυτές υπάρχουν και ορισμένες παράκτιες. Αναφέρεται επίσης η ύπαρξη λιμνοθαλασσών, ιδιαίτερα στις εκβολές των ποταμών.

Το συνολικό μήκος των ακτών της Ιταλίας φτάνει περίπου τα 7.458 χλμ. Στο νότιο τμήμα της Ιταλίας βρίσκονται ο Κόλπος της Γκαέτα, της Νεάπολης, του Σαλέρνο, του Πολικόαστρο και ο Κόλπος του Τάραντα με τα ακρωτήρια Σάντα Μαρία ντι Λέουκα στα ανατολικά και Αλίτσε στα δυτικά. Στο νοτιοανατολικό τμήμα της χώρας βρίσκεται ο Κόλπος της Μανφρεντόνια, ενώ οι ανατολικές ακτές της χώρας βρέχονται από την Αδριατική.

Η μεγάλη έκταση της Ιταλίας, η μορφολογία και η θέση της στο κέντρο της Μεσογείου ευνοούν την ανάπτυξη διαφορετικών κλιματολογικών συνθηκών στο βορρά και το νότο. Στο βορρά, λόγω των Άλπεων, το κλίμα είναι ηπειρωτικό, ο χειμώνας σχετικά ψυχρός, υγρός και ομιχλώδης. Από την άλλη, στο νότο το κλίμα είναι μεσογειακό με ήπιο χειμώνα και λειψυδρία για πολλούς μήνες, αν και μερικές φορές το νότιο τμήμα της Ιταλικής χερσονήσου υποφέρει από ξαφνικούς ανέμους. Το ύψος της μέσης ετήσιας βροχόπτωσης ξεπερνά τα 1.000 χιλιοστόμετρα στα υψίπεδα και φτάνει μόλις τα 750 χιλιοστόμετρα στα βαθύπεδα. Η εποχή της ξηρασίας είναι έντονη το χειμώνα στα βόρεια και το καλοκαίρι στα νότια. Γενικά η θερμοκρασία στην Ιταλία κυμαίνεται από 11°C ως 19°C (13°C στην Κοιλάδα του Πάδου, 18°C στη Σικελία και 14°C στις παράκτιες περιοχές).

Υπάρχουν πάνω από 1.000 περιοχές προστασίας της φύσης που καταλαμβάνουν το 11% της έκτασης της χώρας. Οι μεγαλύτερες κατηγορίες προστατευόμενων περιοχών αφορούν στα Εθνικά Πάρκα (24), στα Περιφερειακά Πάρκα (147) και στις Θαλάσσιες Προστατευόμενες Περιοχές (30). Σύμφωνα με τη νομοθεσία της χώρας εντοπίζονται επίσης Καταφύγια της Φύσης, Υδροβιότοποι Διεθνούς Σημασίας καθώς και άλλες Φυσικές Περιοχές. Επιπλέον, στο ευρωπαϊκό δίκτυο προστασίας της φύσης Natura 2000 εντάσσονται 2.549 περιοχές ή το 20% του εδάφους της χώρας.

ΠΓΔΜ

Η ΠΓΔΜ είναι ένα από τα διάδοχα κράτη της Γιουγκοσλαβίας, από την οποία ανεξαρτητοποιήθηκε το 1991. Έχει έκταση περίπου 25.500 τ.χλμ. εκ των οποίων το 2% περίπου αφορά σε επιφανειακά νερά. Τα σύνορά της χώρας έχουν συνολικό μήκος 748 χιλιομέτρων, τα οποία κατανέμεται ως εξής ως προς τις γειτονικές χώρες: 221 χλμ. στα βόρεια με την Σερβία, 151 χλμ. στα δυτικά με την Αλβανία, 148 χλμ. στα ανατολικά με την Βουλγαρία, 228 χλμ. στα νότια με την Ελλάδα. Πρόκειται για ένα περικλειστο κράτος της νοτιοανατολικής Ευρώπης, στο κέντρο της Βαλκανικής χερσονήσου.

Η χώρα είναι κατά κύριο λόγο ορεινή και αριθμεί 34 βουνοκορφές ψηλότερες από 2.000 μέτρα. Το ψηλότερο σημείο της, το όρος Κοράμπ, φτάνει τα 2.764 μ. Η χώρα έχει επίσης λόφους, πεδιάδες, φαράγγια και ποτάμια κοιλάδες. Η κύρια υδάτινη ροή της χώρας είναι ο Αξιός (Βαρδάρης), ποταμός που διασχίζει τη χώρα για 301 χιλιόμετρα. Οι πηγές του βρίσκονται στα βορειοδυτικά της χώρας, διασχίζει τα σύνορα με την Ελλάδα στο νότο και καταλήγει στο Αιγαίο κοντά στη Θεσσαλονίκη. Έχει πολλούς παραποτάμους, όπως ο Μπρεγκάλνιτσα, μήκους 225 χλμ, ή ο Εριγώνας, μήκους 207 χλμ. Η λεκάνη του Αξιού περιλαμβάνει 80% της επιφάνειας της χώρας και μόνο δύο μεγάλες υδάτινες ροές δε συμβάλλουν στον ποταμό: πρόκειται για το Μαύρο Δρίνο, που εκβάλλει στην Αδριατική μέσω Αλβανίας, και το Στρωμνιτσιώτη, που συμβάλλει στο Στρυμώνα στη Βουλγαρία.

Η χώρα έχει επίσης 53 φυσικές και τεχνητές λίμνες. Η μεγαλύτερη, που είναι επίσης η παλαιότερη στην Ευρώπη, είναι η λίμνη Οχρίδα με έκταση 349 τ.χλμ, που θεωρείται μία από τις παλαιότερες λίμνες και βιότοπους στον κόσμο. Ακολουθεί η Πρέσπα, με έκταση 274 τ.χλμ. Αυτές οι δύο λίμνες είναι συνοριακές: την Οχρίδα τη μοιράζεται με την Αλβανία και την Πρέσπα με την Αλβανία και την Ελλάδα. Η πιο μεγάλη τεχνητή λίμνη είναι εκείνη του Τίκφες, με έκταση 14 τ.χλμ. Η χώρα έχει επίσης αρκετές θερμές πηγές, που έχουν αξιοποιηθεί από την αρχαιότητα.

Η κοιλάδα του Αξιού διαχωρίζει δύο διακριτά γεωγραφικά σύνολα. Στα δυτικά, το ανάγλυφο είναι πολύ έντονο: μεγάλες οροσειρές που ανήκουν στο Δειναρικό σύστημα, όπως το όρος Σάρος, και η μάζα της Πίνδου, εναλλάσσονται με περίκλειστες πεδιάδες όπως το Πόλογκ ή της Πελαγονίας. Στα ανατολικά, το ανάγλυφο είναι παλαιότερο και για αυτό πιο ήπιο και εδώ διασταυρώνεται με πεδιάδες και ανήκει στο σύστημα της Ροδόπης. Στο έδαφος της χώρας, που σχηματίστηκε κυρίως κατά την Καινοζωική εποχή, σημειώνεται σημαντική σεισμική δραστηριότητα, αν και πετρώδεις μάζες χρονολογούνται στο Προκάμβριο.

Το κλίμα της χαρακτηρίζεται ως ενδιάμεσο του μεσογειακού και του ηπειρωτικού κλίματος. Η μέση ετήσια ατμοσφαιρική κατακρήμνιση ποικίλει από τα 1,700 χστ. στις δυτικές ορεινές περιοχές μέχρι τα 500 χστ. στα ανατολικά της χώρας. Στην πεδιάδα του Αξιού (Βαρδάρη) και στα ποτάμια της περιφέρειας Στρώμνιτσας, δηλαδή στην ευρύτερη περιοχή της Γευγελής, του Βαλάντοβο, της Δοϊράνης, της Στρώμνιτσας και του Ράντοβις το κλίμα είναι εύκρατο Μεσογειακό. Οι θερμότερες περιοχές είναι οι Σιδηρές Πύλες Αξιού (Ντεμίρ Κάπια) και η Γευγελή, όπου οι θερμοκρασίες τον Ιούλιο και τον Αύγουστο συχνά ξεπερνούν τους 40 °C. Το ορεινό κλίμα συναντάται σε όλες τις ορεινές περιοχές της χώρας και χαρακτηρίζεται από τους μακρείς και χιονώδεις χειμώνες και τα σύντομα ψυχρά καλοκαίρια. Την άνοιξη το κλίμα είναι πιο κρύο απ' ό,τι το φθινόπωρο. Το μεγαλύτερο μέρος της ΠΓΔΜ έχει ένα ήπιο ηπειρωτικό κλίμα με ζεστά και ξηρά καλοκαίρια και σχετικά κρύους και υγρούς χειμώνες.

Στην ΠΓΔΜ, οι φυσικές περιοχές υπό προστασία καταλαμβάνουν 188 χιλ. εκτάρια. Περιλαμβάνουν 3 Εθνικά Πάρκα, 4 Καταφύγια της Φύσης, 3 Τοπία Ειδικών Χαρακτηριστικών, 14 περιοχές με ειδικά χαρακτηριστικά χλωρίδας και πανίδας και 33 Εθνικά Μνημεία Φυσικών Περιοχών.

Σερβία και Κόσοβο

Η Σερβία συνορεύει νότια με τη ΠΓΔΜ και την Αλβανία, δυτικά με τη Βοσνία- Ερζεγοβίνη, την Κροατία και το Μαυροβούνιο, βόρεια με την Ουγγαρία και ανατολικά με τη Ρουμανία και τη Βουλγαρία. Πρόκειται για περίκλειστη χώρα των Βαλκανίων χωρίς έξοδο προς τη θάλασσα. Μεγαλύτερο αστικό κέντρο είναι η πρωτεύουσα Βελιγράδι, που βρίσκεται στη συμβολή του Δούναβη με το Σάβα. Δεύτερη σε μέγεθος πόλη είναι το Νόβι Σάντ, πρωτεύουσα της Βοϊβοντίνα, Άλλες μεγάλες πόλεις είναι το Νις στα νοτιοανατολικά, το

Κραγκούγιεβατς στο κεντρικό τμήμα της χώρας, η Πρίστινα πρωτεύουσα του Κοσόβου και η Σουμποτίτσα στη Βοϊβοντίνα.

Η Σερβία έχει πλούσιο ανάγλυφο και περίπλοκη γεωλογική ιστορία. Μπορούν να διακριθούν τρεις διαφορετικές γεωμορφολογικές ζώνες στο έδαφός της: η εύφορη πεδιάδα της Πανονίας στο βόρειο τμήμα της χώρας, η περιοχή των αρχαιότερων ορεινών όγκων, υψιπέδων και λεκανών, στο νότιο και ανατολικό τμήμα της χώρας, και η περιοχή των νεότερων ασβεστολιθικών βουνών στα δυτικά. Η πεδιάδα της Πανονίας, στο βόρειο τμήμα της Σερβίας, καλύπτει την περιοχή της Βοϊβοντίνας. Διαρρέεται από πολλούς μεγάλους ποταμούς, όπως ο Σάβας, ο Τίσα και ο Δούναβης, που εξασφαλίζουν την επαρκή άρδευση της.

Το νότιο όριο της πεδιάδας της Πανονίας σχηματίζεται από τους ορεινούς όγκους που καταλαμβάνουν το κεντρικό και νότιο - νοτιοανατολικό τμήμα της Σερβίας και που αποτελούν συνέχεια των βουνών της βόρειας Ελλάδας. Στο βόρειο τμήμα τους χωρίζονται στα δύο από την κοιλάδα του Μοράβα. Πολλές κορυφές τους φτάνουν σε ύψος μεγαλύτερο των 2.000 μ.: το όρος Σαρ Πλάνινα στα σύνορα με τα Σκόπια φτάνει τα 2.587 μ., ενώ το όρος Κοπαόνικ στο κεντρικό τμήμα της νότιας Σερβίας έχει μέγιστο ύψος 2.162 μ. Στα σύνορα της Σερβίας με τη Βουλγαρία σχηματίζεται νότια η οροσειρά Οσογκόβσκα Πλάνινα, ύψους 2.290 μ., και βόρεια η Στάρα Πλάνινα, που φτάνει σε ύψος 2.998 μ. Ανάμεσα σ' αυτά τα ψηλά βουνά, σχηματίζονται βαθιές χαράδρες και μικρά εύφορα λεκανοπέδια.

Όπως είναι ευνόητο, στην περιοχή με τα ασβεστολιθικά βουνά, δε σχηματίζονται μεγάλα ποτάμια, καθώς τα νερά απορροφούνται από το έδαφος. Αντίθετα, η πεδιάδα της Πανονίας στα βόρεια του κράτους αρδεύεται από πολλά μικρά και μεγάλα ποτάμια. Το κυριότερο απ' αυτά είναι ο Δούναβης, που εισέρχεται στο έδαφος της Σερβίας από την Ουγγαρία και ρέει προς τα νότια, αποτελώντας το φυσικό σύνορο ανάμεσα στη Σερβία και την Κροατία για το μεγαλύτερο τμήμα των συνόρων των δύο χωρών. Στη συνέχεια ρέει προς τα ανατολικά - νοτιοανατολικά και εξέρχεται από τη Σερβία, αφού οριοθετήσει το νότιο τμήμα των ρουμανο - σερβικών συνόρων. Ο Δούναβης, που με μήκος 2.858 χιλιομέτρων είναι ο δεύτερος σε μέγεθος ποταμός της Ευρώπης (μεγαλύτερος είναι ο Βόλγας), διατρέχει τη Σερβία επί 591 χιλιομέτρα, ενώ το μέγιστο πλάτος του επί σερβικού εδάφους φτάνει τα 2.000 μ. Άλλοι μεγάλοι ποταμοί της κοιλάδας της Πανονίας είναι ο Τίσα, ο Σάβος και ο Ντρίνα, ο Μοράβας και ο Νισάβας, οι οποίοι επίσης χύνονται στο Δούναβη. Είναι αξιοσημείωτο ότι οι ποταμοί της Σερβίας εκβάλουν στο σύνολό τους στη Μαύρη θάλασσα και όχι στην Αδριατική. Όπως σε ολόκληρη τη Βαλκανική χερσόνησο, έτσι και στη Σερβία η διαμόρφωση του εδάφους δεν ευνοεί το σχηματισμό μεγάλων λιμνών.

Το κλίμα της Σερβίας είναι κατά κύριο λόγο ηπειρωτικό. Οι κλιματικές διαφοροποιήσεις στις επιμέρους περιοχές της χώρας εξαρτώνται από τη μορφολογία του εδάφους και την απόσταση από τη θάλασσα. Η Σερβία, εκτεθειμένη στους βόρειους ανέμους και αποκλεισμένη από τη θάλασσα από ψηλές οροσειρές, παρουσιάζει κλίμα καθαρά ηπειρωτικό - κεντροευρωπαϊκό, δηλαδή ψυχρούς χειμώνες και ζεστά, υγρά και βροχερά καλοκαίρια. Η μέση θερμοκρασία στο Βελιγράδι είναι 0° C τον Ιανουάριο και 22° C τον Ιούλιο, ενώ οι ακραίες τιμές της φτάνουν τους 40° C και τους -20° C. Στην ίδια περιοχή, οι βροχοπτώσεις κυμαίνονται μεταξύ 600 και 900 χστ. ετησίως.

Στη χώρα καταγράφονται 462 προστατευόμενες περιοχές εκ των οποίων 5 Εθνικά Πάρκα, 16 Τοπία Ειδικών Χαρακτηριστικών, 67 Καταφύγια της Φύσης, 16 Φυσικά Πάρκα, 316 Μνημεία της Φύσης και 42 Περιοχές Φυσικής και Πολιτιστικής Σημασίας. Η συνολική προστατευόμενη έκταση ανέρχεται σε 522,1 χιλ. εκτάρια.

Τουρκία

Η Τουρκία είναι μια αναπτυσσόμενη χώρα που βρίσκεται στη νοτιοδυτική Ασία, με ένα μικρό (3%) τμήμα της επικράτειάς της (Ανατολική Θράκη) στη νοτιοανατολική Ευρώπη. Η χερσόνησος της Μικράς Ασίας, που βρίσκεται ανάμεσα στον Εύξεινο Πόντο και τη Μεσόγειο Θάλασσα, συγκροτεί το βασικό τμήμα της χώρας. Η Τουρκία συνορεύει με οκτώ χώρες: δυτικά με την Ελλάδα, βορειοδυτικά με τη Βουλγαρία, ανατολικά με τη Γεωργία, την Αρμενία, το Ιράν και το θύλακα Ναχitseβάν του Αζερμπαϊτζάν και νοτιοανατολικά με το Ιράκ και τη Συρία. Νότια βρίσκεται η Μεσόγειος Θάλασσα, δυτικά το Αιγαίο Πέλαγος και βόρεια ο Εύξεινος Πόντος. Η Θάλασσα του Μαρμαρά, ο Βόσπορος και ο Ελλήσποντος (που συναποτελούν τα Τουρκικά Στενά) οριοθετούν το σύνορο μεταξύ Θράκης και Μικράς Ασίας, ενώ επίσης χωρίζουν την Ευρώπη από την Ασία. Η θέση της Τουρκίας στο σταυροδρόμι Ευρώπης και Ασίας την καθιστούν χώρα σημαντικής γεωστρατηγικής σημασίας.

Η χερσόνησος έχει σχήμα περίπου ορθογώνιου παραλληλόγραμμου, του οποίου το εσωτερικό μέρος είναι ένα οροπέδιο, με μέσο ύψος 1.000 μέτρων. Περιβάλλεται από συνεχείς οροσειρές, που αφήνουν μόνο μερικά ανοίγματα προς τη θάλασσα. Οι οροσειρές αυτές σχηματίστηκαν κατά την Αλπική Πτύχωση της Τριτογενούς Εποχής. Στα βόρεια εκτείνονται παράλληλα με την παραλία οι Ποντιακές Άλπεις ή οροσειρά του Πόντου, που αρχίζει από τα σύνορα της Ρωσίας και καταλήγει στα στενά του Βοσπόρου. Δυτικά τα βουνά είναι απόκρημνα και σχηματίζουν απότομες ακτές και ακρωτήρια. Στα νότια του οροπεδίου εκτείνεται η οροσειρά του Ταύρου, που συνεχίζει ανατολικά με την οροσειρά του Αντίταυρου. Ανατολικά το οροπέδιο κλείνεται από το Χακαρί Νταγλαρί (3.630 μ.), Μεγκενί Νταγλαρί (3.610 μ.) και από το βιβλικό όρος Αραράτ (5.137 μ.), που είναι και το υψηλότερο βουνό της Μικράς Ασίας.

Στο κεντρικό οροπέδιο το κλίμα είναι πολύ ξηρό και υπάρχουν στέπες. Οι χειμώνες αντιθέτως είναι δριμείς και μακροί, από τις αρχές Δεκεμβρίου μέχρι και τον Μάρτιο, με πολύ χιόνι και θερμοκρασίες που κυμαίνονται μεταξύ -10 °C (Άγκυρα, Δορύλαιο, Ικόνιο) και -35 °C (Καρς, Θεοδοσιούπολη, Αρνταχάν). Η πιο βροχερή εποχή του χρόνου είναι η άνοιξη. Τα βουνά δέχονται πολλές βροχές και είναι σκεπασμένα με δάση, ιδίως η οροσειρά του Πόντου. Οι ακτές, κυρίως προς τον Αιγαίο Πέλαγος και τη Μεσόγειο θάλασσα, έχουν ήπιο κλίμα, μεσογειακό με πολλές βροχές. Εδώ υπάρχουν εύφορες πεδιάδες, που τις διαρρέουν μικροί ποταμοί. Εδώ, στα παράλια, ζει το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού της Τουρκίας και βρίσκονται οι μεγαλύτερες πόλεις.

Στον Εύξεινο Πόντο εκβάλλει ο Σαγγάριος, 600 περίπου χλμ. μήκους. Στο Αιγαίο εκβάλουν ο Έρμος στον κόλπο της Σμύρνης, ο Γκοκσού Νεχρί που εκβάλλει στα νοτιοδυτικά της Μερσίνας, ο Κύδνος και ο Σεϋμόν Νεχρί, που εκβάλουν ανατολικά της Ταρσού. Τουρκικά ποτάμια που εκβάλουν σε μη ευρωπαϊκές θάλασσες είναι ο Ευφράτης και ο Τίγρης. Ο Ευφράτης αποχετεύει τα νερά του μεγαλύτερου μέρους του υψιπέδου της Αρμενίας και εκβάλλει στον Περσικό Κόλπο ενώ ο Τίγρης αποχετεύει τα νερά του Τουρκικού Κουρδιστάν, πηγάζει από τον Αντίταυρο και χύνεται στον Περσικό κόλπο, αφού προηγουμένως ενωθεί με τον Ευφράτη. Ο Άραξος καθορίζει για αρκετό μήκος τα σύνορα της Τουρκίας και της Αρμενίας και εκβάλλει στην Κασπία θάλασσα.

Νότια της Προποντίδας σε προσχωσιγενείς λεκάνες βρίσκονται οι λίμνες: Μανυάς, Ουλούμπατ (Απολλωνιάδα) και Ιζνίκ (Ασκανία). Στην Πισιδία: η Εγκριντίρ, η Βεϋσεχίρ και οι αλμυρές: Μπουρντούρ, Ατσι και Ασσεχίρ. Στο κέντρο του υψιπέδου, κοντά στο Ικόνιο και σε υψόμετρο 900 μέτρων, βρίσκεται η Τουζ-γκιολού (Αλμυρά Λίμνη) με έκταση 2.500 τ.χλμ. Στην ανατολική περιοχή, αλμυρή και πλούσια σε αλιεύματα βρίσκεται η λίμνη Βαν, η μεγαλύτερη λίμνη της χώρας με έκταση 3.755 τ. χλμ.

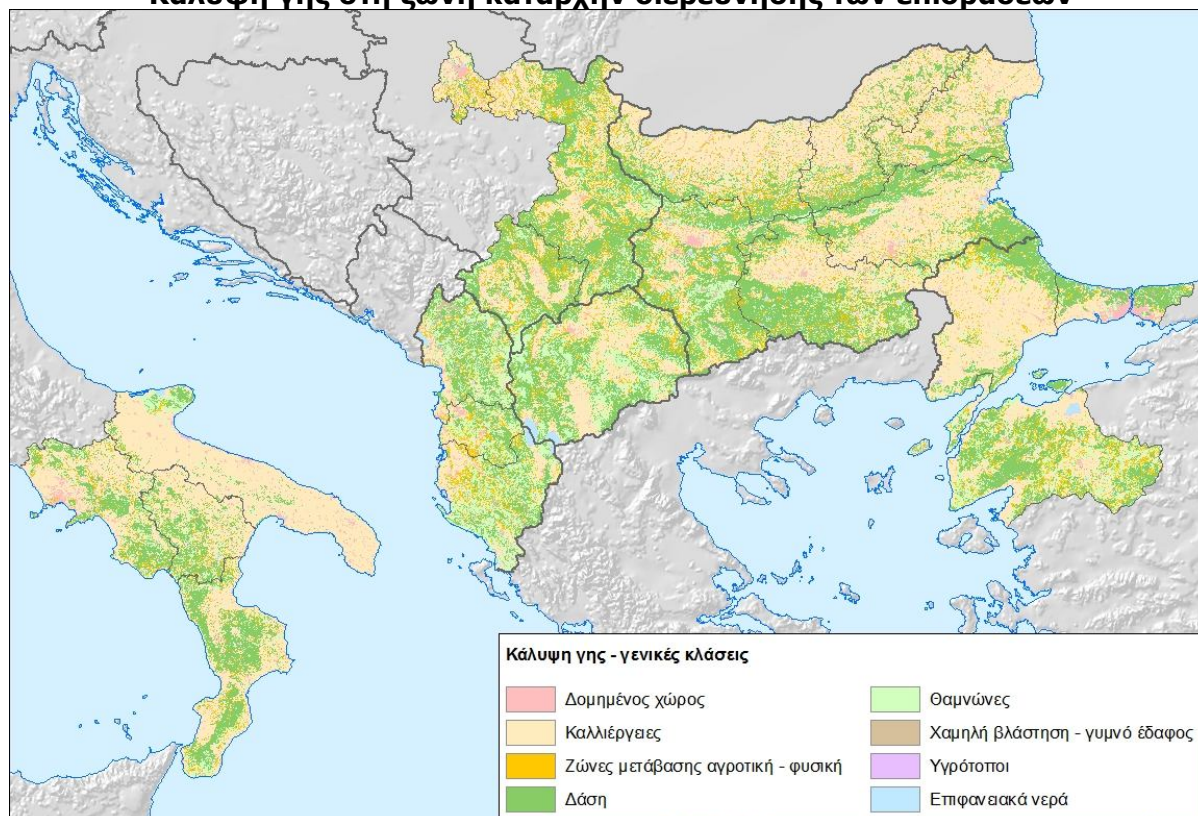
Αναφορικά με τις προστατευόμενες περιοχές, στη χώρα καταγράφονται 39 Εθνικά Πάρκα με έκταση 877,8 χιλ. εκτάρια, 32 Καταφύγια της Φύσης με έκταση 63 χιλ. εκτάρια και 19 Ειδικές Περιοχές Περιβαλλοντικής Προστασίας.

A.1.5. Κάλυψη γης

Για την αποτύπωση της κάλυψης γης στη ζώνη καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων αξιοποιήθηκε η βάση δεδομένων Corine 2006 - έκδοση 16, γενικευμένη ως προς 8 κλάσεις κάλυψης:

- 1^η κλάση. Δομημένος χώρος: ζώνες δόμησης και αστικές εξυπηρητήσεις, υποδομές, βιομηχανία, εμπόριο, κλπ.
- 2^η κλάση. Καλλιέργειες: ετήσιες, δενδρώδεις, αρδευόμενες και μη καλλιέργειες και λιβάδια.
- 3^η κλάση. Ζώνες μετάβασης από αγροτική σε φυσική: αγροδασικές περιοχές και γεωργικές εκτάσεις με σημαντική παρουσία φυσικής βλάστησης.
- 4^η κλάση. Δάση: πλατύφυλλα, κωνοφόρα και μικτά.
- 5^η κλάση. Θαμνώνες: λειμώνες, σκληρόφυλλα, θαμνότοποι κλπ.
- 6^η κλάση. Χαμηλή βλάστηση και γυμνό έδαφος: παραλίες, αμμουδιές, βράχια, καμένες εκτάσεις, μόνιμα χιονοσκεπείς εκτάσεις, παγετώνες.
- 7^η κλάση. Υγρότοποι: έλη, τυρφώνες, αλλόφυτα, παλιρροιακά επίπεδα.
- 8^η κλάση. Επιφανειακά νερά: ποτάμια, λίμνες, εκβολές, λιμνοθάλασσες.

Σχήμα 2.
Κάλυψη γης στη ζώνη καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων



Πηγή: Corine 2006 - V.16 και ίδια επεξεργασία

Στο σύνολο της διασυνοριακής ζώνης, οι καλλιέργειες καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο ποσοστό της κάλυψης γης περίπου το 40% ενώ εξίσου υψηλό είναι και το ποσοστό των μεταβατικών συστημάτων από αγροτική σε φυσική βλάστηση. Τα φυσικά χερσαία οικοσυστήματα (δάση και θαμνώνες) καταλαμβάνουν το 23% περίπου της έκτασης ενώ ο

δομημένος χώρος αντιστοιχεί στο 4% της συνολικής έκτασης. Ειδικότερα, επισημαίνονται τα εξής:

- Η μεγαλύτερη αναλογία δομημένου χώρου εντοπίζεται στη Βουλγαρία ενώ η ιταλική και η τουρκική περιοχή μελέτης ακολουθούν με ποσοστά πάνω από το μ.ο. της ζώνης.
- Η μεγαλύτερη αναλογία καλλιεργειών εντοπίζεται στην ιταλική περιοχή μελέτης με τη Βουλγαρία και την τουρκική περιοχή να ακολουθούν με ποσοστά πάνω από το μ.ο. της ζώνης.
- Η μεγαλύτερη αναλογία μεταβατικών εκτάσεων εντοπίζεται στη σερβική περιοχή μελέτης ενώ η ΠΓΔΜ και η Βουλγαρία ακολουθούν με ποσοστά πάνω από το μ.ο. της ζώνης.
- Η μεγαλύτερη αναλογία των φυσικών χερσαίων συστημάτων (δάση και θαμνώνες) εντοπίζεται στην Αλβανία ενώ η ΠΓΔΜ και η σερβική περιοχή ακολουθούν με ποσοστά πάνω από το μ.ο. της ζώνης. Η ιταλική περιοχή από την άλλη πλευρά είναι η λιγότερο δασωμένη.
- Πλούσιες σε επιφανειακά νερά παρουσιάζονται η Αλβανία και η ΠΓΔΜ ενώ ιδιαίτερα υψηλό είναι το ποσοστό του γυμνού εδάφους στην Αλβανία.

Πίνακας 3.
Κάλυψη γης στη ζώνη καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων (%)

Κλάση κάλυψης γης	Περιοχή μελέτης						Διασυνοριακή ζώνη
	Αλβανίας	Βουλγαρίας	Ιταλίας	ΠΓΔΜ	Σερβίας	Τουρκίας	
Δομημένος χώρος	2,6	5,0	4,2	1,6	3,0	4,3	4,0
Καλλιέργειες	16,9	42,7	58,7	29,4	31,0	42,4	40,6
Δάση	10,5	9,1	4,5	7,3	13,8	9,0	8,8
Ζώνες μετάβασης αγροτική - φυσική	26,5	31,2	23,0	32,6	38,9	26,3	29,6
Θαμνώνες	34,8	10,4	8,0	26,6	11,8	15,9	14,5
Χαμηλή βλάστηση - γυμνό έδαφος	6,1	0,5	1,0	0,4	0,4	1,0	1,2
Υγρότοποι	0,4	0,1	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2
Επιφανειακά νερά	2,2	1,0	0,4	2,0	1,0	0,9	1,1

Πηγή: Corine 2006 - V.16 και ίδια επεξεργασία

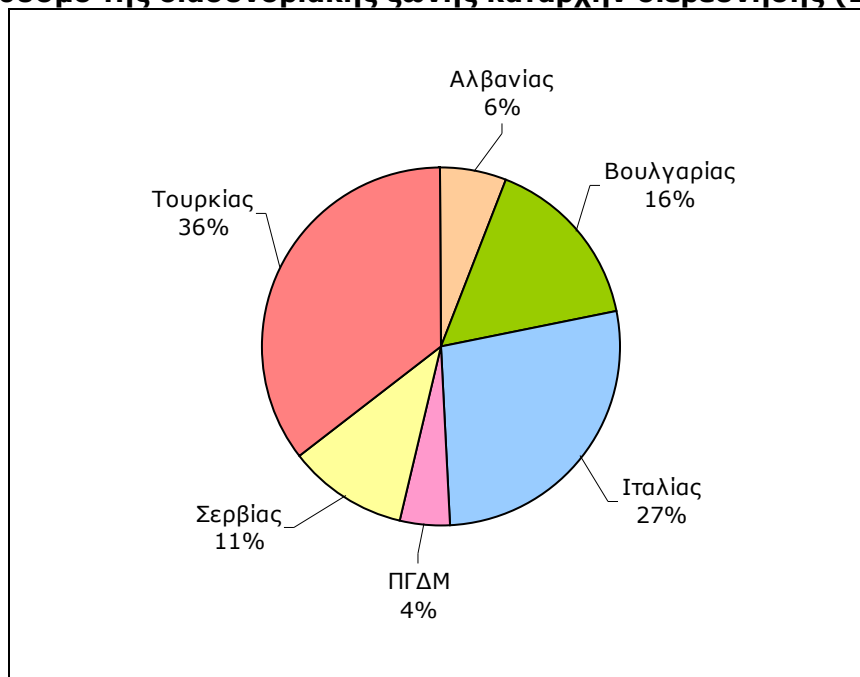
A.2. Πληθυσμιακές τάσεις και ροές

Διερευνούνται στοιχεία πληθυσμού όπως το μέγεθος και η μεταβολή του, οι πυκνότητες, η φυσική κίνηση πληθυσμού, στοιχεία γήρανσης και δείκτες εξάρτησης, οι μεταναστευτικές ροές και τα ποιοτικά τους χαρακτηριστικά καθώς και η αναγνώριση των πληθυσμιακών ροών για λόγους εγκατάστασης εντός της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων.

A.2.1. Μέγεθος πληθυσμού και μεταβολή

Ο πληθυσμός της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων του συστήματος της Εγνατίας οδού εκτιμάται σήμερα ότι ξεπερνά τα 45 εκ. κατοίκους, ένα μέγεθος όμως που δεν διαφοροποιείται σημαντικά από αυτό που καταγράφηκε για την περίοδο των αρχών του 2000. Η θετική μεταβολή κατά 4,6% μεταξύ των ετών 2001 και 2011 είναι μάλλον περιορισμένη και καταδεικνύει ένα χωρικό σύστημα με τάσεις πληθυσμιακής σταθεροποίησης.

Σχήμα 3.
Συμμετοχή των περιοχών μελέτης στο συνολικό πληθυσμό της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης (2011)



Ωστόσο οι τάσεις πληθυσμιακής εξέλιξης δεν είναι ομοιόμορφες ούτε μεταξύ των χωρών αλλά και ούτε εντός αυτών. Σαφή υποχώρηση παρουσιάζουν οι περιοχές μελέτης εντός Αλβανίας, Βουλγαρίας και Σερβίας με αρνητικούς ρυθμούς που ξεπερνούν το 5%. Μάλιστα η περιοχή μελέτης εντός της Σερβίας εμφανίζει δυσμενέστερο ρυθμό από το σύνολο της χώρας. Επιπρόσθετα, η ΠΓΔΜ βρίσκεται πληθυσμιακά σε σταθεροποίηση, όπως και η περιοχή μελέτης εντός Ιταλίας. Η μόνη περιοχή με σαφή πληθυσμιακή αύξηση είναι αυτή που εμπίπτει στην Τουρκία με ποσοστό θετικής μεταβολής που ξεπερνά το 25%.

Σε απόλυτα μεγέθη, η περιοχή μελέτης εντός Τουρκίας ξεπερνά τα 16 εκ. κατ., η περιοχή μελέτης εντός Ιταλίας ξεπερνά τα 12 εκ. κατ., η Βουλγαρία βρίσκεται περίπου στα 7,4 εκ. κατ, η περιοχή μελέτης εντός Σερβίας ξεπερνά τα 5 εκ. κατ. ενώ η Αλβανία και η ΠΓΔΜ

βρίσκονται στα 2,8 και 2 εκ. κατ. περίπου. Αντίστοιχα διαμορφώνεται και η ποσοστιαία συμμετοχή τους στο σύνολο της διασυνοριακής ζώνης (σχήμα 3 και 5).

Ειδικότερες διαπιστώσεις ανά χώρα και περιοχή μελέτης καταγράφονται ως εξής:

- Αναφορικά με την Αλβανία επισημαίνεται η σαφής υποχώρηση του πληθυσμού μεταξύ των ετών 2001 και 2011. Ωστόσο σε επίπεδο περιφερειών η εικόνα δεν είναι ομοιογενής. Η νότια και η βόρεια περιοχή της χώρας έχουν σαφείς αρνητικούς ρυθμούς ενώ η κεντρική περιφέρεια, όπου βρίσκεται η πρώτη Τίρανα, εμφανίζει θετική μεταβολή που αγγίζει το 9%.
- Στη Βουλγαρία η υποχώρηση του πληθυσμού μεταξύ των ετών 2001 και 2011 είναι σημαντική με 4 από τις 6 περιφέρειες να εμφανίζουν ρυθμούς υποχώρησης άνω του 10%. Εξαιρεση αποτελεί η περιφέρεια όπου εντοπίζεται η πρωτεύουσα Σόφια (Yugozapaden) όπου ο πληθυσμός εμφανίζεται σταθεροποιημένος.
- Η περιοχή μελέτης εντός Ιταλίας εμφανίζει πολύ μικρό ρυθμό πληθυσμιακής αύξησης - πολύ μικρότερο από το σύνολο της χώρας. Εντός αυτής της περιοχής, η περιφέρεια Campania τον υψηλότερο ρυθμός (2,0%) ενώ τα Basilicata έχουν αρνητικό ποσοστό μεταβολής -2%. Γενικά ο πληθυσμός της περιοχής εμφανίζει τάσεις σταθεροποίησης.
- Στην ΠΓΔΜ όπου χώρα και περιφέρεια κατά NUTS II ταυτίζονται, ο ρυθμός θετικής μεταβολής μεταξύ των ετών 2001 και 2011 είναι μικρός γεγονός που προβάλλει ένα σύστημα με τάσεις σταθεροποίησης.
- Η περιοχή μελέτης εντός Σερβίας εμφανίζει τάσεις πληθυσμιακής συρρίκνωσης με ρυθμό μεγαλύτερο από αυτόν της χώρας. Στο Κόσοβο, η μείωση είναι πολύ σημαντική και αγγίζει το -24%. Η περιοχή του Βελιγραδίου (πρωτεύουσα) αντίθετα εμφανίζει τάσεις πληθυσμιακής ενδυνάμωσης κοντά το 5%.
- Η περιοχή μελέτης εντός Τουρκίας για την περίοδο 2001 - 2011 εμφάνισε ρυθμούς πληθυσμιακής μεγέθυνσης υπερτριπλάσιους σε σχέση με τη χώρα. Μάλιστα, η αύξηση στην περιφέρεια της Κωνσταντινούπολης ξεπέρασε το 30%. Αυτή η περιοχή αποτελεί το πολυπληθέστερο τμήμα όλης της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης.

Πίνακας 4.
Μέγεθος πληθυσμού και μεταβολή
(κατ., NUTS 0, NUTS II, περιοχές μελέτης, 2001 - 2006 - 2011)

NUTS 0/II	Όνομασία	Πληθυσμός			Μεταβολή (% , 2001 - 2011)
		2001	2006	2011	
	Διασυνοριακή ζώνη	44.234.281		46.280.195	4,6
AL	Αλβανία	3.067.740	2.981.233	2.842.924	-7,3
	Αλβανία - περιοχή μελέτης	3.067.740	2.981.233	2.842.924	-7,3
AL01	North Albania	961.089	913.862	850.236	-11,5
AL02	Central Albania	960.066	1.007.287	1.043.136	8,7
AL03	South Albania	1.146.585	1.060.084	949.552	-17,2
BG	Βουλγαρία	8.149.468	7.718.750	7.369.431	-9,6
	Βουλγαρία - περιοχή μελέτης	8.149.468	7.718.750	7.369.431	-9,6
BG31	Severozapaden	1.067.180	957.947	848.230	-20,5
BG32	Severen tsentralen	1.040.117	949.401	862.120	-17,1
BG33	Severoiztochen	1.017.848	996.831	966.328	-5,1
BG34	Yugoiztochen	1.203.369	1.134.741	1.078.597	-10,4
BG41	Yugozapaden	2.143.110	2.118.855	2.133.731	-0,4

NUTS 0/II	Όνομασία	Πληθυσμός			Μεταβολή (%, 2001 - 2011)
		2001	2006	2011	
BG42	Yuzhen tsentralen	1.677.844	1.560.975	1.480.425	-11,8
IT	Ιταλία	56.960.692	58.751.711	60.626.442	6,4
	Ιταλία - περιοχή μελέτης	12.354.459	12.460.948	12.524.227	1,4
ITF3	Campania	5.708.759	5.790.929	5.834.056	2,2
ITF4	Puglia	4.026.945	4.071.518	4.091.259	1,6
ITF5	Basilicata	599.350	594.086	587.517	-2,0
ITF6	Calabria	2.019.405	2.004.415	2.011.395	-0,4
MK	ΠΓΔΜ	2.031.112	2.038.514	2.057.284	1,3
	ΠΓΔΜ - περιοχή μελέτης	2.031.112	2.038.514	2.057.284	1,3
MK00	Fyrom	2.031.112	2.038.514	2.057.284	1,3
SR	Σερβία	9.887.031	9.511.569	9.032.744	-8,6
	Σερβία - περιοχή μελέτης	5.716.787	5.414.083	5.066.596	-11,4
SR01	Beogradski	1.578.364	1.602.861	1.658.151	5,1
SR04	Juzne i Istocne Srbije	1.751.423	1.711.222	1.609.800	-8,1
SR05	Kosovo i Metohija	2.387.000	2.100.000	1.798.645	-24,6
TR	Τουρκία	67.803.927		73.722.988	8,7
	Τουρκία - περιοχή μελέτης	12.914.715		16.419.733	27,1
TR10	Istanbul	10.018.735		13.255.685	32,3
TR21	Tekirdag, Edirne, Kirklareli	1.354.658		1.521.328	12,3
TR22	Balikesir, Çanakkale	1.541.322		1.642.720	6,6

Πληθυσμός την 1^η Ιανουαρίου από Eurostat (05/2014) για Βουλγαρία, Ιταλία, ΠΓΔΜ και Τουρκία μόνο το 2011. Για την Τουρκία, το μέγεθος του 2001 προέρχεται από την απογραφή του 2000 με πηγή τη στατιστική υπηρεσία της χώρας. Πληθυσμός την 1^η Ιανουαρίου για Αλβανία από τη στατιστική υπηρεσία της χώρας. Εκτιμήσεις πληθυσμού για Σερβία και Κόσοβο από τις αντίστοιχες στατιστικές υπηρεσίες. Ίδια επεξεργασία για Αλβανία, Σερβία (πλην Κόσοβο) και Τουρκία 2001 από τα δημοσιευμένα μεγέθη των κατώτερων διοικητικών οντοτήτων. Για Σερβία και Κόσοβο ο πληθυσμός του 2001 αφορά στον πληθυσμό του 2002.

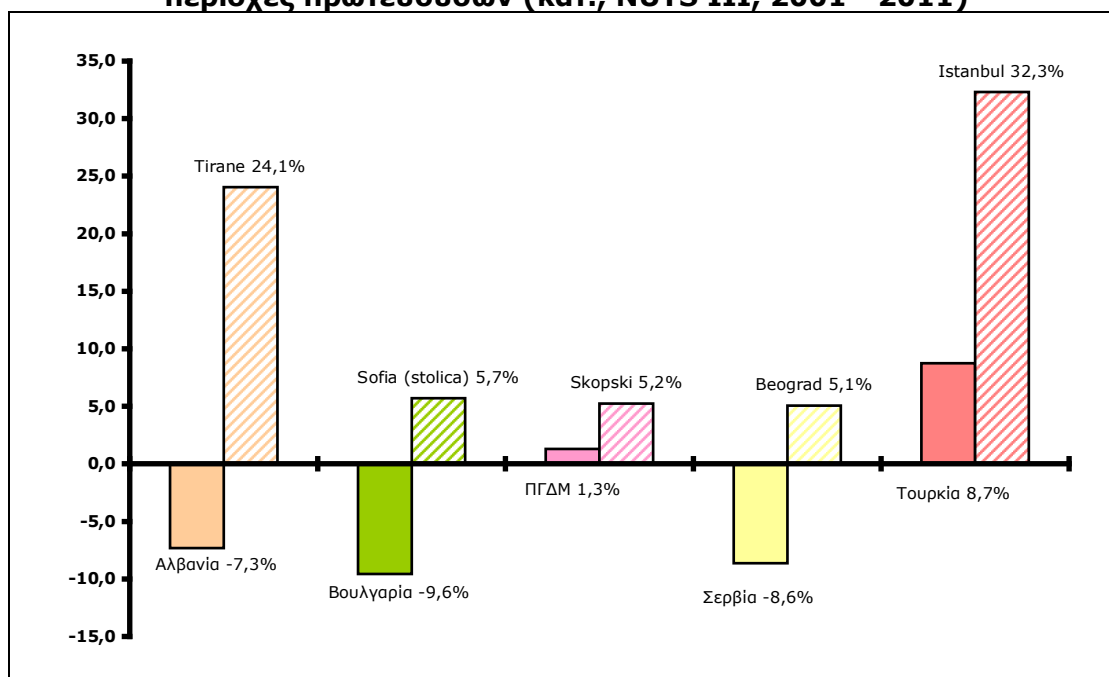
Η διασυννοριακή ζώνη καταρχήν διερεύνησης εμφανίζει τάσεις πληθυσμιακής σταθεροποίησης γεγονός που οφείλετε στις περιφέρειες της Τουρκίας. Με εξαίρεση τα τμήματα της Τουρκίας, η τάση είναι μάλλον αρνητική αφού σε όλες σχεδόν τις περιφέρειες ο πληθυσμός μειώνεται. Εξαιρέση αποτελούν οι περιοχές των σημαντικών αστικών κέντρων της περιοχής και ειδικά των πρωτευουσών όπου η εντοπιζόμενη τάση προβάλλει γενικά μια κατάσταση πληθυσμιακής ενδυνάμωσης.

Ειδικότερα για τις περιοχές των σημαντικών αστικών κέντρων και πρωτευουσών, η διερεύνηση της κατάστασης σε επίπεδο NUTS III κατέδειξε ότι πράγματι συνιστούν περιοχές δυναμικές ως προς τη συγκράτηση και αύξηση του πληθυσμού αφού σε όλες τις περιπτώσεις εντοπίζεται θετική μεταβολή στη δεκαετία 2001 - 2011 παρότι ο πληθυσμός των περισσότερων χωρών μειώνεται. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της περιοχής των Τιράνων όπου εντοπίζεται πληθυσμιακής αύξηση περίπου 24% όταν η χώρα σημείωσε αρνητική μεταβολή άνω του 7%. Αξιοσημείωτη επίσης είναι και η περίπτωση της Κωνσταντινούπολης όπου η αύξηση ξεπέρασε το 30% όταν στο επίπεδο χώρας η πληθυσμιακή αύξηση διαμορφώθηκε κοντά στο 8%.

Αντίστοιχη είναι η εικόνα και για τις άλλες περιοχές των πρωτευουσών της διασυννοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης. Η περιοχή της Σόφιας σημείωσε πληθυσμιακή αύξηση κοντά στο 6% όταν η χώρα σημείωσε μείωση κοντά στο 10%. Στο Βελιγράδι σημειώθηκε

αύξηση περίπου 5% με τη χώρα να χάνει κοντά στο 8,5% ενώ τέλος ο ρυθμός αύξησης των Σκοπίων κινήθηκε σε σαφώς μεγαλύτερα επίπεδα από το ρυθμό αύξησης της χώρας (πίνακας 5 και σχήμα 4).

Σχήμα 4.
Μεταβολή πληθυσμού σε χώρα και περιοχές πρωτευουσών (κατ., NUTS III, 2001 - 2011)



Πίνακας 5.
Μέγεθος πληθυσμού και μεταβολή (κατ., NUTS 0, NUTS III πρωτευουσών, 2001 - 2011)

NUTS 0/III	Όνομασία	Πληθυσμός		Μεταβολή (% 2001 - 2011)
		2001	2011	
AL	Αλβανία	3.067.740	2.842.924	-7,3
AL022	Tirane	597.563	741.302	24,1
BG	Βουλγαρία	8.149.468	7.369.431	-9,6
BG411	Sofia (stolitsa)	1.222.180	1.291.795	5,7
IT	Ιταλία	56.960.692	60.626.442	6,4
ITF33	Napoli	-	3.080.873	-
ITF47	Bari	-	1.258.706	-
MK	ΠΓΔΜ	2.031.112	2.057.284	1,3
MK008	Skopski	574.205	604.298	5,2
SR	Σερβία	9.887.031	9.032.744	-8,6
SR011	Beograd	1.578.364	1.658.151	5,1
SR051	Kosovo	-	643.785	-
TR	Τουρκία	67.803.927	73.722.988	8,7
TR100	Istanbul	10.018.735	13.255.685	32,3

Πληθυσμός την 1^η Ιανουαρίου από Eurostat (05/2014) για Βουλγαρία, Ιταλία, ΠΓΔΜ και Τουρκία μόνο το 2011. Για την Τουρκία, το μέγεθος του 2001 προέρχεται από την απογραφή του 2000 με πηγή τη στατιστική υπηρεσία της χώρας. Πληθυσμός την 1^η Ιανουαρίου για Αλβανία από τη στατιστική υπηρεσία της χώρας. Εκτιμήσεις πληθυσμού για Σερβία και Κόσοβο από τις αντίστοιχες στατιστικές υπηρεσίες. Για τη Σερβία ο πληθυσμός του 2001 αφορά στον πληθυσμό του 2002.

Σχήμα 5.
Χάρτης κατανομής του πληθυσμού (κατ., NUTS II, 2011)



A.2.2. Πυκνότητα πληθυσμού

Με πληθυσμό για το 2011 λίγο πάνω από τα 46 εκ. και έκταση περίπου 312,7 χιλ. τ.χλμ., η μέση πληθυσμιακή πυκνότητα στη διασυνοριακή ζώνη καταρχήν διερεύνησης διαμορφώνεται στους 148 κατ. ανά τ.χλμ. Τιμές μεγαλύτερες του μέσου όρου εμφανίζουν γενικά οι περιφέρειες των πρωτευουσών των χωρών και των μεγάλων αστικών συγκεντρώσεων (πίνακας 6).

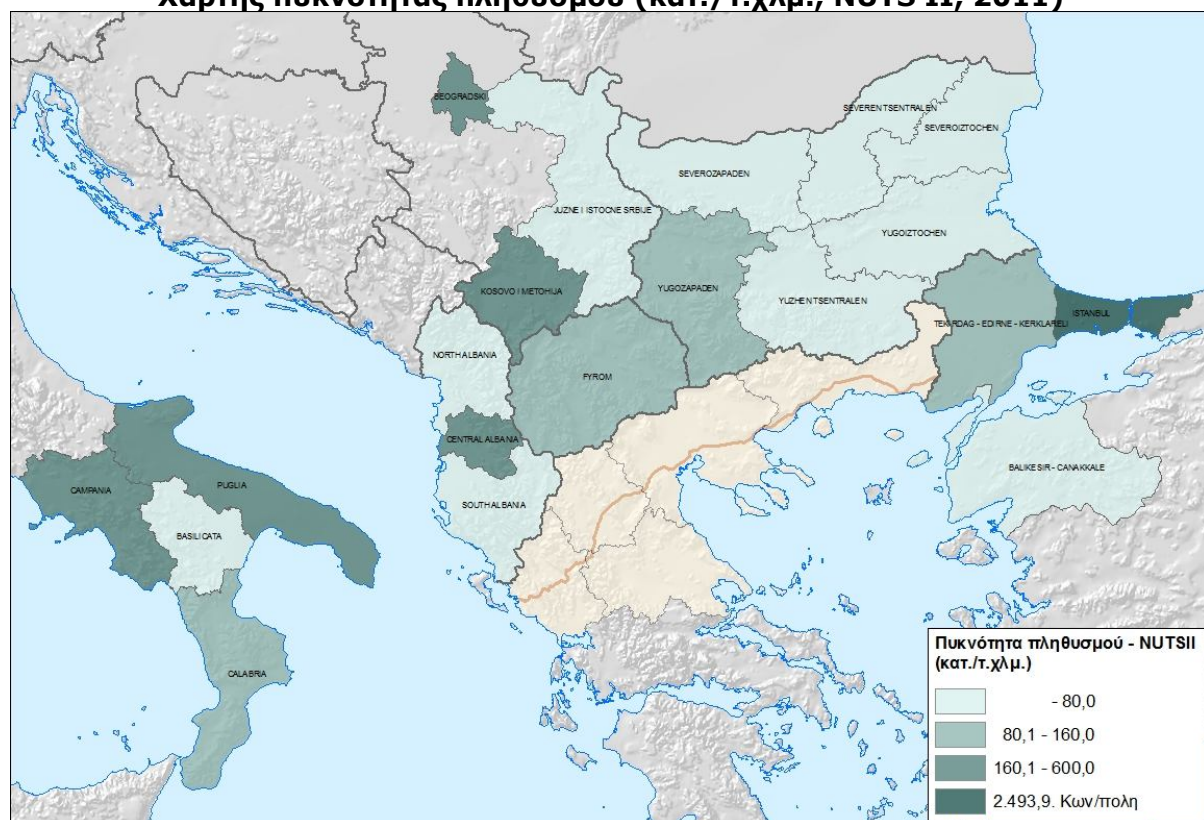
Πίνακας 6.
Πυκνότητα πληθυσμού (κατ./τ.χλμ., NUTS II, 2011)

NUTS II	Όνομασία	Έκταση (τ. χλμ.)	Πληθυσμός 2011	Πυκνότητα (κατ./τ. χλμ.)
	Διασυνοριακή ζώνη	312.739,2	46.280.195	148,0
AL01	North Albania	10.908,0	850.236,0	77,9
AL02	Central Albania	4.851,0	1.043.136,0	215,0
AL03	South Albania	12.989,0	949.552,0	73,1
BG31	Severozapaden	19.074,8	848.230,0	44,5
BG32	Severen tsentralen	14.805,4	862.120,0	58,2
BG33	Severoiztocen	14.644,6	966.328,0	66,0
BG34	Yugoiztochen	19.796,9	1.078.597,0	54,5
BG41	Yugozapaden	20.254,7	2.133.731,0	105,3
BG42	Yuzhen tsentralen	22.323,3	1.480.425,0	66,3
ITF3	Campania	13.671,0	5.834.056,0	426,7

NUTS II	Όνομασία	Έκταση (τ. χλμ.)	Πληθυσμός 2011	Πυκνότητα (κατ./τ. χλμ.)
ITF4	Puglia	19.541,0	4.091.259,0	209,4
ITF5	Basilicata	10.073,0	587.517,0	58,3
ITF6	Calabria	15.222,0	2.011.395,0	132,1
MK00	FYROM	25.713,0	2.057.284,0	80,0
SR01	Beogradski	3.234,0	1.658.151,0	512,7
SR04	Juzne i Istocne Srbije	26.249,0	1.609.800,0	61,3
SR05	Kosovo i Metohija	10.910,0	1.798.645,0	164,9
TR10	Istanbul	5.315,3	13.255.685,0	2.493,9
TR21	Tekirdag - Edirne - Kizilirmak	18.740,0	1.521.328,0	81,2
TR22	Balikesir - Canakkale	24.423,2	1.642.720,0	67,3

Πληθυσμός την 1^η Ιανουαρίου από Eurostat (05/2014) για Βουλγαρία, Ιταλία, ΠΓΔΜ και Τουρκία μόνο το 2011. Για την Τουρκία, το μέγεθος του 2001 προέρχεται από την απογραφή του 2000 με πηγή τη στατιστική υπηρεσία της χώρας. Πληθυσμός την 1^η Ιανουαρίου για Αλβανία από τη στατιστική υπηρεσία της χώρας. Εκτιμήσεις πληθυσμού για Σερβία και Κόσοβο από τις αντίστοιχες στατιστικές υπηρεσίες. Για τη Σερβία ο πληθυσμός του 2001 αφορά στον πληθυσμό του 2002. Οι εκτάσεις προέρχονται από τη Eurostat (5/2014) και τις στατιστικές υπηρεσίες Αλβανίας, Σερβίας και ΠΓΔΜ.

Σχήμα 6.
Χάρτης πυκνότητας πληθυσμού (κατ./τ.χλμ., NUTS II, 2011)



Αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι η πυκνότητα στην περιφέρεια της Κωνσταντινούπολης πλησιάζει τους 2.500 κατ./τ.χλμ. ενώ επίσης αυξημένες τιμές εμφανίζουν οι περιφέρειες του Βελιγραδίου και της Νάπολη (Campania). Στον αντίποδα, οι περιφέρειες της Βουλγαρίας στο σύνολό τους εμφανίζουν χαμηλή πληθυσμιακή πυκνότητα, έστω και αν αυτή της Σόφιας είναι περίπου διπλάσια από τις υπόλοιπες. Αξιοσημείωτη επίσης είναι η εικόνα της Αλβανίας με την κεντρική της περιφέρεια, όπου βρίσκονται τα Τίρανα, να έχει τριπλάσια πυκνότητα σε σχέση με την υπόλοιπη χώρα.

Στο σχήμα 6 παρουσιάζεται η γεωγραφική κατανομή της πληθυσμιακής πυκνότητας στο επίπεδο των περιφερειών της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης. Μπορεί να σημειωθεί ότι σε σχέση με τον άξονα της Εγνατίας οδού και το βορειοελλαδικό τόξο διέλευσης, περιφέρειες με σημαντικές πληθυσμιακές συσσωρεύσεις (Κωνσταντινούπολη, Βελιγράδι, Νάπολη - Μπάρι) βρίσκονται στα "γεωγραφικά άκρα" της δυνητικής ζώνης των επιδράσεων. Από την άλλη πλευρά, η περιοχή Σόφιας - Σκοπίων - Τιράνων και Κοσόβου συνιστά μια ζώνη μεσαίων πληθυσμιακών πυκνοτήτων σε άμεση εγγύτητα με τον ελλαδικό χώρο και το οδικό πλέγμα της Εγνατίας οδού ειδικότερα.

A.2.3. Φυσική κίνηση πληθυσμού

Ο δείκτης της φυσικής κίνησης του πληθυσμού μετρά την ετήσια διαφορά των ζώντων γεννήσεων και των θανάτων ανά 1000 κατ. και εκφράζει το δημογραφικό δυναμισμό μιας περιοχής ως την ικανότητα αυτής να αυξάνει με φυσικό τρόπο, δηλαδή "ενδογενώς", τον πληθυσμό της.

Στο σύνολό της, η διασυνοριακή ζώνη καταρχήν διερεύνησης εμφανίζεται δημογραφικά αρκετά δυναμική αφού ο ρυθμός φυσικής πληθυσμιακής αύξησης διαμορφώθηκε το 2011 στο 14% περίπου αν και μειωμένος σε σχέση με μια δεκαετία πριν. Ωστόσο αυτή η εικόνα διαμορφώθηκε σε σημαντικό βαθμό από τα μεγέθη των τουρκικών περιφερειών όπου η εκεί περιοχή μελέτης εμφάνισε ρυθμό ετήσιας πληθυσμιακής αύξησης πάνω από 17%. Ικανοποιητικό δυναμισμό εμφανίζουν επίσης οι αλβανικές περιφέρειες και το Κόσοβο με ετήσιο ρυθμό αύξησης 1,4% και 2,7% αντίστοιχα για το 2011 (πίνακας 7).

Πίνακας 7.
Φυσική κίνηση πληθυσμού
(γεν. ζων. - θαν./1000 κατ., NUTS 0, NUTS II, περιοχές μελέτης. 2001 - 2011)

NUTS 0/II	Ονομασία	2001			2011		
		Γεννήσεις ζώντων	Θάνατοι*	Δείκτης φυσικής μεταβολής*	Γεννήσεις ζώντων	Θάνατοι	Δείκτης φυσικής μεταβολής
	Διασυνοριακή ζώνη	618.270	399.503	219	590.732	446.600	144
AL	Αλβανία	53.205	19.013	34	34.285	20.012	14
	Αλβανία - περιοχή μελέτης	53.205	19.013	34	34.285	20.012	14
AL01	North Albania	-	-	-	-	-	-
AL02	Central Albania	-	-	-	-	-	-
AL03	South Albania	-	-	-	-	-	-
BG	Βουλγαρία	68.180	112.368	-44	70.846	108.258	-37
	Βουλγαρία - περιοχή μελέτης	68.180	112.368	-44	70.846	108.258	-37
BG31	Severozapaden	8.400	18.800	-10	7.224	16.352	-9
BG32	Severen tsentralen	7.800	15.600	-8	7.226	14.077	-7
BG33	Severoiztochen	9.700	13.400	-4	9.871	13.177	-3
BG34	Yugoiztochen	11.100	16.300	-5	11.363	15.738	-4
BG41	Yugozapaden	17.400	27.368	-10	21.120	28.243	-7
BG42	Yuzhen tsentralen	14.000	20.900	-7	14.042	20.671	-7

NUTS O/II	Ονομασία	2001			2011		
		Γεννήσεις ζώντων	Θάνατοι*	Δείκτης φυσικής μεταβολής*	Γεννήσεις ζώντων	Θάνατοι	Δείκτης φυσικής μεταβολής
IT	Ιταλία	535.282	552.106	-17	546.585	593.417	-47
	Ιταλία - περιοχή μελέτης	132.600	100.600	32	114.229	112.104	2
ITF3	Campania	66.600	46.000	21	56.520	51.783	5
ITF4	Puglia	41.800	31.900	10	36.007	35.855	0
ITF5	Basilicata	5.400	5.500	0	4.483	5.826	-1
ITF6	Calabria	18.800	17.200	2	17.219	18.640	-1
MK	ΠΓΔΜ	24.183	16.790	7	22.770	19.465	3
	ΠΓΔΜ - περιοχή μελέτης	24.183	16.790	7	22.770	19.465	3
MK00	Fyrom	24.183	16.790	7	22.770	19.465	3
SR	Σερβία**	78.435	99.008	-21	65.598	102.935	-37
	Σερβία - περιοχή μελέτης	-	-	-	-	-	-
SR01	Beogradski	-	-	-	-	-	-
SR04	Juzne i Istocne Srbije	-	-	-	-	-	-
SR05	Kosovo i Metohija	36.136	5.654	30	34.262	7.556	27
TR	Τουρκία	1.323.288	175.137	1.148	1.241.412	375.367	866
	Τουρκία - περιοχή μελέτης	225.531	46.070	179	248.742	76.270	172
TR10	Istanbul	188.544	38.242	150	211.874	53.109	159
TR21	Tekirdag, Edirne, Kirlareli	16.710	3.744	13	19.004	10.167	9
TR22	Balikesir, Canakkale	20.277	4.084	16	17.864	12.994	5

* Εκτίμηση: Οι θάνατοι για την Τουρκία αφορούν σε καταγραφές μόνο των αστικών κέντρων, ** Σερβία πλην Κόσοβο

Πηγή: Eurostat (05/2014) για Βουλγαρία, Ιταλία, ΠΓΔΜ και Τουρκία 2011, Στατιστικές υπηρεσίες των χωρών για Αλβανία, Σερβία, Κόσοβο και Τουρκία 2001

Οι υπόλοιπες περιοχές εμφανίζουν είτε πολύ μικρά ποσοστά αύξησης, είτε αρνητικούς ρυθμούς. Η κατάσταση ανά χώρα και περιοχή μελέτης αναγνωρίζεται ως εξής:

- Στην Αλβανία ο ρυθμός πληθυσμιακής αύξησης καταγράφεται θετικός μεταξύ των ετών 2001 και 2011 αν και αυτός έχει επιβραδυνθεί στο 1,4% το 2011 από 3,4% το 2001.
- Η Βουλγαρία παρουσιάζει σταθερά αρνητικούς ρυθμούς ετήσιας πληθυσμιακής μεταβολής αν και ρυθμός βελτιώθηκε κάπως μεταξύ 2001 και 2011 από -4,4% σε -3,7%. Όλες οι περιφέρειες παρουσιάζουν αρνητικούς ρυθμούς διαχρονικά χωρίς να διαφαίνεται ειδικότερος δυναμισμός σε κάποια από αυτές.
- Στην Ιταλία ο ρυθμός φυσικής πληθυσμιακής μεταβολής δείχνει να επιδεινώνεται διαχρονικά. Ειδικά για την περιοχή μελέτης, οι γενικά ικανοποιητικοί θετικοί ρυθμοί του 2001 φαίνεται ότι έχουν ανατραπεί σημαντικά το 2011 όπου και καταγράφεται ρυθμός κοντά στο μηδέν. Καλύτερη είναι η εικόνα για την Campania (περιοχή της Νάπολη). Σε σχέση με τη χώρα όμως, η περιοχή μελέτης βρίσκεται σε καλύτερη κατάσταση αφού για το σύνολο της Ιταλίας ο ετήσιος

ρυθμός το 2011 είναι αρνητικός κατά -4,7%, επιδεινωμένος σε σχέση με το 2001 όταν και είχε καταγραφεί στο -1,7%.

- Η ΠΓΔΜ εμφανίζει θετικούς αλλά μικρούς ρυθμούς ετήσια φυσικής πληθυσμιακής αύξησης. Το 2011 ο ρυθμός διαμορφώθηκε στο 0,3% από 0,7% μια δεκαετία πριν.
- Στη Σερβία πλην Κοσόβου, ο ρυθμός το 2011 διαμορφώθηκε στο -3,7%, χειρότερος σε σχέση με το 2001 όταν και είχε διαμορφωθεί στο -2,1%.
- Το Κόσοβο εμφανίζει από τους πλέον ικανοποιητικούς ρυθμούς ετήσια φυσικής πληθυσμιακής αύξησης, σταθερά θετικός τη τελευταία δεκαετία κοντά στο 3%.
- Στην Τουρκία, η περιοχή μελέτης εμφανίζει σημαντικούς ετήσιους ρυθμούς πληθυσμιακής αύξησης κοντά στο 17% το 2011 περίπου στα ίδια επίπεδα με το 2001. Αυτή η εικόνα διαμορφώνεται αποκλειστικά σχεδόν από την περιφέρεια της Κωνσταντινούπολης. Ωστόσο σε σχέση με τη χώρα ο ρυθμός υπολείπεται σημαντικά. Στο σύνολο της Τουρκίας ο ετήσιος ρυθμός πληθυσμιακής αύξησης για το 2011 ξεπέρασε το 85%.

Πίνακας 8.
Φυσική κίνηση πληθυσμού
(γεν. ζων. - θαν./1000 κατ., NUTS 0, NUTS III πρωτευουσών, 2011)

NUTS 0/II	Όνομασία	2011		
		Γεννήσεις ζώντων	Θάνατοι	Δείκτης φυσικής μεταβολής
AL	Αλβανία	34.285	20.012	14
AL022	Tirane	-	-	-
BG	Βουλγαρία	70.846	108.258	-37
BG411	Sofia (stolitsa)	13.742	15.174	-1
IT	Ιταλία	546.585	593.417	-47
ITF33	Napoli	31.798	26.140	6
ITF47	Bari	11.437	10.392	1
MK	ΠΓΔΜ	22.770	19.465	3
MK008	Skopski	7.813	5.205	3
SR	Σερβία*	65.598	102.935	-37
SR011	Beograd**	18.262	20.566	-2
SR051	Kosovo	9.631	1.948	8
TR	Τουρκία	1.241.412	375.367	866
TR100	Istanbul	211.874	53.109	159

* Σερβία πλην Κόσοβο, ** Για το Βελιγράδι οι τιμές αναφέρονται στο 2010.

Eurostat (05/2014) για Βουλγαρία, Ιταλία, ΠΓΔΜ και Τουρκία, Στατιστικές υπηρεσίες των χωρών για Αλβανία, Σερβία και Κόσοβο

Ειδικότερα για τις περιοχές των σημαντικών αστικών κέντρων και πρωτευουσών, η διερεύνηση της κατάστασης σε επίπεδο NUTS III (πίνακας 8) ακολουθούν τις τάσεις σε εθνικό επίπεδο με εξαίρεση τις ιταλικές επαρχίες. Ειδικότερο δυναμισμό εμφανίζει η επαρχία της Κωνσταντινούπολης, η Σόφια εμφανίζει δείκτη φυσικής μεταβολής καλύτερο σχέση με αυτό της χώρας, όπως και το Βελιγράδι σε σχέση με την υπόλοιπη Σερβία.

Η Κωνσταντινούπολη, η επαρχία της Πρίστινα (Kosovo district), η Νάπολη, το Μπάρι και τα Σκόπια εμφανίζουν θετικό δείκτη πληθυσμιακής μεταβολή για το 2011 σε αντίθεση με τη Σόφια και το Βελιγράδι όπου ο ρυθμός είναι αρνητικός.

A.2.4. Κατανομή πληθυσμού σε ευρείες ηλικιακές ομάδες

Η διακρίβωση της κατανομής του πληθυσμού σε ευρείες ηλικιακές ομάδες (0 - 14, 15 - 64 και 65+) αποτελεί έναν από τους δείκτες του δημογραφικού (και παραγωγικού) δυναμισμού της περιοχής καθώς συμβάλει στη διάγνωση της εξάρτησης των μη παραγωγικών ηλικιών (0 - 14 και 65 +) από τις παραγωγικές (15 - 64). Γενικά, η αύξηση του ρυθμού συμμετοχής των ηλικιών 65 + στην ηλικιακή κατανομή με ρυθμό μεγαλύτερο από την αύξηση της συμμετοχής των ηλικιών 15 - 64, όπως και η μείωση της συμμετοχής των ηλικιών 0 -14, συνιστούν παράγοντες σχετικής επιδείνωσης του δημογραφικού δυναμισμού. Τέτοιες τάσεις φαίνεται ότι επιδρούν με αρνητικό τρόπο και στον παραγωγικό δυναμισμό καθώς συν τω χρόνω επέρχεται μείωση της πληθυσμιακής δεξαμενής η οποία αφενός θα πρέπει να υποστηρίξει τον παραγωγικό μηχανισμό και αφετέρου θα πρέπει να υποστηρίξει οικονομικά τις ηλικίες που δεν εργάζονται.

Πίνακας 9.
Κατανομή πληθυσμού σε ευρείες ηλικιακές ομάδες
(%, NUTS 0, NUTS II, περιοχές μελέτης, 2001 - 2011)

NUTS 0/II	Όνομασία	2001			2011		
		0 - 14	15 - 64	65 -	0 - 14	15 - 64	65 -
	Διασυνοριακή ζώνη*	23,0	65,5	11,5	20,4	67,2	12,4
AL	Αλβανία	29,0	63,4	7,6	20,7	68,0	11,3
	Αλβανία - περιοχή μελέτης	29,0	63,4	7,6	20,7	68,0	11,3
AL01	North Albania	31,7	61,2	7,0	22,8	66,5	10,7
AL02	Central Albania	28,7	64,1	7,3	20,3	69,4	10,2
AL03	South Albania	27,0	64,7	8,3	19,1	67,7	13,2
BG	Βουλγαρία	15,5	68,1	16,3	13,2	68,3	18,5
	Βουλγαρία - περιοχή μελέτης	15,5	68,1	16,3	13,2	68,3	18,5
BG31	Severozapaden	15,2	64,1	20,7	12,9	64,4	22,7
BG32	Severen tsentralen	14,9	68,2	16,9	12,2	67,5	20,3
BG33	Severoiztochen	16,4	68,8	14,8	14,1	69,0	17,0
BG34	Yugoiztochen	16,7	67,7	15,7	14,7	67,4	17,9
BG41	Yugozapaden	14,6	69,8	15,6	12,6	70,4	17,0
BG42	Yuzhen tsentralen	16,1	68,5	15,5	13,4	68,2	18,4
IT	Ιταλία	14,3	67,3	18,4	14,0	65,7	20,3
	Ιταλία - περιοχή μελέτης	17,7	67,1	15,2	15,4	67,1	17,5
ITF3	Campania	18,8	67,2	14,0	16,4	67,5	16,1
ITF4	Puglia	16,9	67,5	15,6	14,8	66,7	18,5
ITF5	Basilicata	15,9	65,9	18,2	13,4	66,5	20,2
ITF6	Calabria	17,0	66,3	16,8	14,2	67,0	18,8
MK	ΠΓΔΜ	22,1	67,8	10,1	17,5	70,8	11,7
	ΠΓΔΜ - περιοχή μελέτης	22,1	67,8	10,1	17,5	70,8	11,7
MK00	Fyrom	22,1	67,8	10,1	17,5	70,8	11,7
SR	Σερβία**	16,1	67,3	16,6	14,4	68,3	17,3
	Σερβία - περιοχή μελέτης	15,6	67,2	17,1	19,0	67,2	13,8
SR01	Beogradski	14,5	69,5	15,9	14,1	69,7	16,3
SR04	Juzne i Istocne Srbije	16,6	65,1	18,3	14,3	66,7	19,0

NUTS 0/II	Όνομασία	2001			2011		
		0 - 14	15 - 64	65 -	0 - 14	15 - 64	65 -
SR05	Kosovo i Metohija	-	-	-	27,8	65,3	6,9
TR	Τουρκία	29,8	64,5	5,7	25,6	67,2	7,2
	Τουρκία - περιοχή μελέτης	25,5	69,0	5,5	22,9	70,6	6,5
TR10	Istanbul	26,3	69,0	4,7	23,9	70,6	5,5
TR21	Tekirdag, Edirne, Kirklareli	22,1	70,1	7,8	19,6	71,2	9,2
TR22	Balikesir, Çanakkale	22,0	68,2	9,8	18,1	69,9	12,0

* Προσέγγιση για το 2001, ** Πληθυσμός πλην Κόσοβο

Πληθυσμός την 1^η Ιανουαρίου από Eurostat (5/2014) για Βουλγαρία, Ιταλία, ΠΓΔΜ και Τουρκία μόνο το 2011. Για την Τουρκία, το μέγεθος του 2001 προέρχεται από την απογραφή του 2000 με πηγή τη στατιστική υπηρεσία της χώρας και εξαίρεση όσους δεν δήλωσαν ηλικία. Πληθυσμός απογραφών για την Αλβανία από τη στατιστική υπηρεσία της χώρας. Εκτιμήσεις πληθυσμού για Σερβία και Κόσοβο από τις αντίστοιχες στατιστικές υπηρεσίες.

Σε επίπεδο διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων (πίνακας 9), μεταξύ των ετών 2001 και 2011 παρατηρείται διεύρυνση του όγκου των παραγωγικών ηλικιών κατά 1,7% με παράλληλη διεύρυνση της πληθυσμιακής ομάδας 65+ κατά 0,9% και ταυτόχρονη συρρίκνωση των νεαρών ηλικιών κατά 2,6 ποσοστιαίες μονάδες. Η τάση είναι μάλλον σταθεροποιητική με κάποια επιδείνωση της σύνθεσης της πυραμίδας ηλικιών ως προς τη νεαρή ηλικιακή ομάδα. Αυτή η τάση διαμορφώνεται από το σύνολο των επιμέρους εθνικών περιοχών μελέτης όπου παρατηρείται υποχώρηση των νεαρών ηλικιών, αύξηση των ηλικιών 65+ και σταθεροποίηση ή αύξηση των ηλικιών 15 - 64.

Για το 2011, περιοχές με τη μεγαλύτερη συμμετοχή των νεαρών ηλικιών στη σύνθεση του πληθυσμού εντοπίζονται στην Τουρκία, στο Κόσοβο και στην Αλβανία με ποσοστά που ξεπερνούν το 20%. Αντίστοιχα, περιοχές με τη μικρότερη συμμετοχή των ηλικιών 65+ εντοπίζονται στην Τουρκία, στο Κόσοβο, στην Αλβανία και στη ΠΓΔΜ με ποσοστά μικρότερα του 12%. Έτσι ως προς τους δείκτες εξάρτησης, αυτές οι περιοχές εμφανίζουν συγκριτικά τις ευνοϊκότερες συσχετίσεις. Ειδικότερα ανά χώρα, η κατάσταση περιγράφεται ως εξής:

- Στην Αλβανία μεταξύ 2001 και 2011, παρατηρείται ευδιάκριτη μεταβολή της ηλικιακής πυραμίδας με τη σημαντική μείωση των νεαρών ηλικιών από το 29% στο 20,7%, αύξηση των παραγωγικών ηλικιών κατά 4,6% και αύξηση των 65+ κατά 3,7%. Η παρατηρούμενη μεταβολή αφορά σε όλες τις περιφέρειες της χώρας έτσι ώστε το 2011 η εικόνα εμφανίζεται σχετικά ομοιογενής με τις νότιες επαρχίες όμως να εμφανίζουν συγκριτικά τις πιο αρνητικές συσχετίσεις.
- Στη Βουλγαρία μεταξύ 2001 και 2011, καταγράφεται υποχώρηση των νεαρών ηλικιών, ισόποση σχεδόν αύξηση των ηλικιών 65+ και σταθεροποίηση των παραγωγικών ηλικιών. Η εικόνα είναι γενικά ομοιογενής στις περιφέρειες της χώρας με την περιφέρεια της Σόφιας (Yugozapaden) να εμφανίζει τις ευνοϊκότερες συσχετίσεις: συμμετοχή των νεαρών ηλικιών κοντά στο 15% και των ηλικιών 65+ κοντά στο 17%.
- Στην Ιταλία ως σύνολο, η κατάσταση μεταξύ 2001 και 2011 δεν έχει αλλάξει ουσιαστικά. Η περιοχή μελέτης σε σχέση με το σύνολο της χώρας εμφανίζει καλύτερες ηλικιακές συσχετίσεις: μεγαλύτερο ποσοστό νεαρών ηλικιών και μικρότερο ποσοστό των ηλικιών 65+. Εντός της περιοχής μελέτης, ως η πλέον δημογραφικά δυναμική εμφανίζεται η Campania (περιοχή της Νάπολη) ενώ οι αρνητικότερες συσχετίσεις εντοπίζονται στην περιφέρεια Basilicata.
- Στη ΠΓΔΜ μεταξύ 2001 και 2011, παρατηρείται υποχώρηση των νεαρών ηλικιών, ελαφρά αύξηση των 65+, όπως και αύξηση του ποσοστού των παραγωγικών ηλικιών. Σε σχέση με την υπόλοιπη διασυνοριακή ζώνη, οι δείκτες εξάρτησης είναι από τους πιο ευνοϊκούς.
- Στη Σερβία (πλην Κόσοβο) μεταξύ 2001 και 2011, παρατηρείται υποχώρηση των νεαρών ηλικιών, ελαφρά αύξηση των 65+, όπως και αύξηση του ποσοστού των

παραγωγικών ηλικιών. Η περιφέρεια του Βελιγραδίου εμφανίζει θετικές γενικά τάσεις με την ελαφρά αύξηση των 65+, τη μικρή μείωση των νεαρών ηλικιών και την ενδυνάμωση των παραγωγικών ηλικιών.

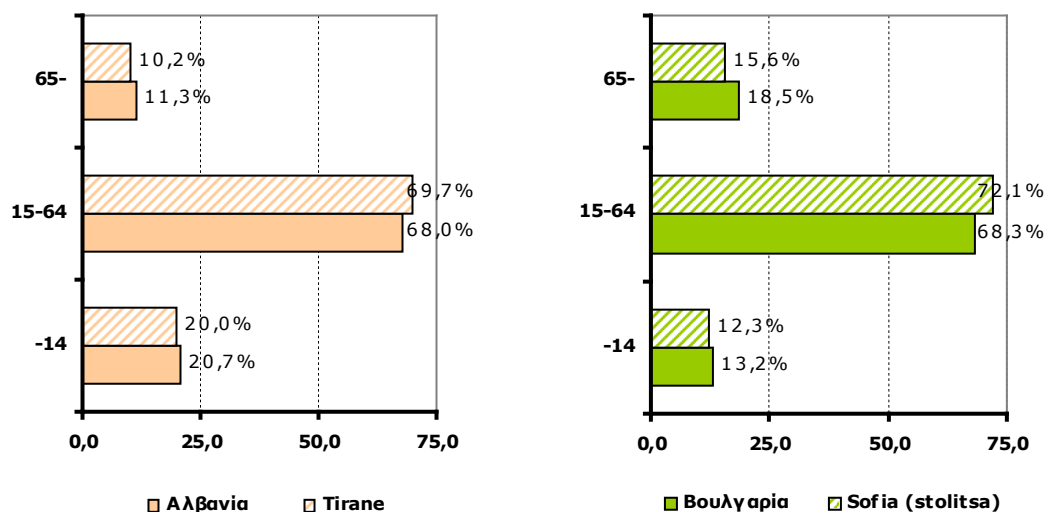
- Το Κόσοβο για το 2011 εμφανίζει την πλέον δυναμική ηλικιακή σύνθεση. Οι νεαρές ηλικίες αντιστοιχούν στο 28% περίπου του πληθυσμού ενώ οι 65+ δεν υπερβαίνουν το 7%. Λόγω της περιφέρειας του Κοσόβου, η περιοχή μελέτης εντός Σερβίας εμφανίζει αρκετά ευνοϊκούς δείκτες εξάρτησης.
- Στην Τουρκία μεταξύ 2001 και 2011 σημειώνεται ευδιάκριτη μεταβολή της ηλικιακής σύνθεσης του πληθυσμού με την υποχώρηση των νεαρών ηλικιών, την ελαφρά αύξηση των 65+, όπως και αύξηση του ποσοστού των παραγωγικών ηλικιών. Το ίδιο πρότυπο εντοπίζεται και στην περιοχή μελέτης με την περιφέρεια της Κωνσταντινούπολης να εμφανίζει το 2011 τις πιο ευνοϊκές συσχετίσεις όπου ο νεαρός πληθυσμός βρίσκεται στο 24% περίπου και ο πληθυσμός 65+ στο 5,5%.

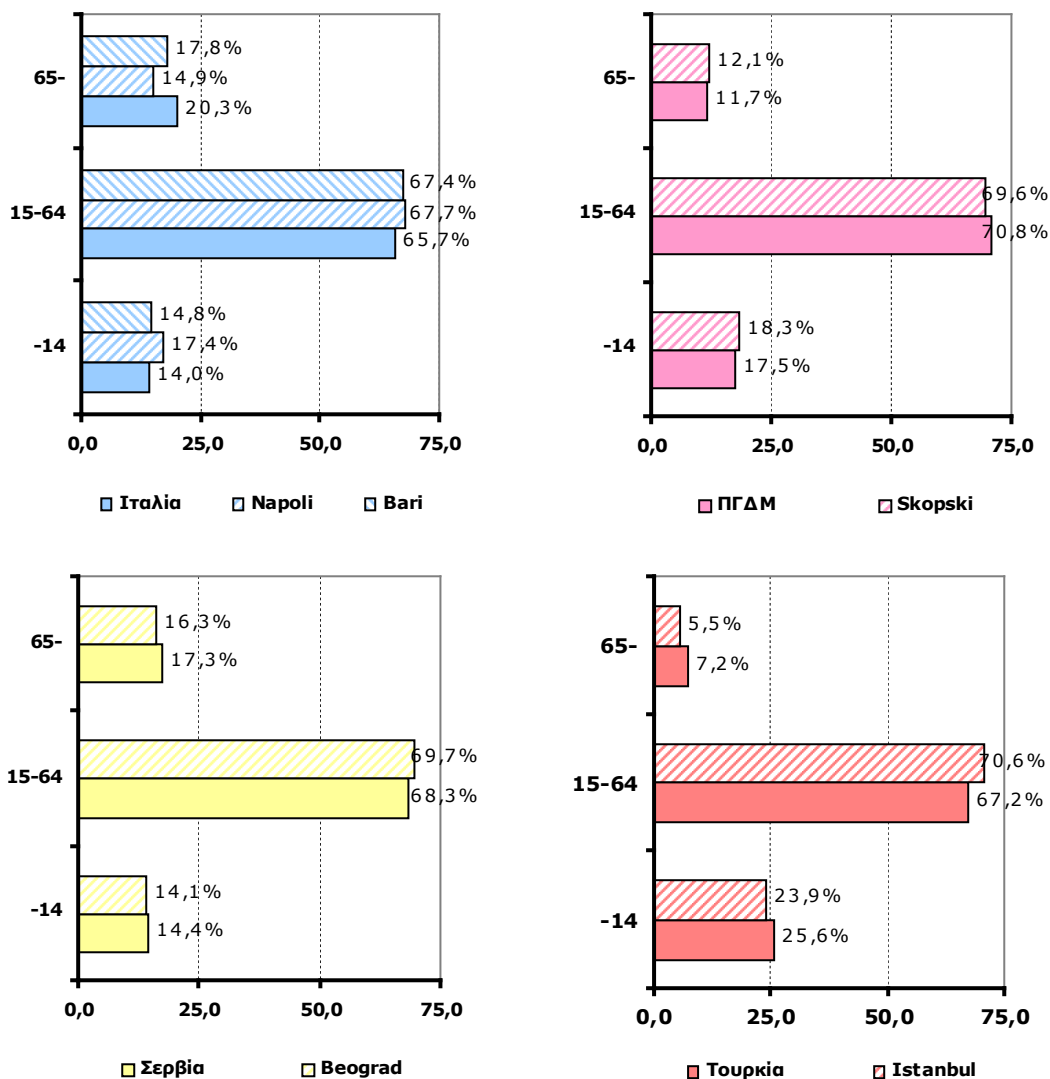
Γίνεται ίσως κατανοητό ότι οι περιοχές των σημαντικών αστικών κέντρων και των πρωτευουσών εμφανίζουν τις πλέον δυναμικές πληθυσμιακές συσχετίσεις όπου ο νεαρός πληθυσμός εμφανίζει αυξημένα ποσοστά, το ποσοστό των 65+ είναι από τους μικρότερους ενώ επίσης το ποσοστό του παραγωγικού πληθυσμού είναι σαφώς ενισχυμένο.

Στο σχήμα 7 παρουσιάζεται η ηλικιακή διαστρωμάτωση στο επίπεδο των περιοχών (NUTS II) των σημαντικών αστικών κέντρων και πρωτευουσών και η σύγκριση με τα εθνικά μεγέθη. Σε όλες τις περιπτώσεις, το ποσοστό του παραγωγικού πληθυσμού υπερτερεί σε σχέση με την εθνική τιμή. Σε όλες σχεδόν τις περιπτώσεις, με εξαίρεση την περιοχή των Σκοπίων, ο μη παραγωγικός πληθυσμός των 65+ είναι μικρότερος ως ποσοστό σε σχέση με την αντίστοιχη εθνική τιμή. Επίσης σε όλες τις περιπτώσεις με εξαίρεση τα Ιταλικά NUTS III και την επαρχία των Σκοπίων, ο μη παραγωγικός πληθυσμός των μικρών ηλικιών υπολείπεται ελαφρά των αντίστοιχων εθνικών τιμών.

Από αυτά τα μεγέθη μπορεί να θεωρηθεί ότι οι δείκτες εξάρτησης αυτών των περιοχών προβάλλουν ένα δημογραφικό πλέγμα με στοιχεία ανθεκτικότητας, γεγονός που μπορεί να ενισχύσει τη θέση τους ως ζώνες κοινωνικού και παραγωγικού δυναμισμού.

Σχήμα 7.
Κατανομή πληθυσμού σε ευρείες ηλικιακές ομάδες (NUTS 0, NUTS III, 2011)





A.2.5. Μεταναστευτικές ροές

Η περιοχή της ΝΑ Ευρώπης συνιστά σήμερα μια από τις ζώνες - πύλες ενός παγκόσμιου δικτύου διοχέτευσης μεταναστευτικών ροών από χώρες της Ασίας και της Αφρικής προς την Ευρώπη. Η ευρύτερη διασυνοριακή ζώνη καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων του οδικού συστήματος της Εγνατίας τοποθετείται στο επίκεντρο τέτοιων πληθυσμιακών μετακινήσεων με τις συνοριακές γραμμές Ελλάδας - Τουρκίας, Βουλγαρίας - Τουρκίας και Ιταλίας - Αφρικής να επωμίζονται μεγάλο όγκο αυτών των ροών.

Στο πρόσφατο παρελθόν δε, εντός της ίδιας της διασυνοριακής ζώνης μελέτης σημειώθηκαν σημαντικές μετακινήσεις πληθυσμού, κυρίως από την Αλβανία και Βουλγαρία προς την Ελλάδα και την Ιταλία, μια τάση που συνεχίζεται σε κάποιο βαθμό ακόμη και σήμερα, έστω και αν έχει αλλάξει σημαντικά η "θεσμική της υπόσταση". Η Βουλγαρία αποτελεί πλέον μέλος της ΕΕ και συνεπώς η διακίνηση του πληθυσμού είναι ελεύθερη ενώ στην περίπτωση της Αλβανία, η παγιωμένη κατάσταση των πρώτων "λαθρομεταναστών" έχει δημιουργήσει τις συνθήκες (π.χ. άδειες παραμονής) για τη συντεταγμένη πλέον διακίνηση του πληθυσμού ένθεν και ένθεν των ελληνικών συνόρων.

Καθώς οι μεταναστευτικές ροές συνιστούν ένα ζήτημα τουλάχιστο διπολικό (προέλευση - προορισμός), η ανάλυση της διασυνοριακής περιοχής μελέτης, πέρα από τις περιφέρειες

Αλβανίας - Βουλγαρίας - Ιταλίας - ΠΓΔΜ - Σερβίας και Τουρκίας, εμπλέκει και τις ελληνικές περιφέρειες του βόρειου τόξου, δηλαδή αυτές που αποτελούν τη ζώνη επιδράσεων IV του συστήματος της Εγνατίας οδού: Αν. Μακεδονία - Θράκη, Κεντρική Μακεδονία, Δυτική Μακεδονία, Ήπειρος και Θεσσαλία.

Η περίπτωση της Αλβανίας

Σύμφωνα με δημοσιευμένα στοιχεία της στατιστικής υπηρεσίας της χώρας, τη δεκαετία 2001 - 2011 μετανάστευσαν από τη χώρα περίπου 500.000 άτομα σε συνέχεια ενός εξίσου σημαντικού κύματος αποδημησης της προηγούμενης δεκαετίας. Το αποτέλεσμα αποτυπώνεται στα δημογραφικά χαρακτηριστικά του πληθυσμού με χαρακτηριστικότερο όλων, τη συνεχή πληθυσμιακή αποδυνάμωση.

Μέρος ωστόσο των απόδημων επιστρέφει στη χώρα με αποτέλεσμα αυτό το στοιχείο να αποτελεί σημαντικό στατιστικό μέγεθος το οποίο και παρακολουθείται. Έτσι, σύμφωνα με την απογραφή του 2011, 139.827 μετανάστες επέστρεψαν στη χώρα, το 61,8% των οποίων βρίσκονταν στην Ελλάδα, το 24,7% στην Ιταλία, το 1,1% στην Τουρκία, το 0,5% στη Σερβία (Κόσοβο) και το 0,3% στη ΠΓΔΜ. Όλες οι υπόλοιπες υπηκοότητες καλύπτουν το 12% περίπου γεγονός ενδεικτικό των σχέσεων που έχει αναπτύξει η Αλβανία με τις χώρες της διασυνοριακής ζώνης επιδράσεων, όπως αυτές οι σχέσεις μπορούν να αποτυπωθούν από τις μετακινήσεις του πληθυσμού για εγκατάσταση εντός αυτής.

Διαμετρικά αντίθετη είναι η εικόνα των αλλοδαπών κατοίκων της Αλβανίας. Σύμφωνα με την απογραφή του 2011, στη χώρα καταγράφηκαν 18.655 αλλοδαποί κάτοικοι (χωρίς διπλή υπηκοότητα) ή ποσοστό 0,7% του μόνιμου πληθυσμού (πίνακας 10).

Πίνακας 10.
Αλλοδαποί υπήκοοι στην Αλβανία
ανά χώρα προέλευσης (2011)

	Μόνιμος πληθυσμός	Ποσοστό (%)
Σύνολο χώρας	2.800.138	
Αλλοδαποί υπήκοοι	18.655	0,7
Ελλάδα	4.226	22,7
Τουρκία	1.478	7,9
Ιταλία	1.038	5,6
ΠΓΔΜ	948	5,1
Κόσοβο	802	4,3
ΗΠΑ	1.065	5,7
Καναδάς	71	0,4
Γαλλία	58	0,3
Άλλοι	1.526	8,2
Δεν δήλωσαν	7.443	39,9
Αλλοδαποί υπήκοοι	18.655	100,0

Πηγή: Στατιστική υπηρεσία Αλβανίας, Απογραφή πληθυσμού 2011

Με εξαίρεση όσους δεν δήλωσαν υπηκοότητα, το μεγαλύτερο ποσοστό αφορά στους Έλληνες υπηκόους (22,7%) ακολουθούμενοι από τους Τούρκους (7,9%). Σημαντική επίσης είναι η παρουσία Ιταλών, Σκοπιανών και Κοσοβάρων (Σερβία). Αυτή η εικόνα καταδεικνύει αφενός την πολύ χαμηλή ελκυστικότητα της χώρας ως προς την προσέλκυση ξένων υπηκόων και αφετέρου, έστω και σε αυτό τον περιορισμένο βαθμό, την ανάπτυξη σχέσεων με τις χώρες της διασυνοριακής ζώνης και ειδικά την Ελλάδα, την Τουρκία και την Ιταλία. Μηδαμινή τέλος φαίνεται ότι είναι η υποδοχή υπηκόων από τη Βουλγαρία.

Αναφορικά με την επιλογή εγκατάστασης των αλλοδαπών, στοιχεία ανά Νομό (NUTS III) καταδεικνύουν ότι αυτοί που συνορεύουν με την Ελλάδα (Vlore: Αυλώνας, Gjirokaster: Αργυρόκαστρο και Korçe: Κορυτσά) έχουν τα μεγαλύτερα ποσοστά εγκατάστασης αλλοδαπών (1,0%, 0,6% και 0,8% του μόνιμου πληθυσμού). Σημαντική επίσης είναι η παρουσία ξένων υπηκόων και στο Νομό των Τιράνων (0,6% του μόνιμου πληθυσμού).

Ως γενικό συμπέρασμα μπορεί να θεωρηθεί ότι ναι μεν η χώρα δεν αποτελεί ουσιαστικό πόλο προσέλκυσης ξένων υπηκόων για εγκατάσταση, ωστόσο εντοπίζονται αξιοσημείωτες ροές μεταξύ των γειτονικών χώρων της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων. Μεγαλύτερη συμμετοχή έχουν οι Έλληνες ακολουθούμενοι από τους Τούρκους και τους Ιταλούς. Η νότια περιοχή της χώρας, αυτή δηλαδή που συνορεύει με την Ελλάδα αλλά και η περιοχή των Τιράνων φαίνεται να συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο όγκο των αλλοδαπών κατοίκων. Τέλος, οι ροές πληθυσμού από τη Βουλγαρία φαίνεται ότι είναι μηδαμινές.

Η εικόνα της Βουλγαρίας

Σύμφωνα με την απογραφή του 2011, στη χώρα καταγράφηκαν 36.677 κάτοικοι με ξένη υπηκοότητα ή το 0,5% του πληθυσμού (7.364.570). Το 23% των ξένων υπηκόων προέρχεται από την ΕΕ ενώ σημαντικά είναι τα ποσοστά Ρώσων και Ουκρανών. Οι ξένοι υπήκοοι ειδικότερα που προέρχονται από τις χώρες της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης, καταγράφονται στον πίνακα 11.

Πίνακας 11.
Αλλοδαποί υπήκοοι στη Βουλγαρία
ανά χώρα προέλευσης (2011)

	Πληθυσμός	Ποσοστό (%)
Σύνολο χώρας	7.364.570	
Αλλοδαποί υπήκοοι	36.677	0,5
Τουρκία	2.741	7,5
Ελλάδα	1.253	3,4
ΠΓΔΜ	1.091	3,0
Σερβία	569	1,6
Ιταλία	456	1,2
Αλβανία	269	0,7
Άλλοι	30.370	82,8
Αλλοδαποί υπήκοοι	36.677	100,0

Πηγή: Στατιστική υπηρεσία Βουλγαρίας, Απογραφή πληθυσμού 2011

Οι αλλοδαποί υπήκοοι στη Βουλγαρία που προέρχονται από τη διασυνοριακή ζώνη διερεύνησης αποτελούν το 17,2% του συνόλου των αλλοδαπών κατοίκων. Από αυτούς, σημαντικότερες ομάδες είναι οι Τούρκοι, οι Έλληνες και οι Σκοπιανοί. Αυτοί βρίσκονται στην πρώτη δεκάδα των χωρών προέλευσης ξένων υπηκόων γεγονός ενδεικτικό των σημαντικών σχέσεων της Βουλγαρίας με τις γειτονικές της χώρες.

