

# ΟΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ Ο ΥΠΟ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

Πρόδρομος Προδρομίδης

Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών (ΚΕΠΕ)  
και Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών, pjrprodr@kepe.gr

## Περίληψη

Στην παρούσα εργασία επιχειρείται ο προσδιορισμός και η χαρτογράφηση των αγορών εργασίας της Δυτικής Ελλάδος (α) στην βάση των απογραφικών στοιχείων του 2011, (β) μέσω τεσσάρων σεναρίων λειτουργικής συνδέσεως των επί μέρους περιοχών, (γ) λαμβάνοντας υπ' όψιν όλους τους συνδυασμούς εισροών ή εκροών εργαζομένων από/προς τους 6.132 δήμους και κοινότητες της επικρατείας. Υπό το πρίσμα των οικονομικών ζωνών που αναδύονται στον χάρτη, εκτιμάται ότι θα ήταν σκόπιμο η χωρική στόχευση των πολιτικών απασχολήσεως, ανεργίας και κοινωνικής συνοχής να λάβει υπόψιν το συγκεκριμένο περίγραμμα. Στον βαθμό που το οδικό και άλλο μεταφορικό-συγκοινωνιακό δίκτυο εξελίσσεται, αίρει την απομόνωση των περιοχών και αφενός επιτρέπει την διάχυση παρεμβάσεων είτε αναπτυξιακής υφής είτε για την άμβλυνση κοινωνικών ανισοτήτων, αφετέρου παρέχει την δυνατότητα διευρύνσεως/ενοποιήσεως των οικονομικών ζωνών της περιοχής. Ούτως έχοντων των πραγμάτων, θα ήταν πολλαπλώς χρήσιμο η κατάσταση των ροών να επανεξετάζεται και οι λειτουργικοί σχηματισμοί (οι ζώνες) που προκύπτουν στον χώρο να αποτυπώνονται με κάποια περιοδικότητα.

**Λέξεις-κλειδιά:** αγορές εργασίας, ροές εργαζομένων, συγκοινωνιακό-μεταφορικό δίκτυο

**JEL classification:** J49, R12

# THE FUNCTIONAL ECONOMIC AREAS OF WESTERN GREECE AND THE IMPACT OF THE LARGE INFRASTRUCTURE PROJECTS UNDERWAY

Prodromos Prodromidis  
Centre for Planning & Economic Research and  
Athens Univ. of Economics & Business

## Abstract

The paper delineates the functional economic areas of Western Greece after people's commuting patterns at four different in- and out-commuting thresholds, and considers the impact of the main axes of the transportation network that are currently underway on the said patterns and areas. To the extent the shapes of the recovered formations diverge from the subregional division of the area there is room for better targeted policy interventions.

## 1. Εισαγωγή

Σκοπός της παρούσης εργασίας είναι να προσδιορίσει τις οικονομικές ζώνες της Δυτικής Ελλάδος με τον προσφορότερο τρόπο που υφίσταται (βάσει των ροών των εργαζομένων από τους τόπους κατοικίας στους τόπους εργασίας και αντιστρόφως) και να προβάλει επί των ζωνών αυτών τα υπό υλοποίηση ή σχεδιασμό μεγάλα έργα υποδομής προκειμένου να επιτρέψει τον στοχασμό και την συζήτηση των επιπτώσεων. Με αυτό το σκεπτικό λοιπόν, αρχικώς χαρτογραφούνται οι οικονομικές ζώνες ως είχαν βάσει των στοιχείων του 2011 (προ της ολοκλήρωσης των μεγάλων έργων υποδομής που αρχίζει να λαμβάνει χώραν το 2017: έτος συγγραφής της παρούσης) και εν συνεχεία επιχειρείται να εκτιμηθούν/σκιαγραφηθούν οι αλλαγές που θα επέλθουν στα όρια και το σύστημα των οικονομικών ζωνών από την ολοκλήρωση και λειτουργία των έργων. Αρχίζουμε με τον προσδιορισμό των ζωνών που προκύπτουν από τις υφιστάμενες μετακινήσεις ανθρώπων για την άσκηση εργασίας.

## 2. Οι καθημερινές ροές εργαζομένων και οι λειτουργικές οικονομικές ενότητες

Ο προσδιορισμός των οικονομικών ζωνών ή των λειτουργικών οικονομικών ενοτήτων (όπως εναλλακτικά αναφέρονται) είναι κάτι που ήδη επιχειρείται σε ευρωπαϊκό επίπεδο προκειμένου να εξυπηρετηθεί η στοχευμένη άσκηση οικονομικής και κοινωνικής πολιτικής (Rademacher, 2015) – πολιτικής που σήμερα ασκείται/χρηματοδοτείται σε επίπεδο διοικητικών περιφερειών. Υπό αυτό το πρίσμα, ίσως είναι επιτακτικότερα σκόπιμο να χαρτογραφηθεί η κατάσταση ή κάποια εκδοχή αυτής στην Δυτική Ελλάδα προκειμένου να υφίσταται η δυνατότητα αντιπαραβολής (ένα μέτρο συγκρίσεως) στο πλαίσιο που μεσοχρονίως ίσως προταθεί.

Σύμφωνα με τις πιο έμπειρες διεθνώς κυβερνητικές υπηρεσίες σε θέματα προσδιορισμού λειτουργικών οικονομικών ενοτήτων (ενοτήτων που και δεν είναι απαραίτητο να συμπίπτουν με τις διοικητικές υποδιαιρέσεις) και βάσει των διαθέσιμων στοιχείων που υφίστανται, ο προσφορότερος τρόπος προσδιορισμού είναι αυτός του προσδιορισμού των λεγομένων *τοπικών αγορών εργασίας* (Βρετανική κυβέρνηση, 2010). Δεν είναι ο μόνος τρόπος (βλ. Πλαίσιο 1· θα αναφερθούμε σε έναν ακόμα στο κεφάλαιο 6)· ωστόσο πρόκειται για τον πλέον ενδεδειγμένο τρόπο προβλέψεως της προοπτικής διαχύσεως ή μη (σε άλλα μέρη του νομού, της περιφερειακής ενότητας, της περιφέρειας ή σε άλλες περιφέρειες) των παρεμβάσεων που αφορούν στην προσφορά και ζήτηση εργασίας, την μείωση της ανεργίας, την βελτίωση των μισθών κ.ο.κ. Εν προκειμένω, διενεργείται μέσω της εξετάσεως των ατομικών στοιχείων ροών εργαζομένων από τον συνήθη τόπο κατοικίας προς τον συνήθη τόπο εργασίας που συνέλεξε από τις 6.132 οικιστικές μονάδες της χώρας κατά την απογραφή πληθυσμού του 2011 η Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ).

### Πλαίσιο 1: Κριτήρια προσδιορισμού των λειτουργικών οικονομικών ενοτήτων

Οι λειτουργικές οικονομικές ενότητες μπορούν να προσδιοριστούν τόσο από τις ροές ανθρώπων όσο και από τις ροές αγαθών και υπηρεσιών.

Οι μετακινήσεις (ροές) ανθρώπων για την άσκηση εργασίας ή άλλων δραστηριοτήτων, στον βαθμό που παράγουν τακτικές συναλλαγές και οικονομικές εξαρτήσεις μεταξύ περιοχών, επιτρέπουν την διάχυση των οικονομικών και κοινωνικών φαινομένων και παρεμβάσεων από/προς τις εν λόγω περιοχές –όπως σε συγκοινωνούντα δοχεία.

Οι μεταφορές (ροές) αγαθών και οι παροχές ή χρήσεις υπηρεσιών, μέσω της ενισχύσεως του πλέγματος εισροών και εκροών, εξαρτήσεων και συνδέσεων επί της αλυσίδας αξίας, εισφέρουν εις (ή επιτείνουν) την οικονομική ενοποίηση επιμέρους περιοχών (ομόρων και μη) και την αναπτυξιακή προοπτική εν γένει.

Ευλόγως τα όρια διαφέρουν βάσει του κριτηρίου που εφαρμόζεται και, προφανώς, υφίστανται και άλλες κατηγορίες λειτουργικών ενοτήτων (εκπαιδευτικές υγειονομικές, υδρευτικές κ.ο.κ.)

Σύμφωνα με την διεθνή πρακτική προσδιορισμού των ορίων των τοπικών αγορών εργασίας (Προδρομίδης, 2008), δύο οικιστικές μονάδες, Α και Β, εκλαμβάνονται ως τμήματα της ίδιας αγοράς όταν είτε το ποσοστό των εργαζομένων κατοίκων της Α που μεταβαίνει στην Β υπερβαίνει κάποιο κατώφλι (π.χ., 75%) σε σχέση με το σύνολο των εργαζομένων κατοίκων της Α, είτε το ποσοστό των εργαζομένων κατοίκων της Α που εισέρχεται στην Β υπερβαίνει κάποιο ορισθέν κατώφλι σε σχέση με το σύνολο αυτών που εργάζονται στην Β. Η διαδικασία επαναλαμβάνεται μεταξύ του (διαδοχικώς) διευρυμένου σχήματος και των λοιπών οικιστικών μονάδων, στο κατώφλι του 74%, του 73% κ.ο.κ. έως ότου διαπιστωθεί ότι οι ροές ατόμων από/προς ανένταχτες (σε συναθροίσεις) οικιστικές μονάδες προς/από την συνάθροιση των Α, Β και όσων άλλων οικιστικών μονάδων απαρτίζουν την αγορά είναι μέτριες προς χαμηλές (λ.χ., κάτω του 20%), εξαιρετικά χαμηλές (λ.χ., κάτω του 10%) ή ανύπαρκτες. (Γενικά, η διαδικασία ξεκινάει από τα κατώφλια του 100 και 99% και κινείται πτωτικά (75%, 74% κ.ο.κ.). Σε κάποιες χώρες καταλήγουν στο κατώφλι του 25 ή 20%, σε άλλες καταλήγουν στο κατώφλι του 15 ή 10%.) Εξυπακούεται ότι όσες οικιστικές μονάδες δεν περιλαμβάνονται σε μια αγορά βάσει του επιλεγέντος κατωφλίου, προφανώς συγκροτούν ή υπάγονται σε διαφορετική ή διαφορετικές αγορές. Με τον ίδιο τρόπο εξετάζονται όλες οι οικιστικές μονάδες ανά την επικράτεια.

Σημειώνεται ότι οι 6.132 οικιστικές μονάδες της χώρας, των οποίων οι ροές συγκρίνονται πανελλαδικώς και αξιολογούνται στην ανάλυση, δεν είναι περαιτέρω κατατμήσιμες με βάση τα υφιστάμενα στοιχεία της απογραφής. Το οιονεί επιβαρυντικό για την πολυπλοκότητα των υπολογισμών ενδεχόμενο της ταυτόχρονης υπαγωγής κάποιας περιοχής σε διαφορετικές αγορές (όταν προκύπτουν ροές του αυτού ποσοστού) αναδύεται σε πολύ λίγες περιπτώσεις (περιπτώσεις πολύ μικρών χωριών) και εν προκειμένω επιλύεται με την αλγοριθμική πρόκριση της ροής με τον μεγαλύτερο απόλυτο αριθμό (εισρεόντων ή εκρεόντων) εργαζομένων και στις ελάχιστες περιπτώσεις που και αυτοί οι αριθμοί ήσαν ίσοι, επελέγη η ενοποίηση μεταξύ των εγγυτέρων συγκοινωνιακά περιοχών.

Άλλες καταστάσεις ήταν δυσκολότερο να αντιμετωπιστούν. Πρωτίστως, η μη καταγραφή των πόλεων και χωριών απασχολήσεως στην αλλοδαπή (ημεδαπή) των κατοίκων ημεδαπής (αλλοδαπής) που καθημερινά διέρχονται τα σύνορα προκειμένου να εργαστούν εκεί (στην χώρα μας), απαγορεύουν τον προσδιορισμό διασυνοριακών αγορών. Επιπλέον, η μη καταγραφή των αντιστοίχων αλλοδαπών συντελεί στην υπερεκτίμηση των ποσοστών των μη μετακινούμενων

ημεδαπών, καθώς και των ημεδαπών ροών σε/από άλλες οικιστικές μονάδες της χώρας, επιτρέποντας ομαδοποιήσεις οικιστικών μονάδων σε κατώφλια διαφορετικά από τα επιδιωκόμενα. Σημειώνεται ότι οι καταγεγραμμένες ροές δεν αποτυπώνουν την εξ αποστάσεως συμμετοχή στην προσφορά εργασίας ετέρων οικιστικών μονάδων. Στον βαθμό που στο μέλλον η συγκεκριμένη μορφή απασχολήσεως ενδέχεται να διευρυνθεί, ίσως θα ήταν σκόπιμο σε επόμενες απογραφές η πληροφορία να καταγράφεται.

### **3. Τέσσερις διαδοχικές χαρτογραφήσεις**

Σημείο αφετηρίας της αναλύσεως είναι η καταγραφή 3,7276 εκατ. εργαζομένων κατοίκων κατά την 18<sup>η</sup> Μαρτίου 2011, εκ των οποίων το 54,35% εφέρετο να εργάζεται στην οικιστική μονάδα κατοικίας του, το 40,34% σε άλλη που ευρίσκετο εντός επικρατείας, το 0,37% σε άλλη που ευρίσκετο εκτός επικρατείας και το υπόλοιπο 4,93% σε μη μόνιμο μέρος. (Στην διάρκεια όλου του έτους, δηλ. στην διάρκεια του 2011, ο αριθμός των απασχολουμένων (εποχικών και μη) φαίνεται να ανήλθε στα 4,3818 εκατ. άτομα σύμφωνα με τα (προσωρινά εισέτι) εθνικολογιστικά στοιχεία.) Στην συνέχεια παρατίθενται τα ευρήματα των αλληπαλλήλων υπολογισμών επί των ροών των 3,7 εκατ. απογραφέντων εργαζομένων ατόμων υπό την μορφή σεναρίων, στα κατώφλια του 25, 20, 15 και 10% προκειμένου να χαρτογραφηθεί η κατάσταση (η έκταση των λειτουργικών αγορών) όσο φθίνουν οι ροές και αλληλεπιδράσεις.

Στο κατώφλι του 25%, όπως φαίνεται και στον Χάρτη 1, διακρίνονται:

- Ο σχηματισμός (δηλ., η τοπική αγορά) των Πατρών (77,6 χιλ. εργαζομένων κατοίκων). Είναι τέταρτος (τέταρτη) σε όρους πληθυσμού εργαζόμενων κατοίκων μεταξύ των πέντε μεγάλων σχηματισμών της χώρας (των 50 χιλ. εργαζομένων κατοίκων και άνω).
- Οι σχηματισμοί του Αγρινίου (18,2), του Πύργου (11,4), της Ναυπάκτου, του Αιγίου (7,4), της Αμαλιάδος (6,3) εκ των 55 μετρίου μεγέθους σχηματισμών της χώρας (των 5.000-49.999 εργαζομένων κατοίκων). Ποσοστό:  $5/55 = 9\%$  αυτών.
- Οι σχηματισμοί του Μεσολογγίου (4,6), της Γαστούνης (2,0), του Αγίου Κωνσταντίνου (1,9), του Βαρθολομιού, της Ανδραβίδος, της Βονίτσης, του Τραγανού (1,5), του Αιτωλικού (1,4), της Αμφιλοχίας (1,3), της Νέας Μανολάδος, της Ζαχάρως (1,2), του Νεοχωρίου Μεσολογγίου, των Λεχαινών (1,0) εκ των 142 μικρομεσαίων σχηματισμών της χώρας (των 1.000-4.999 εργαζομένων κατοίκων). Ποσοστό:  $13/142 = 9\%$  αυτών.

- Οι σχηματισμοί της Βάρδας (1,0), του Αστακού, της Κατοχής (0,9), των Κρεστένων, του Παναιτωλίου (0,8), του Καινουργίου, των Καλαβρύτων, του Διακοπτού, της Παλαίρου (0,7), της Αρχαία Ολυμπίας, της Λεπενούς, των Μακρισίων (0,6), του Θέρμου (0,5) εκ των 170 μικρών σχηματισμών της χώρας (των 500-999 εργαζομένων κατοίκων). Ποσοστό:  $13/170 = 8\%$  αυτών.
- 459 εκ των 3.285 μικροτέρων σχηματισμών της χώρας. Ποσοστό:  $459/3.285 = 14\%$  αυτών.
- Μια εκ των 15 οικιστικών μονάδων της χώρας άνευ εργαζομένων κατοίκων (πρόκειται για την κοινότητα Στομίου Ηλείας). Ποσοστό: 7% αυτών.
- Δώδεκα οικιστικές μονάδες που εντάσσονται στους σχηματισμούς Αθηνών (των 1,4464 εκατ. εργαζομένων κατοίκων) και Θεσσαλονίκης (των 372,3 χιλ. εργαζομένων κατοίκων).

Εν συνεχεία, στο κατώφλι του 20%, όπως φαίνεται και στον Χάρτη 2, διακρίνονται:

- Ο διευρυμένος σχηματισμός των Πατρών (80,9 χιλ. εργαζομένων κατοίκων). Είναι τέταρτος σε όρους πληθυσμού εργαζόμενων κατοίκων μεταξύ των επτά –πλέον– μεγάλων σχηματισμών της χώρας (των 50 χιλ. εργαζομένων κατοίκων και άνω).
- Οι διευρυμένοι σχηματισμοί του Αγρινίου (21,2), του Πύργου (15,8), του Αιγίου (8,9), της Ναυπάκτου (7,6), της Αμαλιάδος (6,5), του Μεσολογγίου (5,2) εκ των 57 μετρίου μεγέθους σχηματισμών της χώρας (των 5.000-49.999 εργαζομένων κατοίκων). Ποσοστό:  $6/57 = 11\%$  αυτών.
- Οι σχηματισμοί της Γαστούνης (2,0), του Αγίου Κωνσταντίνου (1,9), του Βαρθολομιού, της Βονίτισης, του Τραγανού (1,5) της Αμφιλοχίας, του Αιτωλικού (1,4) της Ζαχάρως, της Νέας Μανολάδος (1,2), της Βάρδας (1,1), του Νεοχωρίου Μεσολογγίου, των Λεχαιών (1,0) εκ των 118 μικρομεσαίων σχηματισμών της χώρας (των 1.000-4.999 εργαζομένων κατοίκων). Ποσοστό:  $12/118 = 10\%$  αυτών.
- Οι σχηματισμοί του Αστακού, της Κατοχής, των Κρεστένων (0,9), της Παλαίρου (0,8), των Καλαβρύτων, του Διακοπτού (0,7), της Λεπενούς, του Θέρμου, των Μακρισίων (0,6) εκ των 129 μικρών σχηματισμών της χώρας (των 500-999 εργαζομένων κατοίκων). Ποσοστό:  $9/129 = 7\%$  αυτών.
- 365 εκ των 2.492 μικροτέρων σχηματισμών της χώρας. Ποσοστό:  $365/2.492 = 15\%$  αυτών.
- Μια εκ των 15 οικιστικών μονάδων της χώρας άνευ εργαζομένων κατοίκων.

- 17 οικιστικές μονάδες που εντάσσονται στους σχηματισμούς των Αθηνών (των 1,4486 εκατ. εργαζομένων κατοίκων) και Θεσσαλονίκης (των 378,2 χιλ. εργαζομένων κατοίκων).

Σε αντιδιαστολή, στο κατώφλι του 15%, όπως φαίνεται και στον Χάρτη 3, διακρίνονται:

- Ο ακόμα πιο διευρυμένος σχηματισμός των Πατρών (81,4 χιλ. εργαζομένων κατοίκων). Είναι τέταρτος σε όρους πληθυσμού εργαζόμενων κατοίκων μεταξύ των οκτώ μεγάλων σχηματισμών της χώρας (των 50 χιλ. εργαζομένων κατοίκων και άνω).
- Οι ακόμα πιο διευρυμένοι σχηματισμοί του Αγρινίου (27,8), του Πύργου (17,4), του Αιγίου (9,7), της Ναυπάκτου (8,2), της Αμαλιάδος (8,1), του Μεσολογγίου (5,3) εκ των 57 μετρίου μεγέθους σχηματισμών της χώρας (των 5.000-49.999 εργαζομένων κατοίκων). Ποσοστό:  $6/57 = 11\%$  αυτών.
- Οι σχηματισμοί της Γαστούνης (2,0), της Βονίτσης (1,7), του Βαρθολομιού, του Τραγανού (1,5), της Αμφιλοχίας, της Ζαχάρως (1,5), του Αιτωλικού (1,4), της Νέας Μανολάδος, του Αστακού (1,2), της Βάρδας (1,1), του Νεοχωρίου Μεσολογγίου, των Λεχαινών (1,0) εκ των 89 μικρομεσαίων σχηματισμών της χώρας (των 1.000-4.999 εργαζομένων κατοίκων). Ποσοστό:  $12/89 = 13\%$  αυτών.
- Οι σχηματισμοί των Καλαβρύτων, της Κατοχής, των Κρεστένων (0,9), του Διακοπτού, της Παλαίρου (0,8), της Ακράτας (0,7), της Λεπενούς, των Μακρυσίων (0,6) εκ των 85 μικρών σχηματισμών της χώρας (των 500-999 εργαζομένων κατοίκων). Ποσοστό:  $8/85 = 9\%$  αυτών.
- 262 εκ των 1.605 μικροτέρων σχηματισμών. Ποσοστό:  $262/1.605 = 16\%$  αυτών.
- Μία εκ των 15 οικιστικών μονάδων της χώρας άνευ εργαζομένων κατοίκων.
- 28 οικιστικές μονάδες που εντάσσονται στους σχηματισμούς των Αθηνών (των 1,4598 εκατ. εργαζομένων κατοίκων), Θεσσαλονίκης (των 432,5 χιλ. εργαζομένων κατοίκων), Ιωαννίνων (52,8), Αρτης (20,8) και Λευκάδος (6,7).