Αναφορικά με τις περιοχές εγκατάσταση των αλλοδαπών υπηκόων, αξιοποιούνται στοιχεία ροής μεταναστών (με ξένη υπηκοότητα) για τα έτη 2007 και 2013 (πίνακας 12). Ένα πρώτο συμπέρασμα αφορά στη σημαντική αύξηση της εισόδου αλλοδαπών μεταξύ αυτών των ετών. Το 2007 καταγράφηκε εισροή 1.561 ξένων υπηκόων ενώ το 2013 η εισροή έφτασε στους 18.570, αύξηση πάνω από 1.000%.

Οι περιφέρειες με τη μικρότερη ελκυστικότητα ως προορισμός αλλοδαπών αναδεικνύονται γενικά αυτές της βόρειας χώρας προς τη Σερβία και τη Ρουμανία. Οι υπόλοιπες περιφέρειες εμφανίζουν μια γενικά ομοιόμορφη εικόνα ως προς την προσέλκυση αλλοδαπών. Ενδιαφέρον ωστόσο έχει η αναγωγή πλέον της περιφέρεια της Σόφιας (Yugozapaden) ως το σημαντικότερο πόλο έλξης, συμβάλλοντας το 2013 στην απορρόφηση πλέον του 35% των ξένων υπηκόων. Αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι το NUTS III της Σόφιας (BG411 Sofia stolitsa) απορρόφησε περίπου το 30% της ροής αλλοδαπών στο σύνολο της χώρας.

Πίνακας 12.

Εισροή αλλοδαπών υπηκόων στη Βουλγαρία (NUTS 0, II, 2007 & 2013)

NUTS 0/II	Όνομασία	2007		2013	
		Ξένοι υπήκοοι	Ποσοστό (%)	Ξένοι υπήκοοι	Ποσοστό (%)
BG	Βουλγαρία	1.561	100,0	18.570	100,0
BG31	Severozapaden	41	2,6	750	4,0
BG32	Severen tsentralen	144	9,2	1.255	6,8
BG33	Severoiztochen	198	12,7	3.818	20,6
BG34	Yugoiztochen	233	14,9	3.077	16,6
BG41	Yugozapaden	165	10,6	6.650	35,8
BG42	Yuzhen tsentralen	742	47,5	3.020	16,3

Πηγή: Στατιστική υπηρεσία Βουλγαρίας

Ενδιαφέρον επίσης έχει η αυξημένη ελκυστικότητα της νοτιοκεντρικής περιφέρειας Yuzhen tsentralen το 2007 η οποία απορρόφησε το 50% περίπου των αλλοδαπών υπηκόων. Αυτή η περιφέρεια συνορεύει με την Ελλάδα στην περιοχή της ΠΕ Ροδόπης και έχει μεγάλο ποσοστό κατοίκων που προσδιορίζονται εθνικά ως Τούρκοι.

Συμπερασματικά, οι αλλοδαποί υπήκοοι στη Βουλγαρία αποτελούν ένα μικρό ποσοστό του πληθυσμού (0,5%) σύμφωνα με την απογραφή του 2011. Η ροή ωστόσο μεταναστών - αλλοδαπών εμφανίζει σημαντικές τάσεις αύξησης τα τελευταία χρόνια. Οι χώρες της διασυνοριακής ζώνης συμμετέχουν με ευδιάκριτο τρόπο στη διαμόρφωση του πληθυσμού της χώρας με ξένη υπηκοότητα ενώ Τούρκοι, Έλληνες και Σκοπιανοί εντάσσονται στη πρώτη δεκάδα των χωρών προέλευσης ξένων υπηκόων. Η περιοχή της Σόφιας αναδεικνύεται ως ο σημαντικότερος προορισμός εγκατάστασης των αλλοδαπών υπηκόων.

Η ελληνική εμπειρία και η κατάσταση στη ζώνη επιδράσεων IV

Σύμφωνα με μελέτη του ΙΝΕ/ΓΣΕΕ-ΑΔΕΔΥ (2004), ο πληθυσμός αλλοδαπών κατοίκων το 2001 ανέρχονταν σε 762.191 άτομα, εκ των οποίων το 54,5% ήταν άνδρες και 45,5% γυναίκες και αντιστοιχούσε στο 7,0% του πληθυσμού της χώρας (πραγματικός πληθυσμός). Περίπου οι μισοί βρίσκονταν στην Αττική ενώ ένα σημαντικό ακόμη μέρος στην Κεντρική Μακεδονία (48,6% και 13,1% αντίστοιχα), με αποτέλεσμα οι υπόλοιπες περιφέρειες να συμμετέχουν με πολύ μικρότερα ποσοστά. Ο κύριος όγκος αυτών, περίπου το 80%, αφορούσε στις παραγωγικές ηλικίες 15-64 ετών, το 16,7% αυτών στις ηλικίες 0-14 ετών και το 3,5% στους 65+.

Οι αστικές περιοχές αποτελούν τον κύριο τόπο εγκατάστασης, καθώς πάνω από το 80% επέλεξαν τις εν λόγω περιοχές, ενώ το υπόλοιπο 18,6% επέλεξε τις αγροτικές. Αυτή η αναλογία διαμορφώνεται κυρίως από το μέγεθος του πληθυσμού των αλλοδαπών στις περιφέρειες Αττικής και Κεντρικής Μακεδονίας στις οποίες αναλογεί πάνω από το 60,0% του συνολικού πληθυσμού των αλλοδαπών, περί τα 3/4 όσων βρίσκονται σε αστικές περιοχές και λιγότερο από το 16,0% όσων βρίσκονται σε αγροτικές περιοχές της χώρας.

Από τους λόγους εγκατάστασης, πάνω από το ήμισυ δήλωσε ότι ήρθε για εργασία (54,2%). Την επανένωση οικογένειας ως λόγο εγκατάστασης, δήλωσε το 13%, για επαναπατρισμό ή παλιννόστηση περίπου το 7%, την αναζήτηση ασύλου ή ως πρόσφυγες 1,3% και 0,3% αντίστοιχα, ενώ για σπουδές το 2,7%. Άλλους λόγους επικαλέστηκαν οι υπόλοιποι.

Το μεγαλύτερο ποσοστό των αλλοδαπών προέρχονταν από την Αλβανία 57,5% (438.036 άτομα), πάνω από το 1/4 προέρχονταν από 11 χώρες για τις οποίες ο αριθμός των αλλοδαπών ανά χώρα υπερβαίνει τα 10.000 άτομα ενώ πάνω από το 10,0% προέρχονταν από 12 ακόμη χώρες για τις οποίες το αντίστοιχο μέγεθος κυμαίνεται μεταξύ 5.000 και 10.000 άτομα. Κατά συνέπεια το μεγαλύτερο μέρος (93,8%) του πληθυσμού των αλλοδαπών προέρχονταν από 24 χώρες, ενώ από τις υπόλοιπες 195 χώρες το υπόλοιπο 6,2%.

Μεγαλύτερη αναλογία των αλλοδαπών που προέρχονται από την Αλβανία εμφάνισαν οι περιφέρειες Ηπείρου, Θεσσαλίας, Δ. Μακεδονία (από 86,0% μέχρι 76,0%), πάνω από τα 2/3 των Αλβανών υπηκόων αντιστοιχούν στις περιφέρειες των Ιονίων Νήσων, Δυτικής και Στερεάς Ελλάδας, ενώ τη μικρότερη αναλογία εμφάνισε η Ανατολική Μακεδονία - Θράκη και η Κρήτη (38,6% και 43,1% αντίστοιχα). Σημαντικά ποσοστά ανά περιφέρεια της ζώνης επιδράσεων IV κατέγραψαν οι αλλοδαποί προερχόμενοι:

- Από Βουλγαρία, Γεωργία, Ρωσία, Γερμανία και Αρμενία για την Ανατολική Μακεδονία και Θράκη
- Από Βουλγαρία, Γεωργία, Ρωσία, Αρμενία και Κύπρο για την Κεντρική Μακεδονία
- Από ΗΠΑ, Ρωσία και Αυστραλία για τη Δυτική Μακεδονία
- Από Βουλγαρία και Ρουμανία για τη Θεσσαλία και
- Από Κύπρο και Γερμανία για την Ήπειρο.

Σύμφωνα με έκθεση της ΕΛΣΤΑΤ του 2013 (Δελτίο τύπου περί των δημογραφικών και κοινωνικών χαρακτηριστικών του μόνιμου πληθυσμού της χώρας βάσει της απογραφής του 2011), ο μόνιμος πληθυσμός της χώρας ανέρχεται στους 10.815.197 κατ. από τους οποίους οι 911.927 είναι αλλοδαποί.

Από αυτούς το μεγαλύτερο ποσοστό 52,7% έχουν Αλβανική υπηκοότητα, το 8,3% Βουλγαρική, το 5,1% Ρουμανική και ακολουθεί με 3,7% η Πακιστανική και 3,0% η Γεωργιανή υπηκοότητα. Συγκεντρωτικά, 199.101 άτομα έχουν υπηκοότητα άλλων χωρών της ΕΕ, 708.003 άτομα έχουν υπηκοότητα λοιπών χωρών και 4.825 άτομα είναι χωρίς ή έχουν αδιευκρίνιστη υπηκοότητα. Παρατηρείται επίσης ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των αλλοδαπών κατοίκων των 16 κυριότερων υπηκοοτήτων (με εξαίρεση το Ηνωμένο Βασίλειο) είναι συγκεντρωμένο στις αστικές περιοχές.

Από διαθέσιμα αναλυτικά στοιχεία των αλλοδαπών κατοίκων βάσει της απογραφής του 2011, προκύπτει ειδικότερα για τη ζώνη επιδράσεων IV (πίνακας 13), ότι το 5,6% του μόνιμου πληθυσμού αφορά σε αλλοδαπούς όταν το αντίστοιχο μέγεθος για τη χώρα διαμορφώνεται στο 8,4%. Σε σχέση με την απογραφή του 2001, το ποσοστό των αλλοδαπών κατοίκων της χώρας στο σύνολο του πληθυσμού αυξήθηκε κατά 1,4% περίπου. Οι ίδιοι οι αλλοδαποί κάτοικοι αυξήθηκαν κατά 16,4%. Η Κεντρική Μακεδονία συγκεντρώνει πάνω από τον μισό πληθυσμό των αλλοδαπών, ακολουθούμενη από τη Θεσσαλία. Η Δυτική Μακεδονία συγκεντρώνει το μικρότερο πληθυσμό αλλοδαπών.

Από τους αλλοδαπούς κατοίκους της ζώνης επιδράσεων IV, η πλειονότητα αφορά στους Αλβανούς υπηκόους (63,0%) ενώ οι Βούλγαροι υπήκοοι ακολουθούν με ποσοστό 9,4%. Ως προς τους υπόλοιπους πολίτες της ΕΕ, αυτοί αφορούν κυρίως υπηκόους Ρουμανίας, Ηνωμένου Βασιλείου, Κύπρου, Πολωνίας και Γερμανίας, πράγμα που σημαίνει ότι οι υπήκοοι Ιταλίας εμφανίζονται με περιορισμένα ποσοστά. Κύριος προορισμός των Αλβανών

υπηκόων είναι η Κεντρική Μακεδονία ακολουθούμενη από τη Θεσσαλία ενώ η ίδια τάση εντοπίζεται και στους υπηκόους Βουλγαρίας.

Πίνακας 13.
Μόνιμος πληθυσμός και αλλοδαποί
κατά ομάδες υπηκοοτήτων (NUTS 0, NUTS II, ζώνη επιδράσεων IV, 2011)

NUTS 0/II	Όνομασία	Μόνιμος πληθυσμός	Αλλοδαποί κάτοικοι*	Βούλγαροι	Αλβανοί	Λοιπή ΕΕ	Λοιπή Ευρώπη	Υπόλοιπος κόσμος
	Ζώνη επιδράσεων IV	3.843.358	214.015	20.072	134.830	19.903	10.003	29.207
EL	Ελλάδα	10.815.197	911.929	75.915	480.824	123.186	49.389	182.615
EL11	Αν. Μακεδονία - Θράκη	608.182	21.956	5.127	8.964	2.362	1.396	4.107
EL12	Κεντρική Μακεδονία	1.881.869	116.907	10.426	69.884	10.219	6.608	19.770
EL13	Δυτική Μακεδονία	283.689	11.598	427	9.204	665	508	794
EL14	Θεσσαλία	732.762	44.575	3.573	32.421	4.992	1.104	2.485
EL21	Ήπειρος	336.856	18.979	519	14.357	1.665	387	2.051

* Χωρίς διπλή υπηκοότητα, Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Απογραφή πληθυσμού 2011

Ως προς τους πολίτες της υπόλοιπης Ευρώπης, αυτοί αφορούν κυρίως υπηκόους Ουκρανίας, Ρωσικής Ομοσπονδίας και Μολδαβίας, πράγμα που σημαίνει ότι οι υπήκοοι χωρών της πρώην Γιουγκοσλαβίας (Σερβία, ΠΓΔΜ κλπ) εμφανίζονται ομοίως με περιορισμένα ποσοστά. Ανάλογο είναι το συμπέρασμα και για τους υπηκόους Τουρκίας.

Ενδεικτικά μεγέθη για το πλήθος των υπηκόων ΠΓΔΜ, Σερβίας, Τουρκία που διαμένουν στις περιφέρειες της ζώνης επιδράσεων IV, μπορούν να αντληθούν από τη βάση ιστορικών δεδομένων αδειών διαμονής του Υπουργείου Εσωτερικών (πίνακας 14).

Πίνακας 14.
Άδειες διαμονής αλλοδαπών υπηκόων ΠΓΔΜ, Σερβίας και Τουρκίας
(NUTS 0, II, III, ζώνη επιδράσεων IV, ιστορικά δεδομένα μέχρι το 02/2014)

NUTS 0/II	Όνομασία	Υπήκοοι ΠΓΔΜ	Υπήκοοι Σερβίας (με Μαυροβούνιο και Κόσοβο)	Υπήκοοι Τουρκίας
	Ζώνη επιδράσεων IV	782	1.100	412
EL	Ελλάδα	1.284	3.505	1.342
EL11	Αν. Μακεδονία - Θράκη	33	91	273
EL12	Κεντρική Μακεδονία	586	800	107
EL122	Θεσσαλονίκη	232	474	73
EL13	Δυτική Μακεδονία	110	47	1
EL14	Θεσσαλία	41	138	16
EL21	Ήπειρος	12	24	15

Πηγή: Υπ. Εσωτερικών, βάση δεδομένων αδειών διαμονής, καταγραφή ανά νομαρχιακό γραφείο έκδοσης αδειών, 2014

Σύμφωνα με στοιχεία αδειών διαμονής αλλοδαπών υπηκόων (05/2014), το σύνολο των χορηγηθέντων αδειών που αφορούν σε υπηκόους των χωρών ΠΓΔΜ, Σερβίας και Τουρκίας για εγκατάσταση στις περιφέρειες της ζώνης επιδράσεων IV δεν ξεπερνά τις

3.000, γεγονός που σημαίνει ότι η τάση μετακίνησης κατοίκων των γειτονικών αυτών χωρών προς την Ελλάδα είναι ιδιαίτερα υποτονική - ειδικά αν συγκριθεί με την τάση που καταγράφεται για τους Αλβανούς και τους Βούλγαρους υπηκόους.

Σε σχέση με το σύνολο της χώρας, τις περιφέρειες της ζώνης επιδράσεων IV επιλέγει για εγκατάστασης το 60,9% των υπηκόων ΠΓΔΜ, το 31,4% των υπηκόων Σερβίας και το 30,7% των υπηκόων Τουρκίας, γεγονός που αναδεικνύει την ελκυστικότητα αυτής της περιοχής σε σύγκριση με τα δεδομένα της χώρας (ύπαρξη του μεγάλου πόλου της Αττικής) αλλά και την τάση ανάπτυξης σχέσεων των πληθυσμών της διασυνοριακής ζώνης της χώρας. Ειδικά για την περιοχή της Θεσσαλονίκης, αυτή αποτελεί το σημαντικότερο πόλο έλξης της ζώνης IV καθώς έλκει το μεγαλύτερο ποσοστό όσων υπηκόων της ΠΓΔΜ, Σερβίας και Τουρκίας που επιλέγουν αυτό το χώρο για εγκατάσταση.

Κατά τα λοιπά, η περιφέρεια Αν. Μακεδονίας - Θράκης έλκει κυρίως υπηκόους Τουρκίας, η Κεντρική Μακεδονία έλκει κυρίως υπηκόους Σερβίας και δευτερευόντων υπηκόους της ΠΓΔΜ, η Δυτική Μακεδονία έλκει κυρίως υπηκόους της ΠΓΔΜ, η Θεσσαλία έλκει κυρίως υπηκόους Σερβίας ενώ τα δεδομένα για την Ήπειρο είναι ασήμαντα.

Συμπερασματικά, τόσο η χώρα όσο και οι περιφέρειες της ζώνης επιδράσεων IV αποτελούν εδώ και πολλά χρόνια επιλογή εγκατάστασης υπηκόων γειτονικών χωρών (διασυνοριακή ζώνη επιδράσεων), μια κατάσταση η οποία φαίνεται να έχει παγιωθεί με τάσεις αύξησης, όπως καταγράφεται από τα αποτελέσματα της στατιστικής του πληθυσμού. Ο κύριος όγκος των αλλοδαπών προέρχεται από την Αλβανία ακολουθούμενοι από τους υπηκόους Βουλγαρίας. Οι ροές από τις άλλες χώρες (ΠΓΔΜ, Σερβία και Τουρκία) είναι περιορισμένες. Αυτή η εκτίμηση αφορά και στους υπηκόους Ιταλίας. Οι περιφέρειες Κεντρικής Μακεδονίας και Θεσσαλίας υποδέχονται το μεγαλύτερο όγκο των μεταναστευτικών ροών από τις χώρες της διασυνοριακής ζώνης ενώ η Δυτική Μακεδονία το μικρότερο. Η περιοχή της Θεσσαλονίκης αποτελεί το σημαντικότερο πόλο έλξης αλλοδαπών υπηκόων.

Η εικόνα της Ιταλίας

Το 2012, η χώρα δέχτηκε 321.000 αλλοδαπούς υπηκόους, μειωμένοι κατά 10,3% σε σχέση με τους 354.000 που είχε δεχτεί το 2011. Από αυτούς ο μεγαλύτερος όγκος αφορούσε στους Ρουμάνους υπηκόους με 82.000 άτομα ενώ ψηλά βρέθηκαν και οι Αλβανοί με 14.000 άτομα. Οι υπήκοοι χωρών της ΕΕ αποτέλεσαν το 32,4% ενώ οι υπήκοοι άλλων ευρωπαϊκών χωρών το 15,1%. Την περίοδο 2007 - 2012 ο ρυθμός μετανάστευσης ξένων υπηκόων προς την Ιταλία εμφανίζει σαφείς τάσεις μείωσης. Σύμφωνα με προσαρμοσμένα στοιχεία βάσει της απογραφής του 2011, ο πληθυσμός της χώρας και των ξένων υπηκόων στην περιοχή μελέτης καταγράφεται διαχρονικά στον πίνακα 15.

Πίνακας 15.

Συνολικός πληθυσμός και αλλοδαποί κάτοικοι Ιταλίας (NUTS 0, II, 2002 & 2012)

NUTS 0/II	Ονομασία	2002		2012	
		Πληθυσμός	Ξένοι υπήκοοι	Πληθυσμός	Ξένοι υπήκοοι
			Ποσοστό (%)		Ποσοστό (%)
IT	Ιταλία	56.987.507	1.341.209 2,3	59.394.207	4.052.081 6,8
	Ιταλία - περιοχή μελέτης	12.324.538	90.639 0,7	12.350.566	314.066 2,5
ITF3	Campania	5.699.305	39.939 0,7	5.764.424	150.306 2,6

NUTS 0/II	Όνομασία	2002		2012	
		Πληθυσμός	Ξένοι υπήκοοι	Πληθυσμός	Ξένοι υπήκοοι
			Ποσοστό (%)		Ποσοστό (%)
ITF4	Puglia	4.020.071	29.869 0,7	4.050.072	83.633 2,1
ITF5	Basilicata	597.121	3.298 0,5	577.652	13.202 2,3
ITF6	Calabria	2.008.041	17.533 0,9	1.958.418	66.925 3,4

Πληθυσμός την 1^η Ιανουαρίου προσαρμοσμένος με την απογραφή του 2011
 Πηγή: Στατιστική υπηρεσία Ιταλίας

Μεταξύ 2002 και 2012 παρατηρείται σημαντική αύξηση της εγκατάστασης ξένων υπηκόων, τόσο στο σύνολο της χώρας όσο και στην περιοχή μελέτης. Έτσι οι αλλοδαποί κάτοικοι αυξήθηκαν από το 2,3% στο 6,8%. Στην περιοχή μελέτης, οι αλλοδαποί διαμορφώθηκαν στο 2,6% από 0,7% του συνολικού πληθυσμού. Αυτή η τάση καταγράφηκε εξίσου σχεδόν σε όλες τις περιφέρειες. Ωστόσο στο σύνολο της χώρας η αύξηση του αλλοδαπού πληθυσμού στην περιοχή μελέτης είναι περίπου τρεις φορές κάτω, γεγονός που καταδεικνύει στην σχετικά μικρή της ελκυστικότητα.

Με έμφαση στα NUTS III των σημαντικών αστικών κέντρων της περιοχής (Νάπολη και Μπάρι), για το 2012 στην περιοχή της Νάπολη ο αλλοδαπός πληθυσμός αποτελούσε το 2,3% του συνολικού πληθυσμού - ένα μέγεθος μικρότερο από τα δεδομένα της περιφέρειας. Επίσης στην περιοχή του Μπάρι, ο αλλοδαπός πληθυσμός αποτελούσε το 2,3% του συνολικού πληθυσμού - ένα μέγεθος μεγαλύτερο από τα δεδομένα της περιφέρειας. Συνολικά, οι περιοχές των μεγάλων αστικών κέντρων δεν διαφοροποιούνται ουσιαστικά από τις τάσεις εγκατάστασης μεταναστών στο σύνολο των αντίστοιχων περιφερειών ή της περιοχής μελέτης.

Στον πίνακα 16 καταγράφεται η προέλευση των αλλοδαπών υπηκόων (2011) με εστίαση στη διασυνοριακή ζώνη καταρχήν διερεύνησης. Στην περιοχή μελέτης εντός Ιταλίας, περίπου το 30% των αλλοδαπών προέρχεται από τις χώρες της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων. Αυτό το μέγεθος δείχνει καταρχήν την ύπαρξη σημαντικών σχέσεων μεταξύ των ιταλικών περιφερειών μελέτης με την υπόλοιπη βαλκανική ζώνη διερεύνησης, σχέσεις που οφείλονται σε πληθυσμιακές μετακινήσεις από τα Βαλκάνια προς την Ιταλία.

Οι Αλβανοί υπήκοοι είναι οι πλέον πολυπληθείς ακολουθούμενοι από τους Βούλγαρους. Η παρουσία υπηκόων των υπολοίπων χωρών είναι αρκετά περιορισμένη. Η πιο ελκυστική ιταλική περιφέρεια είναι η Campania ακολουθούμενη από την Puglia. Στην Puglia ειδικά πάνω από το 23% των αλλοδαπών είναι Αλβανοί ενώ στην Calabria πάνω από το 6% των αλλοδαπών είναι Βούλγαροι.

Συμπερασματικά, η Ιταλία είναι μια χώρα υποδοχής μεταναστών οι οποίοι μάλιστα αύξησαν το ποσοστό τους στον πληθυσμό της χώρας μεταξύ 2002 και 2012 από το 2,3% στο 6,8%. Οι νότιες περιφέρειες της περιοχής μελέτης συμμετέχουν με υποτριπλάσιο σχεδόν ποσοστό στη διαμόρφωση της εθνικής εικόνας, καταδεικνύοντας τη χαμηλή σχετικά ελκυστικότητα αυτής της περιοχής σε σχέση με την υπόλοιπη χώρα. Ωστόσο, αυτή η περιοχή έχει αναχθεί σε βασικό προορισμό μεταναστευτικών κινήσεων από τα Βαλκάνια με τις ισχυρότερες τάσεις να δημιουργούν οι πληθυσμοί προερχόμενοι από την Αλβανία και τη Βουλγαρία. Με βάση αυτό το στοιχείο, η περιοχή μελέτης εντός Ιταλίας μπορεί να θεωρηθεί ότι αναπτύσσει σημαντικές σχέσεις με τα Βαλκάνια αν και όχι στο ίδιο

βαθμό για όλες τις υπό εξέταση χώρες και περιοχές. Μπορεί οι μεταναστευτικές κινήσεις από Αλβανία και Βουλγαρία να είναι σημαντικές, δεν συμβαίνει όμως το ίδιο και με τις υπόλοιπες χώρες.

Πίνακας 16.
Αλλοδαποί υπήκοοι στη Ιταλία ανά χώρα προέλευσης (2011)

	Ιταλία	Περιοχή μελέτης	Campania	Puglia	Basilicata	Calabria
	Πληθυσμός	Πληθυσμός	Πληθυσμός	Πληθυσμός	Πληθυσμός	Πληθυσμός
	Ποσοστό (%)	Ποσοστό (%)	Ποσοστό (%)	Ποσοστό (%)	Ποσοστό (%)	Ποσοστό (%)
Σύνολο	60.626.442	12.524.227	5.834.056	4.091.259	587.517	2.011.395
Αλλοδαποί υπήκοοι	4.570.316	349.317	164.268	95.709	14.738	74.602
	7,5	2,8	2,8	2,3	2,5	3,7
Αλβανία	482.627	33.839	6.655	22.775	1.648	2.761
	10,5	9,7	4,0	23,8	11,2	3,7
Βουλγαρία	51.134	13.079	5.426	2.554	544	4.555
	1,1	3,7	3,3	2,7	3,7	6,1
Ελλάδα	7.250	712	170	400	15	127
	0,2	0,2	0,1	0,4	0,1	0,2
ΠΓΔΜ	89.900	1.459	405	907	18	129
	2,0	0,4	0,2	0,9	0,1	0,2
Σερβία (με Κόσοβο)	75.732	1.026	385	327	21	293
	1,7	0,3	0,2	0,3	0,1	0,4
Τουρκία	19.068	542	45	150	43	304
	0,4	0,2	<0,1	0,2	0,3	0,4
Άλλοι	3.844.605	240.396	151.182	68.596	12.449	8.169
	84,1	68,8	92,0	71,7	84,5	89,0
Αλλοδαποί υπήκοοι	4.570.316	349.317	164.268	95.709	14.738	74.602
	100	100	100	100	100	100

Πληθυσμός την 1^η Ιανουαρίου από Eurostat (5/2014)

Πληθυσμός αλλοδαπών μη προσαρμοσμένος με την απογραφή του 2011 από στατιστική υπηρεσία Ιταλίας

Η κατάσταση στην ΠΓΔΜ

Σύμφωνα με ετήσια στοιχεία μετακινήσεων πληθυσμού (η τελευταία απογραφή πληθυσμού έγινε το 2002) της στατιστικής υπηρεσίας της χώρας, ο αριθμός των αλλοδαπών υπηκόων αυξήθηκε μεταξύ 2001 και 2011 κατά 240% φτάνοντας τους 1.747 από 727 άτομα. Έτσι το 2011 οι αλλοδαποί κάτοικοι αποτελούσαν περίπου το 0,1% του πληθυσμού. Το 40% περίπου αυτών συγκεντρώνεται στην περιοχή (NUTS III) των Σκοπίων.

Την ίδια περίοδο αυξήθηκε σημαντικά και ο αριθμός των Σκοπιανών υπηκόων που μετανάστευσαν από τη χώρα. Οι 312 του 2001 έγιναν 1.143 το 2011 ή αύξηση 366% περίπου. Η μεγαλύτερη αποδήμηση (ποσοστό 71,4% του συνόλου για το 2011) σημειώθηκε στην περιοχή (NUTS III) Yugozaarden η οποία συνορεύει με την Αλβανία. Λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία της εγκατάστασης αλλοδαπών, το 2011 σημειώθηκε καθαρή θετική κίνηση μεταναστευτικού πληθυσμού 604 ατόμων.

Βάσει στοιχείων των αδειών διαμονής για το 2012, οι αλλοδαποί κάτοικοι στη χώρα ανέρχονται σε 3.391 άτομα. Η προέλευση αυτών ανά χώρα της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων καταγράφεται στον πίνακα 17. Οι υπήκοοι Τουρκίας αποτελούν την πλειοψηφία των αλλοδαπών με ποσοστό που ξεπερνά το 25% και ακολουθούν οι υπήκοοι Σερβίας και Αλβανίας. Η ροή από την Ελλάδα είναι μικρή ενώ ακόμη μικρότερη είναι η ροή από την Ιταλία.

Πίνακας 17.
Αλλοδαποί υπήκοοι στην ΠΓΔΜ
ανά χώρα προέλευσης (2012)

	Πληθυσμός* (2012)	Ποσοστό (%)
Σύνολο χώρας	2.059.794	
Αλλοδαποί υπήκοοι**	3.391	0,16
Τουρκία	912	26,9
Σερβία (με Κόσοβο)	745	22,0
Αλβανία	474	14,0
Βουλγαρία	129	3,8
Ελλάδα	84	2,5
Ιταλία	26	0,8
Άλλοι	2.370	30,0
Αλλοδαποί υπήκοοι**	3.391	100,0

* Πληθυσμός 1^η Ιανουαρίου από Eurostat, ** Άδειες διαμονής μικρής και μεγάλης διάρκειας

Πηγή: Στατιστική υπηρεσία ΠΓΔΜ, Statistical review: migrations 2012

Συμπερασματικά και σε σχέση με τη διασυνοριακή ζώνης μελέτης, η ΠΓΔΜ δέχεται μετανάστες κυρίως από την Τουρκία, τη Σερβία και την Αλβανία. Ως πόλος έλξης εντός της χώρας αναδεικνύεται η περιοχή των Σκοπίων ενώ γενικά ο αλλοδαπός πληθυσμός ως προς το σύνολο βρίσκεται σε πολύ χαμηλά επίπεδα μεταξύ 0,1 - 0,2% αν και οι τάσεις είναι αυξητικές.

Η κατάσταση σε Σερβία και Κόσοβο

Σύμφωνα με την απογραφή του 2011 η οποία δεν εφαρμόζεται στο Κόσοβο, ο πληθυσμός της χώρας με αλλοδαπή υπηκοότητα καταγράφηκε στο 0,62% ή 44.558 άτομα σε σύνολο πληθυσμού απογραφής 7.186.862. Η Σερβία έχει την ιδιαιτερότητα της ύπαρξης διπλών υπηκοοτήτων λόγω του Γιουγκοσλαβικού παρελθόντος και της αναπόφευκτης μίξης του πληθυσμού. Για το λόγο αυτό, βασικά μεγέθη που μετρά η στατιστική υπηρεσία σχετίζονται με την καταγραφή κατοίκων άλλων πρώην Γιουγκοσλαβικών δημοκρατιών που έχουν μεταναστεύσει στη Σερβία με υπηκοότητα ποικίλης μορφής.

Έτσι, ανεξαρτήτου υπηκοότητας, έχουν καταγραφεί το 2011, 687.948 άτομα που μετανάστευσαν στη Σερβία από άλλες πρώην Γιουγκοσλαβικές δημοκρατίες και 82.580 άτομα από άλλες χώρες. Στο σύνολο του πληθυσμού, αυτοί αποτελούν το 10,7%. Μέρος αυτών, δηλαδή το 6,2% των προερχόμενων από τις πρώην Γιουγκοσλαβικές δημοκρατίες, αφορούν σε κατοίκους της ΠΓΔΜ.

Στην περιοχή μελέτης εντός Σερβίας ο μεταναστευτικός πληθυσμός αποτελεί το 10,3% του συνόλου της περιοχής, μια τιμή κοντά στο εθνικό μέσο όρο. Η περιοχή του Βελιγραδίου αποτελεί το σημαντικότερο πόλο προσέλκυσης αυτών των ροών αφού ο μεταναστευτικός πληθυσμός αποτελεί το 16,5% του συνόλου. Στο σύνολο της χώρας, η περιοχή μελέτης συμβάλει κατά 43,1% στην υποδοχή μεταναστευτικού πληθυσμού (πίνακας 18).

Παρότι το μέγεθος των καταγεγραμμένων ως μεταναστών είναι σημαντικό, αυτοί περιλαμβάνουν στη μεγάλη τους πλειοψηφία άτομα με σερβική ή σερβική και άλλη υπηκοότητα οι οποίοι επέλεξαν τη Σερβία για εγκατάσταση. Αυτοί προέρχονται κυρίως από χώρες της πρώην Γιουγκοσλαβίας ενώ ένα μικρό ποσοστό προέρχεται από άλλες χώρες. Ο πληθυσμός με αμιγώς ξένη υπηκοότητα αφορά στο 0,62% του πληθυσμού της

απογραφής του 2011. Σε αυτό το πλαίσιο, το μέγεθος του πληθυσμού με προέλευση τη ΠΓΔΜ (περιοχή εντός διασυνοριακής ζώνης μελέτης) αποτελεί το 6,2% αυτών που προέρχονται από τις πρώην Γιουγκοσλαβικές δημοκρατίες. Δεδομένα για άλλες υπηκοότητες δεν ήταν διαθέσιμα.

Πίνακας 18.
Πληθυσμός Σερβίας με
μεταναστευτικά χαρακτηριστικά (2011, περιοχή μελέτης)

NUTS 0/II	Όνομασία	Πληθυσμός	Μεταναστευτικός πληθυσμός πρώην Γιουγκοσλαβίας	Μεταναστευτικός πληθυσμός άλλων χωρών	Άγνωστο
SR	Σερβία	7.186.182	687.948	82.580	1.440
	Σερβία - περιοχή μελέτης	3.223.356	293.303	38.733	787
SR01	Beogradski	1.659.440	248.262	25.506	532
SR04	Juzne i Istocne Srbije	1.563.916	45.041	13.227	255

Πηγή: Στατιστική υπηρεσία Σερβίας, Δελτίο τύπου (2013) για τη μετανάστευση με στοιχεία της απογραφής του 2011

Παρόμοια είναι τα χαρακτηριστικά της μετανάστευσης για το Κόσοβο. Σύμφωνα με την απογραφή του 2011, ο πληθυσμός που επέλεξε αυτή την περιφέρεια για εγκατάσταση αποτελείται στη μεγάλη τους πλειοψηφία από επαναπατρισθέντες και προέρχονται κυρίως από τις πρώην Γιουγκοσλαβικές δημοκρατίες και δευτερευόντως από άλλες χώρες. Ταυτόχρονα η μετανάστευση από το Κόσοβο σε περιοχές και χώρες εκτός αυτού συνεχίζεται με αποτέλεσμα το καθαρό μεταναστευτικό αποτέλεσμα να είναι αρνητικό. Έτσι οι εκτιμήσεις για το 2011 φέρουν τους αποδημήσαντες σε περίπου 6.695 άτομα και τους επαναπατρισθέντες σε περίπου 4.614 άτομα. Καθαρή ροή: -2.081 άτομα.

Από έρευνα των χαρακτηριστικών της μετανάστευσης (ουσιαστικά παλιννόστηση) του 2009 προέκυψε ότι αυτοί που επιστρέφουν προέρχονται κυρίως από χώρες τις Ευρώπης ενώ σε σχέση με τις περιοχές της διασυνοριακής ζώνης μελέτης, κυρίως από τη Σερβία (27,0%), την Αλβανία (5,4%) και την ΠΓΔΜ (5,4%). Η εικόνα αυτή διαφοροποιείται μερικώς από την κατάσταση που καταγράφηκε το 2003. Αυτοί που επιστρέφουν προέρχονται κατά 8,3% από τη Σερβία - Μαυροβούνιο, κατά 4% από τη ΠΓΔΜ και κατά 2,7% από την Τουρκία.

Τα δεδομένα της Τουρκίας

Σύμφωνα με την απογραφή του 2011, στη χώρα καταγράφηκαν 1.656.000 άτομα τα οποία υπήρξαν κάτοικοι άλλης χώρας. Σε αυτό το μέγεθος περιλαμβάνονται τόσο αυτοί με τουρκική ή διπλή υπηκοότητα, όσο και αυτοί με ξένη υπηκοότητα. Ειδικότερα για τους δεύτερους τα στοιχεία της Eurostat για το 2011 τους υπολογίζουν σε 175.384.

Με εστίαση στην διασυνοριακή ζώνη καταρχήν διερεύνησης, από το σύνολο των 1.656.000 ατόμων με προηγούμενη κατοικία στο εξωτερικό, οι 315.000 ή ποσοστό 19,0% αφορούν σε κατοίκους Βουλγαρίας, οι 52.000 ή ποσοστό 3,1% αφορούν σε κατοίκους ΠΓΔΜ, οι 22.000 ή ποσοστό 1,3% αφορούν σε κατοίκους Ελλάδας, οι 14.000 ή ποσοστό 0,8% αφορούν σε κατοίκους Σερβίας (με το Κόσοβο), οι 9.000 ή ποσοστό 0,5% αφορούν κατοίκους Ιταλίας και οι 3.000 ή ποσοστό 0,2% αφορούν σε κατοίκους Αλβανίας.

Η Βουλγαρία και η ΠΓΔΜ τοποθετούνται μεταξύ της πρώτης δεκάδας των χωρών που διοχέτευσαν αυτόν τον όγκο των μεταναστών, γεγονός ενδεικτικό του βάθους των σχέσεων της χώρας με την περιοχή μελέτης. Στο σύνολό της, η διασυνοριακή ζώνη διερεύνησης ευθύνεται για το 25% των ροών πληθυσμού προς την Τουρκία.

Αναφορικά με τους αλλοδαπούς υπηκόους, αναλυτικά στοιχεία υπάρχουν μόνο για την απογραφή του 2000. Σύμφωνα με αυτή, οι ξένοι υπήκοοι ανέρχονται σε 234.111 άτομα. Οι 27.470 ή ποσοστό 11,7% αφορούν σε υπηκόους Βουλγαρίας, οι 2.011 ή ποσοστό 0,9% σε υπηκόους Ελλάδας, οι 1.481 ή ποσοστό 0,6% σε υπηκόους Αλβανίας, οι 1.161 ή ποσοστό 0,5% σε υπηκόους Ιταλίας, οι 1.154 ή ποσοστό 0,5% σε υπηκόους ΠΓΔΜ και οι 1.090 ή ποσοστό 0,5% σε υπηκόους Γιουγκοσλαβίας (Σερβία, Μαυροβούνιο, Κόσοβο). Στο σύνολό της, η διασυνοριακή ζώνη διερεύνησης ευθύνεται για το 14,7% των ξένων υπηκόων στη χώρα. Η κατάσταση ανά περιφέρεια παρουσιάζεται στον πίνακα 17.

Πίνακας 19.
Αλλοδαποί υπήκοοι στην Τουρκία (NUTS 0, II, 2000)

NUTS 0/II	Όνομασία	Πληθυσμός	Ξένοι υπήκοοι	Ποσοστό ξένων (%)	Ποσοστό ξένων στο σύνολο της χώρας (%)
TR	Τουρκία	67.803.927	234.111	100	100
	Τουρκία - περιοχή μελέτης	12.914.715	68.431	0,5	0,1
TR10	Istanbul	10.018.735	54.644	0,5	<0,1
TR21	Tekirdag, Edirne, Kirklareli	1.354.658	8.437	0,6	<0,1
TR22	Balikesir, Çanakkale	1.541.322	5.350	0,3	<0,1

Πηγή: Στατιστική υπηρεσία Τουρκία, Απογραφή πληθυσμού 2000

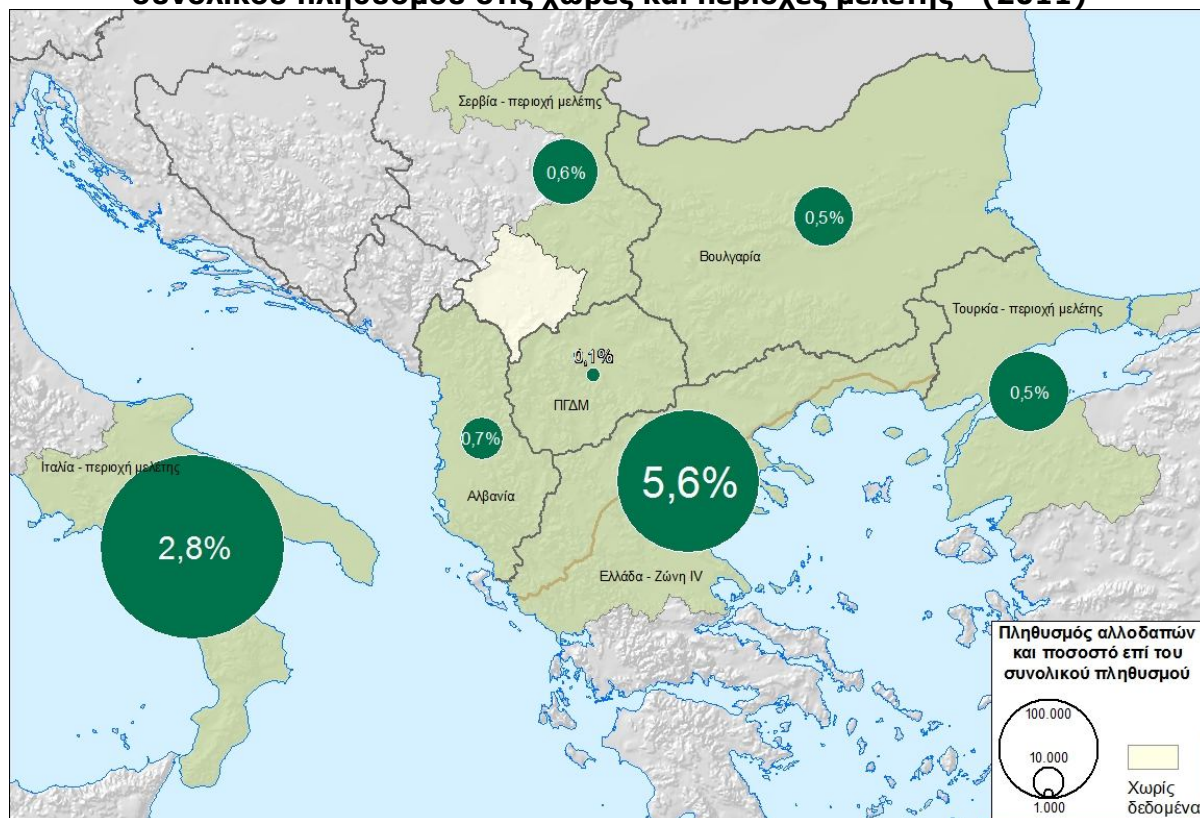
Συμπερασματικά, το μέγεθος των αλλοδαπών κατοίκων Τουρκίας είναι μικρό σε σχέση με το σύνολο του πληθυσμού και διαμορφώνεται το 2011 στο 0,2% περίπου. Η Κωνσταντινούπολη αποτελεί το βασικό πόλο προσέλκυσης ξένων υπηκόων, συγκεντρώνοντας το 2000 το 23,3% των αλλοδαπών. Πέρα όμως από τους ξένους υπηκόους, η χώρα καταγράφει το 2011 σημαντική προσέλκυση πληθυσμού, άνω του 1,5 εκ., οι οποίοι αφορούν πέρα από τους αλλοδαπούς, τούρκους επαναπατρισθέντες, άτομα με διπλή υπηκοότητα και άτομα που εθνοτικά αυτοπροσδιορίζονται ως τούρκοι. Σημαντική έτσι αναδεικνύεται η ροή πληθυσμού από τα Βαλκάνια προς τη χώρα με κύριες δεξαμενές τη Βουλγαρία, την Ελλάδα και τη ΠΓΔΜ.

Συνθετική αξιολόγηση

Στο σύνολό της η διασυνοριακή ζώνη καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων προβάλλει μια ετεροβαρή εικόνα ως προς την προσέλκυση μεταναστευτικών ροών. Από τη μια πλευρά η Ελλάδα (ζώνη IV) και η Ιταλία (περιοχή μελέτης) έλκουν σημαντικούς μεταναστευτικούς πληθυσμούς ενώ από την άλλη πλευρά, οι υπόλοιπες χώρες και περιοχές εμφανίζονται με μικρή ελκυστικότητα. Η Ελλάδα και η Ιταλία είναι γενικά χώρες που υποδέχονται μετανάστες σε αντίθεση με τις υπόλοιπες χώρες και περιοχές μελέτης που εξαγωγή πληθυσμό. Η Τουρκία φαίνεται επίσης να προσελκύει μεταναστευτικές ροές - κυρίως όμως λόγω επαναπατρισμού.

Είναι χαρακτηριστικό ότι το σύνολο των μεταναστών (αλλοδαποί - όχι διπλή υπηκοότητα) για την Ελλάδα (ζώνη IV) και την Ιταλία (περιοχή μελέτης) ξεπερνά το 2011 τους 560.000 όταν στο σύνολο των υπολοίπων χωρών - περιοχών μελέτης ο αλλοδαπός πληθυσμός διαμορφώνεται στους 170.000 περίπου. Κατά συνέπεια, το ποσοστό των αλλοδαπών κατοίκων στο σύνολο του πληθυσμού το 2011 στην Ελλάδα (ζώνη IV) έφτασε το 5,6% και στην Ιταλία (περιοχή μελέτης) το 2,8%. Στις υπόλοιπες χώρες - περιοχές μελέτης το αντίστοιχο ποσοστό δεν ξεπερνά το 1% (σχήμα 8).

Σχήμα 8.
Χάρτης πληθυσμού αλλοδαπών και ποσοστού επί του συνολικού πληθυσμού στις χώρες και περιοχές μελέτης* (2011)



* 2000 για την Τουρκία

Στον πίνακα 20 παρουσιάζεται με εποπτικό τρόπο η σχέση των χωρών - περιοχών μελέτης με τις υπόλοιπες ως προορισμός μεταναστευτικών κινήσεων του πληθυσμού. Αποτυπώνονται οι ισχυρές ή λιγότερο ισχυρές και ασθενικές σχέσεις ανά ζεύγη προορισμού - προέλευσης και κατά συνέπεια το βασικό πρότυπο μετακινήσεων πληθυσμού εντός της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων.

Πίνακας 20.
Γενική αποτύπωση των μεταναστευτικών κινήσεων εντός ζώνης διερεύνησης (ζεύγη προορισμού - προέλευσης)

Χώρα/περιοχή προορισμού	Χώρα προέλευσης						
	Αλβανία	Βουλγαρία	Ελλάδα	Ιταλία	ΠΓΔΜ	Σερβία (με Κόσοβο)	Τουρκία
Αλβανία	Δέχεται σημαντικά	Δέχεται δευτερευόντως	Δέχεται λίγο - ελάχιστα	Χωρίς στοιχεία	Χωρίς στοιχεία	Δέχεται δευτερευόντως	Δέχεται δευτερευόντως
Βουλγαρία	Δέχεται δευτερευόντως	Δέχεται δευτερευόντως	Δέχεται λίγο - ελάχιστα	Χωρίς στοιχεία	Χωρίς στοιχεία	Δέχεται δευτερευόντως	Δέχεται δευτερευόντως
Ελλάδα - Ζώνη IV	Δέχεται δευτερευόντως	Δέχεται δευτερευόντως	Δέχεται λίγο - ελάχιστα	Χωρίς στοιχεία	Χωρίς στοιχεία	Δέχεται δευτερευόντως	Δέχεται δευτερευόντως
Ιταλία (περιοχή μελέτης)	Δέχεται δευτερευόντως	Δέχεται δευτερευόντως	Δέχεται λίγο - ελάχιστα	Χωρίς στοιχεία	Χωρίς στοιχεία	Δέχεται δευτερευόντως	Δέχεται δευτερευόντως
ΠΓΔΜ	Δέχεται δευτερευόντως	Δέχεται δευτερευόντως	Δέχεται λίγο - ελάχιστα	Χωρίς στοιχεία	Χωρίς στοιχεία	Δέχεται δευτερευόντως	Δέχεται δευτερευόντως
Σερβία (περιοχή μελέτης)	Δέχεται δευτερευόντως	Χωρίς στοιχεία	Χωρίς στοιχεία	Χωρίς στοιχεία	Χωρίς στοιχεία	Χωρίς στοιχεία	Χωρίς στοιχεία
Τουρκία (περιοχή μελέτης)	Δέχεται δευτερευόντως	Δέχεται δευτερευόντως	Δέχεται λίγο - ελάχιστα	Χωρίς στοιχεία	Χωρίς στοιχεία	Δέχεται δευτερευόντως	Χωρίς στοιχεία

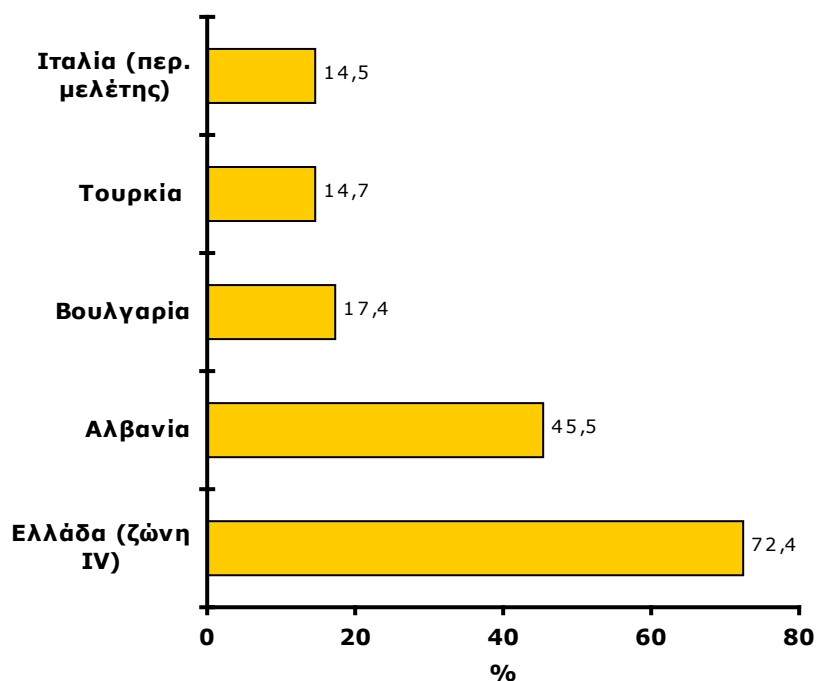
■ Δέχεται σημαντικά,
 ■ Δέχεται δευτερευόντως,
 ■ Δέχεται λίγο - ελάχιστα,
 ■ Χωρίς στοιχεία

Βασικά συμπεράσματα αναγνωρίζονται ως εξής:

- Η Αλβανία φαίνεται ότι υποδέχεται ξένους υπηκόους από το σύνολο της ζώνης διερεύνησης με εξαίρεση τη Βουλγαρία. Η Ελλάδα αποτελεί τη βασική χώρα προέλευσης.
- Η Βουλγαρία φαίνεται ότι υποδέχεται ξένους υπηκόους κυρίως από την Τουρκία με σημαντικές επίσης εισροές από την Ελλάδα και την ΠΓΔΜ. Για τις υπόλοιπες χώρες, ο ρόλος της χώρας ως υποδοχέας μεταναστών είναι ασθενικός.
- Η Ελλάδα και ειδικότερα η ζώνη IV επιδράσεων της Εγνατίας Οδού φαίνεται ότι υποδέχεται κυρίως μετανάστες από την Αλβανία με επίσης σημαντικές εισροές από τη Βουλγαρία. Η σχέση με τις υπόλοιπες χώρες είναι γενικά μικρή.
- Το πρότυπο της περιοχής μελέτης εντός της Ιταλίας είναι παρόμοιο με αυτό της Ελλάδας (ζώνη IV).
- Η Σερβία (με το Κόσοβο) φαίνεται ότι υποδέχονται μετανάστες κυρίως από τη ΠΓΔΜ και την Αλβανία. Οι εισροές μεταναστών αφορούν κυρίως επαναπατρισθέντες.
- Τέλος, η περιοχή μελέτης εντός Τουρκίας δέχεται σημαντικές ροές από τη Βουλγαρία ενώ σημαντική επίσης είναι η παρουσία Ελλήνων και Σκοπιανών. Με Αλβανία, Ιταλία και Σερβία (με Κόσοβο) η σχέση είναι υποτονική.

Οι ανωτέρω διαπιστώσεις μπορούν να αποτυπωθούν στο δείκτη μεταναστευτικής εξάρτησης των χωρών και περιοχών μελέτης από τις ροές που δημιουργεί το σύνολο της ζώνης και εκφράζεται με το ποσοστό των υπηκόων χωρών της διασυνοριακής ζώνης στο σύνολο του μεταναστευτικού πληθυσμού της κάθε χώρας/περιοχής μελέτης ξεχωριστά. Σύμφωνα με αυτό, περισσότερο εξαρτώμενες εμφανίζονται η Ελλάδα (ζώνη IV επιδράσεων) και η Αλβανία ενώ λιγότερο εξαρτώμενες παρουσιάζονται η Ιταλία και η Τουρκία (σχήμα 9).

Σχήμα 9.
Δείκτης μεταναστευτικής εξάρτησης (% , 2011)



A.2.6. Συμπεράσματα ως προς την πληθυσμιακή δυναμική

Η διασυνοριακή ζώνη καταρχήν διερεύνησης εμφανίζει τάσεις πληθυσμιακής σταθεροποίησης γεγονός που οφείλετε στις περιφέρειες της Τουρκίας. Με εξαίρεση τα

τμήματα της Τουρκίας, η τάση είναι μάλλον αρνητική αφού σε όλες σχεδόν τις περιφέρειες ο πληθυσμός μειώνεται. Εξαιρεση αποτελούν οι περιοχές των σημαντικών αστικών κέντρων της περιοχής και ειδικά των πρωτευουσών όπου η εντοπιζόμενη τάση προβάλλει γενικά μια κατάσταση πληθυσμιακής ενδυνάμωσης.

Σε σχέση με τη συγκέντρωση του πληθυσμού μπορεί να σημειωθεί ότι περιοχές με σημαντικές πληθυσμιακές συσσωρεύσεις αφορούν κυρίως στα σημαντικά αστικά κέντρα (Κωνσταντινούπολη, Βελιγράδι, Νάπολη - Μπάρι) όπου και εντοπίζονται οι μεγαλύτερες πληθυσμιακές πυκνότητες. Από την άλλη πλευρά, η περιοχή Σόφιας - Σκοπίων - Τιράνων και Κοσόβου συνιστά μια ζώνη μεσαίων πληθυσμιακών πυκνοτήτων σε άμεση εγγύτητα με τον ελλαδικό χώρο και το οδικό πλέγμα της Εγνατίας οδού ειδικότερα.

Όσον αφορά στο δημογραφικό δυναμισμό της περιοχής, η διασυννοριακή ζώνη καταρχήν διερεύνησης εμφανίζεται δημογραφικά αρκετά δυναμική αφού ο ρυθμός φυσικής πληθυσμιακής αύξησης είναι εμφανώς θετικός αν και μειωμένος σε σχέση με μια δεκαετία πριν. Ωστόσο αυτή η εικόνα διαμορφώθηκε σε σημαντικό βαθμό από τα μεγέθη των τουρκικών περιφερειών όπου η εκεί περιοχή μελέτης εμφάνισε μεγάλο ρυθμό ετήσιας πληθυσμιακής αύξησης. Ειδικότερα για τις περιοχές των σημαντικών αστικών κέντρων και πρωτευουσών, η διερεύνηση της κατάστασης σε επίπεδο NUTS III κατέδειξε ότι αυτές ακολουθούν τις τάσεις σε εθνικό επίπεδο με εξαίρεση τις ιταλικές επαρχίες. Ειδικότερο δυναμισμό εμφανίζει η επαρχία της Κωνσταντινούπολης.

Ειδικότερα για τη διαμόρφωση της πυραμίδας ηλικιών, η παρατηρούμενη τάση είναι μάλλον σταθεροποιητική με κάποια επιδείνωση της νεαρής ηλικιακής ομάδας. Αυτή η τάση διαμορφώνεται από το σύνολο των επιμέρους εθνικών περιοχών μελέτης όπου παρατηρείται υποχώρηση των νεαρών ηλικιών, αύξηση των ηλικιών 65+ και σταθεροποίηση ή αύξηση των ηλικιών 15 - 64. Ωστόσο οι περιοχές των σημαντικών αστικών κέντρων και των πρωτευουσών εμφανίζουν τις πλέον δυναμικές πληθυσμιακές συσχετίσεις όπου ο νεαρός πληθυσμός εμφανίζει αυξημένα ποσοστά, το ποσοστό των 65+ είναι από τους μικρότερους ενώ επίσης το ποσοστό του παραγωγικού πληθυσμού είναι σαφώς ενισχυμένο. Από αυτά τα μεγέθη μπορεί να θεωρηθεί ότι οι δείκτες εξάρτησης αυτών των περιοχών προβάλλουν ένα δημογραφικό πλέγμα με στοιχεία ανθεκτικότητας, γεγονός που μπορεί να ενισχύσει τη θέση τους ως ζώνες κοινωνικού και παραγωγικού δυναμισμού.

Αναφορικά τέλος με το ζήτημα των μεταναστευτικών ροών (ενδο-ζωνικά), η διασυννοριακή ζώνη καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων προβάλλει μια ετεροβαρή εικόνα ως προς την προσέλκυση τέτοιων ροών. Από τη μια πλευρά η Ελλάδα (ζώνη IV επιδράσεων της Εγνατίας οδού) και η Ιταλία (περιοχή μελέτης) έλκουν σημαντικούς μεταναστευτικούς πληθυσμούς ενώ από την άλλη πλευρά, οι υπόλοιπες χώρες και περιοχές εμφανίζονται με μικρή ελκυστικότητα. Ξεχωρίζουν οι μεταναστευτικές κινήσεις πληθυσμών της Αλβανίας και της Βουλγαρίας προς την Ελλάδα και την Ιταλία. Οι ανωτέρω διαπιστώσεις μπορούν να αποτυπωθούν στο δείκτη μεταναστευτικής εξάρτησης των χωρών και περιοχών μελέτης από τις ροές που δημιουργεί το σύνολο της ζώνης. Περισσότερο εξαρτώμενες εμφανίζονται η Ελλάδα (ζώνη IV επιδράσεων) και η Αλβανία ενώ λιγότερο εξαρτώμενες παρουσιάζονται η Ιταλία και η Τουρκία.

A.3. Αγορά εργασίας και δομή απασχόλησης

Η εξέλιξη στην αγορά εργασίας εξαρτάται από τις τάσεις που διαμορφώνονται βάσει της προσφοράς εργασίας από τη μια πλευρά και της ζήτησης από την άλλη. Η προσφορά εργασίας εξαρτάται από δυο βασικές μεταβλητές: το μέγεθος του πληθυσμού σε ηλικία που μπορεί να εργαστεί και τη μεταβολή του ποσοστού συμμετοχής του εργατικού δυναμικού. Η ζήτηση εργασίας εξαρτάται από την επέκταση - ανάπτυξη της οικονομίας και της ελαστικότητας της απασχόλησης σε συνάφεια με τη μεγέθυνση του ΑΕΠ. Σε αυτό το πλαίσιο, η ανάλυση της αγοράς εργασίας στην περιοχή της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων μπορεί να προσεγγιστεί με χρήση κάποιων βασικών μεγεθών, όπως για παράδειγμα το ποσοστό συμμετοχής του εργατικού δυναμικού, το ποσοστό ανεργίας και τα ποιοτικά χαρακτηριστικά της, η δέσμευση απασχολούμενων στους τομείς παραγωγής και η αναγνώριση ημερήσιων - ολιγόχρονων μετακινήσεων με σκοπό την εργασία.

A.3.1. Ποσοστό συμμετοχής του εργατικού δυναμικού

Το ποσοστό συμμετοχής του εργατικού δυναμικού (ή ποσοστό οικονομικής δραστηριότητας) εκφράζει το ποσοστό του πληθυσμού (εργαζόμενοι και άνεργοι) που αποτελεί το προσφερόμενο στην οικονομία εργατικό δυναμικό ανεξάρτητα από την τρέχουσα κατάσταση εργασίας του. Αυτός ο δείκτης αποτελεί μέτρο έκφρασης της επιτυχίας μιας οικονομίας στο να εμπλέξει τη διαθέσιμη εργασία σε κάποιο είδος παραγωγικής δραστηριότητας.

Ο δείκτης εκφράζεται από το λόγο του προσφερόμενου εργατικού δυναμικού (ενεργός πληθυσμός: απασχολούμενοι και άνεργοι) προς το μέγεθος της αντίστοιχης ηλικιακής ομάδας. Επίσης ο δείκτης εκφράζει και τις δημογραφικές τάσεις. Για παράδειγμα, μικρή ηλικιακή μάζα στο 0 - 14 θα μεταφραστεί σταδιακά σε συρρίκνωση των παραγωγικών ηλικιών 15 - 64 γεγονός που μπορεί να επηρεάσει και την προσφερόμενη εργασία.

Στο σύνολό της, η διασυνοριακή ζώνη καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων σημείωσε μικρή επιδείνωση του δείκτη κατά 1,5% μεταξύ των ετών 2008 και 2011. Έτσι το ποσοστό συμμετοχής του εργατικού δυναμικού βρέθηκε στο 54,6% από 56,1% (πίνακας 21).

Πίνακας 21.
Ποσοστό συμμετοχής του εργατικού δυναμικού
(%, NUTS 0, NUTS II, περιοχές μελέτης, 2008 & 2011)

NUTS 0/II	Όνομασία	2008*	2011**
	Διασυνοριακή ζώνη	56,1	54,6
AL	Αλβανία	62,9	67,1
	Αλβανία - περιοχή μελέτης	62,9	67,1
AL01	North Albania	-	-
AL02	Central Albania	-	-
AL03	South Albania	-	-
BG	Βουλγαρία	66,2	65,6
	Βουλγαρία - περιοχή μελέτης	66,2	65,6
BG31	Severozapaden	62,6	60,9

NUTS 0/II	Όνομασία	2008*	2011**
BG32	Severen tsentralen	62,6	62,6
BG33	Severoiztochen	67,1	65,8
BG34	Yugoiztochen	63,7	64,9
BG41	Yugozapaden	71,2	70,1
BG42	Yuzhen tsentralen	64,7	63,6
IT	Ιταλία	62,8	62,0
	Ιταλία - περιοχή μελέτης	50,5	48,8
ITF3	Campania	48,5	46,6
ITF4	Puglia	52,8	51,4
ITF5	Basilicata	55,6	54,0
ITF6	Calabria	50,1	48,6
MK	ΠΓΔΜ	63,6	64,1
	ΠΓΔΜ - περιοχή μελέτης	63,6	64,1
MK00	Fyrom	63,6	64,1
SR	Σερβία***	62,7	59,4
	Σερβία - περιοχή μελέτης	-	51,2
SR01	Beogradski	-	59,0
SR04	Juzne i Istocne Srbije	-	59,4
SR05	Kosovo i Metohija	46,2	36,9
TR	Τουρκία	48,8	52,0
	Τουρκία - περιοχή μελέτης	50,3	51,5
TR10	Istanbul	49,4	50,5
TR21	Tekirdag, Edirne, Kirklareli	56,8	62,0
TR22	Balikesir, Çanakkale	51,4	50,5

* Για την τιμή της διασυνοριακής ζώνης δεν περιλαμβάνεται το Κόσοβο, ** 2012 για το Κόσοβο, *** 2008 πλην Κόσοβο - 2011 με Κόσοβο
 Ίδια επεξεργασία με πηγή τη Eurostat (06/2014): οικονομικά ενεργός πληθυσμός και πληθυσμός 15-64 την 1^η Ιανουαρίου για Βουλγαρία, Ιταλία, ΠΓΔΜ και Τουρκία.
 Έρευνες εργατικού δυναμικού για Αλβανία, Σερβία και Κόσοβο από τις στατιστικές υπηρεσίες τους.

Η εικόνα του δείκτη παρουσιάζει σημαντική διακύμανση από περιοχή σε περιοχή. Η Αλβανία παρουσίασε σημαντική βελτίωση του δείκτη κατά περίπου τέσσερις ποσοστιαίες μονάδες. Βελτίωση επίσης παρουσίασε ο δείκτης για την Τουρκία και την ΠΓΔΜ. Στον αντίποδα μικρή επιδείνωση εμφάνισε ο δείκτης για τη Βουλγαρία και την περιοχή μελέτης της Ιταλίας. Ειδικότερες σημειώσεις ανά χώρα αφορούν στα εξής:

- Η αύξηση του δείκτη για την Αλβανία προήλθε από το συνδυασμό της αύξησης του ενεργού πληθυσμού και της μείωσης του πληθυσμού 15-64.
- Στη Βουλγαρία η μικρή μείωση του δείκτη προήλθε από την ταυτόχρονη μείωση τόσο του ενεργού πληθυσμού όσο και του πληθυσμού 15-64. Στο σύνολο της χώρας όμως ξεχωρίζει η περιφέρεια της Σόφιας (Yugozapaden) έχοντας την υψηλότερη τιμή δείκτη (70,1 για το 2011) - έναν από τους υψηλότερους στη διασυνοριακή ζώνη, γεγονός που καταρχήν καταδεικνύει το υψηλό ποσοστό του ενεργού πληθυσμού στο σύνολο των παραγωγικών ηλικιών.
- Στην Ιταλία η περιοχή μελέτης εμφανίζει μικρότερο δείκτη σε σχέση με το σύνολο της χώρας ενώ τόσο η περιοχή όσο και η χώρα σημείωσαν πτώση του δείκτη μεταξύ 2008 και 2011. Η μείωση του δείκτη για την περιοχή μελέτης της Ιταλίας

προήλθε από τη μείωση του ενεργού πληθυσμού και την αύξηση του πληθυσμού των παραγωγικών ηλικιών. Ο δείκτης για την περιοχή μελέτης της Ιταλίας είναι από τους μικρότερους στη διασυνοριακή ζώνη.

- Εμφανής είναι η πτώση του δείκτη για τη Σερβία (επίπεδο χώρας) και το Κόσοβο. Μάλιστα η τιμή για το Κόσοβο το 2011 είναι η μικρότερη στο σύνολο της διασυνοριακής ζώνης.
- Τέλος, η Τουρκία παρουσιάζει μικρή βελτίωση του δείκτη μεταξύ 2008 και 2011, κάτι που διαμορφώνεται από όλες της περιφέρειες της περιοχής μελέτης. Ωστόσο η χώρα και η περιοχή μελέτης εμφανίζουν από τις χαμηλότερες τιμές σε όλη τη διασυνοριακή ζώνη.

Ως γενικό συμπέρασμα, μπορεί να υποστηριχθεί ότι η σημαντική μετανάστευση των παραγωγικών ηλικιών σε Αλβανία και Βουλγαρία διατηρεί το δείκτη συμμετοχής του εργατικού δυναμικού σε υψηλά επίπεδα ενώ αντίστροφα, η μεγάλη εισροή μεταναστών στην Ιταλία διαμορφώνει το δείκτη σε σχετικά χαμηλά επίπεδα. Επίσης, το χαμηλό επίπεδα του δείκτη για την Τουρκία εκφράζει τη σταθερή πληθυσμιακή μεγέθυνση της χώρας γεγονός που διαμορφώνει σημαντικές μάζες παραγωγικών ηλικιών. Με ανάλογο τρόπο λειτουργεί και η παρατηρούμενη τάση δημογραφικής ενδυνάμωσης στο Κόσοβο. Αντίθετα, ο δείκτης στην περίπτωση της Σερβίας φαίνεται να εκφράζει την τάση της γενικότερης δημογραφικής συρρίκνωσης που επηρεάζει τόσο τις παραγωγικές ηλικίες όσο και τον ενεργό πληθυσμό.

A.3.2. Ποσοστό ανεργίας και ποιοτικά χαρακτηριστικά

Το ποσοστό ανεργία εκφράζεται με το λόγο των ανέργων προς τον ενεργό πληθυσμό. Στο σύνολο της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων, το ποσοστό ανεργίας επί του ενεργού πληθυσμού (15-64) αυξήθηκε μεταξύ 2008 και 2011 κατά 3 ποσοστιαίες μονάδες και διαμορφώθηκε κοντά στο 14,4% από 11,7%. Όλες οι περιοχές σημείωσαν αύξηση της ανεργίας με εξαίρεση την ΠΓΔΜ, το Κόσοβο και περιφέρειες της Τουρκίας όπου παρατηρήθηκε ελάττωση (πίνακας 22).

Πίνακας 22.
Ανεργία ως ποσοστό του ενεργού πληθυσμού
(%, NUTS 0, NUTS II, περιοχές μελέτης, 2008 & 2011)

NUTS 0/II	Ονομασία	2008*	2011**
	Διασυνοριακή ζώνη	11,7	14,4
AL	Αλβανία	13,1	14,3
	Αλβανία - περιοχή μελέτης	13,1	14,3
AL01	North Albania	-	-
AL02	Central Albania	-	-
AL03	South Albania	-	-
BG	Βουλγαρία	5,7	11,4
	Βουλγαρία - περιοχή μελέτης	5,7	11,4
BG31	Severozapaden	7,2	12,9
BG32	Severen tsentralen	8,6	12,9
BG33	Severoiztochen	8,7	15,5
BG34	Yugoiztochen	5,9	11,7
BG41	Yugozapaden	3,0	7,6

NUTS 0/II	Όνομασία	2008*	2011**
BG42	Yuzhen tsentralen	5,2	13,0
IT	Ιταλία	6,9	8,5
	Ιταλία - περιοχή μελέτης	12,2	14,2
ITF3	Campania	12,7	15,7
ITF4	Puglia	11,7	13,3
ITF5	Basilicata	11,2	12,1
ITF6	Calabria	12,2	12,8
ΜΚ	ΠΓΔΜ	34,1	31,6
	ΠΓΔΜ - περιοχή μελέτης	34,1	31,6
ΜΚ00	Fyrom	34,1	31,6
SR	Σερβία***	14,2	23,2
	Σερβία - περιοχή μελέτης	-	26,1
SR01	Beogradski	-	20,9
SR04	Juzne i Istocne Srbije	-	27,6
SR05	Kosovo i Metohija	47,5	30,9
TR	Τουρκία	9,9	9,0
	Τουρκία - περιοχή μελέτης	9,7	10,2
TR10	Istanbul	10,0	11,2
TR21	Tekirdag, Edirne, Kirklareli	10,1	8,3
TR22	Balikesir, Çanakkale	6,4	4,5

* Για την τιμή της διασυνοριακής ζώνης δεν περιλαμβάνεται το Κόσοβο, ** 2012 για το Κόσοβο, *** 2008 πλην Κόσοβο - 2011 με Κόσοβο
 Ίδια επεξεργασία με πηγή τη Eurostat (6/2014): οικονομικά ενεργός πληθυσμός και άνεργοι 15-64 την 1^η Ιανουαρίου για Βουλγαρία, Ιταλία, ΠΓΔΜ και Τουρκία.
 Έρευνες εργατικού δυναμικού για Αλβανία, Σερβία και Κόσοβο από τις στατιστικές υπηρεσίες τους.

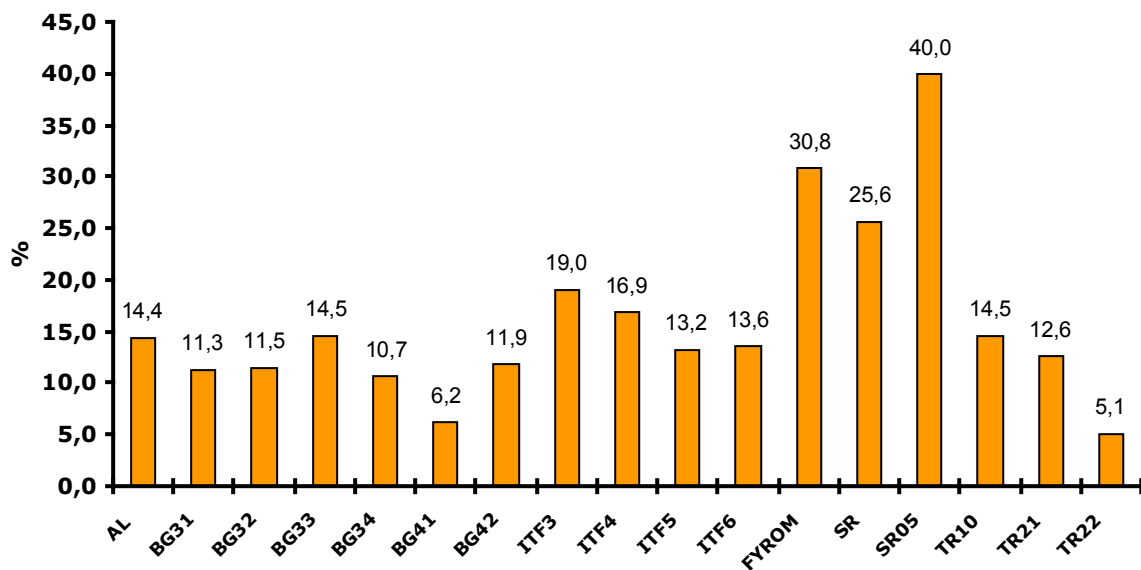
Ειδικότερες επισημάνσεις ανά χώρα και περιοχή μελέτης αφορούν στα ακόλουθα:

- Στην Αλβανία παρατηρήθηκε αύξηση του ποσοστού κατά 1% περίπου παρότι είναι χώρα εξαγωγής εργατικού δυναμικού. Ενδεχομένως το μικρό σχετικά ποσοστό της ανεργίας (στο μέσο όρο της ζώνης) να οφείλεται ακριβώς στο ότι η μετανάστευση διατηρεί την ανεργία σε χαμηλά επίπεδα.
- Στη Βουλγαρία παρατηρείται σημαντική αύξηση της ανεργίας, από μονοψήφια νούμερα το 2008 σε διψήφια παρότι και η Βουλγαρία, όπως η Αλβανία, εξαγει εργατικό δυναμικό. Το χαμηλότερο ποσοστό παρατηρείται στην περιφέρεια της Σόφιας (Yugozapaden) εκφράζοντας και με αυτό το δείκτη, το σχετικό δυναμισμό αυτής της περιοχής.
- Η περιοχή μελέτης εντός Ιταλίας παρουσιάζει αυξημένη ανεργία σε σχέση με το μέσο όρο της χώρας ενώ και η τάση που καταγράφεται είναι αυξητική.
- Στην ΠΓΔΜ σημειώθηκε κάποια μείωση του ποσοστού, ωστόσο αυτό παραμένει σε υψηλά επίπεδα - πάνω από το 30%.
- Σε υψηλά επίσης επίπεδα βρίσκεται η ανεργία και στη Σερβία η οποία αυξήθηκε σημαντικά την περίοδο 2008 - 2011. Ιδιαίτερα υψηλό είναι το ποσοστό στο Κόσοβο όπου όμως παρατηρήθηκε σημαντική αποκλιμάκωση την εξεταζόμενη χρονική περίοδο.
- Τέλος, τα μικρότερα ποσοστά ανεργίας εντοπίζονται στη Τουρκία έστω και αν η τάση καταγράφεται ελαφρά αυξητική. Σε δυο περιφέρειες σημειώθηκε πτώση ενώ

στην περιφέρεια της Κωνσταντινούπολης σημειώθηκε μικρή αύξηση - απόρροια ίσως της ελκυστικότητας αυτής της περιοχής ως τόπος προορισμού εσωτερικών μεταναστευτικών κινήσεων.

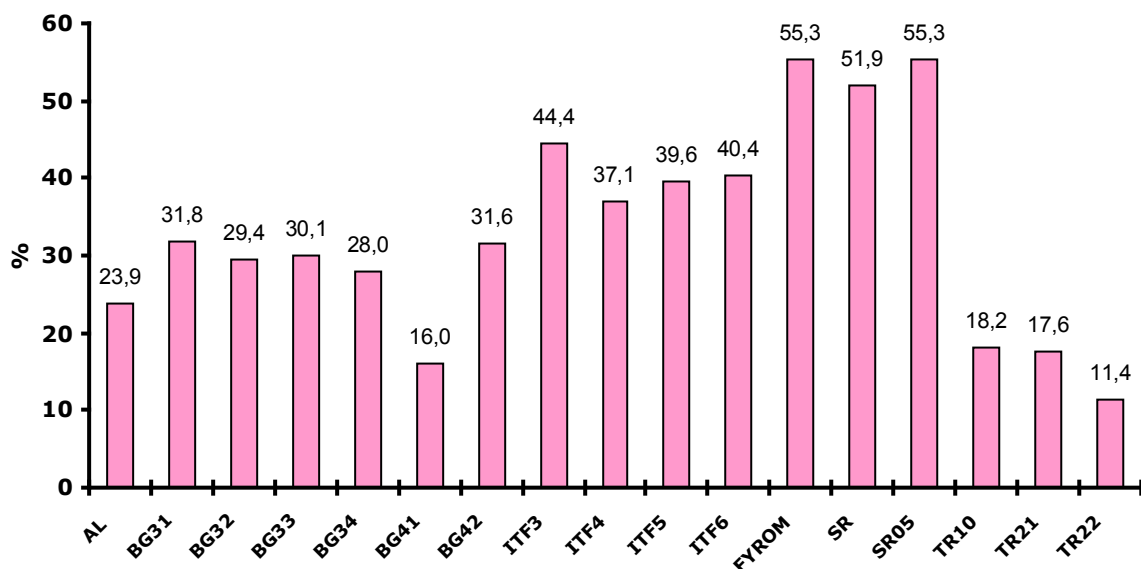
Κάποια ποιοτικά χαρακτηριστικά της ανεργίας αφορούν στην εξέταση αυτής στο γυναικείο ενεργό πληθυσμό, στην ανεργία των νέων (15 - 24) και στη μακροχρόνια ανεργία (άνεργοι πάνω από 12 μήνες). Στα σχήματα 10, 11 και 12 παρουσιάζονται τα αντίστοιχα ποσοστά τα οποία και αποτυπώνουν την κατάσταση για το 2011.

Σχήμα 10.
Ποσοστό της γυναικείας ανεργίας
στον αντίστοιχο ενεργό πληθυσμό (% , NUTS0, NUTS2, 2011*)



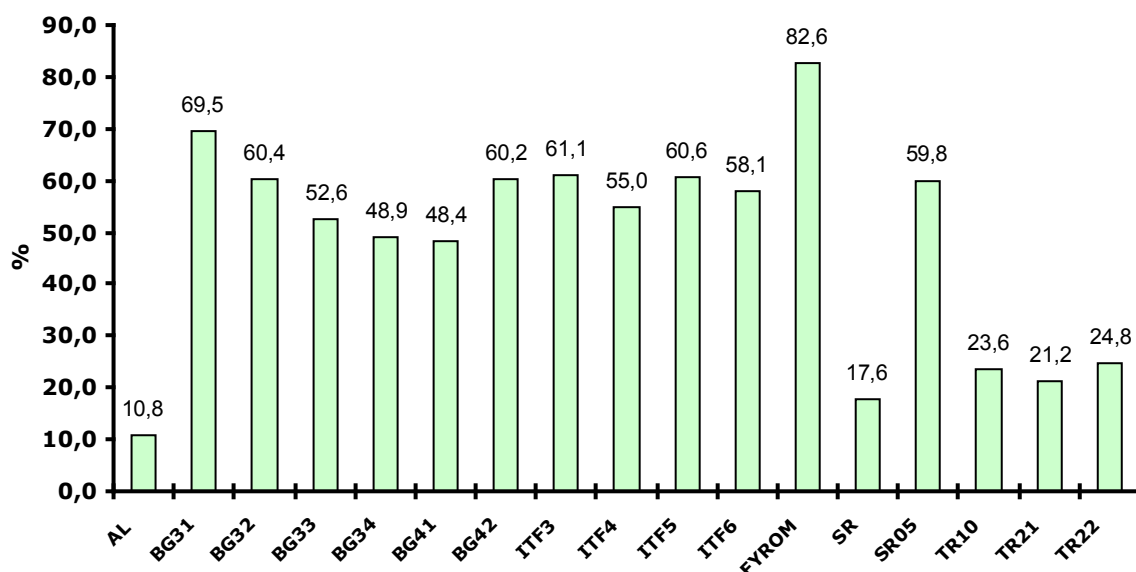
* 2012 για το Κόσοβο

Σχήμα 11.
Ποσοστό της νεανικής ανεργίας 15-24
στον αντίστοιχο ενεργό πληθυσμό (% , NUTS0, NUTS2, 2011*)



* 2012 για το Κόσοβο

Σχήμα 12.
Ποσοστό της μακροχρόνιας ανεργίας 12 μήνες και πλέον
στον ενεργό πληθυσμό (% , NUTS0, NUTS2, 2011*)



* 2012 για το Κόσοβο

Βασικά συμπεράσματα αναφέρονται ως εξής:

- Αναφορικά με τη γυναικεία ανεργία, τα μικρότερα ποσοστά ως συνολική εικόνα καταγράφονται στις Βουλγαρικές περιφέρειες ενώ τα υψηλότερα ποσοστά εντοπίζονται σε περιοχές της πρώην Γιουγκοσλαβίας (Σερβία, Κόσοβο και ΠΓΔΜ). Οι ιταλικές περιφέρειες έχουν επίσης υψηλά ποσοστά ενώ η Αλβανία και οι τουρκικές περιφέρειες τοποθετούνται κάπου στη μέση. Σε σχέση με το 2008, καταγράφεται αύξηση παντού με εξαίρεση το Κόσοβο, τη ΠΓΔΜ και τις τουρκικές περιφέρειες πλην Κωνσταντινούπολης όπου σημειώνεται μείωση.
- Αναφορικά με τη νεανική ανεργία, τα μικρότερα ποσοστά εντοπίζονται στις τουρκικές περιφέρειες όπως και στην περιφέρεια της Σόφιας. Τα υψηλότερα ποσοστά εντοπίζονται σε Σερβία, Κόσοβο και ΠΓΔΜ όπου ξεπερνούν το 50%. Η Αλβανία, οι υπόλοιπες βουλγαρικές περιφέρειες και οι ιταλικές περιφέρειες έχουν ποσοστά μεταξύ 20 - 40%. Σε σχέση με το 2008, η εικόνα εμφανίζεται μικτή με περιφέρειες να αυξάνουν το ποσοστό και άλλες να το μειώνουν. Ξεχωρίζει η εμφανής επιδείνωση του ποσοστού στις βουλγαρικές και ιταλικές περιφέρειες και στη Σερβία. Αντίθετα σημειώνεται η σημαντική βελτίωση στο Κόσοβο.
- Αναφορικά τέλος με τη μακροχρόνια ανεργία, σημειώνεται το μεγάλο ποσοστό της ΠΓΔΜ που ξεπερνάει το 80% αλλά και τα μικρά ποσοστά της Αλβανίας και της Σερβίας. Οι ιταλικές και οι βουλγαρικές περιφέρειες εμφανίζουν επίσης υψηλά ποσοστά ενώ σχετικά μικρά είναι τα ποσοστά των τουρκικών περιφερειών. Σε σχέση με το 2008 εντοπίζεται μικρή επιδείνωση του ποσοστού παντού με εξαίρεση την ΠΓΔΜ και το Κόσοβο.

Η γενική βελτίωση των ποσοστών ανεργίας που παρατηρήθηκε στην ΠΓΔΜ, στο Κόσοβο και στην περιοχή μελέτης της Τουρκίας, φαίνεται ότι προβάλλεται και στα επιμέρους ποιοτικά χαρακτηριστικά. Σε αυτές τις περιοχές παρατηρείται γενικά υποχώρηση της γυναικείας, της νεανικής και της μακροχρόνια ανεργίας. Στην Αλβανία, τα αντίστοιχα ποσοστά είναι σχετικά μικρά ενώ οι ιταλικές και οι βουλγαρικές περιφέρειες εμφανίζουν παραπλήσια ποσοστά σε αυξημένα ωστόσο επίπεδα.

Περιπτώσεις που ξεχωρίζουν είναι οι περιφέρειες της Σόφιας και του Balikesir - Canakkale στην Τουρκία όπου παρατηρούνται εξαιρετικά χαμηλά ποσοστά γυναικείας και νεανικής ανεργίας. Ξεχωρίζουν επίσης τα μικρά ποσοστά της μακροχρόνιας ανεργίας σε Αλβανία και Σερβία.

A.3.3. Δομή απασχόλησης ανά τομέα παραγωγής

Η δέσμευση των απασχολούμενων στους τομείς παραγωγής εκφράζει αφενός τον παραγωγικό προσανατολισμό και εξειδίκευση μιας οικονομίας ενώ αφετέρου αποτελεί ένδειξη του δυναμισμού της. Για παράδειγμα, μια οικονομία με μεγάλο αγροτικό πληθυσμό και μικρή συνεισφορά του πρωτογενούς τομέα στο παραγόμενο αποτέλεσμα (ΑΕΠ) καταδεικνύει τη χαμηλή παραγωγικότητα και ανταγωνιστικότητα αυτού γεγονός που συνιστά διαρθρωτική αδυναμία. Επίσης μια οικονομία με μεγάλη σχετικά δέσμευση απασχόλησης στο δευτερογενή τομέα αποτελεί ένδειξη του δυναμισμού των κλάδων της μεταποίησης. Αν μάλιστα αυτό συνδυαστεί και με τη μικρή εγχώρια αγορά τότε μπορεί να επισημανθεί ο εξαγωγικός και άρα ανταγωνιστικός χαρακτήρας αυτών των κλάδων. Από την άλλη πλευρά, ένας τριτογενής τομέας που δεσπόζει στην οικονομία με χαμηλές παραγωγικότητες των άλλων δυο, προδιαγράφει ένα σύστημα με σημαντικές εξαρτήσεις.

Υπό αυτή την έννοια, η εξέταση της δέσμευσης των απασχολούμενων στους παραγωγικούς τομείς είναι ένας σημαντικός δείκτης του δυναμισμού ενός δεδομένου κοινωνικοοικονομικού συστήματος. Οι παραγωγικοί τομείς που εξετάζονται ομαδοποιούνται σε τρεις κατηγορίες (NACE REV2): πρωτογενής τομέας (γεωργία, δασοκομία αλιεία), δευτερογενής τομέας (βιομηχανία, μεταποίηση, κατασκευές) και τριτογενής τομέας (εμπόριο, μεταφορές, επικοινωνίες, χρηματιστικά, ασφαλιστικά, αγορά ακινήτων, εκπαίδευση, έρευνα, τέχνη, πολιτισμός, διοίκηση, άμυνα, υγεία κλπ). Στον πίνακα 23 παρουσιάζεται η δομή της απασχόλησης στους τρεις παραγωγικούς τομείς για το 2011 βάσει της κατηγοριοποίησης NACE Rev 2 (έτος με σχετική πληρότητα σε δεδομένα).

Πίνακας 23.
Δομή απασχόλησης ανά τομέα παραγωγής*
(NACE Rev2, %, NUTS 0, NUTS II, περιοχές μελέτης, 2011)

NUTS 0/II	Όνομασία	2011		
		Πρωτογενής	Δευτερογενής	Τριτογενής
	Διασυνοριακή ζώνη	12,9	28,6	58,6
AL	Αλβανία**	45,4	18,8	35,8
	Αλβανία - περιοχή μελέτης	45,4	18,8	35,8
AL01	North Albania	-	-	-
AL02	Central Albania	-	-	-
AL03	South Albania	-	-	-
BG	Βουλγαρία	6,8	31,5	61,8
	Βουλγαρία - περιοχή μελέτης	6,8	31,5	61,8
BG31	Severozapaden	6,7	34,7	58,7
BG32	Severen tsentralen	10,1	35,3	54,6
BG33	Severoiztochen	7,5	28,4	64,1
BG34	Yugoiztochen	7,4	36,1	56,6
BG41	Yugozapaden	3,0	26,1	70,9
BG42	Yuzhen tsentralen	10,7	36,0	53,2
IT	Ιταλία	3,7	28,5	67,8
	Ιταλία - περιοχή μελέτης	7,0	22,5	70,5
ITF3	Campania	3,9	22,6	73,5

NUTS 0/II	Όνομασία	2011		
		Πρωτογενής	Δευτερογενής	Τριτογενής
ITF4	Puglia	8,7	24,5	66,8
ITF5	Basilicata	8,4	27,6	64,0
ITF6	Calabria	11,0	16,7	72,3
MK	ΠΓΔΜ	18,7	30,0	51,2
	ΠΓΔΜ - περιοχή μελέτης	18,7	30,0	51,2
MK00	Fyrom	18,7	30,0	51,2
SR	Σερβία***	19,0	27,4	53,6
	Σερβία - περιοχή μελέτης	11,7	27,1	61,3
SR01	Beogradski	3,8	24,1	72,0
SR04	Juzne i Istocne Srbije	24,0	29,1	46,9
SR05	Kosovo i Metohija****	4,6	28,4	67,0
TR	Τουρκία	24,2	26,5	49,4
	Τουρκία - περιοχή μελέτης	6,8	37,4	55,8
TR10	Istanbul	0,5	39,8	59,6
TR21	Tekirdag, Edirne, Kirklareli	19,5	38,5	42,0
TR22	Balikesir, Çanakkale	38,9	18,6	42,5

* Ποσοστό στο σύνολο όσων δήλωσαν κλάδο, ** NACE Rev1, *** Σερβία και Κόσοβο, **** 2012 για το Κόσοβο.

Ίδια επεξεργασία με πηγή τη Eurostat (6/2014) για Βουλγαρία, Ιταλία, ΠΓΔΜ και Τουρκία. Έρευνες εργατικού δυναμικού για Αλβανία, Σερβία και Κόσοβο από τις στατιστικές υπηρεσίες τους.

Στο σύνολο της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων παρατηρείται ότι οι κλάδοι των υπηρεσιών ευθύνονται για τη δέσμευση περίπου του 59% των απασχολούμενων με τους κλάδους της μεταποίησης και των κατασκευών να δεσμεύουν το 29% περίπου και τον πρωτογενή τομέα να ακολουθεί με το 13% περίπου των απασχολούμενων. Συνεπώς ο τριτογενής τομέας κυριαρχεί στο παραγωγικό σύστημα της ζώνης χωρίς όμως το ποσοστό που καταγράφει να είναι ιδιαίτερα υψηλό. Η κατάσταση ανά χώρα και περιοχή μελέτης διαγράφεται ως εξής:

- Η Αλβανία έχει ένα ιδιαίτερα διογκωμένο αγροτικό τομέα ο οποίος ευθύνεται για το 45% της απασχόλησης. Ο δευτερογενής τομέας είναι από τους χαμηλότερους της ζώνης.
- Στη Βουλγαρία οι απασχολούμενοι στον πρωτογενή τομέα καταγράφουν γενικά μονοψήφια ποσοστά ενώ οι απασχολούμενοι στο δευτερογενή τομέα βρίσκονται πάνω από το μέσο όρο της ζώνης. Η περιφέρεια της Σόφιας (Yugozapaden) εμφανίζει ιδιαίτερα υψηλό ποσοστό στις υπηρεσίες και ιδιαίτερα χαμηλό στον πρωτογενή τομέα.
- Στην Ιταλία, η περιοχή μελέτης σε σχέση με το σύνολο της χώρας εμφανίζει ενισχυμένη απασχόληση στον πρωτογενή και τριτογενή τομέα. Η περιφέρεια Calabria εμφανίζει το μικρότερο ποσοστό απασχολούμενων στο δευτερογενή τομέα στο σύνολο της ζώνης.
- Η ΠΓΔΜ προβάλλει ένα γενικά ισορροπημένο σύστημα με το ποσοστό των υπηρεσιών να είναι από τα χαμηλότερα της ζώνης.
- Στη Σερβία (με το Κόσοβο), η περιοχή μελέτης σε σχέση με τη χώρα εμφανίζει μικρότερο αγροτικό τομέα και μεγαλύτερο τριτογενή. Η περιφέρεια του Βελιγραδίου διακρίνεται για την ένταση των υπηρεσιών και τη χαμηλή συμμετοχή του πρωτογενούς τομέα. Το Κόσοβο επίσης εμφανίζει πολύ χαμηλή δέσμευση στους αγροτικούς κλάδους.
- Η περιοχή μελέτης εντός Τουρκίας διαφοροποιείται σημαντικά από τα ποσοστά σε εθνικό επίπεδο. Οι απασχολούμενοι στον πρωτογενή τομέα υπολείπονται κατά 4 φορές ενώ εμφανώς μεγαλύτερα είναι τα ποσοστά του δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα. Στην περιφέρεια της Κωνσταντινούπολης, το ποσοστό των απασχολούμενων στους αγροτικούς κλάδους είναι ασήμαντο ενώ το ποσοστό των απασχολούμενων στους κλάδους της βιομηχανίας και των κατασκευών είναι το μεγαλύτερο της ζώνης.

Συμπερασματικά, οι πλέον αγροτικές περιοχές της ζώνης εντοπίζονται στην Αλβανία, στην περιφέρεια Balikesir - Canakkale της Τουρκίας και στην περιφέρεια Juzne i Istocne Srbije της Σερβίας. Οι πλέον βιομηχανικές περιοχές της ζώνης εντοπίζονται στην περιφέρεια της Κωνσταντινούπολης, στην περιφέρεια Tekirdag - Edirne - Kirklareli της Τουρκίας και σε κάποιες περιφέρειες της Βουλγαρίας. Οι πλέον τριτογεντοποιημένες περιοχές εντοπίζονται στις περιφέρειες των πρωτευουσών και των μεγάλων αστικών κέντρων όπως η περιφέρεια Yugozaarden της Βουλγαρίας, η περιφέρεια Campania της Ιταλίας και η περιφέρεια του Βελιγραδίου.

A.3.4. Αναγνώριση μετακινήσεων με σκοπό την εργασία (ημερήσιων - ολιγόχρονων)

Πέρα από τη μετανάστευση που οδηγεί σε εγκατάσταση, σημαντικός αριθμός μεταναστευτικών ροών αφορά σε ημερήσιες - ολιγόχρονες μετακινήσεις με σκοπό την κάλυψη συγκεκριμένων αναγκών των αγορών εργασίας των τοπικών παραγωγικών συστημάτων (κυκλική μετανάστευση). Έτσι, διαμορφώνονται μετακινήσεις εργαζομένων μεταξύ γειτονικών κυρίως χωρών με τρόπο που αναπροσαρμόζουν σε κάποιο βαθμό την εικόνα της αγοράς εργασίας της διασυνοριακής ζώνης, ενσωματώνοντας στοιχεία και χαρακτηριστικά που υπερβαίνουν τα εθνικά όρια.

Όπως έχει αναφερθεί στο κεφάλαιο των μεταναστευτικών κινήσεων εντός της ζώνης καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων, εντοπίζονται ποικίλης έντασης και έκτασης ροές μεταξύ των χωρών της περιοχής μελέτης. Η Ελλάδα και η Ιταλία αποτελούν χώρες υποδοχής μεταναστών ενώ Αλβανία και Βουλγαρία συνιστούν χώρες εξαγωγής ανθρώπινου δυναμικού - σημαντικό μέρος του οποίου μετακινείται με σκοπό την εργασία.