Τέλος, στο κατώφλι του 10%, όπως φαίνεται και στον Χάρτη 4, διακρίνονται:

- Η πλέον διευρυμένη εκδοχή του σχηματισμού (της τοπικής αγοράς εργασίας) των Πατρών (100,2 χιλ. εργαζομένων κατοίκων) η οποία απορροφά/ενσωμάτωση το Αίγιο. Πρόκειται για την τέταρτη μεγαλύτερη τοπική αγορά εργασίας σε όρους πληθυσμού εργαζόμενων κατοίκων μεταξύ των οκτώ μεγάλων τοπικών αγορών εργασίας της χώρας (των 50 χιλ. εργαζομένων κατοίκων και άνω) και έβδομη σε όρους εκτάσεως (της τάξεως των 3,0

χιλιάδων τ. χλμ.) μετά τις αγορές της Θεσσαλονίκης (εκτάσεως 13,7 χιλιάδων τ. χλμ.), των Αθηνών (11,6), της Λαρίσης (4,7), των Ιωαννίνων (4,6), της Δράμας (3,2), των Τρικάλων (3,0). Οι υπόλοιποι σχηματισμοί είναι μικρότεροι.

- Οι πλέον διευρυμένες εκδοχές των σχηματισμών του Αγρινίου (33,3), του Πύργου (30,4), ο οποίος απορροφά/ενσωματώνει την Αμαλιάδα, της Ναυπάκτου (9,0), του Μεσολογγίου (7,7) εκ των 53 μετρίου μεγέθους σχηματισμών της χώρας (των 5.000-49.999 εργαζομένων κατοίκων). Ποσοστό:  $4/53 = 8\%$  αυτών.
- Οι σχηματισμοί της Γαστούνης (2,6), του Βαρθολομιού (1,9), της Ζαχάρως (1,7), του Τραγανού (1,5), της Νέας Μανολάδος, του Αστακού (1,2), του Νεοχωρίου Μεσολογγίου (1,0) εκ των 58 μικρομεσαίων σχηματισμών της χώρας (των 1.000-4.999 εργαζομένων κατοίκων). Ποσοστό:  $7/58 = 12\%$  αυτών.
- Οι σχηματισμοί της Κατοχής (0,9) και της Παλαίρου (0,8) εκ των 42 μικρών σχηματισμών της χώρας (των 500-999 εργαζομένων κατοίκων). Ποσοστό:  $2/42 = 5\%$  αυτών.
- 124 εκ των 740 μικροτέρων σχηματισμών. Ποσοστό:  $124/740 = 17\%$  αυτών.
- Μία εκ των 15 οικιστικών μονάδων της χώρας άνευ εργαζομένων κατοίκων.
- 39 οικιστικές μονάδες που εντάσσονται στους σχηματισμούς των Αθηνών (των 1,5459 εκατ. εργαζομένων κατοίκων), Θεσσαλονίκης (των 488,7 χιλ. εργαζομένων κατοίκων), Ιωαννίνων (54,2), Άρτης (21,5), Πρεβέζης (13,9), Λευκάδος (6,7).

Γενικώς, διαπιστώνεται ότι με την διαδοχική μείωση του κατωφλίου: (α) Οι *παρυφές* των Πατρών και των άλλων αστικών κέντρων διευρύνονται/προστίθενται γύρω από τον *πυρήνα* (τον σχηματισμό που προέκυψε στο κατώφλι τυ 25%) τόσο σε αριθμό εργαζομένων όσο και σε έκταση. (β) Κάποιοι εκ των μικροτέρων σχηματισμών είτε ενσωματώνονται στους μεγάλους σχηματισμούς είτε ενώνονται με άλλους μικρού μεγέθους σχηματισμούς είτε διευρύνονται στις παρυφές με μικρότερες οικιστικές μονάδες ή αναδύονται ως συγκεντρώσεις μικρών οικιστικών μονάδων. (γ) Ο αριθμός των μικρών, πιο απομονωμένων σχηματισμών που στην βάση της προσφοράς και ζήτησης εργασίας έχουν ολιγότερους από χιλίους εργαζομένους κατοίκους, σταδιακά μειώνεται και παρομοίως μειώνεται ο συνολικός πληθυσμός και η έκταση αυτών. Ωστόσο, στην Δυτική Ελλάδα οι πολύ μικροί και απομονωμένοι οικισμοί (κάτω των 500 εργαζομένων κατοίκων) είναι δυσανάλογα περισσότεροι σε σχέση με τις λοιπές διοικητικές περιφέρειες της χώρας (14-17% αυτών, αντί 7-8%).



#### 4. Λειτουργικοί πυρήνες και παρυφές

Η όλη μετάβαση από υψηλότερα σε χαμηλότερα κατώφλια ροών μεταξύ των συγκοινωνουσών οικιστικών μονάδων επιτρέπει την χαρτογράφηση των:

- σχετικά μικρών σε έκταση αγορών που χαρακτηρίζονται από μεγάλη κινητικότητα εργαζομένων κατοίκων μεταξύ των συνιστωσών οικιστικών μονάδων: άρα σχημάτων (*πυρήνων*) εντός των οποίων αναμένεται να επικρατούν λίγο-πολύ οι ίδιες συνθήκες αγοράς εργασίας (προσφορά και ζήτηση, μισθοί, ανεργία), καθώς και
- των προοδευτικώς ευρύτερων σε έκταση σχημάτων, με *παρυφές* (οικιστικές μονάδες που εντάσσονται στο κατώφλι του 15 και 10%) εντός των οποίων τα τεκταινόμενα (ή οι παρεμβάσεις) στην αγορά εργασίας διαχέονται εξασθενημένα (εξασθενημένες) μέσω όλο και πιο μικρών ροών.

Η προβολή αμφοτέρων σχημάτων στον χάρτη παρέχει μια μάλλον χρήσιμη αίσθηση της εκτάσεως των *πυρήνων* και των *παρυφών* των επιμέρους αγορών εργασίας και της λειτουργίας της περιοχής εν γένει. Από την εικόνα που αναδύεται συνάγεται ότι οι τρεις *πυρήνες* των 10 χιλ. ή περισσότερων εργαζομένων κατοίκων (ήτοι, των Πατρών, του Αγρινίου, του Πύργου) είναι μάλλον ανεπαρκείς ως αποκλειστικές περιοχές παρεμβάσεων (δηλ. αν οι παρεμβάσεις επιχειρηθούν μόνο σε αυτές με την προσδοκία να διαχυθούν ευρύτερα στον νόμο), αν το ζητούμενο είναι η διάχυση και αναπαραγωγή αποτελεσμάτων από τις μεγάλες αγορές στην υπόλοιπη Δυτική Ελλάδα ή μεγάλα τμήματα αυτής: Στο πρώτο κατώφλι (δηλ., το κατώφλι του 25%) καλύπτουν το 51,9% του εργαζομένου πληθυσμού και 16,6% της εκτάσεως της περιοχής. Με τις παρυφές που προσδιορίζονται στο τελευταίο κατώφλι κάποιες ασθενείς επιδράσεις ενδεχομένως (α) φτάνουν σε ένα πρόσθετο 24,5% του εργαζομένου πληθυσμού και 42,8% της εκτάσεως και (β) από κοινού με τους δύο επομένους σε μέγεθος σχηματισμούς πυρήνων και παρυφών που προσδιορίζονται στο τελευταίο κατώφλι (ήτοι, της Ναυπάκτου και του Μεσολογγίου) αγγίζουν ένα πρόσθετο 7,0 και 8,8% αντιστοίχως. Ήτοι, αθροιστικώς (και εν πολλοίς ασθενώς), το 86,4% του εργαζομένου πληθυσμού και 68,2% της εκτάσεως της Δυτικής Ελλάδος.

Υπό αυτό το πρίσμα είναι σκόπιμο οι λειτουργικές συνδέσεις μεταξύ των *πυρήνων* και των ζωνών πέριξ αυτών να ενισχυθούν και οι παρεμβάσεις να επιχειρούνται και από τους λοιπούς

μετρίου μεγέθους *πυρήνες*, εφόσον οι πόροι επαρκούν, ιδίως αν οι παρεμβάσεις δεν απαιτούν πόρους.

## **5. Προοπτικές μεταβολών στο εγγύς μέλλον**

Προφανές εργαλείο υποστηρίξεως της λειτουργικής συνδέσεως των πυρήνων, παρυφών και άλλων περιοχών και, κατ' επέκτασιν, της διαχύσεως των κοινωνικών και οικονομικών αναπτυξιακών παρεμβάσεων είναι η βελτίωση και αξιοποίηση του συγκοινωνιακού-μεταφορικού συστήματος. Χάριν παρουσιάσεως, οι γραφικές απεικονίσεις των βασικών αξόνων του συγκοινωνιακού-μεταφορικού συστήματος (ήτοι, του εθνικού και επαρχιακού οδικού δικτύου και του επιβατικού ακτοπλοϊκού δικτύου) εισάγονται στον υφιστάμενο χάρτη των λειτουργικών πυρήνων και παρυφών (ήτοι, των σχηματισμών αγορών που προκύπτουν στα κατώφλια του 25 και 10%). Βλ. Χάρτη 5. Στον βαθμό που οι μετακινήσεις διενεργούνται μέσω του εν λόγω συστήματος ενδέχεται να μπορούμε να προβούμε σε εκτιμήσεις για τον τρόπο λειτουργίας/αξιοποιήσεως του συστήματος στο πλαίσιο των πυρήνων και παρυφών που ήδη περιγράφη και να εξετάσουμε τα σενάρια ανασχεδιασμού/αναβαθμίσεώς του συστήματος πιθανολογώντας αλλαγές ροών και μεταβολές των σχημάτων και διαχύσεων. (Σημειώνεται ότι οι διαχειριστές και αναλυτές του συγκοινωνιακού-μεταφορικού συστήματος αξιολογούν το σύστημα και τις επιμέρους υποδομές του υπό διαφορετική οπτική λαμβάνοντας υπ' όψιν την εξοικονόμηση χρόνου των μετακινουμένων, τα οχηματοχιλιόμετρα που μετρώνται από τα διόδια και εν γένει άλλα στοιχεία από αυτά που εξετάζονται και συζητούνται εδώ.)

Από τις απεικονίσεις και προβολές στον χώρο διαπιστώνεται ότι, εν γένει, οι πυρήνες των αγορών εργασίας των Πατρών, του Πύργου, του Αγρινίου, της Ναυπάκτου, καθώς και οι παρυφές αυτών (οι παρυφές των Πατρών περιλαμβάνουν το Αίγιο, οι παρυφές του Πύργου περιλαμβάνουν την Αμαλιάδα), εκτείνονται κατά μήκος των εγγυτέρων τμημάτων των βασικών οδικών αξόνων —μάλλον επί του ευρύτερου αστικού οδικού δικτύου και του περιαστικού (όπως των κοντινών επαρχιακών δρόμων)— όχι όμως καθ' όλον το μήκος των υπεραστικών αξόνων. Οι υψηλές ροές που παρατηρούνται εντός εκάστου πυρήνα φθίνουν στις παρυφές και από κάποιο σημείο και μετά η κινητικότητα των εργαζομένων από/προς τις παρυφές καθίσταται αμελητέα.

Μέσω της σχετικά μεγάλης κινητικότητας εργαζομένων κατοίκων του πληθυσμού, τα τεκταινόμενα στην προσφορά και ζήτηση εργασίας ή/και οι συναφείς παρεμβάσεις που

διενεργούνται στον πυρήνα των Πατρών δύνανται να διαχυθούν εντός του πυρήνος (κυρίως επί της δυτικής Αχαΐας), λιγότερο στα περίξ (την λοιπή Αχαΐα και βόρειο Ηλεία), και σχεδόν καθόλου σε θύλακες της κεντρικής, νοτίου και ανατολικής, εν πολλοίς ορεινής, Αχαΐας (επί του Παναχαϊκού, κατά μήκος των επαρχιακών οδών Πατρών-Καλαβρύτων-Αιγίου και Διακοπτού-Καλαβρύτων-Ακράτας, επί των Αροανίων και του Ερυμάνθου: ήτοι τις κοινότητες Δαμακινίου, Δαφνών, Μάγειρα, Χατζή· Βαλιμιτικών, Κάτω Βλασίας, Μικρού Ποντιά, Μιραλίου, Πετσάκων, Σελινούντος, καθώς και τις κοινότητες Αμπελοκήπων, Βαλιμής, Βελάς, Βουτσίου, Κάτω Ζαχλωρούς, Κούτελης, Οάσεως. Σινεβρού, Χρυσανθίου· Αγραμπέλων, Αμυγδαλέας, Άνω Κλειτορίας, Κλειτορίας, Λιβαρτζίου, Λυκουρίας, Νασιών, Πάου, Πεύκου, Πλάκας, Πλανητέρου, Σειρών, Σκοτάνης, Φιλίων, Χόβολης), την πεδιάδα της Ηλείας (ιδίως τις κοινότητες Απιδεώνος, Καγκαδίου, Ματαράγκας, Πέτα) ή βορείως του πορθμείου και σταθμού διοδίων Ρίου-Αντιρρίου –όπερ υποδηλοί ότι αν και η χιλιομετρική απόσταση βορείως του Ρίου είναι πολύ μικρή, κάτι εμποδίζει τις ροές προς/από βοράν: Κάτι που δεν υφίσταται προς/από νότον, ανατολάς και δυσμάς των Πατρών. Ιστορικά και γεωγραφικά, το εμπόδιο ήταν/είναι η θάλασσα και, κατ' επέκτασιν, ο χρόνος διαπλεύσεως του Κορινθιακού κόλπου από το καταλληλότερο σημείο (το Ρίον) και το συνακόλουθο κόστος του ναύλου. Υπό αυτό το πρίσμα, ενδέχεται η χρονική συντόμευση των οδικών μετακινήσεων μέσω της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου (άνευ αναμονής του πλοίου, ελιγμών επιβίβασης και αποβίβασης) να μην αντισταθμίζει την μάλλον υψηλή τιμή του διοδίου.

Παρομοίως, τα τεκταινόμενα στην προσφορά και ζήτηση εργασίας ή/και οι συναφείς παρεμβάσεις στον πυρήνα της αγοράς εργασίας του Πύργου μάλλον δεν αγγίζουν (ή οριοθετούνται από) την Γαστούνη και την γύρω περιοχή (βορείως των παρυφών του Πύργου, επί της πεδιάδος της Ηλείας) ή την Ζαχάρω και την γύρω περιοχή (νοτίως των παρυφών του Πύργου, επί της νοτίου Ηλείας), τρεις θύλακες επί της κοιλάδος του Αλφειού και των παραποτάμων του, καθώς και μια σειρά θυλάκων που εκτείνονται κατά μήκος του άνω ρου του Πηνειού (από την τεχνητή λίμνη ως την Φολόη). (Πρόκειται για τις κοινότητες Αγίας Μαύρας, Βαρθολομιού, Γαστούνης, Καβάσιλα, Κάστρου, Κοροίβου, Κουρτεσιού, Λευκοχωρίου, Λυγιάς, Μανολάδος, Μελίσσης, Μυρσίνης, Μυρτουντίων, Νεαπόλεως, Νέας Μανολάδος, Παλαιοχωρίου, Ρουπακίου, Τραγανού· Ανηλίου, Αρτέμιδος/Κουμουθέκρας, Γιαννιτσοχωρίου, Δραγωνίου, Ζαχάρως, Θεισόας, Κακοβάτου, Καλιδόνης, Λεπρέου, Λινισταίνης, Μηλέας, Μίνθης, Νέας Φιγαλείας, Νεοχωρίου, Ξηροχωρίου, Περιβολίων, Πετραλώνων, Ροδινών, Σμέρνας, Σέκουλα, Σχίνων, Ταξιαρχών, Φιγαλείας, Χρυσοχωρίου/Τρυπών, καθώς και Στομίου·

Αγριδίου, Λανθίου, Καλυβακίων, Φρίζης, Πλουτοχωρίου· Αγίου Δημητρίου, Αγίου Ηλία Πηνηίων, Αγνάντων, Εφύρας, Κάμπου, Κέντρου, Κεραμιδιάς, Κλινδιάς, Λαγανά, Πεύκης, Περσαίνης, Ροδιάς, Φολόης.)

Αντιστοίχως, τα τεκταινόμενα στον πυρήνα της αγοράς εργασίας του Αγρινίου δεν αγγίζουν περιοχές του Βάλτου που εν πολλοίς ευρίσκονται εκτός του εθνικού οδικού δικτύου, καθώς και θύλακες που ευρίσκονται επί του Παναιτωλικού, του Αρακύνθου και πέριξ της Τριγωνίδος· ενώ τα τεκταινόμενα στον πυρήνα της αγοράς εργασίας της Ναυπάκτου δεν αγγίζουν θύλακες επί των ορέων της Ναυπακτίας, της Οξυάς, των Βαρδουσιών και του Λιδωρικίου. (Πρόκειται για τις κοινότητες Αγριδίου, Βαρετάδος, Βρουβιανών, Γιαννοπούλων, Μεγάλου Κάμπου, Πετρώνας, Πατιοπούλου, Σαρδινίων, Τρικλίνου, Φλωριάδος· Αβαρικού, Αγίου Γεωργίου, Αγίου Νικολάου Τριγωνίδος, Νερομάννας, Σκουτεσιάδος, Φραγκουλαϊίκων, Χαλικίου Αμβρακίας· Περιλαμβάνουν τις κοινότητες Αραχόβης, Ασπριάς, Γραμμένης Οξυάς, Κλεπιάς, Κοκκινοχωρίου, Νεοχωρίου Ναυπακτίας, Περδικοβρύσεως.)

Από την άλλη: (α) Η ζώνη του Μεσολογγίου μάλλον διαμορφώνεται στην βάση χαμηλών ροών (ωσάν να πρόκειται για μια σειρά παρυφών). (β) Στην ανατολική ακτή του Αμβρακικού, το Μενίδι εμφανίζεται ενσωματωμένο στον λειτουργικό πυρήνα της Άρτας. (γ) Οι λειτουργικές ζώνες της Λευκάδος και, κυρίως, της Πρεβέζης υπεισέρχονται στην βόρεια Ακαρνανία, κατά μήκος του οδικού δικτύου του νοτίου Αμβρακικού (όπερ υποδηλοί ότι η χρονική συντόμευση των μετακινήσεων μέσω της υποθαλασσίου σήραγγος Ακτίου-Πρεβέζης μάλλον λειτουργεί αρμονικά με την τιμή του διοδίου, παρέχοντας ένα διαφορετικό αναπτυξιακό παράδειγμα σε σχέση με την λύση που επελέγη στην περίπτωση του Ρίου-Αντιρρίου). (γ) Το μεγαλύτερο μέρος της λοιπής Ακαρνανίας, αν και διασχίζεται μερικώς από επαρχιακές οδούς (με κυριότερη την οδό Αιτωλικού-Αστακού), φαίνεται να απαρτίζεται από μικρές μη συνδεδεμένες περιοχές, είτε μεταξύ των είτε με τις άλλες περιοχές. (Πρόκειται για τις κοινότητες Αγραμπέλων, Αετού, Αρχοντοχωρίου, Αστακού, Αχυρών, Βάρνακα, Βασιλοπούλου, Βάττου, Βλιζιανών, Γουριάς, Δρυμού, Κανδήλας, Καραϊσκάκη, Κατοχής, Κομπωτής, Λεσινίου, Μαχαιρά, Μπαμπίνης, Νεοχωρίου Μεσολογγίου, Παναγούλας, Παλαιομανίνας Παλαίρου, Πενταλόφου, Πογωνίας, Προδρόμου, Σκουρτούς, Στρογγυλοβουνίου, Χρυσοβίτσης. Σημειώνεται ότι αρκετά σχέδια αξιοποίησεως του Αστακού επί μακρόν μένουν επί χάρτου.) (δ) Κάποιες μικρές κοινότητες στα ανατολικά τμήματα της περιοχής εν πολλοίς κλίνουν/τείνουν προς την αγορά των Αθηνών.

(Πρόκειται για τις κοινότητες Αμβρακίας, Διασελλακίου, Διπλατάνου, Καλλιθέας, Κονίσκης, Κρυονερίων, Κυδωνέας, Λαμπιρίου, Λευκού, Χρυσοβίτσης (Αιτωλοακαρνανίας), Αιγών, Αμπέλου, Βελημαχίου, Καλαμιά, Κρινοφύτων, Μεσορρουγίου, Μοναστηρίου, Παγκρατίου, Παραλίας Πλατάνου, Περιθωρίου, Ποροβίτσης, Ρογών, Σελιάνας (Αχαΐας), Αγίου Ηλία, Αρήνης, Βρεστού, Γρύλλου, Λούβρου, Μακίστου, Νεράιδας (Ηλείας).)

Η κατάσταση αυτή ενδέχεται ήδη να αλλάζει ή αναμένεται να αλλάξει στο εγγύς μέλλον λόγω μιας σειράς παρεμβάσεων στις μεταφορικό-συγκοινωνιακές υποδομές της περιοχής. Ο υπό υλοποίηση σχεδιασμός μεγάλων έργων υποδομής στην Δυτική Ελλάδα περιλαμβάνει την βελτίωση (α) της οδικής και σιδηροδρομικής συνδέσεως Αθηνών-Πατρών, (β) της οδικής συνδέσεως Πατρών-Πύργου, (γ) της οδικής συνδέσεως Ιωαννίνων-Αντιρρίου, (δ) του οδικού δικτύου κατά μήκος του νοτίου Αμβρακικού, καθώς και (ε) της λειτουργίας και των δυνατοτήτων του λιμένα των Πατρών (Καραγιάννης, 2017α-γ· Λιάλιος, 2017). (Την εποχή συγγραφής της παρούσης το έργο της οδικής συνδέσεως Αθηνών-Πατρών και Ιωαννίνων-Αντιρρίου είχε μόλις ολοκληρωθεί. Στο σιδηροδρομικό σκέλος της πρώτης οι εργασίες επί των τμημάτων Κιάτου-Ροδοδάφνης-Ψαθοπύργου αναμένετο να διαρκέσουν πέραν του έτους, ενώ επίκειτο η συμβασιοποίηση του τμήματος Ψαθοπύργου-Ρίου. Ο δε ορίζοντας εκκινήσεως των έργων συνδέσεως Πατρών-Πύργου δεν ήτο ακόμα ορατός.)