Με έμφαση στη σχέση της Ελλάδας και της Ζώνης IV των επιδράσεων της Εγνατίας οδού ειδικότερα, μπορούν να επισημανθούν οι ακόλουθες εκτιμήσεις αναφορικά με τις τάσεις των μετακινήσεων για εργασίας με χαρακτήρα ημερήσιας - ολιγόχρονης διάρκειας:

- Σύμφωνα με το Οικονομικό Επιμελητήριο των Σκοπίων και τις ελληνικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην ΠΓΔΜ, η Ελλάδα είναι ο δεύτερος επενδυτής στη γειτονική χώρα δίνοντας εργασίας στο 9% περίπου του ενεργού πληθυσμού. Μέρος των εργαζομένων, περίπου 25.000 (2013) αφορά σε εποχιακούς εργαζόμενους στην Ελλάδα οι οποίοι απασχολούνται σε αγροτικές εργασίες και στον τουρισμό. Το μεγαλύτερο μέρος αυτών απασχολείται στους αγροτικούς νομούς της Κεντρικής και Δυτικής Μακεδονίας (εφημερίδα Express). Από την άλλη πλευρά, οι έλληνες εργαζόμενοι στη ΠΓΔΜ αφορούν σε στελέχη και εξειδικευμένο προσωπικό κυρίως των επιχειρήσεων ελληνικών συμφερόντων οι οποίοι κάθε σαββατοκύριακο επιστρέφουν στις κατοικίες τους στην Ελλάδα. Ο αριθμός αυτών εκτιμάται σε 100 (2010) ενώ με βάση την επενδυτική ελληνική παρουσία αλλά και την κρίση στην Ελλάδα, μπορεί να θεωρηθεί ότι η τάση είναι αυξητική (εφημερίδα το Παρόν).
- Παρόμοιο είναι το πρότυπο των σχέσεων της Ελλάδας με τη Βουλγαρία. Λόγω της ελεύθερης αγοράς εργασίας μεταξύ των χωρών, δεκάδες χιλιάδες είναι οι Βούλγαροι εποχικοί απασχολούμενοι στην Ελλάδα και κυρίως σε περιοχές της Κεντρικής - Ανατολικής Μακεδονίας και στη Θράκη. Απασχολούνται κυρίως στην αγροτική παραγωγή, στον τουρισμό και στις κατασκευές με χρόνο διαμονής 6-8 μήνες (πρακτορείο ειδήσεων Φόκους Βουλγαρίας, 2011). Από την άλλη πλευρά και με έμφαση στις νότιες περιφέρειες της Βουλγαρίας, δραστηριοποιούνται περίπου 3.000 επιχειρήσεις ελληνικών συμφερόντων δίνοντας εργασία σε περίπου 80.000 άτομα (2011). Αυτές οι επιχειρήσεις αναζητούν συνήθως εξειδικευμένους εργαζόμενους και στελέχη από την ελληνική αγορά. Η ζήτηση για το 2010 διαμορφώθηκε στους 2.000 περίπου (ελληνο - βουλγαρικό επιμελητήριο). Ένα σημαντικό ποσοστό των ελλήνων στελεχών μετακινείται εβδομαδιαίως μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας (κυρίως στις νότιες περιφέρειες).
- Σύμφωνα με μελέτη της κυκλικής μετανάστευσης στην Ελλάδα (2010), οι άδειες παραμονής Αλβανών για εποχική και προσωρινή απασχόληση (< 12 μήνες) ανήλθαν το 2009 στις 13.700 περίπου με κατεύθυνση τους αγροτικούς, τουριστικούς και κατασκευαστικούς

κλάδους. Επιπρόσθετα, το 2012 ζητήθηκαν από τις αγροτικές περιοχές της Κεντρικής Μακεδονίας περίπου 12.000 Αλβανοί εργάτες για εργασία στις καλλιέργειες (εφημερίδα Καθημερινή). Τα μεγέθη αυτά συνιστούν ενδείξεις των σημαντικών ροών Αλβανών εργατών για ολιγόχρονη εργασία στην Ελλάδα αλλά και τις ανάγκες της εγχώριας αγοράς σε εργατικό δυναμικό χαμηλής συνήθως εξειδίκευσης. Από την άλλη πλευρά, η ελληνική επιχειρηματική παρουσία στην Αλβανία έχει δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για τη ζήτηση εξειδικευμένου δυναμικού. Εκτιμάται ότι κάποιες εκατοντάδες ελλήνων αξιοποιούνται προσωρινά στις εκεί επενδύσεις ελληνικών κυρίως συμφερόντων (από το σύνολο των 2.500 περίπου ξένων εργαζομένων το 2012). Πέρα από τα στελέχη, Έλληνες μικροεργολάβοι μετακινούνται συχνά για την ανάληψη συγκεκριμένων έργων (εφημερίδα Ενικός).

Συμπερασματικά, η Ελλάδα και ειδικότερα η Ζώνη IV επιδράσεων της Εγνατίας οδού, "ζητάει" από τις γειτονικές χώρες (Αλβανία, Βουλγαρία και ΠΓΔΜ) εποχικό εργατικό δυναμικό χαμηλής σχετικά εξειδίκευσης για την επάνδρωση των κλάδων της αγροτικής παραγωγής, του τουρισμού και των κατασκευών με τις επήσεις ανάγκες να διαμορφώνονται σε αρκετές δεκάδες χιλιάδες. Αντίθετα, "προσφέρει" εξειδικευμένο προσωπικό και στελέχη για την επάνδρωση των επιχειρήσεων ελληνικών κυρίως συμφερόντων, αριθμός που εκτιμάται σε μερικές εκατοντάδες.

Στον πίνακα 24 καταγράφονται οι συστηματικές μετακινήσεις (commuting - πηγαινέλα) από χώρες και περιφέρειες της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης από/προς το εξωτερικό με σκοπό την εργασία.

Πίνακας 24.
Συστηματικές μετακινήσεις (commuting)
με σκοπό την εργασία από/προς το εξωτερικό
(μετακινήσεις, NUTS 0, NUTS II, περιοχές μελέτης, 2009 & 2011)

NUTS 0/II	Όνομασία	2009	2011
AL	Αλβανία	-	-
	Αλβανία - περιοχή μελέτης	-	-
AL01	North Albania	-	-
AL02	Central Albania	-	-
AL03	South Albania	-	-
BG	Βουλγαρία	18.700	22.100
	Βουλγαρία - περιοχή μελέτης	18.700	22.100
BG31	Severozapaden	-	-
BG32	Severen tsentralen	-	-
BG33	Severoiztochen	4.100	3.600
BG34	Yugoiztochen	-	-
BG41	Yugozapaden	4.600	6.200
BG42	Yuzhen tsentralen	5.900	7.400
IT	Ιταλία	94.000	88.500
	Ιταλία - περιοχή μελέτης	-	-
ITF3	Campania	2.400	1.900
ITF4	Puglia	3.100	1.500
ITF5	Basilicata	-	-
ITF6	Calabria	-	-
MK	ΠΓΔΜ	3.000	4.200
	ΠΓΔΜ - περιοχή μελέτης	3.000	4.200

NUTS O/II	Όνομασία	2009	2011
MK00	Fyrom	3.000	4.200
SR	Σερβία	-	-
	Σερβία - περιοχή μελέτης	-	-
SR01	Beogradski	-	-
SR04	Juzne i Istocne Srbije	-	-
SR05	Kosovo i Metohija	-	-
TR	Τουρκία	-	-
	Τουρκία - περιοχή μελέτης	-	-
TR10	Istanbul	-	-
TR21	Tekirdag, Edirne, Kirklareli	-	-
TR22	Balikesir, Çanakkale	-	-

Πηγή: Eurostat (06/2014)

Κάποια βασικά συμπεράσματα αναφέρονται ως εξής:

- Στη Βουλγαρία, οι ημερήσιες συστηματικές μετακινήσεις (πηγαινέλα) ανήλθαν το 2011 στις 22.100, εκ των οποίων το 61,5% δημιουργήθηκαν στις περιφέρειες που συνορεύουν με την Ελλάδα. Τα μεγέθη παρουσιάζονται αυξημένα σε σχέση με το 2009 ειδικά για τις περιφέρειες που συνορεύουν με την Ελλάδα.
- Επίσης στη ΠΓΔΜ δημιουργήθηκαν 4.200 ημερήσιες μετακινήσεις με το εξωτερικό, αυξημένες σε σχέση με το 2009. Χωρίς να προκύπτει κάποιο ασφαλές συμπέρασμα για το ποσοστό των μετακινήσεων με την Ελλάδα, η διάγνωση των ροών με σκοπό την εργασία όπως πραγματοποιήθηκε στις προηγούμενες παραγράφους, προδιαγράφει την αυξημένη διάδραση αυτών των χωρών στο θέμα της συστηματικής μετακίνησης ανθρώπων για εργασία.
- Η Ιταλία από την άλλη πλευρά κατέγραψε μείωση των ημερήσιων συστηματικών μετακινήσεων με σκοπό την εργασία ενώ στις περιφέρειες της περιοχής μελέτης οι μετακινήσεις διαμορφώθηκαν το 2011 σε χαμηλά επίπεδα. Ειδικότερα η περιφέρεια της Puglia που "συνορεύει" με τα Βαλκάνια εμφανίζει πολύ χαμηλές ημερήσιες μετακινήσεις.

A.3.5. Συμπεράσματα ως προς την αγορά εργασίας και τη δομή της απασχόλησης

Το ποσοστό συμμετοχής του εργατικού δυναμικού (ή ποσοστό οικονομικής δραστηριότητας) αποτελεί μέτρο έκφρασης της επιτυχίας μιας οικονομίας στο να εμπλέξει τη διαθέσιμη εργασία σε κάποιο είδος παραγωγικής δραστηριότητας. Στο σύνολό της, η διασυνοριακή ζώνη καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων σημείωσε μικρή επιδείνωση του δείκτη κατά 1,5% μεταξύ των ετών 2008 και 2011. Έτσι το ποσοστό συμμετοχής του εργατικού δυναμικού βρέθηκε στο 54,6% από 56,1%. Η εικόνα του δείκτη παρουσιάζει σημαντική διακύμανση από περιοχή σε περιοχή και ερμηνεύεται για κάθε περίπτωση με διαφορετικό τρόπο.

Η σημαντική μετανάστευση των παραγωγικών ηλικιών σε Αλβανία και Βουλγαρία διατηρεί το δείκτη συμμετοχής του εργατικού δυναμικού σε υψηλά επίπεδα ενώ αντίστροφα, η μεγάλη εισροή μεταναστών στην Ιταλία διαμορφώνει το δείκτη σε σχετικά χαμηλά επίπεδα. Επίσης, το χαμηλό επίπεδο του δείκτη για την Τουρκία εκφράζει τη σταθερή πληθυσμιακή μεγέθυνση της χώρας γεγονός που διαμορφώνει σημαντικές μάζες παραγωγικών ηλικιών. Με ανάλογο τρόπο λειτουργεί και η παρατηρούμενη τάση δημογραφικής ενδυνάμωσης στο Κόσοβο. Αντίθετα, ο δείκτης στην περίπτωση της

Σερβίας φαίνεται να εκφράζει την τάση της γενικότερης δημογραφικής συρρίκνωσης που επηρεάζει τόσο τις παραγωγικές ηλικίες όσο και τον ενεργό πληθυσμό.

Αναφορικά με το επίπεδο ανεργίας, στο σύνολο της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων, το ποσοστό ανεργίας επί του ενεργού πληθυσμού (15-64) αυξήθηκε μεταξύ 2008 και 2011 κατά 3 ποσοστιαίες μονάδες και διαμορφώθηκε κοντά στο 14,4% από 11,7%. Όλες οι περιοχές σημείωσαν αύξηση της ανεργίας με εξαίρεση την ΠΓΔΜ, το Κόσοβο και περιφέρειες της Τουρκίας όπου παρατηρήθηκε ελάττωση. Η γενική βελτίωση των ποσοστών ανεργίας που παρατηρήθηκε στην ΠΓΔΜ, στο Κόσοβο και στην περιοχή μελέτης της Τουρκίας, φαίνεται ότι προβάλλεται και στα επιμέρους ποιοτικά χαρακτηριστικά. Σε αυτές τις περιοχές παρατηρείται γενικά υποχώρηση της γυναικείας, της νεανικής και της μακροχρόνια ανεργίας. Στην Αλβανία, τα αντίστοιχα ποσοστά είναι σχετικά μικρά ενώ οι ιταλικές και οι βουλγαρικές περιφέρειες εμφανίζουν παραπλήσια ποσοστά σε αυξημένα ωστόσο επίπεδα. Περιπτώσεις που ξεχωρίζουν είναι οι περιφέρειες της Σόφιας και του Balikesir - Canakkale στην Τουρκία όπου παρατηρούνται εξαιρετικά χαμηλά ποσοστά γυναικείας και νεανικής ανεργίας. Ξεχωρίζουν επίσης τα μικρά ποσοστά της μακροχρόνιας ανεργίας σε Αλβανία και Σερβία.

Στο σύνολο της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων παρατηρείται ότι οι κλάδοι των υπηρεσιών ευθύνονται για τη δέσμευση περίπου του 59% των απασχολούμενων με τους κλάδους της μεταποίησης και των κατασκευών να δεσμεύουν το 29% περίπου και τον πρωτογενή τομέα να ακολουθεί με το 13% περίπου των απασχολούμενων. Οι πλέον αγροτικές περιοχές της ζώνης εντοπίζονται στην Αλβανία, στην περιφέρεια Balikesir - Canakkale της Τουρκίας και στην περιφέρεια Juzne i Istocne Srbije της Σερβίας. Οι πλέον βιομηχανικές περιοχές της ζώνης εντοπίζονται στην περιφέρεια της Κωνσταντινούπολης, στην περιφέρεια Tekirdag - Edirne - Kirklareli της Τουρκίας και σε κάποιες περιφέρειες της Βουλγαρίας. Οι πλέον τριτογενεοποιημένες περιοχές εντοπίζονται στις περιφέρειες των πρωτευουσών και των μεγάλων αστικών κέντρων όπως η περιφέρεια Yuzozaraden της Βουλγαρίας, η περιφέρεια Campania της Ιταλίας και η περιφέρεια του Βελιγραδίου.

Οι ημερήσιες και ολιγόχρονες μετακινήσεις εργαζομένων μεταξύ των γειτονικών κυρίως χωρών με σκοπό την εργασία αναπροσαρμόζουν σε κάποιο βαθμό την εικόνα της αγοράς εργασίας της διασυνοριακής ζώνης, ενσωματώνοντας στοιχεία και χαρακτηριστικά που υπερβαίνουν τα εθνικά όρια. Η Ελλάδα και ειδικότερα η Ζώνη IV επιδράσεων της Εγνατίας οδού, "ζητάει" από τις γειτονικές χώρες (Αλβανία, Βουλγαρία και ΠΓΔΜ) εποχικό εργατικό δυναμικό χαμηλής σχετικά εξειδίκευσης για την επάνδρωση των κλάδων της αγροτικής παραγωγής, του τουρισμού και των κατασκευών με τις ετήσιες ανάγκες να διαμορφώνονται σε αρκετές δεκάδες χιλιάδες. Αντίθετα, "προσφέρει" εξειδικευμένο προσωπικό και στελέχη για την επάνδρωση των επιχειρήσεων των ελληνικών κυρίως συμφερόντων, αριθμός που εκτιμάται σε μερικές εκατοντάδες. Ειδικότερα, από στοιχεία των συστηματικών μετακινήσεων με σκοπό την εργασία (commuting) προκύπτει η ορατή αύξησή τους για τη Βουλγαρία και τη ΠΓΔΜ - δυο χώρες που συνορεύουν με την Ελλάδα, γεγονός που συνάδει με τις ειδικότερες διαπιστώσεις των σχέσεων που αναπτύσσει η χώρα με τις γειτονικές της. Αντίθετα, οι συστηματικές μετακινήσεις μεταξύ των νότιων Ιταλικών περιφερειών και ειδικά της Puglia εμφανίζονται ιδιαίτερα μικρές και με τάσεις μείωσης. Ένα μέγεθος που αποτελεί ένδειξη των "ρηχών" ίσως σχέσεων αυτής της περιοχής με τη βαλκανική της περίμετρο - σύμφωνα πάντα με το συγκεκριμένο δείκτη.

A.4. Οικονομία και παραγωγικό σύστημα

Εξετάζονται μεγέθη όπως το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) τόσο ως μέγεθος αγοράς όσο και κατά κεφαλή, η παραγωγική εξειδίκευση συναρτήσει της προστιθέμενης αξίας παραγωγής, οι επενδυτικές ροές, ο όγκος του εμπορίου και οι μετακινήσεις εντός της ζώνης καταρχήν διερεύνησης επιδράσεων με σκοπό τον τουρισμό και την αναψυχή.

A.4.1. Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) - μέγεθος αγοράς

Το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) αποτυπώνει το οικονομικό αποτέλεσμα μιας χώρας ή μιας περιφέρειας στη διάρκεια ενός έτους. Εκφράζεται σε χρηματιστικές μονάδες (π.χ. ευρώ) ή σε μονάδες αγοραστικής δύναμης (PPS: purchasing power standards) ώστε να ελαχιστοποιούνται οι διαφορές των τιμών μεταξύ διαφορετικών οικονομιών (χωρών). Είναι ευνόητο ότι το μέγεθος του ΑΕΠ αποτελεί ένδειξη για το μέγεθος της αγοράς μιας οικονομίας.

Στον πίνακα 25 παρουσιάζεται η εξέλιξη του ΑΕΠ σε τρέχουσες τιμές για την περίοδο 2007 - 2011. Το μέγεθος αγοράς στο σύνολο της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων διαμορφώθηκε το 2011 κοντά στα 480 δις ευρώ, αυξημένο κατά 6,3% σε σχέση με αυτό του 2009.

Πίνακας 25.
ΑΕΠ σε τρέχουσες τιμές
(εκ. ευρώ, NUTS 0, NUTS II, περιοχές μελέτης, 2007 - 2009 - 2011)

NUTS 0/II	Όνομασία	ΑΕΠ σε τρέχουσες τιμές - εκ. ευρώ		
		2007	2009	2011
	Διασυνοριακή ζώνη		451.143,6*	481.501,2
AL	Αλβανία	7.827,5	8.715,9	9.137,0
	Αλβανία - περιοχή μελέτης	7.827,5	8.715,9	9.137,0
AL01	North Albania	1.868,5	2.119,6	2.255,0
AL02	Central Albania	3.679,8	4.047,1	4.163,0
AL03	South Albania	2.279,2	2.549,2	2.719,0
BG	Βουλγαρία	30.772,0	34.933,0	38.505,0
	Βουλγαρία - περιοχή μελέτης	30.772,0	34.933,0	38.505,0
BG31	Severozapaden	2.506,0	2.601,0	2.732,0
BG32	Severen tsentralen	2.647,0	2.827,0	2.999,0
BG33	Severoiztochen	3.406,0	3.703,0	4.089,0
BG34	Yugoiztochen	3.690,0	4.248,0	4.606,0
BG41	Yugozapaden	14.053,0	16.651,0	18.722,0
BG42	Yuzhen tsentralen	4.470,0	4.904,0	5.358,0
IT	Ιταλία	1.554.199,0	1.519.695,0	1.580.410,0
	Ιταλία - περιοχή μελέτης	211.081,0	206.179,0	207.408,0
ITF3	Campania	96.683,0	94.496,0	93.635,0
ITF4	Puglia	70.082,0	67.888,0	69.974,0
ITF5	Basilicata	11.029,0	10.671,0	10.744,0
ITF6	Calabria	33.287,0	33.124,0	33.055,0
MK	ΠΓΔΜ	5.967,0	6.702,0	7.479,0
	ΠΓΔΜ - περιοχή μελέτης	5.967,0	6.702,0	7.479,0

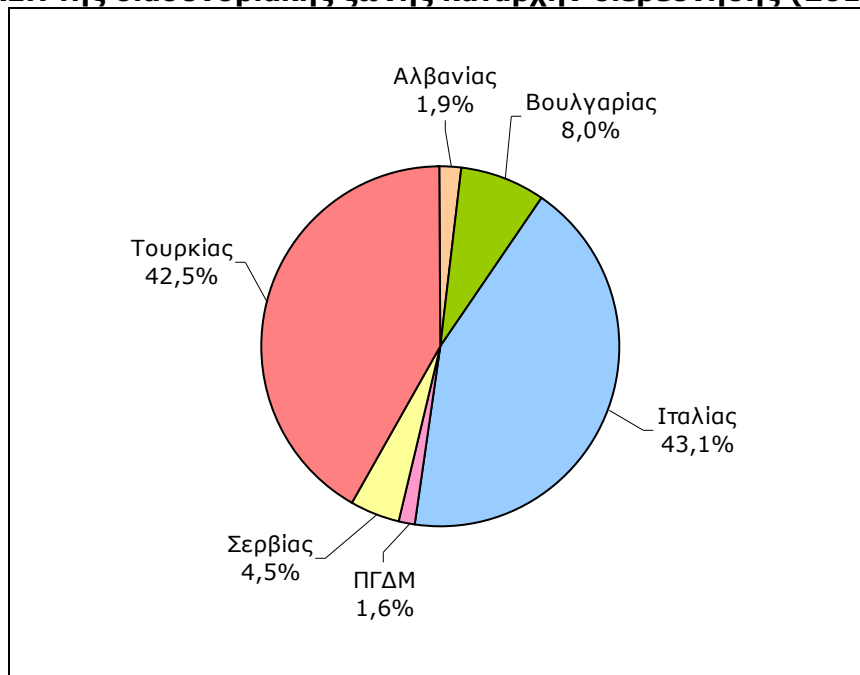
NUTS 0/II	Όνομασία	ΑΕΠ σε τρέχουσες τιμές - εκ. ευρώ		
		2007	2009	2011
MK00	Fyrom	5.967,0	6.702,0	7.479,0
SR	Σερβία**	31.928,7	32.959,7	36.248,5
	Σερβία - περιοχή μελέτης	-	-	21.834,2
SR01	Beogradski***	-	-	12.463,1
SR04	Juzne i Istocne Srbije***	-	-	4.595,0
SR05	Kosovo i Metohija	3.460,8	4.007,8	4.776,1
TR	Τουρκία	471.972,0	440.367,0	555.100,0
	Τουρκία - περιοχή μελέτης	-	161.654,0	204.617,0
TR10	Istanbul	-	119.386,0	150.753,0
TR21	Tekirdag, Edirne, Kirklareli	-	21.134,0	26.932,0
TR22	Balikesir, Çanakkale	-	11.502,0	15.039,0

* Με το σύνολο της Σερβίας, ** Σερβία με Κόσοβο, *** Ίδια επεξεργασία

Πηγή: Eurostat (06/2014) για Βουλγαρία, Ιταλία, ΠΓΔΜ και Τουρκία. Στατιστικές υπηρεσίες των χωρών για Αλβανία, Σερβία και Κόσοβο

Για το 2011, τη μεγαλύτερη συνεισφορά στη διαμόρφωση αυτού του μεγέθους την έχουν οι περιοχές μελέτης της Ιταλίας και Τουρκίας, σχεδόν ισόποσα - λίγο πάνω από τα 200 δις ευρώ. Ακολουθούν η Βουλγαρία και η Σερβία (με το Κόσοβο) με 38 και 21 δις ευρώ περίπου αντίστοιχα, ενώ Αλβανία και ΠΓΔΜ συνιστούν τις δυο μικρότερες οικονομίες με αγορά κάτω από τα 10 δις ευρώ η κάθε μια. Στο σχήμα 13 παρουσιάζεται για το 2011 η ποσοστιαία συμμετοχή της κάθε περιοχής μελέτης στη διαμόρφωση της συνολικής αγοράς της διασυνοριακής ζώνης.

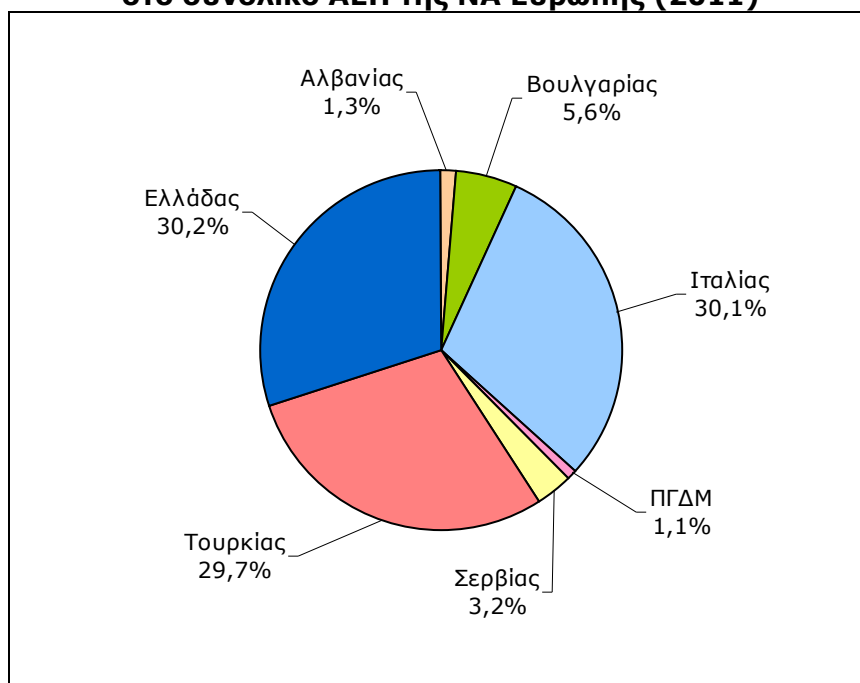
Σχήμα 13.
Συμμετοχή των περιοχών μελέτης στο συνολικό ΑΕΠ της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης (2011)



Όλες οι χώρες και περιοχές μελέτης σημείωσαν αύξηση του ονομαστικού ΑΕΠ με εξαίρεση την ιταλική περιοχή μελέτης η οποία κατέγραψε μείωση - σε αντίθεση με το σύνολο της Ιταλίας. Σημειώνεται επίσης η σημαντική μεγέθυνση της τουρκικής οικονομίας όπου η περιοχή μελέτης σημείωσε αύξηση του ονομαστικού ΑΕΠ μεταξύ 2009 και 2011 κατά 40 δις ευρώ περίπου.

Την ίδια χρονική περίοδο, η ελληνική οικονομία εισήλθε σε περίοδο ύφεσης με αποτέλεσμα να παρατηρείται μείωση του ονομαστικού ΑΕΠ. Το 2007 το ΑΕΠ της Ελλάδας ανέρχονταν σε 223 δις ευρώ περίπου ενώ το 2011 αυτό συρρικνώθηκε στα 208 δις ευρώ περίπου. Ωστόσο στην περιοχή της ΝΑ Ευρώπης, η ελληνική οικονομία αποτελεί μια από τις σημαντικότερες γεγονός που εκφράζεται και από την ποσοστιαία συμμετοχή της χώρας στο συνολικό ΑΕΠ της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων (σχήμα 14). Η ελληνική οικονομία αποτελεί το 30% περίπου της συνολικής αγοράς της περιοχής, ένα μέγεθος παρόμοιο με αυτό της τουρκικής και ιταλικής περιοχής.

Σχήμα 14.
Συμμετοχή των περιοχών μελέτης
στο συνολικό ΑΕΠ της ΝΑ Ευρώπης (2011)



Επίσης πρέπει να σημειωθεί η ορατή διαφοροποίηση του μεγέθους της αγοράς διαπεριφερειακά εντός των χωρών και περιοχών μελέτης - σε συσχέτιση με τα σημαντικά αστικά κέντρα και τις πρωτεύουσες:

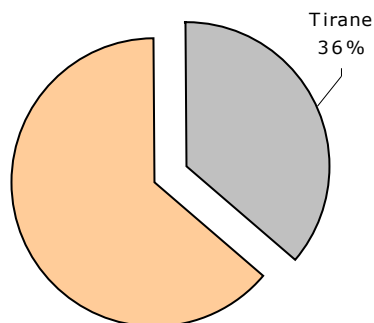
- Στην Αλβανία, η περιφέρεια Central Albania όπου υπάρχουν τα Τίρανα κατέγραψε για το 2011 διπλάσιο σχεδόν ΑΕΠ από τις άλλες δυο.
- Στη Βουλγαρία, η περιφέρεια Yugozaarden όπου υπάρχει η Σόφια κατέγραψε για το 2011 πολλαπλάσιο ΑΕΠ σε σχέση με τις υπόλοιπες.
- Στην Ιταλία, οι περιφέρειες Campania και Puglia αποτελούν σαφώς τις μεγαλύτερες αγορές στο σύνολο της ιταλικής περιοχής μελέτης.
- Παρόμοια είναι η εικόνα και για το Βελιγράδι το οποίο συνιστά το ένα τρίτο του μεγέθους της αγοράς όλης της χώρας (με το Κόσοβο).
- Ομοίως και για την περιοχή της Κωνσταντινούπολης που συμβάλει κατά το ένα τέταρτο περίπου στο ΑΕΠ της χώρας.

Ειδικότερη τεκμηρίωση πάνω στο ρόλο των σημαντικών αστικών συγκεντρώσεων στη διαμόρφωση του ΑΕΠ μπορεί να προκύψει από την εξέταση των αντίστοιχων μεγεθών σε

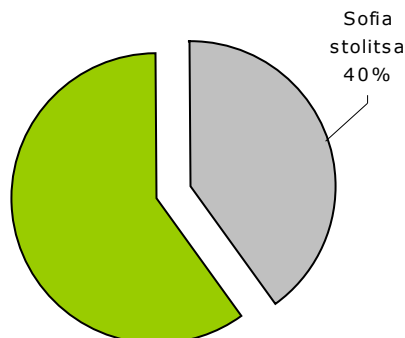
επίπεδο NUTS III. Στο σχήμα 15 παρουσιάζεται η ποσοστιαία συμμετοχή των NUTS III των πρωτευουσών και σημαντικών αστικών κέντρων στη διαμόρφωση του ΑΕΠ των αντίστοιχων περιοχών μελέτης.

Σχήμα 15.
Συμμετοχή των σημαντικών αστικών συγκεντρώσεων
στη διαμόρφωση του ΑΕΠ στις περιοχές μελέτης (% , NUTS III, 2011)

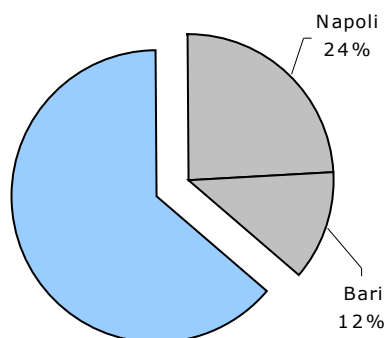
Αλβανία



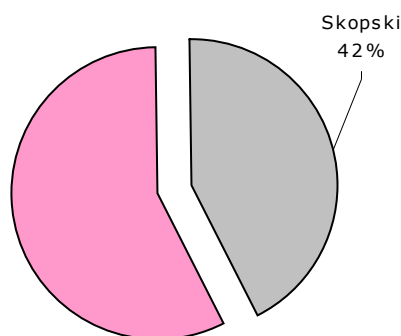
Βουλγαρία



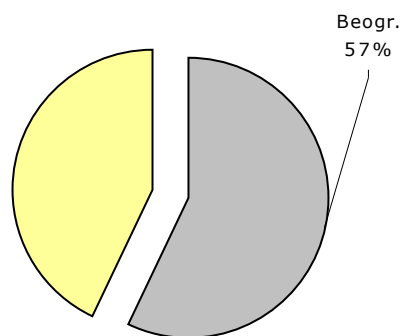
Ιταλία - περιοχή μελέτης



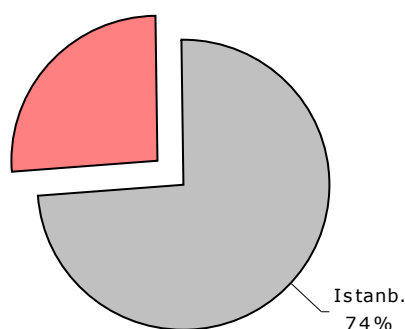
ΠΓΔΜ



Σερβία - περιοχή μελέτης*



Τουρκία - περιοχή μελέτης



* Σερβία - περιοχή μελέτης με Κόσοβο, Ίδια επεξεργασία
Πηγή: Eurostat (06/2014) για Βουλγαρία, Τουρκία, ΠΓΔΜ και Τουρκία. Στατιστικές υπηρεσίες των χωρών για Αλβανία, Σερβία και Κόσοβο

Σε όλες τις περιπτώσεις, οι περιοχές των πρωτευουσών και των σημαντικών αστικών κέντρων συμβάλλουν με σημαντικά ποσοστά στη διαμόρφωση του ΑΕΠ (2011) των αντίστοιχων χωρών και περιοχών μελέτης, προβάλλοντας έτσι εθνικά οικονομικά - παραγωγικά συστήματα με ισχυρά στοιχεία χωρικής πόλωσης. Ξεχωρίζει η θέση της Κωνσταντινούπολης που ευθύνεται για το 75% περίπου του μεγέθους της αγοράς της

περιοχής μελέτης εντός Τουρκία και η περιοχή του Βελιγραδίου που συμβάλει κατά 57% στη διαμόρφωση του ΑΕΠ της περιοχής μελέτης εντός Σερβίας (με το Κόσοβο). Από αυτό το γενικό πρότυπο φαίνεται ότι εκτρέπεται ως ένα βαθμό η περιοχή μελέτης εντός Ιταλίας, προβάλλοντας έτσι ένα οικονομικό - παραγωγικό σύστημα σχετικής χωρικής ισοκατανομής.

Όπως επισημάνθηκε παραπάνω, όλες οι περιοχές μελέτης με εξαίρεση αυτή της Ιταλίας σημείωσαν αύξηση του ονομαστικού τους ΑΕΠ μεταξύ των ετών 2007 και 2011. Σε όρους πραγματικής αύξησης ωστόσο, η κατάσταση καταγράφεται κάπως διαφορετική. Στον πίνακα 26 καταγράφονται τα διαθέσιμα στοιχεία για την πραγματική μεταβολή του ΑΕΠ (σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά) στη διασυνοριακή ζώνη καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων.

Πίνακας 26.
Πραγματική μεταβολή του ΑΕΠ
(%, NUTS 0, NUTS II, περιοχές μελέτης, 2007 - 2009 - 2011)

NUTS 0/II	Όνομασία	Πραγματική μεταβολή του ΑΕΠ - %		
		2007	2009	2011
	Διασυνοριακή ζώνη	-	-	-
AL	Αλβανία	5,9	3,3	3,1
	Αλβανία - περιοχή μελέτης	5,9	3,3	3,1
AL01	North Albania	5,4	5,3	2,0
AL02	Central Albania	7,3	1,6	3,7
AL03	South Albania	4,2	4,4	3,0
BG	Βουλγαρία	6,4	-5,5	1,8
	Βουλγαρία - περιοχή μελέτης	6,4	-5,5	1,8
BG31	Severozapaden	0,7	-6,9	-
BG32	Severen tsentralen	1,7	-5,9	-
BG33	Severoiztochen	4,1	-8,1	-
BG34	Yugoiztochen	-1,2	-3,7	-
BG41	Yugozapaden	13,0	-0,7	-
BG42	Yuzhen tsentralen	1,6	-3,7	-
IT	Ιταλία	1,7	-5,5	0,4
	Ιταλία - περιοχή μελέτης	-	-	-
ITF3	Campania	1,7	-4,4	-
ITF4	Puglia	0,4	-4,5	-
ITF5	Basilicata	1,4	-5,0	-
ITF6	Calabria	0,6	-3,7	-
MK	ΠΓΔΜ	6,2	-0,9	2,8
	ΠΓΔΜ - περιοχή μελέτης	6,2	-0,9	2,8
MK00	Fyrom	6,2	-0,9	2,8
SR	Σερβία*	5,4	-3,5	1,6
	Σερβία - περιοχή μελέτης	-	-	-
SR01	Beogradski	-	-	-
SR04	Juzne i Istocne Srbije	-	-	-
SR05	Kosovo i Metohija	8,3	3,5	4,5

NUTS 0/II	Όνομασία	Πραγματική μεταβολή του ΑΕΠ - %		
		2007	2009	2011
TR	Τουρκία	4,7	-4,8	8,8
	Τουρκία - περιοχή μελέτης	-	-	-
TR10	Istanbul	-	-	-
TR21	Tekirdag, Edirne, Kirklareli	-	-	-
TR22	Balikesir, Çanakkale	-	-	-

* Σερβία χωρίς το Κόσοβο

Πηγή: Eurostat (06/2014) για Βουλγαρία, Ιταλία και ΠΓΔΜ. Στατιστικές υπηρεσίες των χωρών για Αλβανία, Σερβία, Κόσοβο και Τουρκία

Με εξαίρεση την Αλβανία και το Κόσοβο παρατηρείται το 2009 μια σημαντική πτώση του πραγματικού ΑΕΠ, η οποία όμως φαίνεται ότι αντιστρέφεται το 2011. Είναι χαρακτηριστικό ότι η πτώση σε Βουλγαρία, Ιταλία και Τουρκία κινήθηκε κοντά στο 5%. Από τους θετικούς ρυθμούς που καταγράφηκαν το 2011, ξεχωρίζει η Τουρκία με αύξηση κοντά στο 9% αλλά και το Κόσοβο με ανάπτυξη κοντά στο 4,5%.

Από τα διαθέσιμα στοιχεία των περιφερειών, ξεχωρίζει η περίπτωση της Σόφιας (Yugozapaden) η οποία κατέγραψε το 2007 πραγματική ανάπτυξη 13% ενώ στην περίοδο της ύφεσης του 2009, αυτή συγκρατήθηκε στο -0,7%. Επίσης η περιφέρεια Central Albania όπου βρίσκονται τα Τίρανα κατέγραψε για το 2011 τη μεγαλύτερη πραγματική αύξηση του ΑΕΠ σε σύγκριση με τις άλλες δυο περιφέρειες της χώρας. Το ίδιο πρότυπο παρατηρείται γενικά και για τις περιφέρειες Campania (Napoli) και Puglia (Bari) της Ιταλίας. Στοιχεία ενδεικτικά του δυναμισμού των περιοχών των πρωτευουσών και των μεγάλων αστικών κέντρων.

A.4.2. Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) κατά κεφαλή

Στον πίνακα 27 παρουσιάζονται τα διαθέσιμα στοιχεία για το ΑΕΠ κατά κεφαλή σε PPS (μονάδες αγοραστικής δύναμης) σε τρέχουσες τιμές ευρώ. Την περίοδο 2007 - 2011 και με εξαίρεση τις ιταλικές περιφέρειες, παρατηρείται αύξηση της κατά κεφαλήν ονομαστικής αγοραστικής δύναμης σε όλες τις υπόλοιπες. Συνθετικά, οι περιφέρειες με το μικρότερο κατά κεφαλήν ΑΕΠ βρίσκονται στην Αλβανία ενώ αυτές με το υψηλότερο εντοπίζονται στην τουρκική περιοχή μελέτης καθώς και στην ιταλική περιοχή μελέτης. Σερβία (πλην Κόσοβο), ΠΓΔΜ και κάποιες Βουλγαρικές περιφέρειες παρουσιάζουν κατά κεφαλήν ΑΕΠ κάτω από τα 10.000 ευρώ - υψηλότερα ωστόσο από την Αλβανία (σχήμα 16).

Πίνακας 27.
ΑΕΠ κατά κεφαλή σε PPS
(τρέχουσες τιμές ευρώ, NUTS 0, NUTS II, περιοχές μελέτης, 2007 - 2009 - 2011)

NUTS 0/II	Όνομασία	ΑΕΠ κατά κεφαλή σε PPS		
		2007	2009	2011
	Διασυνοριακή ζώνη	-	-	-
AL	Αλβανία*	6.239	7.120	7.547
	Αλβανία - περιοχή μελέτης	6.239	7.120	7.547
AL01	North Albania	4.885	5.752	6.229
AL02	Central Albania	8.544	9.317	9.372
AL03	South Albania	5.165	6.052	6.724
BG	Βουλγαρία	10.000	10.300	11.700
	Βουλγαρία - περιοχή μελέτης	10.000	10.300	11.700

NUTS 0/II	Όνομασία	ΑΕΠ κατά κεφαλή σε PPS		
		2007	2009	2011
BG31	Severozapaden	6.700	6.400	7.200
BG32	Severen tsentralen	7.000	6.900	7.800
BG33	Severoiztochen	8.500	8.400	9.400
BG34	Yugoiztochen	8.100	8.500	9.500
BG41	Yugozapaden	16.500	17.600	19.600
BG42	Yuzhen tsentralen	7.200	7.100	8.100
IT	Ιταλία	26.000	24.300	25.500
	Ιταλία - περιοχή μελέτης	-	-	-
ITF3	Campania	16.500	15.700	15.700
ITF4	Puglia	17.100	16.000	16.700
ITF5	Basilicata	18.500	17.500	17.900
ITF6	Calabria	16.500	15.900	16.100
MK	ΠΓΔΜ	7.700	8.500	9.000
	ΠΓΔΜ - περιοχή μελέτης	7.700	8.500	9.000
MK00	Fyrom	7.700	8.500	9.000
SR	Σερβία**	8.189	8.378	8.689
	Σερβία - περιοχή μελέτης	-	-	-
SR01	Beogradski	-	-	-
SR04	Juzne i Istocne Srbije	-	-	-
SR05	Kosovo i Metohija	-	-	-
TR	Τουρκία	11.300	10.900	13.400
	Τουρκία - περιοχή μελέτης	-	-	-
TR10	Istanbul	-	16.600	20.100
TR21	Tekirdag, Edirne, Kirklareli	-	13.600	17.400
TR22	Balikesir, Çanakkale	-	10.700	13.000

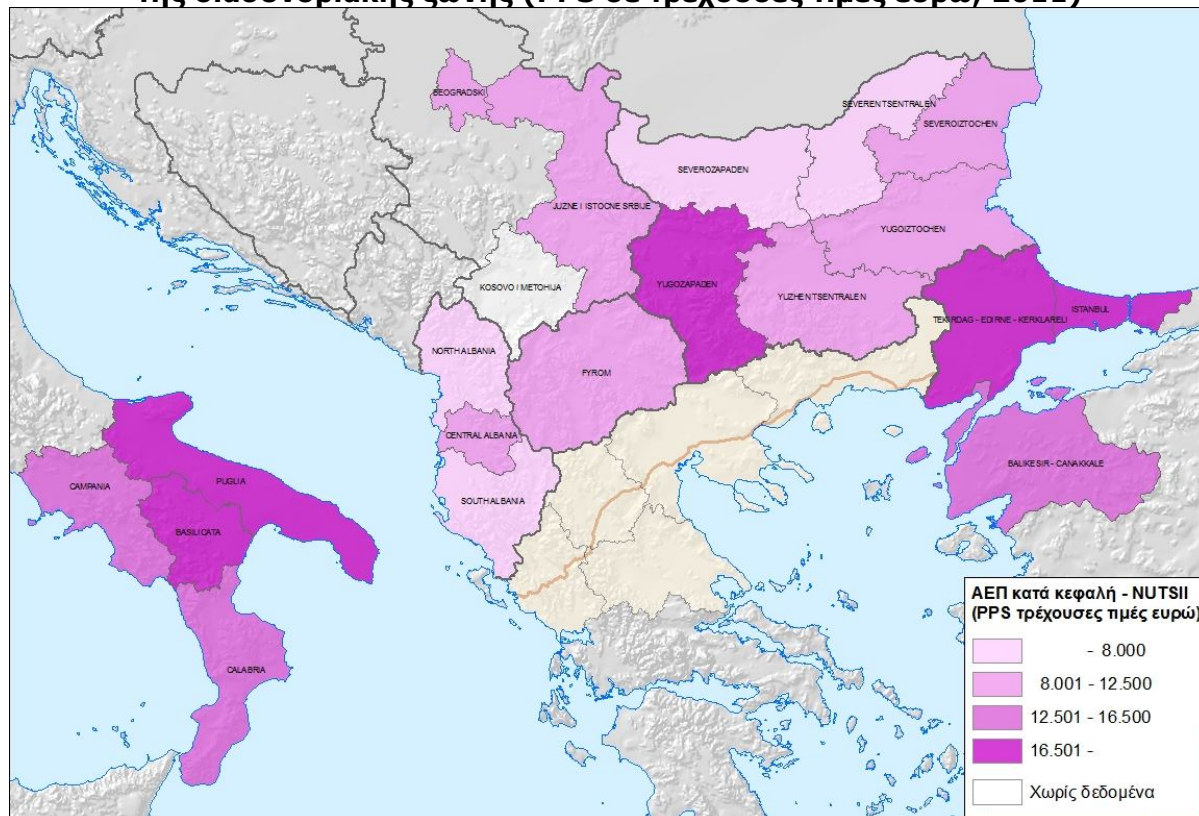
* Προσέγγιση - ίδια επεξεργασία με στοιχεία για το περιφερειακό ΑΕΠ σε PPS και τον πληθυσμό την 1^η Ιανουαρίου από τη στατιστική υπηρεσία της Αλβανίας, ** Σερβία χωρίς το Κόσοβο.
Πηγή: Eurostat (06/2014) για Βουλγαρία, Ιταλία, ΠΓΔΜ, Σερβία και Τουρκία.

Ταυτόχρονα όμως παρατηρούνται σημαντικές διακυμάνσεις μεταξύ των περιφερειών εντός των ίδιων χωρών και περιοχών μελέτης. Για παράδειγμα:

- Το κατά κεφαλήν ΑΕΠ στην περιφέρεια Central Albania, όπου βρίσκονται τα Τίρανα, είναι σαφώς μεγαλύτερο από το αντίστοιχο μέγεθος των άλλων περιφερειών, ξεπερνώντας το 2011 τα 9.000 ευρώ.
- Στη Βουλγαρία, η περιφέρεια Yugozapaden, όπου βρίσκεται η Σόφια, εμφανίζεται με διπλάσιο κατά κεφαλήν ΑΕΠ από τις άλλες περιφέρειες της χώρας, πλησιάζοντας τα 20.000 ευρώ.
- Από την άλλη πλευρά, στην περιοχή μελέτης της Ιταλίας δεν εμφανίζονται ουσιαστικές διαφοροποιήσεις ως προς το κατά κεφαλήν ΑΕΠ μεταξύ των περιφερειών το οποίο κινείται κοντά στα 16.500 ευρώ. Ωστόσο αυτό το μέγεθος υπολείπεται σημαντικά από την εθνική τιμή.
- Η ΠΓΔΜ παρουσιάζει μια μικρή αλλά σταθερά αυξητική τάση του κατά κεφαλήν ΑΕΠ το οποίο διαμορφώνεται το 2011 στα 9.000 ευρώ. Παρόμοια είναι η εικόνα και για τη Σερβία (πλην Κόσοβο).
- Τέλος, σαφής είναι η αύξηση του ονομαστικού κατά κεφαλήν ΑΕΠ στις περιφέρειες της Τουρκίας, με την Κωνσταντινούπολη να παρουσιάζει το 2011 κατά κεφαλήν εισόδημα πάνω από 20.000 ευρώ. Εξίσου μεγάλο είναι και το κατά κεφαλήν ΑΕΠ

της όμορης περιφέρειας Tekirdag - Edirne - Kirklareli. Η περιοχή μελέτης εντός Τουρκίας εμφανίζει τιμές πολύ πάνω από το εθνικό μέσο όρο.

Σχήμα 16.
Χάρτης ΑΕΠ κατά κεφαλή στις περιφέρειες*
της διασυνοριακής ζώνης (PPS σε τρέχουσες τιμές ευρώ, 2011)



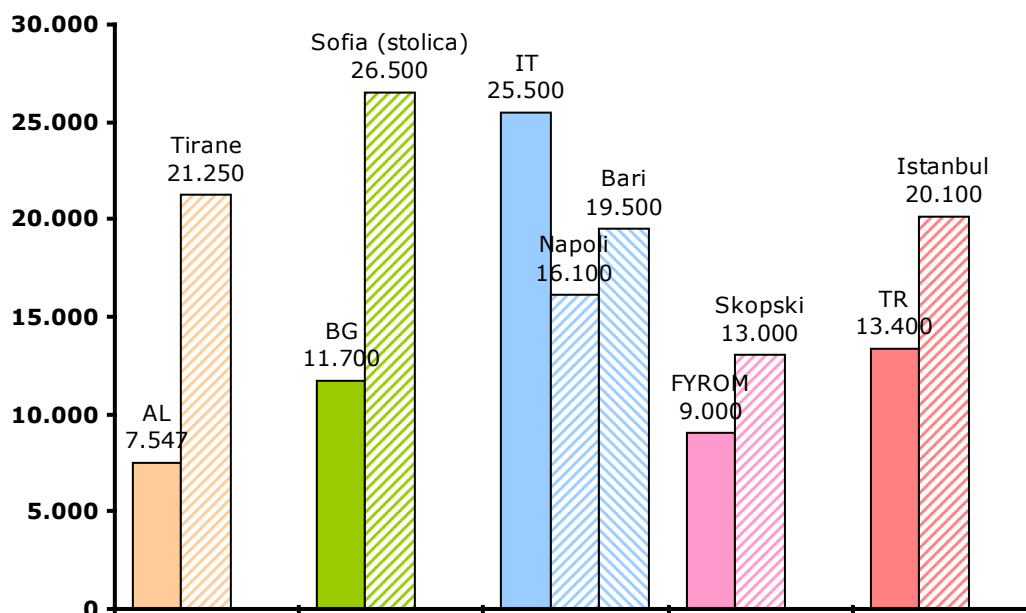
* Σερβία για το σύνολο της χώρας (πλην Κόσοβο)

Μια βασική παρατήρηση αφορά στη θέση των σημαντικών αστικών συγκεντρώσεων ως προς τα μεγέθη του κατά κεφαλήν εισοδήματος. Πλην της Ιταλίας όπου η κατάσταση είναι σχετικά ομογενοποιημένη, όλες οι περιφέρειες των σημαντικών αστικών κέντρων (Κωνσταντινούπολη, Σόφια, Τίρανα) εμφανίζουν κατά κεφαλήν εισόδημα πολύ μεγαλύτερο από την υπόλοιπη χώρα. Επιβεβαιώνεται έτσι η ισχυρή και δεσπόζουσα θέση αυτών των περιοχών στα εθνικά τους συστήματα αλλά ταυτόχρονα προβάλλεται και ένα είδος "χωρικής - αναπτυξιακής ανισορροπίας" με πιθανές ίσως επιπτώσεις στην κοινωνική συνοχή αυτών των χωρών.

Ειδικότερα συμπεράσματα μπορούν να προέλθουν από την εξέταση του κατά κεφαλήν εισοδήματος στα NUTS III των αυτών σημαντικών αστικών κέντρων για το 2011 (σχήμα 17). Πλην της Ιταλίας όπου τα NUTS III του Μπάρι και της Νάπολη βρίσκονται κάτω από τον εθνικό μέσο όρο, οι περιοχές των πρωτεύουσών και σημαντικών αστικών κέντρων των υπολοίπων χωρών της διασυνοριακής ζώνης παρουσιάζουν κατά κεφαλήν ΑΕΠ πολύ πάνω από τις εθνικές τιμές.

Είναι χαρακτηριστικό ότι η επαρχία των Τιράνων έχει υπερδιπλάσια τιμή ΑΕΠ κατά κεφαλή από το σύνολο της Αλβανίας ενώ το ίδιο παρατηρείται και για την επαρχία της Σόφιας. Επίσης τόσο η Κωνσταντινούπολη όσο και τα Σκόπια έχουν τιμή κατά κεφαλήν ΑΕΠ πολύ πάνω από την εθνική τους τιμή. Τίρανα, Σόφια και Κωνσταντινούπολη ξεπερνούν τα 20.000 ευρώ ανά κάτοικο NUTS III σε μονάδες αγοραστικής δύναμης σε τρέχουσες τιμές.

Σχήμα 17.
ΑΕΠ κατά κεφαλή σε χώρα και περιοχές πρωτεύουσών και σημαντικών αστικών κέντρων (PPS σε τρέχουσες τιμές ευρώ, NUTS 0, NUTS III, 2011)



A.4.3. Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία παραγωγής (ΑΠΑ)

Η ακαθάριστη προστιθέμενη αξία παραγωγής εκφράζει τη συνεισφορά κλάδων και τομέων της οικονομίας στη διαμόρφωση του ετήσιου αποτελέσματος. Εκφράζεται σε χρηματιστικές μονάδες (π.χ. ευρώ) και αποτελεί πρόδρομο δείκτη για τον υπολογισμό του ΑΕΠ. Παράλληλα όμως αποτυπώνει την παραγωγική εξειδίκευση μιας οικονομίας αναδεικνύοντας τους παραγωγικούς κλάδους και τομείς με τη σημαντικότερη ή την μικρότερη συνεισφορά στη διαμόρφωση του ετήσιου αποτελέσματος.

Οι παραγωγικοί τομείς που εξετάζονται ομαδοποιούνται σε τρεις κατηγορίες (NACE REV2): πρωτογενής τομέας (γεωργία, δασοκομία αλιεία), δευτερογενής τομέας (βιομηχανία, μεταποίηση, κατασκευές) και τριτογενής τομέας (εμπόριο, μεταφορές, επικοινωνίες, χρηματιστικά, ασφαλιστικά, αγορά ακινήτων, εκπαίδευση, έρευνα, τέχνη, πολιτισμός, διοίκηση, άμυνα, υγεία κλπ). Στον πίνακα 28 παρουσιάζεται η ποσοστιαία συμβολή των τριών παραγωγικών τομέων στην ΑΠΑ των περιφερειών της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων βάσει της κατηγοριοποίησης κατά NACE Rev 2.

Πίνακας 28.
Ποσοστιαία συμβολή των παραγωγικών τομέων στην ΑΠΑ
(%, NUTS 0, NUTS II, περιοχές μελέτης, 2007 & 2011)

NUTS 0/II	Όνομασία	2007			2011		
		1γενής	2γενής	3γενής	1γενής	2γενής	3γενής
	Διασυνοριακή ζώνη	-	-	-	-	-	-
AL	Αλβανία*	18,8	24,4	56,8	19,5	22,7	57,8
	Αλβανία - περιοχή μελέτης	18,8	24,4	56,8	19,5	22,7	57,8
AL01	North Albania	23,9	19,9	56,2	23,1	20,0	56,9
AL02	Central Albania	8,1	27,8	64,1	9,0	24,8	66,2

NUTS O/II	Όνομασία	2007			2011		
		1γενής	2γενής	3γενής	1γενής	2γενής	3γενής
AL03	South Albania	32,5	22,0	45,5	32,6	21,8	45,6
BG	Βουλγαρία	5,6	32,4	62,0	5,4	30,5	64,1
	Βουλγαρία - περιοχή μελέτης	5,6	32,4	62,0	5,4	30,5	64,1
BG31	Severozapaden	11,2	36,4	52,4	13,2	35,3	51,5
BG32	Severen tsentralen	9,5	35,2	55,4	11,0	33,3	55,6
BG33	Severoiztochen	6,9	34,1	59,0	8,2	31,1	60,7
BG34	Yugoiztochen	6,7	43,2	50,1	6,4	43,5	50,1
BG41	Yugozapaden	2,0	25,8	72,2	1,5	24,0	74,6
BG42	Yuzhen tsentralen	9,4	39,0	51,5	9,0	38,1	53,0
IT	Ιταλία	2,1	27,2	70,8	2,0	24,8	73,2
	Ιταλία - περιοχή μελέτης	3,5	20,6	75,9	3,5	17,9	78,6
ITF3	Campania	2,6	18,7	78,7	2,8	16,1	81,1
ITF4	Puglia	3,8	24,5	71,8	3,7	21,5	74,8
ITF5	Basilicata	5,3	25,9	68,8	5,3	23,8	70,8
ITF6	Calabria	5,1	16,1	78,8	4,3	13,6	82,1
MK	ΠΓΔΜ	10,6	31,0	58,4	10,9	29,1	60,0
	ΠΓΔΜ - περιοχή μελέτης	10,6	31,0	58,4	10,9	29,1	60,0
MK00	Fyrom	10,6	31,0	58,4	10,9	29,1	60,0
SR	Σερβία**	10,1	27,2	62,3	10,5	28,4	61,1
	Σερβία - περιοχή μελέτης	-	-	-	-	-	-
SR01	Beogradski	-	-	-	-	-	-
SR04	Juzne i Istocne Srbije	-	-	-	-	-	-
SR05	Kosovo i Metohija	15,8	26,0	58,2	17,4	26,4	56,2
TR	Τουρκία	8,5	27,8	63,7	9,0	27,5	63,5
	Τουρκία - περιοχή μελέτης	-	-	-	-	-	-
TR10	Istanbul	0,2	27,5	72,3	0,2	27,4	72,4
TR21	Tekirdag, Edirne, Kirklareli	11,7	35,1	53,2	9,7	39,1	51,2
TR22	Balikesir, Çanakkale	20,6	20,1	59,3	22,3	22,2	55,4

* Στοιχεία βάσει NACE Rev1, ** Σερβία πλην Κόσοβο

Πηγή: Eurostat (06/2014) για Βουλγαρία, Ιταλία, ΠΓΔΜ και Σερβία. Στατιστικές υπηρεσίες των χωρών για Αλβανία και Τουρκία. Τα ποσοστά για Βουλγαρία και Ιταλία προήλθαν από ίδια επεξεργασία αναλυτικών στοιχείων του δείκτη GVA in basic prices (mil. euro)

Εξετάζοντας τα ποσοστά ανά περιφέρεια, περιοχή μελέτης και χώρα μεταξύ των ετών 2007 και 2011, η πρώτη βασική διαπίστωση αφορά στην κυριαρχία του τριτογενούς τομέα στο σύνολο της διασυνοριακής ζώνης με μικρές τάσεις ενδυνάμωσης αλλά και τα σχετικά υψηλά ποσοστά του δευτερογενούς τομέα. Ειδικότερα η κατάσταση ανά χώρα και περιοχή μελέτης περιγράφεται ως εξής:

- Στην Αλβανία παρατηρείται μικρή ενίσχυση του τριτογενούς και κάποια υποχώρηση του δευτερογενούς. Ο πρωτογενής τομέα ενισχύεται επίσης παρουσιάζοντας τα υψηλότερα ποσοστά συμμετοχής στο σύνολο της ζώνης. Περισσότερο τριτογενοποιημένη είναι η περιφέρεια Central Albania όπου βρίσκονται τα Τίρανα. Εδώ επίσης ο πρωτογενής καταγράφει το μικρότερο ποσοστό σε σχέση με τις υπόλοιπες περιφέρειες της χώρας.
- Στη Βουλγαρία, όπως και στην Αλβανία, παρατηρείται μικρή ενίσχυση του τριτογενούς και κάποια υποχώρηση του δευτερογενούς και πρωτογενούς τομέα.

Γενικά, ο δευτερογενής τομέας εμφανίζεται ενισχυμένος κατέχοντας κάποια από τα μεγαλύτερα ποσοστά συμμετοχής στο σύνολο της ζώνης. Η περιφέρεια της Σόφιας (Yugozapaden) είναι η περισσότερο τριτογενοποιημένη όπου μάλιστα το ποσοστό του πρωτογενούς διαμορφώθηκε το 2011 μόλις στο 1,5% της περιφερειακής ΑΠΑ.

- Στην Ιταλία ο τριτογενής τομέας εμφανίζεται πολύ ενισχυμένος ενώ ο πρωτογενής κατέχει ιδιαίτερα χαμηλά ποσοστά. Η περιοχή μελέτης εντός Ιταλίας εμφανίζει μεγαλύτερο ποσοστό τριτογενούς σε σχέση με το σύνολο της χώρας με τάσεις αύξησης. Αντίθετα, πρωτική είναι η συμβολή του δευτερογενούς τομέα ο οποίος για την περιοχή μελέτης εμφανίζει μικρότερα ποσοστά συμβολής σε σχέση με το σύνολο της χώρας.
- Στην ΠΓΔΜ το πρότυπο σύνθεσης της ΑΠΑ δεν διαφοροποιείται σημαντικά μεταξύ 2007 και 2011. Εντοπίζεται όμως μικρή τάση αύξησης της συμβολής του τριτογενούς και μείωσης αυτής του δευτερογενούς. Παρόμοια η κατάσταση στη Σερβία (πλην Κόσοβο) με τις τάσεις όμως να αντιστρέφονται: μικρή μείωση της σημασίας του τριτογενούς με παράλληλη αύξηση αυτής του δευτερογενούς. Στο Κόσοβο επίσης δεν εντοπίζεται σημαντική διαφοροποίηση των ποσοστών μεταξύ 2007 και 2011. Παρατηρείται ωστόσο μικρή αύξηση της σημασίας του πρωτογενούς με παράλληλη μείωση της σημασίας του τριτογενούς τομέα.
- Η περιοχή μελέτης εντός Τουρκίας εμφανίζει ποικίλη εικόνα. Η περιφέρεια της Κωνσταντινούπολης έχει ασήμαντο πρωτογενή τομέα ενώ η περιφέρεια του Balıkesir - Canakkale έχει πρωτογενή που ξεπερνά σε σημασία το 20% της περιφερειακής ΑΠΑ. Αντίθετα ο τριτογενής στην Κωνσταντινούπολη υπερβαίνει κατά 20% την αντίστοιχη συμμετοχή του τριτογενούς στις άλλες περιφέρειες της περιοχής μελέτης. Γενικά όμως τα ποσοστά μεταξύ των ετών 2007 και 2011 δεν διαφοροποιούνται ουσιαστικά, με εξαίρεση ίσως τη μικρή ενδυνάμωση του δευτερογενούς, σε αντίθεση με το σύνολο της χώρας όπου παρατηρείται ενίσχυση της σημασίας του πρωτογενούς τομέα και μικρή υποχώρηση - σταθεροποίηση των άλλων δυο.

Τέλος, για το σύνολο της διασυνοριακής ζώνης το 2011, κάποια χαρακτηριστικά μεγέθη αναγνωρίζονται ως εξής:

- Η μεγαλύτερη συμβολή του πρωτογενούς τομέα καταγράφεται στην περιφέρεια South Albania με 32,6% και η μικρότερη στην περιφέρεια της Κωνσταντινούπολης με 0,2%.
- Η μεγαλύτερη συμβολή του δευτερογενούς τομέα καταγράφεται στην περιφέρεια Yugoiztochen της Βουλγαρίας με 43,5% και η μικρότερη στην περιφέρεια Calabria της Ιταλίας με 13,6%
- Η μεγαλύτερη συμβολή του τριτογενούς τομέα καταγράφεται στην περιφέρεια Calabria της Ιταλίας με 82,1% και η μικρότερη στην περιφέρεια South Albania με 45,6%.
- Γενικά οι περιφέρειες των πρωτευουσών και μεγάλων αστικών κέντρων (Central Albania: Τίρανα, Yugozapaden: Σόφια, Campania: Νάπολη, Istanbul: Κωνσταντινούπολη) εμφανίζονται πιο τριτογενοποιημένες από τις υπόλοιπες.

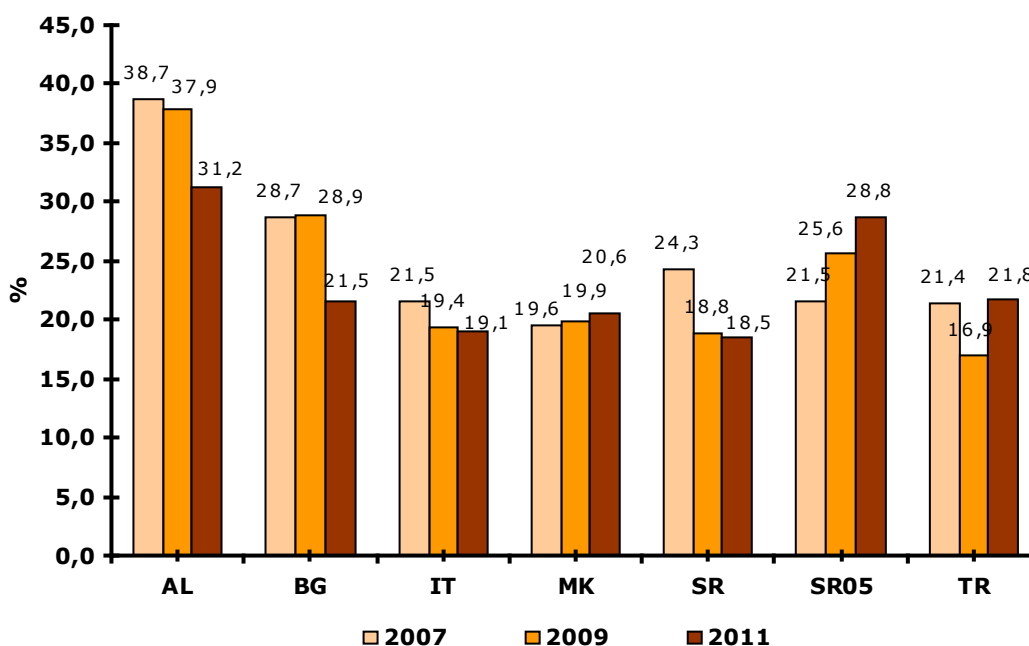
A.4.3. Ακαθάριστες επενδύσεις πάγιου κεφαλαίου (ΑΕΠΚ)

Η ανάπτυξη των παραγωγικών δυνατοτήτων μιας περιφέρειας ή μιας χώρας, εξαρτάται από το ρυθμό συγκέντρωσης παραγωγικού κεφαλαίου και μετρείται με βάση τις επενδύσεις κεφαλαίου αυτής της χώρας ή περιοχής. Αυξημένη συγκέντρωση παραγωγικού κεφαλαίου οδηγεί σε αύξηση της παραγωγικής δυνατότητας ενώ η μείωσή του οδηγεί σε χαμηλότερα επίπεδα παραγωγής με υψηλότερο κόστος.

Η μέτρηση των ΑΕΠΚ σε τρέχουσες τιμές χρησιμοποιείται ως ένας βασικός δείκτης για τη μέτρηση των επενδύσεων σε παραγωγικό κεφάλαιο ενώ η μέτρηση των ΑΕΠΚ ως ποσοστό

του ΑΕΠ αποτυπώνει τη "διάθεση" διοχέτευσης του παραγόμενου προϊόντος στις επενδύσεις - παρά στην κατανάλωση (σχήμα 18). Αποτυπώνεται έτσι με ενδεικτικό τρόπο ο σχετικός δυναμισμός των οικονομιών της διασυνοριακής ζώνης ως η κατεύθυνση που προβάλλουν στην αξιοποίηση του παραγόμενου πλούτου για επενδυτικούς - παραγωγικούς σκοπούς. Στοιχεία για αυτή την προσέγγιση είναι διαθέσιμα σε επίπεδο χώρας.

Σχήμα 18.
ΑΕΠΚ ως ποσοστό του ΑΕΠ* (% , NUTS 0, 2007 - 2011)



* Σερβία πλην Κόσοβο, Πηγή: Eurostat (06/2014)

Στο σύνολο των χωρών της διασυνοριακής ζώνης οι ακαθάριστες επενδύσεις πάγιου κεφαλαίου ως ποσοστό του ΑΕΠ εμφανίζουν διαχρονικά (2007 - 2011) μια ποικίλη εικόνα με τιμές που κυμαίνονται μεταξύ 17% και 39% περίπου. Πιο συγκεκριμένα:

- Στην Αλβανία η ΑΕΠΚ εμφανίζει τι υψηλότερες τιμές στο σύνολο της ζώνης καταγράφοντας διαχρονικά ποσοστά πάνω από το 30%. Ωστόσο μεταξύ 2007 και 2011 παρατηρείται σημαντική κάμψη.
- Η Βουλγαρία στην περίοδο 2007 - 2009 εμφάνισε σταθερά τιμές κοντά στο 29%, ωστόσο το 2011 κατέγραψε σημαντική κάμψη στο 21,5%.
- Στην Ιταλία η ΑΕΠΚ εμφανίζει σχετική σταθερότητα κοντά στο 20% ενώ σημειώνει ελαφρά υποχώρηση διαχρονικά.
- Παρόμοια η κατάσταση στη Σερβία όπου διαχρονικά η τιμή της ΑΕΠΚ βρίσκεται κοντά στο 20%. Το Κόσοβο από την άλλη πλευρά εμφανίζει σταθερή άνοδο με το δείκτη να διαμορφώνεται το 2011 κοντά στο 29%. Ελαφρά ανοδική είναι και στη ΠΓΔΜ η πορεία του δείκτη με τιμές διαχρονικά κοντά στο 20%.
- Η εικόνα της Τουρκίας εμφανίζεται με διακυμάνσεις με το δείκτη να τοποθετείται διαχρονικά μεταξύ 17% και 22%.

Συμπερασματικά, η Αλβανία, το Κόσοβο και δευτερευόντως η Βουλγαρία εμφανίζουν διαχρονικά τις ισχυρότερες τάσεις αξιοποίησης του παραγόμενου ΑΕΠ για επενδυτικούς σκοπούς καταγράφοντας τιμές δείκτη αρκετά πάνω από το 20%. Στις υπόλοιπες χώρες η τάση ποικίλει με μικρές αυξομειώσεις κοντά ή κάτω από το 20%. Για το 2011, η Αλβανία κατέγραψε την υψηλότερη τιμή δείκτη με 31,2% ακολουθούμενη από το Κόσοβο με

28,8%. Η Σερβία (πλην Κόσοβο) κατέγραψε την μικρότερη τιμή με 18,5% ενώ η αμέσως μικρότερη καταγράφηκε στην Ιταλία με 19,1%.

A.4.4. Επενδυτικές ροές

Η διάγνωση των επενδυτικών ροών στις χώρες της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης συμβάλει στην κατανόηση της περιοχής ως επενδυτικού προορισμού, γεγονός που συνδέεται με την ελκυστικότητα, το δυναμισμό και τις προοπτικές του οικονομικού και παραγωγικού της συστήματος. Επιπρόσθετα, η διάγνωση των επενδυτικών ροών εντός και μεταξύ των χωρών της ζώνης συμβάλει στην αξιολόγηση του "βάθους" των διασυνοριακών σχέσεων και επιδράσεων που αναπτύσσονται.

Βασικός δείκτης παρακολούθησης των επενδυτικών ροών αποτελούν οι άμεσες ξένες επενδύσεις. Άμεση Ξένη Επένδυση (Foreign Direct Investment) ονομάζεται η μακροπρόθεσμη επένδυση σε επιχείρηση της εγχώριας αγοράς από επενδυτή (φυσικό ή νομικό πρόσωπο) του οποίου η έδρα βρίσκεται στην αγορά ξένης χώρας. Στην ανάλυση που ακολουθεί εξετάζεται η κατάσταση ανά χώρα ξεχωριστά

ΑΞΕ στην Αλβανία

Στο τέλος του 2012, τα συνολικά κεφάλαια ΑΞΕ στη χώρα (απόθεμα εισερχόμενων ΑΞΕ) ανήλθαν στα 3,5 δις ευρώ περίπου σημειώνοντας αύξηση σε σχέση με το 2009 (2,3 δις) και το 2007 (1,8 δις). Στις 10 σημαντικότερες χώρες προέλευσης των επενδυτικών κεφαλαίων περιλαμβάνεται η Ελλάδα (450,5 εκ. ευρώ το 2012), η Ιταλία (433,8 εκ. ευρώ το 2012) και η Τουρκία (263,3 εκ. ευρώ το 2012) ενώ οι υπόλοιπες χώρες της διασυνοριακής ζώνης συμμετέχουν με μικρά ποσά (6 - 13 εκ. ευρώ). Ειδικότερα, από στοιχεία καθαρών ετήσιων εισροών, οι ΑΞΕ ανήλθαν το 2010 στα 837 εκ. ευρώ, αυξημένες κατά 20% σε σχέση με τα 698 εκ. ευρώ το 2009, επίσης αυξημένες σε σχέση με τα 675 εκ. ευρώ του 2008.

Παρά το υψηλό ποσοστό της Ελλάδας στις συνολικές εισροές ΑΞΕ, ο αριθμός των δραστηριοποιούμενων στην Αλβανία ξένων επενδυτών που προέρχεται από την Ελλάδα εκτιμάται στο 26% και οι επενδύσεις παρουσιάζουν συγκέντρωση στον τηλεπικοινωνιακό και χρηματοπιστωτικό τομέα. Σε αντίθεση, ο αριθμός των προερχόμενων από την Ιταλία και δραστηριοποιούμενων στην Αλβανία ξένων επενδυτών εκτιμάται στο 42,5% του συνόλου, με τις επενδύσεις να κατανέμονται σε ευρύ φάσμα της οικονομικής δραστηριότητας της χώρας, από τη βιομηχανία και τις κατασκευές μέχρι και τον τραπεζικό κλάδο. Από διαθέσιμα στοιχεία της τριετίας 2007 - 2009 (Τράπεζα της Αλβανίας), ένα ποσοστό περίπου 16% του επενδεδυμένου κεφαλαίου κατευθύνεται στον μεταποιητικό κλάδο, ενώ στο μεγαλύτερο μέρος τους οι επενδύσεις επικεντρώνονται στις υπηρεσίες και κυρίως στο χρηματοοικονομικό κλάδο και τις μεταφορές - τηλεπικοινωνίες. Ακολουθούν, ο κατασκευαστικός κλάδος και το εμπόριο.

ΑΞΕ στη Βουλγαρία

Στο τέλος του 2012, τα συνολικά κεφάλαια ΑΞΕ στη χώρα (απόθεμα εισερχόμενων ΑΞΕ) ανήλθαν στα 37,3 δις ευρώ περίπου σημειώνοντας αύξηση σε σχέση με το 2009 (34,2 δις) και το 2007 (25,8 δις). Οι χώρες της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων συμμετείχαν στο αποτέλεσμα του 2012 με 4 δις ευρώ περίπου ή το 11,7% του συνολικού επενδεδυμένου κεφαλαίου.

Από αυτές, η Ελλάδα ήταν ο μεγαλύτερος επενδυτής με 2,8 δις ευρώ περίπου, ακολουθούμενη από την Ιταλία με 0,8 δις και την Τουρκία με 0,4 δις. Τα κεφάλαια προέλευσης Σερβίας και Αλβανίας ήταν αρκετά μικρότερα αλλά υπολογίσιμα ενώ με την ΠΓΔΜ καταγράφηκε αρνητική κίνηση που σημαίνει ότι κεφάλαια που επέστρεψαν ήταν

περισσότερα από αυτά που τοποθετήθηκαν. Η Ελλάδα και η Ιταλία συγκαταλέγονται διαχρονικά στους 10 μεγαλύτερους επενδυτές.

Αναφορικά με τους τομείς της οικονομίας που δέχονται επενδύσεις, οι κλάδοι των υπηρεσιών κυριαρχούν με 60% - 70% διαχρονικά ενώ στη βιομηχανία - μεταποίηση κατευθύνεται το υπόλοιπο 30% - 40%. Το 2012, στην αγορά γης και ακινήτων ήταν τοποθετημένα 7,7 δις, στα χρηματοπιστωτικά και στη μεταποίηση ήταν επενδεδυμένα από 6,5 δις περίπου, στο εμπόριο 5,3 δις και στις μεταφορές - επικοινωνίες περίπου 3,9 δις. Ειδικότερα, στοιχεία ετήσιας ροής των ΑΞΕ (καθαρές) ανά χώρα προέλευσης της διασυνοριακής ζώνης, καταγράφονται στον πίνακα 29.

Πίνακας 29.
Καθαρές άμεσες ξένες επενδύσεις στη Βουλγαρία
(εκ. ευρώ, χώρες διασυνοριακής ζώνης, 2007 - 2009 - 2012)

	2007	2009	2012
Σύνολο ΑΞΕ	9.051,8	2.436,9	1.070,3
Σύνολο χωρών διασυνοριακής ζώνης	1.125,3	166,6	79,6
Αλβανία	0,2	0,3	0,6
Ελλάδα	874,5	63,6	-126,6
Ιταλία	180,9	43,0	62,9
ΠΓΔΜ	5,6	-14,6	11,5
Σερβία	-13,4	20,5	21,9
Τουρκία	77,5	53,8	109,3

Πηγή: Βουλγαρική Εθνική Τράπεζα

Στην περίοδο 2007 - 2012 σημειώνεται μια σταθερή και σημαντική μείωση της ετήσιας εισροής των ΑΞΕ έτσι ώστε το 2012 αυτές να είναι μόλις 1,1 δις ευρώ από 9 δις ευρώ το 2007. Η εισροή από τις χώρες της διασυνοριακής ζώνης ήταν μόνο 80 εκ. ευρώ πολύ μικρότερη από αυτή των 1,1 δις του 2007. Στο αποτέλεσμα του 2012 συμβάλει η αρνητική θέση της Ελλάδας η οποία φαίνεται ότι απέσυρε κεφάλαια από τη Βουλγαρία ύψους 127 εκ. ευρώ. Στον αντίποδα, οι εισροές από Τουρκία και Ιταλία κινήθηκαν θετικά μεταξύ 60 και 110 εκ. ευρώ. Η επενδυτική συμβολή της Σερβίας και της ΠΓΔΜ ήταν μικρή ενώ αυτή της Αλβανίας αμελητέα.

ΑΞΕ στην Ελλάδα

Στο τέλος του 2012, τα συνολικά κεφάλαια ΑΞΕ στη χώρα (απόθεμα εισερχόμενων ΑΞΕ) ανήλθαν στα 18,8 δις ευρώ περίπου σημειώνοντας μείωση σε σχέση με το 2009 (28,1 δις) και το 2007 (35,4 δις). Στις 20 σημαντικότερες χώρες προέλευσης των επενδυτικών κεφαλαίων περιλαμβάνεται η Ιταλία (608 εκ. ευρώ το 2012) ενώ δεν περιλαμβάνεται καμία άλλη χώρα της διασυνοριακής ζώνης.

Από την άλλη πλευρά, τα συνολικά κεφάλαια κατοίκων Ελλάδας στο εξωτερικό (άμεσες επενδύσεις) ανήλθαν στο 2012 στα 34,1 δις ευρώ, αυξημένα σε σχέση με το 2009 (29,8 δις) και το 2007 (23,1 δις). Στις 20 σημαντικότερες χώρες προορισμού για το 2012 περιλαμβάνεται η Αλβανία (0,5 δις ευρώ), η Βουλγαρία (1,9 δις ευρώ), η ΠΓΔΜ (0,3 δις ευρώ), η Ιταλία (0,2 δις ευρώ), η Σερβία (1,5 δις ευρώ) και η Τουρκία (3,7 δις ευρώ). Συνολικά για τη διασυνοριακή ζώνη, το ελληνικό επενδεδυμένο κεφάλαιο για το 2012 ανήλθε στα 7,9 δις ευρώ ή το 23,2% του συνόλου των ελληνικών κεφαλαίων άμεσων επενδύσεων στο εξωτερικό.

Στη δεκαετία 2003 - 2012, οι συνολικές (ακαθάριστες) εισροές ΑΞΕ ανήλθαν στα 39,7 δις ευρώ περίπου από τα οποία η Ιταλία συμμετείχε με 1,6 δις ή 3,7%. Οι εισροές ΑΞΕ κατά τομέα οικονομικής δραστηριότητας επικεντρώθηκαν κατά 70% περίπου στον τριτογενή και κατά το υπόλοιπο ποσοστό στον δευτερογενή. Κλάδοι του τριτογενούς που συγκέντρωσαν το επενδυτικό ενδιαφέρον αφορούν στα χρηματοπιστωτικά, στις τηλεπικοινωνίες και στο εμπόριο. Κλάδοι του δευτερογενούς που προσέλκυαν επενδύσεις αφορούν στα χημικά, στα φάρμακα, στα τρόφιμα - ποτά, στα μηχανήματα και στα μεταλλικά προϊόντα.

Πίνακας 30.
Καθαρές άμεσες ξένες επενδύσεις στην Ελλάδα
(εκ. ευρώ, χώρες διασυννοριακής ζώνης, 2007 - 2009 - 2012)

	2007	2009	2012
Σύνολο ΑΞΕ	1.542,6	1.753,8	1.354,3
Σύνολο χωρών διασυννοριακής ζώνης	23,8	-87,9	-14,8
Αλβανία	0,2	0,2	0,4
Βουλγαρία	6,0	0,8	1,4
Ιταλία	17,8	-88,2	-13,3
ΠΓΔΜ	0,0	0,0	-3,9
Σερβία	0,3	0,0	0,1
Τουρκία	-0,5	-0,7	2,5

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Ειδικότερα, στοιχεία ετήσιας ροής των ΑΞΕ (καθαρές) ανά χώρα προέλευσης της διασυννοριακής ζώνης, καταγράφονται στον πίνακα 30. Το 2012 σημειώνεται κάμψη των ΑΞΕ στα 1,35 δις ευρώ από 1,54 δις ευρώ το 2007 και 1,75 δις ευρώ το 2009. Οι χώρες της διασυννοριακής ζώνης συμμετέχουν ελάχιστα στη διαμόρφωση των ετήσιων ροών και μάλιστα με αρνητικό πρόσημο στο σύνολό τους, γεγονός που σημαίνει ότι ως καθαρό αποτέλεσμα, τα κεφάλαια απομακρύνονται. Το αρνητικό καθαρό αποτέλεσμα δημιουργείται κυρίως από την Ιταλία ενώ σταθερά θετικό είναι το καθαρό αποτέλεσμα από την Αλβανία, τη Βουλγαρία και δευτερευόντως τη Σερβία έστω και αν αυτό διαμορφώνεται σε πολύ χαμηλά επίπεδα.

ΑΞΕ στην Ιταλία

Στο τέλος του 2012, τα συνολικά κεφάλαια ΑΞΕ στη χώρα (απόθεμα εισερχόμενων ΑΞΕ) ανήλθαν στα 276 δις ευρώ περίπου σημειώνοντας αύξηση σε σχέση με το 2009 (253 δις) και το 2007 (256 δις). Καμία χώρα της διασυννοριακής ζώνης δεν φαίνεται να αποτελεί σημαντικό επενδυτή στην Ιταλία. Το 2012 το επενδεδυμένο κεφάλαιο του συνόλου των χωρών της ζώνης στην Ιταλία ανήλθε στα 366 εκ. ευρώ περίπου ή το 0,1% του συνολικού επενδεδυμένου κεφαλαίου. Σημειώνεται ενδεικτικά ότι οι Τουρκικές τοποθετήσεις ήταν οι μεγαλύτερες με 128 εκ. ευρώ και ακολουθούσαν οι Βουλγαρικές (79 εκ. ευρώ) και οι Ελληνικές (72 εκ. ευρώ). Τα χρηματοπιστωτικά, η μεταποίηση, οι μεταφορές - επικοινωνίες και το εμπόριο δέσμευσαν το σημαντικότερο όγκο των επενδυτικών τοποθετήσεων. Ειδικότερα, στοιχεία ετήσιας ροής των ΑΞΕ (καθαρές) ανά χώρα προέλευσης της διασυννοριακής ζώνης, καταγράφονται στον πίνακα 31.

Στην περίοδο 2007 - 2012 παρατηρείται μια ραγδαία μείωση της εισροής ξένων επενδυτικών κεφαλαίων γεγονός που αποτυπώθηκε στα μόλις 72 εκ. ευρώ το 2012 από 29,4 δις το 2007. Ανάλογη ήταν και η συμπεριφορά των χωρών της διασυννοριακής ζώνης όπου το 2012 απομακρύνθηκαν κεφάλαια άνω των 100 εκ. ευρώ με σημαντικές εκροές

από Ελλάδα, Βουλγαρία και Αλβανία. Στον αντίποδα η Τουρκία αύξησε τις ροές κατά 31 εκ. ευρώ περίπου.

Πίνακας 31.
Καθαρές άμεσες ξένες επενδύσεις στην Ιταλία
(εκ. ευρώ, χώρες διασυνοριακής ζώνης, 2007 - 2009 - 2012)

	2007	2009	2012
Σύνολο ΑΞΕ	29.373,0	14.449,6	72,2
Σύνολο χωρών διασυνοριακής ζώνης	-6,0	37,6	-103,7
Αλβανία	1,0	14,0	-38,8
Βουλγαρία	-14,0	1,2	-42,4
Ελλάδα	4,0	20,5	-68,2
ΠΓΔΜ	0,0	1,0	0,0
Σερβία	1,0	-1,2	14,6
Τουρκία	2,0	2,1	31,2

Πηγή: OECD

ΑΞΕ στην ΠΓΔΜ

Στο τέλος του 2012, τα συνολικά κεφάλαια ΑΞΕ στη χώρα (απόθεμα εισερχόμενων ΑΞΕ) ανήλθαν στα 3,7 δις ευρώ περίπου σημειώνοντας αύξηση σε σχέση με το 2009 (3,1 δις) και το 2007 (2,5 δις). Οι χώρες της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων συμμετείχαν στο αποτέλεσμα του 2012 με 0,9 δις ευρώ περίπου ή το 23,8% του συνολικού επενδεδυμένου κεφαλαίου.

Πίνακας 32.
Καθαρές άμεσες ξένες επενδύσεις στην ΠΓΔΜ
(εκ. ευρώ, χώρες διασυνοριακής ζώνης, 2007 - 2009 - 2012)

	2007	2009	2012
Σύνολο ΑΞΕ	506,0	145,0	72,0
Σύνολο χωρών διασυνοριακής ζώνης	137,0	-36,8	31,7
Αλβανία	4,2	3,7	-0,8
Βουλγαρία	25,3	10,5	5,3
Ελλάδα	44,6	-57,1	2,1
Ιταλία	6,8	3,0	2,1
Σερβία	54,1	-1,3	-0,6
Τουρκία	2,0	4,4	23,5

Πηγή: Εθνική Τράπεζα ΠΓΔΜ

Από αυτές, η Ελλάδα ήταν ο μεγαλύτερος επενδυτής με 0,43 δις ευρώ περίπου, ακολουθούμενη από την Τουρκία και τη Βουλγαρία με 0,14 δις η κάθε μια. Τα κεφάλαια προέλευσης Σερβίας, Ιταλίας και Αλβανίας ήταν αρκετά μικρότερα αλλά υπολογίσιμα. Η Ελλάδα συγκαταλέγεται διαχρονικά στις τρεις μεγαλύτερες επενδύτριες χώρες. Αναφορικά με τους τομείς της οικονομίας που δέχονται επενδύσεις, αυτές μοιράζονται σχεδόν μεταξύ των υπηρεσιών και της βιομηχανίας - μεταποίησης. Ξεχωρίζουν οι επενδύσεις στα χρηματοπιστωτικά, στο εμπόριο και στους κλάδους του μετάλλου - μεταλλικών προϊόντων (2012). Ειδικότερα, στοιχεία ετήσιας ροής των ΑΞΕ (καθαρές) ανά χώρα προέλευσης της διασυνοριακής ζώνης, καταγράφονται στον πίνακα 32.

Στην περίοδο 2007 - 2012 σημειώθηκε μια σημαντική μείωση της ετήσιας εισροής ξένων επενδύσεων. Το 2012 η καθαρή εισροή διαμορφώθηκε στα 32 εκ. ευρώ περίπου από 0,5 δις περίπου το 2007. Παρόμοια ήταν η τάση και για το σύνολο των χωρών της διασυνοριακής ζώνης με τη ροή το 2012 να διαμορφώνεται στα 32 εκ. ευρώ περίπου από 137 το 2007.

Ωστόσο, οι χώρες της διασυνοριακής ζώνης αποτελούν μια σημαντική δεξαμενή επενδυτικών κεφαλαίων για τη χώρα συμβάλλοντας με 44% περίπου στην εισροή του 2012. Η μεγαλύτερη τοποθέτηση πραγματοποιήθηκε από την Τουρκία με τη Βουλγαρία να ακολουθεί. Γενικά σε διαχρονική βάση (2007 - 2012), οι χώρες της διασυνοριακής ζώνης εμφανίζουν μια μικτή επενδυτική συμπεριφορά με περιπτώσεις αυξημένων εισροών (η Σερβία το 2007, η Τουρκία το 2012) και περιπτώσεις χαρακτηριστικής απομάκρυνσης κεφαλαίων (η Ελλάδα το 2009).

ΑΞΕ στη Σερβία και το Κόσοβο

Σερβία

Στην περίοδο 2004 - 2012, η Σερβία προσέλκυσε περίπου 19 δις ευρώ ξένες άμεσες επενδύσεις οι οποίες κατευθύνθηκαν κυρίως στα χρηματοπιστωτικά, στη μεταποίηση, στο εμπόριο, στα ακίνητα και στις μεταφορές - επικοινωνίες. Σ' αυτό το διάστημα η Ελλάδα και η Ιταλία τοποθετήθηκαν στους 10 πρώτους επενδυτές με κεφάλαια παρόμοιου ύψους κοντά στα 0,9 δις ευρώ.

Πίνακας 33.
Καθαρές άμεσες ξένες επενδύσεις στη Σερβία
(εκ. ευρώ, χώρες διασυνοριακής ζώνης, 2007 - 2009 - 2012)

	2007	2009	2012
Σύνολο ΑΞΕ	1.820,8	1.372,5	241,9
Σύνολο χωρών διασυνοριακής ζώνης	349,5	206,4	-186,7
Αλβανία	0,1	-4,4	0,1
Βουλγαρία	34,4	1,3	29,7
Ελλάδα	237,1	46,7	-296,1
Ιταλία	111,5	167,4	81,7
ΠΓΔΜ	-33,9	-0,9	1,1
Τουρκία	0,4	-3,6	-3,2

Πηγή: Εθνική Τράπεζα Σερβίας

Ειδικότερα, στοιχεία ετήσιας ροής των ΑΞΕ (καθαρές) ανά χώρα προέλευσης της διασυνοριακής ζώνης, καταγράφονται στον πίνακα 33. Στην περίοδο 2007 - 2012 σημειώνεται σημαντική κάμψη της ετήσιας εισροής ΑΞΕ, από 1,8 δις ευρώ το 2007 σε 0,2 δις ευρώ περίπου το 2012. Στη διαμόρφωση αυτής της εικόνας συνέβαλαν και οι χώρες της διασυνοριακής ζώνης με δεδομένο ότι το 2012 απέσυραν από τη χώρα περίπου 187 εκ. ευρώ σε αντίθεση με το 2007 όπου είχαν τοποθετήσει συνολικά 350 εκ. ευρώ περίπου. Η αρνητική θέση του 2012 οφείλεται στην Ελλάδα η οποία απέσυρε από τη χώρα περίπου 0,3 δις ευρώ. Η επενδυτική εικόνα των χωρών της ζώνης εμφανίζει διακυμάνσεις στην εν λόγω περίοδο. Ελλάδα και Ιταλία διακινούν σημαντικά κεφάλαια με τη Βουλγαρία να ακολουθεί. Τα κεφάλαια που διακινούν οι υπόλοιπες χώρες είναι πολύ μικρά.

Κόσοβο

Το 2013, τα συνολικά επενδεδυμένα κεφάλαια στο Κόσοβο ανήλθαν στα 2,6 δις ευρώ. Στην πρώτη δεκάδα των επενδυτών βρίσκονται η Τουρκία και η Αλβανία με 231 και 44

εκ. ευρώ αντίστοιχα ενώ οι υπόλοιπες χώρες τις διασυνοριακής ζώνης βρίσκονται χαμηλά με ποσά που δεν ξεπερνούν τα 17 εκ. ευρώ η κάθε μια. Οι τομείς της οικονομίας που συγκεντρώνουν το επενδυτικό ενδιαφέρον είναι τα χρηματοπιστωτικά, οι μεταφορές - επικοινωνίες, η μεταποίηση και τα ακίνητα. Ειδικότερα, στοιχεία ετήσιας ροής των ΑΞΕ (καθαρές) ανά χώρα προέλευσης της διασυνοριακής ζώνης, καταγράφονται στον πίνακα 34.

Πίνακας 34.
Καθαρές άμεσες ξένες επενδύσεις στο Κόσοβο
(εκ. ευρώ, χώρες διασυνοριακής ζώνης, 2007 - 2009 - 2012)

	2007	2009	2012
Σύνολο ΑΞΕ	440,7	287,4	228,6
Σύνολο χωρών διασυνοριακής ζώνης	31,2	45,3	84,3
Αλβανία	3,4	23,3	4,7
Βουλγαρία	14,2	0,0	8,1
Ελλάδα	2,3	<0,1	0,3
Ιταλία	5,5	6,0	4,4
ΠΓΔΜ	0,4	1,5	1,2
Τουρκία	5,4	14,5	65,6

Πηγή: Κεντρική Τράπεζα Κοσόβου

Την περίοδο 2007 - 2012 εντοπίζεται μείωση της ετήσιας ροής ΑΞΕ. Το 2012 έφτασαν τα 229 εκ. ευρώ περίπου από 441 εκ. ευρώ το 2007. Αντίθετα, οι εισροές από τις χώρες της διασυνοριακής ζώνης αυξήθηκαν, γεγονός που οφείλεται σε τοποθετήσεις από την Τουρκία και την Αλβανία. Αξιοσημείωτη επίσης είναι η συνεισφορά της Βουλγαρίας αλλά και της Ιταλίας. Τα κεφάλαια προέλευσης ΠΓΔΜ και Ελλάδας είναι πολύ μικρά.

ΑΞΕ στην Τουρκία

Την δεκαετία 2003 - 2012 η χώρα υποδέχτηκε 100,6 δις δολάρια άμεσων ξένων επενδύσεων με μεγαλύτερους επενδυτές την Ολλανδία, την Αυστρία και τις ΗΠΑ. Η Ελλάδα βρέθηκε στην 5^η θέση των σημαντικότερων επενδυτών με 6,7 δις δολάρια ή το 6,6% του συνόλου. Στην πρώτη δεκάδα των σημαντικότερων επενδυτών δεν καταγράφηκε καμιά άλλη χώρα της διασυνοριακής ζώνης.

Το 2012, οι καθαρές ετήσιες εισροές ΑΞΕ στην Τουρκία ανήλθαν στα 12,6 δις δολάρια, αυξημένες σε σχέση με το 2009 (8,6 δις δολάρια), μειωμένες ωστόσο σε σχέση με το 2007 όταν είχαν ανέλθει στα 22 δις δολάρια που αποτελεί ιστορικά την καλύτερη επίδοση. Διαχρονικά, ο δευτερογενής και τριτογενής τομέας συμμετέχουν ισοβαρώς στη δέσμευση ΑΞΕ ενώ ξεχωρίζουν οι κλάδοι της μεταποίησης, των χρηματοπιστωτικών και των κατασκευών. Οι μεγαλύτερες εισροές ΑΞΕ προέρχονται από την Ευρώπη, τη Βόρεια Αμερική και τις χώρες του Κόλπου. Έτσι το 2012 περισσότερες από 33 χιλ. επιχειρήσεις με ξένα κεφάλαια δραστηριοποιούνταν στην Τουρκία. Σχεδόν το 70% αυτών των επιχειρήσεων έχει έδρα στην περιοχή της Κωνσταντινούπολης. Ειδικότερα, στοιχεία ετήσιας ροής των ΑΞΕ (καθαρές) ανά χώρα προέλευσης της διασυνοριακής ζώνης, καταγράφονται στον πίνακα 35.

Οι χώρες της διασυνοριακής ζώνης συμβάλουν περιορισμένα στη διαμόρφωση της ετήσιας ροής ΑΞΕ. Το 2012 η συμβολή των χωρών αυτών στο σύνολο των καθαρών εισροών της χώρας ανήλθε στο 1,8% ενώ το 2007 ήταν στο 10,7%. Ξεχωρίζει η θέση της Ελλάδας και της Ιταλίας οι οποίες σταθερά προσφέρουν επενδυτικά κεφάλαια, με κυμαινόμενο έστω ρυθμό. Οι συμβολή των υπόλοιπων χωρών της ζώνης είναι ασήμαντη.