Προφανής σκοπός των ανωτέρω έργων είναι η διευκόλυνση της μετακινήσεως ανθρώπων και της μεταφοράς φορτίων από και προς τις περιοχές που θα εξυπηρετούνται από τις ανωτέρω υποδομές. Τοιούτοτρόπως, οι οδικοί και σιδηροδρομικοί άξονες, οι θαλάσσιες οδοί και τα μέσα που κινούνται επί αυτών *μεταβάλλουν την γεωγραφία που ιστορικά κατακερματίζει την χώρα σε μικροπεριοχές και μικροαγορές, δημιουργώντας συνθήκες αξιοποιήσεως οικονομικών κλίμακος στην παραγωγή, καθώς και ευρύτερης διαχύσεως και αποτελεσματικότητας των υφισταμένων πόρων, ιδιωτικών επενδύσεων, δημοσίων δαπανών και παρεμβάσεων, αίροντας την ανάγκη επαναλήψεως των δημοσιονομικών παρεμβάσεων με περισσότερα κονδύλια, ξεχωριστά σε κάθε μέρος.*

Εύλογα, σε κάποιο βαθμό, οι νέοι υπεραστικοί οδικοί και άλλοι αξόνες: (α) Θα διευκολύνουν τις μετακινήσεις κάποιων εργαζομένων κοντά στα αστικά κέντρα ή κατά μήκος αυτών (ίσως σε επιμέρους τμήματα των αξόνων) αν οι κάτοικοι εξαιρεθούν των διοδίων ή διευκολυνθούν στους ναύλους. (β) Ενδέχεται να συμβάλλουν στην διεύρυνση ή ενοποίηση κάποιων λειτουργικών οικονομικών ενοτήτων, ιδίως αν δημιουργηθούν νέες εγκαταστάσεις και

επιχειρηματικά συμπλέγματα (βιοτεχνικά, εμπορικά, αγροτικά ή άλλης υφής) στους συγκοινωνιακούς κόμβους των νέων αξόνων: εγκαταστάσεις και συμπλέγματα που θα δημιουργήσουν νέα ζήτηση για απασχόληση και νέες ροές μετακινήσεων μεταξύ του αστικού και υπεραστικού δικτύου. (γ) Θα διευκολύνουν τις μετακινήσεις που συνδέονται με την αναψυχή, τον τουρισμό, την πρόσβαση σε υπηρεσίες υγείας ή άλλες, καθώς και την μεταφορά εμπορευμάτων.

Υπό αυτό το πρίσμα, στον βαθμό που ο σχεδιασμός των μεγάλων έργων υποδομής προσανατολίζεται στην βελτίωση:

- Της οδικής και σιδηροδρομικής συνδέσεως Αθηνών-Πατρών, εκτιμάται ότι προάγεται η λειτουργική σύνδεση/ενοποίηση των δυο οικονομιών και της ενδιάμεσου περιοχής επί του Κορινθιακού.
- Της οδικής συνδέσεως Πατρών-Πύργου, εκτιμάται ότι προάγεται η λειτουργική σύνδεση/ενοποίηση των δυο οικονομιών και της ενδιάμεσου περιοχής κατά μήκος του Κυλληνίου και του Χελωνίτου κόλπου.
- Του οδικού δικτύου κατά μήκος του νοτίου Αμβρακικού, η τοπική ανάπτυξη αναμένεται να συνδεθεί περαιτέρω με αυτήν της Πρεβέζης και της Λευκάδος, καθώς και με την τουριστική ή άλλη επιβατική και εμπορική κίνηση που θα έχει το Άκτιο.
- Της οδικής συνδέσεως Ιωαννίνων-Αντιρρίου, εκτιμάται ότι προάγεται η λειτουργική σύνδεση/ενοποίηση των οικονομιών που ευρίσκονται επί της οδού και των καθέτων αξόνων αυτής (περιλαμβανομένων των περιοχών που εξυπηρετούνται από τον αυτοκινητόδρομο του νοτίου Αμβρακικού).
- Της λειτουργίας και των δυνατοτήτων του λιμένα των Πατρών, εκτιμάται ότι προάγονται η εμπορική και επιβατική σύνδεση της περιοχής με την Ιταλία, οι υδροπλανικές συνδέσεις, η διευκόλυνση της κρουαζιέρας, καθώς και η εμπορική/επιβατική συνδεσιμότητα της Κεφαλληνίας και Ιθάκης με την Πάτρα και τον υπόλοιπο κόσμο.

Από την άλλη μεριά, άνευ κάποιων αλλαγών, η λειτουργική απομόνωση της δυτικής Ακαρνανίας, του Βάλτου, της ορεινής Αχαΐας, της πεδιάδος της Ηλείας και των θυλάκων επί του άνω ρου του Πηνειού, εκτιμάται ότι θα συνεχιστεί.

Εν γένει, είναι σκόπιμο οι πυρήνες να εξαπλωθούν, οι παρυφές να ενσωματώσουν αποκομμένες περιοχές και οι ασύνδετες κοινότητες να συνδεθούν μέσω της βελτιώσεως των

συγκοινωνιακών-μεταφορικών συνδέσεων και υποδομών με τρόπο που να ομοιάζει μάλλον στο διαχειριστικό παράδειγμα του έργου Ακτίου-Πρεβέζης παρά του Ρίου-Αντιρρίου. (Διαφορετικά, κρίνοντας εκ του αποτελέσματος στην περίπτωση του Ρίου-Αντιρρίου, ενδέχεται οι επιδράσεις σε επίπεδο αγορών εργασίας ή συναφών κοινωνικών-οικονομικών παρεμβάσεων να είναι αμελητέες.) Έτσι, εκτιμάται ότι (α) θα διευρυνθούν οι αγορές, οι συναλλαγές, η διάχυση/πολλαπλασιαστικότητα των παρεμβάσεων που αφορούν στην εργασία, απασχόληση, το εισόδημα και την κοινωνική-οικονομική ανάπτυξη και (β) θα περιοριστεί η ανάγκη προσθέτων παρεμβάσεων από πολλά σημεία ανά την Δυτική Ελλάδα ή τις γειτονικές της περιοχές και, κατ' επέκτασιν, ο κατακερματισμός των διαθέσιμων πόρων υπέρ της αποτελεσματικότητας αυτών (επιτεύξεως οικονομίων κλίμακος κ.ο.κ.).

Προς την ίδια κατεύθυνση (συμπληρωματικώς) ενδέχεται να συμβάλουν ορισμένες χαμηλού κόστους ενέργειες υποστηρίξεως της παραγωγής και διευρύνσεως της απασχολήσεως συναφείς με τον προσδιορισμό των οικονομικών ζωνών, όπως:

- Η δημιουργία ψηφιακής πλατφόρμας που θα επιτρέπει την συλλογή και αξιοποίηση μικροοικονομικών πληροφοριών σε τοπικό και προϊόντικό επίπεδο για τις αλυσίδες αξίας προκειμένου (α) να χαρτογραφούνται σε ετήσια βάση από τις ροές και τις κατευθύνσεις των λοιπών παραγωγικών εισροών (εκτός της εργασίας) και των εκροών, οι παραγωγικές ζώνες ή οι ζώνες ροής αγαθών/υπηρεσιών και προσθήκης αξίας της περιοχής και (β) να εντοπίζονται πλεονεκτήματα και να θεραπεύονται μέσω στοχευμένων παρεμβάσεων αδυναμίες που υφίστανται ανά κοινότητα και κρίκο (σε επίπεδο εισροής, παραγωγής, εκροής, μεταφοράς, μεσολαβήσεως) προκειμένου να υποστηρίζεται η παραγωγή και η δημιουργία αξίας στην περιοχή. Ειδικά η ύπαρξη ποσοτικών στοιχείων προστιθεμένης αξίας, κύκλου εργασιών, παραγωγικότητας, προελεύσεως εισροών ή προορισμού εκροών, καθώς και ποιοτικών στοιχείων για τα κριτήρια των επιχειρηματιών, θα μπορούσε να συμβάλει στην εκπόνηση αξιόπιστων σεναρίων για την εξέλιξη της παραγωγής και απασχολήσεως ή την διενέργεια πολυμεταβλητών αναλύσεων. (Κατ' ουσίαν περιγράφεται το έργο με κωδικό 2015ΜΠ00180002, το οποίο θα μπορούσε να καλύψει το κενό μέσω της αντλήσεως και αξιοποιήσεως ποσοτικών και ποιοτικών μικροοικονομικών στοιχείων από την βάση της παραγωγικής πυραμίδας (ήτοι, τις δραστηριοποιούμενες επιχειρήσεις) σε τοπικό και προϊόντικό επίπεδο), όμως η υλοποίησή του εκκρεμεί (Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος, 2015). Ως εκ τούτου, τέτοια στοιχεία δεν υπάρχουν αυτήν την στιγμή).

- Η δημιουργία ψηφιακής πλατφόρμας που θα επιτρέπει το ταίριασμα αναζητούντων και προσφερόντων εργασία σε υπερτοπική ακτίνα, καθώς και άλλες που σχεδιάζουν και κατά προτεραιότητα υλοποιούν οι αρχές της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος (2016).

## **6. Οι ζώνες ροών αγαθών**

Άνευ μικροοικονομικών στοιχείων σχετιζομένων με την αλυσίδα αξίας, οι δυνατότητες λεπτομερούς προσδιορισμού νέων λειτουργικών ζωνών αντιστοίχων ή επικαλυπτομένων ή συνδυαζομένων με αυτές που ήδη ενετοπίστησαν στα προηγούμενα κεφάλαια, εκ των πραγμάτων είναι περιορισμένες. Στο βαθμό που ορισμένα αθροιστικά στοιχεία εμπορευματικών και άλλων φορτίων συλλέγονται και παρέχονται σε νομαρχιακό ή ευρύτερο επίπεδο, κάποιου είδους ανάλυση είναι εφικτή. Ωστόσο, στερούμενη χωρικών λεπτομερειών, θα είναι μάλλον αδρογραμμής και δεν θα προσφέρεται για την διαπίστωση συμπτώσεων, επικαλύψεων κ.τ.τ. με τις λειτουργικές ενότητες που ήδη ενετοπίστησαν.

Σύμφωνα με τον Τσέκερη (2016), από την επεξεργασία των ετησίων ερευνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών της ΕΛΣΤΑΤ της περιόδου 2004-2012, προκύπτει ότι (α) η Δυτική Ελλάς από κοινού με την Ευρυτανία, την Φωκίδα και τις Ιονίους νήσους συγκροτούν ενιαία περιοχή εμπορίου ως προς την μεταφορά των αγροτικών προϊόντων· (β) η Αιτωλοακαρνανία και η Λευκάς συνιστούν ενιαία περιοχή εμπορίου όσον αφορά στην μεταφορά πρώτων υλών και βιομηχανικών αγαθών· (γ) η Αχαΐα και η Ηλεία συνιστούν ενιαία περιοχή εμπορίου όσον αφορά στην μεταφορά πρώτων υλών· (δ) η Αχαΐα και Ηλεία από κοινού με την Αρκαδία, Μεσσηνία, Ζάκυνθο, Κεφαλληνία και Ιθάκη συνιστούν ενιαία περιοχή εμπορίου όσον αφορά στην μεταφορά βιομηχανικών αγαθών. (Λόγω της νομαρχιακής οργάνωσης των στοιχείων τα ευρήματα ουδόλως αντιβαίνουν τις λειτουργικές ενότητες που ήδη εντοπιστήκαν μέσω την ροών εργαζομένων κατοίκων.) Εν γένει, τα συγκεντρωτικά στοιχεία, σε αντοδιαστολή με τα αντίστοιχα τοπικά, δεν ενδείκνυται για την εκτίμηση/απομόνωση της επιδράσεως/συμβολής μεμονωμένων υποδομών, ειδικότερα όταν υφίστανται υποδομές περισσότερες της μίας.

Σε κάθε περίπτωση και υπό αυτό το πρίσμα η βελτίωση των μεταφορικών συνδέσεων της Αχαΐας, Ηλείας, Αιτωλίας και Ακαρνανίας με την πόλη της Πάτρας και η βελτίωση των μεταφορικών δυνατοτήτων της τελευταίας (ως πύλης εμπορικών σχέσεων της Δυτικής Ελλάδος



στην μακροπεριοχή Ιονίου-Αδριατικής και την ευρύτερη Μεσόγειο) δύνανται να συμβάλλουν συμπληρωματικά στην λειτουργική οικονομική ενοποίηση και ανάπτυξη της περιοχής.

## **7. Συμπεράσματα**

Η ύπαρξη μικροοικονομικών στοιχείων από την απογραφή του 2011 επιτρέπει την οπτική παρουσίαση στον χάρτη των λειτουργικών οικονομικών ζωνών (πυρήνων και παρυφών) που προκύπτουν από τις ροές εργαζομένων κατοίκων κατά την διάρκεια των οικονομικών τους δραστηριοτήτων. Τα δε περιγράμματα των πυρήνων και παρυφών, με την σειρά τους, επιτρέπουν μια χωρικά αρτιότερη στόχευση των πολιτικών απασχολήσεως, ανεργίας και κοινωνικής συνοχής στην Δυτική Ελλάδα. Ελπίζεται ότι τόσο οι παρεχόμενοι χάρτες όσο και η περιγραφή του τρόπου (μοτίβου) διαχύσεως της οικονομικής ζωής στην περιοχή θα χρησιμεύσουν στους ασκούντες τον ευρύ ή πιο τοπικό αναπτυξιακό σχεδιασμό, καθώς και τους επιφορτισμένους με τον χωροταξικό, συγκοινωνιακό-μεταφορικό σχεδιασμό και την αυτοδιοικητική λειτουργία και μεταρρύθμιση.

Οι βελτιώσεις που επιχειρούνται επί του συγκοινωνιακού-μεταφορικού δικτύου της Δυτικής Ελλάδος –πέραν των εισοδηματικών αποτελεσμάτων που δημιουργούνται από τις δαπάνες σε τοπικούς συντελεστές κατασκευών και από τις δαπάνες συντηρήσεως του δικτύου– διευκολύνουν τις μεταφορές προϊόντων, καθώς και τις μετακινήσεις ανθρώπων (για εργασία, αναψυχή κ.ά.). Αμφότερες διαστάσεις εξυπηρετούν την οικονομική ενοποίηση των μικροπεριοχών και λειτουργικών ενοτήτων της Δυτικής Ελλάδος και της συνδέσεως αυτών με άλλες περιοχές και, κατ' επέκτασιν, την χωρικά στοχευμένη εφαρμογή και διάχυση αναπτυξιακών και κοινωνικών πολιτικών. Σε αντιδιαστολή, άνευ της χρονικής συντομεύσεως και της μείωσεως του κόστους μεταφορών και μετακινήσεων, στον βαθμό που οι αγορές εργασίας της περιοχής εν πολλοίς θα παραμείνουν ως έχουν (δεν θα συγκοινωνούν), θα είναι δύσκολο οι αναπτυξιακές και άλλες οικονομικής ή κοινωνικής φύσεως παρεμβάσεις, καθώς και οι όποιες εξελίξεις στην προσφορά ή ζήτηση εργασίας ή την μείωση της ανεργίας ή την βελτίωση των μισθών ή την άυξηση των εξαγωγών κ.ο.κ. να διαχυθούν σε άλλα μέρη της ίδιας περιφερειακής ενότητας και της περιφέρειας.

Η απεικόνιση των νέων αξόνων του συγκοινωνιακού-μεταφορικού δικτύου επί του χάρτου των υφισταμένων πυρήνων και παρυφών των οικονομικών ζωνών προάγει την σκέψη

όσον αφορά (α) στο εύρος της δυνητικής λειτουργικής ενοποίησης που ενδέχεται να προκύψει από τις υλοποιούμενες ή υπό σχεδιασμό παρεμβάσεις/επεκτάσεις στο εν λόγω δίκτυο και (β) στον τρόπο λειτουργίας των επιμέρους τμημάτων του δικτύου (λ.χ., η σήραγγα Ακτίου-Πρεβέζης φαίνεται να εξυπηρετεί την λειτουργική ενοποίηση των ακτών που συνδέει, ενώ η γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου ίσως όχι τόσο πολύ).

Στον βαθμό που το οδικό και άλλο μεταφορικό-συγκοινωνιακό δίκτυο εξελίσσεται, αίρει την απομόνωση των περιοχών και επιτρέπει την διάχυση των αναπτυξιακών παρεμβάσεων, δημιουργώντας τις προϋποθέσεις διευρύνσεως/ενοποιήσεων των οικονομικών ζωνών της περιοχής. Υπό αυτό το πρίσμα, θα ήταν πολλαπλώς χρήσιμο τόσο για ερευνητικούς λόγους όσο για την λήψη αποφάσεων από την διοίκηση και τον επιχειρηματικό κόσμο, η κατάσταση των ροών πληθυσμού να επανεξετάζεται, η καταγραφή των μεταφορικών φόρτων με βάση ένα σύστημα ομοιομόρφων δεικτών να καταστεί χωρικά λεπτομερέστερη και οι λειτουργικές οικονομικές ενότητες, οι σχηματισμοί που προκύπτουν στον χώρο, να αποτυπώνονται με κάποια περιοδικότητα.

### **Abstract**

The paper delineates the functional economic areas of Western Greece after people's commuting patterns at four different in- and out-commuting thresholds. To the extent that the shapes of the recovered formations diverge from the subregional division of the area there is room for better targeted policy interventions.

### **Ευχαριστίες**

Ο συγγραφέας εκφράζει τις ευχαριστίες του στους συμμετέχοντες στα σεμινάρια του ΚΕΠΕ, τον Αθανάσιο Μπέλλα, καθώς και προς τους ανώνυμους κριτές για τα χρήσιμα σχόλια τους.

### **Βιβλιοαναφορές**

Βρετανική Κυβέρνηση. 2010. *Functional Economic Market Areas. An Economic Note*. London: Communities and Local Government.

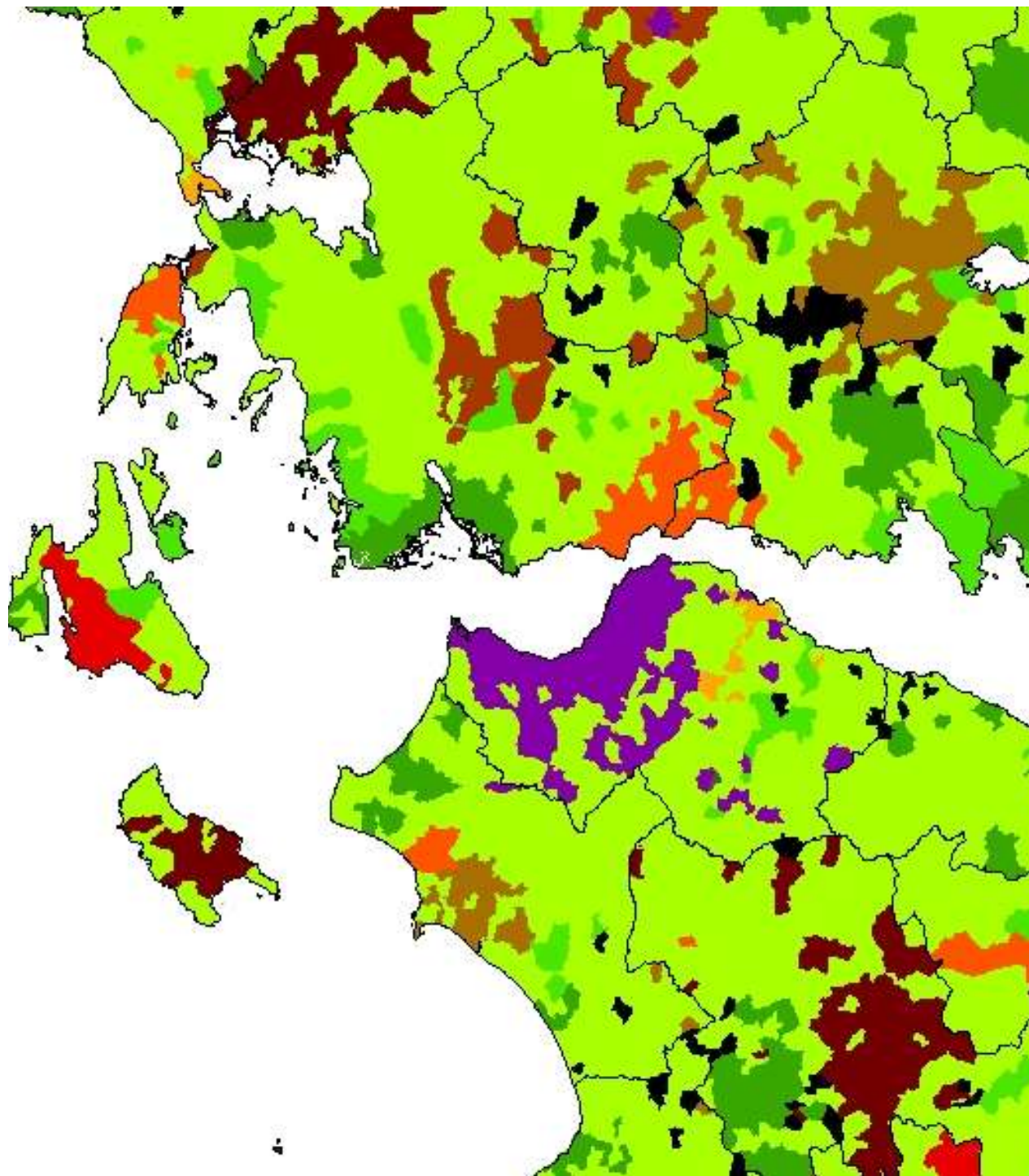
Radermacher W. 2015. «Functional Areas: An alternative view on the European Statistical Geography». *La Nuova Geografia dei Sistemi Locali*. Roma: ISTAT.

Καραγιάννης Ν. 2017α. «Τα 35 κορυφαία έργα υποδομής που κατασκευάζονται στην Ελλάδα.» *Ypodomes.com*. (Άρθρο της 9.2.2017, προσπελάσιμο την 11.5.2017 μέσω του ιστοτόπου <http://www.ypodomes.com/index.php/alles-ypodomes/endaferouses-eidiseis/item/36779-ta-35-megalytera-erga-ypodomis-se-oli-tin-ellada>.)