Πίνακας 35.
Καθαρές άμεσες ξένες επενδύσεις στην Τουρκία
(εκ. δολάρια, χώρες διασυννοριακής ζώνης, 2007 - 2009 - 2012)

	2007	2009	2012
Σύνολο ΑΞΕ	22.047,0	8.663,0	12.557,0
Σύνολο χωρών διασυννοριακής ζώνης	2.439,0	377,0	223,0
Αλβανία	0,0	0,0	5,0
Βουλγαρία	5,0	0,0	0,0
Ελλάδα	2.360,0	59,0	58,0
Ιταλία	74,0	314,0	154,0
ΠΓΔΜ	0,0	0,0	0,0
Σερβία	0,0	4,0	6,0

Πηγή: Κεντρική Τράπεζα της Τουρκίας

Συνθετική αξιολόγηση των ροών επενδύσεων

Με βάση την ανάλυση που προηγήθηκε, βασικά συμπεράσματα ανά χώρα της διασυννοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης, καταγράφονται ως εξής:

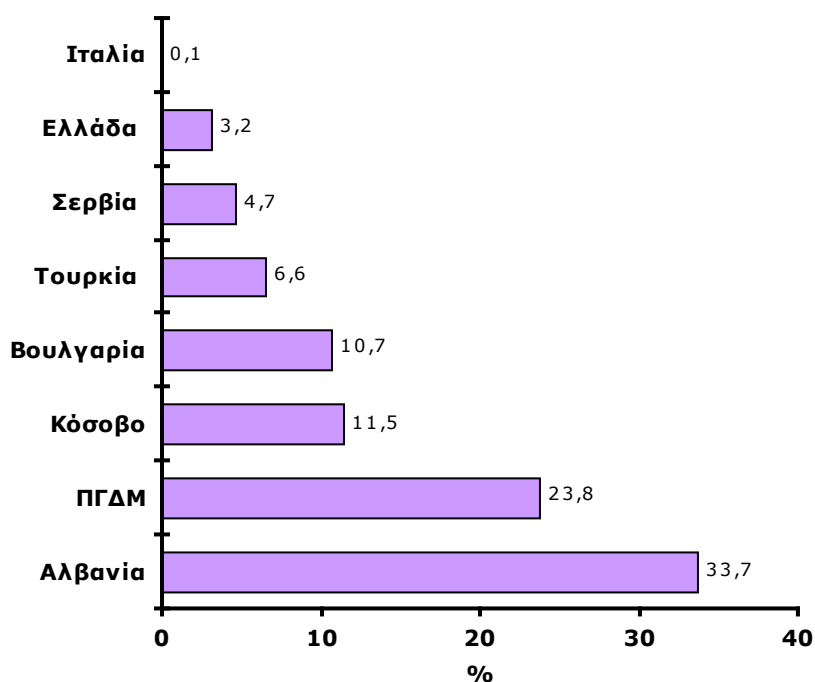
- Η εγγύς γεωγραφική ζώνη της Αλβανίας συμβάλει σημαντικά στη διαμόρφωση των επενδύσεων στη χώρα με την Ελλάδα, την Ιταλία και την Τουρκία να πρωτοστατούν. Το απόθεμα των εισερχόμενων ΑΞΕ παρουσιάζει σταθερή αύξηση τα τελευταία χρόνια και το 2012 ανήλθε στα 3,5 δις ευρώ περίπου.
- Η Βουλγαρία σημειώνει ένα υψηλό μέγεθος επενδεδυμένου κεφαλαίου με τάσεις διεύρυνσης. Ωστόσο τα τελευταία χρόνια παρατηρείται σημαντική επιβράδυνση της ετήσιας εισροής ΑΞΕ. Σε σχέση με τις χώρες της διασυννοριακής ζώνης, η Ελλάδα είναι ο μεγαλύτερος επενδυτής με την Ιταλία και την Τουρκία να ακολουθούν.
- Η Ελλάδα αποτελεί μια σταθερή πηγή επενδυτικών κεφαλαίων για τις χώρες της διασυννοριακής ζώνης καταγράφοντας το 2012 επενδεδυμένα κεφάλαια κοντά στα 8 δις ευρώ. Από την άλλη πλευρά τα επενδεδυμένα κεφάλαια των χωρών της ζώνης στην Ελλάδα είναι μικρά με σημαντικότερη συμβολή αυτή της Ιταλίας στα 0,6 δις ευρώ το 2012. Το απόθεμα των εισερχόμενων ΑΞΕ παρουσιάζει σταθερή κάμψη τα τελευταία χρόνια και το 2012 ανήλθε στα 18,8 δις ευρώ περίπου.
- Οι χώρες της διασυννοριακής ζώνης δεν αποτελούν σημαντική επενδυτική δεξαμενή για την Ιταλία. Μάλιστα τα τελευταία χρόνια οι χώρες αυτές φαίνεται ότι προβαίνουν σε απόσυρση κεφαλαίων. Μεταξύ των χωρών της ζώνης, σημαντικότερος επενδυτής είναι η Τουρκία ακολουθούμενη από τη Βουλγαρία και την Ελλάδα.
- Παρότι τα επενδεδυμένα κεφάλαια στην ΠΓΔΜ εμφανίζουν σημαντική αύξηση, η χώρα δέχεται γενικά μικρό όγκο ετήσιων επενδυτικών ροών. Οι χώρες της διασυννοριακής ζώνης αποτελούν μια σημαντική δεξαμενή επενδυτικών κεφαλαίων με την Ελλάδα να βρίσκεται στις πρώτες επενδύτριες χώρες.
- Η Σερβία παρουσιάζει τα τελευταία χρόνια μια κάμψη της ετήσιας εισροής επενδυτικών κεφαλαίων με ορατή την επίπτωση της Ελλάδας στη διαμόρφωση της συνολικής εικόνας. Ελλάδα και Ιταλία κατατάσσονται στους σημαντικούς επενδυτές της χώρας με τις υπόλοιπες χώρες της διασυννοριακής ζώνης να κινούνται σε χαμηλά επίπεδα. Το Κόσοβο ειδικότερα αποτελεί έναν μικρό επενδυτικό προορισμό - το μικρότερο της διασυννοριακής ζώνης. Οι ΑΞΕ στο σύνολό τους τα τελευταία χρόνια μειώνονται σε αντίθεση με αυτές προέλευσης διασυννοριακής ζώνης οι οποίες εμφανίζουν ανοδικές τάσεις. Τουρκία και Αλβανία είναι από τους κύριους επενδυτές.
- Η Τουρκία αποτελεί μια σημαντική χώρα υποδοχής ΑΞΕ με το επενδεδυμένο κεφάλαιο ξένων συμφερόντων να υπολογίζεται σε πάνω από 100 δις δολάρια και

μια σταθερή ετήσια ροή επενδυτικών κεφαλαίων σε υψηλά σχετικά επίπεδα. Από τις χώρες της διασυνοριακής ζώνης, η Ελλάδα και η Ιταλία συμβάλουν σταθερά στην εισροή κεφαλαίων ενώ η Ελλάδα είναι ιστορικά ο πέμπτος μεγαλύτερος επενδυτής. Η επενδυτική συμβολή των υπόλοιπων χωρών της ζώνης είναι ασήμαντη.

Πίνακας 36.
Σημαντικοί επενδυτικοί εταίροι εντός ζώνης διερεύνησης
(απόθεμα ΑΞΕ - διαχρονική τάση)

Χώρα/περιοχή προορισμού επενδύσεων	Σημαντικός επενδυτής από τη διασυνοριακή ζώνη
Αλβανία	Ελλάδα, Ιταλία, Τουρκία
Βουλγαρία	Ελλάδα, Ιταλία
Ελλάδα	Ιταλία
Ιταλία	Τουρκία
ΠΓΔΜ	Ελλάδα, Τουρκία, Βουλγαρία
Σερβία	Ελλάδα, Ιταλία
Κόσοβο	Τουρκία, Αλβανία
Τουρκία	Ελλάδα, Ιταλία

Σχήμα 19.
Δείκτης επενδυτικής εξάρτησης (% , 2012)



Οι σχέσεις σημαντικότητας των χωρών της διασυνοριακής ζώνης ως δεξαμενές επενδυτικών κεφαλαίων αποτυπώνονται εποπτικά στον πίνακα 36. Η Ελλάδα και η Ιταλία αποτελούν τους σημαντικότερους επενδυτές της ζώνης με υψηλή δραστηριοποίηση σε όλες τις χώρες. Η μεταξύ τους σχέση όμως είναι ασθενική. Από την άλλη πλευρά η Τουρκία αναπτύσσει σταδιακά επενδυτική παρουσία στην περιοχή, ωστόσο συγκαταλέγεται στις χώρες που κατά βάση υποδέχονται κεφάλαια. Ενδιαφέρον τέλος έχουν οι επενδυτικές σχέσεις που αναπτύσσονται μεταξύ χωρών με κοινό πολιτισμικό - εθνοτικό υπόβαθρο: ΠΓΔΜ από Βουλγαρία και Κόσοβο από Τουρκία - Αλβανία.

Σε όλες τις χώρες, πλην Αλβανίας, παρατηρείται μεταξύ 2007 - 2012 σημαντική επιβράδυνση των ετήσιων εισροών ΑΞΕ. Αναφορικά με το απόθεμα των επενδεδυμένων κεφαλαίων, στην Ελλάδα παρατηρήθηκε μείωση (φυγή κεφαλαίων) ενώ σε Βουλγαρία, Αλβανία, Ιταλία και ΠΓΔΜ παρατηρήθηκε αύξηση. Σημαντική είναι η θέση της Ιταλία και της Τουρκίας ως προς τον όγκο του επενδεδυμένου κεφαλαίου (αποδέκτες).

Η σχέση της κάθε χώρας με το σύνολο των υπολοίπων της ζώνης προβάλλει και το βαθμό εξάρτησης από τα επενδυτικά κεφάλαια που εισρέουν στη χώρα με προέλευση το σύνολο της ζώνης (ποσοστό αποθέματος ΑΞΕ στο σύνολο). Βάσει αυτού του δείκτη, οι περισσότερο εξαρτώμενες χώρες είναι η Αλβανία και η ΠΓΔΜ ενώ οι λιγότερο εξαρτώμενες είναι η Ιταλία και η Ελλάδα.

A.4.5. Εμπορικές ροές

Η διάγνωση των εμπορικών ροών στις χώρες της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης συμβάλει στην κατανόηση του παραγωγικού και οικονομικού τους δυναμισμού και προσανατολισμού. Επιπλέον, συμβάλει στην κατανόηση των σχέσεων που αναπτύσσουν οι χώρες της ζώνης μέσα από την ανάπτυξη του διασυνοριακού εμπορίου.

Βασικός δείκτης για την αποτύπωση και αξιολόγηση των δεδομένων αποτελεί η παρακολούθηση του εμπορικού ισοζυγίου όγκου συναλλαγών (εξαγωγές - εισαγωγές αγαθών σε αξία). Δηλαδή, στο εμπορικό ισοζύγιο καταγράφονται οι χρηματικές ροές που αφορούν σε συναλλαγές σε αγαθά (πληρωμές/εισαγωγές και εισπράξεις/εξαγωγές), των οποίων η κυριότητα αλλάζει μεταξύ ενός κατοίκου και μη κατοίκου. Στην ανάλυση που ακολουθεί εξετάζεται η κατάσταση ανά χώρα ξεχωριστά.

Εμπορικό ισοζύγιο Αλβανία

Την περίοδο 2007 - 2012 σημειώνεται επέκταση των εμπορικών συναλλαγών (εισαγωγές και εξαγωγές) με το εξωτερικό όπου οι εξαγωγές αυξήθηκαν με παρόμοιο ρυθμό σε σχέση με τις εισαγωγές. Το ισοζύγιο είναι ελλειμματικό με μικρές τάσεις διεύρυνσης.

Πίνακας 37.
Εμπορικό ισοζύγιο Αλβανίας
(εκ. ευρώ, χώρες διασυνοριακής ζώνης, 2007 & 2012)

	2007			2012		
	Εξαγωγές	Εισαγωγές	Ισοζύγιο	Εξαγωγές	Εισαγωγές	Ισοζύγιο
Σύνολο	888,6	3.044,7	-2.156,1	1.525,6	3.782,8	-2.257,2
Σύνολο χωρών διασυνοριακής ζώνης	690,9	1.670,5	-979,6	1.128,6	2.096,3	-967,7
Βουλγαρία	5,4	54,3	-48,9	19,9	49,2	-29,3
Ελλάδα	64,7	444,4	-379,7	67,4	358,8	-291,4
Ιταλία	532,8	826,4	-293,6	781,9	1.207,1	-425,2
ΠΓΔΜ	18,5	59,1	-40,6	29,9	60,1	-30,2
Σερβία (με Κόσοβο)	52,2	65,1	-12,9	136,1	202,9	-66,8
Τουρκία	17,3	221,2	-203,9	93,4	218,2	-124,8

Πηγή: Τράπεζα της Αλβανίας

Την ίδια περίοδο παρατηρείται επίσης μεγέθυνση του όγκου των συναλλαγών με τις χώρες της διασυνοριακής ζώνης ενώ το ισοζύγιο καταγράφεται ελλειμματικό χωρίς αξιολογή μεταβολή μεταξύ των ετών 2007 και 2012 περίπου στα 970 εκ. ευρώ.

Σημαντικότερος εμπορικός εταίρος είναι η Ιταλία (περίπου 2 δις συναλλαγές το 2012) ακολουθούμενη από την Ελλάδα σε μεγάλη απόσταση (περίπου 0,4 δις το 2012). Ψηλά

επίσης βρίσκονται οι συναλλαγές και με τη Σερβία. Οι υπόλοιπες χώρες ακολουθούν. Αναφορικά με τα εξαγωγίμα αγαθά, αυτά αφορούν σε προϊόντα της μεταποίησης, σε καύσιμα και σε πρώτες ύλες. Ενώ, η χώρα εισάγει κυρίως προϊόντα της μεταποίησης, μηχανές και εξοπλισμό, καύσιμα, χημικά και τρόφιμα.

Εμπορικό ισοζύγιο Βουλγαρίας

Την περίοδο 2007 - 2012 σημειώνεται επέκταση των εμπορικών συναλλαγών (εισαγωγές και εξαγωγές) με το εξωτερικό όπου οι εξαγωγές αυξήθηκαν με μεγαλύτερο ρυθμό σε σχέση με τις εισαγωγές. Το ισοζύγιο είναι ελλειμματικό με τάσεις όμως συρρίκνωσης.

Ανάλογη διεύρυνση κατέγραψε το εμπόριο και με τις χώρες της διασυννοριακής ζώνης όπου μάλιστα σημειώθηκε σημαντική αύξηση του πλεονάσματος το οποίο για το 2012 διαμορφώθηκε κοντά στο 1,1 δις ευρώ. Σημαντικότεροι εμπορικοί εταίροι είναι η Ιταλία, η Ελλάδα και η Τουρκία με τις υπόλοιπες χώρες να ακολουθούν σε απόσταση. Με όλες τις χώρες της διασυννοριακής ζώνης το ισοζύγιο είναι πλεονασματικό. Βασικά εμπορικά αγαθά με τις χώρες της ΝΑ Ευρώπης αποτελούν οι πρώτες ύλες, τα καύσιμα και τα καταναλωτικά προϊόντα.

Πίνακας 38.
Εμπορικό ισοζύγιο Βουλγαρίας
(εκ. ευρώ, χώρες διασυννοριακής ζώνης, 2007 & 2012)

	2007			2012		
	Εξαγωγές	Εισαγωγές	Ισοζύγιο	Εξαγωγές	Εισαγωγές	Ισοζύγιο
Σύνολο	13.511,9	21.861,2	-8.349,3	20.770,2	25.459,1	-4.688,9
Σύνολο χωρών διασυννοριακής ζώνης	5.131,0	4.962,7	168,3	6.140,0	4.757,8	1.382,2
Αλβανία	51,2	7,5	43,7	50,0	20,3	29,7
Ελλάδα	1.229,5	1.125,8	103,7	1.494,6	1.355,0	139,6
Ιταλία	1.392,2	1.872,3	-480,1	1.763,8	1.675,2	88,6
ΠΓΔΜ	284,0	277,5	6,5	392,6	251,2	141,4
Σερβία (με Κόσοβο)	629,8	173,9	455,9	481,3	261,7	219,6
Τουρκία	1.544,3	1.505,7	38,6	1.957,7	1.194,4	763,3

Πηγή: Βουλγαρική Εθνική Τράπεζα

Εμπορικό ισοζύγιο Ελλάδας

Την περίοδο 2007 - 2012 σημειώνεται συρρίκνωση των εμπορικών συναλλαγών της χώρας με παράλληλη μείωση του εμπορικού ελλείμματος το οποίο κυμάνθηκε στα 21 δις ευρώ περίπου το 2012 από το ύψος ρεκόρ των 41 δις ευρώ το 2007. Αυτή την περίοδο σημειώθηκε σημαντική αύξηση των εξαγωγών και εξίσου σημαντική μείωση των εισαγωγών.

Το 2012, οι χώρες της διασυννοριακής ζώνης συμμετείχαν στο εμπόριο της Ελλάδας κατά 19% περίπου καταδεικνύοντας τη σημαντικότητα αυτής της περιοχής για την ελληνική εμπορική δραστηριοποίηση. Μάλιστα το ισοζύγιο ήταν πλεονασματικό κατά 1,5 δις ευρώ σε αντίθεση με το σύνολο του εμπορικού ισοζυγίου το οποίο ήταν σημαντικά ελλειμματικό. Βασικοί εμπορικοί εταίροι είναι η Ιταλία, η Βουλγαρία και η Τουρκία ενώ οι υπόλοιπες χώρες ακολουθούν με απόσταση. Πλην Ιταλίας, το ισοζύγιο με όλες τις υπόλοιπες χώρες της ζώνης είναι πλεονασματικό. Τουρκία, Ιταλία και Βουλγαρία βρίσκονται τα τελευταία χρόνια στην πρώτη πεντάδα των ελληνικών εξαγωγών. Ταυτόχρονα όμως μόνο η Ιταλία βρίσκεται στην πρώτη δεκάδα των ελληνικών εισαγωγών.

Το 75% περίπου των εξαγωγών του 2012 αφορούσε στα βιομηχανικά προϊόντα και στα καύσιμα ενώ σημαντικές επίσης είναι οι εξαγωγές τροφίμων και γεωργικών προϊόντων. Οι ίδιες ομάδες αγαθών συμμετέχουν και στη διάθρωση των κύριων εισαγωγών.

Πίνακας 39.
Εμπορικό ισοζύγιο Ελλάδας
(εκ. ευρώ, χώρες διασυννοριακής ζώνης, 2007 & 2012)

	2007			2012		
	Εξαγωγές	Εισαγωγές	Ισοζύγιο	Εξαγωγές	Εισαγωγές	Ισοζύγιο
Σύνολο	19.392,3	60.125,9	-40.733,6	27.342,7	48.623,9	-21.281,2
Σύνολο χωρών διασυννοριακής ζώνης	-	-	-	8.122,3	6.608,2	1.514,1
Αλβανία	-	-	-	414,8	82,1	332,7
Βουλγαρία	-	-	-	1.512,9	1.310,7	202,2
Ιταλία	-	-	-	2.107,8	3.808,4	-1.700,7
ΠΓΔΜ	-	-	-	827,4	170,4	657,0
Σερβία (με Κόσοβο)	-	-	-	307,2	128,4	178,8
Τουρκία	-	-	-	2.952,2	1.108,2	1.844,0

Πηγή: ΚΕΕΜ (Κέντρο Εξαγωγικών Ερευνών και Μελετών) με πρωτογενή δεδομένα από ΕΛΣΤΑΤ.

Εμπορικό ισοζύγιο Ιταλίας

Την περίοδο 2007 - 2011 (πίνακας 40), η Ιταλία αύξησε τις εισαγωγές με μεγαλύτερο ρυθμό σε σχέση με την αύξηση των εξαγωγών της με συνέπεια τη σημαντική διεύρυνση του εμπορικού ελλείμματος. Οι περιφέρειες της περιοχής μελέτης συμμετέχουν με μικρό σχετικά ποσοστό στις εξαγωγές της χώρας (5% το 2011) διατηρώντας ουσιαστικά το μέγεθος των εξαγωγών αμετάβλητο μεταξύ 2007 και 2011.

Μάλιστα την ίδια περίοδο αύξησαν σημαντικά τις εισαγωγές με συνέπεια τη σημαντική διεύρυνση του εμπορικού ελλείμματος. Σε εθνικό επίπεδο, οι περιφέρειες της περιοχής μελέτης συμβάλουν κατά 28% στη διαμόρφωση του συνολικού εμπορικού ελλείμματος - ένδειξη της χαμηλής σχετικά ανταγωνιστικότητας της οικονομίας αυτής της περιοχής. Από τις περιφέρειες της περιοχής μελέτης μόνο η Basilicata είναι σταθερά πλεονασματική.

Πίνακας 40.
Εμπορικό ισοζύγιο Ιταλίας και περιοχής μελέτης
(εκ. ευρώ, NUTS 0, NUTS II, περιοχή μελέτης, 2007 & 2011)

NUTS 0/II	Όνομασία	2007			2011		
		Εξαγωγές	Εισαγωγές	Ισοζύγιο	Εξαγωγές	Εισαγωγές	Ισοζύγιο
IT	Ιταλία	364.744,0	373.340,0	-8.596,0	375.850,0	400.480,0	-24.630,0
	Ιταλία - περιοχή μελέτης	19.168,0	20.392,0	-1.224,0	19.339,0	26.166,0	-6.827,0
ITF3	Campania	9.445,0	10.057,0	-612,0	9.426,0	12.695,0	-3.269,0
ITF4	Puglia	7.192,0	8.522,0	-1.330,0	8.159,0	11.902,0	-3.743,0
ITF5	Basilicata	2.100,0	1.067,0	1.033,0	1.399,0	991,0	408,0
ITF6	Calabria	431,0	746,0	-315,0	355,0	578,0	-223,0

Πηγή: ISTAT (2013), Italian Statistical Abstract 2012

Στους κύριους εμπορικούς εταίρους με έμφαση στη διασυννοριακή ζώνη, περιλαμβάνονται η Ελλάδα, η Βουλγαρία και η Τουρκία. Στον πίνακα 40 αποτυπώνεται το ισοζύγιο της Ιταλίας με τις χώρες αυτές για το 2011. Η Ελλάδα σημειώνεται ως ένας από τους σημαντικότερους εμπορικούς εταίρους της χώρας σε παγκόσμιο επίπεδο με την οποία διεκπεραιώνει πάνω από 100 δις ευρώ συναλλαγές. Ακολουθεί σε σημαντικότητα για τη διασυννοριακή ζώνη η Τουρκία - πολύ χαμηλότερα όμως από τα ελληνικά μεγέθη. Το

ισοζύγιο με την Ελλάδα είναι αρνητικό στα 13 δις ευρώ περίπου που σημαίνει ότι οι εισαγωγές είναι μεγαλύτερες από τις εξαγωγές.

Πίνακας 41.
Εμπορικό ισοζύγιο Ιταλίας
(εκ. ευρώ, επιλεγμένες χώρες διασυνοριακής ζώνης, 2011)

	2011		
	Εξαγωγές	Εισαγωγές	Ισοζύγιο
Σύνολο	375.850,0	400.480,0	-24.630,0
Επιλεγμένες χώρες διασυνοριακής ζώνης	60.553,00	70.496,00	-9.943,00
Βουλγαρία	1.580,0	2.112,0	-532,0
Ελλάδα	49.345,0	62.406,0	-13.061,0
Τουρκία	9.628,0	5.978,0	3.650,0

Πηγή: ISTAT (2013), Italian Statistical Abstract 2012

Τέλος, η χώρα εξαγει κυρίως βιομηχανικά προϊόντα με έμφαση στους κλάδους των οχημάτων, της μεταλλουργίας και των μηχανημάτων, των τροφίμων, της ένδυσης - υπόδησης, των πλαστικών αλλά και καύσιμα. Εισάγει κυρίως οχήματα, μηχανήματα, ηλεκτρικά - ηλεκτρονικά, προϊόντα μεταλλουργίας, τρόφιμα, καύσιμα και πρώτες ύλες.

Εμπορικό ισοζύγιο ΠΓΔΜ

Πίνακας 42.
Εμπορικό ισοζύγιο ΠΓΔΜ
(εκ. δολάρια, χώρες διασυνοριακής ζώνης, 2007 & 2012)

	2007			2012		
	Εξαγωγές	Εισαγωγές	Ισοζύγιο	Εξαγωγές	Εισαγωγές	Ισοζύγιο
Σύνολο	3.398,3	5.280,6	-1.882,3	4.015,4	6.522,4	-2.507,0
Σύνολο χωρών διασυνοριακής ζώνης	1.790,1	1.673,3	116,8	1.197,4	2.457,1	-1.259,6
Αλβανία	73,1	19,7	53,4	75,7	35,0	40,6
Βουλγαρία	243,9	271,1	-27,2	287,2	407,8	-120,7
Ελλάδα	424,7	416,2	8,4	188,5	804,3	-615,9
Ιταλία	349,9	313,3	36,6	281,2	401,7	-120,5
Σερβία	644,7	454,5	190,2	298,1	482,7	-184,6
Τουρκία	53,8	198,5	-144,7	66,8	325,4	-258,6

Πηγή: Εθνική Τράπεζα ΠΓΔΜ

Στην περίοδο 2007 - 2012 παρατηρείται διεύρυνση των εμπορικών συναλλαγών όπως και τους εμπορικού ελλείμματος το οποίο διαμορφώθηκε το 2012 στα -2,5 δις δολάρια περίπου. Ανάλογη είναι η εξέλιξη και με τις χώρες της διασυνοριακής ζώνης όπου το εμπορικό πλεόνασμα του 2007 μετατράπηκε σε σημαντικό έλλειμμα το 2012.

Πλην Αλβανίας, εμπορικό έλλειμμα καταγράφεται με όλες τις υπόλοιπες χώρες της διασυνοριακής ζώνης. Ο σημαντικότερος εμπορικός εταίρος είναι η Ελλάδα με την οποία διεκπεραιώνει το 10% περίπου των συνολικών εμπορικών συναλλαγών. Ακολουθούν Βουλγαρία, Ιταλία και Σερβία με παρόμοια ποσοστά. Γενικά παρατηρείται ισοκατανομή και διασπορά των εμπορικών συναλλαγών με τις χώρες της περιοχής. Εισάγει κυρίως καύσιμα, μηχανές και προϊόντα μεταποίησης και εξαγει κυρίως βιομηχανικά προϊόντα και χημικά.

Εμπορικό ισοζύγιο Σερβίας και Κοσόβου

Σερβία

Στην περίοδο 2007 - 2012, η αύξηση των εξαγωγών με μεγαλύτερο ρυθμό σε σχέση με τις εισαγωγές οδήγησε σε περιορισμό του εμπορικού ελλείμματος το οποίο για το 2012 διαμορφώθηκε στα 7,5 δις δολάρια περίπου. Παρόμοια ήταν η πορεία και στο σύνολο της διασυνοριακής ζώνης όπου το εμπορικό έλλειμμα περιορίστηκε. Το 2012, ο όγκος των συναλλαγών με τις χώρες της διασυνοριακής ζώνης αποτελούσε το 19% του συνολικού όγκου των συναλλαγών.

Ο μεγαλύτερος εμπορικός εταίρος της Σερβίας είναι η Ιταλία ενώ ακολουθεί η Βουλγαρία και η ΠΓΔΜ. Ο μικρότερος εμπορικός εταίρος είναι η Αλβανία. Το ισοζύγιο του 2012 είναι αρνητικό με όλες τις χώρες πλην ΠΓΔΜ και Αλβανίας. Εξάγει κυρίως τρόφιμα, πρώτες ύλες και καύσιμα και εισάγει κυρίως καύσιμα και προϊόντα μεταποίησης.

Πίνακας 43.
Εμπορικό ισοζύγιο Σερβίας
(εκ. δολάρια, χώρες διασυνοριακής ζώνης, 2007 & 2012)

	2007			2012		
	Εξαγωγές	Εισαγωγές	Ισοζύγιο	Εξαγωγές	Εισαγωγές	Ισοζύγιο
Σύνολο	8.825,0	18.968,0	-10.143,0	11.354,0	19.013,0	-7.659,0
Σύνολο χωρών διασυνοριακής ζώνης	2.070,3	3.434,2	-1.364,0	2.403,2	3.382,9	-979,7
Αλβανία	80,1	11,5	68,5	85,1	13,8	71,3
Βουλγαρία	218,1	587,6	-369,5	286,9	500,9	-214,0
Ελλάδα	182,2	285,2	-103,1	163,1	304,2	-141,2
Ιταλία	1.094,2	1.835,5	-741,3	1.203,9	1.829,1	-625,3
ΠΓΔΜ	437,2	308,7	128,5	477,2	295,9	181,4
Τουρκία	58,5	405,7	-347,2	187,0	439,0	-251,9

Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία Σερβίας

Κόσοβο

Πίνακας 44.
Εμπορικό ισοζύγιο Κοσόβου*
(εκ. ευρώ, χώρες διασυνοριακής ζώνης, 2007 & 2011)

	2007			2011		
	Εξαγωγές	Εισαγωγές	Ισοζύγιο	Εξαγωγές	Εισαγωγές	Ισοζύγιο
Σύνολο	145,8	1.353,7	-1.207,8	312,0	2.237,4	-1.925,5
Σύνολο χωρών διασυνοριακής ζώνης	68,9	538,4	-469,5	158,4	960,0	-801,6
Αλβανία	20,8	35,3	-14,5	34,6	96,4	-61,8
Βουλγαρία	10,0	42,0	-32,0	0,9	50,5	-49,6
Ελλάδα	8,4	63,7	-55,3	0,2	103,2	-103,0
Ιταλία	9,7	57,7	-48,0	83,9	159,4	-75,5
ΠΓΔΜ	17,4	237,9	-220,5	30,9	366,0	-335,0
Τουρκία	2,7	101,8	-99,2	7,8	184,5	-176,6

* Ίδια επεξεργασία ως προς το Σύνολο με αφαίρεση των συναλλαγών με την Σερβία που θεωρήθηκαν εσωτερικό εμπόριο

Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία Κοσόβου

Στην περίοδο 2007 - 2011 παρατηρείται αύξηση των εξαγωγών αλλά και των εισαγωγών με αποτέλεσμα τη διεύρυνση του εμπορικού ελλείμματος. Ανάλογη είναι η εικόνα και με τις χώρες της διασυνοριακής ζώνης όπου σημειώθηκε διεύρυνση του ελλείμματος στα 0,8 δις ευρώ το 2011. Οι χώρες της ζώνης ευθύνονται για το 44% σχεδόν των συνολικών συναλλαγών του Κοσόβου.

Κύριοι εμπορικοί εταίροι των χωρών της ζώνης είναι η ΠΓΔΜ, η Ιταλία και η Τουρκία. Μικρότερος εμπορικός εταίρος είναι η Βουλγαρία. Με όλες τις χώρες της ζώνης καταγράφηκε το 2011 εμπορικό έλλειμμα. Εξάγει κυρίως προϊόντα μεταποίησης και πρώτες ύλες και εισάγει κυρίως προϊόντα μεταποίησης, καύσιμα, μηχανές και τρόφιμα.

Εμπορικό ισοζύγιο Τουρκίας

Μεταξύ 2007 και 2012 σημειώνεται μεγάλη αύξηση των εμπορικών συναλλαγών της χώρας αλλά και μεγάλη διεύρυνση του εμπορικού ελλείμματος το οποίο για το 2012 ξεπέρασε τα 84 δις δολάρια. Με τις χώρες της διασυνοριακής ζώνης διεκπεριώνεται περίπου το 8% των εμπορικών συναλλαγών (2012) ενώ το πλεόνασμα του 2007 μετατράπηκε σε σημαντικό έλλειμμα το 2012 περίπου στα 9,5 δις δολάρια. Παράλληλα σημειώνεται αύξηση του όγκου των συναλλαγών με τις χώρες της ζώνης μεταξύ 2007 και 2012.

Πίνακας 45.
Εμπορικό ισοζύγιο Τουρκίας
(εκ. δολάρια, χώρες διασυνοριακής ζώνης, 2007 & 2012)

	2007			2012		
	Εξαγωγές	Εισαγωγές	Ισοζύγιο	Εξαγωγές	Εισαγωγές	Ισοζύγιο
Σύνολο	107.271,7	170.062,7	-62.791,0	152.461,7	236.545,1	-84.083,4
Σύνολο χωρών διασυνοριακής ζώνης	12.964,7	12.806,5	158,2	10.625,6	20.054,8	-9.429,3
Αλβανία	294,5	23,8	270,7	255,9	99,0	157,0
Βουλγαρία	2.060,2	1.951,7	108,5	1.685,0	2.753,6	-1.068,7
Ελλάδα	2.262,7	950,2	1.312,5	1.401,4	3.539,9	-2.138,5
Ιταλία	7.480,1	9.751,3	-2.271,2	6.373,1	13.344,5	-6.971,4
ΠΓΔΜ	271,7	55,8	215,9	274,5	103,2	171,3
Σερβία (με Κόσοβο)	595,5	73,8	521,8	635,7	214,6	421,0

Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία Τουρκίας

Σημαντικότερος εμπορικός εταίρος είναι η Ιταλία ακολουθούμενη από την Ελλάδα και τη Βουλγαρία. Με αυτές τις χώρες το ισοζύγιο είναι αρνητικό. Με τις υπόλοιπες χώρες της ζώνης ο όγκος των συναλλαγών βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα ενώ το ισοζύγιο είναι θετικό. Βασικά εξαγώγιμα αγαθά είναι οχήματα και μηχανές, πλαστικά και χημικά, κλωστοϋφαντουργικά, πολύτιμα μέταλλα, καύσιμα και τρόφιμα. Βασικές εισαγωγές γίνονται σε καύσιμα και πρώτες ύλες, φάρμακα και χημικά, πλαστικά, οχήματα, μηχανήματα και ηλεκτρικά - ηλεκτρονικά.

Συνθετική αξιολόγηση των εμπορικών ροών

Με εξέταση της κατάστασης ανά χώρα της διασυνοριακής ζώνης ξεχωριστά, σημειώνεται η σαφής αύξηση των εμπορικών συναλλαγών τόσο ενδοζωνικά όσο και με τον υπόλοιπο κόσμο. Κύριοι εμπορικοί εταίροι σχεδόν όλων των χωρών της ζώνης είναι η Ιταλία και η Ελλάδα, ακολουθούμενες από την Βουλγαρία και την Τουρκία. Ειδικότερα:

- Με εξαίρεση την Ελλάδα και τη Βουλγαρία, όλες οι υπόλοιπες χώρες καταγράφουν αρνητικό εμπορικό ισοζύγιο με το σύνολο των χωρών της ζώνης (2012).

- Ο μεγαλύτερος όγκος εξαγωγών με προορισμό τις χώρες της ζώνης πραγματοποιείται από την Ιταλία με 60 δις ευρώ περίπου (2011) ακολουθούμενη με απόσταση από την Ελλάδα και την Τουρκία (2012).
- Ο μεγαλύτερος όγκος εισαγωγών με προέλευση τις χώρες της ζώνης πραγματοποιείται από την Ιταλία με 70 δις ευρώ περίπου (2011) ακολουθούμενη με απόσταση από την Τουρκία και την Ελλάδα.

Πίνακας 46.

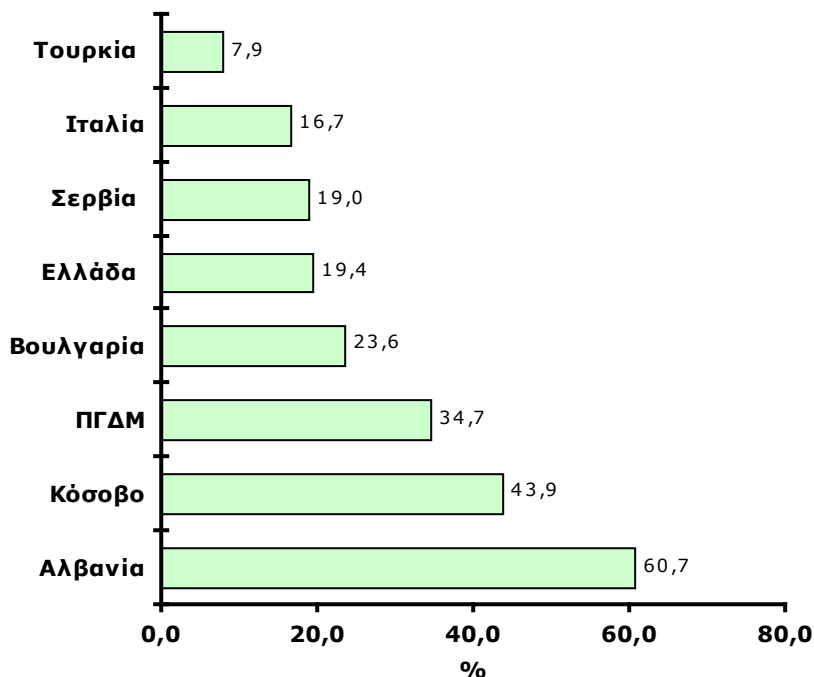
Ποσοστό εμπορικών συναλλαγών με τις χώρες της διασυνοριακής ζώνης ως προς το σύνολο και κύριοι εμπορικοί εταίροι εντός ζώνης (% , 2007 & 2012*)

	2007	2012	Τάση	Κύριοι εμπορικοί εταίροι
Αλβανία	60,0	60,7	Ελαφρά αύξηση	Ιταλία, Ελλάδα
Βουλγαρία	28,5	23,6	Μείωση	Ιταλία, Ελλάδα, Τουρκία
Ελλάδα	-	19,4	-	Τουρκία, Ιταλία, Βουλγαρία
Ιταλία*	-	16,7	-	Ελλάδα, Τουρκία
ΠΓΔΜ	39,9	34,7	Μείωση	Ελλάδα, Βουλγαρία, Σερβία
Σερβία	19,8	19,0	Ελαφρά μείωση	Σερβία, Ιταλία, Βουλγαρία
Κόσοβο**	40,5	43,9	Αύξηση	ΠΓΔΜ, Ιταλία, Τουρκία
Τουρκία	9,3	7,9	Μείωση	Ιταλία, Ελλάδα

* 2011 - επιλεγμένες χώρες, ** 2011

Σχήμα 20.

Δείκτης εμπορικής εξάρτησης (% , 2012)



Ως ποσοστό επί του συνόλου των εμπορικών συναλλαγών, οι χώρες της διασυνοριακής ζώνης αποτελούν σημαντικούς εμπορικούς εταίρους για την Αλβανία, το Κόσοβο και τη ΠΓΔΜ. Μικρότερη σημασία φαίνεται ότι έχει η ζώνη για την Τουρκία και την Ιταλία (πίνακας 45).

Το μέγεθος του ποσοστού εμπορικών συναλλαγών εντός ζώνης ως προς το σύνολο, αποτυπώνει ένα είδος "εξάρτησης" της κάθε χώρας από τις υπόλοιπες της ζώνης - πάντα

υπό το πρίσμα των εμπορικών συναλλαγών. Σε αυτή τη βάση περισσότερο "εξαρτώμενες" χώρες αποτελούν αυτές με το μεγαλύτερο ποσοστό συμμετοχής της ζώνης στο σύνολο των εμπορικών τους συναλλαγών (σχήμα 20).

A.4.6. Τουριστικές ροές

Η διάγνωση των τουριστικών ροών εντός των χωρών της διασυνοριακής ζώνης συμβάλει στην κατανόηση της εμβάθυνσης σχέσεων που δημιουργούνται μεταξύ των πληθυσμών της ζώνης - απόρροια των προσωρινών και περιστασιακών μετακινήσεων για λόγους τουρισμού, περιήγησης και αναψυχής. Ταυτόχρονα όμως συμβάλει στην κατανόηση της θέσης και του δυναμισμού ενός σημαντικού κλάδου της οικονομίας για τη διασυνοριακή ζώνη. Σ'αυτό το πλαίσιο ο δείκτης που μελετάται αναφέρεται στην παρακολούθηση της εισερχόμενης ταξιδιωτικής κίνησης ανά χώρα ξεχωριστά.

Εισερχόμενος τουρισμός στην Αλβανία

Πίνακας 47.
Αφίξεις μη κατοίκων στην Αλβανία
(άτομα και μεταβολή, χώρες διασυνοριακής ζώνης, 2005 & 2012)

	2005	2012	Μεταβολή (%)
Σύνολο*	747.837	3.513.666	369,8
Επιλεγμένες χώρες/περιοχές διασυνοριακής ζώνης**	587.778	2.480.217	322,0
Ελλάδα	47.776	225.175	371,3
Ιταλία	62.520	147.018	135,2
ΠΓΔΜ	141.160	399.281	182,9
Κόσοβο	336.322	1.708.743	408,1

* Στοιχεία από Στατιστική Υπηρεσία Αλβανίας

** Στοιχεία από <http://origin.swissinfo.ch/eng/tourism-in-albania--a-building-site-with-potential/36008586>

Στην περίοδο 2005 - 2012, ο τουρισμός στην Αλβανία αυξήθηκε σημαντικά, περίπου 370% στα 3,5 εκ. από 750 χιλ. περίπου, σηματοδοτώντας την είσοδο της χώρας στον τουριστικό χάρτη. Οι αφίξεις από τις χώρες της διασυνοριακής ζώνης σημείωσαν ανάλογη αύξηση συντελώντας για το 2012 στο 70% των αφίξεων. Κόσοβο και ΠΓΔΜ είναι οι κυριότερες τουριστικές αγορές εντός ζώνης.

Εισερχόμενος τουρισμός στη Βουλγαρία

Πίνακας 48.
Αφίξεις μη κατοίκων στη Βουλγαρία
(άτομα και μεταβολή, χώρες διασυνοριακής ζώνης, 2007 & 2012)

	2007	2012	Μεταβολή (%)
Σύνολο	7.725.747	8.866.552	14,8
Επιλεγμένες χώρες διασυνοριακής ζώνης	2.563.556	3.020.953	17,8
Ελλάδα	868.153	1.087.260	25,2
Ιταλία	93.591	128.851	37,7
ΠΓΔΜ	241.358	424.182	75,7

	2007	2012	Μεταβολή (%)
Σερβία (με Κόσοβο και Μαυροβούνιο)	270.770	396.448	46,4
Τουρκία	1.089.684	984.212	-9,7

Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία Βουλγαρίας

Μεταξύ 2007 - 2012, οι αφίξεις σημείωσαν αύξηση κατά 15% περίπου και διαμορφώθηκαν στα 8,9 εκ. από 7,7 εκ. Μεγαλύτερη υπήρξε η αύξηση από τις χώρες της διασυνοριακής ζώνης (18% περίπου) ώστε το 2012 οι αφίξεις να ξεπεράσουν τα 3 εκ. Με εξαίρεση την Τουρκία όπου σημειώθηκε κάμψη, όλες οι χώρες της ζώνης σημείωσαν ουσιαστική αύξηση. Οι κυριότερες τουριστικές αγορές εντός ζώνης είναι η Ελλάδα και η Τουρκία ενώ για το 2012, η συμβολή της ζώνης στη διαμόρφωση των αφίξεων ξεπέρασε το 32%.

Εισερχόμενος τουρισμός στην Ελλάδα

Πίνακας 49.
Αφίξεις μη κατοίκων στην Ελλάδα
(άτομα και μεταβολή, χώρες διασυνοριακής ζώνης, 2007 & 2012)

	2007	2012	Μεταβολή (%)
Σύνολο	16.165.265	15.517.622	-4,0
Σύνολο χωρών διασυνοριακής ζώνης	3.267.359	4.439.152	35,9
Αλβανία	213.725	469.213	119,5
Βουλγαρία	701.666	599.110	-14,6
Ιταλία	1.251.779	848.073	-32,3
ΠΓΔΜ*	364.200	1.300.000	256,9
Σερβία (με Κόσοβο και Μαυροβούνιο)	553.499	620.450	12,1
Τουρκία	182.490	602.306	230,0

* Εκτίμηση για το 2012

Πηγή: ΣΕΤΕ με στοιχεία από Τράπεζα της Ελλάδος

Την περίοδο 2007 - 2012, οι αφίξεις στην Ελλάδα σημείωσαν κάμψη κατά 4% σε αντίθεση με αυτές των χωρών της ζώνης που σημείωσαν αύξηση κατά 36% περίπου. Σημαντική υπήρξε η αύξηση από ΠΓΔΜ, Τουρκία και Αλβανία ενώ σε χαμηλότερα επίπεδα κινήθηκαν οι αφίξεις από Ιταλία και Βουλγαρία. Οι χώρες της ζώνης το 2012 συνέβαλλαν στο 29% περίπου του συνόλου των αφίξεων. Κύριες αγορές εντός ζώνης είναι η ΠΓΔΜ και η Ιταλία ενώ σημαντική δυναμική παρουσιάζει η Τουρκία.

Εισερχόμενος τουρισμός στην Ιταλία

Πίνακας 50.
Αφίξεις μη κατοίκων στην Ιταλία
(άτομα και μεταβολή, χώρες διασυνοριακής ζώνης, 2007 & 2010)

	2007	2010	Μεταβολή (%)
Σύνολο	40.003.114	40.480.294	1,2
Επιλεγμένες χώρες διασυνοριακής ζώνης	656.086	671.784	2,4
Βουλγαρία	107.448	116.733	8,6

	2007	2010	Μεταβολή (%)
Ελλάδα	371.013	344.641	-7,1
Τουρκία	177.625	210.410	18,5

Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία Ιταλίας

Αυξητική ήταν η τάση των αφίξεων μεταξύ 2007 και 2010. Το 2010 οι αφίξεις στην Ιταλία άγγιξαν τα 40,5 εκ. Αυξητική επίσης ήταν και η τάση αναφορικά με τις χώρες της διασυνοριακής ζώνης. Με εξαίρεση την Ελλάδα, οι υπόλοιπες χώρες σημείωσαν αύξηση. Σημαντικότερη αγορά εντός ζώνης είναι η Ελλάδα ενώ η συμβολή της ζώνης στη συνολική διαμόρφωση των αφίξεων είναι πολύ μικρή κοντά στο 1,6%.

Εισερχόμενος τουρισμός στη ΠΓΔΜ

Πίνακας 51.
Αφίξεις μη κατοίκων στη ΠΓΔΜ
(άτομα και μεταβολή, χώρες διασυνοριακής ζώνης, 2007 & 2012)

	2007	2012	Μεταβολή (%)
Σύνολο	202.893	320.908	58,2
Σύνολο χωρών διασυνοριακής ζώνης	71.703	168.357	134,8
Αλβανία	16.545	12.919	-21,9
Βουλγαρία	16.831	18.042	7,2
Ελλάδα	26.586	43.193	62,5
Ιταλία	4.283	6.901	61,1
Σερβία (με Κόσοβο)	0	42.543	-
Τουρκία	7.458	44.759	500,1

Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία ΠΓΔΜ

Οι αφίξεις στη ΠΓΔΜ μεταξύ 2007 και 2012 σημείωσαν άνοδο κατά 60% περίπου και διαμορφώθηκαν στους 320 χιλ. Η αύξηση από τις χώρες της διασυνοριακής ζώνης ήταν εντυπωσιακή κοντά στο 135%. Με εξαίρεση τις αφίξεις από Αλβανία, όλες οι υπόλοιπες χώρες σημείωσαν αύξηση με πιο σημαντική αυτή της Τουρκία που ξεπέρασε το 500%. Τουρκία, Ελλάδα και Σερβία αποτελούν τις σημαντικότερες τουριστικές αγορές εντός ζώνης ενώ η συμβολή της ζώνης στο σύνολο των αφίξεων διαμορφώθηκε το 2012 στο 52% περίπου.

Εισερχόμενος τουρισμός σε Σερβία και Κόσοβο

Μεταξύ 2007 και 2012 παρατηρήθηκε αύξηση των αφίξεων στη Σερβία κοντά στο 16%. Με μεγαλύτερο ρυθμό αυξήθηκαν οι αφίξεις από τις χώρες της ζώνης αφού όλες ανεξαιρέτως σημείωσαν σημαντική αύξηση που για την Τουρκία άγγιξε το 66%. Κυριότερες αγορές είναι η Ιταλία, η Βουλγαρία και η ΠΓΔΜ. Η συμβολή της ζώνης για το 2012 στη διαμόρφωση των συνολικών αφίξεων άγγιξε το 21%.

Πίνακας 52.
Αφίξεις μη κατοίκων στη Σερβία
(άτομα και μεταβολή, χώρες διασυνοριακής ζώνης, 2007 & 2012)

	2007	2012	Μεταβολή (%)
Σύνολο	696.045	809.967	16,4
Επιλεγμένες χώρες διασυνοριακής ζώνης	125.107	168.671	34,8

	2007	2012	Μεταβολή (%)
Βουλγαρία	23.624	35.243	49,2
Ελλάδα	23.692	26.900	13,5
Ιταλία	36.757	50.580	37,6
ΠΓΔΜ	28.486	35.083	23,2
Τουρκία	12.548	20.865	66,3

Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία Σερβίας

Το Κόσοβο από την άλλη πλευρά συνιστά έναν πολύ μικρό τουριστικό προορισμό - το μικρότερο της διασυνοριακής ζώνης. Σημειώθηκε αύξηση μεταξύ 2008 και 2011 ενώ η συμβολή των χωρών της ζώνης στο σύνολο των αφίξεων παρέμεινε σταθερή στο 29% περίπου. Κυριότερες αγορές είναι Αλβανία, η Τουρκία και η Ιταλία.

Πίνακας 53.
Αφίξεις μη κατοίκων στο Κόσοβο
(άτομα και μεταβολή, χώρες διασυνοριακής ζώνης, 2007 & 2011)

	2008	2011	Μεταβολή (%)
Σύνολο	24.616	30.349	23,3
Επιλεγμένες χώρες διασυνοριακής ζώνης	8.769	8.766	0,0
Αλβανία	3.213	4.050	26,1
Ελλάδα	1.578	37	-97,7
Ιταλία	1.089	1.938	78,0
ΠΓΔΜ	1.195	713	-40,3
Τουρκία	1.694	2.028	19,7

Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία Κοσόβου

Εισερχόμενος τουρισμός στην Τουρκία

Πίνακας 54.
Αφίξεις μη κατοίκων στην Τουρκία
(άτομα και μεταβολή, χώρες διασυνοριακής ζώνης, 2007 & 2012)

	2007	2012	Μεταβολή (%)
Σύνολο	23.340.911	31.782.832	36,2
Σύνολο χωρών διασυνοριακής ζώνης	2.490.826	3.230.649	29,7
Αλβανία	57.601	59.565	3,4
Βουλγαρία	1.239.667	1.492.073	20,4
Ελλάδα	447.950	669.823	49,5
Ιταλία	514.803	714.041	38,7
ΠΓΔΜ	93.705	137.579	46,8
Σερβία	137.100	157.568	14,9

Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία Τουρκίας

Μεταξύ 2007 και 2012 σημειώθηκε σημαντική αύξηση των αφίξεων κατά 36% περίπου στα 31,8 εκ. από 23,3 εκ. Ανάλογη υπήρξε και η αύξηση από τις χώρες της διασυνοριακής ζώνης η οποία το 2012 συνέβαλε στο 10% περίπου των συνολικών αφίξεων. Όλες οι

χώρες της ζώνης σημείωσαν αύξηση με πιο εντυπωσιακή αυτές της Ελλάδας και της ΠΓΔΜ. Κυριότερες τουριστικές αγορές είναι η Βουλγαρία, η Ιταλία και η Ελλάδα.

Συνθετική αξιολόγηση των τουριστικών ροών

Πίνακας 55.

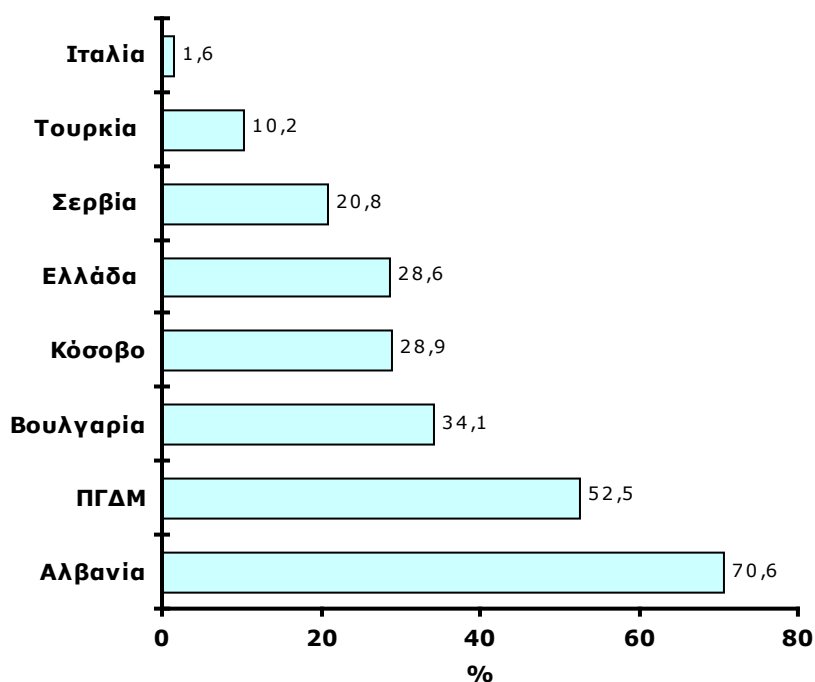
Ποσοστό αφίξεων από τις χώρες της διασυνοριακής ζώνης ως προς το σύνολο και κύριες τουριστικές αγορές εντός ζώνης (% , 2007 & 2012)

	2007	2012	Τάση	Κύριες τουριστικές αγορές
Αλβανία* ¹	78,0	70,6	Μείωση	Κόσοβο, ΠΓΔΜ
Βουλγαρία ¹	33,2	34,1	Ελαφρά αύξηση	Ελλάδα, Τουρκία
Ελλάδα	20,2	28,6	Αύξηση	ΠΓΔΜ, Ιταλία, Τουρκία
Ιταλία ¹	1,6	1,6	Σταθερή	Ελλάδα
ΠΓΔΜ	35,3	52,5	Αύξηση	Τουρκία, Ελλάδα, Σερβία
Σερβία ¹	18,0	20,8	Ελαφρά αύξηση	Ιταλία, Βουλγαρία, ΠΓΔΜ
Κόσοβο** ¹	35,6	28,9	Μείωση	Αλβανία, Τουρκία, Ιταλία
Τουρκία	10,7	10,2	Ελαφρά μείωση	Βουλγαρία, Ιταλία, Ελλάδα

* 2005 - 2012, ** 2008 - 2011, ¹ Επιλεγμένες χώρες της ζώνης

Σχήμα 21.

Δείκτης τουριστικής εξάρτησης (% , 2012)



Με εξαίρεση την Ελλάδα, σε όλες τις χώρες της διασυνοριακής ζώνης σημειώθηκε αύξηση των τουριστικών αφίξεων η οποία σε κάποιες περιπτώσεις ήταν εντυπωσιακή (Αλβανία, ΠΓΔΜ, Τουρκία). Ανάλογη υπήρξε η αύξηση και των αφίξεων από τις χώρες της ζώνης γεγονός που καταδεικνύει την αύξηση της κινητικότητας των κατοίκων εντός ζώνης με σκοπό την αναψυχή.

Κυριότερες τουριστικές αγορές (χώρες προέλευσης) αναδεικνύονται η Ιταλία και η Ελλάδα με την Τουρκία να σημειώνει σημαντική δυναμική. Στοιχεία που αξίζει να επισημανθούν είναι:

- Οι μεγάλες ροές από Κόσοβο προς Αλβανία και από Βουλγαρία προς Τουρκία που προβάλλουν ως ένα βαθμό την εθνοτική - πολιτισμική συγγένεια μέρους των κατοίκων των χωρών προέλευσης - προορισμού.
- Οι μεγάλες ροές από Ελλάδα προς Βουλγαρία και από ΠΓΔΜ προς Ελλάδα που δημιουργούνται ίσως από τις ευκαιρίες αναψυχής που έχουν καλλιεργηθεί ένθεν και ένθεν των ελληνικών συνόρων.
- Η αυξημένη κινητικότητα μεταξύ των χωρών της πρώην Γιουγκοσλαβίας - απόρροια ίσως των ποικιλόμορφων σχέσεων που είχαν αναπτυχθεί στην προηγούμενη κατάσταση κρατικής υπόστασης αυτής της περιοχής.

Το ποσοστό των αφίξεων από τις χώρες της ζώνης στο σύνολο των αφίξεων της κάθε χώρας ξεχωριστά αποτελεί ένδειξη του βαθμού εξάρτησης του τουριστικού κλάδου των χωρών της ζώνης από την αγορά του συνόλου αυτής. Το ποσοστό συμμετοχής σημείωσε αύξηση στη Βουλγαρία, την Ελλάδα, τη ΠΓΔΜ και τη Σερβία ενώ σημείωσε μείωση σε Αλβανία, Κόσοβο και Τουρκία. Βάσει αυτού του δείκτη, οι περισσότερο τουριστικά εξαρτημένες χώρες από τη συνολική αγορά της ζώνης είναι η Αλβανία, η ΠΓΔΜ και η Βουλγαρία ενώ οι λιγότερο εξαρτημένες είναι η Ιταλία και η Τουρκία.

A.4.7. Συμπεράσματα ως προς την οικονομία και το παραγωγικό σύστημα

Το μέγεθος αγοράς (ΑΕΠ σε τρέχουσες τιμές) στο σύνολο της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων διαμορφώθηκε το 2011 κοντά στα 480 δις ευρώ, αυξημένο κατά 6,3% σε σχέση με αυτό του 2009. Για το 2011, τη μεγαλύτερη συνεισφορά στη διαμόρφωση αυτού του μεγέθους την έχουν οι περιοχές μελέτης της Ιταλίας και Τουρκίας, σχεδόν ισόποσα - λίγο πάνω από τα 200 δις ευρώ. Ακολουθούν η Βουλγαρία και η Σερβία (με το Κόσοβο) με 38 και 21 δις ευρώ περίπου αντίστοιχα, ενώ Αλβανία και ΠΓΔΜ συνιστούν τις δυο μικρότερες οικονομίες με αγορά κάτω από τα 10 δις ευρώ η κάθε μια. Με τον συνυπολογισμό της Ελλάδας, το μέγεθος αγοράς της περιοχής αυξάνεται κατά 208 δις ευρώ περίπου καθώς η χώρα, παρά τις συνθήκες ύφεσης, αποτελεί μια από τις σημαντικότερες οικονομίες της ΝΑ Ευρώπης.

Πέραν της Ελλάδας, όλες οι χώρες και περιοχές μελέτης σημείωσαν αύξηση του ονομαστικού ΑΕΠ με εξαίρεση την ιταλική περιοχή μελέτης η οποία κατέγραψε μείωση - σε αντίθεση με το σύνολο της Ιταλίας. Σε όλες τις περιπτώσεις, οι περιοχές των πρωτευουσών και των σημαντικών αστικών κέντρων συμβάλλουν με σημαντικά ποσοστά στη διαμόρφωση του ΑΕΠ (2011) των αντίστοιχων χωρών και περιοχών μελέτης, προβάλλοντας έτσι εθνικά οικονομικά - παραγωγικά συστήματα με ισχυρά στοιχεία χωρικής πόλωσης. Σε όρους πραγματικής αύξησης ωστόσο, η κατάσταση καταγράφεται κάπως διαφορετική. Με εξαίρεση την Αλβανία και το Κόσοβο παρατηρείται το 2009 μια σημαντική πτώση του πραγματικού ΑΕΠ, η οποία όμως φαίνεται ότι αντιστρέφεται το 2011. Είναι χαρακτηριστικό ότι η πτώση σε Βουλγαρία, Ιταλία και Τουρκία κινήθηκε κοντά στο 5%. Από τους θετικούς ρυθμούς που καταγράφηκαν το 2011, ξεχωρίζει η Τουρκία με αύξηση κοντά στο 9% αλλά και το Κόσοβο με ανάπτυξη κοντά στο 4,5%.

Την περίοδο 2007 - 2011 και με εξαίρεση τις ιταλικές περιφέρειες, παρατηρείται αύξηση της κατά κεφαλήν ονομαστικής αγοραστικής δύναμης σε όλες τις υπόλοιπες περιφέρειες της διασυνοριακής ζώνης. Συνθετικά, οι περιφέρειες με το μικρότερο κατά κεφαλήν ΑΕΠ βρίσκονται στην Αλβανία ενώ αυτές με το υψηλότερο εντοπίζονται στην τουρκική περιοχή μελέτης καθώς και στην ιταλική περιοχή μελέτης. Σερβία (πλην Κόσοβο), ΠΓΔΜ και κάποιες Βουλγαρικές περιφέρειες παρουσιάζουν κατά κεφαλήν ΑΕΠ κάτω από τα 10.000 ευρώ - υψηλότερα ωστόσο από την Αλβανία. Μια βασική παρατήρηση επίσης αφορά στη θέση των σημαντικών αστικών συγκεντρώσεων ως προς τα μεγέθη του κατά κεφαλήν εισοδήματος. Πλην της Ιταλίας όπου η κατάσταση είναι σχετικά ομογενοποιημένη, όλες οι περιφέρειες των σημαντικών αστικών κέντρων (Κωνσταντινούπολη, Σόφια, Τίρανα) εμφανίζουν κατά κεφαλήν εισόδημα πολύ μεγαλύτερο από την υπόλοιπη χώρα.

Επιβεβαιώνεται έτσι η ισχυρή και δεσπόζουσα θέση αυτών των περιοχών στα εθνικά τους συστήματα.

Η ακαθάριστη προστιθέμενη αξία παραγωγής εκφράζει τη συνεισφορά κλάδων και τομέων της οικονομίας στη διαμόρφωση του ετήσιου αποτελέσματος. Εξετάζοντας τα ποσοστά ανά περιφέρεια, περιοχή μελέτης και χώρα μεταξύ των ετών 2007 και 2011, η πρώτη βασική διαπίστωση αφορά στην κυριαρχία του τριτογενούς τομέα στο σύνολο της διασυνοριακής ζώνης με μικρές τάσεις ενδυνάμωσης αλλά και τα σχετικά υψηλά ποσοστά του δευτερογενούς τομέα. Κάποια χαρακτηριστικά μεγέθη αναγνωρίζονται ως εξής: Η μεγαλύτερη συμβολή του πρωτογενούς τομέα καταγράφεται στην περιφέρεια South Albania με 32,6% και η μικρότερη στην περιφέρεια της Κωνσταντινούπολης με 0,2%. Η μεγαλύτερη συμβολή του δευτερογενούς τομέα καταγράφεται στην περιφέρεια Yugoiztochen της Βουλγαρίας με 43,5% και η μικρότερη στην περιφέρεια Calabria της Ιταλίας με 13,6%. Η μεγαλύτερη συμβολή του τριτογενούς τομέα καταγράφεται στην περιφέρεια Calabria της Ιταλίας με 82,1% και η μικρότερη στην περιφέρεια South Albania με 45,6%. Γενικά οι περιφέρειες των πρωτευουσών και μεγάλων αστικών κέντρων (Central Albania: Τίρανα, Yugozapaden: Σόφια, Campania: Νάπολη, Istanbul: Κωνσταντινούπολη) εμφανίζονται πιο τριτογενοποιημένες από τις υπόλοιπες.

Η ανάπτυξη των παραγωγικών δυνατοτήτων μιας περιφέρειας ή μιας χώρας, εξαρτάται από το ρυθμό συγκέντρωσης παραγωγικού κεφαλαίου και μετριέται με βάση τις επενδύσεις κεφαλαίου αυτής της χώρας ή περιοχής. Στο σύνολο των χωρών της διασυνοριακής ζώνης οι ακαθάριστες επενδύσεις πάγιου κεφαλαίου ως ποσοστό του ΑΕΠ εμφανίζουν διαχρονικά (2007 - 2011) μια ποικίλη εικόνα με τιμές που κυμαίνονται μεταξύ 17% και 39% περίπου. Η Αλβανία, το Κόσοβο και δευτερευόντως η Βουλγαρία εμφανίζουν διαχρονικά τις ισχυρότερες τάσεις αξιοποίησης του παραγόμενου ΑΕΠ για επενδυτικούς σκοπούς καταγράφοντας τιμές δείκτη αρκετά πάνω από το 20%. Στις υπόλοιπες χώρες η τάση ποικίλει με μικρές αυξομειώσεις κοντά ή κάτω από το 20%. Για το 2011, η Αλβανία κατέγραψε την υψηλότερη τιμή δείκτη με 31,2% ακολουθούμενη από το Κόσοβο με 28,8%. Η Σερβία (πλην Κόσοβο) κατέγραψε την μικρότερη τιμή με 18,5% ενώ η αμέσως μικρότερη καταγράφηκε στην Ιταλία με 19,1%.

Η διάγνωση των επενδυτικών ροών στις χώρες της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης συμβάλει στην κατανόηση της περιοχής ως επενδυτικού προορισμού, γεγονός που συνδέεται με την ελκυστικότητα, το δυναμισμό και τις προοπτικές του οικονομικού και παραγωγικού της συστήματος. Εξετάζοντας τις σχέσεις σημαντικότητας των χωρών της διασυνοριακής ζώνης ως δεξαμενές επενδυτικών κεφαλαίων προκύπτει ότι η Ελλάδα και η Ιταλία αποτελούν τους σημαντικότερους επενδυτές της ζώνης με υψηλή δραστηριοποίηση σε όλες τις χώρες. Η μεταξύ τους σχέση όμως είναι ασθενική. Από την άλλη πλευρά η Τουρκία αναπτύσσει σταδιακά επενδυτική παρουσία στην περιοχή, ωστόσο συγκαταλέγεται στις χώρες που κατά βάση υποδέχονται κεφάλαια. Ενδιαφέρον τέλος έχουν οι επενδυτικές σχέσεις που αναπτύσσονται μεταξύ χωρών με κοινό πολιτισμικό - εθνοτικό υπόβαθρο: ΠΓΔΜ από Βουλγαρία και Κόσοβο από Τουρκία - Αλβανία. Σε όλες τις χώρες, πλην Αλβανίας, παρατηρείται μεταξύ 2007 - 2012 σημαντική επιβράδυνση των ετήσιων εισροών ΑΞΕ. Αναφορικά με το απόθεμα των επενδεδυμένων κεφαλαίων, στην Ελλάδα παρατηρήθηκε μείωση (φυγή κεφαλαίων) ενώ σε Βουλγαρία, Αλβανία, Ιταλία και ΠΓΔΜ παρατηρήθηκε αύξηση. Σημαντική είναι η θέση της Ιταλίας και της Τουρκίας ως προς τον όγκο του ξένου επενδεδυμένου κεφαλαίου. Η σχέση της κάθε χώρας με το σύνολο των υπολοίπων της ζώνης προβάλλει και το βαθμό εξάρτησης από τα επενδυτικά κεφάλαια που εισρέουν στη χώρα με προέλευση το σύνολο της ζώνης (ποσοστό αποθέματος ΑΞΕ στο σύνολο). Βάσει αυτού του δείκτη, οι περισσότερο εξαρτώμενες χώρες είναι η Αλβανία και η ΠΓΔΜ ενώ οι λιγότερο εξαρτώμενες είναι η Ιταλία και η Ελλάδα.

Η διάγνωση των εμπορικών ροών συμβάλει στην κατανόηση του παραγωγικού και οικονομικού τους δυναμισμού και προσανατολισμού. Βασικός δείκτης για την αξιολόγηση των δεδομένων αποτελεί η παρακολούθηση του εμπορικού ισοζυγίου όγκου συναλλαγών (εξαγωγές - εισαγωγές αγαθών σε αξία). Με εξέταση της κατάστασης ανά χώρα της διασυνοριακής ζώνης ξεχωριστά, σημειώνεται η σαφής αύξηση των εμπορικών συναλλαγών τόσο ενδοζωνικά όσο και με τον υπόλοιπο κόσμο. Κύριοι εμπορικοί εταίροι σχεδόν όλων των χωρών της ζώνης είναι η Ιταλία και η Ελλάδα, ακολουθούμενες από την Βουλγαρία και την Τουρκία. Ως ποσοστό επί τους συνόλου των εμπορικών συναλλαγών, οι χώρες της διασυνοριακής ζώνης αποτελούν σημαντικούς εμπορικούς εταίρους για την Αλβανία, το Κόσοβο και τη ΠΓΔΜ. Μικρότερη σημασία φαίνεται ότι έχει η ζώνη για την Τουρκία και την Ιταλία. Αυτό το στοιχείο εκφράζει και τον βαθμό "εμπορικής εξάρτησης" αυτών των χωρών από τη διασυνοριακή ζώνη.

Η διάγνωση των τουριστικών ροών συμβάλει στην κατανόηση της εμβάθυνσης σχέσεων που δημιουργούνται μεταξύ των πληθυσμών της ζώνης - απόρροια των προσωρινών και περιστασιακών μετακινήσεων για λόγους τουρισμού, περιήγησης και αναψυχής. Σ' αυτό το πλαίσιο ο δείκτης που μελετάται αναφέρεται στην παρακολούθηση της εισερχόμενης ταξιδιωτικής κίνησης. Με εξαίρεση την Ελλάδα, σε όλες τις χώρες της διασυνοριακής ζώνης σημειώθηκε αύξηση των τουριστικών αφίξεων η οποία σε κάποιες περιπτώσεις ήταν εντυπωσιακή (Αλβανία, ΠΓΔΜ, Τουρκία). Ανάλογη υπήρξε η αύξηση και των αφίξεων από τις χώρες της ζώνης γεγονός που καταδεικνύει την αύξηση της κινητικότητας των κατοίκων εντός ζώνης με σκοπό την αναψυχή. Κυριότερες τουριστικές αγορές (χώρες προέλευσης) αναδεικνύονται η Ιταλία και η Ελλάδα με την Τουρκία να σημειώνει σημαντική δυναμική. Το ποσοστό των αφίξεων από τις χώρες της ζώνης στο σύνολο των αφίξεων της κάθε χώρας ξεχωριστά αποτελεί ένδειξη του βαθμού εξάρτησης του τουριστικού κλάδου των χωρών της ζώνης από την αγορά του συνόλου αυτής. Βάσει αυτού του δείκτη, οι περισσότερα τουριστικά εξαρτημένες χώρες από τη συνολική αγορά της ζώνης είναι η Αλβανία, η ΠΓΔΜ και η Βουλγαρία ενώ οι λιγότερο εξαρτημένες είναι η Ιταλία και η Τουρκία.

A.5. Δίκτυο οικισμών

Αναγνωρίζονται τα κύρια αστικά κέντρα στη διασυνοριακή ζώνη, η πληθυσμιακή τους εξέλιξη και προσδιορίζονται οι βασικές μητροπολιτικές περιοχές. Παράγονται συμπεράσματα για το δυναμισμό τους βάσει της πληθυσμιακής τους εξέλιξης καθώς και για τη θέση τους στο αστικό πλέγμα της διασυνοριακής ζώνης.

A.5.1. Διάγνωση βασικών χαρακτηριστικών

Η καταγραφή του δικτύου οικισμών της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων στηρίχθηκε σε διοικητικά κριτήρια μέχρι επίπεδο NUTSIII και όπου αυτά δεν υπήρχαν (ύπαρξη στατιστικού NUTSIII που όμως δεν έχει διοικητική υπόσταση), σε κριτήρια πληθυσμιακής σημαντικότητας. Ειδικότερα ανά χώρα και περιοχή μελέτης, η καταγραφή έλαβε υπόψη τα εξής:

- Αλβανία: Διοικητικά χωρίζεται σε 12 νομούς που αντιστοιχούν και στατιστικά στο επίπεδο NUTSIII. Καταγράφονται 12 αστικά κέντρα ως έδρες των νομών.
- Βουλγαρία: Διοικητικά χωρίζεται σε 28 επαρχίες που αντιστοιχούν και στατιστικά στο επίπεδο NUTSIII. Καταγράφονται 27 αστικά κέντρα ως έδρες των επαρχιών.
- Ιταλία: Στη διοικητική δομή της Ιταλίας, οι επαρχίες που αντιστοιχούν στο επίπεδο των NUTSIII αποτελούν διοικητικές οντότητες. Καταγράφονται 18 αστικά κέντρα εντός περιοχής μελέτης - έδρες των αντίστοιχων επαρχιών.
- ΠΓΔΜ: Καθορίζονται για στατιστικούς λόγους 8 NUTSIII τα οποία δεν έχουν διοικητική υπόσταση. Καταγράφονται 8 αστικά κέντρα ως σημαντικά από πληθυσμιακή άποψη, ένα για κάθε NUTSIII.
- Σερβία (περιοχή μελέτης) και Κόσοβο: Εντοπίζονται 15 διοικητικές περιοχές (10 για τη Σερβία και 5 για το Κόσοβο). Καταγράφονται τα 10 αστικά κέντρα - έδρες των αντίστοιχων διοικητικών περιοχών για τη Σερβία. Για το Κόσοβο ωστόσο τα 5 αστικά κέντρα - έδρες αντιστοιχούν πλέον απλώς σε σημαντικά πληθυσμιακά κέντρα αφού στη νέα της διοικητική δομή, οι εν λόγω διοικητικές περιοχές έχουν καταργηθεί.
- Τουρκία: Στη διοικητική δομή της Τουρκίας, οι επαρχίες που αντιστοιχούν στο επίπεδο των NUTSIII αποτελούν διοικητικές οντότητες. Καταγράφονται 6 αστικά κέντρα εντός περιοχής μελέτης - έδρες των αντίστοιχων επαρχιών.

Συνοπτικά στοιχεία για τη δομή και τα βασικά χαρακτηριστικά του δικτύου οικισμών ανά χώρα και περιοχή μελέτης καταγράφονται ακολούθως. Επίσης παρουσιάζεται σε μορφή πίνακα η πληθυσμιακή κατάσταση ανά αστικό κέντρο και μητροπολιτικής περιοχής των σημαντικών αστικών συγκεντρώσεων (πίνακας 56).

Πίνακας 56.
Δίκτυο οικισμών στη ζώνη καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων

Αστικό κέντρο	Αντίστοιχη διοικητική οντότητα (NUTS III)	Πληθυσμός 2001*	Πληθυσμός 2011**	Μεταβολή (%)
<i>Αλβανία - σύνολο χώρας</i>				
Peshkopa	Diber	14.022	13.251	-5,5
Durres	Durres	98.821	113.249	14,6
Kukesi	Kukes	17.148	16.719	-2,5
Lezha	Lezhe	14.414	15.510	7,6
Shkoder	Shkoder	83.234	77.075	-7,4
Elbasan	Elbasan	86.108	78.703	-8,6
Tirane	Tirane	341.350	418.495	22,6
			763.634 ΜΠ	
Berat	Berat	43.989	36.496	-17,1

Αστικό κέντρο	Αντίστοιχη διοικητική οντότητα (NUTS III)	Πληθυσμός 2001*	Πληθυσμός 2011**	Μεταβολή (%)
Fier	Fier	59.410	55.845	-0,6
Gjirokaster	Gjirokaster	20.598	19.836	-3,7
Korce	Korce	55.002	51.152	-7,0
Vlore	Vlore	77.649	79.513	2,4
Βουλγαρία - σύνολο χώρας				
Vidin	Vidin	57.395	48.071	-16,2
Montana	Montana	49.176	43.781	-11,0
Vratsa	Vratsa	68.975	60.692	-12,0
Pleven	Pleven	121.880	106.954	-12,2
Lovetch	Lovech	44.146	36.600	-17,1
Veliko Turnovo	Veliko Tarnovo	66.897	68.783	2,8
Gabrovo	Gabrovo	67.065	58.950	-12,1
Rousse	Ruse	161.453	149.642	-7,3
Razgrad	Razgrad	38.948	33.880	-13,0
Sillistra	Silistra	41.952	35.607	-15,1
Varna	Varna	312.889	334.870	7,0
Dobric	Dobrich	100.000	91.030	-9,0
Sumen	Shumen	89.214	80.885	-9,3
Turgovishte	Targovishte	40.659	37.611	-7,5
Burgas	Burgas	192.390	200.271	4,1
Sliven	Sliven	100.366	91.620	-8,7
Jambol	Yambol	82.649	74.132	-10,3
Stara Zagora	Stara Zagora	143.420	138.272	-3,6
Sofija	Sofia Stolitsa (capital)	1.091.772	1.202.761	10,2
		<i>1.170.842 ΜΠ</i>	<i>1.291.591 ΜΠ</i>	<i>10,3</i>
Blagoevgrad	Blagoevgrad	71.144	70.881	-0,4
Pernik	Pernik	85.991	80.191	-6,7
Kyustendil	Kyustendil	49.919	44.532	-10,8
Plovdiv	Plovdiv	338.224	338.153	0,0
Haskovo	Haskovo	80.303	76.397	-4,9
Pazardjik	Pazardzhik	78.855	71.979	-8,7
Smolian	Smolyan	33.091	30.642	-7,4
Kurdzhali	Kardzhali	45.659	43.880	-3,9
ΠΓΔΜ - σύνολο χώρας				
Veles	Vardarski	43.716	-	-
Stip	Istocen	43.652	-	-
Ohrid	Jugozapaden	42.033	-	-
Strumica	Jugoistocen	35.311	-	-
Bitola	Pelagoniski	80.550	-	-
Tetovo	Poloski	72.915	-	-
Kumanovo	Severoistocen	70.842	-	-
Skopje	Skopski	467.257	-	-
		<i>506.926 ΜΠ</i>	-	-
Ιταλία - περιοχή μελέτης				
Caserta	Caserta	75.208	75.531	0,4
Benevento	Benevento	61.791	61.848	0,1
Napoli	Napoli	1.004.500	962.003	-4,2
			<i>4.000.000 ΜΠ</i>	
Avellino	Avellino	52.703	54.347	3,1
Salerno	Salerno	138.188	132.847	-3,9

Αστικό κέντρο	Αντίστοιχη διοικητική οντότητα (NUTS III)	Πληθυσμός 2001*	Πληθυσμός 2011**	Μεταβολή (%)
Taranto	Taranto	202.033	200.573	-0,7
Brindisi	Brindisi	89.081	88.662	-0,5
Lecce	Lecce	83.303	89.368	7,3
Foggia	Foggia	155.203	147.916	-4,7
Bari	Bari	316.532	316.483	0,0
			1.000.000 ΜΠ	
Andria	Barletta - Adria - Trani	95.653	99.818	4,3
Potenza	Potenza	69.060	66.844	-3,2
Matera	Matera	57.785	59.640	3,2
Cosenza	Cosenza	72.998	69.627	0,9
Crotone	Crotone	60.010	59.007	-1,7
Catanzaro	Catanzaro	95.251	89.727	-5,8
Vibo Valentia	Vibo Valentia	33.957	33.477	-1,4
Reggio di Calabria	Reggio di Calabria	180.353	181.178	0,5
<i>Σερβία - περιοχή μελέτης</i>				
Beograd	Beograd	1.119.523	1.166.763	4,2
		1.576.124 ΜΠ	1.659.440 ΜΠ	5,3
Bor	Bor	39.387	34.160	-13,3
Pozarevac	Branicevo	41.736	44.183	5,9
Zajecar	Zajecar	39.491	38.165	-3,4
Leskovac	Jablanica	68.826	65.289	-5,1
Nis	Nisava	175.631	183.164	4,3
Pirot	Pirot	40.678	38.785	-4,7
Smederevo	Podunav	62.805	64.175	2,2
Vranje	Pcinja	55.052	55.138	0,2
Prokuplie	Toplica	27.673	27.333	-1,2
Pristina	Kosovo	-	145.149	-
Kosovska Mitrovica	Kosovska Mitrovica	-	33.904	-
Gnjilane	Kosovo and Pomoravlje	-	54.239	-
Pec	Pec	-	48.962	-
Prizren	Prizren	-	85.119	-
<i>Τουρκία - περιοχή μελέτης</i>				
Istanbul	Istanbul	8.803.468 ΜΠ	13.483.052 ΜΠ	53,2
Tekirdak	Tekirdag	107.191	147.490	37,6
Edirne	Edirne	119.298	144.531	21,2
Kirklareli	Kirklareli	53.221	66.226	24,4
Balikesir	Balikesir	215.436	263.000	22,1
Canakkale	Canakkale	75.180	104.321	38,8

ΜΠ: Μητροπολιτική Περιοχή

* 2002 για ΠΓΔΜ, Σερβία και 2000 για Τουρκία, ** Στοιχεία ΜΠ Τιράνων, Νάπολης και Μπάρι από Wikipedia

Πηγή: Αλβανία: Απογραφή πληθυσμού 2011 - στοιχεία ανά Δήμο και ίδια επεξεργασία για το 2001, Βουλγαρία: Απογραφή πληθυσμού 2011, ΠΓΔΜ: Απογραφή πληθυσμού 2002 - στοιχεία ανά οικισμό, Ιταλία: Πληθυσμός την 1^η Ιανουαρίου ανά Δήμο, Σερβία: Απογραφή πληθυσμού 2011 - στοιχεία ανά οικισμό, Κόσσοβο: Απογραφή πληθυσμού 2011 - στοιχεία ανά οικισμό, Τουρκία: Address based population registration system

Τα Τίρανα αποτελούν το σημαντικότερο αστικό και οικονομικό κέντρο της Αλβανίας ενώ το Δυρράχιο (Durrës) αποτελεί τη δεύτερη σε μέγεθος πόλη αλλά και ένα επίσης σημαντικό οικονομικό - διαμετακομιστικό κέντρο λόγω του λιμανιού. Ο πληθυσμός της μητροπολιτικής περιοχής των Τιράνων υπολογίζεται σε 763.634 κατ. ενώ η αστική

περιοχή εκτιμάται σε περίπου 600.000 λόγω της σταδιακής συνένωσης και άλλων μικρότερων κοντινών πόλεων. Η πόλη των Τιράνων έχει πληθυσμό 418.495 κατ.

Βάσει της διοικητικής κατάτμησης σε επαρχίες, στη Βουλγαρία εντοπίζονται 27 σημαντικά αστικά κέντρα - έδρες των 28 επαρχιών. Η μητροπολιτική περιοχή της Σόφιας αποτελεί ξεχωριστή διοικητική οντότητα - ενταγμένη στην κατηγορία των επαρχιών. Πέραν αυτών στη χώρα εντοπίζονται επίσης 264 Δήμοι. Η Σόφια είναι η πρωτεύουσα και το σημαντικότερο αστικό, βιομηχανικό, εμπορικό και πολιτιστικό κέντρο της χώρας. Ο πληθυσμός της Σόφιας το 2011 έφτασε τους 1.202.761 κατ. και η μητροπολιτική της περιοχή τους 1.291.591 κατ. (4 Δήμοι). Δεύτερη πληθυσμιακά πόλη της χώρας είναι το Πλοβδίβ (Φιλιππούπολη) ενώ σημαντικά λιμάνια συνιστούν οι πόλεις Burgas και Varna.

Τα πληθυσμιακά δεδομένα των αστικών κέντρων στην ιταλική περιοχή μελέτης αφορούν στους Δήμους. Οι Δήμοι αποτελούν τις βασικές διοικητικές οντότητες στο τοπικό επίπεδο και αποτελούνται συνήθως από μια κεντρική πόλη και περιφερειακές κωμοπόλεις ή χωριά σε άμεση διασύνδεση. Στην Ιταλία υπάρχουν 8.100 Δήμοι (2009). Επιπρόσθετα, από το 1990 οι μητροπολιτικές περιοχές αποτελούν θεσμοθετημένες διοικητικές οντότητες. Το 2013 οριστικοποιήθηκαν 9 μητροπολιτικές περιοχές μεταξύ των οποίων αυτή της Νάπολη και του Μπάρι. Ο πληθυσμός της μητροπολιτικής περιοχής της Νάπολη εκτιμάται στα 4,0 εκ. κατοίκους. Πρόκειται για μια από τις μεγαλύτερες μητροπολιτικές περιοχές της Ευρώπης που μάλιστα απλώνεται και στις γειτονικές επαρχίες. Η Νάπολη είναι το σημαντικότερο αστικό και οικονομικό κέντρο της νότιας Ιταλίας. Ο πληθυσμός της μητροπολιτικής περιοχής του Μπάρι εκτιμάται σε 1,0 εκ. κατοίκους. Πρόκειται για το δεύτερο μεγαλύτερο αστικό και οικονομικό κέντρο της νότιας Ιταλίας και διαθέτει λιμάνι και αεροδρόμιο.

Η τελευταία απογραφή της ΠΓΔΜ πραγματοποιήθηκε το 2002. Στη χώρα καταγράφονται 34 πόλεις οι 5 εκ των οποίων έχουν πληθυσμό πάνω από 50.000 κατ. Πρωτεύουσα είναι τα Σκόπια όπου συγκεντρώνεται περίπου το 25% του πληθυσμού της χώρας. Ο Δήμος των Σκοπίων απαρτίζεται από 10 Δήμους με πληθυσμό 506.926 κατ. (μητροπολιτική περιοχή). Η κεντρική πόλη έχει πληθυσμό 467.257. Άλλη σημαντική πόλη για εθνοτικούς λόγους είναι το Τέτοβο όπου υπερτερεί το Αλβανικό στοιχείο.

Το δίκτυο των οικισμών της Σερβίας κατηγοριοποιείται σε *αστικό* και *αγροτικό*, όχι μόνο βάσει πληθυσμού αλλά και άλλων κοινωνικοοικονομικών κριτηρίων. Η διοικητική κλάση *πόλεις* αποτελεί μια ιδιαίτερη βαθμίδα της αυτοδιοίκησης με αυξημένο βαθμό αυτονομίας. Στην κλάση αυτή εμπίπτουν οι οικισμοί με περισσότερους από 100.000 κατ. Η πρωτεύουσα της χώρας και το μεγαλύτερο αστικό κέντρο είναι το Βελιγράδι με πληθυσμό 1.166.763. Η μητροπολιτική του περιοχή περιλαμβάνει 17 Δήμους και έχει πληθυσμό 1.659.440. Άλλη σημαντική πόλη στην περιοχή μελέτης της Σερβίας είναι το Νις - κέντρο βιομηχανίας και εμπορίου.

Δεσπόζουσα θέση στο δίκτυο οικισμών όχι μόνο της περιοχής μελέτης αλλά και ολόκληρης της Τουρκίας έχει η μητροπολιτική περιοχή της Κωνσταντινούπολης. Πρόκειται για μια μεγάλη σε έκταση και πληθυσμό περιοχή, από τις μεγαλύτερες του κόσμου που αποτελεί για τη χώρα το μεγαλύτερο πληθυσμιακό, οικονομικό και πολιτιστικό κέντρο. Η μητροπολιτική περιοχή της Κωνσταντινούπολης ή αλλιώς μητροπολιτικός Δήμος απαρτίζεται από 39 άλλους Δήμους. Οι μητροπολιτικές περιοχές (μητροπολιτικοί Δήμοι) στην Τουρκία αποτελούν θεσμοθετημένες διοικητικές οντότητες και είναι δυναμικής μορφής καθώς συστήνονται ή καταργούνται βάσει του πληθυσμιακού ορίου των 750.000 κατ. ανά επαρχία. Η παρακολούθηση των πληθυσμιακών μεγεθών στα αστικά κέντρα από το 2007 πραγματοποιείται μέσω ενός ειδικότερου συστήματος που ονομάζεται Address based population registration system.

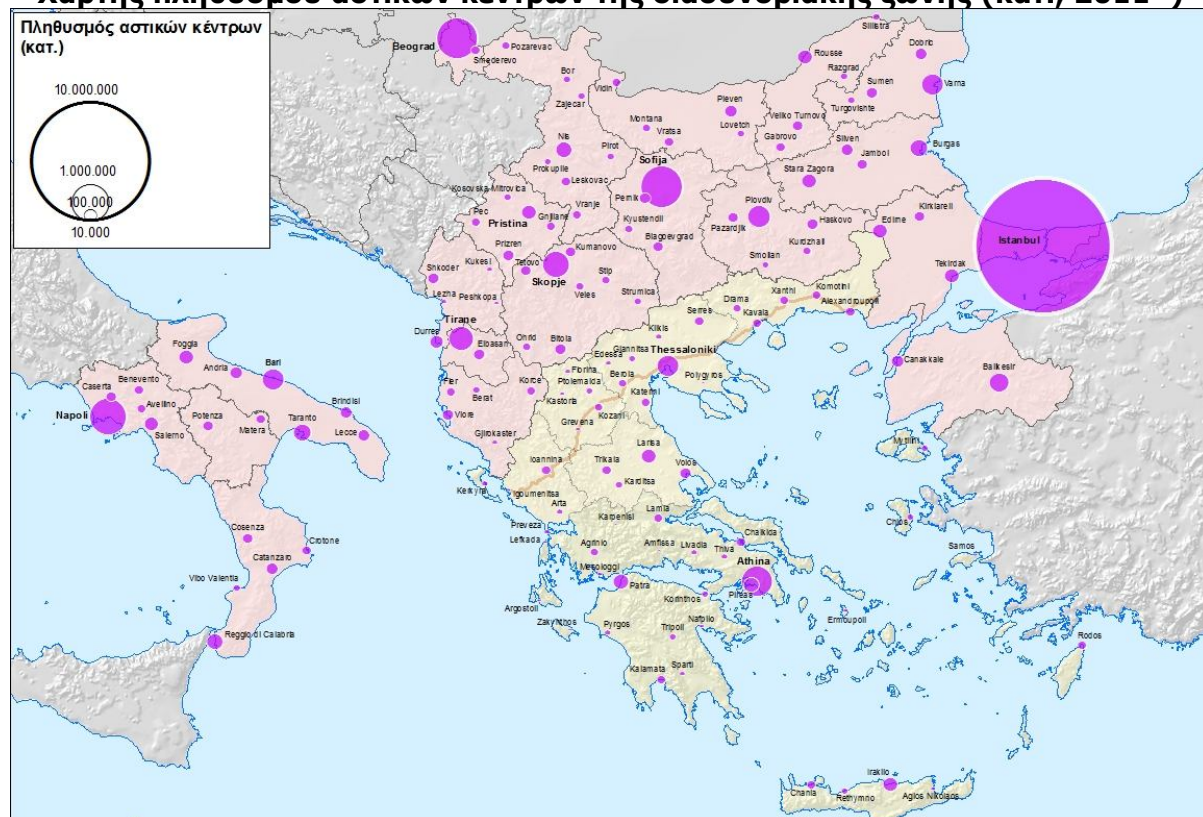
A.5.2. Συμπεράσματα πληθυσμιακής δυναμικής

Η κατάσταση των σημαντικών αστικών κέντρων ανά χώρα και περιοχή μελέτης αναγνωρίζεται ως εξής (σχήματα 22 και 23):

- Στην Αλβανία παρατηρείται μια ποικίλη εικόνα πληθυσμιακής μεταβολής μεταξύ 2001 και 2011 με κάποια αστικά κέντρα να παρουσιάζουν σημαντική πτώση και κάποια άλλα μικρή άνοδο - σταθεροποίηση. Ξεχωρίζει η δυναμική των Τιράνων τα οποία σημείωσαν αύξηση του πληθυσμού κατά 20% περίπου. Γενικά η εξέλιξη των αστικών κέντρων ακολουθεί τις τάσεις της χώρας όπου παρατηρείται συρρίκνωση του πληθυσμού.
- Παρόμοια είναι η κατάσταση στη Βουλγαρία όπου σε όλα σχεδόν τα αστικά κέντρα σημειώνεται σαφής μείωση του πληθυσμού. Εξάιρεση αποτελεί η Σόφια η οποία αύξησε τον πληθυσμό της κατά 10% περίπου. Ανάλογη είναι η ενδυνάμωση και της μητροπολιτικής της περιοχής.
- Στην Ιταλία η εικόνα της πληθυσμιακής μεταβολής των αστικών κέντρων είναι μικτή με μικρές αυξομειώσεις. Γενικά η τάση φανερώνει σταθεροποίηση των πληθυσμιακών μεγεθών. Σε Νάπολη και Μπάρι ο πληθυσμός μειώθηκε ελαφρά.
- Παρόμοια με την Ιταλία είναι η εικόνα και στη Σερβία (πλην Κόσοβο). Σημειώνονται μικρές αυξομειώσεις του πληθυσμού των σημαντικών αστικών κέντρων ενώ στο Βελιγράδι η τάση είναι κάπως διαφορετική όπου σημειώνεται μικρή αύξηση.
- Εντελώς διαφορετική είναι η εικόνα της τουρκικής περιοχής μελέτης. Η αύξηση του πληθυσμού σε όλα τα αστικά κέντρα είναι σημαντική ενώ στην Κωνσταντινούπολη ξεπέρασε το 50%. Τα αστικά κέντρα της τουρκικής περιοχής μελέτης είναι τα πλέον δυναμικά στη διασυνοριακή ζώνη από την άποψη της πληθυσμιακής μεγέθυνσης.

Σχήμα 22.

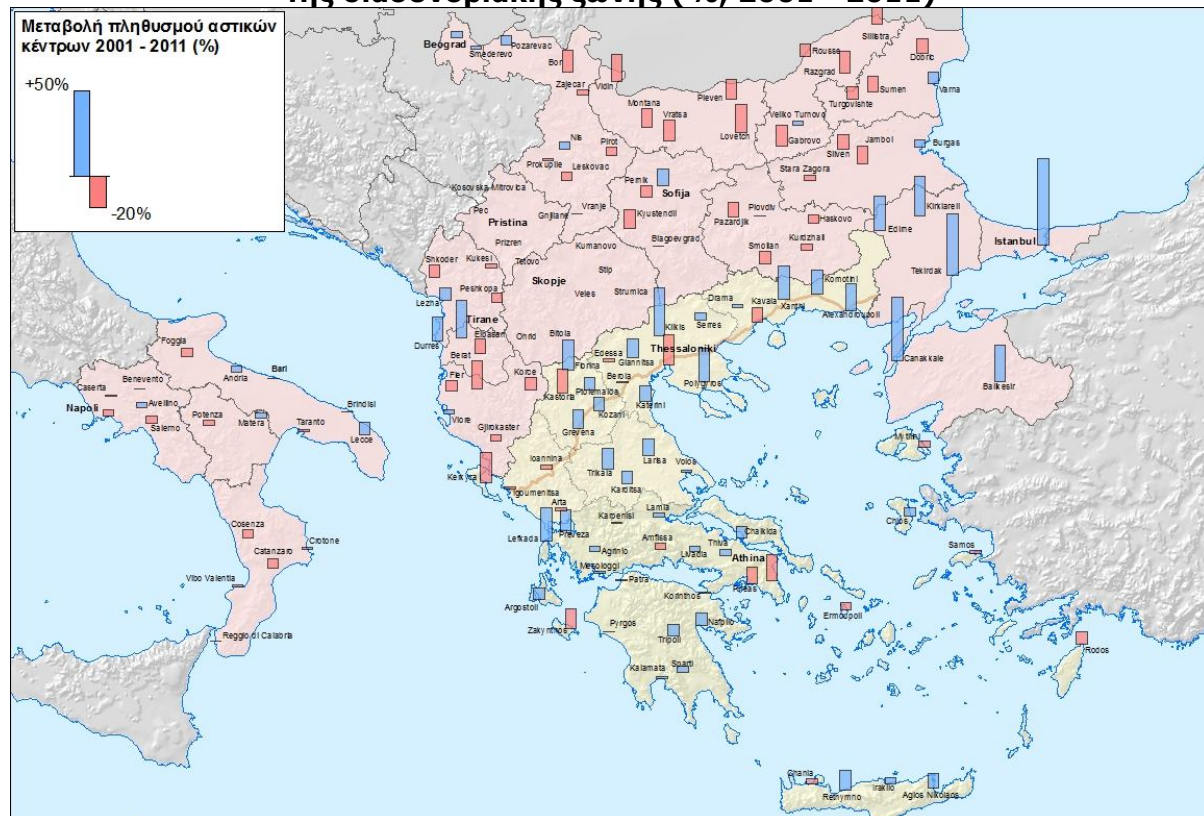
Χάρτης πληθυσμού αστικών κέντρων της διασυνοριακής ζώνης (κατ., 2011*)



* 2000 για ΠΓΔΜ

Στοιχεία ανά οικισμό ή Δήμο πλην Κωνσταντινούπολης με στοιχεία μητροπολιτικού Δήμου

Σχήμα 23. Χάρτης μεταβολής πληθυσμού αστικών κέντρων της διασυνοριακής ζώνης (% , 2001 - 2011)



Στοιχεία ανά οικισμό (κεντρική πόλη) ή Δήμο πλην Κωνσταντινούπολης με στοιχεία μητροπολιτικού Δήμου

Στο σχήμα 22 παρουσιάζεται το δίκτυο οικισμών της διασυνοριακής ζώνης καθώς και του ελληνικού χώρου για το 2011. Σημειώνεται ότι τα πληθυσμιακά δεδομένα των αστικών κέντρων για την Ελλάδα αφορούν στην απογραφή του μόνιμου πληθυσμού ανά οικισμό. Έτσι, η Αθήνα για παράδειγμα καταγράφει πληθυσμό 664.046 κατ. ενώ η Θεσσαλονίκη 315.196 κατ. με αποτέλεσμα να κατηγοριοποιούνται και να αποτυπώνονται ανάλογα στο εν λόγω σχήμα. Ωστόσο, η μητροπολιτική περιοχή αυτών των πόλεων (επίπεδο Πολεοδομικού Συγκροτήματος) καταγράφει για την Αθήνα πληθυσμό 3.089.698 κατ. και για τη Θεσσαλονίκη 788.952 κατ., γεγονός που ως αστικές συγκεντρώσεις, τις τοποθετεί σε μια ανώτερη κλάση κατάταξης.

Σε σχέση λοιπόν με τις μητροπολιτικές περιοχές και με πληθυσμιακά δεδομένα του 2011, προκύπτει ότι η μεγαλύτερη περιοχή είναι αυτή της Κωνσταντινούπολης με πληθυσμό κοντά στα 13,5 εκ. κατοίκους. Ακολουθεί η Νάπολη με πληθυσμό κοντά στα 4,0 εκ. κατοίκους και η Αθήνα με πληθυσμό κοντά στα 3,0 εκ. Η Κωνσταντινούπολη συγκαταλέγεται στις μεγαλύτερες μητροπολιτικές συγκεντρώσεις του κόσμου ενώ η Νάπολη, στις μεγαλύτερες συγκεντρώσεις της Ευρώπης. Οι μητροπολιτικές περιοχές Βελιγραδίου, Σόφιας και Μπάρι μπορούν να ομαδοποιηθούν σε μια δευτερεύουσα κλάση με πληθυσμό μεταξύ 1,0 και 2,0 εκ. κατοίκους, ενώ Τίρανα και Σκόπια συνιστούν μητροπολιτικές συγκεντρώσεις κάτω του 1,0 εκ. κατοίκων μαζί με τη Θεσσαλονίκη και μπορούν να θεωρηθούν ότι αποτελούν μια τριτεύουσα κλάση κατάταξης.

Ως γενικό συμπέρασμα μπορεί να θεωρηθεί ότι τα αστικά κέντρα της διασυνοριακής ζώνης βρίσκονται σε μια κατάσταση πληθυσμιακής συρρίκνωσης έως σταθεροποίησης - σε σύμπλευση με τις παρατηρούμενες εθνικές τάσεις. Εξαιρέση αποτελεί το αστικό σύστημα της τουρκικής περιοχής όπου καταγράφεται σημαντική πληθυσμιακή αύξηση. Εξαιρέση επίσης αποτελούν οι πρωτεύουσες των χωρών όπου οι τάσεις είναι θετικές

καταδεικνύοντας την ισχυρή τοποθέτηση αυτών των κέντρων στα εθνικά τους συστήματα. Κωνσταντινούπολη και Νάπολη αποτελούν συγκεντρώσεις διεθνούς εμβέλειας.

A.6. Ευρωπαϊκή εδαφική συνεργασία

Το παρόν κεφάλαιο επικεντρώνεται στην καταγραφή, ανάλυση και παρουσίαση των έργων ευρωπαϊκής εδαφικής συνεργασίας μεταξύ Ελλάδας και λοιπών περιοχών της καταρχήν ζώνης επιρροής της Εγνατίας Οδού στη ΝΑ Ευρώπη, στο πλαίσιο των σχετικών Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων. Μελετώνται συγκεκριμένα τα Διμερή Διασυνοριακά Προγράμματα και τα Πολυμερή Προγράμματα.

Για κάθε Πρόγραμμα καταγράφονται οι επιλέξιμες περιοχές, οι προτεραιότητες και οι στόχοι του, εντοπίζονται τα έργα στα οποία συνεργάζονται εταίροι από την Ελλάδα και από τις χώρες/περιφέρειες της περιοχής μελέτης και περαιτέρω τα έργα συνεργασίας που είναι προσανατολισμένα σε ζητήματα μεταφορών, προσπελασιμότητας/προσβασιμότητας, κινητικότητας, καταγράφονται οι προϋπολογισμοί των έργων, ο άξονας προτεραιότητας/μέτρο στο οποίο εντάσσεται κάθε έργο κλπ. Επιχειρείται η συνθετική ανάλυση και παρουσίαση των αποτελεσμάτων με τρόπο που να καταδεικνύει την ένταση/διασπορά των επιμέρους συνεργασιών, τόσο στο επίπεδο κάθε Προγράμματος όσο και συνολικά.

Η συγκεκριμένη προσέγγιση θεωρείται ότι αποτελεί «ένδειξη» για την εδαφική συνεργασία (σε επίπεδο προγραμμάτων) και δίνει εισροή, συμπληρώνοντας τα πορίσματα της κοινωνικο-οικονομικής/χωροταξικής προσέγγισης και της προσέγγισης του συστήματος μεταφορών, στην οριστικοποίηση της ζώνης επιρροής της Εγνατίας Οδού στη ΝΑ Ευρώπη.

A.6.1. Γενικό πλαίσιο και διαστάσεις

Η πολιτική συνοχής της ΕΕ ενθαρρύνει τις περιφέρειες και τις πόλεις των διαφορετικών κρατών-μελών της ΕΕ να συνεργαστούν και να μάθουν η μία από την άλλη μέσω κοινών προγραμμάτων, έργων και δικτύων. Η υπερνίκηση των συνόρων και οι ενωμένες δυνάμεις βοηθάνε στην καλύτερη αντιμετώπιση παρόμοιων προκλήσεων, στην προώθηση ενός περισσότερο ισόρροπου περιβάλλοντος, στην ενθάρρυνση ολοκλήρωσης και ενσωμάτωσης καθώς και στην αποφυγή επικαλύψεων προσπαθειών και πόρων. Η εδαφική συνεργασία εντός της ΕΕ είναι σε θέση να μειώσει τις ανισότητες ανάμεσα στις περιφέρειες, να ενισχύσει τη συνοχή και να ενθαρρύνει τη βέλτιστη οικονομική ανάπτυξη. Επί 20 έτη, η ΕΕ έχει υποστηρίξει προσπάθειες συνεργασίας των περιφερειών και των πόλεων στην αντιμετώπιση καθημερινών ζητημάτων, όπως οι μεταφορές, η εκπαίδευση, η περίθαλψη και η περιβαλλοντική προστασία⁸.

Σύμφωνα με την ανάλυση των Ανδρικοπούλου και Καυκαλά (2008: 231-232), ο νέος Στόχος της «Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας» της περιόδου 2007-2013 αντικαθιστά την Κοινοτική Πρωτοβουλία Interreg, επαναλαμβάνοντας τις τρεις βασικές μορφές συνεργασίας που περιελάμβανε: τη διασυνοριακή, τη διεθνική και τη διαπεριφερειακή συνεργασία.

Η διασυνοριακή συνεργασία χρηματοδοτείται με το 74% των πόρων που προορίζονται για το στόχο της εδαφικής συνεργασίας και αφορά τις περιφέρειες που βρίσκονται κατά μήκος των συνόρων των κρατών μελών και είναι, όπως εκτιμά ο Μάριος Καμχής (2007: 118), η κατεξοχήν χωροταξική δράση στο επίπεδο της Ένωσης και ίσως αυτή που συνεισφέρει περισσότερο μαζί με τα διευρωπαϊκά δίκτυα στην ενοποίηση του ευρωπαϊκού χώρου. Η συνεργασία αναφέρεται στην ανάπτυξη διασυνοριακών οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών δραστηριοτήτων μέσω κοινών στρατηγικών για τη βιώσιμη εδαφική ανάπτυξη.

⁸ http://www.interact-eu.net/etc/etc_2007_13/4/2

Η διεθνική (ή διακρατική) συνεργασία (21% των πόρων) επιδιώκει την προώθηση της ευρωπαϊκής χωρικής ολοκλήρωσης μέσω συνεργασιών σε ευρύτερες ενότητες γειτονικών περιφερειών, ενώ όπως εφαρμόστηκε μέχρι σήμερα οι προτάσεις που υποβάλλονται από ομάδες περιφερειών πρέπει να λαμβάνουν υπόψη, μεταξύ άλλων τις επιλογές πολιτικής και τις συστάσεις του ΣΑΚΧ. Η συνεργασία αναφέρεται στη σύσταση δικτύων και δράσεων που συμβάλλουν στην ολοκληρωμένη εδαφική ανάπτυξη και εστιάζεται σε θέματα καινοτομίας, περιβάλλοντος, προσβασιμότητας και βιώσιμης αστικής ανάπτυξης.

Η διαπεριφερειακή συνεργασία (5% των πόρων) εστιάζεται σε θέματα καινοτομίας και οικονομίας της γνώσης, περιβάλλοντος και πρόληψης κινδύνων, στην ανταλλαγή εμπειριών και τη διάδοση βέλτιστων πρακτικών μεταξύ άλλων και για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη. Η Ευρωπαϊκή Εδαφική Συνεργασία υποστηρίζεται επίσης από έναν νέο θεσμό, τον «Ευρωπαϊκό Όμιλο Εδαφικής Συνεργασίας» (ΕΟΕΣ), ο οποίος σκοπό έχει τη διευκόλυνση της συνεργασίας και μπορεί να αναλάβει την εφαρμογή προγραμμάτων και άλλες δράσεις εδαφικής συνεργασίας. Ο ΕΟΕΣ παραπέμπει σε ένα «πρότυπο αποκεντρωμένης εδαφικής διακυβέρνησης διεθνικού χαρακτήρα».

Πίνακας 57.
Οι τρεις διαστάσεις της Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας

Διασυνοριακή Συνεργασία	Συμβάλει στη μετατροπή των περιφερειών εκατέρωθεν των εσωτερικών ή εξωτερικών συνόρων της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε ισχυρούς οικονομικούς και κοινωνικούς πόλους. Συγκεκριμένα, ενθαρρύνονται δράσεις στους τομείς επιχειρηματικότητας, βελτίωσης της κοινής διαχείρισης φυσικών πόρων, ενίσχυσης δεσμών μεταξύ αστικών και αγροτικών περιοχών, βελτίωσης της πρόσβασης σε δίκτυα μεταφορών και επικοινωνίας, ανάπτυξης της κοινής χρήσης υποδομών, διοικητικής συνεργασίας, απασχόλησης, διάδρασης μεταξύ κοινοτήτων, πολιτισμού και κοινωνικής συνοχής. Η διασυνοριακή συνεργασία στόχο έχει την «κάλυψη των κενών». Το επιτυγχάνει μέσω συμφωνημένων διασυνοριακών στρατηγικών «ανάλυσης και απάντησης», ειδικά σχεδιασμένων για κάθε παραμεθόρια περιοχή.
Διακρατική Συνεργασία	Πρωθελί τη συνεργασία μεταξύ ευρύτερων ευρωπαϊκών περιφερειών, (π.χ. Βαλτική, Βόρεια Θάλασσα, Μεσόγειος, Άλπεις) και διευκολύνει συντονισμένες στρατηγικές απαντήσεις σε κοινές προκλήσεις, όπως η διαχείριση πλημμυρών, οι μεταφορές, διεθνείς επιχειρηματικοί και ερευνητικοί δεσμοί, αστικοί ανάπτυξη κτλ. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στις υπερπόντιες και νησιωτικές περιοχές της ΕΕ (π.χ. Ινδικός Ωκεανός, Καραϊβική, Βόρεια Περιφέρεια κτλ).
Διαπεριφερειακή Συνεργασία	Παρέχει ένα πλαίσιο για την ανταλλαγή εμπειριών μεταξύ φορέων σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο από ολόκληρη την Ευρώπη, με στόχο να συμβάλει στις ευρωπαϊκές στρατηγικές για την παραγωγή, την απασχόληση και τη βιώσιμη ανάπτυξη. Επιπρόσθετα, στοχεύει στην εξάλειψη των ανισοτήτων μέσω της διασύνδεσης λιγότερο έμπειρων με πιο αναπτυγμένες περιφέρειες σε διάφορους τομείς δράσεις, όπως η καινοτομία, η δημογραφική αλλαγή, η αγορά ενέργειας και η κλιματική αλλαγή.

Πηγή: <http://www.interreg.gr/el>

Με έναν κοινοτικό προϋπολογισμό που αγγίζει τα 7,8 δισεκατομμύρια ευρώ για τα εσωτερικά σύνορα και ανεβαίνει στα 9,4 δισεκατομμύρια, αν συνοπολογίσει κανείς και τη χρηματοδότηση της διασυνοριακής συνεργασίας στο πλαίσιο του IPA και του ENPI, είναι εμφανές ότι η εδαφική συνεργασία έχει έναν ενισχυμένο ρόλο, ο οποίος εκφράζεται με 75 διασυνοριακά έργα (συμπεριλαμβανομένων εκείνων στα εξωτερικά σύνορα της ΕΕ), 13

διακρατικά Προγράμματα, ένα διαπεριφερειακό Πρόγραμμα και τρία δίκτυα⁹. Οι βασικές διαστάσεις της εδαφικής συνεργασίας συνοψίζονται στον πίνακα 57.

Το IPA (Instrument for Pre-Accession Assistance - Μηχανισμός Προενταξιακής Βοήθειας) αποτελεί χρηματοδοτικό εργαλείο της ΕΕ που έχει ως στόχο την ενίσχυση της προενταξιακής πορείας των υποψηφίων και δυνητικά υποψηφίων προς ένταξη στην ΕΕ χωρών. Συγκεντρώνει υπό μια κοινή ομπρέλα όλα τα διαφορετικά εργαλεία προενταξιακής βοήθειας των περασμένων ετών (Phare CBC, ISPA, SAPARD, CARDS, κλπ.). Οι πόροι του κατανέμονται σε πέντε πυλώνες:

- I. Στήριξη μετάβασης και θεσμική υποστήριξη και ανάπτυξη
- II. Διασυνοριακή Συνεργασία
- III. Περιφερειακή Ανάπτυξη
- IV. Ανάπτυξη Ανθρωπίνων Πόρων
- V. Αγροτική Ανάπτυξη.

Ο πυλώνας διασυνοριακής συνεργασίας του IPA προωθεί:

- τη συνεργασία μεταξύ των Κρατών-Μελών της ΕΕ και των υποψηφίων και δυνητικά υποψηφίων προς ένταξη στην ΕΕ χωρών,
- τη συνεργασία των υποψηφίων και δυνητικά υποψηφίων προς ένταξη στην ΕΕ χωρών μεταξύ τους, και
- τη συμμετοχή των υποψηφίων και δυνητικά υποψηφίων προς ένταξη στην ΕΕ χωρών σε διακρατικά Προγράμματα του Ταμείου Συνοχής (Προγράμματα «Χώρος Νοτιοανατολικής Ευρώπης» και «MED»)¹⁰.

Το ENPI αναφέρεται στον Ευρωπαϊκό Μηχανισμό Γειτονίας και Εταιρικής Σχέσης (European Neighbourhood and Partnership Instrument), για τον οποίο η διασυνοριακή συνεργασία αποτελεί επίσης προτεραιότητα. Επιδίωξη είναι η ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ των κρατών-μελών της ΕΕ και των γειτνιάζουσων χωρών στα εξωτερικά σύνορα της ΕΕ. Οι στόχοι αυτής της διασυνοριακής στρατηγικής είναι:

- 1) Η προώθηση της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης στις συνοριακές περιοχές
- 2) Η αντιμετώπιση κοινών προκλήσεων
- 3) Η διασφάλιση της αποτελεσματικότητας
- 4) Η προώθηση της συνεργασίας μεταξύ των τοπικών πληθυσμών (*people to people actions*).

Η διασυνοριακή διάσταση του ENPI βασίζεται στις αρχές του πολυετούς προγραμματισμού της εταιρικότητας και της συγχρηματοδότησης και λαμβάνει υπόψη τις απαιτήσεις των σχέσεων εξωτερικής πολιτικής της ΕΕ. Στα Προγράμματα ENPI συμμετέχουν χώρες και από τις δύο πλευρές των ευρωπαϊκών εξωτερικών συνόρων, διαθέτουν έναν κοινό προϋπολογισμό, κοινές διαχειριστικές δομές και κοινό νομικό πλαίσιο και κανόνες εφαρμογής. Η δομή των Προγραμμάτων βασίζεται σε μια πλήρως ισορροπημένη σχέση μεταξύ των κρατών, που συμμετέχουν σε αυτά. Τη διαχειριστική ευθύνη των Προγραμμάτων έχει εθνική ή περιφερειακή αρχή ενός κράτους-μέλους της ΕΕ¹¹.

Τέλος, το INTERACT¹² είναι ένα δίκτυο, που από το 2003 παρέχει υπηρεσίες σε Προγράμματα, που ασχολούνται με την Ευρωπαϊκή Εδαφική Συνεργασία σε όλη την Ευρώπη. Το INTERACT I επικεντρώθηκε πρωταρχικά στις άμεσες ανάγκες και υποστήριξη

⁹ <http://www.interreg.gr/el/ευρωπαϊκή-εδαφική-συνεργασία.html>

¹⁰ <http://www.interreg.gr/el>

¹¹ <http://www.interreg.gr/el>

¹² Πηγές: <http://www.interreg.gr/el/>

<http://www.interact-eu.net/>

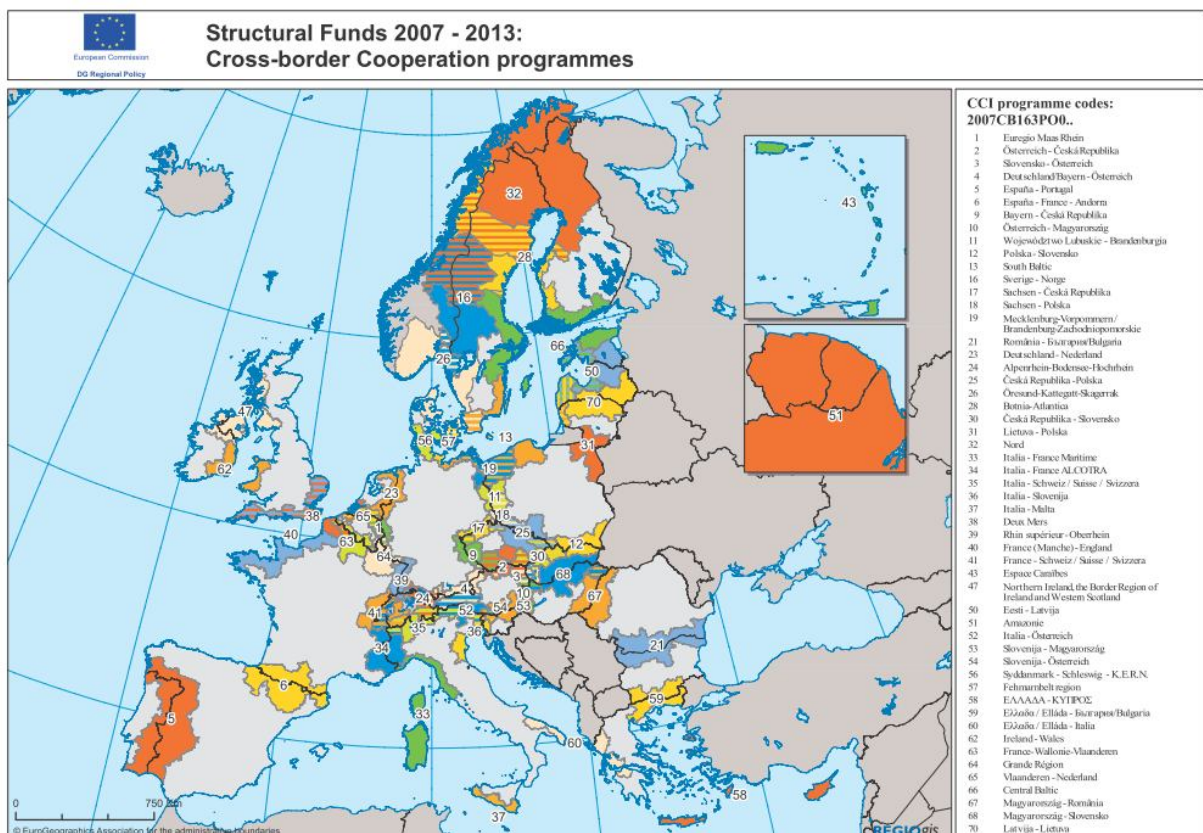
http://ec.europa.eu/regional_policy/country/prordn/details_new.cfm?LAN=7&gv_OBJ=ALL&gv_PAY=S&K&gv_reg=ALL&gv_THE=ALL&gv_PGM=1292&gv_per=2&gv_defL=7

της πρωτοβουλίας INTERREG. Είχε ως στόχο την αύξηση της αποδοτικότητας και αποτελεσματικότητας της κοινοτικής πρωτοβουλίας καθώς και τη συμβολή στην ποιότητα της. Στις 4 Δεκεμβρίου του 2007, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε το INTERACT 2007-2013, ένα Πρόγραμμα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας που καλύπτει το σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και επιπρόσθετα τη Νορβηγία και την Ελβετία. Το Πρόγραμμα στοχεύει στην προώθηση καλής διακυβέρνησης Προγραμμάτων χρηματοδοτούμενων από την Κοινότητα που εμπίπτουν στο πλαίσιο του στόχου της Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας και έχει συνολικό προϋπολογισμό περίπου 40 εκ. ευρώ. Η επένδυση της Κοινότητας μέσω του ΕΤΠΑ ανέρχεται σε περίπου 34 εκ. ευρώ.

Ο πρωταρχικός στόχος του προγράμματος είναι να παρέχει βοήθεια σε διακυβευματίες που εφαρμόζουν προγράμματα στο πλαίσιο του αναφερόμενου παραπάνω στόχου. Παρέχει συμβουλές σε ζητήματα εφαρμογής, οργανωτικής υποστήριξης θεματικών σεμιναρίων και παραδείγματα καλών πρακτικών. Στοχεύει επιπλέον να βοηθήσει τους διακυβευματίες να αξιοποιήσουν πλήρως τις δυνατότητες των προγραμμάτων ευρωπαϊκής εδαφικής συνεργασίας. Απευθύνεται σε φορείς και οργανισμούς που έχουν συσταθεί για να διαχειριστούν τέτοιου είδους προγράμματα, και ιδίως σε διαχειριστικές αρχές και κοινές τεχνικές γραμματείες, καθώς και επιτροπές παρακολούθησης, εθνικά σημεία επαφής, αρχές πιστοποίησης και γραφεία ελέγχου. Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα δομείται γύρω από δύο προτεραιότητες:

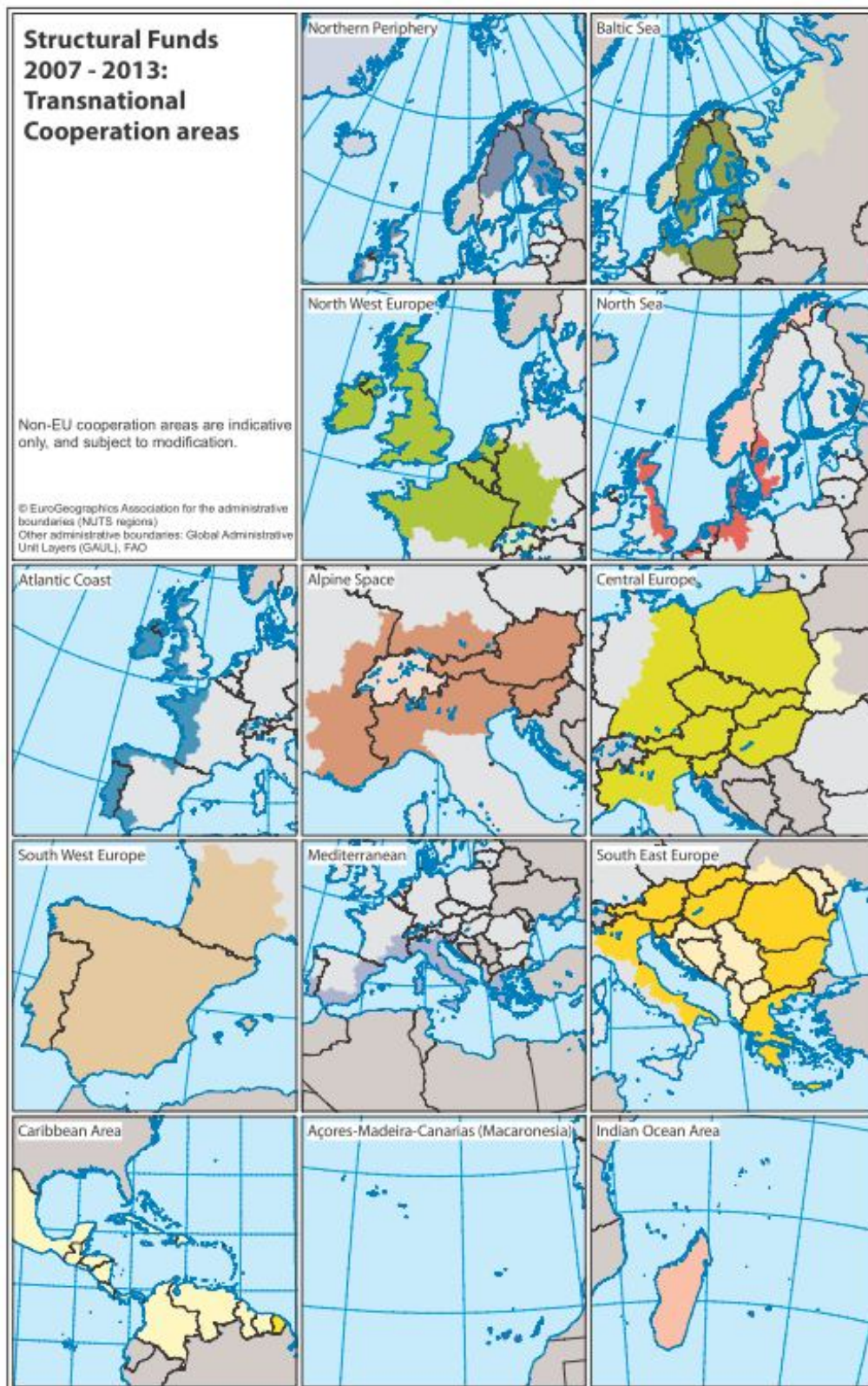
- Προτεραιότητα 1: Ανάπτυξη και παροχή υπηρεσιών
- Προτεραιότητα 2: Τεχνική υποστήριξη

Σχήμα 24. Χαρτογραφική απεικόνιση προγραμμάτων διασυνοριακής συνεργασίας 2007-2013



Πηγή: <http://www.interreg.gr/images/Crossborder%20Cooperation.pdf>

Σχήμα 25.
Χαρτογραφική απεικόνιση περιοχών διακρατικής συνεργασίας 2007-2013



Πηγή: <http://www.interreg.gr/images/Transnational%20Cooperation.pdf>

Στο Παράρτημα Ι παρουσιάζονται αναλυτικά στοιχεία, περιγραφές και εποπτικό υλικό για τα προγράμματα ευρωπαϊκής εδαφικής συνεργασίας της περιόδου 2007-2013, στα οποία συμμετέχουν οι περιφέρειες της περιοχής μελέτης. Συγκεκριμένα, για κάθε Πρόγραμμα καταγράφονται οι επιλέξιμες περιοχές, οι προτεραιότητες και οι στόχοι του, και εντοπίζονται τα έργα στα οποία συνεργάζονται εταίροι από την Ελλάδα και από τις χώρες/περιφέρειες της περιοχής μελέτης. Η έρευνα καταλήγει σε συνθετικά αποτελέσματα (Ενότητες Ι.3 και Ι.4 Παραρτήματος Ι) για τα έργα εδαφικής συνεργασίας μεταξύ των χωρών/περιοχών της περιοχής μελέτης ανά εξεταζόμενο πρόγραμμα.

Στα υπο-κεφάλαια που ακολουθούν γίνεται μια συνοπτική περιγραφή του κάθε προγράμματος, με αναφορά στο αντικείμενο, της επιλέξιμες περιοχές και τους στόχους του, και παρουσιάζονται τα συνθετικά συμπεράσματα που αφορούν στην ένταση των συνεργασιών των χωρών/περιοχών της περιοχής μελέτης βάσει των πολυμερών διασυννοριακών προγραμμάτων.

A.6.2. Προγράμματα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας - Διμερή Διασυννοριακά Προγράμματα

Πρόγραμμα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας «Ελλάδα-Βουλγαρία»¹³

Το διασυννοριακό Πρόγραμμα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας «Ελλάδα- Βουλγαρία 2007-2013» εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 28/03/2008 με την απόφαση C(2008)1129/28-03-2008. Οι επιλέξιμες περιοχές του Προγράμματος παρουσιάζονται στον Πίνακα 58.

Πίνακας 58.
Επιλέξιμες περιοχές του προγράμματος
Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας «Ελλάδα-Βουλγαρία»

Ελλάδα	Βουλγαρία
Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης Νομός Έβρου Νομός Καβάλας (ως παρακείμενη περιοχή) Νομός Ξάνθης Νομός Ροδόπης Νομός Δράμας	Yugozapaden Blagoevgrad Yuzhen tsentralen Smolyan Kardjali Haskovo
Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας Νομός Θεσσαλονίκης Νομός Σερρών	

Ο γενικός στόχος του Προγράμματος είναι:

Η προώθηση της διασυννοριακής περιοχής με την εξασφάλιση της περιφερειακής συνοχής και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας

Ο γενικός αυτός στόχος επιτυγχάνεται μέσω των ακόλουθων στρατηγικών στόχων:

Στρατηγικός Στόχος 1: Ενίσχυση της Ελκυστικότητας της Διασυννοριακής Περιοχής με την Αναβάθμιση της Ποιότητας Ζωής και τη Βελτίωση των Υποδομών Προσπελασιμότητας
Στρατηγικός Στόχος 2: Αύξηση της Ανταγωνιστικότητας μέσω της Επιχειρηματικότητας, των Δικτύων Συνεργασίας και των Ανθρώπινων Πόρων

Οι δύο στρατηγικοί στόχοι εκφράζονται σε αντίστοιχους Άξονες Προτεραιότητας, με ειδικότερους στόχους για τον καθέναν από αυτούς, όπως παρουσιάζονται στον πίνακα 59.

¹³ Πηγές: <http://www.interreg.gr/el> και http://www.greece-bulgaria.eu/index.php?option=com_projects&view=items&Itemid=8

Πίνακας 59.
Άξονες Προτεραιότητας και ειδικότεροι στόχοι του προγράμματος Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας «Ελλάδα-Βουλγαρία»

Άξονας Προτεραιότητας	Στόχοι
1: Ποιότητα Ζωής	1.1: Προστασία, διαχείριση και προώθηση των περιβαλλοντικών πόρων 1.2: Προστασία, διαχείριση και προώθηση των πολιτιστικών πόρων 1.3: Συνεργασία και δικτύωση σε θέματα υγείας και κοινωνικής προστασίας
2: Προσπελασιμότητα	2.1: Ανάπτυξη του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου 2.2: Βελτίωση των διασυνοριακών εγκαταστάσεων
3: Ανταγωνιστικότητα και ανθρώπινοι πόροι	3.1: Υποστήριξη και ανάδειξη του ανθρώπινου δυναμικού – Υποστήριξη προπαρασκευαστικών δράσεων εν όψει της ανοικτής αγοράς εργασίας 3.2: Στήριξη της επιχειρηματικότητας και δράσεις για την αναδιάρθρωση της οικονομίας 3.3: Προώθηση της συνεργασίας ανάμεσα σε Ερευνητικά, Τεχνολογικά και Ακαδημαϊκά Ιδρύματα και επιχειρηματικούς φορείς
4: Τεχνική βοήθεια	4.1: Διαχείριση κύριων δραστηριοτήτων του Προγράμματος 4.2: Ανάπτυξη έργων και δράσεις Πληροφόρησης & Επικοινωνίας του Προγράμματος

Πρόγραμμα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας «Ελλάδα-Αλβανία»¹⁴

Το διασυνοριακό Πρόγραμμα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας «Ελλάδα-Αλβανία 2007-2013» εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 05/09/2008 με την απόφαση C(2008)4708/05-09-2008. Οι επιλέξιμες περιοχές του Προγράμματος παρουσιάζονται στον Πίνακα 60.

Πίνακας 60.
Επιλέξιμες περιοχές του προγράμματος Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας «Ελλάδα-Αλβανία»

Ελλάδα	Βουλγαρία
Περιφέρεια Ηπείρου Νομός Ιωαννίνων Νομός Θεσπρωτίας	South Albania Gjirokaster Vlore Korce
Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας Νομός Φλώρινας Νομός Καστοριάς Νομός Γρεβενών (ως όμορη περιοχή)	
Περιφέρεια Ιονίων Νήσων Νομός Κέρκυρας	

Ο γενικός στόχος του Προγράμματος είναι:

Η αύξηση του βιοτικού επιπέδου του πληθυσμού, προωθώντας τη βιώσιμη τοπική ανάπτυξη στη διασυνοριακή περιοχή

Ο γενικός στόχος επιτυγχάνεται μέσω των ακόλουθων στρατηγικών προτεραιοτήτων:

*Στρατηγική Προτεραιότητα 1: Ενίσχυση της διασυνοριακής οικονομικής ανάπτυξης
Στρατηγική Προτεραιότητα 2: Προώθηση και ανάπτυξη του περιβάλλοντος και των*

¹⁴ Πηγές: <http://www.interreg.gr/el> και <http://www.greece-albania.eu/index.php/projects.html>

φυσικών και πολιτιστικών πηγών

Αυτοί οι στρατηγικοί στόχοι εκφράζονται σε αντίστοιχους Άξονες Προτεραιότητας, με ειδικότερα Μέτρα για τον καθέναν από αυτούς, που παρουσιάζονται στον πίνακα 61.

Πίνακας 61.
Άξονες Προτεραιότητας και ειδικότερα μέτρα του προγράμματος Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας «Ελλάδα-Αλβανία»

Άξονας Προτεραιότητας	Μέτρα
1: Ενίσχυση της διασυνοριακής οικονομικής ανάπτυξης	1.1: Προώθηση της επιχειρηματικότητας 1.2: Προώθηση του βιώσιμου τουρισμού 1.3: Διευκόλυνση δράσεων μεταξύ των τοπικών πληθυσμών (<i>people to people actions</i>) 1.4: Διευκόλυνση της προσβασιμότητας των συνόρων μέσω υποδομών μικρής κλίμακας
2: Προώθηση και ανάπτυξη του περιβάλλοντος και των φυσικών και πολιτιστικών πηγών	2.1: Προώθηση και προστασία των περιβαλλοντικών πόρων της περιοχής 2.2: Προώθηση και προστασία της φυσικών και πολιτιστικών πόρων της περιοχής
3: Τεχνική βοήθεια	

Πρόγραμμα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας «Ελλάδα-ΠΓΔΜ»¹⁵

Το διασυνοριακό Πρόγραμμα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας «Ελλάδα-ΠΓΔΜ 2007-2013» εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 05/09/2008 με την απόφαση C(2008)4717/05-09-2008. Οι επιλέξιμες περιοχές του Προγράμματος παρουσιάζονται στον Πίνακα 62.

Πίνακας 62.
Επιλέξιμες περιοχές του προγράμματος Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας «Ελλάδα-ΠΓΔΜ»

Ελλάδα	ΠΓΔΜ
Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας Νομός Φλώρινας	FYROM Pelagoniski Vardarski
Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας Νομός Πέλλας Νομός Κιλκίς Νομός Σερρών Νομός Θεσσαλονίκης (<i>ως όμορη περιοχή</i>)	Jugoistocen Jugozapaden (<i>ως όμορη περιοχή</i>)

Ο γενικός στόχος του Προγράμματος είναι:

Η ενδυνάμωση της σύγκλισης στην περιοχή εφαρμογή του Προγράμματος μέσω της προώθησης της αειφόρου τοπικής ανάπτυξης

Ο γενικός στόχος επιτυγχάνεται μέσω των ακόλουθων στρατηγικών προτεραιοτήτων:

Στρατηγική Προτεραιότητα 1: Ενίσχυση της διασυνοριακής οικονομικής ανάπτυξης

Στρατηγική Προτεραιότητα 2: Ενίσχυση των περιβαλλοντικών πηγών και της πολιτιστικής κληρονομιάς στην επιλέξιμη διασυνοριακή περιοχή

Αυτοί οι στρατηγικοί στόχοι εκφράζονται σε αντίστοιχους Άξονες Προτεραιότητας, με ειδικότερα Μέτρα για τον καθέναν από αυτούς, που παρουσιάζονται στον πίνακα 63.

¹⁵ Πηγές: <http://www.interreg.gr/el> και <http://www.ipa-cbc-programme.eu/>

Πίνακας 63.
Άξονες Προτεραιότητας και ειδικότερα μέτρα του προγράμματος
Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας «Ελλάδα- ΠΓΔΜ»

Άξονας Προτεραιότητας	Μέτρα
1: Ενίσχυση της διασυνοριακής οικονομικής ανάπτυξης	1.1: Οικονομική ανάπτυξη 1.2: Ενίσχυση του ανθρώπινου δυναμικού 1.3: Ενίσχυση του αειφόρου τουρισμού 1.4: Προστασία της ανθρώπινης ζωής
2: Ενίσχυση των περιβαλλοντικών πηγών και της πολιτιστικής κληρονομιάς στην επιλέξιμη διασυνοριακή περιοχή	2.1: Προώθηση και προστασία των περιβαλλοντικών πόρων της περιοχής 2.2: Προώθηση και προστασία της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς της περιοχής
3: Τεχνική βοήθεια	

Πρόγραμμα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας «Ελλάδα-Ιταλία»¹⁶

Το διασυνοριακό Πρόγραμμα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας «Ελλάδα-ΠΓΔΜ 2007-2013» εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 28/03/2008 με την απόφαση C(2008)1132/ 28/03/2008. Οι επιλέξιμες περιοχές του Προγράμματος παρουσιάζονται στον Πίνακα 64.

Πίνακας 64.
Επιλέξιμες περιοχές του προγράμματος
Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας «Ελλάδα-Ιταλία»

Ελλάδα	Ιταλία
Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας Νομός Αιτωλοακαρνανίας Νομός Αχαΐας Νομός Ηλείας (ως όμορη περιοχή)	Puglia Brindisi Lecce Bari Barletta - Adria - Trani
Περιφέρεια Ιονίων Νήσων Νομός Κέρκυρας Νομός Λευκάδας Νομός Κεφαλονιάς Νομός Ζακύνθου	Taranto (ως όμορη περιοχή) Foggia (ως όμορη περιοχή)
Περιφέρεια Ηπείρου Νομός Ιωαννίνων Νομός Πρεβέζης Νομός Θεσπρωτίας Νομός Άρτας (ως όμορη περιοχή)	

Ο γενικός στόχος του Προγράμματος είναι:

Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της εδαφικής συνοχής στην περιοχή προς την κατεύθυνση της αειφόρου ανάπτυξης μέσω της σύζευξης του δυναμικού εκατέρωθεν της θαλάσσιας διασυνοριακής γραμμής

Ο γενικός στόχος επιτυγχάνεται μέσω των ακόλουθων στρατηγικών προτεραιοτήτων:

Στρατηγικός Στόχος 1: Υποστήριξη της βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης, εστιάζοντας στα κοινά συγκριτικά πλεονεκτήματα

Στρατηγικός Στόχος 2: Βελτίωση της δυνατότητας πρόσβασης στα δίκτυα και τις υπηρεσίες στην περιοχή συνεργασίας, ώστε να ενισχυθεί η κινητικότητα των ανθρώπων και των αγαθών

¹⁶ Πηγές: <http://www.interreg.gr/el> και <http://www.greece-italy.eu/>

Στρατηγικός Στόχος 3: Βελτίωση της ποιότητας ζωής, συντήρηση και αποτελεσματική διαχείριση του περιβάλλοντος και αύξηση της κοινωνικής και πολιτιστικής συνοχής

Αυτοί οι στρατηγικοί στόχοι εκφράζονται σε αντίστοιχους Άξονες Προτεραιότητας, με ειδικότερους στόχους για τον καθέναν από αυτούς, που παρουσιάζονται στον πίνακα 65.

**Πίνακας 65.
Άξονες Προτεραιότητας και ειδικότερα μέτρα του προγράμματος
Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας «Ελλάδα-Ιταλία»**

Άξονας Προτεραιότητας	Στόχοι
1: Υποστήριξη της βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης, εστιάζοντας στα κοινά συγκριτικά πλεονεκτήματα	1.1: Ενίσχυση της αλληλεπίδρασης μεταξύ της έρευνας, της καινοτομίας και της επιχειρηματικότητας 1.2: Διαπεριφερειακή προώθηση προηγμένων νέων τεχνολογιών
2: Βελτίωση της δυνατότητας πρόσβασης στα δίκτυα και τις υπηρεσίες στην περιοχή συνεργασίας, ώστε να ενισχυθεί η κινητικότητα των ανθρώπων και των αγαθών	2.1: Προώθηση της διασυνοριακής ολοκληρωμένης αειφόρου διασύνδεσης 2.2: Βελτίωση των μεταφορών, καθώς και των δικτύων και υπηρεσιών πληροφόρησης και επικοινωνίας
3: Βελτίωση της ποιότητας ζωής, συντήρηση και αποτελεσματική διαχείριση του περιβάλλοντος και αύξηση της κοινωνικής και πολιτιστικής συνοχής	3.1: Προώθηση της κοινωνικής και πολιτιστικής ολοκλήρωσης 3.2: Προώθηση και βελτίωση της από κοινού προστασίας και διαχείρισης των φυσικών πόρων, πρόληψη των φυσικών και τεχνολογικών κινδύνων 3.3: Προστασία της υγείας
4: Τεχνική υποστήριξη εφαρμογής	4.1: Υποστήριξη της διαχείρισης, παρακολούθησης, εφαρμογής και ελέγχου των δράσεων του προγράμματος 4.2: Υποστήριξη της δημοσιότητας και επικοινωνίας του Προγράμματος

A.6.3. Προγράμματα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας - Πολυμερή Προγράμματα

Προγράμματα Ευρωπαϊκού Μηχανισμού Γειτονίας και Εταιρικής Σχέσης (ENPI)¹⁷

Η Ευρωπαϊκή Πολιτική Γειτονίας (ENP) αναπτύχθηκε στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής διεύρυνσης από 15 σε 27 κράτη μέλη (2004 και 2007). Ο γενικότερος σκοπός της είναι η αποφυγή ανάδυσης διαχωριστικών γραμμών μεταξύ της ΕΕ και των γειτνιάζουσων χωρών υποστηρίζοντας την ανάπτυξή τους και ενισχύοντας τη σταθερότητα, την ασφάλεια και την ευημερία. Η ENP χρηματοδοτείται από τον Ευρωπαϊκό Μηχανισμό Γειτονίας και Εταιρικής Σχέσης (ENPI). Εντός της ENP υπάρχει μια ειδική στόχευση στη διασυνοριακή συνεργασία (Cross-border co-operation – CBC), ώστε να διευκολυνθεί η περιφερειακή ανάπτυξη στη βάση της αρχής ότι πρόκειται για περιφέρειες οι οποίες ορίζονται γύρω από ένα ευρύτερο παρά διαχωρίζονται από ένα σύνορο. Υπάρχουν συνολικά 13 προγράμματα ENPI CBC, που καλύπτουν την περίοδο 2007-2013, και εμπλέκουν 20 κράτη μέλη, 17 χώρες εταίρους και την Τουρκία.

Η στρατηγική της CBC έχει τέσσερις κύριους στόχους:

*Προώθηση οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης στις συνοριακές περιοχές
Αντιμετώπιση κοινών προκλήσεων*

¹⁷ Πηγές:

http://www.rcbi.info/pages/1_1.html (διαθέσιμο μέχρι τον Ιούνιο του 2014),
http://ec.europa.eu/europeaid/where/neighbourhood/regional-cooperation/enpi-cross-border/index_en.htm,
<http://www.enpicbmed.eu>,
http://www.enpicbmed.eu/documenti/29_38_20090108120940.pdf

**Διασφάλιση αποτελεσματικών και ασφαλών συνόρων
Πρώθηση της συνεργασίας μεταξύ των τοπικών πληθυσμών**

Έχουν εγκαθιδρυθεί δύο τύποι προγραμμάτων:

*Προγράμματα χερσαίων συνόρων ανάμεσα σε δύο ή περισσότερες χώρες που μοιράζονται ένα κοινό σύνορο (ή διέλευση short sea)
Πολυμερή προγράμματα που καλύπτουν μια θαλάσσια λεκάνη*

Οι χώρες της περιοχής μελέτης της παρούσας σύμβασης εμπίπτουν στη δεύτερη από τις παραπάνω δύο περιπτώσεις, αυτή των πολυμερών προγραμμάτων σε επίπεδο θαλάσσιας λεκάνης και συγκεκριμένα στα Προγράμματα α) ENPICBC MED (για τη Λεκάνη της Μεσογείου) και β) BlackSea-CBC (για τη Λεκάνη της Μαύρης Θάλασσας).

Πρόγραμμα ENPICBC MED (Λεκάνη Μεσογείου)

Στο Πρόγραμμα ENPICBC MED που αφορά στη λεκάνη της Μεσογείου συμμετέχουν δεκατέσσερις (14) χώρες, που αντιπροσωπεύουν 76 περιοχές και περίπου 110 εκ. κατοίκους: Κύπρος, Αίγυπτος, Γαλλία, Ελλάδα, Ισραήλ, Ιταλία, Ιορδανία, Λίβανος, Μάλτα, Παλαιστίνη, Πορτογαλία, Ισπανία, Συρία και Τυνησία. Οι επιλέξιμες περιφέρειες των χωρών της περιοχής μελέτης παρουσιάζονται στον πίνακα 66.

**Πίνακας 66.
Επιλέξιμες περιφέρειες της Ελλάδας και της Ιταλίας
στο πλαίσιο του προγράμματος ENPICBC MED**

Ελλάδα	Ιταλία
Ανατολική Μακεδονία – Θράκη	<u>Basilicata</u>
Κεντρική Μακεδονία	<u>Calabria</u>
Θεσσαλία	<u>Campania</u>
Ήπειρος	Lazio
Ιόνια Νησιά	Liguria
Δυτική Ελλάδα	<u>Puglia</u>
Στερεά Ελλάδα	Sardegna
Πελοπόννησος	Sicilia
Αττική	Toscana
Βόρειο Αιγαίο	
Νότιο Αιγαίο	
Κρήτη	

Πηγή: http://www.enpicbcmmed.eu/documenti/29_38_20090108120940.pdf

Σημείωση: Με υπογράμμιση οι περιφέρειες που εμπίπτουν στην περιοχή μελέτης

Ο γενικός σκοπός του Προγράμματος είναι να συμβάλει στην πρώθηση αειφόρου και αρμονικής διαδικασίας συνεργασίας στο επίπεδο της Λεκάνης της Μεσογείου αντιμετωπίζοντας κοινές προκλήσεις και αξιοποιώντας τις ενδογενείς της δυνατότητες. Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα που εγκρίθηκε στον Αύγουστο του 2008 από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εγκαθιδρύει ένα στρατηγικό πλαίσιο 4 προτεραιοτήτων:

*Πρώθηση της κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης και εδαφική ενίσχυση
Πρώθηση της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας της θαλάσσιας λεκάνης
Πρώθηση καλύτερων συνθηκών και υποδομών για τη διασφάλιση της κινητικότητας προσώπων, αγαθών και κεφαλαίων
Πρώθηση του πολιτιστικού διαλόγου και της τοπικής διακυβέρνησης*

Στον Πίνακα 67 που ακολουθεί παρουσιάζονται οι επιμέρους στόχοι του προγράμματος ανά προτεραιότητα (αφορά τα *συνήθη έργα*).

Πίνακας 67.

Άξονες Προτεραιότητας και ειδικότεροι στόχοι του προγράμματος ENPICBC MED

Άξονας Προτεραιότητας	Στόχοι
1: Προώθηση της κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης και εδαφική ενίσχυση	1.1: Υποστήριξη καινοτομίας και έρευνας στη διαδικασία της τοπικής ανάπτυξης των χωρών της Λεκάνης της Μεσογείου 1.2: Ενίσχυση των οικονομικών συμπλεγμάτων δημιουργώντας συνέργειες ανάμεσα σε δυνατότητες των χωρών της Λεκάνης της Μεσογείου 1.3: Ενίσχυση των εθνικών στρατηγικών χωρικού σχεδιασμού ολοκληρώνοντας τα διαφορετικά επίπεδα και προώθηση ισόρροπης και αειφόρου κοινωνικο-οικονομικής ανάπτυξης
2: Προώθηση της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας της θαλάσσιας λεκάνης	2.1: Αποτροπή και μείωση των παραγόντων επικινδυνότητας για το περιβάλλον και αναβάθμιση της κοινής φυσικής κληρονομιάς 2.2: Προώθηση της χρήσης ανανεώσιμης ενέργειας και βελτίωση της ενεργειακής αποδοτικότητας συμβάλλοντας στην αντιμετώπιση, μεταξύ και άλλων προκλήσεων, της κλιματικής αλλαγής
3: Προώθηση καλύτερων συνθηκών και υποδομών για τη διασφάλιση της κινητικότητας προσώπων, αγαθών και κεφαλαίων	3.1: Υποστήριξη των ροών ανθρώπων ανάμεσα στις περιοχές ως μέσω πολιτιστικής, κοινωνικής και οικονομικής ενίσχυσης 3.2: Βελτίωση των συνθηκών και μέτρων διακίνησης αγαθών και κεφαλαίων ανάμεσα στις περιοχές
4: Προώθηση του πολιτιστικού διαλόγου και της τοπικής διακυβέρνησης	4.1: Υποστήριξη κινητικότητας, ανταλλαγών, εκπαίδευσης και επαγγελματισμού νέων ανθρώπων 4.2: Υποστήριξη της καλλιτεχνικής δημιουργικότητας σε όλες τις εκφράσεις της για την ενθάρρυνση του διαλόγου ανάμεσα στις κοινότητες 4.3: Βελτίωση των διαδικασιών διακυβέρνησης στο τοπικό επίπεδο

Πρόγραμμα BlackSea-CBC (Λεκάνη Μαύρης Θάλασσας)

Στο Πρόγραμμα της Μαύρης Θάλασσας (BlackSea-CBC) συμμετέχουν οκτώ (8) χώρες: η Αρμενία, η Βουλγαρία, η Γεωργία, η Μολδαβία, η Ρουμανία, η Ουκρανία, η Τουρκία και η Ελλάδα. Αναλυτικά οι επιλέξιμες περιφέρειες των χωρών της περιοχής μελέτης παρουσιάζονται στον πίνακα 68.

Πίνακας 68.

Επιλέξιμες περιφέρειες (NUTS II) της Βουλγαρίας, της Τουρκίας και της Ελλάδας στο πλαίσιο του προγράμματος BlackSea-CBC

Βουλγαρία	Τουρκία	Ελλάδα
Severoiztochen Yugoiztochen	(NUTSII equivalent regions of) <u>Istanbul</u> <u>Tekirdağ</u> Kocaeli Zonguldak Kastamonu Samsun Trabzon	Κεντρική Μακεδονία Ανατολική Μακεδονία και Θράκη

Σημείωση: Με υπογράμμιση οι περιφέρειες της Τουρκίας που εμπίπτουν στην περιοχή μελέτης

Στόχος του Προγράμματος είναι:

Η ενίσχυση και η αειφορία της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης των περιφερειών της Μαύρης Θάλασσας

Οι τρεις βασικοί άξονες του προγράμματος είναι:

Υποστήριξη των διασυνοριακών εταιρικών σχέσεων για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη βασισμένη στους κοινούς πόρους

Κοινή χρήση πόρων και ικανοτήτων για την προστασία και διατήρηση του περιβάλλοντος

Υποστήριξη πολιτιστικών και εκπαιδευτικών δικτύσεων για την καθιέρωση ενός κοινού πολιτιστικού περιβάλλοντος στη Λεκάνη

Πίνακας 69.

Άξονες Προτεραιότητας και ειδικότεροι στόχοι του προγράμματος BlackSea-CBC

Άξονας Προτεραιότητας	Στόχοι
1: Υποστήριξη των διασυνοριακών εταιρικών σχέσεων για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη βασισμένη στους κοινούς πόρους	1.1: Ενίσχυση προσβασιμότητας και συνδεσιμότητας για νέες ενδοπεριφερειακές συνδέσεις πληροφόρησης, επικοινωνίας, μεταφορών και εμπορίου 1.2: Δημιουργία τουριστικών δικτύων ώστε να προωθηθούν πρωτοβουλίες ανάπτυξης διασυνδεδεμένου τουρισμού 1.3: Δημιουργία διοικητικής ικανότητας για το σχεδιασμό και την εφαρμογή πολιτικών τοπικής ανάπτυξης
2: Κοινή χρήση πόρων και ικανοτήτων για την προστασία και διατήρηση του περιβάλλοντος	2.1: Ενίσχυση της βάσης διασυνδεδεμένης γνώσης και πληροφορίας για την αντιμετώπιση κοινών προκλήσεων στην περιβαλλοντική προστασία των ποτάμιων και θαλάσσιων συστημάτων 2.2: Προώθηση έρευνας, καινοτομίας και ευαισθητοποίησης στο πεδίο της διατήρησης και περιβαλλοντικής προστασίας προστατευόμενων φυσικών περιοχών 2.3: Προώθηση πρωτοβουλιών συνεργασίας που στοχεύουν στην καινοτομία στις τεχνολογίες και στη διαχείριση των συστημάτων διαχείρισης στερεών και υγρών αποβλήτων
3: Υποστήριξη πολιτιστικών και εκπαιδευτικών δικτύσεων για την καθιέρωση ενός κοινού πολιτιστικού περιβάλλοντος στη Λεκάνη	3.1: Προώθηση πολιτιστικών δικτύσεων και εκπαιδευτικών ανταλλαγών στις κοινότητες της Λεκάνης της Μαύρης Θάλασσας

Πρόγραμμα «MED»¹⁸

Το Πρόγραμμα «MED» είναι διακρατικό Πρόγραμμα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας. Χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση ως εργαλείο περιφερειακής πολιτικής. Συνεχίζει την παράδοση των ευρωπαϊκών Προγραμμάτων συνεργασίας γνωστών ως Interreg και υλοποιεί έργα που βασίζονται σε διακρατικές συνεργασίες και στόχο έχουν την ικανοποίηση των θεματικών προγραμματικών προτεραιοτήτων στο μεσογειακό χώρο. Στο Πρόγραμμα συμμετέχουν οι ακόλουθες χώρες: Ελλάδα, Αλβανία, Βοσνία & Ερζεγοβίνη, Γαλλία, Ηνωμένο Βασίλειο (Γιβραλτάρ), Ισπανία, Ιταλία, Κροατία, Κύπρος, Μάλτα, Μαυροβούνιο, Πορτογαλία, Σλοβενία. Η Ελλάδα και η Αλβανία αποτελούν στο

¹⁸ Πηγές:

<http://www.interreg.gr/el/>

<http://www.programmemed.eu>,

<http://www.programmemed.eu/en/the-projects/project-database.html>

σύνολό τους επιλέξιμες περιοχές, ενώ όσον αφορά στην Ιταλία αποτελεί επιλέξιμη περιοχή στο μεγαλύτερο τμήμα της. Και οι τέσσερις περιφέρειες της περιοχής μελέτης της παρούσας σύμβασης αποτελούν επιλέξιμες περιοχές.

Στόχοι του Προγράμματος είναι:

*Η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της περιοχής με τρόπο που να εγγυάται την ανάπτυξη και την απασχόληση για τις επόμενες γενεές (στρατηγική της Λισαβόνας)
Η προώθηση της εδαφικής συνοχής και της προστασίας του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τη λογική της αειφόρου ανάπτυξης (στρατηγική του Γκέτεμποργκ)*

Οι τέσσερις βασικοί άξονες του προγράμματος είναι:

*Ενίσχυση των δυνατοτήτων καινοτομίας
Προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αειφόρου εδαφικής ανάπτυξης
Βελτίωση της κινητικότητας και της εδαφικής προσβασιμότητας
Προώθηση μιας πολυκεντρικής και ολοκληρωμένης ανάπτυξης της Μεσογειακού χώρου*

Πίνακας 70.

Άξονες Προτεραιότητας και ειδικότεροι στόχοι του προγράμματος MED

Άξονας Προτεραιότητας	Στόχοι
1: Ενίσχυση των δυνατοτήτων καινοτομίας	1.1: Διάδοση καινοτόμων τεχνολογιών και τεχνογνωσίας 1.2: Ενίσχυση συνεργασίας μεταξύ διακυβευματιών οικονομικής ανάπτυξης και δημοσίων αρχών
2: Προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αειφόρου εδαφικής ανάπτυξης	2.1: Προστασία και αναβάθμιση φυσικών πόρων και πολιτιστικής κληρονομιάς 2.2: Προώθηση ανανεώσιμης ενέργειας και βελτιώσεων ενεργειακής αποδοτικότητας 2.3: Πρόληψη θαλάσσιων κινδύνων και ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας 2.4: Πρόληψη και αντιμετώπιση φυσικών κινδύνων
3: Βελτίωση της κινητικότητας και της εδαφικής προσβασιμότητας	3.1: Βελτίωση της θαλάσσιας προσβασιμότητας και της ικανότητας των μεταφορικών μέσων μέσω πολυτροπικότητας και διατροπικότητας 3.2: Υποστήριξη της χρήσης τεχνολογιών πληροφορικής για καλύτερη προσβασιμότητα και εδαφική συνεργασία
4: Προώθηση μιας πολυκεντρικής και ολοκληρωμένης ανάπτυξης του Μεσογειακού χώρου	4.1: Συντονισμός αναπτυξιακών πολιτικών και βελτίωση της χωρικής διακυβέρνησης 4.2: Ενίσχυση της ταυτότητας και αναβάθμιση των πολιτιστικών πόρων για καλύτερη ολοκλήρωση του Μεσογειακού χώρου

Πρόγραμμα «Νοτιοανατολική Ευρώπη»¹⁹

Το Πρόγραμμα «Νοτιοανατολική Ευρώπη» (South East Europe – SEE) αποτελεί ένα εργαλείο, το οποίο έχει ως στόχο την ενίσχυση της διαδικασίας ολοκλήρωσης και της ανταγωνιστικότητας σε μια περιοχή που είναι ιδιαίτερα πολύπλοκη και ποικιλόμορφη, συμβάλλοντας στη διαδικασία ένταξης στην Ευρωπαϊκή Ένωση των κρατών της περιοχής, που δεν είναι ακόμη μέλη. Το Πρόγραμμα εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 20 Δεκεμβρίου 2007. Συμμετέχουν 16 χώρες, αποτελώντας το μεγαλύτερο διακρατικό πρόγραμμα από πλευράς συμμετοχής κρατών: οι οκτώ είναι κράτη-μέλη της ΕΕ, οι έξι

¹⁹ Πηγές:

<http://www.interreg.gr/el/>

www.southeast-europe.net

http://www.southeast-europe.net/en/projects/approved_projects/

είναι υποψήφιες προς ένταξη και οι δύο συμμετέχουν στην Ευρωπαϊκή Πολιτική Γειτονίας. Συγκεκριμένα, στο Πρόγραμμα συμμετέχουν οι ακόλουθες χώρες: Ελλάδα, Αλβανία, Αυστρία, Βοσνία & Ερζεγοβίνη, Βουλγαρία, Ιταλία, Κροατία, Μαυροβούνιο, Μολδαβία, Ουγγαρία, Ουκρανία, πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, Ρουμανία, Σερβία, Σλοβακία, Σλοβενία. Με εξαίρεση την Ιταλία και την Ουκρανία, στις υπόλοιπες χώρες επιλέξιμες είναι το σύνολο των περιφερειών. Ειδικά όσον αφορά στην Ιταλία, από τις περιφέρειες της περιοχής μελέτης της παρούσας σύμβασης συμμετέχουν η Puglia και τα Basilicata.

Ο συνολικός στόχος του Προγράμματος είναι:

Η βελτίωση της διαδικασίας χωρικής, οικονομικής και κοινωνικής ολοκλήρωσης στη Νοτιοανατολική Ευρώπη και η συμβολή στη συνοχή, τη σταθερότητα και την ανταγωνιστικότητα της περιοχής μέσω της ανάπτυξης διεθνών εταιρικών σχέσεων και κοινής δράσης σε ζητήματα στρατηγικής σημασίας

Οι τέσσερις βασικοί άξονες του προγράμματος είναι:

*Διευκόλυνση της καινοτομίας και της επιχειρηματικότητας
Προστασία και βελτίωση του περιβάλλοντος
Βελτίωση της προσβασιμότητας
Ανάπτυξη διακρατικών συνεργιών για τη βιώσιμη ανάπτυξη περιοχών*

Πίνακας 71.

Άξονες Προτεραιότητας και περιοχές παρέμβασης του προγράμματος SEE

Άξονας Προτεραιότητας	Περιοχές παρέμβασης
1: Διευκόλυνση της καινοτομίας και της επιχειρηματικότητας	1.1: Ανάπτυξη δικτύων τεχνολογίας και καινοτομίας σε συγκεκριμένα πεδία 1.2: Ανάπτυξη περιβάλλοντος ενεργοποίησης για καινοτόμα επιχειρηματικότητα 1.3: Ενίσχυση των συνθηκών πλαισίου και προετοιμασία του εδάφους για καινοτομία
2: Προστασία και βελτίωση του περιβάλλοντος	2.1: Βελτίωση της ολοκληρωμένης διαχείρισης υδάτων και της πρόληψης από κινδύνους πλημμυρών 2.2: Βελτίωση της πρόληψης περιβαλλοντικών κινδύνων 2.3: Προώθηση συνεργασίας στη διαχείριση φυσικών αγαθών και προστατευόμενων περιοχών 2.4: Προώθηση αποδοτικότητας ενέργειας και πόρων
3: Βελτίωση της προσβασιμότητας	3.1: Βελτίωση συνεργασίας για την προώθηση, σχεδιασμό και λειτουργία πρωτευόντων και δευτερευόντων μεταφορικών δικτύων 3.2: Ανάπτυξη στρατηγικών για την αντιμετώπιση του «ψηφιακού διαχωρισμού» 3.3: Βελτίωση των συνθηκών πλαισίου για πολυτροπικές πλατφόρμες
4: Ανάπτυξη διακρατικών συνεργιών για τη βιώσιμη ανάπτυξη περιοχών	4.1: Αντιμετώπιση κρίσιμων προβλημάτων που επηρεάζουν τις μητροπολιτικές περιοχές και τα περιφερειακά συστήματα οικισμών 4.2: Προώθηση ενός ισόρροπου προτύπου ελκυστικών και προσβάσιμων περιοχών ανάπτυξης 4.3: Προώθηση της χρήσης πολιτιστικών αξιών για την ανάπτυξη

Πρόγραμμα «INTERREG IVC»²⁰

Το Πρόγραμμα INTERREG IVC, που εγκρίθηκε το Σεπτέμβριο του 2007, συγχρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και παρέχει χρηματοδότηση για τη διαπεριφερειακή συνεργασία στην Ευρώπη. Αποτελεί συνέχεια αντίστοιχου Προγράμματος της περιόδου 2002-2006 (INTERREG IIIC). Στο Πρόγραμμα συμμετέχει όλη η Ευρωπαϊκή Ένωση (27 κράτη-μέλη), η Ελβετία και η Νορβηγία. Από πλευράς περιοχής μελέτης, επομένως, στο Πρόγραμμα συμμετέχουν εκτός από την Ελλάδα, η Βουλγαρία και η Ιταλία.

Ο γενικός στόχος του Προγράμματος είναι:

Η βελτίωση της αποτελεσματικότητας των περιφερειακών πολιτικών και μηχανισμών

Το Πρόγραμμα υποστηρίζει δύο θεματικές προτεραιότητες:

- 1. Καινοτομία και οικονομία της γνώσης*
- 2. Περιβάλλον και πρόληψη κινδύνων*

Κάθε έργο στηρίζεται στην ανταλλαγή εμπειριών μεταξύ των εταιρών, που ιδεατά είναι υπεύθυνοι για την ανάπτυξη των τοπικών και περιφερειακών πολιτικών των περιοχών τους. Τα τυπικά εργαλεία ανταλλαγής εμπειριών είναι δραστηριότητες δικτύωσης, όπως θεματικά εργαστήρια, σεμινάρια, συνέδρια, έρευνες και εκπαιδευτικές επισκέψεις. Οι εταίροι των έργων συνεργάζονται για την ανάδειξη και τη μεταφορά καλών πρακτικών. Τα αποτελέσματα των έργων περιλαμβάνουν, για παράδειγμα, συστάσεις σε ζητήματα πολιτικών, στρατηγικές κατευθύνσεις ή σχέδια δράσης. Το INTERREG IVC επιτρέπει, επίσης, την πιλοτική εφαρμογή πρακτικών, αλλά μόνο αν αυτές συμπληρώνουν την ανταλλαγή εμπειριών.

Στο πλαίσιο του Προγράμματος υλοποιούνται δύο τύποι έργων: Έργα Περιφερειακών Πρωτοβουλιών (*Regional Initiative Projects*) και Έργα Κεφαλαιοποίησης (*Capitalisation Projects*).

Πρόγραμμα «Αδριατική»²¹

Το Πρόγραμμα Διασυνοριακής Συνεργασίας IPA «Αδριατική» (*IPA Adriatic CBC*) είναι αποτέλεσμα κοινού προγραμματισμού των κρατών, που συμμετέχουν σε αυτό, και αποτελεί τμήμα της ευρύτερης συνεργασιακής διαδικασίας, που λαμβάνει χώρα στην Αδριατική. Η συνεργασία στο χώρο αυτό καθίσταται ιδιαίτερα σημαντική, ιδίως από πολιτικής και οικονομικής σκοπιάς, δεδομένων μιας σειράς παραγόντων:

- Παράγοντες που σχετίζονται με τη γεωγραφική και πολιτισμική εγγύτητα, οι οποίοι καθιστούν εφικτή την ενίσχυση των πολυμερών επαφών μεταξύ των περιφερειών κατά μήκος της αδριατικής ακτογραμμής, με στόχο τη στήριξη τοπικών διαδικασιών αρμονικής και αειφόρου ανάπτυξης και ενότητας μεταξύ των λαών.
- Παράγοντες που σχετίζονται με την πολιτική σταθερότητα της περιοχής. Έπειτα από δέκα χρόνια συγκρούσεων, η περιοχή οδεύει πλέον ταχύτατα προς την προοδευτική ενοποίησή της τόσο «κάθετα» (εντός των ευρωπαϊκών και διεθνών θεσμών) όσο και «οριζόντια», μέσω της δημιουργίας μιας περιοχής ελευθέρου εμπορίου.

²⁰ Πηγές:

<http://www.interreg.gr/el/>
<http://www.interreg4c.eu/>
<http://www.interreg4c.eu/projects/>
<http://www.interreg4c.eu/programme/2014-2020/>

²¹ Πηγές:

<http://www.interreg.gr/el/>
<http://www.adriaticpacbc.org/>
http://www.interreg.gr/images/ADRIATIC_Programming%20Document.pdf
http://www.dei.gov.ba/dei/direkcija/sektor_koordinacija/IPA_programi/ipa2/jadranski/default.aspx?id=10019&langTag=en-US

Από πλευράς περιοχής μελέτης, οι επιλέξιμες στο Πρόγραμμα περιοχές από την Ελλάδα, την Αλβανία και την περιοχή μελέτης της Ιταλίας παρουσιάζονται στον πίνακα 72. Η Σερβία δεν αποτελεί επιλέξιμη περιοχή λόγω απουσίας ακτογραμμής, αλλά με δεδομένη την προηγούμενη επιλεξιμότητά της στο Πρόγραμμα Ιταλία-Αδριατική της περιόδου 2004-2006, της χορηγήθηκε χρηματοδότηση για να συμμετάσχει στο παρόν Πρόγραμμα ως περιφέρεια σύγκλισης (*phasing-out*) έως και το 2012.

Πίνακας 72.
Επιλέξιμες περιοχές της Ελλάδας, της Αλβανίας και της περιοχής μελέτης της Ιταλίας στο πλαίσιο του προγράμματος «Αδριατική»

Ελλάδα	Αλβανία	Ιταλία
Ήπειρος Νομός Θεσπρωτίας	South Albania Vlore Fier	Puglia Το σύνολο
Ιόνια Νησιά Νομός Κέρκυρας	Central Albania Tirane	
	North Albania Durrës Lezhe Shkoder	

Πηγή: <http://www.interreg.gr/el>

Ο γενικός στόχος του Προγράμματος είναι:

Η ενίσχυση των ικανοτήτων βιώσιμης ανάπτυξης της περιοχής της Αδριατικής μέσω μιας συντονισμένης στρατηγικής δράσεων ανάμεσα στους εταίρους των επιλέξιμων περιοχών

Το Πρόγραμμα υποστηρίζει τρεις άξονες προτεραιότητας:

1. Οικονομική, κοινωνική και διοικητική συνεργασία
2. Φυσικοί και πολιτιστικοί πόροι και πρόληψη κινδύνων
3. Προσπελασιμότητα και δίκτυα

Πίνακας 73.
Άξονες Προτεραιότητας και ειδικότεροι στόχοι του προγράμματος «Αδριατική»

Άξονας Προτεραιότητας	Στόχοι / μέτρα
1: Οικονομική, κοινωνική και διοικητική συνεργασία	1.1: Έρευνα και καινοτομία 1.2: Χρηματοδοτική υποστήριξη για καινοτόμες ΜΜΕ 1.3: Δίκτυα κοινωνικά, υγείας και εργασίας 1.4: Θεσμική συνεργασίας
2: Φυσικοί και πολιτιστικοί πόροι και πρόληψη κινδύνων	2.1: Προστασία και αναβάθμιση του περιβάλλοντος της θάλασσας και των ακτών 2.2: Διαχείριση φυσικών και πολιτιστικών πόρων και πρόληψη φυσικών και τεχνολογικών κινδύνων 2.3: Εξοικονόμηση ενέργειας και ανανεώσιμες πηγές ενέργειας 2.4: Αειφόρος τουρισμός
3: Προσπελασιμότητα και δίκτυα	3.1: Υλικά (<i>physical</i>) δίκτυα 3.2: Βιώσιμα συστήματα κινητικότητας 3.3: Δίκτυα επικοινωνιών

Πρόγραμμα «URBACT»²²

Το URBACT II, που εγκρίθηκε το Σεπτέμβριο του 2007, είναι ένα Πρόγραμμα ανταλλαγής και εκπαίδευσης που προωθεί τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη. Σε αυτό συμμετέχουν 29 χώρες, 500 πόλεις και 7.000 ενεργοί εταίροι. Ενθαρρύνει τις πόλεις να μοιραστούν κοινές πρακτικές και μαθήματα και να αναπτύξουν νέες και βιώσιμες λύσεις και να ενσωματώσουν την οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική διάσταση. Εντάσσεται στην πολιτική συνοχής της Ευρώπης και χρηματοδοτείται από κοινού από την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΤΠΑ) και τα κράτη-μέλη. Τα έργα του προγράμματος ενσωματώνουν πρωτίστως πόλεις, αλλά και άλλες τοπικές αρχές καθώς και πανεπιστήμια και ερευνητικά ινστιτούτα. Προβλέπονται δύο τύποι έργων: Θεματικά δίκτυα (*Thematic Networks*) και Ομάδες εργασίας (*Working groups*). Τα έργα οργανώνονται σε 9 περιοχές ενδιαφέροντος:

Καινοτομία και δημιουργικότητα
Ενεργή ενσωμάτωση
Αστική Ανανέωση
Αστικά περιβάλλοντα χαμηλού άνθρακα
Μειονεκτικές γειτονιές
Ανθρώπινο δυναμικό και επιχειρηματικότητα
Ποιοτική βιώσιμη διαβίωση
Μητροπολιτική διακυβέρνηση
Πόλεις λιμάνια

Πρόγραμμα «ESPON»²³

Το Πρόγραμμα ESPON 2013 εγκρίθηκε στις 7 Νοεμβρίου 2007 από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στο οποίο συμμετέχουν 27 κράτη-μέλη, η Ισλανδία, το Λιχενστάιν, η Νορβηγία και η Ελβετία.

Η αποστολή του Προγράμματος είναι:

Η υποστήριξη της ανάπτυξης πολιτικής σε σχέση με την επιδίωξη της εδαφικής συνοχής και της αρμονικής ανάπτυξης της Ευρωπαϊκής επικράτειας (1) παρέχοντας συγκρίσιμη πληροφορία, στοιχεία, αναλύσεις και σενάρια για τις εδαφικές δυναμικές και (2) αποκαλύπτοντας εδαφικό κεφάλαιο και δυνατότητες για την ανάπτυξη των περιφερειών και ευρύτερων περιοχών συμβάλλοντας στην Ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα, εδαφική συνεργασία και μια βιώσιμη και ισόρροπη ανάπτυξη

Οι δράσεις που λαμβάνουν χώρα στο πλαίσιο του Προγράμματος περιλαμβάνουν διαφορετικά, ωστόσο ισχυρά συνδεδεμένα, εγχειρήματα, που συνιστούν και τις πέντε προτεραιότητες του προγράμματος:

1. Η εφαρμοσμένη έρευνα (*applied research*) σε διαφορετικά θέματα των Ευρωπαϊκών εδαφικών δυναμικών αποτελεί την κεντρική ενασχόληση, παρέχοντας επιστημονικώς αξιόπιστα δεδομένα και στοιχεία στο επίπεδο των περιφερειών και των πόλεων. Αυτά τα αποτελέσματα συμβάλλουν στην αξιολόγηση των δυνατών σημείων και αδυναμιών των μεμονωμένων περιφερειών και πόλεων στο Ευρωπαϊκό πλαίσιο. Η εφαρμοσμένη έρευνα διενεργείται από διεθνικές ομάδες ερευνητών και εμπειρογνομώνων.
2. Η στοχευμένη ανάλυση (*targeted analysis*) μαζί με διακυβευματίες αποτελεί ένα σημαντικό τύπο έργων που χρησιμοποιεί τα αποτελέσματα του ESPON στην πράξη.

²² Πηγές:

<http://urbact.eu/en/homepage-2/>

<http://urbact.eu/en/our-projects/map-of-the-projects/>

<http://urbact.eu/en/about-urbact/urbact-2014-2020/>

²³ Πηγές:

<http://www.espon.eu/main/>

Οι διακυβευματίες εκδηλώνουν το ενδιαφέρον τους και το ESPON παρέχει μια ομάδα εμπειρογνομώνων η οποία διεξάγει την ανάλυση σε στενή συνεργασία. Εν συνεχεία οι διακυβευματίες κάνουν χρήση της Ευρωπαϊκής προοπτικής με συνεκτίμηση σε ζητήματα πολιτικής για το χωρικό τους πλαίσιο, στην ανάπτυξη στρατηγικής ή σε άλλες δραστηριότητες που ωφελούν την ανάπτυξη.

3. Η ανάπτυξη Επιστημονικής Πλατφόρμας (*scientific platform*) υποστηρίζεται από μια βάση δεδομένων έργων και χωρικών δεικτών του ESPON καθώς και εργαλείων σχετικών με τη χωρική ανάλυση, τυπολογίες, μοντελοποίηση και επικαιροποίηση στατιστικών στοιχείων.
4. Εκμετάλλευση (*capitalization*) των αποτελεσμάτων του ESPON που περιλαμβάνει δραστηριότητες δημοσιοποίησης και διάφορες δημοσιεύσεις του ESPON. Συχνά οργανώνονται σεμινάρια και συναντήσεις εργασίας ενώ η εκμετάλλευση εξασφαλίζεται από ένα δίκτυο εθνικών σημείων επαφής του ESPON.
5. Η τεχνική βοήθεια, αναλυτική υποστήριξη και επικοινωνία εξασφαλίζει την ορθή διαχείριση του προγράμματος και την ικανότητα εξέλιξης επιστημονικών αποτελεσμάτων προς το επίπεδο της πολιτικής.

A.6.4. Συμπεράσματα έντασης συνεργασιών βάσει των πολυμερών διασυνοριακών προγραμμάτων

Στον πίνακα 74 που ακολουθεί παρουσιάζονται συνθετικά αποτελέσματα από την έρευνα στα πολυμερή προγράμματα συνεργασίας. Η Ελλάδα συμμετέχει σε συνολικά 378 Πολυμερή Προγράμματα συνεργασίας, και ακολουθούν σε αριθμό η Βουλγαρία (188) και οι Περιφέρειες της περιοχής μελέτης της Ιταλίας (121). Αυτές είναι και οι δύο περιοχές της περιοχής μελέτης με τα υψηλότερα ποσοστά όσον αφορά τα έργα συνεργασίας επί των έργων στα οποία συμμετέχει η Ελλάδα.

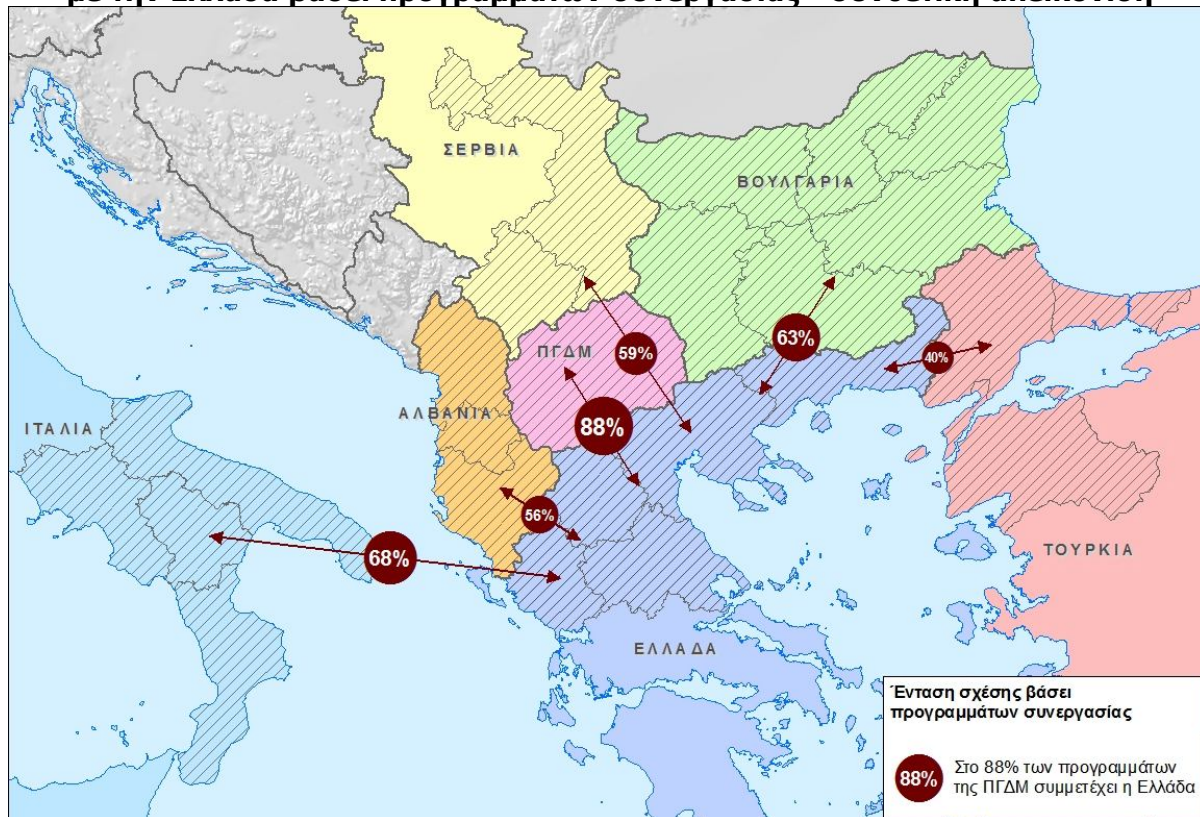
Πίνακας 74.

Συνθετικά αποτελέσματα έργων συνεργασίας μεταξύ Ελλάδας και λοιπών χωρών/περιοχών μελέτης στο πλαίσιο των Πολυμερών Προγραμμάτων

Πολυμερή προγράμματα (σύνολο)	Ελλάδα	Βουλγαρία	Αλβανία	ΠΓΔΜ	Περιφέρειες Σερβίας	Περιφέρειες Ιταλίας	Περιφέρειες Τουρκίας
Σύνολο έργων στα οποία συμμετέχει η χώρα / περιοχή	378	188	97	25	71	121	5
Έργα συνεργασίας μεταξύ Ελλάδας και άλλης χώρας / περιοχής		119	54	22	42	82	2
% έργων συνεργασίας επί των έργων στα οποία συμμετέχει η Ελλάδα		31%	14%	6%	11%	22%	1%
% έργων συνεργασίας επί των έργων στα οποία συμμετέχει η άλλη χώρα / περιοχή		63%	56%	88%	59%	68%	40%

Τα μεγαλύτερα ποσοστά όσον αφορά τα έργα συνεργασίας επί των έργων στα οποία συμμετέχει η άλλη χώρα / περιοχή αντιστοιχούν στην ΠΓΔΜ (88%), τις Περιφέρειες της Ιταλίας (68%) και της Βουλγαρίας (63%), ενώ η μικρότερη εξάρτηση/ένταση αντιστοιχεί στις περιφέρειες της περιοχής μελέτης της Τουρκίας. Αυτός ο δείκτης, δηλαδή το ποσοστό έργων συνεργασίας επί των έργων στα οποία συμμετέχει η άλλη χώρα/περιοχή, θεωρείται ότι μπορεί να αποτελέσει μια ένδειξη της έντασης της συνεργασίας μεταξύ της Ελλάδας και των μελετώμενων περιοχών της περιοχής μελέτης. Αυτή η ένταση απεικονίζεται στο σχήμα 26.

Σχήμα 26.
Ένταση σχέσης των χωρών της διασυνοριακής ζώνης με την Ελλάδα βάσει προγραμμάτων συνεργασίας - συνθετική απεικόνιση



A.7. Συγκριτική θεώρηση διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων και ζώνης επιδράσεων IV της Εγνατίας οδού

Πραγματοποιείται η συγκριτική θεώρηση της καταρχήν ζώνης διερεύνησης των διασυνοριακών επιδράσεων με τη ζώνη των επιδράσεων IV του συστήματος Εγνατία οδός και κάθετοι άξονες. Η συγκριτική θεώρηση αφορά σε στοιχεία κοινωνικοοικονομικής διερεύνησης ενώ βασικές πηγές αποτέλεσαν: α) τα πιο πρόσφατα αποτελέσματα των δεικτών που παρακολουθεί το Παρατηρητήριο για τη Ζώνη Επιρροής IV και την Ελλάδα²⁴ (ως κυριότερη πηγή), β) η 2^η Έκθεση χωρικών επιδράσεων της Εγνατίας Οδού (Απρίλιος 2013), και γ) η Έκθεση "Χωρική διάρθρωση και πληθυσμιακές μεταβολές 2001-2011", Παρατηρητήριο Εγνατίας οδού (Αύγουστος 2013).

A.7.1. Πληθυσμιακές τάσεις και ροές

Βασικά χαρακτηριστικά της ζώνης IV

Ο πληθυσμός της ζώνης IV βάσει της Απογραφής του 2011 (ΕΛΣΤΑΤ), δεν ξεπερνά τα 4 εκ. κατοίκους (3.843.358 κατ.) και αντιστοιχεί στο 35,5% του μόνιμου πληθυσμού της Χώρας, στο ίδιο επίπεδο με το αντίστοιχο του έτους 2001. Η αρνητική μεταβολή κατά 0,29% μεταξύ των ετών 2001 και 2011 είναι οριακή και καταδεικνύει ένα χωρικό σύστημα με τάσεις πληθυσμιακής σταθεροποίησης.

Σε επίπεδο Περιφερειών (NUTS II) εντοπίζεται σταθεροποιημένος πληθυσμός κατά τη δεκαετία 2001-2011 στις τρεις Περιφέρειες (Κεντρική Μακεδονία, Ανατολική Μακεδονία και Θράκη και Ήπειρο) και υποχώρηση πληθυσμού για τις υπόλοιπες δύο Περιφέρειες της ζώνης IV (Δυτική Μακεδονία και Θεσσαλία). Μεταξύ των τελευταίων η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας παρουσιάζει σαφή υποχώρηση με ποσοστό -3,6% (το αντίστοιχο ποσοστό της Περιφέρειας Θεσσαλίας διαμορφώνεται σε -1%).

Σε επίπεδο τώως Νομών (NUTS III), δεκαεπτά (17) κατέγραψαν μείωση πληθυσμού που κυμαίνεται από -0,03% (Θεσπρωτία) έως -9,28% (Σέρρες). Το μεγαλύτερο ποσοστό πληθυσμιακής αύξησης αντιστοιχεί στον τ. Νομό Χαλκιδικής (9,02%). Μεταξύ των τ. Νομών διέλευσης της Εγνατίας Οδού, αύξηση πληθυσμού παρουσίασαν οι τ. Νομοί Ξάνθης, Ιωαννίνων και Θεσσαλονίκης.

Σε επίπεδο Δήμων τις πρώτες θέσεις σε ότι αφορά την αύξηση του πληθυσμού κατά τη δεκαετία 2001-2011 καταλαμβάνουν οι περιφερειακοί Δήμοι του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης (ΠΣΘ) και οι προαστιακοί Δήμοι της Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης. Όσον αφορά στους Δήμους των αστικών κέντρων εκατέρωθεν της Εγνατίας Οδού, κατά την περίοδο 2001-2011 όλοι, πλην του Δήμου Καβάλας, εμφανίζουν πληθυσμιακή αύξηση. Πολύ σημαντική είναι η αύξηση του πληθυσμού των Δήμων που βρίσκονται στα άκρα της Εγνατίας οδού, δηλαδή των Δήμων Αλεξανδρούπολης και Κομοτηνής στα ανατολικά και Ιωαννιτών και Ηγουμενίτσας στα δυτικά.

Τέλος, σε επίπεδο αστικών κέντρων, τη δεκαετία 2001-2011 συνολικά ο πληθυσμός των αστικών κέντρων άνω των 10.000 κατοίκων της ζώνης IV αυξήθηκε κατά 4,7%. Σε όλες τις Περιφέρειες παρατηρήθηκε αύξηση του πληθυσμού των αστικών κέντρων άνω των 10.000 κατοίκων με τη μεγαλύτερη να καταγράφεται στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (14,1%) σε σχέση με τις υπόλοιπες που κυμάνθηκαν κοντά στο ποσοστό της ζώνης IV.

Αναφορικά με την πυκνότητα του πληθυσμού σημειώνεται ότι το 46% περίπου του πληθυσμού της ζώνης IV κατοικεί σε περιοχές με πυκνότητες μεγαλύτερες των 1.000

²⁴ http://observatory.egnatia.gr/06_extras/6_1_results.htm

κατ./τ.χλμ., οι οποίες συναντώνται στα αστικά κέντρα. Από αυτόν τον πληθυσμό, οι περισσότεροι κάτοικοι (23,17% του πληθυσμού της ζώνης IV) κατοικούν σε περιοχές με πυκνότητα 1.000-4.000 κατ./τ.χλμ., οι οποίες συναντώνται είτε γύρω από το κέντρο του ΠΣΘ είτε στα υπόλοιπα αστικά κέντρα της ζώνης IV. Το 11,46% κατοικεί σε πυκνότητα 4.000-9.000 κατ./km², περιοχές που συναντώνται στο υπόλοιπο δυτικό τμήμα του ΠΣΘ και στη Λάρισα και στο ΠΣ Βόλου, ενώ το υπόλοιπο (11,28% του πληθυσμού της Ζώνης IV) κατοικεί σε πυκνότητες άνω των 9.000 κατ./km² και αφορά ένα μέρος του δυτικού τμήματος του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης. Από την άλλη πλευρά, ένα σημαντικό ποσοστό, 26,46% του πληθυσμού της ζώνης IV, κατοικεί σε περιοχές με χαμηλή πυκνότητα (κάτω των 100 κατ./km²), γεγονός που αντικατοπτρίζει τη μεγάλη διασπορά μικρών οικισμών σε όλη την αγροτική ενδοχώρα και ιδιαίτερα στις ορεινές περιοχές. Σε επίπεδο NUTS II, όλες οι περιφέρειες τοποθετούνται μεταξύ 30 και 52 κατ./τ.χλμ., πλην της Κεντρικής Μακεδονίας στην οποία ο δείκτης αυτός φθάνει τους 100 κατ./τ.χλμ.

Κύρια σημεία συγκριτικής θεώρησης διασυνοριακής ζώνης και ζώνης IV

- Η ζώνη IV συγκεντρώνει το 7,7% του πληθυσμού του συνόλου διασυνοριακή ζώνη+ζώνη IV (ή το 8,3% του πληθυσμού της διασυνοριακής ζώνης).
- Η ζώνη IV χαρακτηρίζεται από πληθυσμιακή σταθεροποίηση, όπως και η διασυνοριακή ζώνη συνολικά. Λαμβανομένου υπόψη, ωστόσο, ότι η πληθυσμιακή δυναμική στο εκτός Τουρκίας και Ιταλίας τμήμα της διασυνοριακής ζώνης είναι συνήθως αρνητική, η ζώνη IV παρουσιάζει με σχετικούς όρους καλύτερη (ή μάλλον λιγότερο δυσμενή) εικόνα από το προς βορράν αυτής τμήμα της διασυνοριακής ζώνης.
- Στο εσωτερικό της ζώνης IV υπάρχουν αρκετές έντονες διαφοροποιήσεις της πληθυσμιακής δυναμικής, συχνά και σε ενδοπεριφερειακό επίπεδο. Συνεπώς, οι εξελίξεις σε επίπεδο NUTS III αντανακλούν λιγότερο από ό,τι (συνήθως) στη διασυνοριακή ζώνη, την εθνική τάση.
- Κοινό στοιχείο των πληθυσμιακών εξελίξεων και στις δύο εξεταζόμενες εδώ ζώνες (διασυνοριακή και IV) είναι η θετική εικόνα της πλειονότητας των αστικών κέντρων. Φαίνεται ότι υπάρχει σαφής συσχέτιση μεταξύ αστικής συγκέντρωσης και πληθυσμιακής δυναμικής - που δεδομένης της συνολικής σταθεροποίησης του πληθυσμού υποδηλώνει ότι η αστικοποίηση συνεχίζεται και οδηγεί ακόμα σε μετατοπίσεις από τον αγροτικό προς τον αστικό χώρο.
- Σχετικά με την πυκνότητα του πληθυσμού, η ζώνη IV κατατάσσεται στη χαμηλότερη κατηγορία του σχήματος 6 (<80 κατ./τ.χλμ.) πλην της Κεντρικής Μακεδονίας που τοποθετείται στην αμέσως υψηλότερη κατηγορία. Συνολικά, η πληθυσμιακή πυκνότητα είναι χαμηλότερη της συνήθους στη διασυνοριακή ζώνη.

A.7.2. Αγορά εργασίας και δομή απασχόλησης

Βασικά χαρακτηριστικά της ζώνης IV

Ενεργός πληθυσμός

Το 2012, στο σύνολο της ζώνης IV, το ποσοστό συμμετοχής του οικονομικώς ενεργού πληθυσμού στον πληθυσμό άνω των 15 ετών ανήλθε σε 49,3%. Ενδοπεριφερειακά, το χαμηλότερο ποσοστό οικονομικώς ενεργού πληθυσμού στον πληθυσμό άνω των 15 ετών παρουσίασε η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας (48,7%) και το υψηλότερο η Περιφέρεια Θεσσαλίας (51,4%).

Συνολικά, μεταξύ 2005 και 2012 ο οικονομικώς ενεργός πληθυσμός της ζώνης IV αυξήθηκε με ποσοστό της τάξης του 1%. Την τελευταία διετία, ωστόσο, κατέγραψε μείωση ίση με 1,63%, ενώ μείωση καταγράφηκε και σε όλες τις επιμέρους Περιφέρειες της Ζώνης IV (με ποσοστά από -2,11% στην Κεντρική Μακεδονία έως -4,15% στην

Ανατολική Μακεδονία και Θράκη). Το διάστημα 2008-2010 η Ζώνη IV είχε παρουσιάσει μικρή αύξηση του οικονομικώς ενεργού πληθυσμού (0,82%) με το μεγαλύτερο ποσοστό να εντοπίζεται στην Περιφέρεια Ηπείρου (2,82%), ενώ την περίοδο 2005-2008 είχε παρατηρηθεί μικρή αύξηση της τάξης του 0,46% στο σύνολο της Ζώνης IV, με την Περιφέρεια Ηπείρου να παρουσιάζει τη μεγαλύτερη αύξηση, της τάξης του 5%.

Ανεργία

Το 2012, το ποσοστό ανεργίας στη ζώνη IV ανήλθε σε 24,82%. Ενδοπεριφερειακά, το μεγαλύτερο ποσοστό ανεργίας καταγράφηκε στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας (29,9%) και το μικρότερο στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (22,5%).

Μεταξύ 2010 και 2012 η ανεργία στη Ζώνη IV αυξήθηκε κατά 85,33%, ως απόρροια των επιπτώσεων της τρέχουσας οικονομικής κρίσης, με τις μεγαλύτερες αυξήσεις να αντιστοιχούν στις Περιφέρειες Δυτικής Μακεδονίας και Κεντρικής Μακεδονίας, που άγγιξαν το 93%. Η μικρότερη αύξηση του ποσοστού ανεργίας καταγράφηκε στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (58,45%). Την προηγούμενη διετία (2008-2010) στο σύνολο της Ζώνης IV καταγράφηκε επίσης αύξηση του ποσοστού ανεργίας ίση με 51,70%, ενώ αύξηση κατέγραψε η ανεργία και στις επιμέρους Περιφέρειες της Ζώνης. Αντίθετα, το διάστημα 2005-2008 η ανεργία παρουσίασε μείωση τόσο στη Ζώνη IV (-22,71%) όσο και στις επιμέρους Περιφέρειες, με τη μεγαλύτερη μείωση να αντιστοιχεί στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας (-30,56%).

Απασχόληση

Το 2010 στο σύνολο της ζώνης IV, ο τριτογενής τομέας αντιπροσώπευε το 64,78% των απασχολούμενων, ο δευτερογενής το 18,39% και ο πρωτογενής το 16,83%. Τα υψηλότερα ποσοστά απασχόλησης στον τριτογενή τομέα καταγράφηκαν στις Περιφέρειες Κεντρικής Μακεδονίας (69,08%) και Ηπείρου (63,4%), στον πρωτογενή τομέα στις Περιφέρειες Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης (23,96%) και Θεσσαλίας (22,86%), και στον δευτερογενή στις Περιφέρειες Δυτικής Μακεδονίας (26,64%) και Κεντρικής Μακεδονίας (18,99%).