- Καραγιάννης Ν. 2017β. «Ολυμπία Οδός: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο ύψος του Κόμβου Καλαβρύτων λόγω εργασιών ασφαλτόστρωσης.» (Άρθρο της 26.5.2017, προσπελάσιμο μέσω του ιστοτόπου <http://www.ypodomes.com/index.php/autokinitodromoi/uperastikoi/olympia-odos/item/40733-olympia-odos-kykloforiakes-rythmiseis-sto-yposos-tou-komvou-kalavryton-logo-ergasion-asfaltostrosis>.)
- Καραγιάννης Ν. 2017β). «Ιόνια Οδός: Σε 3 φάσεις ολοκλήρωση μέχρι τον Αύγουστο.» (Άρθρο της 29.5.2017, προσπελάσιμο μέσω του ιστοτόπου <http://www.ypodomes.com/index.php/autokinitodromoi/uperastikoi/ionia-odos/item/40751-ionia-odos-se-3-faseis-oloklirosi-mexri-ton-aygousto>.)
- Λιάλιος Γ. (2017). «Με υψηλή έκπτωση και η 6<sup>η</sup> εργολαβία του Πάτρα-Πύργος.» *Καθημερινή*. (Άρθρο της 30.5.2017, προσπελάσιμο μέσω του ιστοτόπου <http://www.kathimerini.gr/911877/article/epikairothta/ellada/me-yyhlh-ekptwsh-kai-h-6h-ergolavia-toy-patra---pyrgos>.)
- Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος. 2015. *Αναβολή υλοποίησης σύμβασης για τη «Μελέτη χαρτογράφησης αλυσίδων αξίας για το ΕΠ ΠΔΕ 2014-2020»*. Επιστολή της Ειδικής Υπηρεσίας Διαχείρισης Ε.Π. Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος με ημερομηνίας 2.12.2015 προς το ΚΕΠΕ.
- Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος. 2016. *Western Greece's Application for the 2017 European Entrepreneurial Region Award*. (Επιχειρησιακή πρόταση προσπελάσιμη την 11.5.2017 μέσω του ιστοτόπου <http://cor.europa.eu/en/takepart/eer/Documents/EER%202017/western-greece.pdf>.)
- Προδρομίδης Π.Ι.Κ. 2008. *Προσδιορισμός των τοπικών αγορών εργασίας της Ελλάδος*. Σειρά εργασιών για συζήτηση του ΚΕΠΕ, 99Α.
- Τσέκερης Θ. 2016. «Ολοκληρωμένη ανάπτυξη γης-θάλασσας μέσω ολοκληρωμένου σχεδιασμού λειτουργικών περιφερειών και μεταφορικών κόμβων, με έμφαση στην Δυτική Ελλάδα.» *Θαλάσσια Χωρικά Ζητήματα: Θαλάσσια διάσταση της εδαφικής συνοχής-θαλάσσια χωροταξία-βιώσιμη γαλάζια ανάπτυξη*. Επιστ. επιμέλεια: Σ. Κυβέλου. Αθήνα: Κριτική, 455-465.

## Παράρτημα Χαρτών

Χάρτης 1: Οι εκτιμώμενες λειτουργικές οικονομικές ενότητες της Δ. Ελλάδος βάσει των ροών των εργαζομένων κατοίκων (κατώφλι  $\geq 25\%$ ) το 2011



### Υπόμνημα

Συναθροίσεις δήμων και κοινοτήτων (δ/κ) ή απομονωμένων δ/κ με εργαζόμενο πληθυσμό

$\geq 100,0$  χιλ.



50,0 - 99,999 χιλ..

10,0 - 49,000 χιλ.

5,0 - 9,999 χιλ

1,0 - 4,999 χιλ..

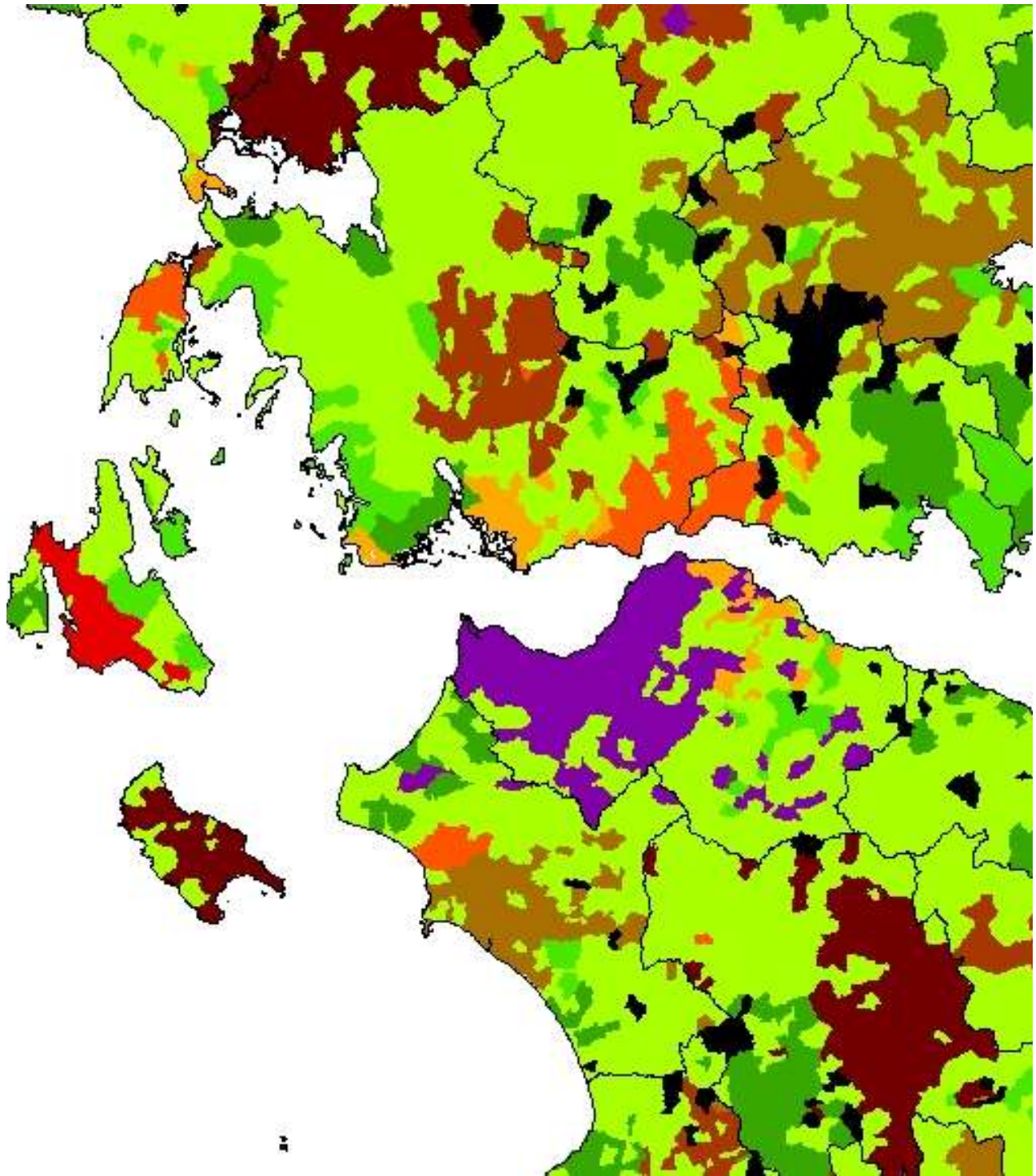
0,5 - 0,999 χιλ.

< 500

Υπολογισμοί Π. Προδρομίδη (ΚΕΠΕ) βάσει στοιχείων της ΕΛΣΤΑΤ.














Χάρτης 2: Οι εκτιμώμενες λειτουργικές οικονομικές ενότητες της Δ. Ελλάδος βάσει των ροών των εργαζομένων κατοίκων (κατώφλι  $\geq 20\%$ ) το 2011



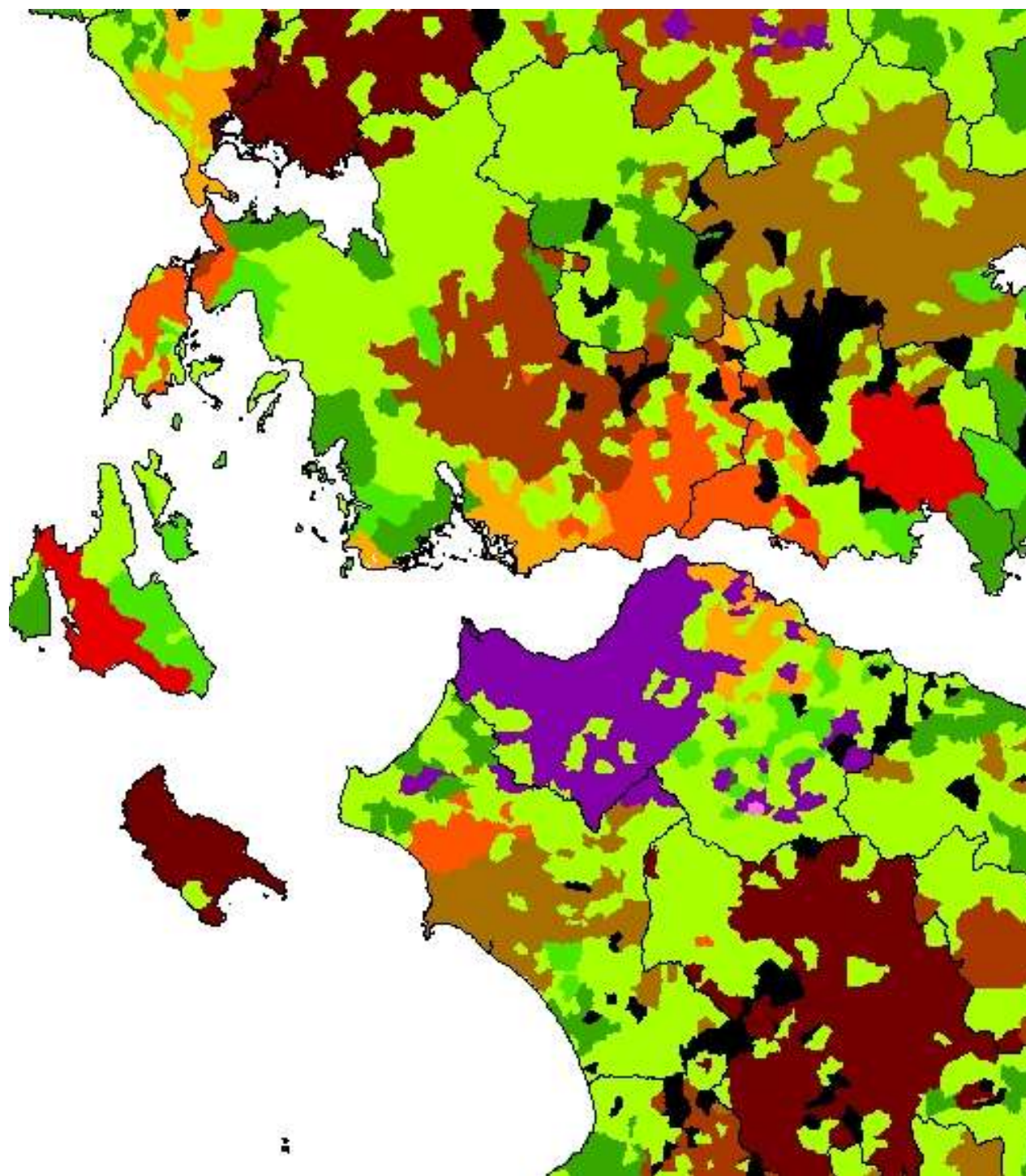
**Υπόμνημα**

Συναθροίσεις δήμων και κοινοτήτων (δ/κ) ή απομονωμένων δ/κ με εργαζόμενο πληθυσμό

$\geq 100,0$ χιλ.	 	1,0 – 4,999 χιλ..	
50,0 - 99,999 χιλ..	 	0,5 – 0,999 χιλ.	
10,0 - 49,000 χιλ.	 	< 500	
5,0 - 9,999 χιλ	 		

Υπολογισμοί Π. Προδρομίδη (ΚΕΠΕ) βάσει στοιχείων της ΕΛΣΤΑΤ.