Σύμφωνα με πολύ πρόσφατα στοιχεία (απογραφή 2011, δημοσίευση 2014), στο σύνολο της ζώνης IV η τομεακή διάρθρωση έχει ως εξής: πρωτογενής 14,7%, δευτερογενής 18,5%, τριτογενής 66,7%.

Διαχρονικά (2005-2008), η μεταβολή της απασχόλησης (συνολικά) για τη ζώνη IV είναι θετική για το διάστημα 2005-2008 (5,23%) και αρνητική (-2,61%) για το διάστημα 2008-2010. Την τελευταία διετία (2008-2010), ενδοπεριφερειακά, όλες οι Περιφέρειες της Ζώνης IV κατέγραψαν αρνητική μεταβολή της απασχόλησης, με εξαίρεση την Ήπειρο (αύξηση 2,80%). Το υψηλότερο ποσοστό αρνητικής μεταβολής αντιστοιχεί στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (-3,51%) και το χαμηλότερο στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας (-1,44%). Την περίοδο 2005-2008, όλες οι Περιφέρειες είχαν καταγράψει θετική ποσοστιαία μεταβολή, με την υψηλότερη να αφορά στην Περιφέρεια Ηπείρου (11,11%).

Κατά την περίοδο 2008-2010, ο αριθμός των απασχολούμενων της Ζώνης IV στον πρωτογενή τομέα αυξήθηκε κατά 3,29%, στο δευτερογενή τομέα εμφάνισε μείωση ίση με 16,86%, και στον τριτογενή τομέα μικρή αύξηση ίση 0,81%. Ενδοπεριφερειακά, όσον αφορά στον πρωτογενή τομέα για το ίδιο διάστημα, αύξηση των απασχολούμενων παρατηρήθηκε στις Περιφέρειες Θεσσαλίας, Ηπείρου και Κεντρικής Μακεδονίας με ποσοστά 12,16%, 5,81% και 0,21%, ενώ η Ανατολική Μακεδονία και Θράκη και η Δυτική Μακεδονία εμφάνισαν μείωση κατά 0,85% και 1,05% αντίστοιχα. Αναφορικά με το δευτερογενή τομέα, όλες οι Περιφέρειες της Ζώνης IV παρουσίασαν μείωση, με τη μεγαλύτερη να αντιστοιχεί στη Θεσσαλία (-22,68%). Η Θεσσαλία είναι η μόνη Περιφέρεια

που καταγράφει μείωση των απασχολουμένων στον τριτογενή τομέα. Στον τομέα αυτό, η Ήπειρος κατέγραψε τη μεγαλύτερη αύξηση (της τάξης του 5%) μεταξύ των λοιπών Περιφερειών της Ζώνης IV.

Κύρια σημεία συγκριτικής θεώρησης διασυνοριακής ζώνης και ζώνης IV

- Το ποσοστό συμμετοχής του οικονομικώς ενεργού πληθυσμού στον πληθυσμό της ζώνης IV (2012) είναι χαμηλότερο από το μέσο όρο της διασυνοριακής ζώνης (2011): 49,3% έναντι 54,6%. Το φαινόμενο πρέπει να συνδέεται και με την προϊούσα γήρανση του πληθυσμού αλλά και με την γενική οικονομική δυσπραγία στη μετά την οικονομική κρίση (2008+) περίοδο στην Ελλάδα. Σημειώνεται, πάντως, ότι λαμβάνοντας υπόψη τις επιμέρους χώρες (τμήματά τους εντός διασυνοριακής ζώνης) η εικόνα είναι πιο σύνθετη, και το αρχικό συμπέρασμα ισχύει κυρίως για τις όμορες προς βορρά χώρες (Αλβανία, ΠΓΔΜ, Βουλγαρία).
- Όσον αφορά στην ανεργία, η εικόνα στη ζώνη IV μέχρι το 2010 ήταν συγκρίσιμη με αυτή στη διασυνοριακή ζώνη. Πρέπει να σημειωθεί ωστόσο ότι έκτοτε η εικόνα άλλαξε δραματικά, με ραγδαία και γεωγραφικά γενικευμένη αύξηση της ανεργίας στη ζώνη IV λόγω της οξυτάτης κρίσης στην Ελλάδα, μέχρι και διπλασιασμού του προγενέστερου ποσοστού. Χαρακτηριστικά, το 2011, οπότε και υπάρχουν διαθέσιμα μεγέθη και για τις δύο εξεταζόμενες περιοχές, το ποσοστό ανεργίας στη μεν Ζώνη IV ανήλθε σε 19,08%, στη δε διασυνοριακή ζώνη σε 14,4%. Συνεπώς, σήμερα υπάρχει μια πολύ έντονη τομή στο χώρο μεταξύ των δύο ζωνών, ως προς το συγκεκριμένο φαινόμενο, με εξαίρεση την ΠΓΔΜ και, λιγότερο, τη Σερβία που και αυτές παρουσίαζαν το 2011 πολύ υψηλή ανεργία.
- Συνολικά ως προς τη διασυνοριακή ζώνη, η ζώνη IV είναι πιο τριτογενοποιημένη, ενώ ταυτόχρονα έχει και υψηλότερη συμμετοχή του πρωτογενούς τομέα, επιδεικνύοντας κάπως αντιφατική συμπεριφορά. Λαμβάνοντας υπόψη τις επιμέρους χώρες υπάρχουν διαφορές, κυρίως με υψηλότερο πρωτογενή στην Αλβανία και την ΠΓΔΜ, αλλά η γενική εικόνα σε σημαντικό βαθμό ισχύει. Ισως αυτό που θα μπορούσε να παρατηρηθεί συνολικά για τη ζώνη IV (και τον ελληνικό χώρο) είναι η αδυναμία των δραστηριοτήτων πιο άμεσα παραγωγικού χαρακτήρα ή/και υψηλότερης παραγωγικότητας, αλλά αυτό είναι προς το παρόν μια υπόθεση εργασίας προς περαιτέρω διερεύνηση (που απαιτεί ανάλυση σε επίπεδο κλάδου, τουλάχιστον). Όπως και στη διασυνοριακή ζώνη, εξάλλου, η παρουσία των μεγαλύτερων αστικών κέντρων (στην περίπτωση της ζώνης IV της Θεσσαλονίκης) οδηγεί σε αισθητά υψηλότερη συμμετοχή του τριτογενούς στη συνολική απασχόληση.

A.7.3. Οικονομία και παραγωγικό σύστημα

Βασικά χαρακτηριστικά της ζώνης IV

ΑΕΠ

Το 2011 το ΑΕΠ που παρήχθη συνολικά στις 5 Περιφέρειες της ζώνης IV ήταν 56.099 εκ. €. Σε σχέση με το 2005 μειώθηκε με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής 1,67% και σε σχέση με το 2009 με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής 6,53%. Για το 2011, τη μεγαλύτερη συνεισφορά στη διαμόρφωσή του έχει η περιοχή της Κεντρικής Μακεδονίας, η οποία παρήγαγε το μισό ΑΕΠ, καθώς ο τ. Νομός Θεσσαλονίκης συμμετέχει με ποσοστό ίσο με 1/3 περίπου του ΑΕΠ της ζώνης IV. Σχετικά μεγάλο μέρος του ΑΕΠ παρήγαγαν η Θεσσαλία (17,66%) και η Ανατολική Μακεδονία & Θράκη (14,67%). Η Δυτική Μακεδονία και η Ήπειρος έχουν τη μικρότερη συμμετοχή στην παραγωγή του ΑΕΠ της ζώνης IV (9,58% και 8,02% αντιστοίχως). Σε επίπεδο τ. Νομών και εκτός του τ. Ν. Θεσσαλονίκης, οι υπόλοιποι συμμετέχουν με ποσοστό από περίπου 0,68% (τ. Νομός Γρεβενών) έως 7,32% (τ. Νομός Λάρισας).

Μεταξύ των Περιφερειών της Ζώνης IV, το διάστημα 2009-2011 η μεγαλύτερη μείωση εμφανίζεται στη Θεσσαλία (-7,83%). Ακολουθούν με εξίσου υψηλά ποσοστά (από -6,89% έως -6,54%) οι Περιφέρειες Κεντρικής Μακεδονίας, Ηπείρου και Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, ενώ μικρότερη είναι η μείωση στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας (-1,82%). Την προηγούμενη περίοδο 2007-2009, όλες οι Περιφέρειες παρουσίαζαν αρνητικό πρόσημο μικρότερης έντασης στην πλειονότητα των περιπτώσεων, με την Περιφέρεια Θεσσαλίας να εμφανίζει τη μεγαλύτερη μείωση στο ρυθμό μεταβολής του ΑΕΠ (-3,15%), ενώ τις μικρότερες μειώσεις παρουσίαζαν οι Περιφέρειες Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (-1,81%) και Δυτικής Μακεδονίας (-1,90%). Την περίοδο 2005-2007 οι Περιφέρειες παρουσίαζαν θετικούς ρυθμούς μεταβολής με την Κεντρική Μακεδονία να εμφανίζει τη μεγαλύτερη αύξηση (5,14%) και τη Θεσσαλία τη μικρότερη (3,02%).

Για το συνολικό διάστημα 2005-2011, τέσσερις Περιφέρειες παρουσίασαν μείωση και μόνον μία, η Δυτική Μακεδονία, παρουσίασε θετικό, αν και πολύ μικρό, πρόσημο. Η πλειονότητα των τ. Νομών κατέγραψε μείωση του ΑΕΠ, με ετήσιους ρυθμούς μεταβολής που κυμαίνονται από -0,54% στον τ. Νομό Πέλλας έως -5,05% στον τ. Νομό Κιλκίς. Ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής του ΑΕΠ ήταν θετικός μόνο στους τ. Νομούς Έβρου (0,22%) και Κοζάνης (0,71%).

ΑΕΠ κατά κεφαλή

Το 2011, το ΑΕΠ ανά κάτοικο της ζώνης IV ήταν 14.230€. Σε Μονάδες Αγοραστικής Δύναμης αντιστοιχούσε στο 56,69% του μέσου κκΑΕΠ της ΕΕ28. Ενδοπεριφερειακά, το μεγαλύτερο κκΑΕΠ είχαν η Δυτική Μακεδονία (με σημαντική διαφορά από τις υπόλοιπες) και η Κεντρική Μακεδονία, ενώ ακολουθούσαν η Ανατολική Μακεδονία και Θράκη, η Θεσσαλία και η Ήπειρος. Σε επίπεδο τ. Νομών της ζώνης IV, το μεγαλύτερο κκΑΕΠ είχε ο τ. Νομός Κοζάνης (21.700€) ακολουθούμενος από τους τ. Νομούς Φλώρινας (20.500€), Θεσσαλονίκης (15.900€), Μαγνησίας (15.200€) και Χαλκιδικής (15.000€), ενώ το μικρότερο κκΑΕΠ παρουσίαζαν οι τ. Νομοί Καρδίτσας (9.100€), Σερρών (10.200€) και Δράμας (10.700€).

Κατά τη χρονική περίοδο 2005-2011 η ζώνη IV παρουσίασε μέσο ετήσιο ρυθμό μείωσης του κκΑΕΠ 1,86%. Σε επίπεδο Περιφερειών, παρατηρήθηκαν αρνητικοί ετήσιοι ρυθμοί μεταβολής του ΑΕΠ στις 4 από τις 5 Περιφέρειες, που κυμαίνονται από -1,92% (Ανατολική Μακεδονία και Θράκη) έως -3,03% (Θεσσαλία). Η Δυτική Μακεδονία κατέγραψε οριακό θετικό πρόσημο (0,18%). Σε νομαρχιακό επίπεδο, παρουσιάζεται μείωση του μέσου ετήσιου ρυθμού μεταβολής για το σύνολο των Νομών πλην του Νομού Κοζάνης, η οποία κυμαίνεται από 0,50% έως 5,34% για τους Νομούς Έβρου και Κιλκίς αντίστοιχα.

Ειδικότερα για το διάστημα 2009-2011, ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής του κκΑΕΠ για τη ζώνη IV ήταν αρνητικός (-6,53%), τη στιγμή που η ΕΕ28 κατέγραφε θετικό ρυθμό μεταβολής (1,71%). Όλες οι περιφέρειες της ζώνης IV είχαν αρνητικό ρυθμό μεταβολής, από -1,59% στη Δυτική Μακεδονία έως -7,89% στη Θεσσαλία. Σε επίπεδο τ. Νομών, επίσης όλοι κατέγραψαν αρνητικό ρυθμό μεταβολής, από -0,60% (Κοζάνη) έως -9,68% (Κιλκίς).

Προστιθέμενη αξία παραγωγής

Το 2010, η τομεακή σύνθεση της Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας (ΑΠΑ) στη ζώνη IV αναδεικνύει την κυριαρχία του τριτογενούς τομέα, καθώς στον τομέα αυτό παράχθηκε το 72,06% της ΑΠΑ της ζώνης IV. Ακολουθούν ο δευτερογενής και ο πρωτογενής τομέας με 22,25% και 5,69% της συνολικής ΑΠΑ της ζώνης IV αντίστοιχως.

Κατά το διάστημα 2005-2010 ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής της συνολικής Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας που καταγράφηκε στη ζώνη IV ήταν -0,78%. Οι ρυθμοί μεταβολής στους τρεις τομείς παραγωγής ήταν οι εξής: πρωτογενής -9,08%, δευτερογενής -2,1% και τριτογενής 0,55%. Μεταξύ των Περιφερειών και όσον αφορά τους επιμέρους τομείς, στον πρωτογενή τομέα όλες οι Περιφέρειες της ζώνης IV κατέγραψαν αρνητικούς ρυθμούς μεταβολής, στο δευτερογενή τομέα καταγράφηκε μόνο μια θετική μεταβολή, στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας (0,37%), ενώ στον τριτογενή τομέα παρουσίασαν θετική μεταβολή οι τέσσερις από τις πέντε Περιφέρειες της Ζώνης IV, με σημαντικότερη αυτή της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (1,63%) και με την Περιφέρεια Θεσσαλίας να αποτελεί τη μόνη Περιφέρεια που εμφάνισε μείωση κοντά στο -0,33%.

Σε νομαρχιακό επίπεδο, για την ίδια περίοδο καταγράφονται τόσο αυξήσεις όσο και μειώσεις. Η μεγαλύτερη αύξηση εντοπίζεται στο Νομό Έβρου κατά 1,10% και η μεγαλύτερη μείωση στο Νομό Κιλκίς κατά 4,48%. Στον πρωτογενή τομέα καταγράφηκαν μόνο αρνητικοί ρυθμοί. Στο δευτερογενή τομέα η πλειονότητα των Νομών εμφανίζει αρνητικούς ρυθμούς μεταβολής, με το Νομό Γρεβενών να έχει τη μεγαλύτερη μείωση (-9,47%). Οι μόνοι Νομοί που εμφανίζουν θετικό πρόσημο είναι οι Νομοί Άρτας (0,10%), Κοζάνης (1,30%), Καβάλας (1,45%) και Πέλλας (4,92%). Στον τριτογενή τομέα η μεγαλύτερη αύξηση της ΑΠΑ καταγράφηκε στους Νομούς Έβρου, Ξάνθης και Ροδόπης με ποσοστά της τάξης του 2,5-3,5%, ενώ τη μεγαλύτερη μείωση εμφάνισαν οι Νομοί Καβάλας και Καρδίτσας με ποσοστό 1,03% και 0,89% αντίστοιχα.

Κύρια σημεία συγκριτικής θεώρησης διασυνοριακής ζώνης και ζώνης IV

- Η ζώνη IV συγκεντρώνει το 10,4% του ΑΕΠ του συνόλου διασυνοριακή ζώνη+ζώνη IV (ή το 11,7% του ΑΕΠ της διασυνοριακής ζώνης). Όπως και στη διασυνοριακή ζώνη, η παρουσία του πολύ μεγάλου, συγκριτικά, αστικού κέντρου της Θεσσαλονίκης οδηγεί σε πολύ μεγάλη συμβολή της αντίστοιχης περιφέρειας (Κεντρικής Μακεδονίας) στο συνολικό ΑΕΠ.
- Ενώ στη διασυνοριακή ζώνη η εξέλιξη κατά τα τελευταία χρόνια του ΑΕΠ είναι αμφίσημη, με γεωγραφικές και χρονικές διαφοροποιήσεις, στη ζώνη IV παρατηρήθηκε σε όλες τις επιμέρους περιφέρειες αύξηση μεταξύ 2005 και 2007 και μείωση από το 2007 και έκτοτε στην πλειονότητα των Περιφερειών, με μεγαλύτερη ένταση την περίοδο 2009-2011, λόγω της κρίσης.
- Με όρους ΑΕΠ κατά κεφαλή, η ζώνη IV είναι συγκρίσιμη με τα ιταλικά και τουρκικά τμήματα της διασυνοριακής ζώνης, και σε υψηλότερη (συνήθως σαφώς υψηλότερη) θέση από τα υπόλοιπα (προς βορράν) τμήματα της τελευταίας. Συνολικά τοποθετείται στη δεύτερη εκ των άνω ζώνη του σχήματος 15.
- Με όρους προστιθέμενης αξίας παραγωγής, η ζώνη IV όπως και η διασυνοριακή ζώνη χαρακτηρίζεται από κυριαρχία του τριτογενούς τομέα, αλλά πιο έντονη από ό,τι στα επιμέρους «εθνικά» τμήματα της διασυνοριακής ζώνης με εξαίρεση το ιταλικό. Η εικόνα είναι πιο σύνθετη, με διακυμάνσεις + ή -, ως προς τους δύο άλλους τομείς. Παρατηρείται και στη ζώνη IV η θετική συσχέτιση τριτογενούς και αστικοποίησης.
- Διαχρονικά και στις δύο ζώνες παρατηρείται ενίσχυση του τριτογενούς, και σχετική σταθεροποίηση (υπαρκτές αλλά μικρές θετικές ή αρνητικές μεταβολές) του δευτερογενούς.

A.7.4. Δίκτυο οικισμών

Βασικά χαρακτηριστικά της ζώνης IV

Λαμβάνονται υπόψη τα αστικά κέντρα άνω των 10.000 κατοίκων και επιπλέον ο Πολύγυρος και η Ηγουμενίτσα (με πληθυσμό κάτω των 10.000 κατ.) ως έδρες τ έως Νομών. Σύνολο 30 αστικά κέντρα στη ζώνη IV.

Πληθυσμιακή μεταβολή μόνιμου πληθυσμού 2001-2011

Τη δεκαετία 2001-2011, ο πληθυσμός των αστικών κέντρων της ζώνης IV άνω των 10.000 κατοίκων (στο εξής αστικός πληθυσμός) αυξήθηκε αλλά με μικρότερο ποσοστό σε σχέση με προηγούμενες περιόδους (4,7%). Σε όλες τις Περιφέρειες παρατηρείται αύξηση του αστικού πληθυσμού με τη μεγαλύτερη στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης και με πολύ μεγάλο ποσοστό (14,1%) σε σχέση με τις υπόλοιπες όπου η αύξηση κυμαίνεται κοντά στο μέσο ποσοστό της ζώνης IV. Κατά την προηγούμενη δεκαετία 1991-2001, το ποσοστό του αστικού πληθυσμού στη ζώνη IV είχε αυξηθεί σε ποσοστό 11,6%.

Σε ό,τι αφορά στα επιμέρους αστικά κέντρα της ζώνης IV, κατά τη δεκαετία 2001-2011, η μεγαλύτερη αύξηση στη ζώνη παρατηρείται στο Κιλκίς (29,1%) και ακολουθούν η Ξάνθη (20,8%) και ο Πολύγυρος (20,3%).

Ανά Περιφέρεια, στην Ανατολική Μακεδονία & Θράκη όλα τα αστικά κέντρα εκτός της Καβάλας, η οποία μειώθηκε κατά 8,8%, παρουσιάζουν αύξηση του πληθυσμού. Στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, εκτός του Κιλκίς και του Πολυγύρου, πέντε ακόμα πόλεις παρουσιάζουν αύξηση: τρεις με μεγαλύτερο ποσοστό από το μέσο της ζώνης IV (Γιαννιτσά: 11,7%, Κατερίνη (ΠΣ): 9,5% και Αλεξάνδρεια: 5,7% και δύο με μικρότερο ποσοστό (Σέρρες: 4,1% και ΕΠΘ5: 2,2%). Η Βέροια, η Νάουσα και η Έδεσσα η παρουσιάζουν μείωση του πληθυσμού με ποσοστά 0,5%, 5,1%, 1,4% αντίστοιχα.

Στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας παρατηρείται αύξηση, μεγαλύτερη του μέσου της ζώνης IV, σε όλες τις πόλεις, πλην της Καστοριάς, από 7,2% (Πτολεμαΐδα) μέχρι 18,0% (Φλώρινα). Η πόλη της Καστοριάς μειώνεται με ποσοστό της τάξης του 14,3%. Ωστόσο, πρέπει να επισημανθεί εδώ ότι αυξήθηκαν δραστικά τόσο ένα πολύ γειτονικό προάστιο της πόλης, η Χλόη, που απορρόφησε ουσιαστικά όλη την αύξηση της πόλης, όσο και κάποιοι γειτονικοί οικισμοί (π.χ. Μανιάκοι).

Στην Περιφέρεια Ηπείρου σε δύο πόλεις αυξήθηκε ο πληθυσμός, με ποσοστό μεγαλύτερο της ζώνης IV, και σε δύο μειώθηκε. Πιο συγκεκριμένα, η Πρέβεζα και το Πολεοδομικό Συγκρότημα Ιωαννίνων παρουσιάζουν αύξηση του πληθυσμού με ποσοστό 12,7% και 5,7%, αντίστοιχως, ενώ η Άρτα και η Ηγουμενίτσα παρουσιάζουν μείωση του πληθυσμού με ποσοστό 2,3% και 1,3% αντίστοιχα. Τέλος, στην Περιφέρεια Θεσσαλίας, η Λάρισα, η Καρδίτσα και τα Τρίκαλα αυξάνουν τον πληθυσμό τους με ποσοστά, 10,3%, 7,8% και 7,5%, αντίστοιχα, ποσοστά μεγαλύτερα της ζώνης IV. Ο Βόλος (ΠΣ) αυξάνει τον πληθυσμό του με ποσοστό μικρότερο της ζώνης (1,7%) και ο Τύρναβος μειώνει τον πληθυσμό του με ποσοστό 5,4%.

Ταξινόμηση αστικών κέντρων

Από την άποψη της πληθυσμιακής ταξινόμησης διακρίνονται ένα κέντρο που έχει χαρακτήρα μητροπολιτικής περιοχής, η Θεσσαλονίκη (ΕΠΘ²⁵), με πληθυσμό πάνω από 1 εκ. κατοίκους (πληθυσμός Πολεοδομικού Συγκροτήματος 800 χιλ. κατ.) και δύο κέντρα άνω των 100 χιλ. κατοίκων, η Λάρισα και ο Βόλος (ΠΣ). Από τα υπόλοιπα αστικά κέντρα

²⁵ Όπως ορίζεται στο ισχύον Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης (Ν. 1561/85). Ομοίως και για τον όρο «ΠΣΘ».

με πληθυσμό κάτω των 100 χιλ. κατοίκων, οκτώ έχουν μέγεθος άνω των 50.000 κατοίκων (3 περισσότερα σε σχέση με το 2001), πέντε έχουν μέγεθος 30.000- 50.000 κατοίκους (2 λιγότερα σε σχέση με το 2001) και τα υπόλοιπα δεκατέσσερα (συμπεριλαμβάνεται ο Πολύγυρος και η Ηγουμενίτσα) έχουν λιγότερο από 30.000 κατοίκους.

Το 2011, σε σύγκριση με το 2001, στις τέσσερις πρώτες θέσεις δεν υπάρχει καμία αλλαγή (Θεσσαλονίκη, Λάρισα, Βόλος, Ιωάννινα). Στα επόμενα έξι αστικά κέντρα υπάρχουν ανακατατάξεις με σημαντικότερη την κατάταξη της Καβάλας στη δέκατη από την πέμπτη θέση το 2001. Η Κατερίνη (ΠΣ) βελτιώνει τη σχετική θέση της κατά δύο θέσεις και καταλαμβάνει την 6η θέση. Τα Τρίκαλα, η Αλεξανδρούπολη και η Ξάνθη βελτιώνουν τη θέση τους κατά μία θέση και καταλαμβάνουν την 5η, 8η και 9η θέση αντίστοιχα. Στην 7η θέση, παραμένει η πόλη των Σερρών. Το Κιλκίς παρουσιάζει τη μεγαλύτερη βελτίωση της σχετικής θέσης σε σχέση με το 2001, καταλαμβάνοντας τη 18η θέση από την 21η το 2001. Ακόμα, μικρότερη βελτίωση της σχετικής θέσης τους εμφάνισαν η Πρέβεζα, η Ορεστιάδα, η Φλώρινα και η Αλεξάνδρεια. Τέλος, η Έδεσσα και η Καστοριά, μετά την Καβάλα, εμφανίζουν τη μεγαλύτερη μείωση της σχετικής θέσης.

Κύρια σημεία συγκριτικής θεώρησης διασυνοριακής ζώνης και ζώνης IV

- Στη ζώνη IV παρατηρήθηκε μεταξύ 2001 και 2011 αύξηση πληθυσμού στην πλειονότητα των αστικών κέντρων, σε αντίθεση με τη πιο μικτή αντίστοιχη εικόνα στη διασυνοριακή ζώνη (μόνο στο τουρκικό τμήμα της τελευταίας υπάρχει γενική αύξηση πληθυσμού στις πόλεις). Υπάρχει, με αυτή την έννοια, ένα είδος αστικού δυναμισμού (αν και η αυξητική τάση σε σχέση με προγενέστερες δεκαετίες έχει μειωθεί).
- Η μεγαλύτερη πόλη της ζώνης IV, η Θεσσαλονίκη, με περίπου 1 εκ. κατοίκους το 2011, τοποθετείται στην 6^η θέση των μεγάλων αστικών κέντρων του συνόλου των δύο ζωνών (διασυνοριακής και IV), σε πολύ μεγάλη απόσταση από τις μεγαλύτερες διεθνείς μητροπόλεις (Κωνσταντινούπολη και Νάπολη) στα δύο άκρα της συνολικής περιοχής, αλλά με συγκρίσιμο μέγεθος προς τα υπόλοιπα κέντρα στο φάσμα 1±0,5 εκατ. κάτοικοι (κατά σειράν: μεγαλύτερα το Βελιγράδι, η Σόφια, το Μπάρνι, μικρότερα τα Τίρανα και τα Σκόπια).

ΕΝΟΤΗΤΑ Β

ΠΕ2. Ανάλυση του συστήματος μεταφορών της διασυνοριακής ζώνης επιδράσεων

Β.1. Περιγραφή του συστήματος μεταφορών της ζώνης επιδράσεων του διασυνοριακού χώρου

Σκοπός του κεφαλαίου είναι η γενική περιγραφή του συστήματος μεταφορών στην υπό διερεύνηση Ζώνη Επιδράσεων. Για το λόγο αυτό, η αρχική Ζώνη Επιδράσεων, όπως ορίζεται στην προκήρυξη, εντάσσεται στην ευρύτερη περιοχή της Νοτιο-Ανατολικής Ευρώπης (ΝΑΕ) ώστε να αναδειχθεί από τη δομή του πολυτροπικού δικτύου μεταφορών μία σειρά κοινών σημείων και συμπερασμάτων που θα οδηγήσουν στην ακριβή οριοθέτηση της υπό διερεύνηση Ζώνης Επιδράσεων. Έτσι, το κεφάλαιο περιλαμβάνει: α) την περιγραφή των βασικότερων δικτύων διασυνοριακής / διεθνούς εμβέλειας στην περιοχή, β) την ανάλυση βασικών δεικτών υποδομής και ζήτησης και γ) τη συνθετική αξιολόγηση των παραπάνω και την εξαγωγή κύριων συμπερασμάτων, στρατηγικών και τάσεων για το πολυτροπικό δίκτυο μεταφορών που θα χρησιμοποιηθούν ως βάση αναφοράς στην επόμενη ενότητα.

Η ανάλυση του συστήματος μεταφορών περιλαμβάνει το σύνολο της ΝΑΕ, δηλαδή τις χώρες Αλβανία (AL), Βοσνία & Ερζεγοβίνη (BA), Κόσοβο (KS), Βουλγαρία (BG), Ελλάδα (EL), Κροατία (HR), Μαυροβούνιο (ME), Ουγγαρία (HU), Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας-ΠΓΔΜ (MK), Ρουμανία (RO), Σερβία (RS) και Σλοβενία (SI), καθώς και τις περιφέρειες (NUTS2) στα Βορειοδυτικά της Τουρκίας: Terkidag-Edirne-Kerklareli, Istanbul στην Ευρωπαϊκή Τουρκία και Balkesir-Canakkale, αλλά και τις περιφέρειες (NUTS2) στα Νότια και Κεντρικά της Ιταλίας: Marche, Abruzzo, Molise, Basilicata, Puglia, Calabria, Campania. Με αυτό τον τρόπο καλύπτεται η δυνητική περιοχή επιδράσεων του συστήματος Εγνατία Οδός και κάθετοι άξονες καθώς και οι συμπληρωματικοί και ανταγωνιστικοί διάδρομοι μεταφορών Ευρωπαϊκής και διαπεριφερειακής εμβέλειας στην ευρύτερη περιοχή. Κατά την ανάλυση πρέπει να τονιστεί η απουσία δεδομένων για ορισμένα έτη στη χρονική περίοδο αναφοράς και για κάποιες χώρες, κυρίως των Δυτικών Βαλκανίων.

Σε αυτή την μακροσκοπική ανάλυση του συστήματος μεταφορών, η βασική πηγή δεδομένων της ανάλυσης είναι η βάση στατιστικών δεδομένων της Eurostat. Η χρονική αναφορά των δεδομένων εξαρτάται από τη διαθεσιμότητα και επικεντρώνεται στην έναρξη των πρόσφατων Προγραμμάτων Πλαισίου (εξαιρουμένου του τρέχοντος λόγω έλλειψης δεδομένων), δηλαδή 2002 και 2007, στο έτος 2004, ώστε να συμπεριληφθεί η 5^η Ευρωπαϊκή διεύρυνση, στο έτος 2010, όπου παρουσιάζεται η υψηλότερη διαθεσιμότητα δεδομένων στη βάση της Eurostat, και στο έτος 2012, ως το πιο πρόσφατο έτος με διαθέσιμα συμβατά δεδομένα.

Η ανάλυση περιλαμβάνει τη συνοπτική παρουσίαση των δικτύων και διαδρόμων Ευρωπαϊκής και διεθνούς εμβέλειας στην περιοχή με έμφαση στο οδικό δίκτυο. Ακόμη, γίνεται περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης του συστήματος μεταφορών ως προς τα βασικά στοιχεία προσφοράς υποδομών και λειτουργίας-ζήτησης για κάθε κατηγορία

χερσαίου δικτύου (οδικό, σιδηροδρομικό και ποτάμιο) και, για τους κόμβους μεταφορών (ποτάμιοι λιμένες, θαλάσσιοι λιμένες και αερολιμένες). Επίσης, εξετάζεται η διαχρονική εξέλιξη των χαρακτηριστικών μεγεθών που περιγράφουν την προσφορά και ζήτηση ώστε να εντοπιστούν οι παραδοσιακές δομές οργάνωσης και οι σύγχρονες τάσεις ανάπτυξης του συστήματος μεταφορών. Μέσω της σύνθεσης των αποτελεσμάτων για το σύστημα μεταφορών στην ευρύτερη περιοχή επιδράσεων της Εγνατίας Οδού λαμβάνοντας υπόψη και την ανάλυση των χωροταξικών - αναπτυξιακών χαρακτηριστικών στην υπόψη περιοχή (από ΠΕ1 που εξελίσσεται παράλληλα), γίνεται προσπάθεια να εξαχθεί ένα συνολικό συμπέρασμα σχετικά με την εξέλιξη των μεταφορών στην ευρύτερη περιοχή μελέτης. Στη συνέχεια, η ένταξη και η εξέταση της δυναμικής του συστήματος Εγνατία Οδός και κάθετοι άξονες στην περιοχή αυτή θα δώσει τη δυνατότητα για να καθοριστεί με μεγαλύτερη ακρίβεια η Ζώνη Επιδράσεων του συστήματος.

Β.1.1. Δίκτυα διαπεριφερειακής και Ευρωπαϊκής εμβέλειας στην περιοχή

Στην ευρύτερη περιοχή μελέτης και κυρίως στην περιφέρεια της ΝΑΕ χωροθετείται σημαντικός αριθμός δικτύων διαπεριφερειακής, Ευρωπαϊκής και διεθνούς εμβέλειας που έχουν οριστεί από διαφορετικούς Ευρωπαϊκούς και διεθνείς οργανισμούς και διακρατικές συνεργασίες κατά τις τελευταίες τρεις δεκαετίες. Αυτό οφείλεται στην επικέντρωση του διεθνούς ενδιαφέροντος, μετά την πτώση του Σιδηρού Παραπετάσματος, στην ολοκλήρωση του πολυτροπικού δικτύου μεταφορών της ΝΑΕ με τα Ευρωπαϊκά και διεθνή δίκτυα στο πλαίσιο της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας. Χαρακτηριστικά αναφέρονται:

- Το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (Trans-European Transport Network, TEN-T) που καθορίζεται από την ΕΕ.
- Οι Πανευρωπαϊκοί Διάδρομοι (Pan-European Corridors) που καθορίζεται από την ΕΕπ και την Οικονομική Επιτροπή για την Ευρώπη του ΟΗΕ (United Nations Economic Commission for Europe, UNECE) σε συνεργασία με τους εκπροσώπους των χωρών της ΝΑΕ.
- Ο Διάδρομος TRACECA (Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia) που καθορίζεται από τη διακρατική συνεργασία 12 χωρών της Ανατολικής Ευρώπης και Κεντρικής Ασίας με τη συμμετοχή της Ρουμανίας, της Βουλγαρίας και της Τουρκίας στην περιοχή μελέτης.
- Το οδικό δίκτυο International Eroad που καθορίζεται από την Οικονομική Επιτροπή για την Ευρώπη του ΟΗΕ (United Nations Economic Commission for Europe, UNECE).
- Τα δίκτυα TEM (Trans-European North-South Motorway Network) και TER (Trans-European North-South Railway Network) που καθορίζονται από την Οικονομική Επιτροπή για την Ευρώπη του ΟΗΕ (United Nations Economic Commission for Europe, UNECE). Τα δίκτυα TEM στην περιοχή μελέτης εκτείνονται κατά μήκος των αντίστοιχων Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων.
- Το Ολοκληρωμένο Δίκτυο (Comprehensive Network) του SEETO (South-East Europe Transport Observatory) που καθορίζεται από τη διακρατική συνεργασία χωρών των Δυτικών Βαλκανίων σε συνεργασία με την ΕΕπ.

Πρέπει να σημειωθεί ότι τα νέα έργα προτεραιότητας του TEN-T σε συνδυασμό με τη διεύρυνση της ΕΕ προς την ΝΑΕ οδηγεί στην ενσωμάτωση αξόνων των Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο. Επιπρόσθετα, περίπου το 70% του οδικού δικτύου Eroad αποτελεί τμήμα του TEN-T (Swedish National Road Administration, 2009). Όπως φαίνεται στον Πίνακα 75, παρόμοιες επικαλύψεις παρουσιάζονται στο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης. Τα στοιχεία του Πίνακα είναι ενδεικτικά και αναφέρονται στο έτος 2004. Ένα σημαντικό συμπέρασμα για τη συγκεκριμένη περίοδο είναι ότι το δίκτυο TEN-T στην ΝΑΕ αντιστοιχούσε στο 15% περίπου του δικτύου TEN-T της Ευρώπης των 27 κρατών-μελών (ΕΕ27) με συνολικό μήκος 90.794 χιλιόμετρα.

Ο καθορισμός των δικτύων αυτών βασίστηκε σε μελέτες με πρωτοβουλία των αντίστοιχων οργανισμών. Συγκεκριμένα για την ΝΑΕ αναφέρονται η μελέτη Transport Infrastructure Needs Assessment (ΤΙΝΑ) για τον καθορισμό των Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων και του Διευρωπαϊκού Δικτύου και οι μελέτες Transport Infrastructure Regional Study (ΤΙΡS) και Regional Balkans Infrastructure Study (REBIS) για τον καθορισμό του δικτύου πυρήνα των Δυτικών Βαλκανίων και την ανάπτυξη του Ολοκληρωμένου Δικτύου του SEETO.

Πίνακας 75.

Μήκος οδικού δικτύου στα κράτη-μέλη της ευρύτερης περιοχής μελέτης που κατατάσσεται στα δίκτυα: α) E-road και TEN-T, β) μόνο TEN-T και γ) μόνο E-road

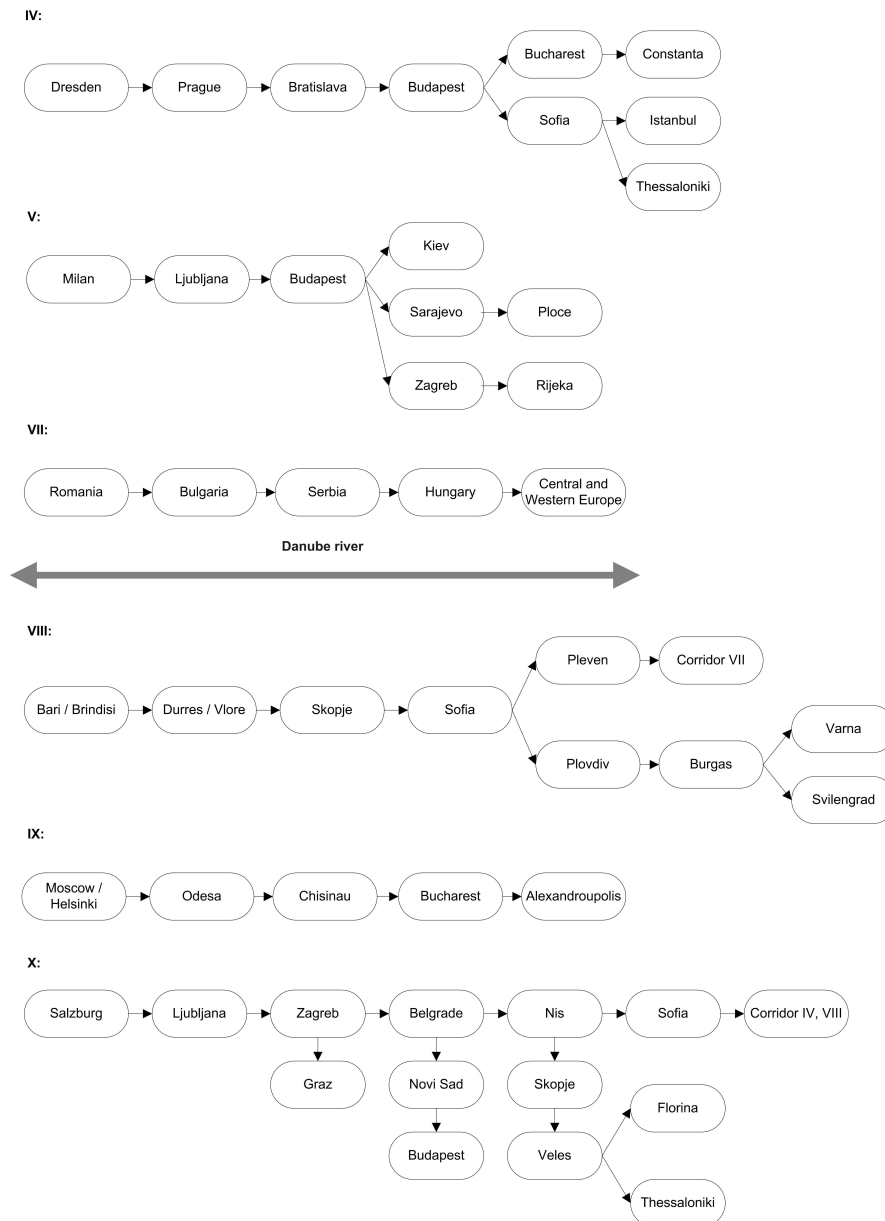
Μήκος οδικού δικτύου (χλμ)				
Χώρα	E-road & TEN-T	Μόνο TEN-T	Μόνο E-road	Σύνολο
Βουλγαρία	1521	116	305	1942
Ελλάδα	2784	584	461	3829
Ουγγαρία	1777	252	210	2239
Ρουμανία	2308	35	2887	5230
Σλοβενία	429	78	43	550
Ιταλία	6526	401	1094	8021
Σύνολο	15345	1466	5000	21811

Πηγή: Swedish National Road Administration, 2009

Πανευρωπαϊκοί Διάδρομοι

Οι Πανευρωπαϊκοί Διάδρομοι (Pan-European Corridors) έχουν ιδιαίτερη σημασία για την περιοχή μελέτης. Καθώς στην περιοχή συνυπάρχουν παλαιότερα και νεότερα κράτη-μέλη της ΕΕ με χώρες που δεν έχουν ενταχθεί ή βρίσκονται σε διαδικασία ένταξης στην ΕΕ, οι Πανευρωπαϊκοί Διάδρομοι εξασφαλίζουν τη συνέχεια του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών και την προσβασιμότητα προς προορισμούς εκτός ΕΕ (Ανατολική Ευρώπη, Μαύρη Θάλασσα και Νοτιο-Ανατολική Μεσόγειος) (Reynaud C., 2003). Οι Πανευρωπαϊκοί Διάδρομοι που χωροθετούνται στην περιοχή μελέτης παρουσιάζονται στο σχήμα 27.

Σχήμα 27.
Πανευρωπαϊκοί Διάδρομοι στην ΝΑΕ



Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών

Το δίκτυο TEN-T, τμήμα του οποίου αποτελεί ο Αυτοκινητόδρομος Εγνατία, συνδέει την περιοχή μελέτης με την υπόλοιπη Ευρώπη καθώς και με τους βασικούς Πανευρωπαϊκούς και διεθνείς διαδρόμους. Έτσι, το δίκτυο TEN-T δεν περιλαμβάνει τις χώρες των Δυτικών Βαλκανίων που δεν αποτελούν κράτη-μέλη της ΕΕ. Ο στόχος του δικτύου είναι η ενίσχυση της ισορροπημένης ανάπτυξης και της διατροπικότητας του συστήματος μεταφορών μέσω της παροχής αποδοτικών και βιώσιμων υποδομών και υπηρεσιών μετακίνησης, της αναβάθμισης υφιστάμενων και της στρατηγικής ανάπτυξης νέων υποδομών και της αποκατάστασης ενός υψηλού επιπέδου προσπελασιμότητας στον ευρύτερο Ευρωπαϊκό χώρο (European Commission, 2007a) & (European Commission, 2009). Σήμερα, το δίκτυο εντάσσεται στο συγχρηματοδοτικό πλαίσιο Connecting Europe Facility (CEF) υπό την τεχνική και οικονομική εποπτεία του Innovation and Networks Executive Agency (INEA). Οι Διάδρομοι του Δικτύου Πυρήνα (TEN-T Core Network) που διέρχονται από την περιοχή μελέτης παρουσιάζονται στον πίνακα 76 σε σχέση με τη

διέλευση από την περιοχή μελέτης, τη διασύνδεση της περιοχής με άλλες περιοχές της Ευρώπης και τις επεμβάσεις προτεραιότητας ανά υποσύστημα μεταφορών.

Πίνακας 76.
Διάδρομοι του Δικτύου Πυρήνα TEN-T

Διάδρομοι του Δικτύου Πυρήνας TEN-T					
	Βαλτική-Αδριατική	Μεσόγειος	Ρήνος-Δούναβης	Ανατολικός/Αν. Μεσόγειος	Σκανδιναβικός / Μεσόγειος
Περιοχές διέλευσης στην περιοχή μελέτης					
Βουλγαρία				X	
Ελλάδα				X	
Νότια και Κεντρική Ιταλία-Αδριατική					X
Κροατία		X			
Ουγγαρία		X	X	X	
Ρουμανία			X	X	
Σλοβενία	X	X			
Άλλες περιοχές διέλευσης					
	Πολωνία	Νότια Ισπανία	Νότια Γερμανία	Βόρεια Γερμανία	Ρωσία
	Τσεχία ή	Νότια Γαλλία	Αυστρία	Αν/κή Γερμανία	Φινλανδία
	Σλοβακία	Βόρεια Ιταλία	Τσεχία	Τσεχία	Σουηδία
	Αυστρία	Ουκρανία	Σλοβακία	Αυστρία	Νορβηγία
	Βόρεια Ιταλία		Ουκρανία	Σλοβακία	Δανία
				Τουρκία	Βόρεια Γερμανία
				Κύπρος	Αν/κή Γερμανία
					Δυτική Αυστρία
					Βόρεια Ιταλία
Περιλαμβάνει έργα προτεραιότητας στο υποσύστημα					
Οδικόί άξονες	X	X	X	X	X
Σιδηρ/κοί άξονες	X	X	X	X	X
Ποτάμιο άξονες		X	X	X	
Θαλάσσιοι αυτ/μοι				X	X
Οδικοί-Σιδηρ/κοί Τερματικοί Σταθμοί (RRTs)	X	X	X	X	X
Θαλάσσιοι λιμένες	X	X	X	X	X
Ποτάμιοι λιμένες		X	X	X	
Αεροδρόμια	X	X	X	X	X

Πηγή: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/index_en.htm

Σύμφωνα με τον πίνακα 76, οι Διάδρομοι είτε διατρέχουν από Βορρά προς Νότο την ΕΕ είτε υλοποιούν συνδέσεις προς την Ανατολική Ευρώπη, την περιφέρεια της Μαύρης

Θάλασσας και την Ανατολική Μεσόγειο, ενώ συγκλίνουν σε κάποιο τμήμα τους προς τη Γερμανία και την Κεντρική Ευρώπη. Καλύπτουν το σύνολο των κρατών-μελών στην περιοχή μελέτης και διασυνδέονται με το δίκτυο των κάθετων συνδέσεων της Εγνατίας Οδού. Επιπρόσθετα, ο Διάδρομος Ανατολικός / Ανατολική Μεσόγειος (Orient/East Mediterranean) αναφέρεται και στη χερσαία σύνδεση της Δυτικής και Κεντρικής Ευρώπης με τους λιμένες της Θεσσαλονίκης και του Πειραιά, με την Τουρκία, αλλά και με την Κύπρο μέσω Θαλάσσιων Αυτοκινητόδρομων. Σε αυτή την κατεύθυνση, ο άξονας του Αυτοκινητοδρόμου Εγνατία μπορεί να παίξει σημαντικό ρόλο.

Πρέπει να τονιστεί ότι οι συγκεκριμένοι Διάδρομοι υλοποιούνται μέσω του συνδυασμού των διαφόρων μέσων μεταφοράς δίνοντας βάρος στη διατροπική σύνδεση του δικτύου θαλάσσιων και ποτάμιων λιμένων με τα χερσαία δίκτυα, αλλά και στην ανάπτυξη διεπαφών ανάμεσα στο οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο (road/rail interoperability). Παράλληλα, το Δίκτυο Πυρήνας θα συμπληρωθεί από σημειακές επεμβάσεις και αναβαθμίσεις των δικτύων, αλλά και διαρθρωτικές αλλαγές για τη διευκόλυνση της ολοκληρωμένης λειτουργίας του Δικτύου σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Σε αυτές συγκαταλέγεται και η εξασφάλιση ικανοποιητικών υποδομών και υπηρεσιών για την αποτελεσματική διασυνοριακή μετακίνηση ανθρώπων και αγαθών.

Ολοκληρωμένο Δίκτυο SEETO

Το Ολοκληρωμένο Δίκτυο των Δυτικών Βαλκανίων υπάγεται διαχειριστικά στο SEETO που αποτελεί έναν οργανισμό διακρατικής συνεργασίας, ο οποίος συστάθηκε το 2004 από τους εκπροσώπους των εθνικών αρχών μεταφορών των χωρών: Αλβανία, Βοσνία και Ερζεγοβίνη, Κροατία, Μαυροβούνιο, ΠΓΔΜ και Σερβία σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ο σκοπός του Δικτύου είναι η ολοκλήρωση του διεθνούς μεταφορικού δικτύου των Δυτικών Βαλκανίων και η ενίσχυση της συνέργιάς του με το δίκτυο TEN-T και τους Πανευρωπαϊκούς Διαδρόμους (SEETO Participants, 2012). Τμήματα του Δικτύου έχουν κατασκευαστεί ενώ η ολοκλήρωση του δικτύου βρίσκεται σήμερα σε εξέλιξη. Συγκεκριμένα, το δίκτυο αποτελείται (SEETO Participants, 2012):

A. Οδικό δίκτυο

- Διάδρομοι:
 - VB (274 χλμ): Rupa (Σύνορα Σλοβενίας) – Zagreb (Κροατία) – Gorican (Σύνορα Ουγγαρίας)
 - VC (541 χλμ): Dubosevica (Σύνορα Ουγγαρίας) – Osijek (Κροατία) – Sarajevo (Βοσνία και Ερζεγοβίνη) – Ploce (Κροατία)
 - VIII (657 χλμ): Tirane/ Durres/ Vlore (Αλβανία) – Skopje (ΠΓΔΜ) – DeveBair (Σύνορα Βουλγαρίας)
 - X (1,031 χλμ): Bregana (Σύνορα Σλοβενίας) – Zagreb (Κροατία) – Belgrade (Σερβία) – Skopje (ΠΓΔΜ) – Bogorodica (Σύνορα Ελλάδας)
 - X A (63 χλμ): Donji Macelj (Σύνορα Σλοβενίας) – Zagreb (Κροατία)
 - XB (185 χλμ): Horgos (Σύνορα Ουγγαρίας) – NoviBelgrade (Σερβία)
 - XC (110 χλμ): Nis (Σερβία) – Gradina (Σύνορα Βουλγαρίας)
 - X D (117 χλμ): Veles (ΠΓΔΜ) – Medzitlija (Σύνορα Ελλάδας)
- Διαδρομές:
 - 1 (712χλμ): Bosiljevo/Split/Ploce (Κροατία) – Neum (Βοσνία και Ερζεγοβίνη) – Dubrovnik (Κροατία) – Bar (Μαυροβούνιο)
 - 2 A (239 χλμ): Okucani (Κροατία) – BanjaLuka – Lasva (Βοσνία και Ερζεγοβίνη)
 - 2 B (395 χλμ): Sarajevo (Βοσνία και Ερζεγοβίνη) – Podgorica (Μαυροβούνιο) – Vore (Αλβανία)
 - 2 C (125 χλμ): Fier (Αλβανία) – Kakavija (Σύνορα Ελλάδας)
 - 3 (185 χλμ): Sarajevo (Βοσνία και Ερζεγοβίνη) – Uzice (Σερβία)

- 4 (601 χλμ): Vatin (Σύνορα Ρουμανίας) – Belgrade (Σερβία) – Podgorica/Bar (Μαυροβούνιο)
- 5 (213 χλμ): Cacak/Krusevac/Paracin (Σερβία) – Vrska Cuka (Σύνορα Βουλγαρίας)
- 6 A (259 χλμ): Ribarevina (Μαυροβούνιο) – Ribarice (Σερβία) – Pristina (Κόσοβο) – Skorje (ΠΓΔΜ)
- 6 B (205 χλμ): Pristina/ Peje/Pec (Κόσοβο) – Skorje (ΠΓΔΜ)
- 7 (314 χλμ): Lezhe (Αλβανία) – Pristina (Κόσοβο) – Doljevac (Σερβία)
- 8 (78 χλμ): Podmolje/Bitola (ΠΓΔΜ)
- 9 (43 χλμ): Vukovar/Zupanja (Κροατία)
- 10 (183 χλμ): Pula/ Rijeka/ Zuta Lokva (Κροατία)

Β. Σιδηροδρομικό δίκτυο

- Διάδρομοι:
 - VB (338 χλμ): Sarjane (Σύνορα Σλοβενίας) – Zagreb (Κροατία) – Botovo (Σύνορα Ουγγαρίας)
 - VC (554 χλμ): Beli Manastir (Σύνορα Ουγγαρίας) – Osijek (Κροατία) – Sarajevo (Βοσνία και Ερζεγοβίνη) – Ploce (Κροατία)
 - VIII(426 χλμ): Tirana/ Durres/ Vlore/Lin/Pogradec (Αλβανία) – Kicevo/ Skorje/ Kumanovo/Beljakovci (ΠΓΔΜ)
 - X (1,177 χλμ): SavskiMarof (Σύνορα Σλοβενίας) – Zagreb (Κροατία) – Belgrade (Σερβία) – Skorje (ΠΓΔΜ) – Gevgelija (Σύνορα Ελλάδος)
 - XB (151 χλμ): Klebija (Σύνορα Ουγγαρίας) – StaraPazova (Σερβία)
 - XC (104 χλμ): Nis (Σερβία) – Dimitovgrad (Σύνορα Βουλγαρίας)
 - XD (145 χλμ): Veles (ΠΓΔΜ) – Kremenica (Σύνορα Ελλάδας)
- Διαδρομές:
 - 1 (442 χλμ): Ostarije/ Split (Κροατία)
 - 2 (144 χλμ): Podgorica (Μαυροβούνιο) – Vlore (Αλβανία)
 - 4 (580 χλμ): Vrsac (Σύνορα Ρουμανίας) – Belgrade (Σερβία) – Bar (Μαυροβούνιο)
 - 9 A (224 χλμ): Banja Luka/Doboj/Tuzla/Brcko (Βοσνία και Ερζεγοβίνη)
 - 9 B (18 χλμ): Vinkovci/Vukovar (Κροατία)
 - 10 (256 χλμ): Kraljevo (Σερβία) – Pristina (Κόσοβο) – Gorce Petrov (ΠΓΔΜ)
 - 11 (138 χλμ): Pozega/ Stalac (Σερβία)
 - 12 (51 χλμ): Cakovec (Σύνορα Σλοβενίας) – Kotoriba (Σύνορα Ουγγαρίας)
 - 13 (28 χλμ): Horgos (Σύνορα Ουγγαρίας) – Subotica(Σερβία)

Γ. Ποτάμιο δίκτυο

- Άξονες:
 - Διάδρομος VII Danube (588 χλμ): Κροατία – Σερβία – Ρουμανία
 - Ποταμός Sava (593 χλμ): Κροατία – Σερβία – Βοσνία και Ερζεγοβίνη
 - Ποταμός Tisa (164 χλμ): Σερβία – Σύνορα Ουγγαρίας (Δούναβης)
 - Ποταμός Drava (14 χλμ): Κροατία
- Λιμένες:
 - Βοσνία και Ερζεγοβίνη: Brcko, Samac
 - Κροατία: Sisak, SlavonskiBrod, Vukovar, Osijek
 - Σερβία: Belgrade, Novi Sad

Δ. Θαλάσσιο δίκτυο

- Λιμένες:
 - Αλβανία: Durres, Vlore
 - Κροατία: Rijeka, Split, Ploce, Dubrovnik, Sibenik, Zadar, Pula
 - Μαυροβούνιο: Bar

Ε. Αεροπορικό δίκτυο

- Αερολιμένες:
 - Αλβανία: Tirane (TIA/LATI)
 - Βοσνία και Ερζεγοβίνη: Banja Luka (BNX/LQBK), Sarajevo (SJJ/LQSA)
 - Κροατία: Osijek (OSI/LDOS), Split (SPU/LDSP), Dubrovnik (DBV/LDDU), Pula (PUY/LDPL), Rijeka (RJK/LDRI), Zadar (ZAD/LDZD), Zagreb (ZAG/LDZA)
 - Κόσοβο: Pristina (PRN/LYPR)
 - Μαυροβούνιο: Podgorica (TGD/LYPG), Tivat (LYTV/TIV)
 - Σερβία: Belgrade (BEG/LYBE), Nis (INI/LYNI)
 - ΠΓΔΜ: Skopje (SKP/LWSK), Ohrid (LWOH/OHD)

Σύμφωνα με την παραπάνω περιγραφή, το Δίκτυο του SEETO διασυνδέει πολυτροπικά τα σημαντικότερα αστικά κέντρα και τους κύριους κόμβους θαλάσσιων, ποτάμιων και αεροπορικών μεταφορών των Δυτικών Βαλκανίων με τα δίκτυα Ευρωπαϊκής εμβέλειας των γειτονικών κρατών-μελών (Σλοβενία, Ουγγαρία, Ρουμανία, Βουλγαρία και Ελλάδα). Για το λόγο αυτό, η ολοκλήρωση του δικτύου έχει στρατηγική σημασία για την αξιοποίηση της προοπτικής του συστήματος Εγνατία Οδός και κάθετοι άξονες, αλλά και για τη διαμόρφωση των συνθηκών ανταγωνισμού και συμπληρωματικότητας στην ευρύτερη διασυνοριακή περιοχή. Ιδιαίτερη σημασία για την παρούσα ανάλυση έχει ο Διάδρομος Χ που ξεκινά από τα σύνορα της ΠΓΔΜ με την Ελλάδα για να καταλήξει μέσω Σκοπίων, Βελιγραδίου (Σερβία) και Ζάγκρεμπ (Κροατία) στα σύνορα με τη Σλοβενία και ο Διάδρομος IV που συνδέει τον λιμένα του Bar στο Μαυροβούνιο με το Βελιγράδι φτάνοντας στα Ρουμανικά σύνορα με κατεύθυνση παράλληλη με τον διάδρομο της Εγνατίας, αλλά και οι άξονες που συνδέουν τα αστικά κέντρα και τα περιφερειακά δίκτυα της Αλβανίας και της ΠΓΔΜ με την Ελλάδα.

Β.1.2. Υποδομές μεταφορών και μετακινήσεις

Σύστημα οδικών και λοιπών χερσαίων μεταφορών

Από τη δεκαετία του '90 με τη σταδιακή πολιτική σταθεροποίηση και την εξελισσόμενη ενσωμάτωση των οικονομιών της περιοχής μελέτης στην ΕΕ, δόθηκε βαρύτητα στην άρση των διαπεριφερειακών χωρικών περιορισμών και στην ενσωμάτωση του μεταφορικού της δικτύου στα δίκτυα της υπόλοιπης Ευρώπης. Η αποκατάσταση του υφιστάμενου οδικού δικτύου σε περιφερειακό επίπεδο και η ανάπτυξη ενός διεθνούς δικτύου αυτοκινητοδρόμων βρέθηκε στο επίκεντρο της συγκεκριμένης προσπάθειας κατά τις τρεις προηγούμενες δεκαετίες. Στο συγκεκριμένο πλαίσιο υπάγεται και το σύστημα Εγνατία Οδός και κάθετοι άξονες. Κατά τη νέα προγραμματική περίοδο με ορίζοντα το 2020, η ΕΕ θέτει συγκεκριμένες στρατηγικές και δράσεις για την ενίσχυση της πολυτροπικότητας και την αξιοποίηση των υφιστάμενων δικτύων και ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων της περιοχής μελέτης ως προς τις σιδηροδρομικές και ποτάμιες μεταφορές.

Η ευρέως χρησιμοποιούμενη μέθοδος ιεράρχησης του οδικού δικτύου στην Ευρώπη αναφέρεται στο διαχωρισμό ανάμεσα σε αυτοκινητόδρομους, οι οποίοι έχουν συγκεκριμένα λειτουργικά χαρακτηριστικά που επιτρέπουν υψηλά επίπεδα εξυπηρέτησης και ασφάλειας, και σε άλλες οδούς. Οι άλλες οδοί διαχωρίζονται ανάλογα με τις περιοχές που συνδέουν και εξυπηρετούν σε: α) Εθνικές οδούς, β) Επαρχιακές οδούς και γ) Κοινοτικές οδούς. Παράλληλα, η στατιστική υπηρεσία της ΕΕ (Eurostat) χρησιμοποιεί τον διαχωρισμό ανάμεσα σε: α) Αυτοκινητόδρομους, β) Οδούς εντός δομημένων περιοχών (built-up area) και γ) Άλλες οδούς (εκτός δομημένων περιοχών).

Το μήκος του οδικού δικτύου κατηγοριοποιημένου σε αυτοκινητόδρομους και λοιπές οδούς στην περιοχή μελέτης παρουσιάζεται στους πίνακες 77 και 78. Διαχρονικά, το

μήκος των αυτοκινητοδρόμων παρουσιάζει αύξηση στο σύνολο της περιοχής μελέτης και ιδιαίτερα στα νέα κράτη-μέλη, αλλά και τα κράτη προς ένταξη στην ΕΕ. Σύμφωνα με τα διαθέσιμα δεδομένα, κατά τη δεκαετία 2002-2012 ο συντελεστής αύξησης του μήκους αυτοκινητοδρόμων κυμαίνεται από 1,6 έως 2,1 για τις χώρες: Βουλγαρία, Ελλάδα, Κροατία και Σλοβενία, ενώ το μήκος πενταπλασιάστηκε σχεδόν για τη Ρουμανία, η οποία κατά το 2002 είχε το μικρότερο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων στην περιοχή μελέτης. Η αύξηση του μήκους των αυτοκινητοδρόμων στην Ελλάδα οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στη σταδιακή ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού και των λοιπών έργων που έχει αναλάβει η εταιρεία Εγνατία Οδός ΑΕ (ΕΟΑΕ).

Πίνακας 77.
Μήκος αυτοκινητοδρόμων

	Έτος				
	2002	2004	2007	2010	2012
	Μήκος (χλμ)				
Χώρα	Αυτοκινητόδρομοι				
Αλβανία		3			
Βοσνία & Ερζεγοβίνη			28	35	37
Κόσοβο					60
Βουλγαρία	328	331	418	437	541
Ελλάδα	742***		1287***		
Κροατία	613	925	1156	1244	1254
Μαυροβούνιο					
Ουγγαρία	533	569	858		
ΠΓΔΜ	208		221	251	
Ρουμανία	113	228	281	332	550
Σερβία	370	370	495	606	
Σλοβενία	456	483	579	771	769
Σύνολο ΝΑΕ	3363	2909	5323	3676	3211
Βορειοδυτική Τουρκία*				351	351
Νότια και Κεντρική Ιταλία-Αδριατική**				1467	
Σύνολο περιοχής μελέτης				5494	

* NUTS2 (Tekirdag-Edirne-Kerklareli, Istanbul, Balikesir-Canakkale)

** NUTS2 (Marche, Abruzzo, Molise, Puglia, Basilicata, Calabria, Campania)

*** Τα δεδομένα αναφέρονται στα έτη 2001, 2006 και 2008

Πηγή: http://ec.europa.eu/transport/themes/international/regional_cooperation/caucasus_central-asia_en.htm, <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>, Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ», 2013 & Ίδια Επεξεργασία

Είναι χαρακτηριστικό ότι το δίκτυο αυτοκινητοδρόμων της ΝΑΕ δεν παρουσιάζει ομοιόμορφη κατανομή, καθώς η υψηλή διαθεσιμότητα του δικτύου της Κεντρικής και Δυτικής Ευρώπης φαίνεται να επηρεάζει την πυκνότητα στις όμορες Βαλκανικές χώρες (Κροατία και Σλοβενία) (πίνακας 79). Αντίστοιχα, σύμφωνα με δεδομένα του 2010, η πυκνότητα αυτοκινητοδρόμων ως προς την επιφάνεια ήταν περίπου 3 χλμ / 10.000 χλμ² στη Σλοβενία, που συνορεύει με τις χώρες του Ευρωπαϊκού «πυρήνα». Η τιμή αυτή είναι σχεδόν διπλάσια της μέσης τιμής για την ΕΕ27 ενώ είναι τετραπλάσια της πυκνότητας αυτοκινητοδρόμων της Ρουμανίας (0,07 χλμ / 10.000χλμ²). Από την άλλη πλευρά, υψηλή είναι και η πυκνότητα του δικτύου για την Ελλάδα. Σε σχέση με το υπόλοιπο οδικό δίκτυο (εθνικές, επαρχιακές και κοινοτικές οδοί), η μεγαλύτερη πυκνότητα ως προς τον πληθυσμό παρατηρείται στις χώρες που βρίσκονται στις παρυφές της Κεντρικής Ευρώπης (Ουγγαρία και Σλοβενία) (πίνακας 80).

Πίνακας 78.
Μήκος λοιπών οδών

	Έτος				
	2002	2004	2007	2010	2012
	Μήκος (χλμ)				
Χώρα	Άλλες οδοί (Εθνικοί, Επαρχιακοί, Κοινοτικοί)				
Αλβανία		2560	3600		3348
Βοσνία & Ερζεγοβίνη			17400		
Κόσοβο		1280	1660	1925	1925
Βουλγαρία	18952	18945	19007	19019	19061
Ελλάδα	114607****				
Κροατία	27731	27419	27882	28089	25436
Μαυροβούνιο		7314	7402	7763	7905
Ουγγαρία	159961		197534		
ΠΓΔΜ	12974		13840	13934	
Ρουμανία	73215	73358	80612	82054	84185
Σερβία		38600	38400	43258	
Σλοβενία	38065	37968	38130	38281	38216
Σύνολο ΝΑΕ	445505	207444	445467	234323	180076
Βορειοδυτική Τουρκία*				18653	20129
Νότια και Κεντρική Ιταλία-Αδριατική**				50164	
Σύνολο περιοχής μελέτης				303140	

* NUTS2 (Tekirdag-Edirne-Kerklareli, Istanbul, Balkesir-Canakkale)

** NUTS2 (Marche, Abruzzo, Molise, Puglia, Basilicata, Calabria, Campania)

**** Τα δεδομένα αναφέρονται στο 2001

Πηγή: http://ec.europa.eu/transport/themes/international/regional_cooperation/caucasus_central-asia_en.htm, <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>, Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ», 2013 & Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 79.
Πυκνότητα αυτοκινητοδρόμων ως προς τον πληθυσμό

	Έτος			
	2004	2007	2010	2012
	Πυκνότητα ως προς πληθυσμό (χλμ/10000 κάτ)			
Χώρα	Αυτοκινητόδρομοι			
Αλβανία	0,01			
Βοσνία & Ερζεγοβίνη		0,07	0,09	0,10
Κόσοβο				
Βουλγαρία	0,42	0,55	0,59	0,74
Ελλάδα		1,15***		
Κροατία	2,15	2,68	2,89	2,93
Μαυροβούνιο				
Ουγγαρία	0,56	0,85		
ΠΓΔΜ		1,08	1,22	
Ρουμανία	0,11	0,13	0,16	0,27
Σερβία	0,50	0,67	0,83	
Σλοβενία	2,42	2,88	3,77	3,74
Μέση τιμή ΝΑΕ	0,88	1,12	1,36	1,56
Βορειοδυτική Τουρκία*			0,22	0,21
Νότια και Κεντρική Ιταλία-			1,04	

Αδριατική**				
Μέση τιμή περιοχής μελέτης			0,87	

* NUTS2 (Tekirdag-Edirne-Kerklareli, Istanbul, Balkesir-Canakkale)

** NUTS2 (Marche, Abruzzo, Molise, Puglia, Basilicata, Calabria, Campania)

Πηγή: http://ec.europa.eu/transport/themes/international/regional_cooperation/caucasus_central-asia_en.htm & Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 80.
Πυκνότητα λοιπών οδών ως προς τον πληθυσμό

	Έτος			
	2004	2007	2010	2012
	Πυκνότητα ως προς πληθυσμό (χλμ/10000 κάτ)			
Χώρα	Άλλες οδοί			
Αλβανία		8,12		
Βοσνία & Ερζεγοβίνη			45,26	
<i>Κόσοβο</i>		6,02	7,52	
Βουλγαρία	24,29	25,02	25,61	25,96
Ελλάδα				
Κροατία	64,40	63,57	64,80	65,69
Μαυροβούνιο		117,04	120,08	124,96
Ουγγαρία	158,12		197,25	
ΠΓΔΜ	63,91		67,42	67,65
Ρουμανία	34,02	34,72	39,72	40,83
Σερβία		52,18	52,55	59,94
Σλοβενία	190,67	188,86	186,27	186,24
Μέση τιμή ΝΑΕ	89,24	61,94	80,65	81,61
Βορειοδυτική Τουρκία*				11,08
Νότια και Κεντρική Ιταλία-Αδριατική**				32,34
Μέση τιμή περιοχής μελέτης				41,68

* NUTS2 (Tekirdag-Edirne-Kerklareli, Istanbul, Balkesir-Canakkale)

** NUTS2 (Marche, Abruzzo, Molise, Puglia, Basilicata, Calabria, Campania)

Πηγή: http://ec.europa.eu/transport/themes/international/regional_cooperation/caucasus_central-asia_en.htm & Ιδία Επεξεργασία

Στο σύστημα σιδηροδρομικών μεταφορών της περιοχής μελέτης το επίπεδο εκσυγχρονισμού είναι σχετικά χαμηλό ενώ απουσιάζουν τα δίκτυα υψηλών ταχυτήτων. Στην Ελλάδα, μετά από μεγάλη χρονική περίοδο, επαναδρομολογήθηκαν το 2014 οι διεθνείς επιβατικοί συρμοί. Κατά την περίοδο παύσης των διεθνών σιδηροδρομικών δρομολογίων ευνοήθηκαν οι διασυννοριακές μετακινήσεις επιβατών μέσω του οδικού δικτύου. Επίσης, πρέπει να σημειωθεί η απουσία σιδηροδρομικού δικτύου στην Περιφέρεια της Ηπείρου που αποτελεί περιφέρεια διέλευσης του Αυτοκινητόδρομου Εγνατία στα Δυτικά ενώ κατά τις τελευταίες δεκαετίες υπάρχουν συζητήσεις για την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής Εγνατίας. Αντίστοιχα, σημαντικές ασυνέχειες παρουσιάζονται στο δίκτυο των Δυτικών Βαλκανίων, με χαρακτηριστική την απουσία σιδηροδρομικής σύνδεσης ανάμεσα στη Βουλγαρία και την ΠΓΔΜ. Οι ασυνέχειες στο δίκτυο, το χαμηλό επίπεδο εκσυγχρονισμού των εμπορευματικών υποδομών και επιβατικών υπηρεσιών και το πλαίσιο ανταγωνιστικότητας της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών στην περιοχή μελέτης εμποδίζουν την ολοκλήρωση των διαδρόμων Ευρωπαϊκής και διεθνούς εμβέλειας, αντίστοιχων των οδικών διαδρόμων που σχολιάστηκαν παραπάνω. Παρόλα αυτά, όπως προαναφέρθηκε, δίνεται βαρύτητα στην κάλυψη των παραπάνω ελλειμμάτων για τις επόμενες προγραμματικές περιόδους τόσο στο επίπεδο της ΕΕ όσο και στα εθνικά και περιφερειακά πλαίσια πολιτικής.

Πίνακας 81.
Μήκος σιδηροδρομικών γραμμών

	Έτος			
	2004	2007	2010	2012
	Μήκος (χλμ)			
Χώρα	Σιδηροδρομικές γραμμές			
Αλβανία	430	400	399	399
Βοσνία & Ερζεγοβίνη	1040	1020	1027	1031
Κόσοβο	430		330	333
Βουλγαρία	4259	4143	4098	4070
Ελλάδα	2449	2551		
Κροατία	2726	2722	2722	2722
Μαυροβούνιο	250	250	250	250
Ουγγαρία	7685	7808		
ΠΓΔΜ	925	925	926	924
Ρουμανία	11053	10777	10785	10777
Σερβία	3809	3809	3819	3819
Σλοβενία	1229	1228	1228	1209
Σύνολο ΝΑΕ	36285	35633	25584	25534
Βορειοδυτική Τουρκία*			800	800
Νότια και Κεντρική Ιταλία-Αδριατική**				

* NUTS2 (Tekirdag-Edirne-Kerklareli, Istanbul, Balkesir-Canakkale)

** NUTS2 (Marche, Abruzzo, Molise, Puglia, Basilicata, Calabria, Campania)

Πηγή: http://ec.europa.eu/transport/themes/international/regional_cooperation/caucasus_central-asia_en.htm & Ίδια Επεξεργασία

Έτσι, όπως φαίνεται από τη διαχρονική εξέταση του μήκους των σιδηροδρομικών γραμμών που παρουσιάζεται στον πίνακα 81, το μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου στην περιοχή μελέτης παραμένει σταθερό την δεκαετία 2002-2012. Παρόλα αυτά, παρατηρείται από τον Πίνακα 82 ότι η διαθεσιμότητα του δικτύου, εκφρασμένη ως πυκνότητα προς τον πληθυσμό στα Βόρεια, Κεντρικά και Ανατολικά της περιοχής μελέτης είναι σχετικά υψηλή και κοντά στο εύρος της μέσης πυκνότητας των σιδηροδρομικών γραμμών της ΕΕ28 (περίπου 6,1 χλμ / 10.000 κατ.²⁶). Τα δίκτυα αυτά βρίσκονται διασυνδεδεμένα με τα αστικά κέντρα και τους λιμένες της περιοχής. Η ικανοποιητική πυκνότητα του σιδηροδρομικού δικτύου των περιοχών αυτών οφείλεται στον τρόπο οργάνωσης του συστήματος μεταφορών και της οικονομίας γενικότερα (βαριά βιομηχανία) μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 90. Αυτή η σχετικά υψηλή διαθεσιμότητα σε γραμμές διασυνδεδεμένες με την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη αναμένεται να παίξει σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση του συστήματος μεταφορών των χωρών αυτών μελλοντικά. Η αντίστοιχη διαθεσιμότητα στα Δυτικά Βαλκάνια και στο Νότιο τόξο της περιοχής μελέτης, δηλαδή στην Ευρωπαϊκή Τουρκία και στην Ελλάδα, είναι χαμηλή και υπάρχει υψηλός βαθμός εξάρτησης των εμπορευματικών μεταφορών από το οδικό σύστημα.

Το δίκτυο ποτάμιων μεταφορών χρησιμοποιείται κατά κύριο λόγο για εμπορευματικές μεταφορές ενώ προσπάθειες γίνονται τα τελευταία χρόνια για την ανάπτυξη του επιβατικού και τουριστικού του χαρακτήρα. Σήμερα, οι μετακινήσεις αγαθών στην περιοχή μελέτης αφορούν στην πλειοψηφία τους σε εθνικές μετακινήσεις. Προς την κατεύθυνση της προώθησης του ποτάμιου συστήματος οι στρατηγικές προτεραιότητας αφορούν στην αποκατάσταση της πλωτότητας του δικτύου, στην ενίσχυση της συνοχής σε διασυνοριακό επίπεδο και της διαλειτουργικότητας κυρίως με το σιδηροδρομικό δίκτυο.

²⁶ Ο υπολογισμός της μέσης πυκνότητας σιδηροδρομικών γραμμών ως προς τον πληθυσμό για την ΕΕ28 αναφέρεται στο έτος 2008, βασίζεται σε στοιχεία της Eurostat και δεν περιλαμβάνει τις χώρες Κύπρος και Μάλτα, που δεν έχουν σιδηροδρομικό δίκτυο, και Αυστρία, λόγω έλλειψης δεδομένων.

Πίνακας 82.
Πυκνότητα σιδηροδρομικών γραμμών ως προς τον πληθυσμό

	Έτος			
	2004	2007	2010	2012
	Πυκνότητα (χλμ/10000 κάτ)			
Χώρα	Σιδηροδρομικές γραμμές			
Αλβανία	1,38	1,27		
Βοσνία & Ερζεγοβίνη	2,71	2,65	2,67	2,69
Κόσοβο	2,13		1,49	
Βουλγαρία	5,46	5,47	5,52	5,55
Ελλάδα	2,22	2,29		
Κροατία	6,33	6,31	6,33	6,37
Μαυροβούνιο	4,02	4,00	4,06	4,02
Ουγγαρία	7,60	7,76		
ΠΓΔΜ	4,56	4,53	4,51	4,49
Ρουμανία	5,14	5,10	5,31	5,36
Σερβία	5,10	5,15	5,23	5,29
Σλοβενία	6,15	6,11	6,00	5,88
Μέση τιμή ΝΑΕ	4,40	4,60	4,57	4,96
Βορειοδυτική Τουρκία*				0,48
Νότια και Κεντρική Ιταλία-Αδριατική**				

* NUTS2 (Tekirdag-Edirne-Kerklareli, Istanbul, Balkesir-Canakkale)

** NUTS2 (Marche, Abruzzo, Molise, Puglia, Basilicata, Calabria, Campania)

Πηγή: http://ec.europa.eu/transport/themes/international/regional_cooperation/caucasus_central-asia_en.htm & Ίδια Επεξεργασία

Η ανάπτυξη του ποτάμιου δικτύου εξαρτάται από τη γεωγραφία όπως περιοχής και την ύπαρξη εν δυνάμει ποτάμιων διαδρόμων. Στα Βόρεια της περιοχής μελέτης βρίσκεται η παρα-Δουνάβια ζώνη που συνδέει τις χώρες με την περιοχή της Μαύρης Θάλασσας και την Ανατολική Ευρώπη από τη μία πλευρά και με την Κεντρική, Βόρεια και Δυτική Ευρώπη από την άλλη πλευρά. Έτσι, στα Βόρεια της περιοχής μελέτης η Ρουμανία, η Ουγγαρία και η Κροατία έχουν αναπτύξει ποτάμιο δίκτυο. Σύμφωνα με δεδομένα της Eurostat για το 2012, το μήκος των πλωτών ποτάμιων οδών ήταν της τάξης των 1.500 χλμ για τις δύο πρώτες και της τάξης των 1.000 χλμ για την Κροατία. Επίσης, πλωτές ποτάμιες οδούς διαθέτει η Σερβία και η Βουλγαρία.

Οι σημαντικότεροι ποτάμιοι λιμένες στην περιοχή μελέτης που υπάγονται στα Διευρωπαϊκά δίκτυα είναι (Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού, 2008):

- Βουλγαρία: Rousse και Vidin
- Κροατία: Vukovar και Slavonski Bord
- Ουγγαρία: Budapest και Komarom
- Ρουμανία: Galati, Cernavoda, Bucuresti, Glurglu, Galafat και Drobeta Turnu Severin
- Σερβία: Belgrade και NoviSad (εκτός TEN-T καθώς η χώρα δεν είναι κράτος-μέλος της ΕΕ) (Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού, 2008)

Αναφορικά με την ανάλυση της ζήτησης στο σύστημα μεταφορών, δίνεται στον πίνακα 83 το εμπορευματικό έργο που παράγεται σε επίπεδο χώρας και διοχετεύεται μέσω του οδικού δικτύου σε εθνικό και διεθνές επίπεδο στα κράτη-μέλη της περιοχής μελέτης. Όπου υπάρχουν διαθέσιμα δεδομένα, είναι φανερή η διαχρονική αύξηση του έργου στα νέα κράτη-μέλη κατά την πρώτη δεκαετία ένταξής της στην ΕΕ, ενώ αντίστοιχα παρατηρείται μείωση του έργου στην Ελλάδα. Σύμφωνα με στοιχεία για το 2010, η μέση

τιμή του εμπορευματικού έργου για την ΕΕ είναι περίπου διπλάσια από την αντίστοιχη τιμή για την Ουγγαρία και τη Ρουμανία στο Βόρειο τόξο της περιοχής μελέτης και την Ελλάδα στα Νότια. Αυτή η μεγάλη διαφοροποίηση οφείλεται στο υψηλό εμπορευματικό έργο σε χώρες όπως η Γαλλία, η Γερμανία, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Ισπανία, η Ιταλία και η Πολωνία (η τελευταία ξεπερνά τα $150.000 \cdot 10^6$ τόνο-χιλιόμετρα), ενώ η μέση τιμή για τα υπόλοιπα κράτη-μέλη είναι λίγο μεγαλύτερη από τα $24.000 \cdot 10^6$ τόνο-χιλιόμετρα.

Πίνακας 83.
Έργο εμπορευματικών οδικών μεταφορών

	Έτος				
	2002	2004	2007*	2010	2012
	Εμπορευματικό έργο (10^6 τόνο-χλμ)				
Χώρα	Οδικές μεταφορές				
Βουλγαρία			14643	19460	24406
Ελλάδα		36831	27823	29513	20430
Κροατία				8780	8647
Ουγγαρία	17804	20513	35689	33635	33587
Ρουμανία				25888	29662
Σλοβενία	6598	8987	13711	15908	15859
Ιταλία (σύνολο χώρας)	192678	196955	179406	175771	124011
Μέση τιμή ΕΕ				63179	

*Από το 2008 αλλάζει η μεθοδολογία μέτρησης

Πηγή: http://ec.europa.eu/transport/themes/international/regional_cooperation/caucasus_central-asia_en.htm & Ιδία Επεξεργασία

Η κυριαρχία του οδικού συστήματος στην κατανομή του μεταφορικού έργου ανάμεσα στα χερσαία μέσα μεταφοράς αποτελεί το βασικό συμπέρασμα των πινάκων 101 και 102, ακόμη και στις χώρες με μεγάλη παράδοση στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Στην κατανομή του εμπορευματικού έργου αξίζει να παρατηρηθεί ότι το μερίδιο των σιδηροδρομικών μέσων είναι ακόμη χαμηλότερο στις χώρες που δεν έχουν υποδομές ποτάμιων μεταφορών, με εξαίρεση τη Σλοβενία που βρίσκεται πλησίον του Διαδρόμου του Δούναβη. Αυτό οφείλεται στη διατροφική συνεργασία του συστήματος ποτάμιων και σιδηροδρομικών μεταφορών καθώς και στην ιστορικά κεντροβαρική θέση του σιδηρόδρομου στις χώρες των Κεντρικών και Βόρειων Βαλκανίων. Σημαντική για την παρούσα ανάλυση είναι η αύξηση του μεριδίου των ποτάμιων μεταφορών σε βάρος του σιδηρόδρομου στη Βουλγαρία και σε βάρος του οδικού δικτύου στην Κροατία και η αύξηση του μεριδίου των σιδηροδρομικών και ποτάμιων μεταφορών σε βάρος των οδικών στη Ρουμανία. Έτσι, ο σιδηρόδρομος και οι ποτάμιες μεταφορές είτε διατηρούν είτε ανακτούν σημαντικά μερίδια της εμπορευματικής κίνησης στα νέα κράτη-μέλη που εντάσσονται στην ευρύτερη περιφέρεια του Δούναβη και της Μαύρης Θάλασσας, παρά τη διαχρονική αύξηση του μήκους των αυτοκινητοδρόμων και τη στασιμότητα στα μήκη των εναλλακτικών χερσαίων δικτύων. Από την άλλη πλευρά, η σημασία του οδικού συστήματος στις εμπορευματικές μετακινήσεις είναι αδιαμφισβήτητη για το σύνολο της περιοχής μελέτης και ειδικότερα στις Νότιες χώρες, όπου εκτείνεται και ο διάδρομος της Εγνατίας.

Σε αναφορά με την κατανομή του επιβατικού έργου παρατηρείται σταθερά υψηλό μερίδιο της τάξης του 95% και άνω για τα οδικά μέσα με κυρίαρχο το επιβατικό αυτοκίνητο, με εξαίρεση την Ουγγαρία. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της Ρουμανίας, όπου ο υπερδιπλασιασμός της πυκνότητας αυτοκινητοδρόμων ως προς τον πληθυσμό κατά την τελευταία δεκαετία συνοδεύτηκε από τον υποδιπλασιασμό του σιδηροδρομικού επιβατικού έργου και την αντίστοιχη αύξηση στο οδικό επιβατικό έργο.

Πίνακας 84.
Κατανομή κατά μέσο εμπορευματικών μεταφορών (επί των παραχθέντων τονο-χιλιομέτρων)

	Έτος											
	2004			2007			2010			2012		
	Κατανομή κατά μέσο (% τονο-χλμ)											
Χώρα	Οδικό	Σιδηρ/μικό	Ποτάμιο	Οδικό	Σιδηρ/μικό	Ποτάμιο	Οδικό	Σιδηρ/μικό	Ποτάμιο	Οδικό	Σιδηρ/μικό	Ποτάμιο
Βουλγαρία	67	29	4	70	25	5	68	11	21	75	9	16
Ελλάδα	98	2		97	3		98	2		99	1	
Κροατία	77	22	1	74	25	1	71	21	8	74	20	6
Ουγγαρία	66	28	6	75	21	4	75	20	5	75	21	4
ΠΓΔΜ	93	7		88	12		89	11		92	8	
Ρουμανία	61	28	11	71	19	10	49	24	27	53	24	23
Σλοβενία	74	26		79	21		82	18		82	18	
Ιταλία (σύνολο)	90	10		88	12		90	10		86	14	
Τουρκία (σύνολο)	94	6		95	5		94	6		95	5	
Μέση τιμή ΕΕ							76	17	7			

Πηγή: http://ec.europa.eu/transport/themes/international/regional_cooperation/caucasus_central-asia_en.htm

Πίνακας 85.
Κατανομή κατά μέσο επιβατικών μεταφορών (επί των παραχθέντων επιβατο-χιλιομέτρων)

	Έτος											
	2002			2004			2007			2010		
	Κατανομή κατά μέσο (% επιβατο-χλμ)											
Χώρα	Οδικό (Αυτοκίνητα)	Οδικό (ΜΜΜ)	Σιδηρ/μικό	Οδικό (Αυτοκίνητα)	Οδικό (ΜΜΜ)	Σιδηρ/μικό	Οδικό (Αυτοκίνητα)	Οδικό (ΜΜΜ)	Σιδηρ/μικό	Οδικό (Αυτοκίνητα)	Οδικό (ΜΜΜ)	Σιδηρ/μικό
Βουλγαρία	60	35	5	70	25	5	74	22	4	80	16	4
Ελλάδα	75	23	2	78	21	1	80	19	1	82	17	1
Κροατία	82	13	5	84	12	4	83	12	5	84	11	5
Ουγγαρία	61	25	14	63	24	13	62	25	13	63	25	12
ΠΓΔΜ	81	17	2	79	20	1	81	18	1	78	20	2
Ρουμανία	76	12	12	76	12	12	78	14	8	81	13	6
Σλοβενία	84	13	3	85	12	3	86	11	3	87	11	2
Ιταλία (σύνολο)	83	11	6	83	12	5	83	11	6	82	12	6
Τουρκία (σύνολο)	49	48	3	51	46	3	55	42	3	59	38	3
Μέση τιμή ΕΕ										84	9	7

Πηγή: http://ec.europa.eu/transport/themes/international/regional_cooperation/caucasus_central-asia_en.htm

Πίνακας 86.
Μεθοριακοί σταθμοί (οδικό δίκτυο)

	Αλβανία	Βουλγαρία	Ελλάδα	Κόσοβο	ΠΓΔΜ	Σερβία	Τουρκία
Αλβανία			AL-GR.1) Κρυσταλλοπηγή	KS-AL.1) Vërmica	AL-MK.1) Stenje		
			AL-GR.2) Κακαβιά	KS-AL.2) Qafa e Prushit	AL-MK.2) Sveti Naum		
			AL-GR.3) Μέρτζιανη		AL-MK.3) Kjafasan		
			AL-GR.4) Σαγιάδα		AL-MK.4) Blato		
Βουλγαρία			BG-GR.1) Ορμένιο		BG-MK.1) Deve Bair	BG-SB.1) Mocranje	BG-TR.1)Kapikule
			BG-GR.2) Νυμφαία		BG-MK.2) Novo Selo	BG-SB.2) VRŠKA CUKA	BG-TR.2)Derekoy
			BG-GR.3) Προμαχώνας		BG-MK.3) Delcevo	BG-SB.3) Gradina	BG-TR.3)Hamzabeyli
			BG-GR.4) Κυπρίνος			BG-SB.4) Strezimirovci	
			BG-GR.5) Αγ. Κωνσταντίνος (Ξάνθη)			BG-SB.5) Ribarci	
			BG-TR.6) Εξοχή Δράμας				
Ελλάδα	AL-GR.1)Kapshtica	BG-GR.1) Novo Selo			GR-MK.1) Star Dojran		GR-TR.1) Ipsala
	AL-GR.2) Kakavjia	BG-GR.2) Makaza			GR-MK.2) Bogorodica		GR-TR.2) Pazarkule
	AL-GR.3) Tri Urat	BG-GR.3) Kulata			GR-MK.3) Medžitlija		
	AL-GR.4) Qafë – Botë (Konispoli)	BG-GR.4) Ivaylovgrad					
		BG-GR.5) Zlatograd					
		BG-GR.6) Ilinden					
Κόσοβο	AL-KS.1) Morina				KS-MK.1) Jazince		
	AL-KS.2)Qafë - Prush				KS-MK.2) Blace		
ΠΓΔΜ	AL-MK.1) Bllate	BG-MK.1) Gyueshevo	GR-MK.1) Δοϊράνη	KS-MK.1) Elez Han		MK-SB.1)Globočica	

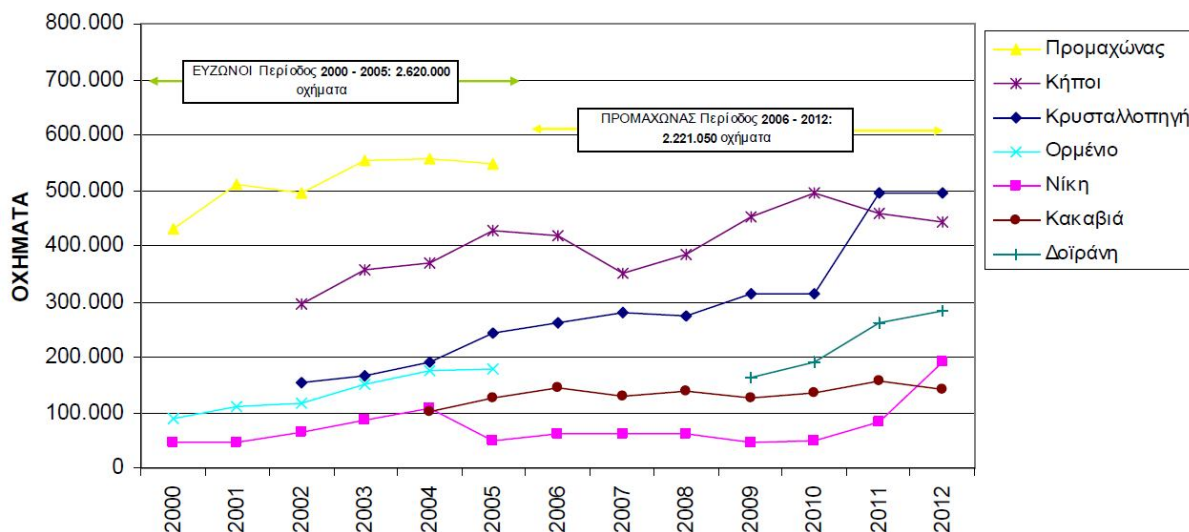
	Αλβανία	Βουλγαρία	Ελλάδα	Κόσοβο	ΠΓΔΜ	Σερβία	Τουρκία
	AL-MK.2) Tushemisht	BG-MK.2) Stanke Lisichkovo	GR-MK.2) Εύζωνοι	KS-MK.2) Gilloboqica		MK-SB.2) Presevo	
	AL-MK.3) Gorice	BG-MK.3) Zlatarevo	GR-MK.3) Νίκη			MK-SB.3) Đeneral Janković	
	AL-MK.4) Qafe-Thane					MK-SB.4) Prohor Pčinjski	
						MK-SB.5) Goleš	
Σερβία		BG-SB.1) Bregovo		KS-SB.1) Jarinje	MK-SB.1) Ježince		
		BG-SB.2) Kula		KS-SB.2) Bërnjak	MK-SB.2) Tabanovce		
		BG-SB.3) Kalotina		KS-SB.3) Merdare	MK-SB.3) Blace		
		BG-SB.4) Strezimirovci		KS-SB.4) Mutivodë	MK-SB.4) Golema Crkora		
		BG-SB.5) Oltomantsi		KS-SB.5) Dheu i Bardhë	MK-SB.5) Pelince		
				KS-SB.6) Muçibabë			
Τουρκία		BG-TR.1) Kapitan Andreevo	GR-TR.1) Κήποι				
		BG-TR.2) Malko Tarnovo	GR-TR.2) Κστανιές				
		BG-TR.2) Lesovo					

Διασυνοριακή κινητικότητα στο οδικό δίκτυο (οδικές πύλες Ελλάδας)

Η οδική κινητικότητα των οδικών πυλών της χώρας (ζώνη IV επιδράσεων) αποτελεί στοιχείο μελέτης και συστηματικής παρακολούθησης του Παρατηρητηρίου της ΕΟΑΕ. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα του δείκτη TRA12 (κίνηση στους μεθοριακούς σταθμούς, 2013), η κατάσταση και οι τάσεις παρουσιάζονται ως εξής:

- Για τους σταθμούς που διατίθενται στοιχεία (Εύζωνοι, Κακαβιά, Κήποι, Προμαχώνας), το έτος 2012 τα περισσότερα διερχόμενα οχήματα παρατηρούνται στο σταθμό του Προμαχώνα (σύνορα Βουλγαρίας), ενώ στη δεύτερη θέση είναι ο σταθμός της Κρυσταλλοπηγής (σύνορα Αλβανίας), ξεπερνώντας μετά το 2011 το μεθοριακό σταθμό των Κήπων (Τουρκία). Στη συνέχεια, ακολουθούν ο μεθοριακός σταθμός της Δοϊράνης (σύνορα ΠΓΔΜ) και ο μεθοριακός σταθμός της Νίκης (σύνορα ΠΓΔΜ), ο οποίος το 2012 ξεπέρασε για πρώτη φορά σε συνολική κίνηση το μεθοριακό σταθμό Κακαβιάς (σύνορα Αλβανίας). Είναι χαρακτηριστικό πως την περίοδο 2006-2012 η συνολική κίνηση πολλαπλασιάστηκε στους μεθοριακούς σταθμούς Κρυσταλλοπηγής και Νίκης, παρουσιάζοντας αυξήσεις κατά 88,5% και 209% αντίστοιχα.
- Σχετικά με τις οδικές αφίξεις αλλοδαπών (διαφόρου σκοπού: τουρισμός - αναψυχή, εργασία, επιχειρείν) στην Ελλάδα, θα πρέπει να επισημανθεί καταρχήν ότι όλες βρίσκονται στη ζώνη IV επιδράσεων και συνδέονται είτε άμεσα (Κήποι Έβρου), είτε μέσω κάθετου άξονα με τον αυτοκινητόδρομο της Εγνατίας. Έτσι, στις αφίξεις αλλοδαπών με όλα τα μεταφορικά μέσα, για την περίοδο 2008-2012, σε επίπεδο χώρας κυριαρχούν οι αεροπορικές μεταφορές με ποσοστό 71,64%, ενώ στη ζώνη IV οι οδικές μεταφορές είναι αυτές που υπερτερούν και ανέρχονται σε ποσοστό 73,07% των συνολικών αφίξεων. Σε επίπεδο χώρας οι οδικές αφίξεις, οι οποίες εκ των πραγμάτων συνδέονται άμεσα ή μέσω των καθέτων αξόνων με την Εγνατία οδό, αντιπροσωπεύουν το 21,89% των συνολικών αφίξεων με όλα τα μέσα για ολόκληρη τη χώρα. Επιπλέον, παρατηρείται ότι και στα δύο σύνολα οι σιδηροδρομικές μεταφορές κατέχουν τα χαμηλότερα ποσοστά (0,23% για την χώρα και 0,77% για την ζώνη IV).
- Τα στοιχεία μόνο για τις οδικές αφίξεις αλλοδαπών συνολικά για την περίοδο 1996-2012 δείχνουν ότι κατά τη διάρκεια της περιόδου των ετών 1996-2012, αύξηση αφίξεων παρουσιάζουν όλες οι οδικές πύλες με εξαίρεση τη Δοϊράνη όπου, μετά από διακυμάνσεις, διατήρησε εν τέλει τις αφίξεις αλλοδαπών στα ίδια επίπεδα. Την περίοδο 2002-2012 όλες οι οδικές πύλες κατέγραψαν αύξηση των αφίξεων αλλοδαπών, κυρίως οι Εύζωνοι και το Ορμένιο, με εξαίρεση τις οδικές πύλες της Κακαβιάς και του Προμαχώνα που κατέγραψαν μειώσεις κατά 62% και 36% αντίστοιχα. Εντυπωσιακή είναι η αύξηση των αφίξεων στο μεθοριακό σταθμό Ευζώνων όπου από 249.463 αφίξεις το 1996 και 719.897 αφίξεις το 2002 καταγράφονται περίπου 1,5 εκατομμύρια αφίξεις αλλοδαπών το 2012.
- Χαρακτηριστικός είναι επίσης ο διπλασιασμός σχεδόν των αφίξεων αλλοδαπών στους Ευζώνους μεταξύ των ετών 2005 και 2012. Παρόμοια εντυπωσιακή πορεία παρουσιάζει και ο σταθμός των Κήπων από το 2008 και έπειτα, αν και την περίοδο 2010-2011 εμφάνισε μείωση. Για την περίοδο 2008-2012 τα μεγαλύτερα ποσοστά οδικών αφίξεων στη χώρα παρουσιάζουν κατά μέσο όρο οι σταθμοί Ευζώνων (30%), Κρυσταλλοπηγής (18%) και Προμαχώνα (17%). Σε σχέση με τη μεταβολή των οδικών αφίξεων για την περίοδο αυτή, οι σταθμοί Κήπων, Ευζώνων και Κακαβιάς παρουσιάζουν αύξηση, 144%, 90% και 84% αντίστοιχα, ενώ ο σταθμός Προμαχώνα παρουσιάζει μείωση 28%.

Σχήμα 28.
Συνολική κίνηση στους μεθοριακούς σταθμούς (είσοδοι-έξοδοι) 2002 - 2012



Πηγή: Παρατηρητήριο ΕΟ, TRA12 Κίνηση στους μεθοριακούς σταθμούς, 2013

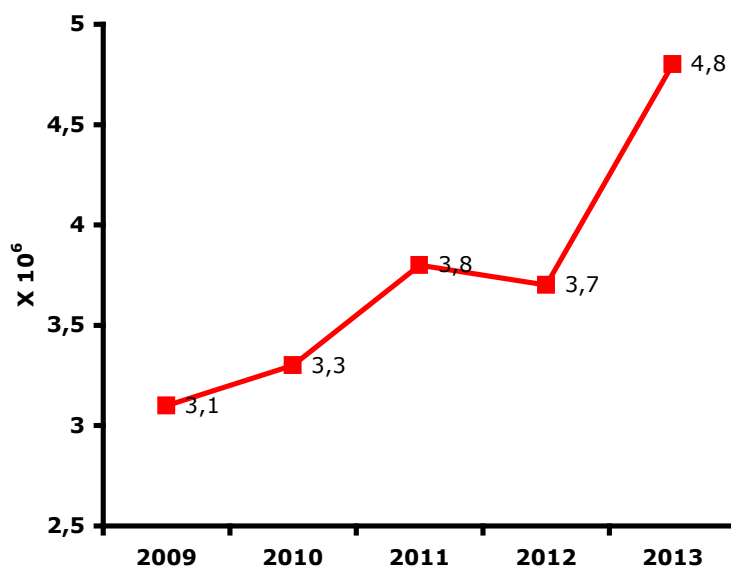
Επιπρόσθετα, σύμφωνα με ειδική μελέτη του Παρατηρητηρίου για τη διασυνοριακή κινητικότητα της ζώνης IV (2009), παρήχθησαν οι ακόλουθες κατανοήσεις για τους μεθοριακούς σταθμούς που εξετάστηκαν:

- Από το μεθοριακό σταθμό των Ευζώνων κατά τη θερινή περίοδο παρατηρήθηκε μαζική μετακίνηση ΙΧ επιβατικών οχημάτων από χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (κυρίως με πινακίδες Γερμανίας, Γαλλίας, Ολλανδίας και Βελγίου) με προορισμό την Τουρκία. Πρόκειται για ευρωπαίους πολίτες τουρκικής καταγωγής που επέλεξαν να χρησιμοποιήσουν το οδικό δίκτυο της Εγνατίας Οδού για τις θερινές τους διακοπές στην Τουρκία. Σημειώνεται ότι οι παραπάνω στο σύνολο τους δήλωσαν ότι προτίμησαν την Εγνατία οδό λόγω συντομίας, όμως κατά την άποψη των τελωνιακών υπαλλήλων η μαζική προτίμηση τους στην Εγνατία Οδό οφείλεται αποκλειστικά σε οικονομικούς λόγους και πιο συγκεκριμένα στην απουσία διοδίων, σε αντίθεση με τα αντίστοιχα οδικά δίκτυα της Βουλγαρίας και της Τουρκίας.
- Από το μεθοριακό σταθμό της Δοϊράνης κατά τη θερινή περίοδο παρατηρήθηκε μαζική εμπορευματική μετακίνηση φορτηγών οχημάτων με προέλευση τη Θεσσαλονίκη και προορισμό την περιοχή του Καβάνταρσι της ΠΓΔΜ. Τα φορτία κυμαίνονταν από 16 έως 23 τόνους με περιεχόμενο ορυκτά υλικά (μεταλλεύματα νικελίου). Όλα τα φορτηγά αφού ξεφόρτωσαν το φορτίο τους στο Καβάνταρσι επέστρεψαν στη Θεσσαλονίκη από το μεθοριακό σταθμό των Ευζώνων και επανέλαβαν το δρομολόγιο - ένα στοιχείο που συνδέεται με την κίνηση στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης.
- Από το μεθοριακό σταθμό των Ευζώνων κατά την χειμερινή και θερινή περίοδο παρατηρήθηκε μαζική μετακίνηση ΙΧ επιβατικών οχημάτων με πινακίδες Ελλάδας από την περιοχή της Κεντρικής Μακεδονίας και Δυτικής Μακεδονίας προς τις κοντινές πόλεις της ΠΓΔΜ (Γευγελή, Νόβι Ντόιραν και Μπίτολα). Οι αιτίες της μετακίνησης τους σύμφωνα με όσα δήλωσαν στα ερωτηματολόγια οι παραπάνω οδηγοί είναι κυρίως λόγοι αναψυχής, λοιποί λόγοι (π.χ. αγορές προϊόντων και υπηρεσιών) και λιγότερο για εργασία. Σύμφωνα με το τοπικό επιμελητήριο στην περιοχή της Μπίτολα, υπάρχουν αρκετές ελληνικές εταιρίες, ενώ έχουν αναπτυχθεί στενές επιχειρηματικές σχέσεις, ανταλλαγές αγαθών και κεφαλαίου με ελληνικές εταιρίες από επιχειρηματίες της περιοχής.
- Από τους τρεις αυτούς συνοριακούς σταθμούς παρατηρήθηκε επίσης μαζική μετακίνηση επιβατικών οχημάτων με πινακίδες κυρίως ΠΓΔΜ και χωρών της

πρώην Γιουγκοσλαβίας (Σερβίας, Κοσόβου και Μαυροβουνίου) με προορισμό περιοχές της Κεντρικής και Δυτικής Μακεδονίας. Από τους σταθμούς των Ευζώνων και της Δοϊράνης καταγράφηκε κίνηση κυρίως προς Θεσσαλονίκη, Χαλκιδική και Πιερία, ενώ από το σταθμό της Νίκης κυρίως προς τη Φλώρινα. Οι αιτίες της μετακίνησης τους σύμφωνα με όσα δήλωσαν στα ερωτηματολόγια οι παραπάνω οδηγοί είναι κυρίως λόγοι αναψυχής και εργασίας.

Αναλυτικά δεδομένα ωστόσο για τις αφίξεις μη κατοίκων Ελλάδας από τους οδικούς συνοριακούς σταθμούς δίνει η ΕΛΣΤΑΤ σε συνεργασία με την Τράπεζα της Ελλάδος. Σύμφωνα με τη σχετική έρευνα, η εισροή μη κατοίκων μέσω των οδικών προσβάσεων της χώρας (ζώνη IV) ανήλθε το 2014 στα 4,8 εκ. από 3,1 εκ. το 2009 ή ποσοστό αύξησης 54,8%. Το γεγονός αυτό ενισχύει το ρόλο του οδικού πλέγματος της Εγνατίας στην υποδοχή και εξυπηρέτηση αυτού του ρεύματος διακινούμενων προσώπων. Παράλληλα, η υψηλής ποιότητας υποδομή αυτοκινητοδρόμου αποτελεί παράγοντα έλξης μετακινήσεων λόγω της άνεσης και ασφάλειας που προσφέρει. Στο σχήμα 29 παρουσιάζεται διαχρονικά η τάση μεταβολής των αφίξεων μη κατοίκων Ελλάδας στο σύνολο των διασυνοριακών οδικών σταθμών.

Σχήμα 29.
Αφίξεις μη κατοίκων στους οδικούς
μεθοριακούς σταθμούς (εκ., 2009 - 2013)



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ και Τράπεζα της Ελλάδος

Συμπερασματικά και με βάση τόσο τις μελέτες του Παρατηρητηρίου όσο και των επίσημων στατιστικών δεδομένων αφίξεων μη κατοίκων, παρατηρείται μια ορατή τάση αύξησης της κίνηση των οδικών μεθοριακών περασμάτων της χώρας τα τελευταία 10 χρόνια, τόσο σε σχέση με τα οχήματα όσο και με τα διακινούμενα πρόσωπα. Μεγάλο ποσοστό των αφίξεων έχει ως προέλευση τις όμορες χώρες (Βουλγαρία, ΠΓΔΜ, Αλβανία και δευτερευόντως Τουρκία). Αυτές οι χώρες επίσης είναι και ο βασικός προορισμός των μετακινήσεων με προέλευση την Ελλάδα. Τα δεδομένα αυτά ανάπτυξης της διασυνοριακής οδικής κινητικότητας προβάλλουν τον αυξημένο ρόλο του οδικού πλέγματος της Εγνατίας στην εξυπηρέτηση αυτής της ζήτησης - ίσως δε να είναι και μια από τις αιτίες διαμόρφωσης αυτής της τάσης με δεδομένο το υψηλό επίπεδο άνεσης και ασφάλειας που προσφέρει στους χρήστες του οδικού συστήματος του βορειοελλαδικού χώρου.

Σύστημα θαλάσσιων μεταφορών

Το δίκτυο λιμένων της περιοχής μελέτης παρέχει πρόσβαση μέσω Αδριατικής και Ιονίου προς τη Δυτική Ευρώπη, μέσω του Αιγαίου και της Ανατολικής Μεσογείου προς τη Δυτική Ασία, τη Μέση Ανατολή και τη Βόρεια Αφρική και μέσω της Μαύρης Θάλασσας προς την Ανατολική Ευρώπη και τη Κεντρική Ασία. Απαραίτητη προϋπόθεση για την αξιοποίηση της στρατηγικής θέσης του λιμενικού δικτύου είναι η εξασφάλιση επαρκών συνδέσεων με την ενδοχώρα και η διαλειτουργικότητα των λιμένων με το πολυτροπικό σύστημα χερσαίων μεταφορών. Προς την κατεύθυνση αυτή, τα σημαντικότερα εμπόδια στην περιοχή μελέτης είναι η σχετικά χαμηλή διαθεσιμότητα αυτοκινητοδρόμων, ο χαμηλός ρυθμός αναβάθμισης του σιδηροδρομικού και του ποτάμιου δικτύου, οι ασυνέχειες στο δίκτυο κυρίως των Δυτικών Βαλκανίων, οι διασυννοριακές διελεύσεις μεταξύ κρατών-μελών και άλλων χωρών, η πολιτική αστάθεια σε ορισμένες περιοχές, και οι ελλείψεις ως προς την τυποποίηση και συμβατότητα στην ολοκληρωμένη διαχείριση της εμπορευματικής μετακίνησης.

Το δίκτυο των κύριων εμπορικών λιμένων της περιοχής παρουσιάζεται στον πίνακα 87. Οι λιμένες επιλέχθηκαν βάσει του δικτύου λιμένων Class A του TEN-T και του μέσου ετήσιου εμπορευματικού φόρτου που διαχειρίζονται με κριτήριο να είναι τουλάχιστο της τάξης των $2 \cdot 10^6$ τόνων/έτος. Το πυκνότερο λιμενικό δίκτυο στην ευρύτερη περιοχή μελέτης εμφανίζεται γύρω από τις μητροπολιτικές περιοχές της Κωνσταντινούπολης και της Αθήνας στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας. Σημαντικός είναι ο αριθμός των λιμένων καθ' όλο μήκος των ακτογραμμών της Νότιας και Κεντρικής Ιταλίας. Από την άλλη πλευρά, το πλήθος των λιμένων στις υπόλοιπες Βαλκανικές χώρες είναι μικρό σε σύγκριση με την Ιταλία, την Ελλάδα και την Τουρκία. Πολλοί από τους λιμένες στην περιοχή μελέτης αποτελούν επίσης αφετηρία επιβατικών γραμμών προς νησιωτικές περιοχές και τουριστικά θέρετρα, ενώ κάποιοι από αυτούς εξυπηρετούν κρουαζιερόπλοια.

Πίνακας 87.
Κύριοι λιμένες

Περιοχή	Χώρα	Λιμένες
Αδριατική – Ιόνιο- Κεντρική Μεσόγειος	Νότια και Κεντρική Ιταλία-Αδριατική	Ancona, Bari, Brindisi, Falconara, Marittima, Goia Tauro, Napoli, Salerno, Taranto
	Σλοβενία	Koper
	Κροατία	Bakar, Omialj, Ploce, Rijeka, Split
	Μαυροβούνιο	Bar
	Αλβανία	Durres
	Ελλάδα	Igoumenitsa, Patras, Rio, Antirio
Αιγαίο-Ανατολική Μεσόγειος	Ελλάδα	Agii Theodoroi, Alexandroupolis, Almyros Volou, Eleusis, Larymna, Megara, Perama, Piraeus, Thessaloniki, Volos
	Βορειοδυτική Τουρκία	Canakkale
Μαύρη Θάλασσα	Βορειοδυτική Τουρκία	Ambarli, Bandirma, Gemlik, Istanbul, Izmit, Karabiga, Tekirdag
	Βουλγαρία	Burgas, Varna
	Ρουμανία	Constanta

Πηγή: http://ec.europa.eu/transport/themes/international/regional_cooperation/caucasus_central-asia_en.htm, Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού 2008, Eurostat 2009

Στον Πίνακα 88 παρουσιάζεται ο ετήσιος εμπορευματικός φόρτος που διακινείται στους παραπάνω λιμένες. Στην περιοχή της Αδριατικής – Ιονίου – Κεντρικής Μεσογείου οι λιμένες με τον μεγαλύτερο φόρτο βρίσκονται στη Νότια Ιταλία (Brindisi, Taranto, Napoli και Gioia Tauro, ο οποίος διαχειρίζεται σχετικά υψηλό φόρτο εμπορευματοκιβωτίων), ενώ σημαντικό φόρτο διαχειρίζεται ο λιμένας Koper στη Σλοβενία. Στην περιοχή Αιγαίο-Ανατολική Μεσόγειος οι λιμένες που παρουσιάζουν το μεγαλύτερο φόρτο είναι αυτοί που εξυπηρετούν την ευρύτερη περιοχή των Αθηνών και ο λιμένας της Θεσσαλονίκης. Στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας, το υψηλότερο ετήσιο φόρτο διακινούν οι λιμένες Gemlik, Izmit και Ambarli, που διαχειρίζεται σημαντικό φόρτο εμπορευματοκιβωτίων, στην Βορειοδυτική Τουρκία αλλά και οι λιμένες της Βουλγαρίας και Ρουμανίας. Ο λιμένας του Izmit στην Τουρκία και της Constanta στη Ρουμανία παρουσιάζουν τους μεγαλύτερους φόρτους.

Πίνακας 88.
Εμπορευματικός φόρτος και εμπορευματοκιβώτια στους κύριους λιμένες

		Έτος				Έτος			
		2004	2007	2010	2012	2004	2007	2010	2012
Εμπορευματικός φόρτος (10³ τόνοι)									
Χώρα	Λιμένας	Σύνολο				Εμπορευματοκιβώτια (large containers)			
Βουλγαρία	Burgas	13642	15946	12822	14868	292	339	246	477
	Varna	9484	8954	10125	11144	973	1080	1266	1409
Ελλάδα	Agii Theodori	12290	14165	17381	21220				
	Alexandroupolis								
	Almyros Volou	2202	4727	2612					
	Antirio	5575	2213	1736	1920				
	Eleusis	13474	13120	11425	11430				
	Igoumenitsa	3364	4480	2819	2254				
	Larymna	4189	4071	3047	4056				
	Megara	8552	9583	8588	9338				
	Patras	4200	4486	3697	2653				
	Perama	2509	2326	2596	3127				
	Piraeus	20318	18930	13058	35189	14793	12187	7888	30326
	Rio	6983	2678	2819	1991				
Thessaloniki	15838	18056	15812	13964	2818	3595	2416	2884	
Volos	9129	9699	5350	5051	88	153	286	284	
Κροατία	Bakar		4228	2441	2915				
	Omi alj		7658	5931	4197				
	Ploce		4165	4486	2510		230	170	170
	Rijeka		2767	2095	2315		939	893	931
	Split		2750	2746	2751		30	42	49
Ρουμανία	Constanta	37652	44916	30396	31938	3923	12523	4749	5318
Σλοβενία	Koper	11986	15805	14591	16907	1534	2442	3650	4428
Βορειοδυτική Τουρκία*	Ambarli			28799	35641			21405	28301
	Bandirmar			4660	5485				113
	Canakkale			4688	5194				
	Gemlik			10631	12724			4728	5739
	Istanbul			4000	3757			1391	1194
	Izmit			53792	60559			3608	5911
	Karabiga			8153	8908				2
	Tekirdag			4574	19756				6
Νότια και	Ancona	4680	5167			330	1180		

Κεντρική Ιταλία**	Bari	2585	3197			93		
	Brindisi	10798	10708			35	31	
	Falconara Marittima	4549	5406					
	Gioia Tauro	29403	30639			29168	29658	
	Napoli	10538	10609			1705	2305	
	Salerno	5516	8310			2416	2235	
	Taranto	39368	49240			5784	5690	

* NUTS2 (Tekirdag-Edirne-Kerklareli, Istanbul, Balkesir-Canakkale)

** NUTS2 (Marche, Abruzzo, Molise, Puglia, Basilicata, Calabria, Campania)

Πηγή: http://ec.europa.eu/transport/themes/international/regional_cooperation/caucasus_central-asia_en.htm

Σύστημα αεροπορικών μεταφορών

Το δίκτυο αερολιμένων της περιοχής είναι στενά συνδεδεμένο με τα μεγάλα αστικά κέντρα. Ειδικά στην ΝΑΕ ο αριθμός κύριων αερολιμένων ανά χώρα (αερολιμένες που εξυπηρετούν περισσότερες από $15 \cdot 10^3$ επιβατικές μετακινήσεις ανά έτος βάσει Eurostat) κυμαίνεται από 1 έως 5, ενώ η μέση τιμή για την ΕΕ28 είναι 10. Εξαιρεση στην περιοχή είναι η Ελλάδα με 19 κύριους αερολιμένες κυρίως λόγω του αεροπορικού δικτύου στα νησιά. Οι σημαντικότεροι διεθνείς αερολιμένες στην περιοχή μελέτης που υπάγονται στα Διευρωπαϊκά δίκτυα είναι [10]:

- Αλβανία: Tirana (εκτός TEN-T καθώς η χώρα δεν είναι κράτος-μέλος της ΕΕ)
- Βουλγαρία: Sofia
- Ελλάδα: Athina, Thessaloniki
- Ιταλία: Νapolί και Bari, ο οποίος, αν και εκτός TEN-T είναι σημαντικός διεθνής αερολιμένας για την υλοποίηση του διατροπικού διαδρόμου της Εγνατίας
- Κροατία: Zagreb
- Ουγγαρία: Budapest
- ΠΓΔΜ: Skorje (εκτός TEN-T καθώς η χώρα δεν είναι κράτος-μέλος της ΕΕ)
- Ρουμανία: Bucuresti και Timisoara
- Σερβία: Belgrade (εκτός TEN-T καθώς η χώρα δεν είναι κράτος-μέλος της ΕΕ)
- Σλοβενία: Ljubljana
- Τουρκία: Istanbul και Tekirdag (εκτός TEN-T καθώς η χώρα δεν είναι κράτος-μέλος της ΕΕ)

Στον πίνακα 89 παρουσιάζεται ο ετήσιος επιβατικός φόρτος των κύριων αερολιμένων καθώς και το ποσοστό που αντιστοιχεί σε διεθνείς μετακινήσεις. Οι αερολιμένες με τους υψηλότερους φόρτους βρίσκονται στην Κωνσταντινούπολη, στην Αθήνα, στη Βουδαπέστη, στο Βουκουρέστι και στη Νάπολη. Οι αερολιμένες της Σόφιας, της Θεσσαλονίκης και του Μπάρι έχουν ετήσιο φόρτο της τάξης των $3 \cdot 10^6$ επιβατών, αλλά με μεγάλη διαφοροποίηση ως προς το ποσοστό των επιβατών σε διεθνείς μετακινήσεις.

Πίνακας 89.
Επιβατικός φόρτος στους κύριους αερολιμένες

Χώρα	Αερολιμένας	Επιβατικός φόρτος 2013 (επιβάτες)	Ποσοστό επιβατικού φόρτου σε διεθνείς μετακινήσεις (%)
Βουλγαρία	Sofia	3497501	95%
Ελλάδα	Athina	9755840	65%
	Thessaloniki	3272512	66%
Κροατία	Zagreb	2291566	79%
Ουγγαρία	Budapesti	8458900	100%
Ρουμανία	Bucuresti (Henri Coanda)	5860480	93%

	Timisoara	578177	77%
ΠΓΔΜ	Skopje	911714***	
Σλοβενία	Ljubljana	1269192	100%
Βορειοδυτική Τουρκία*	Istanbul (Ataturk)	51300000	66%
Νότια και Κεντρική Ιταλία**	Napoli	4252485	54%
	Bari	2779935	31%

* NUTS2 (Tekirdag-Edirne-Kerklareli, Istanbul, Balikesir-Canakkale)

** NUTS2 (Marche, Abruzzo, Molise, Puglia, Basilicata, Calabria, Campania)

*** Βάσει δεδομένων 2012 προσαυξημένων με μέσο συντελεστή αύξησης για τις περιόδους 2010-2011 και 2011-2012

Πηγή: http://ec.europa.eu/transport/themes/international/regional_cooperation/caucasus_central-asia_en.htm), (<http://www.worldportsource.com/ports/>), 13. TAV Airports. Istanbul. Prime location global gateway. Atatürk international airport & Ιδία Επεξεργασία

B.1.3. Συμπεράσματα

Η ολοκλήρωση του αυτοκινητόδρομου Εγνατία και η εξέλιξη των έργων στις κάθετες οδούς έχει σημαντική επίδραση στη διαθεσιμότητα δικτύου αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα βελτιώνοντας τις συνθήκες κινητικότητας στην ηπειρωτική χώρα και αναπληρώνοντας το έλλειμμα προσπελασιμότητας ή χαμηλής εξυπηρέτησης του σιδηροδρομικού δικτύου. Σε διασυνοριακό επίπεδο συνδέει την Ελλάδα με τις όμορες χώρες, αλλά και τις χώρες αυτές μεταξύ τους με έναν ενιαίο διάδρομο που διασυνδέει τα σημαντικότερα αστικά κέντρα, τους κύριους εμπορικούς λιμένες και τους διεθνείς επιβατικούς αερολιμένες των Νότιων και Κεντρικών Βαλκανίων. Επιπρόσθετα, η διατροπική σύνδεση με το ανεπτυγμένο δίκτυο λιμένων και αυτοκινητόδρομων στην Νότια και Κεντρική Ιταλία παίζει ένα διαχρονικό ρόλο στην προσπελασιμότητα της περιοχής από και προς τη Δυτική Ευρώπη.

Είναι μάλιστα χαρακτηριστικό ότι τα τελευταία 10 χρόνια παρατηρείται μια σαφής τάση αύξησης της κίνηση των οδικών μεθοριακών περασμάτων της χώρας. Μεγάλο ποσοστό των αφίξεων έχει ως προέλευση τις όμορες χώρες (Βουλγαρία, ΠΓΔΜ, Αλβανία και δευτερευόντως Τουρκία). Τα δεδομένα αυτά ανάπτυξης της διασυνοριακής οδικής κινητικότητας προβάλλουν τον αυξημένο ρόλο του οδικού πλέγματος της Εγνατίας στην εξυπηρέτηση αυτής της ζήτησης - ίσως δε να είναι και μια από τις αιτίες διαμόρφωσης αυτής της τάσης με δεδομένο το υψηλό επίπεδο άνεσης και ασφάλειας που προσφέρει στους χρήστες του οδικού συστήματος του βορειοελλαδικού χώρου.

Ο ρόλος αυτός είναι ιδιαίτερα σημαντικός για τις χώρες της διασυνοριακής ζώνης (Αλβανία, ΠΓΔΜ, Βουλγαρία και Βορειοδυτική Τουρκία), καθώς οι χώρες αυτές δεν έχουν σήμερα υψηλή διαθεσιμότητα σε αυτοκινητοδρόμους, ενώ το σιδηροδρομικό δίκτυο της περιοχής παρουσιάζει ασυνέχειες που οδηγούν σε σχετικά χαμηλά ποσοστά χρήσης του μέσου. Ανάλογα μειονεκτήματα παρατηρούνται στα δίκτυα της Σερβίας, του Μαυροβουνίου και της Βοσνίας και Ερζγοβίνης. Αντίθετα, στα βόρεια της περιοχής μελέτης, το σύστημα σιδηροδρομικών και ποτάμιων μεταφορών είτε διατηρεί είτε αυξάνει διαχρονικά το μερίδιο του εμπορευματικού έργου που αναλαμβάνει ενώ στα βορειοδυτικά (Κεντρική Ευρώπη) παρατηρείται υψηλή διαθεσιμότητα στο οδικό δίκτυο και στους αυτοκινητόδρομους. Παρόλα αυτά, η προοδευτική ένταξη στην ΕΕ σε συνδυασμό με την επένδυση στην ανάπτυξη των δικτύων αυτοκινητοδρόμων Ευρωπαϊκής και διεθνούς εμβέλειας ως έργα πρώτης προτεραιότητας για την εδαφική συνοχή έχει ως αποτέλεσμα τη διαχρονική αύξηση του επιβατικού και εμπορευματικού οδικού φόρτου κατά την προηγούμενη δεκαετία σχεδόν στο σύνολο της περιοχής μελέτης.

Μελλοντικά, οι προτεραιότητες για την ανάπτυξη των μεταφορών στην περιοχή μελέτης αφορούν στην ενίσχυση της πολυτροπικότητας για την υλοποίηση διαδρόμων Ευρωπαϊκής και διεθνούς εμβέλειας καθώς και στην ολοκλήρωση του δικτύου μεταφορών στα Δυτικά Βαλκάνια. Ως προς την πρώτη προτεραιότητα, οι πολυτροπικοί διάδρομοι του Δικτύου Πυρήνα TEN-T στην περιοχή της Μεσογείου και της Αδριατικής διαμορφώνονται παρακάμπτοντας τα Δυτικά Βαλκάνια από το Βορρά χωρίς να αξιοποιούν έτσι το Δυτικό τμήμα του άξονα της Εγνατίας. Επίσης, προωθείται σημαντικά ο ρόλος του διαδρόμου του Δούναβη και του Ρήνου που εκτείνεται από τη Μαύρη Θάλασσα και την Ανατολική Ευρώπη προς τα Δυτικά, παράλληλα με τον άξονα της Εγνατίας, συνδέοντας μέσω ποτάμιων διόδων τα παράλια και τους μεγάλους λιμένες της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας με την υπόλοιπη Ευρώπη. Τέλος, οι κάθετες συνδέσεις της Βόρειας Ευρώπης (από τις περιοχές της Βαλτικής και της Σκανδιναβίας) με τη Μεσόγειο και την Αδριατική αφορούν στη σύνδεση με τη Σλοβενία και την Ιταλία χωρίς να φτάνουν στα Νότια Βαλκάνια. Συνολικά, η στρατηγική ανάπτυξης του TEN-T επικεντρώνεται στη σύνδεση της Δυτικής και Βόρειας Ευρώπης με την Ανατολική Ευρώπη, τη Μαύρη Θάλασσα και την Ανατολική Μεσόγειο με ενδιάμεσο κόμβο την Κεντρική Ευρώπη.

Σχετικά με τη δεύτερη προτεραιότητα, η ολοκλήρωση του πολυτροπικού δικτύου SEETO σε συνδυασμό με τους Πανευρωπαϊκούς διαδρόμους θα ενισχύσουν τη διασύνδεση του συστήματος Εγνατία και κάθετοι άξονες με την Κεντρική και Δυτική Ευρώπη καθώς και με τους πόλους έλξης και παραγωγής επιβατικών και εμπορευματικών ροών στα Βαλκάνια. Από την άλλη πλευρά, θα προωθήσουν την ανάπτυξη παράλληλων διαδρόμων που συνδέουν τους λιμένες της Αδριατικής με τους λιμένες της Μαύρης Θάλασσας, διερχόμενοι από τα αστικά και διαμετακομιστικά κέντρα της ενδοχώρας και παρακάμπτοντας τη διέλευση από τον Ελληνικό χώρο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί ο Πανευρωπαϊκός διάδρομος VIII και η Διαδρομή 4 του SEETO.

Συμπερασματικά, το σύστημα μεταφορών της ευρύτερης περιοχής μελέτης δεν μπορεί να θεωρηθεί ένα ολοκληρωμένο πολυτροπικό δίκτυο. Αντίθετα, αποτελεί ένα σύστημα υπό διαμόρφωση όπου δεν έχει αποκατασταθεί η ισορροπία ούτε ως προς την εσωτερική συνοχή και διαλειτουργικότητα, αλλά ούτε ως προς τη διεθνή προσπελασιμότητα. Σε αυτό το υπό εξέλιξη δίκτυο, ο αυτοκινητόδρομος Εγνατία αποτελεί μία από τις κύριες ολοκληρωμένες υποδομές. Παρά τη δυναμική του συστήματος μεταφορών της περιοχής, η παραπάνω ανάλυση υποδεικνύει τη σταδιακή διαμόρφωση των εξής κύριων αξόνων διεθνούς εμβέλειας στην περιοχή:

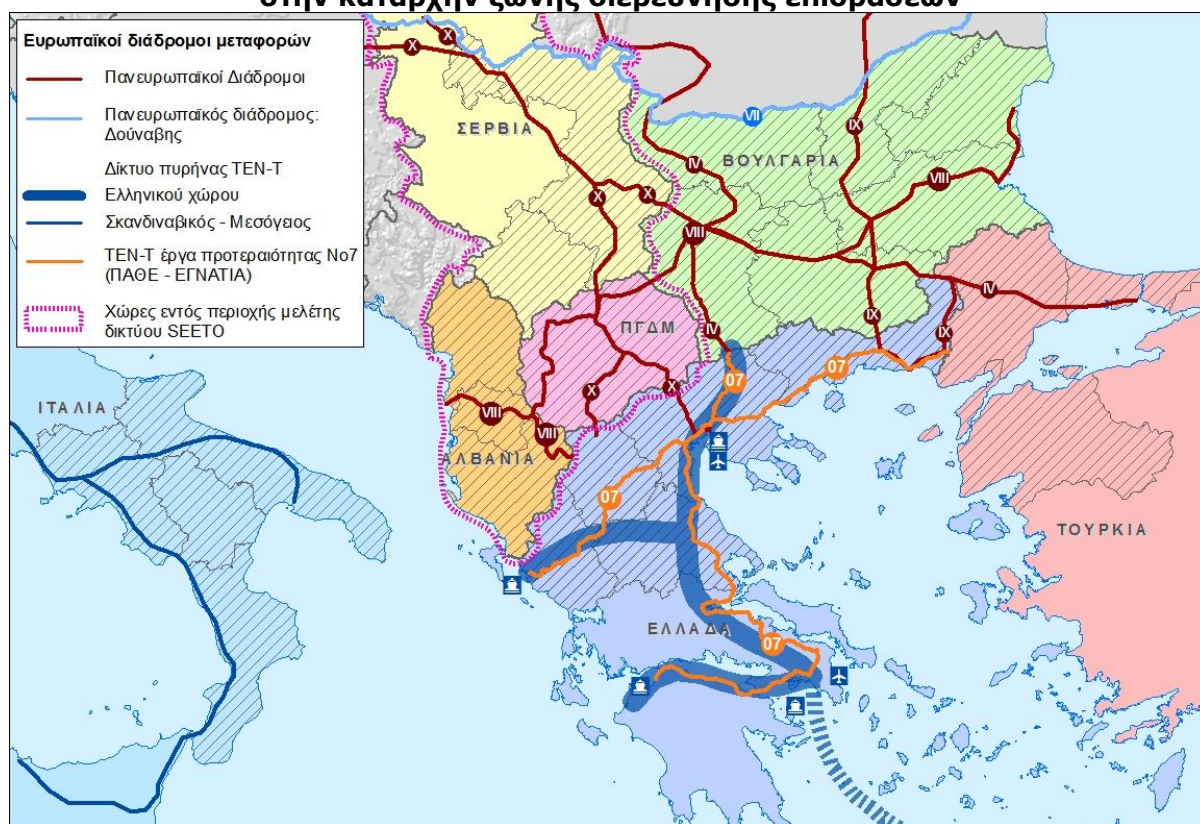
- Με διεύθυνση Ανατολή - Δύση για τη σύνδεση της Κεντρικής και Δυτικής Ευρώπης με την Ανατολική Ευρώπη και τη Μαύρη Θάλασσα
- Με διεύθυνση Βορράς - Νότος για τη σύνδεση της Κεντρικής και Βόρειας Ευρώπης με την Ανατολική Μεσόγειο

Συγκεκριμένα, οι παρακάτω άξονες θα διερευνηθούν λεπτομερέστερα στην επόμενη ενότητα σε σχέση με τα εξής κριτήρια: α) Ένταξη του συστήματος Εγνατία Οδός και κάθετοι άξονες στον χάρτη μεταφορών της περιοχής, β) Προτεραιότητες της Ευρωπαϊκής πολιτικής που αναλύθηκαν στο ΠΕ1 και γ) Στρατηγικός σχεδιασμός σύμφωνα με τα εθνικά και περιφερειακά πλαίσια της περιοχής:

- Ευρωπαϊκής και διεθνούς εμβέλειας (Διεύθυνση Ανατολή - Δύση).
 - Ο πολυτροπικός Πανευρωπαϊκός Διάδρομος VII με πυρήνα το ποτάμιο δίκτυο του Δούναβη (Περιφέρεια του Δούναβη), που περιλαμβάνεται στο Διάδρομο Ρήνος - Δούναβης του δικτύου πυρήνα TEN-T
 - Ο Πανευρωπαϊκός Διάδρομος VIII από τους λιμένες του Bari και Brindisi στην Περιφέρεια της Puglia (Νότια Ιταλία) μέσω Θαλάσσιου Αυτοκινητόδρομου με το Δυρράχιο της Αλβανίας και στη συνέχεια μέσω

- ΠΓΔΜ στους Βουλγαρικούς λιμένες του Burgas και της Varna στη Μαύρη Θάλασσα
- Ο Διάδρομος της Νότιας Αδριατικής (E763) που συνδέει τον λιμένα του Bari στην Περιφέρεια της Puglia (Νότια Ιταλία) μέσω Θαλάσσιου Αυτοκινητόδρομου με τον λιμένα του Bar στο Μαυροβούνιο και στη συνέχεια μέσω Σερβίας με τη Ρουμανία. Τμήματα του Διαδρόμου στα Δυτικά Βαλκάνια υλοποιούνται στο πλαίσιο του δικτύου πυρήνα του SEETO.
- Ευρωπαϊκής και διεθνούς εμβέλειας (Διεύθυνση Βορράς - Νότος).
 - Ο Πανευρωπαϊκός Διάδρομος ΙΧ που αποτελεί τον αυτοκινητόδρομο για τη σύνδεση από τη Φινλανδία και τη Ρωσία μέσω Ρουμανίας και Βουλγαρίας έως τη Βορειο-Ανατολική Ελλάδα και τον λιμένα της Αλεξανδρούπολης
 - Ο Πανευρωπαϊκός Διάδρομος ΙV από την Κεντρική Ευρώπη μέσω Ρουμανίας και Βουλγαρίας προς τη Βόρεια Ελλάδα (Θεσσαλονίκη) και την Κωνσταντινούπολη, που περιλαμβάνεται στον Διάδρομο Ανατολικός / Αν/κή Μεσόγειος του δικτύου πυρήνα TEN-Tα
 - Ο Πανευρωπαϊκός Διάδρομος Χ που συνδέει την Κεντρική Ευρώπη μέσω Σερβίας με τη Βόρεια Ελλάδα (Θεσσαλονίκη). Ο Διάδρομος συνδέεται κάθετα στον Βορρά με τον Διάδρομο TRACECA με κατεύθυνση Κεντρική Ευρώπη – περιοχή Καυκάσου και Μαύρη Θάλασσα
 - Ο Διάδρομος Σκανδιναβικός-Μεσόγειος του δικτύου πυρήνα TEN-T από την Βόρεια και Ανατολική Ευρώπη προς την Κεντρική Ευρώπη και έως τη Νότια Ιταλία

Σχήμα 30.
Χάρτης ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών
στην καταρχήν ζώνης διερεύνησης επιδράσεων



B.2. Ανάδειξη της θέσης και λειτουργίας της Εγνατίας οδού στο σύστημα μεταφορών της ζώνης επιδράσεων του διασυνοριακού χώρου

Το κεφάλαιο B.2 αναφέρεται στον τρόπο που το σύστημα Εγνατία Οδός και κάθετοι άξονες εντάσσεται χωρικά και λειτουργεί στο πλαίσιο της στρατηγικής διάρθρωσης του μεταφορικού δικτύου μίας ευρύτερης διασυνοριακής ζώνης, η οποία αποτελεί τμήμα της ευρύτερης ζώνης της Νοτιο-Ανατολικής Ευρώπης. Περιλαμβάνει: α) Την περιγραφή του υφιστάμενου συστήματος Εγνατία Οδός και κάθετοι άξονες καθώς και των υπό εξέλιξη επεμβάσεων στο σύστημα, αλλά και των υπόλοιπων έργων που έχει αναλάβει η ΕΟΑΕ στη διασυνοριακή ζώνη, β) την ανάλυση των στρατηγικών πλαισίων για την ανάπτυξη του χώρου και του συστήματος μεταφορών στις χώρες και περιφέρειες που εμπεριέχονται στην περιοχή μελέτης, γ) την ανάλυση του βαθμού ολοκλήρωσης και σχεδιασμού των βασικών οδικών διαδρόμων διεθνούς εμβέλειας και δ) τη σύνθεση των παραπάνω σε συνδυασμό με τα συμπεράσματα του κεφαλαίου B.1 με σκοπό την ανάδειξη της στρατηγικής θέσης και λειτουργίας του συστήματος στην υπό διερεύνηση Ζώνη Επιδράσεων.

B.2.1. Σύστημα Εγνατία Οδός και κάθετοι άξονες

Η ΕΟΑΕ ανέλαβε την ευθύνη υλοποίησης του οδικού άξονα της Εγνατίας Οδού το Φεβρουάριο του 1997, οπότε μεταβιβάστηκε η ευθύνη των έργων από το ΥΠΕΚΑ (ΥΠΕΧΩΔΕ). Η κατασκευή του έργου έλαβε χώρα μεταξύ 1997 και 2009 με τελευταίο να παραδίδεται το έργο της γέφυρας Περιστερίου στο Μέτσοβο. Ο προϋπολογισμός του έργου ανέρχεται σε 6 δις ευρώ (χωρίς ΦΠΑ) με τους πόρους χρηματοδότησης να προέρχονται από:

- Το Ελληνικό Δημόσιο (Εθνικοί πόροι)
- Την Ευρωπαϊκή Ένωση (με ποσοστό 50%)
(Ταμείο Συνοχής, Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών)
- Την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων &
- Το Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.

Όσον αφορά στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά πρόκειται για αυτοκινητόδρομο δύο λωρίδων ανά κλάδο, με διαχωριστική νησίδα και δεξιά λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης (ΛΕΑ). Στις μεγάλες κατασκευές του έργου περιλαμβάνονται:

- 63 κόμβοι σύνδεσης με οδικό δίκτυο
- 177 μεγάλες γέφυρες (>50μ.), συνολικού μήκους 40 χλμ. περίπου και πολλές μικρές
- 350 άνω και κάτω διαβάσεις εισόδου – εξόδου
- 73 σήραγγες μέγιστου μήκους 4,8χλμ. και συνολικού μήκους 50 χλμ. περίπου ή 100 χλμ. μονές
- 43 περάσματα ποταμών &
- 11 διασταυρώσεις με σιδηροδρομικές γραμμές (www.egnatia.eu).

Συνοπτική περιγραφή της λειτουργίας του συστήματος Εγνατία Οδός και κάθετοι άξονες

Η Εγνατία Οδός εκτείνεται από την Ηγουμενίτσα του νομού Θεσπρωτίας έως τους κήπους του νομού Έβρου με συνολικό μήκος 670 χλμ. Εξυπηρετεί άμεσα τους νομούς Θεσπρωτίας, Ιωαννίνων, Γρεβενών, Κοζάνης, Ημαθίας, Θεσσαλονίκης, Καβάλα, Ξάνθης και Ροδόπης, ενώ διέρχεται από τις πόλεις Ηγουμενίτσα, Ιωάννινα, Μέτσοβο, Γρεβενά, Κοζάνη, Βέροια, Θεσσαλονίκη, Καβάλα, Ξάνθη, Κομοτηνή και Αλεξανδρούπολη. Επιπλέον, συνδέεται με τα λιμάνια Ηγουμενίτσας, Θεσσαλονίκης, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης και με τα αεροδρόμια Ιωαννίνων, Καστοριάς, Κοζάνης, Θεσσαλονίκης, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης. Στο πέρασμά της συναντά 30 τουριστικές και ειδικού ενδιαφέροντος

περιοχές και συνδέεται άμεσα ή διαμέσου των κάθετων αξόνων με τις βιομηχανικές περιοχές Ιωαννίνων, Φλώρινας, Έδεσσας, Θεσσαλονίκης, Κιλκίς, Σερρών, Δράμας, Ξάνθης, Κομοτηνής και Αλεξανδρούπολης. Σε εθνικό επίπεδο σύμφωνα με το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (απόφαση με αρ. 6876/4871/2/7/2008, ΦΕΚ 128Α/3-7-2008) ταυτίζεται με τον Βόρειο Άξονα Ανάπτυξης της χώρας ενώ συμβάλλει στην άρση του απομονωτισμού σε περιοχές όπως η Ήπειρος και η Δυτική Μακεδονία.

Επιπρόσθετα, η Εγνατία Οδός αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα οδικά έργα που κατασκευάστηκαν τη δεκαετία του 2000 στην Ευρώπη και είχε περιληφθεί στα έργα πρώτης προτεραιότητας των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (TEN-T). Σε ευρωπαϊκό επίπεδο ενώνει τα βιομηχανικά κέντρα της Δύσης με την Ανατολή ενώ παράλληλα, μέσω των κάθετων αξόνων της, λειτουργεί και ως συλλεκτήριος οδικός άξονας των μεταφορών της Βαλκανικής και της Νοτιο-Ανατολικής Ευρώπης αφού σ' αυτήν καταλήγουν οι Πανευρωπαϊκοί Διάδρομοι IV (Βερολίνο - Σόφια - Θεσσαλονίκη), IX (Ελσίνκι με κατάληξη την Αλεξανδρούπολη) και X (Βιέννη - Βελιγράδι - Θεσσαλονίκη). Πιο συγκεκριμένα, η Εγνατία Οδός τροφοδοτείται από εννέα (9) Κάθετους Άξονες, οι οποίοι, σαν τμήματα των Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων, εξασφαλίζουν τη σύνδεση της Ελλάδας με τις Βαλκανικές χώρες και την Ευρώπη και οδηγούν προς τα σύνορα με την Αλβανία (προς Τίρανα), προς τη Δυτική Βουλγαρία (προς Σόφια), προς την Ανατολική Βουλγαρία (Μπουργκάς) και προς την ΠΓΔΜ (προς Σκόπια). Με την ολοκλήρωση των Αξόνων αυτών, μειώνεται σημαντικά η απόσταση και ο χρόνος απόκρισης, με αποτέλεσμα σε περίπου τρεις ώρες να μπορεί κάποιος να φθάσει από τις πρωτεύουσες των χωρών της Νότιας Βαλκανικής στη Θεσσαλονίκη, με προφανή οικονομικά οφέλη για την χώρα και ειδικότερα για τη Βόρεια Ελλάδα.

Οι εννέα (9) κάθετοι άξονες είναι οι εξής (ΓΕΩΧΩΡΟΣ ΕΠΕ, 2013):

1. Ιωάννινα – Κακαβιά (Αλβανία – Διευρωπαϊκός Άξονας) / Περιφέρεια Ηπείρου
2. Σιάτιστα – Κρυσταλλοπηγή (Αλβανία – Διευρωπαϊκός Άξονας) / Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας
3. Κοζάνη – Φλώρινα – Νίκη (ΠΓΔΜ – Πανευρωπαϊκός Διάδρομος X) / Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας
4. Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι (ΠΓΔΜ – Πανευρωπαϊκός Διάδρομος X) / Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας
5. Θεσσαλονίκη – Σέρρες – Προμαχών (Βουλγαρία – Πανευρωπαϊκός Διάδρομος IV) / Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας
6. Δράμα – Νευροκόπι – Εξοχή (Βουλγαρία) / Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης
7. Ξάνθη – Εχίνος (Βουλγαρία) / Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης
8. Κομοτηνή – Νυμφαία (Βουλγαρία - Πανευρωπαϊκός Διάδρομος IX) / Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης
9. Αρδάνιο – Ορμένιο (Βουλγαρία – Πανευρωπαϊκός Διάδρομος IX) / Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης

Η Εγνατία Οδός Α.Ε. είχε αναλάβει αρχικά τη διαχείριση της μελέτης και της κατασκευής τριών βασικών Κάθετων Αξόνων:

- Σιάτιστα-Ιεροπηγή-Κρυσταλλοπηγή, συνολικού μήκους 72 χλμ.
- Θεσσαλονίκη- Σέρρες- Προμαχώνας, συνολικού μήκους 96 χλμ.
- Αρδάνιο- Ορμένιο, συνολικού μήκους 124 χλμ.

Ενώ από τον Ιούλιο του 2006 ανέλαβε τη μελέτη και κατασκευή τριών ακόμη Κάθετων Αξόνων:

- Κομοτηνή-Νυμφαία-Ελληνο-Βουλγαρικά Σύνορα
- Ξάνθη- Εχίνος - Ελληνο-Βουλγαρικά Σύνορα
- Σέρρες - Δράμα – Καβάλα

Σύμφωνα λοιπόν με στοιχεία του Παρατηρητηρίου της Εγνατίας Οδού εκτιμάται πως οι υψηλότεροι κυκλοφοριακοί φόρτοι στην Εγνατία Οδό την περίοδο 2004 -2013 παρουσιάζονται στα τμήματα μεταξύ των ανισόπεδων κόμβων Καλοχωρίου και Σερρών, που λειτουργούν και ως εξωτερική περιφερειακή οδός για την πόλη της Θεσσαλονίκης. Ο υψηλός αυτός φόρτος είναι αναμενόμενος καθώς τα τμήματα αυτά εξυπηρετούν, εκτός της διαμπερούς κυκλοφορίας, μεγάλο ποσοστό αστικών (δηλαδή μετακινήσεις που έχουν και τα δυο άκρα τους στο πολεοδομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης) και ενδονομαρχιακών μετακινήσεων (π.χ. προς ΒΙΠΕ Θεσσαλονίκης και προς προαστιακούς οικισμούς), καθώς και υπεραστικών μετακινήσεων που το ένα άκρο τους είναι η Θεσσαλονίκη (π.χ. Θεσσαλονίκη - Σέρρες, Θεσσαλονίκη - Κιλκίς, Θεσσαλονίκη - Καβάλα κλπ). Πρέπει να σημειωθεί ότι πολλές από τις μετακινήσεις αυτές πραγματοποιούνται σε καθημερινή βάση, καθώς πρόκειται για μετακινήσεις από και προς την εργασία (commuting), αλλά και για άλλους λόγους (εκπαίδευση, αναψυχή κλπ)²⁷.

Με βάση τη συνολική μεταβολή των φόρτων κατά τη διάρκεια σταδιακής λειτουργίας της Εγνατίας Οδού (δηλαδή μεταξύ 2004 και 2009 και ανάλογα με τη διαθεσιμότητα μετρήσεων), οι μεγαλύτερες αυξήσεις καταγράφονται στη διαδρομή Ηγουμενίτσα - Ιωάννινα - Μέτσοβο - Γρεβενά, για την οποία η Εγνατία Οδός λειτούργησε πλήρως το 2009. Ορισμένα τμήματα κατά τα πρώτα έτη λειτουργίας τους είχαν πολύ χαμηλούς φόρτους καθώς εξυπηρετούσαν κυρίως την τοπική κυκλοφορία, ενώ πλέον με την ολοκληρωμένη λειτουργία του αυτοκινητόδρομου προσελκύεται και εξυπηρετείται πλήρως η διαμπερής κυκλοφορία²⁷.

Από το 2009 λόγω της οικονομικής κρίσης και της σημαντικής αύξησης της τιμής των καυσίμων και των διοδίων στον αυτοκινητόδρομο της Εγνατίας Οδού παρουσιάζεται η γενική μείωση κυκλοφορίας οχημάτων που παρατηρείται στο σύνολο του εθνικού δικτύου. Πιο συγκεκριμένα, στα ανατολικά τμήματα της Εγνατίας Οδού (Α/Κ Αγ. Ανδρέα - Κήποι), όπου η πλειοψηφία τους είχε αποδοθεί στην κυκλοφορία πριν από το 2004, μπορεί να παρατηρηθεί από τα διαχρονικά στοιχεία των μετρήσεων ότι ο κυκλοφοριακός φόρτος έφτασε στη μέγιστη τιμή του το 2009 ενώ το 2013, μετά από τέσσερα περίπου έτη οικονομικής κρίσης, έπεσε σε χαμηλότερο των ετών 2004-2005 επίπεδο²⁷.

Γενικά, ο μεγαλύτερος αριθμός μετακινούμενων προσώπων εκτιμάται πως κινείται στα τμήματα της Εγνατίας Οδού στην Κεντρική Μακεδονία, ιδιαίτερα μεταξύ Βέροιας και Θεσσαλονίκης, ως τον Α/Κ Σερρών, ενώ ο αριθμός μειώνεται σταδιακά προς τα δύο άκρα του άξονα²⁷.

Σε ότι αφορά στη μέση χρονοαπόσταση μεταξύ δύο σημείων το Δεκέμβριο του 2009, οπότε και θεωρείται πως ήταν σε κυκλοφορία το σύνολο της Εγνατίας Οδού (670 χλμ.) ο συνολικός χρόνος διαδρομής από την Ηγουμενίτσα έως τους Κήπους εκτιμήθηκε σε 6 ώρες περίπου (351 λεπτά). Σε σχέση με το Δεκέμβριο του 2008 (σε κυκλοφορία 562 χλμ.), ο χρόνος διαδρομής από το ένα στο άλλο άκρο της Εγνατίας Οδού μειώθηκε κατά μία ώρα περίπου. Σε σχέση με την κατάσταση του οδικού δικτύου χωρίς την Εγνατία Οδό, ο χρόνος διαδρομής μεταξύ Ηγουμενίτσας και Κήπων εκτιμάται πως μειώθηκε κατά πεντέμισι ώρες²⁷.

Τέλος, ανατρέχοντας στα τελευταία στοιχεία για τις διασυνοριακές μετακινήσεις διαπιστώνεται ότι το 2012 τα περισσότερα διερχόμενα οχήματα παρατηρούνται στο μεθοριακό σταθμό του Προμαχώνα (σύνορα Βουλγαρίας), ενώ στη δεύτερη θέση είναι αυτός της Κρυσταλλοπηγής (σύνορα Αλβανίας), ξεπερνώντας μετά το 2011 το μεθοριακό σταθμό των Κήπων (Τουρκία). Στη συνέχεια, ακολουθούν ο μεθοριακός σταθμός της

²⁷ <http://observatory.egnatia.gr>

Δοϊράνης (σύνορα ΠΓΔΜ) και ο μεθοριακός σταθμός της Νίκης (σύνορα ΠΓΔΜ), ο οποίος το 2012 ξεπέρασε για πρώτη φορά σε συνολική κίνηση το μεθοριακό σταθμό Κακαβιάς (σύνορα Αλβανίας). Είναι χαρακτηριστικό πως την περίοδο 2006-2012 η συνολική κίνηση πολλαπλασιάστηκε στους μεθοριακούς σταθμούς Κρυσταλλοπηγής και Νίκης, παρουσιάζοντας αυξήσεις κατά 88,5% και 209% αντίστοιχα²⁷.

Μελλοντικές προοπτικές

Διαρθρώνονται σε δύο μέρη: α) Το πρώτο αφορά στις προγραμματισμένες επεμβάσεις και αναβαθμίσεις στο σύστημα Εγνατία οδός και κάθετοι άξονες και το δεύτερο στα έργα της ΕΟΑΕ εκτός συστήματος.

Κατά το 2014 η ΕΟΑΕ έχει σε εξέλιξη έργα που αφορούν την ολοκλήρωση 4 κάθετων βασικών αξόνων. Συγκεκριμένα, στη Δυτική Μακεδονία εκτελείται το έργο Κορομηλιά-Κρυσταλλοπηγή με το οποίο ολοκληρώνεται ο κάθετος άξονας Σιάτιστα-Καστοριά-Κρυσταλλοπηγή που εκτείνεται μέχρι το μεθοριακό σταθμό, στα σύνορα με την Αλβανία και εξασφαλίζει τη σύνδεση προς Pogradec – Cafasan – Δυρράχιο στο νότιο τμήμα της Αλβανίας και αποτελεί κλάδο του Πανευρωπαϊκού Διαδρόμου VIII. Το έργο κατασκευάζεται από το 2012 και η ολοκλήρωση του αναμένεται μέσα στο 2015, ενώ το κόστος του ανέρχεται σε 158 εκ. ευρώ. Στο συγκεκριμένο άξονα έχουμε και τη συνέχιση της κατασκευής της ενισχυμένης υπερυψηλής περιφραξής για την προστασία της αρκούδας.

Επιπλέον, σε κατασκευή είναι το οδικό έργο Φλώρινα-Νίκη. Πρόκειται για το βόρειο άκρο του κάθετου άξονα Κοζάνη-Φλώρινα-Νίκη και προτελευταίο έργο για να ολοκληρωθεί όλος ο άξονας, ο οποίος αποτελεί τμήμα του Πανευρωπαϊκού Διαδρόμου X. Θα απομένει πλέον η κατασκευή του τμήματος Πτολεμαΐδα-Φλώρινα για να ολοκληρωθεί η πλήρης μετατροπή του άξονα σε κλειστό αυτοκινητόδρομο. Το έργο που έχει κόστος 65 εκ. ευρώ αναμένεται να είναι έτοιμο σε ένα περίπου έτος (2015).

Επίσης, στην Κεντρική Μακεδονία έχουμε σε εξέλιξη δύο εργολαβίες που ολοκληρώνουν την μετατροπή του κάθετου άξονα Θεσσαλονίκη-Σέρρες-Προμαχώνας σε κλειστό αυτοκινητόδρομο, άξονας ο οποίος αποτελεί απόληξη του Πανευρωπαϊκού Διαδρόμου IV και βασική σύνδεση του οδικού δικτύου της χώρας μας με τη Βουλγαρία. Πρόκειται για ένα έργο στο νότιο τμήμα από το Στρυμονικό μέχρι τον Α/Κ Χριστού μήκους 22χλμ και ένα έργο στο βόρειο άκρο από το Σιδηρόκαστρο μέχρι το Πετρίτσι μήκους 9χλμ. Οι 2 εργολαβίες αναμένεται να ολοκληρωθούν στο τέλος του 2014. Τα 2 έργα έχουν κόστος 147 εκ.ευρώ και 37 εκ.ευρώ αντίστοιχα.

Τέλος, στην περιοχή της Θράκης έχουμε σε εξέλιξη 2 έργα στον κάθετο άξονα Αρδάνιο-Ορμένιο στον Έβρο. Πρόκειται για τα έργα Αρδάνιο-Μάνδρα και Μάνδρα-Ψαθάδες. Τα έργα αυτά με την περαίωση τους ολοκληρώνουν την αναβάθμιση του δρόμου σε ταχείας κυκλοφορίας. Το κόστος των έργων είναι 25 εκ. ευρώ και 86 εκ. ευρώ αντίστοιχα και αναμένεται να ολοκληρωθούν μέχρι τα τέλη του 2015, ενώ ήδη κάποια μικρά τμήματα έχουν δοθεί στην κυκλοφορία.

Στα έργα υπερτοπικής σημασίας εντάσσονται τα έργα αναβάθμισης της Δυτικής Εσωτερικής Περιφερειακής Θεσσαλονίκης με ανισοπεδοποίηση των υφισταμένων κόμβων και η σύνδεση του 6^{ου} προβλήτα του Λιμένα Θεσσαλονίκης με τον ΠΑΘΕ (με υποκατάσταση του αρχικού αναδόχου).

Στο κομμάτι των μελετών υπό εξέλιξη βρίσκονται οι μελέτες που αφορούν το εναπομείναν τμήμα του κάθετου άξονα Κομοτηνή – Νυμφαία – Μάκαζα (Ελληνο-Βουλγαρικά σύνορα), ο οποίος αποτελεί το Κάθετο Άξονα 75 – μέρος του πανευρωπαϊκού Διαδρόμου IX και συνδέει την Ελλάδα με το κύριο οδικό δίκτυο της Βουλγαρίας. Επίσης, σε εξέλιξη

βρίσκονται διάφορες μελέτες στον Κάθετο Άξονα Ξάνθη-Εχίνος-Ελληνοβουλγαρικά σύνορα. Πρόκειται για έναν άξονα διαπεριφερειακής σημασίας που θα ευνοήσει τη διασυνοριακή εδαφική συνεργασία καθώς θα ενώσει ελληνικά αστικά κέντρα (Ξάνθη) με αντίστοιχα στη γείτονα χώρα (Φιλιππούπολη). Οι μελέτες για το εν λόγω έργο θα χρηματοδοτηθούν από το έργο «ACCESSNET» στο οποίο η ΕΟΑΕ συμμετέχει ως επικεφαλής εταίρος στο πλαίσιο του διασυνοριακού προγράμματος συνεργασίας INTERREG Ελλάδα – Βουλγαρία.

Επίσης, βρίσκεται υπό εξέλιξη και κομμάτι των μελετών που αφορούν τον άξονα περιφερειακής εμβέλειας Σέρρες – Δράμα – Καβάλα αφού μέσα στο 2013 ολοκληρώθηκαν για κάποιες από αυτές οι διαδικασίες διαγωνισμού και δρομολογήθηκε η υπογραφή συμβάσεων ενώ κάποιες άλλες βρίσκονται σε διαδικασία διαγωνισμού.

Μέσα στο 2013, εκδόθηκαν Κ.Υ.Α. με τις οποίες μεταφέρονται στην ΕΟΑΕ οι αρμοδιότητες διαχείρισης και διοίκησης μελετών και κατασκευών και λοιπών αναγκαίων υποστηρικτικών δράσεων για την υλοποίηση των έργων:

1. Κάθετος άξονας Δράμα – Αμφίπολη
2. Οδικός Άξονας Γιαννιτσά – Αλεξάνδρεια – Α/Κ Νησελίου επί της Εγνατίας Οδού
3. Οδικός άξονας Νιγρίτα – Σοχός – Ασκός – Α/Κ Βαϊχωρίου επί της Εγνατίας Οδού

Επιπλέον, μέσα στο 2014 εγκρίθηκε ΚΥΑ με την οποία το ΥΠΟΜΕΔΙ και το Υπουργείο Ανάπτυξης μεταβιβάζουν στην ΕΟΑΕ τα πάσης φύσης δικαιώματα και υποχρεώσεις του έργου «Οδικός Άξονας Ηγουμενίτσα – Σαγιάδα – Μαυρομάτι / Παράκαμψη Ηγουμενίτσας» που θα συνδέσει την Ηγουμενίτσα με την Αλβανία μέσω Σαγιάδας και την καθιστά κύριο του έργου και Φορέα Υλοποίησης.

Έτσι, η ΕΟΑΕ αναλαμβάνει την ευθύνη για το σχεδιασμό και την ωρίμανση του έργου, δηλαδή μελέτες, επικαιροποιήσεις κ.ο.κ., καθώς και τις αδειοδοτήσεις και φυσικά τη δημοπράτηση, εκτέλεση και επίβλεψη του έργου που έχει εκτιμώμενο κόστος 50εκ.ευρώ.

Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι για την επίτευξη ενός ολοκληρωμένου εθνικού δικτύου επιτακτική γίνεται η ανάγκη για ολοκλήρωση της σύνδεσης της Εγνατίας οδού με την Ιόνια Οδό καθώς και η λύση στο ζήτημα που ανέκυψε μετά την τελεσίδικη απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας για ακύρωση της ΚΥΑ έγκρισης των περιβαλλοντικών όρων στο τμήμα Καλαμπάκα- Εγνατία οδός που προέβλεπε να συνδέσει την Εγνατία Οδό με τον αυτοκινητόδρομο κεντρικής Ελλάδας – Ε65.

Τέλος, στα πλαίσια του έργου «E-HIGHWAY» στο οποίο η ΕΟΑΕ συμμετέχει ως επικεφαλής εταίρος στο πλαίσιο του διασυνοριακού προγράμματος συνεργασίας INTERREG Ελλάδα – ΠΓΔΜ έγινε προμήθεια κινητού εργαστηρίου με το οποίο θα πραγματοποιούνται περιβαλλοντικές μετρήσεις κατά μήκος του άξονα Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι.

Όσον αφορά τα διεθνή έργα της ΕΟΑΕ αξίζει να σημειωθεί ότι η ΕΟΑΕ δραστηριοποιείται έντονα τα τελευταία χρόνια και στο εξωτερικό συμμετέχοντας σε διεθνείς διαγωνισμούς και αναλαμβάνοντας συμβάσεις διαχείρισης και επίβλεψης μελετών και κατασκευής κυρίως μεγάλων έργων υποδομών.

Στην Αλβανία η ΕΟΑΕ έχει αναλάβει τη διαχείριση και επίβλεψη κατασκευής της γέφυρας Μέρτζιανης στα σύνορα Ελλάδας Αλβανίας και τη διαχείριση και επίβλεψη της κατασκευής της Εθνικής Οδού Κονίσπολη – Αγ. Σαράντα. Και τα δύο αυτά έργα θα βελτιώσουν τη σύνδεση με την Αλβανία και κατ' επέκταση τη διασυνοριακή εδαφική συνεργασία. Επιπλέον, παρέχει Υπηρεσίες Συμβούλου της Παγκόσμιας Τράπεζας (IFC-WB) που αφορά στην ανάπτυξη αυτοχρηματοδοτούμενων προγραμμάτων λειτουργίας και συντήρησης

αυτοκινητοδρόμων στην Αλβανία και Υπηρεσίες Συμβούλου Επίβλεψης για την κατασκευή της Περιφερειακής Οδού της Αυλώνας.

Στη ΠΔΓΜ έχει αναλάβει τη Μελέτη Σκοπιμότητας και την Προμελέτη οδοποιίας για τη νέα χάραξη του διευρωπαϊκού διαδρόμου Χ στο τμήμα Demir Karıja – Udono – Smoknica.

Στη Σερβία έχει αναλάβει τη Μελέτη Σκοπιμότητας και τη παροχή υπηρεσιών συμβούλου για τον έλεγχο υφιστάμενων μελετών και την σύνταξη τευχών δημοπράτησης για την κατασκευή αυτοκινητοδρόμου στο τμήμα του διευρωπαϊκού διαδρόμου Χ, Presevo – Grabonjica, καθώς και την επίβλεψη εργασιών κατασκευής του Διαδρόμου Χ, Αυτοκινητόδρομος Ε75 – Οδοί, γέφυρες και κόμβοι, από Gdelica έως Vladicin Han.

Στην Τουρκία η ΕΟΑΕ έχει αναλάβει τη σύνταξη προμελέτης και τη διαχείριση της οριστικής μελέτης, καθώς και την επίβλεψη της κατασκευής της νέας γέφυρας του ποταμού Έβρου, στα σύνορα Ελλάδας Τουρκίας, σε συνεργασία με τον αντίστοιχο Τουρκικό Οργανισμό Αυτοκινητοδρόμων. Στις 4 Απριλίου 2014 υπεγράφη στη Θεσσαλονίκη το διμερές πρωτόκολλο μεταξύ των Κυβερνήσεων Ελλάδας και Τουρκίας για την κατασκευή της νέας οδικής γέφυρας στην περιοχή της συνοριακής διόδου «Κήπων – Υψάλων». Η νέα οδική διασυνοριακή γέφυρα χωροθετείται κατάντη και σε εγγύτητα με την υφιστάμενη γέφυρα του ποταμού Έβρου. Το συνολικό μήκος της χάραξης με τις απαιτούμενες προσβάσεις ανέρχεται σε 1.400μ. Η γέφυρα θα έχει διατομή κλάδου αυτοκινητοδρόμου με δύο (2) λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, λωρίδα έκτακτης ανάγκης και πλευρικές διαμορφώσεις πεζοδρομίων για τον κάθε κλάδο. Το συνολικό μήκος της νέας γέφυρας θα είναι περ. 810μ., από τα οποία 344 μ. βρίσκονται εντός της ελληνικής επικράτειας. Η αναβάθμιση της συνοριακής σύνδεσης «Κήπων - Υψάλων» εξυπηρετεί λειτουργικά τη διασύνδεση Ελλάδας και Τουρκίας με τον Πανευρωπαϊκό Διάδρομο IV, τη λειτουργική σύνδεση της Τουρκίας μέσω της Εγνατίας Οδού με τον Πανευρωπαϊκό Διαδρόμο Χ και τις βαλκανικές χώρες.

Τέλος, η ΕΟΑΕ μετά από σχετική πρόταση της Ελληνικής Κυβέρνησης, ανέλαβε τη Μόνιμη Τεχνική Γραμματεία υλοποίησης του Οδικού Δακτυλίου Μαύρης Θάλασσας. Πρόκειται για έναν αυτοκινητόδρομο με μήκος περί τα 7.000 χλμ και κάθετους άξονες για το Αζερμπαϊτζάν την Σερβία και την Αλβανία. Όταν πραγματοποιηθεί η οριστική χάραξη του πολλά από τα τμήματά του θα συμπίπτουν με τμήματα των αναγνωρισμένων ευρωπαϊκών αξόνων. Πρέπει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με το μνημόνιο κατανόησης έχει καταρχήν αποφασιστεί να διέρχεται από τις εξής πόλεις: Κωνσταντινούπολη (Τουρκία), Σαμσούντα (Τουρκία), Τραπεζούντα (Τουρκία), Μπατούμι (Γεωργία), Πότι (Γεωργία), Ερεβάν (Αρμενία), Μπακού (Αζερμπαϊτζάν), Νοβοροσίσκ (Ρωσία), Ρόστο στον Ντον (Ρωσία), Ταγκανρόγκ (Ρωσία), Μαριουπόλ (Ουκρανία), Μελιτοπόλ (Ουκρανία), Οδησσός (Ουκρανία), Τσιανάου (Μολδαβία), Βουκουρέστι (Ρουμανία), Κονσταντσα (Ρουμανία), Χάσκοβο (Βουλγαρία), Σόφια (Βουλγαρία), Νις (Σερβία), Βελιγράδι (Σερβία), Τίρανα (Αλβανία), Αδριανούπολη (Τουρκία), Κομοτηνή (Ελλάδα), Αλεξανδρούπολη (Ελλάδα). Τον Απρίλιο του 2007 οι Υπουργοί Εξωτερικών των χωρών μελών του Συμφώνου Οικονομικής Συνεργασίας της Μαύρης Θάλασσας υπέγραψαν, στο Βελιγράδι, το Μνημόνιο Συνεργασίας για την ανάπτυξη, κατασκευή και ενοποίηση του εν λόγω αυτοκινητοδρόμου²⁸.

Β.2.2. Συνέργεια και ανταγωνιστικότητα με το σύστημα μεταφορών στη ζώνη επιδράσεων

Η συγκεκριμένη ανάλυση αναφέρεται στον εντοπισμό του στρατηγικού ρόλου του συστήματος Εγνατία Οδός και κάθετοι άξονες καθώς και τη διερεύνηση των

²⁸ www.egnatia.eu & www.ypodomes.com

ανταγωνιστικών υποσυστημάτων και δικτύων που προωθούνται από τα αντίστοιχα περιφερειακά και εθνικά πλαίσια πολιτικής στην υπό οριστικοποίηση Ζώνη Επιδράσεων, με αφετηρία τον ορισμό της από την Προκήρυξη. Κοινός τόπος στο σύνολο των πολιτικών είναι η κεντροβαρική θέση των Ευρωπαϊκών δικτύων και διαδρόμων που αποτελούν τους κύριους άξονες διασύνδεσης και ανάπτυξης της περιοχής, αλλά και τα εμπόδια προς την κατεύθυνση της αξιοποίησης της παραπάνω δυναμικής, δηλαδή:

- Το χαμηλό επίπεδο αναβάθμισης υποδομών στα χερσαία δίκτυα και στους εμπορικούς λιμένες.
- Οι ασυνέχειες στο χερσαίο δίκτυο εντός της χώρας και στην περιοχή της ΝΑΕ.
- Η ασυμβατότητα της οργάνωσης και διαχείρισης του συστήματος μεταφορών ως προς το πλαίσιο της ΕΕ και τις διεθνείς προδιαγραφές.
- Οι διασυνοριακές διελεύσεις μεταξύ των κρατών-μελών και των υπολοίπων χωρών των Δυτικών Βαλκανίων.

Πολιτικές χωρικής ανάπτυξης και μεταφορές στον Ελληνικό χώρο στη ζώνη επιδράσεων

Η ανάλυση του πλαισίου χωρικού και αναπτυξιακού σχεδιασμού της συγκεκριμένης ενότητας αναφέρεται στον εθνικό σχεδιασμό, ενώ επικεντρώνεται στις Περιφέρειες διέλευσης: Αν. Μακεδονία & Θράκη, Κεντρική Μακεδονία, Δυτική Μακεδονία, Ήπειρος, Θεσσαλία.

Ο ρόλος του συστήματος Εγνατία Οδός και κάθετοι άξονες στη χωρική ανάπτυξη καταγράφεται και αναδεικνύεται με ιδιαίτερη έμφαση στον εγκεκριμένο ελληνικό χωροταξικό σχεδιασμό. Πολλαπλές αναφορές συναντώνται τόσο στο Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ, απόφαση με αρ. 6876/4871/2/7/2008, ΦΕΚ 128Α/3-7-2008) όσο και στα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης των Περιφερειών της Ζώνης Διέλευσης (ΠΠΧΣΑΑ Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης - αρ. απόφ. 29310/21-7-2003, ΦΕΚ 1471Β/9-10-2003, ΠΠΧΣΑΑ Κεντρικής Μακεδονίας - αρ. απόφ. 674/21-7-2003, ΦΕΚ 218Β/6-2-2004, ΠΠΧΣΑΑ Δυτικής Μακεδονίας - αρ. απόφ. 26295/1-7-2003, ΦΕΚ 1472Β/9-10-2003, ΠΠΧΣΑΑ Ηπείρου - αρ. απόφ. 25301/25-6-2003, ΦΕΚ 1451Β/6-10-2003, ΠΠΧΣΑΑ Θεσσαλίας - αρ. απόφ. 25292/25-6-2003, ΦΕΚ 1484Β/10-10-2003). Παράλληλα αναφορές έχουμε και στην αξιολόγηση της εφαρμογής (Α' Φάση) των εν λόγω θεσμοθετημένων Περιφερειακών Πλαισίων.

Η ανάλυση βασίζεται στο ΠΕ5 της 2ης Έκθεσης Χωρικών Επιδράσεων που εκπονήθηκε για λογαριασμό της ΕΟΑΕ το 2013 (ΓΕΩΧΩΡΟΣ ΕΠΕ, 2013). Αναλυτικότερα, το ΓΠΧΣΑΑ επισημαίνει το σημαντικό ρόλο που μπορεί να παίξει στην ανάπτυξη της χώρας η ολοκλήρωση των μεγάλων έργων υποδομής και ειδικότερα στη διασυνοριακή συνεργασία και στην ενίσχυση της θέσης της ως κόμβο μεταφορών στη Νοτιανατολική Ευρώπη. Στις ειδικές κατευθύνσεις του ΓΠΧΣΑΑ για τις οδικές υποδομές και μεταφορές περιλαμβάνεται «η ολοκλήρωση και συνεχής αναβάθμιση των υποδομών και υπηρεσιών των δύο διευρωπαϊκών οδικών αξόνων του ΠΑΘΕ και της Εγνατίας Οδού», ενώ επιπλέον περιλαμβάνει τον βόρειο άξονα ανάπτυξης, ο οποίος αναπτύσσεται κατά μήκος της Βόρειας Ελλάδας και συγκεκριμένα της Εγνατίας Οδού στους κύριους άξονες ανάπτυξης της χώρας.

Όσο αφορά στα ΠΠΧΣΑΑ αξίζει να αναφερθεί ότι στα περισσότερα γίνεται ειδική μνεία στην αναγκαιότητα συνεργασίας του Παρατηρητηρίου της ΕΟΑΕ με το χωροταξικό σχεδιασμό σε επίπεδο περιφέρειας. Όσο αφορά στην επίδραση του δικτύου Εγνατία – ΠΑΘΕ – Κάθετοι Άξονες στη χωρική ανάπτυξη των Περιφερειών καταγράφονται δύο διαστάσεις:

- Η ευρύτερη χωρική διάσταση βάσει της οποίας η ολοκλήρωση του συστήματος Εγνατίας Οδός και κάθετοι άξονες προσφέρει τη σύνδεση με το Βαλκανικό και κατ' επέκταση με τον Κεντροευρωπαϊκό χώρο καθώς και με την Τουρκία και
- Η ενδοπεριφερειακή διάσταση, που αφορά σε «εσωτερικά» θέματα χωρικής οργάνωσης στο εσωτερικό της κάθε υπό εξέταση περιφέρειας.

Σε όλα τα ΠΠΧΣΑΑ επισημαίνεται ο αναπτυξιακός ρόλος του συστήματος Εγνατίας Οδού και κάθετοι άξονες, η συμβολή αυτού στην ενίσχυση της προσπελασιμότητας και στην αύξηση της εσωτερικής συνοχής με την άρση φαινομένων απομονωτισμού. Παράλληλα όμως εκφράζεται και ο προβληματισμός ότι θα πρέπει να ληφθεί ειδική πρόνοια ώστε «οι υπερτοπικής σημασίας άξονες, όπως η Εγνατία και ο ΠΑΘΕ, να μην λειτουργήσουν ως άξονες διαχωρισμού της Περιφέρειας, συμβάλλοντας στην αναπαραγωγή πρόσθετων ανισοτήτων στις κλίμακες της Περιφέρειας και των νομών, αλλά να καταστούν άξονες έλξης στην άμεση περιφέρεια των φαινομένων αστικής διάχυσης».

Τέλος, η συνθετική ανάλυση των Μελετών για την αξιολόγηση, αναθεώρηση και εξειδίκευση των ΠΠΧΣΑΑ οδηγεί στη διαπίστωση ότι στο σύνολό τους:

- Αναγνωρίζουν τη καθοριστική συμβολή του συστήματος Εγνατία Οδός και κάθετοι άξονες στην άρση περιφερειακών και ενδοπεριφερειακών ανισοτήτων, ιδιαίτερα στις Περιφέρειες της Ηπείρου και της Δυτικής Μακεδονίας, και ως εκ τούτου στην αύξηση της εμπορικής και τουριστικής δραστηριότητας
- Ενώ τονίζουν την επιτακτική ανάγκη άμεσης ολοκλήρωσης των κάθετων αξόνων για τη διευκόλυνση των προς βορρά μετακινήσεων και την περαιτέρω ενίσχυση της διασυνοριακής συνεργασίας όσο και η σύνδεση τους συστήματος με υπόλοιπους οδικούς άξονες (π.χ. Ε65, Δυτικός άξονας) με στόχο τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου εθνικού δικτύου υψηλών προδιαγραφών

Πιο συγκεκριμένα, πρέπει να αναφερθεί ότι στη Μελέτη για την αξιολόγηση, αναθεώρηση και εξειδίκευση του ΠΠΧΣΑΑ Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης επισημαίνεται ότι η ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών της Περιφέρειας την τελευταία δεκαετία στηρίχθηκε σχεδόν μονοσήμαντα στην ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού, παρουσιάζοντας σημαντικές ελλείψεις σε όλα τα υπόλοιπα δίκτυα, καθώς και στη διατροφική ολοκλήρωσή τους. Επίσης, στην αντίστοιχη Μελέτη αξιολόγησης για το ΠΠΧΣΑΑ Κεντρικής Μακεδονίας υπογραμμίζεται ότι δεν πρέπει να θεωρείται η προσπελασιμότητα ως ο κύριος παράγοντας ανάπτυξης και ανταγωνιστικότητας ενώ η σημασία της πρέπει να σχετικοποιηθεί.

Τέλος, στην αντίστοιχη Μελέτη αξιολόγησης του ΠΠΧΣΑΑ Ηπείρου σημειώνεται ότι η Εγνατία Οδός, αν και υποβοήθησε την ενίσχυση της δυναμικής του βόρειου δίπολου της Περιφέρειας (Ιωάννινα – Ηγουμενίτσα), ωστόσο φαίνεται να πόλωσε περαιτέρω τις ενδοπεριφερειακές ανισότητες, λόγω των καθυστερήσεων στην υλοποίηση του Δυτικού Άξονα και του παραλιακού άξονα Ηγουμενίτσας – Πρέβεζας (με δεδομένο ότι η βασική υπόθεση για την ισόρροπη ανάπτυξη της Περιφέρειας του ισχύοντος ΠΠΧΣΑΑ βασίζεται στο δίδυμο των αναπτυξιακών αξόνων Ανατολής-Δύσης και Βορρά-Νότου, συνεπικουρούμενο από τον τρίτο άξονα της παράκτιας ανάπτυξης). Επίσης, αναφέρεται ότι η περιορισμένη εμπορική χρήση της και η σχεδόν αποκλειστική χρήση για μετακίνηση επιβατών δεν είναι βέβαιο ότι συντελεί στην αναπτυξιακή τόνωση των επιμέρους χωρικών ενότητων.

Πολιτικές χωρικής ανάπτυξης και μεταφορές στον χώρο της διασυνοριακής ζώνης επιδράσεων

Αλβανία (σύνολο της χώρας)

Η Εθνική Στρατηγική της Αλβανίας για την Ανάπτυξη και την Ολοκλήρωση για την περίοδο 2014-2020 (Council of Ministers, Republic of Albania, 2014) θέτει

συγκεκριμένους στόχους για την εξέλιξη του συστήματος μεταφορών σύμφωνα με τις αρχές της πολυτροπικότητας, της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας, της ανταγωνιστικότητας και της συνοχής. Σκοπός είναι η ασφαλής και αποδοτική εξυπηρέτηση του αυξανόμενου εμπορευματικού και επιβατικού φόρτου σε όλα τα μέσα, η διαπεριφερειακή συνοχή εντός της χώρας και με τα γειτονικά κράτη και η πρόσβαση στα διεθνή δίκτυα. Βαρύτητα δίνεται στην ανάπτυξη των αξόνων Βορρά -Νότου, οι οποίοι συνδέονται με τους κάθετους άξονες της Εγνατίας, αλλά και στη διασύνδεση με τον Διάδρομο VII.

Η αναβάθμιση του οδικού δικτύου και η ολοκλήρωση των βασικών αξόνων Ευρωπαϊκής και διαπεριφερειακής εμβέλειας αποτελεί προτεραιότητα. Αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία για τη δεδομένη μελέτη, καθώς η ΕΟΑΕ έχει πρόσφατα αναλάβει τη συντήρηση του οδικού δικτύου στη χώρα και συγκεκριμένα κατασκευαστικά έργα εθνικής και περιφερειακής σημασίας. Συγκεκριμένα, ο εθνικός στρατηγικός σχεδιασμός στοχεύει στην αύξηση της πυκνότητας του οδικού δικτύου ως προς την επιφάνεια κατά 45% και τη μείωση του μέσου χρόνου οδικής διαδρομής μεταξύ των σημαντικών αστικών κέντρων κατά 20% μέχρι το 2020. Ανάμεσα στα έργα προτεραιότητας συγκαταλέγονται ο Πανευρωπαϊκός Διάδρομος VIII που εκτείνεται παράλληλα με τον άξονα της Εγνατίας οδού από το Δυρράχιο προς τα Ανατολικά σε σύνδεση με το λιμενικό δίκτυο της Αδριατικής στην Αλβανία και της Μαύρης Θάλασσας στη Βουλγαρία και η σύνδεση του διαδρόμου Durres-Morine με τον Διάδρομο X που συνδέεται κάθετα με τον άξονα της Εγνατίας και καταλήγει μέσω ΠΓΔΜ στην Κεντρική Ευρώπη.

Για την περαιτέρω ανάπτυξη του οδικού συστήματος, προγραμματίζονται αλλαγές στο κανονιστικό πλαίσιο των εμπορευματικών μεταφορών καθώς και νέοι τερματικοί σταθμοί εθνικών και διεθνών επιβατικών μεταφορών με λεωφορείο στις σημαντικότερες πόλεις. Σύμφωνα, με αυτή την στόχευση αναμένεται αύξηση τόσο των εμπορευματικών όσο και των επιβατικών ροών τόσο εντός του εθνικού δικτύου όσο και στις διασυνοριακές συνδέσεις, γεγονός που θα επιδράσει στο σύστημα Εγνατία Οδός και κάθετοι άξονες.

Από την άλλη πλευρά, ιδιαίτερη σημασία δίνεται στη σταδιακή αναζωογόνηση του σιδηροδρομικού δικτύου. Παρά τη ραγδαία αύξηση και το σημαντικό μερίδιο του εμπορευματικού φόρτου που αναλαμβάνει το σιδηροδρομικό σύστημα μέσω της μοναδικής διασυνοριακής σιδηροδρομικής σύνδεσης με το Μαυροβούνιο, υπάρχουν σημαντικές ασυνέχειες στο δίκτυο, όπως η σύνδεση Τίρανα-Δυρράχιο, και χαμηλό επίπεδο ανταγωνιστικότητας. Σε διεθνές επίπεδο, οι σιδηροδρομικοί άξονες προτεραιότητας αφορούν σε πρώτο επίπεδο η διασυνοριακή σύνδεση με την ΠΓΔΜ και το Μαυροβούνιο και σε επόμενο επίπεδο ο άξονας Βορράς-Νότος και ο Πανευρωπαϊκός Διάδρομος VIII.

Στις θαλάσσιες μεταφορές δίνεται βαρύτητα στη ριζική θεσμική και οργανωτική αναδιάρθρωση του λιμενικού δικτύου και στην αναβάθμιση των υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών. Αξίζει να σημειωθεί ότι από το 2009, στο υφιστάμενο δίκτυο λιμένων έχουν προστεθεί δύο ιδιωτικοί λιμένες για μεταφορά καυσίμων και αερίου (Petrolifera port στη Vlore και Porto Romano στο Δυρράχιο).

Τέλος, θεσμικές αλλαγές στοχοθετούνται για την απελευθέρωση του συστήματος αεροπορικών μεταφορών. Η μέχρι σήμερα εξέλιξή τους έχει οδηγήσει σε σημαντική αύξηση της επιβατικής κίνησης την περίοδο 2007-2014.

Βουλγαρία (σύνολο της χώρας)

Το πλαίσιο στρατηγικής ανάπτυξης του συστήματος μεταφορών προέρχεται από το Τομεακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Μεταφορών 2007-2013 και το Εθνικό Πλαίσιο Χωρικής Ανάπτυξης 2013-2025 (Ministry of Transport of the Republic of Bulgaria, 2007), (National Centre For Regional Development, 2012). Από την χώρα διέρχονται 5 από τους

10 άξονες του Πανευρωπαϊκού και Διευρωπαϊκού δικτύου της ΝΑΕ. Στρατηγικής σημασίας στόχοι για την ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών είναι οι εξής:

- Αποκατάσταση διασύνδεσης με τα Δυτικά Βαλκάνια και με τα μεγάλα αστικά κέντρα της ΝΑΕ με στόχο την πολυκεντρικότητα και συνοχή.
- Ενδυνάμωση της πολυτροπικής σύνδεσης με την Ανατολική Μεσόγειο και, μακροπρόθεσμα, με τη Μέση Ανατολή (Ιράκ και Περσικός Κόλπος) με στόχο την Ευρωπαϊκή συνοχή και τη διεθνή ανταγωνιστικότητα.
- Ενίσχυση της πολυτροπικής σύνδεσης μεταξύ της περιφέρειας της Μαύρης Θάλασσας, του Καυκάσου και του Δούναβη με στόχο την Ευρωπαϊκή συνοχή και τη διεθνή ανταγωνιστικότητα.

Στους δύο πρώτους στόχους είναι εμφανής ο στρατηγικός ρόλος του συστήματος Εγνατία Οδός και κάθετοι άξονες. Ως προς το στόχο της πολυκεντρικότητας, το σύστημα και οι διασυνδέσεις του με το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο της περιοχής συνδέει τη Σόφια και τη Φιλιππούπολη (Plovdiv) με την Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη και τις υπόλοιπες μεγάλες πόλεις κατά μήκος της ηπειρωτικής Ελλάδας, αλλά και με τις σημαντικές πόλεις των Βαλκανίων. Επίσης, η δραστηριοποίηση της ΕΟΑΕ στο χώρο των Δυτικών Βαλκανίων και της Μαύρης Θάλασσας συμπορεύεται με αυτό τον στόχο.

Ως προς την ενίσχυση της συνοχής και ανταγωνιστικότητας στην Ανατολική Μεσόγειο η συμβολή του συστήματος Εγνατία Οδός και κάθετοι άξονες εντοπίζεται στην ολοκλήρωση και διασύνδεση στην περιοχή της Μεσογείου των Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων ΙΧ, ΙV και VIII. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι η πολιτική χωρικής ανάπτυξης της Βουλγαρίας στην τρέχουσα προγραμματική περίοδο επικεντρώνεται στον Πανευρωπαϊκό Διάδρομο VIII. Όπως προαναφέρθηκε, ο Διάδρομος εκτείνεται από τη Νότια Ιταλία μέσω Αλβανίας, ΠΓΔΜ, Βουλγαρίας έως τη Μαύρη Θάλασσα, και λειτουργεί ως άξονας: α) Εμπορευματικών ροών μεταξύ των λιμένων της Αδριατικής και της Μαύρης Θάλασσας, β) μετακίνησης τουριστών προς τα παραλιακά θέρετρα, γ) διασύνδεσης της Σόφιας και της Φιλιππούπολης με το αστικό δίκτυο των Βαλκανίων και, κατά συνέπεια, δ) ως άξονας ανταγωνιστικότητας και πολυκεντρικής αστικής ανάπτυξης στη χώρα. Ως προς την ολοκλήρωση του Διαδρόμου επισημαίνονται η ασυνέχεια στο δίκτυο και οι διασυννοριακές διαδικασίες που απαιτούν στρατηγικές επενδύσεις υποδομής, διασυννοριακή συνεργασία και διαρθρωτικές αλλαγές. Από την άλλη πλευρά, ως προτεραιότητα στο κεντρικό και βόρειο τμήμα της χώρας διαφαίνεται η διαμόρφωση ενός άξονα πολυτροπικών μεταφορών με επίκεντρο τις ποτάμιες μεταφορές και τις σιδηροδρομικές διασυνδέσεις στην Περιφέρεια του Δούναβη, ο οποίος εκτείνεται παράλληλα με την Εγνατία και συνδέει τη Μαύρη Θάλασσα με τη Δυτική Ευρώπη τόσο για την εξυπηρέτηση εμπορευματικών ροών όσο και για την πρόσβαση στα τουριστικά θέρετρα της Μαύρης Θάλασσας.

Στις εμπορευματικές μεταφορές ως βασικός διάδρομος διερχόμενων από την χώρα ροών εντοπίζεται ο διάδρομος από τα Βορειοδυτικά της χώρας από την Ουγγαρία μέσω Ρουμανίας έως τα Νοτιο-Ανατολικά της χώρας και τα σύνορα με Τουρκία. Η συντριπτική πλειοψηφία των διερχόμενων εμπορευματικών ροών, αλλά και των εθνικών εμπορευματικών μεταφορών διακινούνται μέσω οδικού δικτύου. Σχετικά υψηλό είναι το μερίδιο των εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ της χώρας και άλλων Ευρωπαϊκών χωρών. Στην περίπτωση των εμπορευματικών μετακινήσεων μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας το μερίδιο των οδικών μεταφορών φτάνει το 75%. Στο πλαίσιο αυτό, η ολοκλήρωση του Πανευρωπαϊκού και Διευρωπαϊκού οδικού δικτύου και των διαπεριφερειακών συνδέσεων αποτελεί προτεραιότητα.

Παρόλα αυτά, δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα στην αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου με δεδομένα την προηγούμενη εμπειρία και τη σχετικά υψηλή διαθεσιμότητα του δικτύου σε συνδυασμό με τις πολιτικές της ΕΕ για περιορισμό της χρήσης των οδικών μέσων και της αξιοποίησης της Περιφέρειας του Δούναβη. Τονίζονται η έλλειψη σιδηροδρομικής

σύνδεσης με την ΠΓΔΜ και η αναβάθμιση της χωρητικότητας στη σιδηροδρομική σύνδεση με Ρουμανία στην περιοχή της γέφυρας πάνω από το Δούναβη. Προβλέπονται έργα προτεραιότητας για ενίσχυση του ρόλου της Σόφιας ως διαμετακομιστικός κόμβος (hub) στις σιδηροδρομικές συνδέσεις με Θεσσαλονίκη και Αθήνα στην Ελλάδα, Κωνσταντινούπολη, Βουκουρέστι, Σκόπια, Βελιγράδι, Βουδαπέστη και Βιέννη. Επίσης, προτεραιότητα αποτελεί η αναβάθμιση των σιδηροδρομικών συνδέσεων με το θαλάσσιο και ποτάμιο λιμενικό δίκτυο και τους διασυννοριακούς σταθμούς. Παράλληλα, επιχειρούνται βήματα προς την απελευθέρωση της αγοράς και την αναβάθμιση των υπηρεσιών επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών (γραμμή "Orient Express" στον κλάδο Βελιγράδι-Σόφια-Κωνσταντινούπολη, σύνδεση με δίκτυο υψηλών ταχυτήτων EURONIGHT και δίκτυο EUROCITY προς Κεντρική και Δυτική Ευρώπη, τακτικές συνδέσεις με τις Βαλκανικές πρωτεύουσες).

Η ενίσχυση της διατροπικότητας των εμπορευματικών μεταφορών βρίσκεται στον πυρήνα των πολιτικών προτεραιότητας για το σύστημα μεταφορών. Σήμερα, η Σόφια λειτουργεί ως διατροπικός διαμετακομιστικός κόμβος μέσω της σιδηροδρομικής σύνδεσης για μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων με τον λιμένα της Θεσσαλονίκης. Οι άλλοι σταθμοί διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων βρίσκονται στους λιμένες Burgas και Varna στη Μαύρη Θάλασσα, στη Φιλιππούπολη και στο Dimitrograd στα Κεντρικά της χώρας και στους ποτάμιους λιμένες της Rouse και Lom στο Δούναβη. Ο ποτάμιος λιμένας του Rouse βρίσκεται στη διασταύρωση των Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων IX (κάθετος με Εγνατία) και VII.

Ιταλία (Calabria, Campania, Puglia, Basilicata)

Η ανάλυση βασίζεται στο Τομεακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για τα «Δίκτυα και την κινητικότητα» (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Repubblica Italiana, 2013) το οποίο αφορά την προγραμματική περίοδο 2007 -2013 και αναπτύχθηκε για τις περιφέρειες της Νότιας Ιταλίας (Καμπανία, Καλαβρία, Απουλία και Σικελία) με στόχο τη βελτίωση των συνδέσεων μεταξύ των αγορών της Βόρειας Ευρώπης και της Μεσογείου, της Αφρικής και της Ασίας. Στην υπό προσδιορισμό Ζώνη Επιδράσεων εντάσσονται οι περιφέρειες νότιας Αδριατικής, δηλαδή οι περιφέρειες της Καμπανίας, της Καλαβρίας, της Απουλίας και των Βασιλικάτων. Πρόκειται για 4 περιφέρειες που λόγω της γεωγραφικής τους θέσης αποτελούν βασικούς συγκοινωνιακούς κόμβους στις συναλλαγές μεταξύ Ευρώπης, Αφρικής και Ασίας.

Η Ιταλία χαρακτηρίζεται από μεγάλη ανομοιογένεια μεταξύ Βορρά-Νότου και σε ότι αφορά στις μεταφορές ο Νότος υστερεί σημαντικά στον τομέα των μεταφορικών υπηρεσιών και υποδομών. Ικανοποιητικό, μπορεί να χαρακτηριστεί μόνο το οδικό και σε μικρότερο βαθμό το σιδηροδρομικό δίκτυο που γειτνιάζει και εξυπηρετεί τα μεγάλα αστικά κέντρα, το οποίο όμως από την άλλη παρουσιάζει σημάδια έντονης συμφόρησης. Αξίζει να αναφερθεί ότι τη χώρα διατρέχουν 3 κύριοι διάδρομοι, οι οποίοι αποτελούν μέρος του πολυτροπικού TEN-T Core Network με τον Διάδρομο Σκανδιναβικός - Μεσόγειος να αναφέρεται άμεσα στις περιφέρειες ενδιαφέροντος της παρούσας μελέτης. Στα πλαίσια υλοποίησης του Διαδρόμου προβλέπεται να χρηματοδοτηθούν από την ΕΕ η αναβάθμιση της σιδηροδρομικής σύνδεσης Νάπολη – περιφέρεια Καλαβρίας και οι μελέτες για τη σιδηροδρομική σύνδεση Νάπολη – Μπάρι.

Έτσι, το Τομεακό Επιχειρησιακό μέσα από μια SWOT ανάλυση διακρίνει ως αδυναμίες για την περιοχή μελέτης τη μειωμένη προσβασιμότητα σε κόμβους μεταφορών, τη συμφόρηση του οδικού δικτύου και το μη εκσυγχρονισμένο σιδηροδρομικό δίκτυο, το οποίο κάτω από τη «γραμμή» Τορίνο-Μιλάνο-Βερόνα-Πάδοβα (Βόρεια Ιταλία) χαρακτηρίζεται από μειωμένες εμπορικές ταχύτητες, ενώ ως ευκαιρίες αναφέρονται ο σημαντικός αριθμός λιμενικών υποδομών και τα περιφερειακά αεροδρόμια που υπάρχουν σε Απουλία και Καλαβρία.

Οι στόχοι που θέτει είναι οι εξής:

- Προώθηση ενός αποδοτικού και αποτελεσματικού συστήματος εμπορευματικών μεταφορών με σημείο αναφοράς τα διευρωπαϊκά δίκτυα και συγκεκριμένα τον Διάδρομο I (Βερολίνο – Παλέρμο) και τον Θαλάσσιο Διάδρομο 21
- Βελτίωση των κόμβων εμπορευματικών μεταφορών με στόχο την επίτευξη της διατροπικότητας
- Ενδυνάμωση των συνδέσεων μεταξύ του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών και των αναπτυξιακών ζωνών της περιοχής σύγκλισης

Οι δράσεις λοιπόν οι οποίες πρέπει να υλοποιηθούν προς επίτευξη των παραπάνω στόχων αφορούν αρχικά τη σύνδεση Νάπολης – Μπάρι και τη σύνδεση Νάπολης – Gioia Tauro (που αποτελούν κόμβους του Διαδρόμου Σκανδιναβικός - Μεσόγειος), το οποίο προβλέπεται να μετασχηματιστεί σε ισχυρό διαμετακομιστικό κόμβο. Υπογραμμίζεται η ανάγκη ενίσχυσης των κόμβων με σκοπό τη διατροπικότητα στις εμπορευματικές μεταφορές. Για το λόγο αυτό γίνεται λόγος για αναβάθμιση των υποδομών στα λιμάνια του Μπάρι, του Μπρίντζι, του Gioia Tauro και του Ταράντο καθώς και τη σύνδεση του τελευταίου με τον αυτοκινητόδρομο A14 Μπολόνια – Μπάρι – Ταράντο.

Στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών γίνεται λόγος για αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών. Επίσης, γίνεται ειδική μνεία στην αύξηση της χρήσης νέων τεχνολογιών στο κομμάτι της ασφάλειας τόσο στις οδικές όσο και στις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Επιπλέον, αξίζει να σημειωθούν οι πολλαπλές αναφορές που συναντώνται στο κείμενο σχετικά με την ανάγκη ολοκλήρωσης του Πανευρωπαϊκού Διαδρόμου VIII, ο οποίος ξεκινάει από το Δυρράχιο και διασχίζοντας την ΠΓΔΜ και τη Βουλγαρία καταλήγει στα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας. Στο τομεακό επιχειρησιακό δίνονται σαφείς κατευθύνσεις για σύνδεση των λιμένων Bari και Brindisi με τα λιμάνια του Bar στο Μαυροβούνιο και του Δυρραχίου και Vlore στην Αλβανία θεωρώντας τα ως πύλες εξόδου προς τα Βαλκάνια και την Τουρκία.

Συνοψίζοντας, από τα παραπάνω γίνεται εμφανές ότι δίνεται έμφαση σε τρεις πόλους ανάπτυξης: ο πρώτος αφορά τη δυναμική που εκφράζει δίνει το αστικό κέντρο της Νάπολης, ο δεύτερος το τρίπολο των λιμένων της Αδριατικής Μπάρι – Μπρίντζι – Ταράντο και ο τρίτος εκτείνεται γύρω από το λιμάνι του Gioia Tauro που προβλέπεται να μετασχηματιστεί σε διαμετακομιστικό κόμβο.

ΠΓΔΜ (σύνολο χώρας)

Η Εθνική Στρατηγική για τις Μεταφορές στην ΠΓΔΜ την περίοδο 2007-2017 θέτει ως στόχο τον εκσυγχρονισμό και την ολοκλήρωση του πολυτροπικού συστήματος μεταφορών με κριτήρια αειφορίας (Former Yugoslav Republic of Macedonia, 2007). Η Στρατηγική αναπτύσσεται βάσει δύο αξόνων: α) Τη σύνδεση με την ΕΕ και τα διεθνή δίκτυα και β) την ολοκλήρωση σε διαπεριφερειακό επίπεδο των δικτύων της ΝΑΕ.

Υπογραμμίζεται η κεντροβαρική θέση του οδικού συστήματος στην εξυπηρέτηση των υφιστάμενων αναγκών κινητικότητας της χώρας καθώς και την σχετικά υψηλή πυκνότητα αλλά χαμηλή ποιότητα του εθνικού και περιφερειακού οδικού δικτύου. Το δίκτυο αυτοκινητοδρόμων της χώρας έχει ως πυρήνα τη διακλάδωση του Διαδρόμου VIII (παράλληλα με τον άξονα της Εγνατίας) και Χ (σε κάθετη σύνδεση με τον άξονα της Εγνατίας). Η εθνική στρατηγική παρουσιάζει την ισχυρή δέσμευση της χώρας να ολοκληρώσει το οδικό, αλλά και το σιδηροδρομικό δίκτυο βάσει του συγκεκριμένου πυρήνα. Συγκεκριμένα, θέτει ως βραχυπρόθεσμο στόχο την ολοκλήρωση της σύνδεσης Tabanovce – Kumanovo μήκους 7,3 χιλιομέτρων και Demir Karija – Smokvica μήκους 28 χιλιομέτρων κατά μήκος του Διαδρόμου Χ και ως μακροπρόθεσμο στόχο την κατασκευή

του αυτοκινητόδρομου από τα σύνορα με την Αλβανία έως τα σύνορα με την Βουλγαρία μέσω Σκοπίων, που είναι τμήμα του Διαδρόμου VIII. Παράλληλα, τονίζεται η αναγκαιότητα αποκατάστασης των ασυνεχειών του εθνικού και περιφερειακού δικτύου κυρίως σε σχέση με τη σύνδεσή τους με τους παραπάνω Πανευρωπαϊκούς διαδρόμους.

Η σιδηροδρομική σύνδεση των Σκοπίων με τη Θεσσαλονίκη, που εκτείνεται παράλληλα με τον οδικό Διάδρομο Χ, αποτελεί την πρώτη διεθνή σιδηροδρομική γραμμή της ΠΓΔΜ που ολοκληρώθηκε το 1873. Σήμερα, βασικός στόχος είναι η αποκατάσταση σιδηροδρομικών συνδέσεων με τα υφιστάμενα σιδηροδρομικά δίκτυα της ΝΑΕ. Σχεδιάζεται επίσης η σύνδεση της Οχρίδας με το Podgradec της Αλβανίας για τη διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων στη λίμνη Οχρίδα. Σκοπός είναι ο περιορισμός της χρήσης του οδικού δικτύου στις εμπορευματικές μεταφορές.

Σε σχέση με το δίκτυο αερολιμένων, δίνεται προτεραιότητα στην αύξηση της χωρητικότητας των βασικών διεθνών αερολιμένων (των Σκοπίων και της Οχρίδας) και στην εισαγωγή σταθερών συνδέσεων με τα κέντρα και τις υπηρεσίες των αντίστοιχων πόλεων, αλλά και με τους τουριστικούς προορισμούς της χώρας. Στο πλαίσιο αυτό αναμένεται να αυξηθεί η σημασία των οδικών συνδέσεων με τους αερολιμένες αυτούς.

Ιδιαίτερη σημασία σε σχέση με τη συμβολή των διασυνοριακών οδικών, σιδηροδρομικών και αεροπορικών συνδέσεων στην περιοχή έχουν οι στρατηγικές προτεραιότητες που αφορούν στην σύναψη διμερών συμφωνιών με τις γείτονες χώρες σχετικά με την πολυτροπική διέλευση (transit μετακίνηση) προς το δίκτυο λιμένων της ΝΑΕ και στην κανονικοποίηση των διασυνοριακών διελεύσεων. Τέλος, στην στρατηγική εκδηλώνεται σαφής πρόθεση στην ενίσχυση συνεργιών του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (Private Public Partnerships, PPPs) για την ανάπτυξη κόμβων διατροπικής διαχείρισης εμπορευμάτων.

Σερβία (Beogradski, Juzne I Istocne Srbije, Kosovo I Metohija)

Η ανάλυση βασίζεται στο Σχέδιο Χωρικής Ανάπτυξης της χώρας για τις περιόδους 2010-2014-2020 (Republic agency for Spatial Planning, Ministry of Environment and Spatial Planning, Republic of Serbia, 2010). Στις προτεραιότητες για την ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών σε εθνικό επίπεδο είναι ξεκάθαρη η κεντροβαρική θέση του Βελιγραδίου τόσο ως πόλος κοινωνικο-οικονομικής ανάπτυξης όσο και ως κόμβος μεταφορών. Οι κεντρικοί στόχοι των προτεραιοτήτων αυτών αφορούν κυρίως στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και είναι οι εξής:

- Αποτελεσματική εμπορική διασύνδεση με την Αδριατική και τη Μαύρη Θάλασσα από Δυτικά προς Ανατολικά.
- Αναβάθμιση της σύνδεσης με την Ανατολική Μεσόγειο και με την Μέση Ανατολή από Βορρά προς Νότο.

Το οδικό σύστημα μεταφορών έχει κυρίαρχο ρόλο στους στόχους αυτούς με κύριο διάδρομο τον Πανευρωπαϊκό Διάδρομο Χ που συνδέει τη Θεσσαλονίκη μέσω των μεγαλύτερων πόλεων της ΠΓΔΜ, της Σερβίας και της Σλοβενίας με το Salzburg της Δανίας ενώ δύο κλάδοι συνδέουν το Βελιγράδι με τη Βουδαπέστη και το Nis με τη Σόφια. Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί η σημασία της διασυνοριακής σύνδεσης Λάρισα-Κοζάνη-Πτολεμαΐδα-Φλώρινα-Νίκη-Σύνορα με ΠΓΔΜ της Εγνατίας Οδού αλλά και του ρόλου του άξονα για τη διασύνδεση του Διαδρόμου με το δίκτυο μεταφορών Ευρωπαϊκής εμβέλειας στην Ανατολική Μεσόγειο. Επίσης, από Ανατολικά προς Δυτικά εκτείνεται ο E763 ή ο Διάδρομος της Νότιας Αδριατικής που συνδέει τη Timisoara στη Ρουμανία μέσω Βελιγραδίου και Podgoriza με τον λιμένα του Bar στο Μαυροβούνιο και, στη συνέχεια, μέσω θαλάσσιας σύνδεσης με τον λιμένα του Bari στην Ιταλική Περιφέρεια της Puglia. Ο συγκεκριμένος διάδρομος εκτείνεται παράλληλα με τον άξονα της Εγνατίας. Ιδιαίτερη

θέση στις στρατηγικές προτεραιότητας για τις οδικές μεταφορές έχει και η ανάπτυξη του δικτύου SEETO που περιλαμβάνει και τμήματα του Διαδρόμου της Νότιας Αδριατικής.

Στα άλλα χερσαία δίκτυα μεταφορών, ο σιδηροδρομικός Πανευρωπαϊκός Διάδρομος X και η κάθετη σύνδεση μεταξύ Βελιγραδίου και του λιμένα του Bar στο Μαυροβούνιο βρίσκονται στο επίκεντρο των προτεραιοτήτων ανάπτυξης του σιδηροδρόμου ενώ η ανάπτυξη του Πανευρωπαϊκού Διαδρόμου VII κατά μήκος του Δούναβη και στον ποταμό Sava σε συνδυασμό με την αναβάθμιση του ποτάμιου λιμένα του Βελιγραδίου αποτελεί τη βασική προτεραιότητα για το ποτάμιο σύστημα.

Παράλληλα, στόχος είναι η αναβάθμιση των επιβατικών και εμπορευματικών υπηρεσιών στους αερολιμένες του Βελιγραδίου και του Nis, που συνδέονται με τη Ζώνη Επιδράσεων του συστήματος Εγνατίας Οδός και κάθετοι άξονες μέσω του Πανευρωπαϊκού Διαδρόμου X. Αντίστοιχα, στη Ζώνη Επιδράσεων χωροθετούνται δύο από τα τρία μεγαλύτερα διαμετακομιστικά κέντρα εμπορευματικών μεταφορών στην περιοχή (Βελιγράδι και Nis) ενώ σε απόσταση περίπου 70 χιλιομέτρων Βορειοδυτικά του Βελιγραδίου βρίσκεται το Novi Sad.

Αξίζει να σημειωθεί ότι στη Ζώνη Επιδράσεων εντάσσονται οι περιφέρειες Beogradski και Juzne I Istocne Srbije με επίκεντρο το Βελιγράδι και το Nis και κύριο πολυτροπικό διάδρομο μεταφορών τον Πανευρωπαϊκό Διάδρομο X ενώ η περιφέρεια Kosovo I Metohija, λόγω πολιτικής αποσταθεροποίησης, δεν εντάσσεται στις προτεραιότητες της εθνικής πολιτικής χωρικής ανάπτυξης της Σερβίας αλλά αποτελεί ένα κρίσιμο σημείο ασυνέχειας στο δίκτυο της περιοχής.

Τουρκία (Istanbul, Tekirdag-Edirne-Kirklareli, Balikesir-Canakkale)

Η ανάλυση βασίζεται στο 9ο Εθνικό Σχέδιο Ανάπτυξης της χώρας για την προγραμματική περίοδο 2007 - 2013 (T.R. Prime Ministry, State Planning Organization, 2006), στο Τομεακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Μεταφορών 2007 - 2009 (Ministry of Transport of the Republic of Turkey, 2007) και στο Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης Αυτοκινητοδρόμων με ορίζοντα το 2023. (General Directorate of Turkish Highways, Ministry of Transport of the Republic of Turkey, 2011).

Αρχικά αξίζει να σημειωθεί ότι το γεωγραφικό διαμέρισμα του Μαρμαρά (Περιφέρειες Istanbul και Tekirdag - Edirne - Kirklareli) αποτελεί μια από τις δύο πιο ανεπτυγμένες περιοχές της χώρας, αφού σε αυτό παράγεται το 41% του περιφερειακού ΑΕΠ, ενώ κατοικεί και το 30% του πληθυσμού της χώρας (21.887.360 κάτοικοι), σύμφωνα με στοιχεία του 2011.

Οι αδυναμίες στον τομέα των μεταφορών κυρίως εντοπίζονται στην ανομοιογενή κατανομή των διαφόρων μέσων μεταφοράς, με τις οδικές μεταφορές να έχουν κυρίαρχο ρόλο στο σύστημα, στην ανεπάρκεια των υποδομών στις σιδηροδρομικές και θαλάσσιες μεταφορές και στην έλλειψη οδικής ασφάλειας. Έτσι, οι κεντρικές προτεραιότητες που τίθενται κινούνται προς την κατεύθυνση της ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας και είναι οι εξής:

- Δημιουργία ενός αποτελεσματικού συστήματος μεταφορών
- Βελτίωση της ασφάλειας
- Ενσωμάτωση με την Ευρώπη και τις γειτονικές οικονομίες
- Οικονομική και περιβαλλοντική βιωσιμότητα

Αναλυτικότερα, πρωταρχικό θεωρείται το ζήτημα της αύξησης της ασφάλειας σε όλα τα μέσα μεταφοράς και ιδιαίτερα στους αυτοκινητόδρομους και προωθούνται έργα αναβάθμισης του οδικού δικτύου καθώς και η χρήση των νέων τεχνολογιών. Επίσης,

προτεραιότητα δίνεται στα έργα οδικών υποδομών που ενδυναμώνουν τις συνδέσεις με τις χώρες του Καυκάσου, τη Μέση Ανατολή και την Ευρώπη.

Ιδιαίτερη σημασία για την περιοχή έχει ο Πανευρωπαϊκός Διάδρομος IV, ο οποίος ξεκινάει από τη Γερμανία και διατρέχει την Τσεχία, την Αυστρία, τη Σλοβακία, την Ουγγαρία και τη Ρουμανία όπου διαχωρίζεται σε δύο κλάδους με τον πρώτο να καταλήγει στον Ρουμάνικο λιμένα της Constanta και τον δεύτερο στη Σόφια, όπου διαχωρίζεται εκ νέου σε δύο κλάδους με τον πρώτο να καταλήγει στη Θεσσαλονίκη συνδεδεμένος με τον άξονα της Εγνατίας και τον δεύτερο να καταλήγει στην Κωνσταντινούπολη. Επιπλέον, η Τουρκία ενώνεται με το TEN-T μέσω της Εγνατίας Οδού από το μεθοριακό σταθμό Κήπων. Εξαιτίας της γεωγραφικής της θέσης, την Τουρκία διασχίζουν μέρος των Ευρω-Ασιατικών Συνδέσεων (διάδρομος TRACECA) και ο TEM (North-South European Motorways), ο οποίος ξεκινάει από το Gdansk (Πολωνία) και καταλήγει στην Ασία μέσω Τουρκίας, συμπίπτοντας με τμήμα του Πανευρωπαϊκού Διαδρόμου IV στην περιοχή μελέτης.

Ο εθνικός σχεδιασμός για τους αυτοκινητόδρομους με ορίζοντα ολοκλήρωσης το 2023 περιλαμβάνει την κατασκευή 11 νέων αυτοκινητόδρομων και μίας σήραγγας. Από αυτούς, δύο χωροθετούνται στο μεγαλύτερο μέρος τους στο γεωγραφικό διαμέρισμα του Μαρμαρά και συνδέονται με τους άξονες που οδηγούν στα σύνορα με Βουλγαρία και Ελλάδα, επηρεάζοντας κατ' επέκταση το σύστημα Εγνατία Οδός και κάθετοι άξονες. Πρόκειται για τον αυτοκινητόδρομο North Marmara, όπου μέσω του Kinali – Βουλγαρικά Σύνορα συνδέεται με τη Βουλγαρία και για τον αυτοκινητόδρομο Kinali - Tekirdağ - Çanakkale - Balıkesir όπου, ομοίως μέσω του Kinali – Βουλγαρικά Σύνορα, συνδέεται με τη Βουλγαρία και, μέσω του Tekirdag – Ελληνικά Σύνορα, συνδέεται με την Εγνατία Οδό.

Στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών δίνεται προτεραιότητα στη σύνδεση με το σιδηροδρομικό δίκτυο TEN-T και ιδιαίτερα στην κατασκευή της γραμμής υψηλών ταχυτήτων Κωνσταντινούπολη – Άγκυρα.

Στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών προβλέπονται νέες υποδομές στην Περιφέρεια Istanbul.

Τέλος, ειδική μνεία γίνεται στη διατροφικότητα των μεταφορών. Προς την κατεύθυνση αυτή γίνεται επιτακτική η ανάγκη σύνδεσης των βασικών λιμένων με το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο. Παράλληλα, με στόχο να καταστεί η Τουρκία κόμβος εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ Ευρώπης και Ασίας καθώς και Μέσης Ανατολής και Μαύρης Θάλασσας προβλέπεται η βελτίωση των λιμενικών υποδομών. Πιο συγκεκριμένα, ως προτεραιότητα τίθεται η αύξηση της χωρητικότητας στα λιμάνια της Σμύρνης, στη θάλασσα του Μαρμαρά και στο γεωγραφικό διαμέρισμα της Μεσογείου (Mersin, Iskenderum) και η κατασκευή νέων λιμένων σε Filyos (Μαύρη Θάλασσα) και Candarli (βόρεια της Σμύρνης). Η επέκταση του λιμανιού στο Derince και κάποιων στη θάλασσα του Μαρμαρά που συνολικά προβλέπεται να μπορούν να εξυπηρετήσουν 20 εκατομμύρια τόνους ετησίως φιλοδοξεί να αντιμετωπίσει επαρκώς την αυξημένη ζήτηση για μετακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι της Κωνσταντινούπολης και να αποσυμφορήσει την κίνηση μεταξύ λιμανιού και ενδοχώρας

Βαθμός ολοκλήρωσης των οδικών διαδρόμων διεθνούς εμβέλειας στη ζώνη επιδράσεων

Όπως έχει προαναφερθεί, οι Πανευρωπαϊκοί διάδρομοι που περιλαμβάνονται στα παραπάνω πλαίσια αποτελούν ένα εξελισσόμενο δίκτυο που δεν έχει ολοκληρωθεί. Στους παρακάτω Πίνακες παρουσιάζονται τα τμήματα που δεν είναι ολοκληρωμένα ανάλογα με το στάδιο υλοποίησης. Επίσης, στο σχήμα 31 παρουσιάζεται χαρτογραφικά (χαράξεις κατά

προσέγγιση) η αποτύπωση των οδικών έργων που βρίσκονται σε εξέλιξη (υπό κατασκευή και υπό μελέτη).

Πίνακας 90.
Μη ολοκληρωμένα τμήματα αυτοκινητόδρομων
του Πανευρωπαϊκού Διαδρόμου VIII

Τμήμα			
Χώρα	Υπό κατασκευή	Υπό μελέτη	Παρατηρήσεις
Αλβανία	<ul style="list-style-type: none"> Vlore – Fier – Lushnje (64 χλμ) Qafe Thane – Pogradec – Korce (63 χλμ) 	Διαπλάτυνση Δυρράχιο - Τίρανα	
ΠΓΔΜ	8,7% του συνολικού μήκους εντός της χώρας		27,6% του συνολικού μήκους εντός της χώρας είναι ολοκληρωμένος
Βουλγαρία		<ul style="list-style-type: none"> Σόφια – Βάρνα (σήμερα τμήμα του Εθνικού δικτύου) Dimitrograd - Burgas 	Το τμήμα Σόφια – Σύνορα με ΠΓΔΜ δεν περιλαμβάνεται στον τρέχοντα προγραμματισμό και είναι τμήμα του Εθνικού δικτύου (1 Class)

Πηγή: Ministry of Transport of the Republic of Bulgaria, 2007, Former Yugoslav Republic of Macedonia, 2007, First Five - Year Review of Albanian National Transport Plan, 2010

Πίνακας 91.
Μη ολοκληρωμένα τμήματα αυτοκινητόδρομων
του Πανευρωπαϊκού Διαδρόμου IX

Τμήμα			
Χώρα	Υπό κατασκευή	Υπό μελέτη	Παρατηρήσεις
Βουλγαρία			Δεν περιλαμβάνεται στον τρέχοντα προγραμματισμό. Το τμήμα Svilegrad – Sliven είναι τμήμα του Εθνικού δικτύου - 2 Class και το τμήμα Sliven – Biala – Ruse είναι τμήμα του Εθνικού δικτύου - 1 Class

Πηγή: Ministry of Transport of the Republic of Bulgaria , 2007

Πίνακας 92.
Μη ολοκληρωμένα τμήματα αυτοκινητόδρομων
του Πανευρωπαϊκού Διαδρόμου IV

Τμήμα			
Χώρα	Υπό κατασκευή	Υπό μελέτη	Παρατηρήσεις
Τουρκία			Το τμήμα Κωνσταντινούπολη – Βουλγαρικά σύνορα είναι αυτοκινητόδρομος
Βουλγαρία		<ul style="list-style-type: none"> • Βουλγαρικά σύνορα – Dimitrograd • Σόφια – Ρουμανικά σύνορα (σήμερα τμήμα του Εθνικού δικτύου) • Σόφια Ελληνικά σύνορα (σήμερα τμήμα του Εθνικού δικτύου – 1 Class) 	Το τμήμα Dimitrograd – Σόφια είναι αυτοκινητόδρομος

Πηγή: Ministry of Transport of the Republic of Bulgaria, 2007), (Ministry of Transport of the Republic of Turkey, 2007

Πίνακας 93
Μη ολοκληρωμένα τμήματα αυτοκινητόδρομων
του Πανευρωπαϊκού Διαδρόμου X

Τμήμα			
Χώρα	Υπό κατασκευή	Υπό μελέτη	Παρατηρήσεις
Σερβία	<ul style="list-style-type: none"> • Lesconac – Σύνορα με ΠΓΔΜ (95 χλμ) • Horgos – Novi Sad (107 χλμ) • Nis – Βουλγαρικά σύνορα (85,5 χλμ) 		
ΠΓΔΜ	Veles – Ελληνικά σύνορα (29,9% του συνολικού μήκους εντός της χώρας)		70,1% του συνολικού μήκους εντός της χώρας είναι ολοκληρωμένος
Βουλγαρία		<ul style="list-style-type: none"> • Σόφια – Σερβικά 	

Τμήμα			
		σύνορα (σήμερα τμήμα του Εθνικού δικτύου - 1 Class)	

Πηγή: Ministry of Transport of the Republic of Bulgaria, 2007), (Former Yugoslav Republic of Macedonia, 2007, Republic agency for Spatial Planning, Ministry of Environment and Spatial Planning, Republic of Serbia, 2010

Σχήμα 31.
Πρόοδος οδικών έργων στη διασυνοριακή ζώνη



Β.2.3. Στρατηγική θέση και λειτουργία του συστήματος Εγνατία Οδός και κάθετοι άξονες στη ζώνη επιδράσεων

Συνοψίζοντας τα παραπάνω, η κεντροβαρική σημασία του συστήματος Εγνατία Οδός και κάθετοι άξονες είναι εμφανής σε τρεις κλίμακες ανάλυσης του Ελληνικού πλαισίου χωροταξικού και αναπτυξιακού σχεδιασμού, δηλαδή στη διεθνή, στη διαπεριφερειακή και στην ενδοπεριφερειακή. Συγκεκριμένα:

- Στη διεθνή κλίμακα, η συμβολή του συστήματος εντοπίζεται πρώτα στο επίπεδο άμεσης σύνδεσης με τη Νοτιο-Ανατολική Ευρώπη και, στη συνέχεια, στο επίπεδο διασύνδεσης με τα δίκτυα του ευρύτερου Ευρωπαϊκού χώρου. Σε αυτή την κλίμακα ανάλυσης, τονίζεται η συνέργια του συστήματος με τον άξονα ΠΑΘΕ και η ανάγκη ενίσχυσης της διασυνοριακής συνεργασίας κατά μήκος του άξονα της Εγνατίας
- Στη διαπεριφερειακή κλίμακα εντοπίζεται η λειτουργία του άξονα της Εγνατίας ως τον Βόρειο άξονα ανάπτυξης της χώρας και δίνεται βάρος στην ουσιαστική άρση του απομονωτισμού των Περιφερειών της Ηπείρου, της Δυτικής Μακεδονίας και

της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης που έχει επέλθει με την ολοκλήρωση της Εγνατίας. Παρόλα αυτά, τονίζεται ότι η λειτουργία του άξονα έχει μεταθέσει το βάρος του στρατηγικού σχεδιασμού στο οδικό υποσύστημα σε βάρος του σιδηρόδρομου και της διατροφικότητας

- Στην ενδοπεριφερειακή κλίμακα η επίδραση της Εγνατίας αναφέρεται στην ενίσχυση των προϋποθέσεων ανάπτυξης του αστικού συστήματος που επωφελείται άμεσα από τη λειτουργία του άξονα, όπως το δίπολο Ιωάννινα – Ηγουμενίτσα στην Περιφέρεια της Ηπείρου, τόσο λόγω της βελτίωσης της συνδεσιμότητας μεταξύ των πόλεων του συστήματος όσο και λόγω της αύξησης της προσπελασιμότητας προς τις υπόλοιπες περιφέρειες διέλευσης της Εγνατίας. Παράλληλα, εκφράζεται ο προβληματισμός σχετικά με την ενίσχυση των ενδοπεριφερειακών ανισοτήτων ανάμεσα στις άμεσα επωφελούμενες πόλεις και στην υπόλοιπη περιφέρεια.

Ο παραπάνω προβληματισμός συνδέεται και με την απουσία ή καθυστέρηση της ανάπτυξης άλλων υποδομών αυτοκινητοδρόμου που θα ολοκληρώσουν το δίκτυο αυτοκινητοδρόμων της Ελλάδας. Το εθνικό πλαίσιο χωροταξικού και αναπτυξιακού σχεδιασμού σημειώνει ότι η απουσία των συγκεκριμένων υποδομών σε συνδυασμό με την ανάγκη τόνωσης της διασυνοριακής συνεργασίας συνδέονται και με τον σχετικά περιορισμένο εμπορικό ρόλο του συστήματος της Εγνατίας που έχει δυσμενείς επιπτώσεις στην ουσιαστική υλοποίηση της αναπτυξιακής προοπτικής του συστήματος σε διαπεριφερειακό και διεθνές επίπεδο.

Από την άλλη πλευρά, η συνθετική ανάλυση των εθνικών και περιφερειακών πλαισίων για την χωρική ανάπτυξη και τις μεταφορές των χωρών της υπό διερεύνησης Ζώνης Επιδράσεων καταλήγει στις εξής προτεραιότητες που σχετίζονται άμεσα με την ένταξη του συστήματος Εγνατία Οδός και κάθετοι άξονες σε ένα διεθνές πολυτροπικό δίκτυο:

- *Ολοκλήρωση του οδικού δικτύου.* Η συγκεκριμένη προτεραιότητα αναφέρεται τόσο στην ενδοπεριφερειακή ολοκλήρωση του δικτύου μέσω της αποκατάστασης των υπεραστικών οδών όσο και στη διασυνοριακή διασύνδεση μεταξύ των χωρών, αλλά και με την πρόσβαση τους άξονες Ευρωπαϊκής και διεθνούς εμβέλειας μέσω του δικτύου αυτοκινητοδρόμων. Ανεξάρτητα από τη διαθεσιμότητα του οδικού δικτύου σε επίπεδο περιφέρειας, στο σύνολο των υπό εξέταση πλαισίων αναφέρονται συγκεκριμένες ανάγκες για την ολοκλήρωση του ενδοπεριφερειακού και διαπεριφερειακού δικτύου της κάθε χώρας. Σε σχέση με τη διασύνδεση με τους άξονες Ευρωπαϊκής και διεθνούς εμβέλειας, στο επίκεντρο βρίσκονται η ολοκλήρωση των Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων VIII, IV, IX και X, αλλά και του άξονα της Νότιας Αδριατικής (για τις χώρες που συμμετέχουν στο SEETO), ενώ η συμβολή του συστήματος Εγνατία οδός και κάθετοι άξονες εντοπίζεται κυρίως στη λειτουργία του ως συλλεκτήρια οδός προς τα σημαντικά αστικά κέντρα της χώρας και τους λιμένες της Ανατολικής Μεσογείου (Θεσσαλονίκη και Αλεξανδρούπολη).
- *Πρώθηση της διατροφικότητας.* Η προτεραιότητα αναφέρεται: α) Στην ανάπτυξη εμπορευματικών κέντρων, β) στην αναβάθμιση της χωρητικότητας και των υπηρεσιών ολοκληρωμένης διαχείρισης του δικτύου θαλάσσιων και ποτάμιων λιμένων και γ) στη σταδιακή ενίσχυση του σιδηροδρομικού συστήματος ως βασικό μεταφορέα αγαθών.
 - ο Οι στρατηγικές της ενίσχυσης της διαλειτουργικότητας σιδηρόδρομου και λιμενικού δικτύου στην περιοχή των Βαλκανίων στοχεύουν στην αποτελεσματική διασύνδεση της περιοχής με τον Πανευρωπαϊκό Διάδρομο VII, ενώ στην Νότια Ιταλία με τον Διάδρομο Σκανδιναβικός – Μεσόγειος του Δικτύου Πυρήνα TEN-T. Από την άλλη πλευρά, τονίζεται ο υφιστάμενος χαμηλός βαθμός εκσυγχρονισμού και αξιοποίησης του σιδηροδρομικού συστήματος στα Νότια Βαλκάνια, η απουσία σιδηροδρομικής σύνδεσης στον άξονα Αλβανία - ΠΓΔΜ – Βουλγαρία, η στρατηγικής σημασίας σιδηροδρομική σύνδεση Σόφιας –

- Θεσσαλονικής καθώς και η ελλιπής ενδοπεριφερειακή και διαπεριφερειακή σιδηροδρομική σύνδεση της Νάπολης στην Νότια Ιταλία.
- ο Η ανάπτυξη διαμετακομιστικών κόμβων περιλαμβάνει την ανάπτυξη υποδομών ολοκληρωμένης διαχείρισης εμπορευμάτων και τη διασύνδεσή τους μέσω πολυτροπικών χερσαίων δικτύων (οδικών και σιδηροδρομικών) με το δίκτυο διεθνών λιμένων της περιοχής. Στην Νότια Ιταλία ξεχωρίζει η δικτύωση του μεγαλύτερου αστικού κέντρου της περιοχής (Νάπολη) με τους λιμένες του Μπάρι, Μπρίντζι, Ταράντο και Gioia Tauro, ως βασικός διαμετακομιστικός κόμβος. Στην Αλβανία δίνεται έμφαση στο ρόλο της πρωτεύουσας (Τίρανα) σε συνδυασμό με τους λιμένες του Δυρραχίου και Vlore ενώ τονίζεται η απουσία σιδηροδρομικής σύνδεσης Τίρανα-Δυρράχιο. Στη Βουλγαρία ο σημαντικότερος διαμετακομιστικός κόμβος είναι η πρωτεύουσα (Σόφια) σε συνδυασμό με το λιμενικό δίκτυο της ΝΑΕ και με τους σταθμούς διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων: α) στους λιμένες Burgas και Varna στη Μαύρη Θάλασσα, β) στις πόλεις Φιλιπούπολη (Plovdiv) και Dimitrograd και γ) στους ποτάμιους λιμένες της Rouse και Lom. Στην ΠΓΔΜ η προτεραιότητα ανάπτυξης διαμετακομιστικών κόμβων αναφέρεται κυρίως στις κανονιστικές ρυθμίσεις για την προσέλκυση επενδύσεων προς την ανάπτυξη εμπορευματικών κέντρων. Στις υπό εξέταση περιφέρειες της Σερβίας ο βασικός διαμετακομιστικός κόμβος είναι το Βελιγράδι (σε συνδυασμό και με το λιμένα του Bar στο Μαυροβούνιο), αλλά και το Nis ενώ σε κοντινή απόσταση από τις περιφέρειες αυτές βρίσκεται το Novi Sad. Στις υπό εξέταση περιφέρειες της Τουρκίας δίνεται προτεραιότητα στην ανάπτυξη του λιμενικού δικτύου στην ευρύτερη περιοχή της Θάλασσας του Μαρμαρά και της Σμύρνης ώστε, σε συνδυασμό με την Κωνσταντινούπολη, να λειτουργήσει ως διεθνής διαμετακομιστικός κόμβος.
 - *Ενίσχυση της διασυνοριακής συνεργασίας.* Δίνεται έμφαση: α) Στην ανάπτυξη διακρατικών εμπορικών συμφωνιών, β) στην κανονικοποίηση των διασυνοριακών διαδικασιών για τη μείωση των καθυστερήσεων και γ) στη δημιουργία διασυνοριακών διαδρόμων που διέρχονται από τους σημαντικότερους κόμβους μεταφορών (λιμένες και αερολιμένες), εμπορευματικούς σταθμούς και αστικά κέντρα. Χαρακτηριστικά αναφέρεται η προτεραιότητα ενίσχυσης των δικτύων διασυνοριακής συνεργασίας μεταξύ των χωρών Αλβανία - ΠΓΔΜ - Μαυροβούνιο, Σερβία - Μαυροβούνιο, Σερβία - ΠΓΔΜ - Ελλάδα, Βουλγαρία - Ελλάδα και Αλβανία - Ελλάδα.
 - *Τόνωση των επιβατικών μεταφορών.* Στις υπό εξέταση περιφέρειες και χώρες των Βαλκανίων, το οδικό σύστημα παίζει σήμερα τον πρωταρχικό ρόλο στις επιβατικές μετακινήσεις τόσο σε εθνικό όσο και σε διασυνοριακό επίπεδο. Για τις διεθνείς μετακινήσεις μεγαλύτερων αποστάσεων κεντρικό ρόλο έχει το δίκτυο αερολιμένων. Η ενίσχυση του δικτύου έχει ως κύριο σκοπό την εξυπηρέτηση της αναπτυσσόμενης διαπεριφερειακής και διασυνοριακής κινητικότητας, αλλά και την αύξηση της ελκυστικότητας για τουρισμό. Για τον σκοπό αυτό επιχειρείται η ολοκλήρωση του οδικού δικτύου που συνδέει τα αστικά κέντρα σε ενδοπεριφερειακό και διαπεριφερειακό / διασυνοριακό επίπεδο, η αναβάθμιση του δικτύου αερολιμένων τόσο διεθνούς όσο και περιφερειακής εμβέλειας, η διασύνδεση των τουριστικών προορισμών με τους Πανευρωπαϊκούς Διαδρόμους και η αποκατάσταση των διασυνοριακών σιδηροδρομικών συνδέσεων μεταξύ του δικτύου των σημαντικότερων πόλων έλξης επιβατικών μετακινήσεων. Ιδιαίτερα σημαντική θεωρείται η στρατηγική ενίσχυσης του σιδηροδρομικού συστήματος εθνικών και διεθνών επιβατικών μετακινήσεων για τη Βουλγαρία.

Η συνολική προσέγγιση των πλαισίων χωροταξικού και αναπτυξιακού σχεδιασμού που μελετήθηκαν αναφέρεται στην προσπάθεια ενδοπεριφερειακής, διαπεριφερειακής, διασυνοριακής και διεθνούς δικτύωσης των βασικών πόλων ανάπτυξης (αστικά κέντρα, λιμένες, εμπορευματικά κέντρα) με τους Πανευρωπαϊκούς Διαδρόμους και τους άξονες

του Διευρωπαϊκού Δικτύου που διέρχονται από την χώρα όπου αναφέρεται το κάθε πλαίσιο, είτε με διεύθυνση Βορράς - Νότος είτε με διεύθυνση Ανατολή - Δύση (βλέπε Β.1). Η δικτύωση αυτή αφορά σε πρωταρχικό στάδιο τις οδικές υποδομές, σε επόμενο στάδιο στο σιδηρόδρομο (και τις ποτάμιες μεταφορές, όπου είναι διαθέσιμες) και σε τελικό στάδιο στη διατροπικότητα. Έτσι, τα πλαίσια ακολουθούν τις γενικότερες κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής πολιτικής σε συνδυασμό με τα ειδικά πλεονεκτήματα που παρουσιάζει το δίκτυο κάθε χώρας, π.χ. ανάδειξη της Σόφιας ως σιδηροδρομικό και του Βελιγραδίου ως ποτάμιο hub, δικτύωση της Νάπολης και της Κωνσταντινούπολης με τους λιμένες της Νότιας Ιταλίας και της Βορειο-Δυτικής Τουρκίας αντίστοιχα κτλ. Η εξασφάλιση πολυτροπικών και αποδοτικών διασυννοριακών διελεύσεων, που σε ορισμένες περιπτώσεις ειδικά στο σιδηροδρομικό δίκτυο απουσιάζουν, αποτελεί πάγια προτεραιότητα προς τη συγκεκριμένη κατεύθυνση. Από την άλλη πλευρά, το σύνολο των προαναφερθέντων Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων και αξόνων του Διευρωπαϊκού Δικτύου στην περιοχή μελέτης παρουσιάζουν διαφορετικούς βαθμούς ολοκλήρωσης.

Παρά το γεγονός ότι στα υπό εξέταση πλαίσια η αναφορά στο σύστημα Εγνατία Οδός και κάθετοι άξονες είναι περιορισμένη, πρέπει να αναφερθεί ότι το σύστημα αποτελεί σήμερα από τα πιο ολοκληρωμένα χερσαία δίκτυα της περιοχής που μπορεί να εξυπηρετήσει πλήρως τις ανάγκες κινητικότητας στη διεύθυνση Ανατολή - Δύση με διασυννοριακές συνδέσεις με το σύνολο των βασικών πόλων ανάπτυξης καθώς και με τους Πανευρωπαϊκούς Διαδρόμους κατά τη διεύθυνση Βορράς - Νότος.

Συγκεκριμένα, το υπό εξέταση σύστημα εντάσσεται με κατεύθυνση ανάλυσης από ανατολικά προς τα δυτικά ως εξής:

- Ο άξονας της Εγνατίας συνδέεται απευθείας με το μητροπολιτικό / διαμετακομιστικό κέντρο Κωνσταντινούπολη (Περιφέρεια Istanbul - Τουρκία) από το αστικό κέντρο / λιμένα Tekirdag (Περιφέρεια Tekirdag - Edirne - Kerklareli - Τουρκία) μέσω του υπό αναβάθμιση αυτοκινητοδρόμου Tekirdag - Ελληνο-Τουρκικά σύνορα και της γέφυρας των Κήπων. Ο παραπάνω αυτοκινητόδρομος αποτελεί κλάδο του διαδρόμου που ξεκινάει από την Περιφέρεια Balikesir - Canakkale (Τουρκία) μέσω της της Περιφέρειας Tekirdag - Edirne - Kerklareli (Τουρκία) ενώ ο άλλος κλάδος συνδέεται με τα Βουλγαρο-Τουρκικά σύνορα προς το δίκτυο Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων που διασχίζει την χώρα (IV - ανατολικός κλάδος, VIII και IX). Κομβικό σημείο στην παραπάνω σύνδεση αποτελεί η Κωνσταντινούπολη, η οποία συνδέεται πολυτροπικά με την Περιφέρεια της Μαύρη Θάλασσα, την ενδοχώρα της Τουρκίας και την Ανατολική Μεσόγειο
- Ο κάθετος άξονας Αρδάνιο - Ορμένιο και ο πρόσφατα ολοκληρωμένος κάθετος άξονας Κομοτηνή - Νυμφαία με τα Ελληνο-Βουλγαρικά σύνορα αποτελούν τμήμα του Πανευρωπαϊκού Διαδρόμου IX και συνδέουν το αστικό κέντρο / λιμένα της Αλεξανδρούπολης και το αστικό κέντρο της Κομοτηνής (Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης - Ελλάδα) με τη Βουλγαρία. Κομβικό σημείο στη σύνδεση αποτελεί το Dimitrograd (Περιφέρεια Yuzhen Tsentralen - Βουλγαρία), όπου διασταυρώνονται οι Διάδρομοι IV, VIII και IX. Από εκεί ο Διαδρόμος IX διέρχεται από τα ανατολικά της Βουλγαρίας μέσω Ρουμανίας προς την Ανατολική και Βόρεια Ευρώπη και οι Διάδρομοι IV και VIII συνδέουν το μητροπολιτικό / διαμετακομιστικό κέντρο Σόφια (Περιφέρεια Yugozapaden - Βουλγαρία), τους λιμένες / διαμετακομιστικά κέντρα Burgas (Περιφέρεια Yugoiztochen - Βουλγαρία), Varna (Περιφέρεια Severoiztochen - Βουλγαρία) και το μητροπολιτικό / διαμετακομιστικό κέντρο Κωνσταντινούπολη (Περιφέρεια Istanbul - Τουρκία)
- Ο κάθετος άξονας Ξάνθη - Εχίνος - Ελληνο-Βουλγαρικά Σύνορα έχει σημαντικό διασυννοριακό χαρακτήρα δημιουργώντας την προοπτική ανάπτυξης του διπόλου των αστικών κέντρων Ξάνθη (Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης - Ελλάδα) και Φιλιπούπολη (Περιφέρεια Yuzhen Tsentralen - Βουλγαρία)

- Ο κάθετος άξονας Δράμα – Νευροκόπι – Εξοχή είναι επίσης διασυνοριακού χαρακτήρα συνδέοντας το αστικό κέντρο Δράμα (Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης – Ελλάδα) με τη Βουλγαρία
- Ο κάθετος άξονας Θεσσαλονίκη- Σέρρες- Προμαχών αποτελεί τμήμα του Πανευρωπαϊκού Διαδρόμου IV – δυτικός κλάδος και συνδέει το μητροπολιτικό / διαμετακομιστικό κέντρο Θεσσαλονίκη (Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας – Ελλάδα) και το αστικό κέντρο Σέρρες (Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας – Ελλάδα) με το μητροπολιτικό / διαμετακομιστικό κέντρο Σόφια (Περιφέρεια Yugozapaden - Βουλγαρία). Κομβικό σημείο στη σύνδεση αποτελεί η Σόφια, όπου διασταυρώνονται οι Πανευρωπαϊκοί Διάδρομοι IV προς τον Πανευρωπαϊκό Διάδρομο VII (Δούναβης) στα Βόρεια και προς το μητροπολιτικό / διαμετακομιστικό κέντρο Κωνσταντινούπολη (Περιφέρεια Istanbul - Τουρκία) στα νοτιοδυτικά και X – ανατολικός κλάδος προς το αστικό / διαμετακομιστικό κέντρο Nis (Περιφέρεια Juzne i Istocne Srbije – Σερβία) και το μητροπολιτικό / διαμετακομιστικό κέντρο Βελιγράδι (Περιφέρεια Beogradski – Σερβία) και VIII προς το μητροπολιτικό κέντρο Σκόπια (Περιφέρεια FYROM – ΠΓΔΜ) στα ανατολικά και τους λιμένες / διαμετακομιστικά κέντρα Burgas (Περιφέρεια Yugoiztochen - Βουλγαρία), Varna (Περιφέρεια Severoiztochen – Βουλγαρία) δυτικά
- Το τμήμα του ΠΑΘΕ που αποτελεί τμήμα του Πανευρωπαϊκού Διαδρόμου X – κεντρικός κλάδος και λειτουργεί ως κάθετος άξονας της Εγνατίας προς το μεθοριακό σταθμό των Ευζώνων στα σύνορα της Ελλάδας με την ΠΓΔΜ. Ο άξονας συνδέει το μητροπολιτικό / διαμετακομιστικό κέντρο Θεσσαλονίκη (Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας – Ελλάδα) καθώς και το μητροπολιτικό / διαμετακομιστικό κέντρο Αθήνα - Πειραιάς, τη Λάρισα και το Βόλο με το μητροπολιτικό κέντρο Σκόπια (Περιφέρεια FYROM – ΠΓΔΜ), το αστικό / διαμετακομιστικό κέντρο Nis (Περιφέρεια Juzne i Istocne Srbije – Σερβία) και το μητροπολιτικό / διαμετακομιστικό κέντρο Βελιγράδι (Περιφέρεια Beogradski – Σερβία). Κομβικό σημείο στη σύνδεση είναι τα Σκόπια, όπου διασταυρώνονται ο Πανευρωπαϊκός Διάδρομος X – κεντρικός και δυτικός κλάδος με τον Πανευρωπαϊκό Διάδρομο VIII προς το μητροπολιτικό κέντρο Τίρανα και το αστικό / διαμετακομιστικό κέντρο / λιμένα Δυρράχιο (Περιφέρεια Central Albania – Αλβανία) στα δυτικά και προς το μητροπολιτικό / διαμετακομιστικό κέντρο Σόφια (Περιφέρεια Yugozapaden - Βουλγαρία) στα ανατολικά.
- Ο υπό ανάπτυξη κάθετος άξονας Φλώρινα-Νίκη που αποτελεί τμήμα του Πανευρωπαϊκού Διαδρόμου X – δυτικός κλάδος και υλοποιεί την απευθείας σύνδεση του αστικού κέντρου Ιωάννινα και του λιμένα / διαμετακομιστικού κόμβου Ηγουμενίτσα (Περιφέρεια Ηπείρου – Ελλάδα) με το μητροπολιτικό κέντρο Σκόπια (Περιφέρεια FYROM – ΠΓΔΜ), τη σύνδεση των αστικών κέντρων της Κοζάνης και της Πτολεμαΐδας (Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας – Ελλάδα), όπου είναι η έδρα της βιομηχανικής ζώνης παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, αλλά και της Λάρισας, καθώς και τη διασυνοριακή εμβέλεια σύνδεση των αστικών κέντρων Φλώρινα (Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας – Ελλάδα) – Veles (Περιφέρεια FYROM – ΠΓΔΜ) με την προοπτική ανάπτυξης διπόλου των εν λόγω αστικών κέντρων. Το κομβικό σημείο στις τρεις παραπάνω κάθετες συνδέσεις του άξονα της Εγνατίας με τα τμήματα των Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων X αποτελεί το Βελιγράδι, όπου ο Διάδρομος X διασταυρώνεται με τον Πανευρωπαϊκό Διάδρομο VII (Δούναβης) και με τον Διάδρομο της Νότιας Αδριατικής προς το διαμετακομιστικό κέντρο / λιμένα του Βαρ στο Μαυροβούνιο στα Ανατολικά και το αστικό / διαμετακομιστικό κέντρο της Timisoara στη Ρουμανία.
- Ο κάθετος άξονας Σιάτιστα – Κρυσταλλοπηγή με τα Ελληνο-Αλβανικά σύνορα έχει ιδιαίτερη σημασία για τη σύνδεση του αστικού κέντρου της Καστοριάς, αλλά και του συνόλου της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας (Γρεβενά, Κοζάνη κτλ) συμπεριλαμβανομένης και της βιομηχανικής ζώνης παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, με τον Πανευρωπαϊκό Διάδρομο VIII προς το μητροπολιτικό κέντρο

Τίρανα και το αστικό / διαμετακομιστικό κέντρο / λιμένα Δυρράχιο (Περιφέρεια Central Albania – Αλβανία) στα δυτικά και προς το μητροπολιτικό κέντρο Σκόπια (Περιφέρεια FYROM – ΠΓΔΜ) στα ανατολικά

- Ο κάθετος άξονας Ιωάννινα – Κακαβιά με τα Ελληνο-Αλβανικά σύνορα συνδέει το αστικό κέντρο Ιωάννινα και τον λιμένα / διαμετακομιστικό κόμβο Ηγουμενίτσα (Περιφέρεια Ηπείρου – Ελλάδα) με τον λιμένα / διαμετακομιστικό κόμβο Vlore (Περιφέρεια South Albania – Αλβανία) και, μέσω του Πανευρωπαϊκού Διαδρόμου VIII, με το μητροπολιτικό κέντρο Τίρανα και το αστικό / διαμετακομιστικό κέντρο / λιμένα Δυρράχιο (Περιφέρεια Central Albania – Αλβανία) στα δυτικά και με το μητροπολιτικό κέντρο Σκόπια (Περιφέρεια FYROM – ΠΓΔΜ) στα ανατολικά καθώς και με το διασυννοριακό διάδρομο North – South από το Μαυροβούνιο έως την Ελλάδα. Στις δύο παραπάνω συνδέσεις κομβικό σημείο είναι το Δυρράχιο λόγω της σύνδεσης με τον Πανευρωπαϊκό Διάδρομο VIII και με τον Διάδρομο της Νότιας Αδριατικής μέσω της διασύνδεσης με το Μαυροβούνιο
- Ο άξονας της Εγνατίας συνδέεται μέσω του λιμενικού δικτύου του Ιονίου και κυρίως του λιμένα / διαμετακομιστικού κέντρου Ηγουμενίτσα (Περιφέρεια Ηπείρου – Ελλάδα), που αποτελεί τη δυτική απόληξη του αυτοκινητοδρόμου, με τους λιμένες / διαμετακομιστικά κέντρα της Ιταλίας στην Αδριατική: Venice, Ancona, Bari, Brindisi. Στο σύνολο των λιμένων αυτών ιδιαίτερη σημασία έχουν οι λιμένες / διαμετακομιστικά κέντρα Bari και Brindisi (Περιφέρεια Puglia – Ιταλία) λόγω της διασύνδεσής τους με την ενδοχώρα και το λιμενικό δίκτυο της Νότιας Ιταλίας και τη λειτουργία του συγκεκριμένου δικτύου ως Νότια απόληξη του Διευρωπαϊκού άξονα Σκανδιναβικός – Μεσόγειος. Κομβικά σημεία στη σύνδεση αυτή αποτελούν το Bari και το Brindisi, που διαμορφώνουν την πύλη εισόδου / εξόδου της χώρας από / προς τα Νότια Βαλκάνια

Σύμφωνα με τα παραπάνω, το σύστημα Εγνατία Οδός και κάθετοι άξονες λειτουργεί ή έχει την προοπτική να λειτουργήσει παράλληλα (συμπληρωματικά ή ανταγωνιστικά) με τους παράλληλους Πανευρωπαϊκούς Διαδρόμους IV – ανατολικός κλάδος, VII και VIII ενώ τροφοδοτείται από / τροφοδοτεί τους κάθετους Πανευρωπαϊκούς Διαδρόμους IV (εκτός του ανατολικού κλάδου), IX και X καθώς και τον Διευρωπαϊκό άξονα Σκανδιναβικός – Μεσόγειος. Μέσω της συνέργειας των προαναφερθέντων κομβικών σημείων, αλλά και των κύριων διαμετακομιστικών κόμβων η επίδραση του συστήματος μπορεί να επεκταθεί ως εξής:

- Σύνδεση από ανατολικά με την περιφέρεια της Μαύρης Θάλασσας, την Ανατολική Ευρώπη και την Ασία μέσω θαλάσσιων, οδικών και σιδηροδρομικών διαδρόμων
- Σύνδεση κεντρικά με την Ανατολική Μεσόγειο, τη Μέση Ανατολή και τη Βόρεια Αφρική μέσω του λιμενικού δικτύου προς το Νότο και από την Ανατολική έως τη Δυτική Ευρώπη, μέσω του ποτάμιου δικτύου του Δούναβη, καθώς και με τη Βόρεια Ευρώπη μέσω οδικών και σιδηροδρομικών διαδρόμων
- Σύνδεση από δυτικά με την Κεντρική και Δυτική Ευρώπη μέσω οδικών και σιδηροδρομικών διαδρόμων και, μέσω του λιμενικού δικτύου, με την ευρύτερη περιοχή της Νότιας και Δυτικής Μεσογείου

Σύμφωνα με τα ευρήματα του ΠΕ2, η Ζώνη Δυνητικών Επιδράσεων του συστήματος Εγνατία Οδός και κάθετοι άξονες είναι σκόπιμο να οριοθετηθεί σε μία ευρύτερη διασυννοριακή ζώνη που ορίζεται από τα προαναφερθέντα κομβικά σημεία και τα κύρια διαμετακομιστικά κέντρα, λαμβάνοντας υπόψη τις αλληλεπιδράσεις τους με τα δίκτυα που συνδέουν. Όπως έχει ήδη διαπιστωθεί από την παρούσα μελέτη, στον ορισμό και ανάλυση της Ζώνης Επιδράσεων πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι το πολυτροπικό δίκτυο μεταφορών της ευρύτερης περιοχής μελέτης βρίσκεται σήμερα σε πλήρη εξέλιξη και σημαντικά τμήματα και κόμβοι του δικτύου δεν έχουν ολοκληρωθεί.

ΕΝΟΤΗΤΑ Γ

Οριστικοποίηση διασυνοριακής ζώνης επιδράσεων

Γ.1. Περίγραμμα αξιολόγησης

Πραγματοποιείται η οριστικοποίηση της διασυνοριακής ζώνης των επιδράσεων του συστήματος Εγνατία οδός και κάθετοι άξονες λαμβάνοντας υπόψη τις διαπιστώσεις και κατανοήσεις που προέκυψαν από τη διεκπεραίωση της παρούσας φάσης του έργου (ΠΕ1 και ΠΕ2). Ειδικότερα λαμβάνονται υπόψη και αξιολογούνται συνθετικά τα εξής:

- Η διάγνωση των ροών ανθρώπων, υλικών και πόρων μεταξύ χωρών και περιφερειών της ζώνης καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων ώστε να διαπιστωθεί ο βαθμός εξάρτησης, συνεργασίας και επίδρασης των εθνικών και περιφερειακών οικονομιών και κοινωνικών συστημάτων. Όσο μεγαλύτερος ο βαθμός εξάρτησης και συνεργασίας τόσο ισχυρότερη η θεώρηση αυτής της ζώνης ως περιοχή με ενιαία προοπτική στη λογική των επιδράσεων του συστήματος Εγνατία και κάθετοι άξονες.
- Η αναπτυξιακή κατάσταση της ζώνης αναφορικά με κοινωνικά και οικονομικά - παραγωγικά δεδομένα. Επιδίωξη αποτελεί η διαπίστωση των δυναμικών κέντρων καθώς και η αναγνώριση ευρέων περιοχών με σχετικά ομοιογενή και συγκρίσιμα κοινωνικά - οικονομικά χαρακτηριστικά. Αυτά τα στοιχεία οριοθετούν ως ένα βαθμό ένα χωρικό σύστημα όπου το οδικό πλέγμα Εγνατίας και καθέτων συμβάλουν στην περαιτέρω εξυπηρέτησή του, δημιουργώντας έτσι τις προϋποθέσεις ενίσχυσης της ανάπτυξης.
- Η διαπίστωση και αξιολόγηση των βασικών κόμβων διαμετακόμισης και των ευρωπαϊκών διαδρόμων, γεγονός που διαμορφώνει κατανοήσεις αναφορικά με τις δυνατότητες διοχέτευσης των ροών σε διασυνοριακό επίπεδο και στα ευρύτερα δίκτυα, πέραν της περιοχής μελέτης.

Γ.2. Η συνιστώσα των ροών και των συνεργασιών

Σε σχέση με τις εντοπιζόμενες ροές σε ανθρώπους, υλικά και πόρους αλλά και τις διαμορφούμενες συνεργασίες στο πλαίσιο των ευρωπαϊκών προγραμμάτων εδαφικής συνεργασίας, κεντρικά συμπεράσματα αναφέρονται ως εξής:

Η διασυνοριακή ζώνη καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων προβάλλει μια ετεροβαρή εικόνα ως προς την προσέλκυση μεταναστευτικών ροών. Από τη μια πλευρά η Ελλάδα (ζώνη IV επιδράσεων της Εγνατίας οδού) και η Ιταλία (περιοχή μελέτης) έλκουν σημαντικούς μεταναστευτικούς πληθυσμούς ενώ από την άλλη πλευρά, οι υπόλοιπες χώρες και περιοχές εμφανίζονται με μικρή ελκυστικότητα. Ξεχωρίζουν οι μεταναστευτικές κινήσεις πληθυσμών της Αλβανίας και της Βουλγαρίας προς την Ελλάδα και την Ιταλία. Οι ανωτέρω διαπιστώσεις μπορούν να αποτυπωθούν στο δείκτη μεταναστευτικής εξάρτησης των χωρών και περιοχών μελέτης από τις ροές που δημιουργεί το σύνολο της ζώνης. Περισσότερο εξαρτώμενες εμφανίζονται η Ελλάδα (ζώνη IV επιδράσεων) και η Αλβανία ενώ λιγότερο εξαρτώμενες παρουσιάζονται η Ιταλία και η Τουρκία.

Από την άλλη πλευρά, οι ημερήσιες και ολιγόχρονες μετακινήσεις εργαζομένων μεταξύ των γειτονικών κυρίως χωρών με σκοπό την εργασία αναπροσαρμόζουν σε κάποιο βαθμό την εικόνα της αγοράς εργασίας της διασυνοριακής ζώνης, ενσωματώνοντας στοιχεία και χαρακτηριστικά που υπερβαίνουν τα εθνικά όρια. Η Ελλάδα και ειδικότερα η ζώνη IV επιδράσεων της Εγνατίας οδού, "ζητάει" από τις γειτονικές χώρες (Αλβανία, Βουλγαρία και ΠΓΔΜ) εποχικό εργατικό δυναμικό χαμηλής σχετικά εξειδίκευσης για την επάνδρωση των κλάδων της αγροτικής παραγωγής, του τουρισμού και των κατασκευών με τις ετήσιες ανάγκες να διαμορφώνονται σε αρκετές δεκάδες χιλιάδες. Αντίθετα, "προσφέρει" εξειδικευμένο προσωπικό και στελέχη για την επάνδρωση των επιχειρήσεων των ελληνικών κυρίως συμφερόντων, αριθμός που εκτιμάται σε μερικές εκατοντάδες. Ειδικότερα, από στοιχεία των συστηματικών μετακινήσεων με σκοπό την εργασία (commuting) προκύπτει η ορατή αύξησή τους για τη Βουλγαρία και τη ΠΓΔΜ - δυο χώρες που συνορεύουν με την Ελλάδα, γεγονός που συνάδει με τις ειδικότερες διαπιστώσεις των σχέσεων που αναπτύσσει η χώρα με τις γειτονικές της. Αντίθετα, οι συστηματικές μετακινήσεις μεταξύ των νότιων Ιταλικών περιφερειών εμφανίζονται ιδιαίτερα μικρές και με τάσεις μείωσης. Ένα μέγεθος που αποτελεί ένδειξη των "ρηχών" ίσως σχέσεων αυτής της περιοχής με τη βαλκανική της περίμετρο.

Πέρα από τις μετακινήσεις ανθρώπων για εγκατάσταση και εργασία, η διάγνωση των επενδυτικών ροών στις χώρες της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνει συμβάλει στην κατανόηση της περιοχής ως επενδυτικού προορισμού, γεγονός που συνδέεται με την ελκυστικότητα, το δυναμισμό και τις προοπτικές του οικονομικού και παραγωγικού της συστήματος. Εξετάζοντας τις σχέσεις σημαντικότητας των χωρών της διασυνοριακής ζώνης ως δεξαμενές επενδυτικών κεφαλαίων προκύπτει ότι η Ελλάδα και η Ιταλία αποτελούν τους σημαντικότερους επενδυτές της ζώνης με υψηλή δραστηριοποίηση σε όλες τις χώρες. Η μεταξύ τους σχέση όμως είναι ασθενική. Από την άλλη πλευρά η Τουρκία αναπτύσσει σταδιακά επενδυτική παρουσία στην περιοχή, ωστόσο συγκαταλέγεται στις χώρες που κατά βάση υποδέχονται κεφάλαια. Ενδιαφέρον επίσης έχουν οι επενδυτικές σχέσεις που αναπτύσσονται μεταξύ χωρών με κοινό πολιτισμικό - εθνικό υπόβαθρο: ΠΓΔΜ από Βουλγαρία και Κόσοβο από Τουρκία - Αλβανία. Η σχέση της κάθε χώρας με το σύνολο των υπολοίπων της ζώνης προβάλλει και το βαθμό εξάρτησης από τα επενδυτικά κεφάλαια που εισρέουν στη χώρα με προέλευση το σύνολο της ζώνης (ποσοστό αποθέματος ΑΞΕ στο σύνολο). Βάσει αυτού του δείκτη, οι περισσότερο εξαρτώμενες χώρες είναι η Αλβανία και η ΠΓΔΜ ενώ οι λιγότερο εξαρτώμενες είναι η Ιταλία και η Ελλάδα.

Επιπλέον, η διάγνωση των εμπορικών ροών συμβάλει στην κατανόηση του παραγωγικού και οικονομικού τους δυναμισμού και προσανατολισμού. Βασικός δείκτης για την αξιολόγηση των δεδομένων αποτελεί η παρακολούθηση του εμπορικού ισοζυγίου όγκου συναλλαγών (εξαγωγές - εισαγωγές αγαθών σε αξία). Με εξέταση της κατάστασης ανά χώρα της διασυνοριακής ζώνης ξεχωριστά, σημειώνεται η σαφής αύξηση των εμπορικών συναλλαγών τόσο ενδοζωνικά όσο και με τον υπόλοιπο κόσμο. Κύριοι εμπορικοί εταίροι σχεδόν όλων των χωρών της ζώνης είναι η Ιταλία και η Ελλάδα, ακολουθούμενες από την Βουλγαρία και την Τουρκία. Ως ποσοστό επί τους συνόλου των εμπορικών συναλλαγών, οι χώρες της διασυνοριακής ζώνης αποτελούν σημαντικούς εμπορικούς εταίρους για την Αλβανία, το Κόσοβο και τη ΠΓΔΜ. Μικρότερη σημασία φαίνεται ότι έχει η ζώνη για την Τουρκία και την Ιταλία. Αυτό το στοιχείο εκφράζει και τον βαθμό "εμπορικής εξάρτησης" αυτών των χωρών από τη διασυνοριακή ζώνη.

Επίσης, η διάγνωση των τουριστικών ροών συμβάλει στην κατανόηση της εμβάθυνσης σχέσεων που δημιουργούνται μεταξύ των πληθυσμών της ζώνης - απόρροια των προσωρινών και περιστασιακών μετακινήσεων για λόγους τουρισμού, περιήγησης και αναψυχής. Με εξαίρεση την Ελλάδα, σε όλες τις χώρες της διασυνοριακής ζώνης σημειώθηκε αύξηση των τουριστικών αφίξεων η οποία σε κάποιες περιπτώσεις ήταν

εντυπωσιακή (Αλβανία, ΠΓΔΜ, Τουρκία). Ανάλογη υπήρξε η αύξηση και των αφίξεων από τις χώρες της ζώνης γεγονός που καταδεικνύει την αύξηση της κινητικότητας των κατοίκων εντός ζώνης με σκοπό την αναψυχή. Κυριότερες τουριστικές αγορές (χώρες προέλευσης) αναδεικνύονται η Ιταλία και η Ελλάδα με την Τουρκία να σημειώνει σημαντική δυναμική. Το ποσοστό των αφίξεων από τις χώρες της ζώνης στο σύνολο των αφίξεων της κάθε χώρας ξεχωριστά αποτελεί ένδειξη του βαθμού εξάρτησης του τουριστικού κλάδου των χωρών της ζώνης από την αγορά του συνόλου αυτής. Βάσει αυτού του δείκτη, οι περισσότεροι τουριστικά εξαρτημένες χώρες από τη συνολική αγορά της ζώνης είναι η Αλβανία, η ΠΓΔΜ και η Βουλγαρία ενώ οι λιγότερο εξαρτημένες είναι η Ιταλία και η Τουρκία.

Αναφορικά τέλος με το επίπεδο των ευρωπαϊκών προγραμμάτων συνεργασίας, η Ελλάδα συμμετέχει σε συνολικά 378 Πολυμερή Προγράμματα συνεργασίας, και ακολουθούν σε αριθμό η Βουλγαρία (188) και οι Περιφέρειες της περιοχής μελέτης της Ιταλίας (121). Αυτές είναι και οι δύο περιοχές της περιοχής μελέτης με τα υψηλότερα ποσοστά όσον αφορά τα έργα συνεργασίας επί των έργων στα οποία συμμετέχει η Ελλάδα. Τα μεγαλύτερα ποσοστά όσον αφορά τα έργα συνεργασίας επί των έργων στα οποία συμμετέχει η άλλη χώρα/περιοχή αντιστοιχούν στην ΠΓΔΜ (88%), τις Περιφέρειες της Ιταλίας (68%) και της Βουλγαρίας (63%), ενώ η μικρότερη εξάρτηση/ένταση αντιστοιχεί στις περιφέρειες της περιοχής μελέτης της Τουρκίας. Αυτός ο δείκτης, δηλαδή το ποσοστό έργων συνεργασίας επί των έργων στα οποία συμμετέχει η άλλη χώρα/περιοχή, θεωρείται ότι μπορεί να αποτελέσει μια ένδειξη της έντασης της συνεργασίας μεταξύ της Ελλάδας και των μελετώμενων περιοχών της περιοχής μελέτης.

Έχοντας υπόψη τα ανωτέρω και με πυρήνα τον ελληνικό χώρο και τη ζώνη IV επιδράσεων του συστήματος Εγνατία οδός και κάθετοι άξονες, διακρίνονται:

- Μια **ζώνη αυξημένων εξαρτήσεων**, σχέσεων και επιδράσεων που οριοθετείται από την Αλβανία, τη ΠΓΔΜ, τη Βουλγαρία και προεκτείνεται προς τις μητροπολιτικές συγκεντρώσεις του Μπάρι, του Βελιγραδίου και της Κωνσταντινούπολης.
- Μια **ζώνη δυναμικής διάχυσης των επιδράσεων** που περιλαμβάνει τις περιφέρειες της νότιας Ιταλίας πλην Puglia, την περιφέρεια Balikesir - Canakkale στην Τουρκία και το Κόσοβο.

Γ.3. Η συνιστώσα του αναπτυξιακού δυναμισμού

Σε σχέση με την αναπτυξιακή κατάσταση και τον κοινωνικοοικονομικό δυναμισμό της περιοχής, σημειώνονται τα ακόλουθα:

Η διασυννοριακή ζώνη καταρχήν διερεύνησης εμφανίζει τάσεις πληθυσμιακής σταθεροποίησης γεγονός που οφείλετε στις περιφέρειες της Τουρκίας. Με εξαίρεση τα τμήματα της Τουρκίας, η τάση είναι μάλλον αρνητική αφού σε όλες σχεδόν τις περιφέρειες ο πληθυσμός μειώνεται. Εξαίρεση αποτελούν οι περιοχές των σημαντικών αστικών κέντρων της περιοχής και ειδικά των πρωτευουσών όπου η εντοπιζόμενη τάση προβάλλει γενικά μια κατάσταση πληθυσμιακής ενδυνάμωσης. Περιοχές με σημαντικές πληθυσμιακές συσσωρεύσεις αφορούν κυρίως στα σημαντικά αστικά κέντρα (Κωνσταντινούπολη, Βελιγράδι, Νάπολη - Μπάρι) όπου και εντοπίζονται οι μεγαλύτερες πληθυσμιακές πυκνότητες. Από την άλλη πλευρά, η περιοχή Σόφιας - Σκοπίων - Τιράνων και Κοσόβου συνιστά μια ζώνη μεσαίων πληθυσμιακών πυκνοτήτων σε άμεση εγγύτητα με τον ελλαδικό χώρο και το οδικό πλέγμα της Εγνατίας οδού ειδικότερα.

Όσον αφορά στο δημογραφικό δυναμισμό της περιοχής, η διασυννοριακή ζώνη καταρχήν διερεύνησης εμφανίζεται δημογραφικά αρκετά δυναμική αφού ο ρυθμός φυσικής πληθυσμιακής αύξησης είναι εμφανώς θετικός αν και μειωμένος σε σχέση με μια δεκαετία

πριν. Ωστόσο αυτή η εικόνα διαμορφώθηκε σε σημαντικό βαθμό από τα μεγέθη των τουρκικών περιφερειών όπου η εκεί περιοχή μελέτης εμφάνισε μεγάλο ρυθμό ετήσιας πληθυσμιακής αύξησης. Ειδικότερα για τις περιοχές των σημαντικών αστικών κέντρων και πρωτευουσών, η διερεύνηση της κατάστασης σε επίπεδο NUTS III κατέδειξε ότι αυτές ακολουθούν τις τάσεις σε εθνικό επίπεδο με εξαίρεση τις ιταλικές επαρχίες. Ειδικότερο δυναμισμό εμφανίζει η επαρχία της Κωνσταντινούπολης.

Το ποσοστό συμμετοχής του εργατικού δυναμικού (ή ποσοστό οικονομικής δραστηριότητας) αποτελεί μέτρο έκφρασης της επιτυχίας μιας οικονομίας στο να εμπλέξει τη διαθέσιμη εργασία σε κάποιο είδος παραγωγικής δραστηριότητας. Στο σύνολό της, η διασυνοριακή ζώνη καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων σημείωσε μικρή επιδείνωση. Ωστόσο η εικόνα του δείκτη παρουσιάζει σημαντική διακύμανση από περιοχή σε περιοχή και ερμηνεύεται για κάθε περίπτωση με διαφορετικό τρόπο.

Αναφορικά με το επίπεδο ανεργίας, στο σύνολο της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων, το ποσοστό ανεργίας επί του ενεργού πληθυσμού (15-64) αυξήθηκε μεταξύ 2008 και 2011 κατά 3 ποσοστιαίες μονάδες και διαμορφώθηκε κοντά στο 14,4% από 11,7%. Όλες οι περιοχές σημείωσαν αύξηση της ανεργίας με εξαίρεση την ΠΓΔΜ, το Κόσοβο και περιφέρειες της Τουρκίας όπου παρατηρήθηκε ελάττωση.

Στο σύνολο της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων παρατηρείται ότι οι κλάδοι των υπηρεσιών ευθύνονται για τη δέσμευση περίπου του 59% των απασχολούμενων με τους κλάδους της μεταποίησης και των κατασκευών να δεσμεύουν το 29% περίπου και τον πρωτογενή τομέα να ακολουθεί με το 13% περίπου των απασχολούμενων. Οι πλέον αγροτικές περιοχές της ζώνης εντοπίζονται στην Αλβανία, στην περιφέρεια Balikesir - Canakkale της Τουρκίας και στην περιφέρεια Juzne i Istocne Srbije της Σερβίας. Οι πλέον βιομηχανικές περιοχές της ζώνης εντοπίζονται στην περιφέρεια της Κωνσταντινούπολης, στην περιφέρεια Tekirdag - Edirne - Kirklareli της Τουρκίας και σε κάποιες περιφέρειες της Βουλγαρίας. Οι πλέον τριτογενεποιημένες περιοχές εντοπίζονται στις περιφέρειες των πρωτευουσών και των μεγάλων αστικών κέντρων όπως η περιφέρεια Yugozaraden της Βουλγαρίας, η περιφέρεια Campania της Ιταλίας και η περιφέρεια του Βελιγραδίου.

Το μέγεθος αγοράς (ΑΕΠ σε τρέχουσες τιμές) στο σύνολο της διασυνοριακής ζώνης καταρχήν διερεύνησης των επιδράσεων διαμορφώθηκε το 2011 κοντά στα 480 δις ευρώ, αυξημένο κατά 6,3% σε σχέση με αυτό του 2009. Για το 2011, τη μεγαλύτερη συνεισφορά στη διαμόρφωση αυτού του μεγέθους την έχουν οι περιοχές μελέτης της Ιταλίας και Τουρκίας, σχεδόν ισόποσα - λίγο πάνω από τα 200 δις ευρώ. Ακολουθούν η Βουλγαρία και η Σερβία (με το Κόσοβο) με 38 και 21 δις ευρώ περίπου αντίστοιχα, ενώ Αλβανία και ΠΓΔΜ συνιστούν τις δυο μικρότερες οικονομίες με αγορά κάτω από τα 10 δις ευρώ η κάθε μια. Με τον συνυπολογισμό της Ελλάδας, το μέγεθος αγοράς της περιοχής αυξάνεται κατά 208 δις ευρώ περίπου καθώς η χώρα, παρά τις συνθήκες ύφεσης, αποτελεί μια από τις σημαντικότερες οικονομίες της ΝΑ Ευρώπης. Πέραν της Ελλάδας, όλες οι χώρες και περιοχές μελέτης σημείωσαν αύξηση του ονομαστικού ΑΕΠ με εξαίρεση την ιταλική περιοχή μελέτης η οποία κατέγραψε μείωση - σε αντίθεση με το σύνολο της Ιταλίας. Σε όλες τις περιπτώσεις, οι περιοχές των πρωτευουσών και των σημαντικών αστικών κέντρων συμβάλλουν με σημαντικά ποσοστά στη διαμόρφωση του ΑΕΠ (2011) των αντίστοιχων χωρών και περιοχών μελέτης, προβάλλοντας έτσι εθνικά οικονομικά - παραγωγικά συστήματα με ισχυρά στοιχεία χωρικής πόλωσης.

Την περίοδο 2007 - 2011 και με εξαίρεση τις ιταλικές περιφέρειες, παρατηρείται αύξηση της κατά κεφαλήν ονομαστικής αγοραστικής δύναμης σε όλες τις υπόλοιπες περιφέρειες της διασυνοριακής ζώνης. Συνθετικά, οι περιφέρειες με το μικρότερο κατά κεφαλήν ΑΕΠ βρίσκονται στην Αλβανία ενώ αυτές με το υψηλότερο εντοπίζονται στην τουρκική περιοχή

μελέτης καθώς και στην ιταλική περιοχή μελέτης. Σερβία (πλην Κόσοβο), ΠΓΔΜ και κάποιες Βουλγαρικές περιφέρειες παρουσιάζουν κατά κεφαλήν ΑΕΠ κάτω από τα 10.000 ευρώ - υψηλότερα ωστόσο από την Αλβανία. Μια βασική παρατήρηση επίσης αφορά στη θέση των σημαντικών αστικών συγκεντρώσεων ως προς τα μεγέθη του κατά κεφαλήν εισοδήματος. Πλην της Ιταλίας όπου η κατάσταση είναι σχετικά ομογενοποιημένη, όλες οι περιφέρειες των σημαντικών αστικών κέντρων (Κωνσταντινούπολη, Σόφια, Τίρανα) εμφανίζουν κατά κεφαλήν εισόδημα πολύ μεγαλύτερο από την υπόλοιπη χώρα. Επιβεβαιώνεται έτσι η ισχυρή και δεσπόμενη θέση αυτών των περιοχών στα εθνικά τους συστήματα.

Η ακαθάριστη προστιθέμενη αξία παραγωγής εκφράζει τη συνεισφορά κλάδων και τομέων της οικονομίας στη διαμόρφωση του ετήσιου αποτελέσματος. Εξετάζοντας τα ποσοστά ανά περιφέρεια, περιοχή μελέτης και χώρα μεταξύ των ετών 2007 και 2011, η πρώτη βασική διαπίστωση αφορά στην κυριαρχία του τριτογενούς τομέα στο σύνολο της διασυνοριακής ζώνης με μικρές τάσεις ενδυνάμωσης αλλά και τα σχετικά υψηλά ποσοστά του δευτερογενούς τομέα. Γενικά οι περιφέρειες των πρωτευουσών και μεγάλων αστικών κέντρων (Central Albania: Τίρανα, Yugozapaden: Σόφια, Campania: Νάπολη, Istanbul: Κωνσταντινούπολη) εμφανίζονται πιο τριτογενοποιημένες από τις υπόλοιπες.

Στο σύνολο των χωρών της διασυνοριακής ζώνης οι ακαθάριστες επενδύσεις πάγιου κεφαλαίου ως ποσοστό του ΑΕΠ εμφανίζουν διαχρονικά (2007 - 2011) μια ποικίλη εικόνα με τιμές που κυμαίνονται μεταξύ 17% και 39% περίπου. Η Αλβανία, το Κόσοβο και δευτερευόντως η Βουλγαρία εμφανίζουν διαχρονικά τις ισχυρότερες τάσεις αξιοποίησης του παραγόμενου ΑΕΠ για επενδυτικούς σκοπούς καταγράφοντας τιμές δείκτη αρκετά πάνω από το 20%. Στις υπόλοιπες χώρες η τάση ποικίλει με μικρές αυξομειώσεις κοντά ή κάτω από το 20%.

Παρά τις επιμέρους αδυναμίες σε εθνικό επίπεδο, η ανωτέρω ανάλυση έδειξε ότι οι περιοχές των πρωτευουσών και των μεγάλων αστικών κέντρων της περιοχής συνιστούν ζώνες κοινωνικού και οικονομικού δυναμισμού με παρατηρούμενη πληθυσμιακή - δημογραφική ενδυνάμωση και αυξημένο εισόδημα. Σ' αυτό το πρότυπο ξεχωρίζει το μελετούμενο σύστημα της Τουρκίας με προεξάρχουσα περιοχή αυτή της Κωνσταντινούπολης. Από την άλλη πλευρά, η ιταλική περιοχή μελέτης παρότι εμφανίζει χαρακτηριστικά στασιμότητας, κουβαλά την αναπτυξιακή δυναμική των προηγούμενων δεκαετιών διαμορφώνοντας σήμερα ένα σύστημα αυξημένης ομοιογένειας. Αλβανία, Κόσοβο, Βουλγαρία και δευτερευόντως ΠΓΔΜ και Σερβία προβάλλουν στοιχεία οικονομικής και παραγωγικής ενίσχυσης παρότι δημογραφικά δέχονται σοβαρές πιέσεις.

Υπό αυτή της έννοια, μπορεί να διακριθεί μια σχετικά **συμπαγής ζώνη αυξημένων δυνατοτήτων** διαμόρφωσης συνεργιακών και προσθετικών φαινομένων των διαφόρων αναπτυξιακών διαδικασιών, πάντα με πυρήνα το σύστημα Εγνατία και κάθετοι άξονες. Αυτή η ζώνη μπορεί να οριστεί γενικά ως το "πολύγωνο" που οριοθετείται από τις σημαντικές αστικές συγκεντρώσεις των Τιράνων, του Βελιγραδίου, της Σόφιας και της Κωνσταντινούπολης. Σε αυτή τη χωρική αναγνώριση, το σύστημα της ιταλικής περιοχής εμφανίζει χαρακτηριστικά απόκλισης - απόρροια ίσως της διαφορετικής ιστορικής φάσης ανάπτυξης αλλά και της φυσικής ασυνέχειας με τη βαλκανική περιοχή.

Γ.3. Η συνιστώσα των μεταφορών

Κατά την περιγραφή του συστήματος μεταφορών στην καταρχήν διασυνοριακή ζώνη επιδράσεων και την ένταξη σε αυτή του συστήματος Εγνατία Οδός και κάθετοι άξονες, το κεντρικό κριτήριο είναι ο χαρακτήρας διαρκούς εξέλιξης του συστήματος μεταφορών στην ευρύτερη περιοχή της ΝΑΕ τόσο ως προς την προσφορά υποδομής και υπηρεσιών όσο και ως προς την οργανωτική και θεσμική δομή των μεταφορικών δικτύων. Ο χαρακτήρας

αυτός οφείλεται στις πολιτικο-οικονομικές και κοινωνικές αλλαγές των τριών τελευταίων δεκαετιών και στη σταδιακή σύγκλιση των κρατών της περιοχής στην ΕΕ που επηρεάζουν το στραγικό σχεδιασμό των μεταφορικών δικτύων. Για τον λόγο αυτό η ανάλυση επικεντρώθηκε στο σύνολο της ΝΑΕ με στόχο την περιγραφή και αποτίμηση της πολυτροπικής μεταφορικής υποδομής διαπεριφερειακής, διασυνοριακής και διεθνούς εμβέλειας και του τρόπου λειτουργίας της σε σχέση και με τις στρατηγικές προτεραιότητας σε Ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο.

Βασικό συμπέρασμα της ανάλυσης του συστήματος μεταφορών των Νότιων Βαλκανίων, όπου εντάσσεται η καταρχήν διασυνοριακή ζώνη επιδράσεων, είναι ότι αυτό είναι συνδεδεμένο με τις οδικές μεταφορές, που αφορούν τόσο στη διασυνοριακή κινητικότητα προσώπων όσο και στη σύνδεση του οδικού δικτύου με το σύστημα των θαλάσσιων λιμένων για την μεταφορά εμπορευμάτων. Αντίστοιχα, η πολυτροπικότητα είναι περισσότερο ανεπτυγμένη στο σύστημα μεταφορών των Βορείων Βαλκανίων, όπου σε ορισμένα κράτη κυριαρχεί το οδικό σύστημα ενώ σε άλλα το σιδηροδρομικό και το ποτάμιο δίκτυο αναλαμβάνουν σημαντικό έργο.

Επίσης, η θεώρηση των Ευρωπαϊκών διαδρόμων στην ευρύτερη περιοχή περιγράφεται από ένα πολυτροπικό δίκτυο με άξονες που έχουν κατεύθυνση είτε από τα ανατολικά προς τα δυτικά είτε από τα βόρεια προς τα νότια συνδέοντας τη Δυτική και Βόρεια Ευρώπη με την Ανατολική Ευρώπη, τη Μαύρη Θάλασσα, την Ανατολική Μεσόγειο και τη Μέση Ανατολή. Οι κύριοι διάδρομοι που μελετήθηκαν είναι:

- Ο Διάδρομος Σκανδιναβικός-Μεσόγειος - TEN-T
- Οι Πανευρωπαϊκοί Διάδρομοι VII (που περιλαμβάνεται στον Διάδρομο Ρήνος - Δούναβης - TEN-T), VIII, IX, IV (που περιλαμβάνεται στον Διάδρομο Ανατολικός / Αν/κή Μεσόγειος - TEN-T), X (που συνδέεται κάθετα με τον TRACECA)
- Ο Διάδρομος της Νότιας Αδριατικής (E763)

Στους διαδρόμους αυτούς πρέπει να προστεθεί και το δίκτυο SEETO, στο πλαίσιο του οποίου υλοποιούνται τμήματα των διαδρόμων αλλά και ενδο/διαπεριφερειακές και διασυνοριακές συνδέσεις μεταξύ των βασικότερων πόλων ανάπτυξης και μεταφορικών κόμβων στα δυτικά Βαλκάνια.

Όπως διαφαίνεται από τα πλαίσια εθνικών και περιφερειακών αναπτυξιακών πολιτικών, τόσο οι προοπτικές πρόσβασης στον Ευρωπαϊκό και διεθνή χώρο όσο και η εξασφάλιση αποδοτικών διαπεριφερειακών και διασυνοριακών συνδέσεων εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη διέλευση των Ευρωπαϊκών Διαδρόμων κατά μήκος των υπό εξέταση χωρών και περιφερειών. Σε σχέση με τη διασυνοριακή κινητικότητα, αναδεικνύονται συγκεκριμένες προτεραιότητες ενίσχυσης των σχέσεων μεταξύ των χωρών Αλβανία - ΠΓΔΜ - Μαυροβούνιο, Σερβία - Μαυροβούνιο, Σερβία - ΠΓΔΜ - Ελλάδα, Βουλγαρία - Ελλάδα και Αλβανία - Ελλάδα.

Οι άξονες προτεραιότητας για την ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών στην καταρχήν διασυνοριακή ζώνη επιδράσεων, οι οποίες σχετίζονται με τον υφιστάμενο ή δυνητικό ρόλο του συστήματος Εγνατία Οδός και κάθετοι άξονες, αφορούν στα εξής: α) Αποκατάσταση ενός αποδοτικού, ασφαλούς και περιβαλλοντικά βιώσιμου ενδοπεριφερειακού / διαπεριφερειακού και διασυνοριακού δικτύου που θα συνδέεται με τους Ευρωπαϊκούς διαδρόμους, β) Ανάπτυξη ή ενίσχυση των διαμετακομιστικών κόμβων διεθνούς εμβέλειας, γ) Σταδιακή προώθηση των σιδηροδρομικών μεταφορών, κυρίως στις εμπορευματικές μεταφορές μέσω και της διατροπικής συνεργασίας τους με το λιμενικό δίκτυο και δ) Ανάπτυξη σύγχρονων υποδομών και υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών. Παρόλα αυτά, πρέπει να σημειωθεί ότι στην υφιστάμενη κατάσταση στις υπό εξέταση χώρες των Νότιων Βαλκανίων εντοπίζονται σημαντικές ελλείψεις σε κάθε ένα από τους παραπάνω τομείς προτεραιότητας.

Το σύστημα Εγνατία Οδός και κάθετοι άξονες αποτελεί μία από τις κύριες ολοκληρωμένες οδικές υποδομές στην ΝΑΕ και εντάσσεται στην περιοχή διασυνδέοντας την Ελλάδα με τις όμορες χώρες και τις χώρες αυτές μεταξύ τους με έναν ενιαίο διάδρομο που παρέχει πρόσβαση προς τους σημαντικότερους πόλους ανάπτυξης και τους διεθνείς κόμβους μεταφορών. Επιπρόσθετα, η διατροπική σύνδεση με τους θαλάσσιους διαδρόμους προς την Ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα στα ανατολικά και προς την Αδριατική στα δυτικά ενισχύει τη διεθνή προσπελασιμότητα. Ο ρόλος αυτός είναι ιδιαίτερα σημαντικός καθώς οι όμορες με την Ελλάδα χώρες έχουν σχετικά χαμηλή πυκνότητα αυτοκινητοδρόμων, οδικό δίκτυο με ασυνέχειες ως προς την ολοκλήρωσή του και καθυστερήσεις στις διασυνοριακές διελεύσεις, καθώς μόνο η Βουλγαρία είναι μέλος της ΕΕ.

Από την άλλη πλευρά, στα Βόρεια Βαλκάνια επικρατεί ο πολυτροπικός διάδρομος που αναπτύσσεται στην ευρύτερη περιφέρεια του Δούναβη συνδέοντας τη Βόρεια Αδριατική και τη Δυτική Ευρώπη μέσω Κεντρικής Ευρώπης με την Ανατολική Ευρώπη και τη Μαύρη Θάλασσα. Κάθετοι σιδηροδρομικοί και οδικοί άξονες εκτείνονται από την περιφέρεια του Δούναβη προς τη Βόρεια Ευρώπη και τα Κεντρικά και Νότια Βαλκάνια. Με τον τρόπο αυτό συντίθεται ένα δίκτυο μεταφορικών συνδέσεων μεταξύ των πόλων ανάπτυξης που μπορεί να διαφοροποιηθεί από το δίκτυο όπου εντοπίζονται οι διασυνοριακές επιδράσεις του συστήματος Εγνατία Οδός και κάθετοι άξονες.

Σύμφωνα με αυτή τη θεώρηση, το υπό εξέταση σύστημα εντάσσεται στο Ευρωπαϊκό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων των Νότιων Βαλκανίων δημιουργώντας ένα πλέγμα που οριοθετείται από μία σειρά διαμετακομιστικών κόμβων, οι οποίοι διοχετεύουν τις κυκλοφοριακές ροές είτε προς διεθνή και περιφερειακά / τοπικά δίκτυα είτε προς τους διαδρόμους που βρίσκονται στην περιοχή επιρροής της περιφέρειας του Δούναβη. Οι διαμετακομιστικοί αυτοί κόμβοι αφορούν εκτός από πρωτεύουσες χωρών και ως εκ τούτου σημαντικά μητροπολιτικά κέντρα και πόλεις – λιμάνια και είναι οι εξής:

- Τουρκία
 - Κωνσταντινούπολη (Περιφέρεια Istanbul)
 - Terkidag (Περιφέρεια Tekirdag – Edirne – Kerklareli)
- Βουλγαρία
 - Σόφια (Περιφέρεια Yugozapaden)
 - Burgas (Περιφέρεια Yugoiztochen)
 - Varna (Περιφέρεια Severoiztochen)
- Ελλάδα
 - Αλεξανδρούπολη (Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης)
 - Θεσσαλονίκη (Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας)
 - Ηγουμενίτσα (Περιφέρεια Ηπείρου)
- ΠΓΔΜ
 - Σκόπια (Περιφέρεια FYROM)
- Σερβία
 - Βελιγράδι (Περιφέρεια Beogradski)
 - Νις (Περιφέρεια Juzne i Istocne Srbije)
- Αλβανία
 - Δίπολο Τίρανα - Δυρράχιο (Περιφέρεια Central Albania)
- Ιταλία
 - Bari (Περιφέρεια Puglia)
 - Brindisi (Περιφέρεια Puglia)

Η **περιοχή που οριοθετείται από τους προαναφερθέντες κόμβους** αποτελεί τη διασυνοριακή ζώνη επιδράσεων σύμφωνα με την ανάλυση της συνιστώσας των μεταφορών.

Τέλος, από την εξέταση του πλαισίου στρατηγικού σχεδιασμού σχετικά με την εξέλιξη του συστήματος μεταφορών στην περιοχή της ΝΑΕ αναδεικνύονται οι περιοχές που ενδέχεται να στελεχώσουν μία διευρυμένη ζώνη επιδράσεων του πλέγματος της Εγνατίας Οδού στο μέλλον. Οι περιοχές αυτές είναι:

- Η Περιφέρεια Balikesir-Canakkale (Τουρκία) μετά την ολοκλήρωση του αυτοκινητόδρομου Kinali-Tekirdag-Canakkale-Balikesir.
- Η Νότια Ρουμανία μετά την αναβάθμιση των χερσαίων διελεύσεων του Δούναβη και την ολοκλήρωση του Πανευρωπαϊκού Διαδρόμου ΙΧ.
- Το Μαυροβούνιο μετά την ολοκλήρωση των διασυννοριακών συνδέσεων του λιμένα του Bar με το Βελιγράδι (Σερβία) και με το δίπολο Δυρράχιο – Τίρανα (Αλβανία).
- Οι Περιφέρειες Campania και Calabria (Νότια Ιταλία) μετά την αναβάθμιση των συνδέσεων της Νάπολη και του λιμένα Gioia Tauro με το λιμενικό δίκτυο της Puglia.

Γ.4. Οριστικοποίηση της ζώνης

Με βάση τις χωρικές διαπιστώσεις από την ανάλυση των ροών, της αναπτυξιακής δυναμικής της περιοχής και της δομής του συστήματος μεταφορών αναφορικά με την επίδραση που ασκεί ή μπορεί να ασκήσει το οδικό πλέγμα Εγνατία οδός και κάθετοι άξονες, η διασυννοριακή ζώνη διερεύνησης των επιδράσεων αυτών καθορίζεται ως εξής:

- Δυτική απόληξη της ζώνης ορίζεται η περιφέρεια της Puglia στην ιταλική περιοχή μελέτης, ως η περιοχή πύλη των ροών που εξυπηρετεί ο άξονα προς την ιταλική και ευρωπαϊκή ενδοχώρα. Ως συνέχεια και προέκταση αυτής μπορεί να θεωρηθούν οι υπόλοιπες περιφέρειες της ιταλικής περιοχής χωρίς όμως αυτές να διαμορφώνουν ένα εμφανές και άμεσο χωρικό πεδίο αναγνώρισης των επιδράσεων.
- Ανατολική απόληξη της ζώνης ορίζεται η περιφέρεια της Κωνσταντινούπολης αναγνωρίζοντας τον οικονομικό και παραγωγικό δυναμισμό αυτής της περιοχής και των προοπτικών της ως αγορά για την ελληνική και βαλκανική επιχειρηματική δραστηριοποίηση. Η περιφέρεια Balikesir - Canakkale δεν φαίνεται να εμπίπτει στο άμεσο χωρικό πεδίο αναγνώρισης των επιδράσεων αφού τόσο αναπτυξιακά όσο και λειτουργικά εντάσσεται με λιγότερο σαφή τρόπο στο πλέγμα των διασυννοριακών επιδράσεων με τη βαλκανική περιμετρο.
- Βόρεια απόληξη της ζώνης ορίζεται η περιοχή του Βελιγραδίου αναγνωρίζοντας τον κομβικό ρόλο της στη διοχέτευση ροών και μεταφορικών φορτίων μεταξύ βορά και νότου. Για τον ίδιο λόγο εμπίπτει στη ζώνη διερεύνησης των επιδράσεων και η περιφέρεια Juzne i Istocne Srbije. Το Κόσοβο ωστόσο εισέρχεται με δευτερεύοντα τρόπο στη διαδικασία αναγνώρισης των επιδράσεων καθώς βρίσκεται εκτός των σημαντικών μεταφορικών συνδέσεων ενώ και στο ζήτημα των εξαρτήσεων κατέχει μια περιφερειακή σημασία.
- Πυρήνας της διασυννοριακής ζώνης ορίζεται το γεωγραφικό πλαίσιο των χωρών Αλβανία, ΠΓΔΜ και Βουλγαρία καθώς όλα τα μεγέθη ανάπτυξης, εξαρτήσεων και συνδέσεων συνηγορούν στην ένταξη αυτής της περιοχής στο χώρο εξυπηρέτησης του συστήματος Εγνατία και κάθετοι άξονες και άρα αναγνώρισης των επιδράσεων.

Συνεπώς, ως διασυννοριακή ζώνη επιδράσεων του συστήματος Εγνατία και κάθετοι άξονες προτείνεται να οριστεί ο χώρος που περιλαμβάνει τις χώρες Αλβανία, ΠΓΔΜ, Βουλγαρία, τις περιφέρειες Istanbul και Tekirdag - Edirne - Kirklareli στην Τουρκία ως ανατολική απόληξη, την περιφέρεια Puglia στην Ιταλία ως δυτική απόληξη και τις Σερβικές περιφέρειες Beograd και Juzne i Istocne Srbije ως βόρεια απόληξη (Χάρτης 5 στο Παράρτημα).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

I. Αναλυτικά δεδομένα και τεκμηρίωση Κεφαλαίου Α.6.

II. Χαρτογραφική τεκμηρίωση

1. Χάρτης 1. Στοιχεία γεωγραφία
2. Χάρτης 2. Διοικητική διαίρεση κατά NUTSII
3. Χάρτης 3. Διοικητική διαίρεση κατά NUTSIII
4. Χάρτης 4. Δίκτυα και κόμβοι μεταφορών
5. Χάρτης 5. Προτεινόμενη ζώνη διασυνοριακών επιδράσεων

III. Βιβλιογραφία - αναφορές