Χάρτης 1: Οι εκτιμώμενες λειτουργικές οικονομικές ενότητες της Δ. Ελλάδος βάσει των ροών των εργαζομένων κατοίκων (κατώφλι  $\geq 15\%$ ) το 2011



Υπόμνημα

Συναθροίσεις δήμων και κοινοτήτων (δ/κ) ή απομονωμένων δ/κ με εργαζόμενο πληθυσμό

$\geq 100,0$  χιλ.



50,0 - 99,999 χιλ..

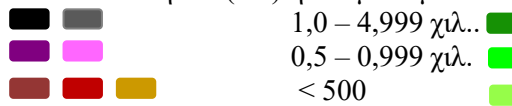
10,0 - 49,000 χιλ.

5,0 - 9,999 χιλ

1,0 - 4,999 χιλ..

0,5 - 0,999 χιλ.

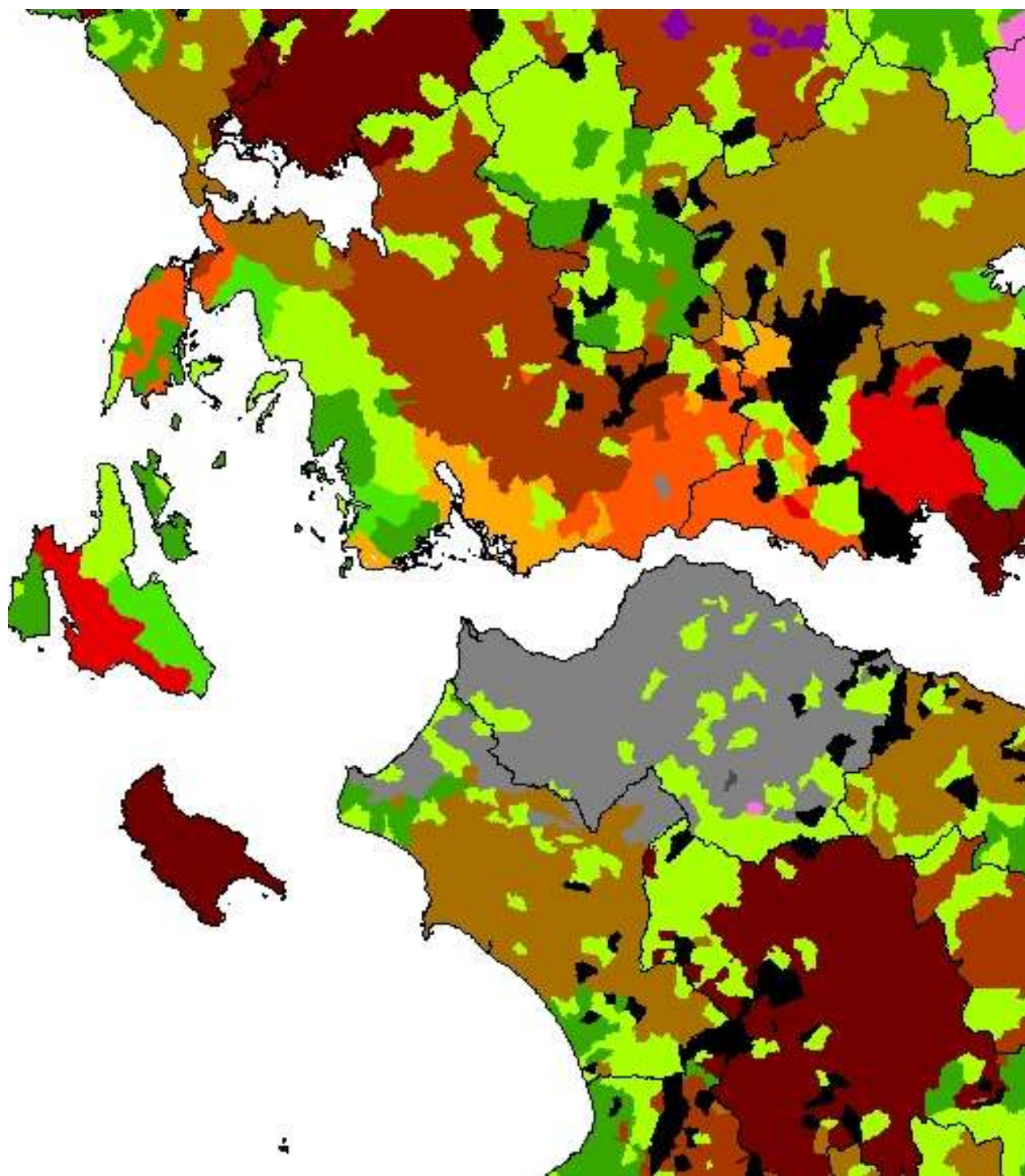
< 500



Υπολογισμοί Π. Προδρομίδη (ΚΕΠΕ) βάσει στοιχείων της ΕΛΣΤΑΤ.



Χάρτης 1: Οι εκτιμώμενες λειτουργικές οικονομικές ενότητες της Δ. Ελλάδος βάσει των ροών των εργαζομένων κατοίκων (κατώφλι  $\geq 10\%$ ) το 2011



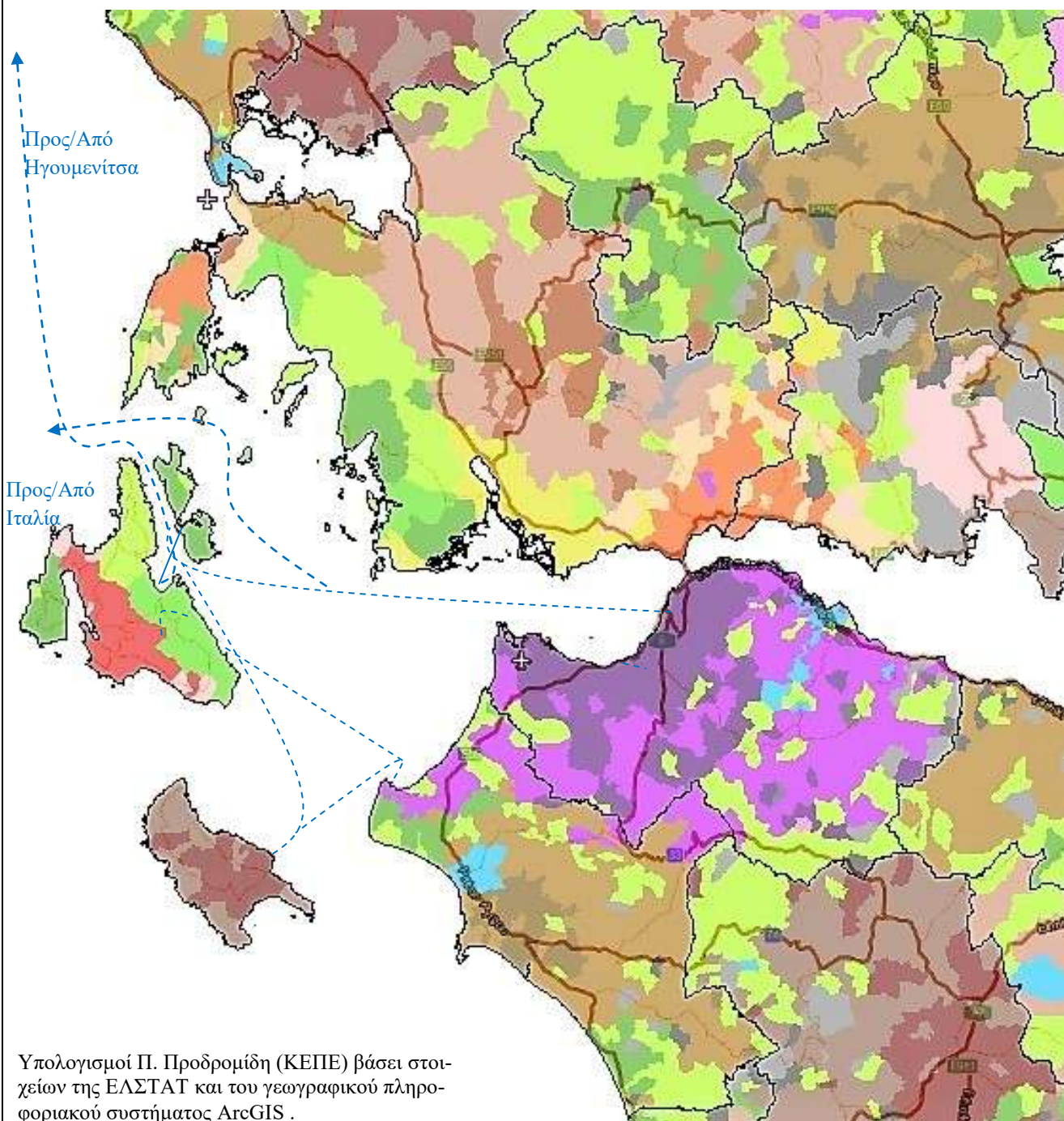
Υπόμνημα

Συναθροίσεις δήμων και κοινοτήτων (δ/κ) ή απομονωμένων δ/κ με εργαζόμενο πληθυσμό

$\geq 100,0$ χιλ.	■ ■ ■	1,0 – 4,999 χιλ..	■
50,0 - 99,999 χιλ..	■ ■ ■	0,5 – 0,999 χιλ.	■
10,0 - 49,000 χιλ.	■ ■ ■	< 500	■
5,0 - 9,999 χιλ	■ ■ ■		

Υπολογισμοί Π. Προδρομίδα (ΚΕΠΕ) βάσει στοιχείων της ΕΛΣΤΑΤ.

Χάρτης 5: Τα σχήματα των πυρήνων και παρυφών των αγορών εργασίας (στα κατώφλια ροών του 25 και 10%, αντιστοίχως) και το βασικό οδικό και επιβατικό ακτοπλοϊκό δίκτυο στην Δυτική Ελλάδα και τις γειτονικές περιοχές



Υπόμνημα

Λειτουργικές ζώνες Σε όρους εργαζομ. κατοίκων (χιλ.)  
Πυρήν (25%) με παρυφές (10%)

Αθηνών	1.446,4			1.545,9
Πατρών	77,6			100,2
Κορίνθου	14,7	*		43,3
Λαμίας	23,8			34,4
Πύργου	11,4			30,4
Αγρινίου	18,2			33,3
Καρδίτσης	16,6			23,6
Άρτης	16,3			21,5
Ζακύνθου	12,7			15,2
Λεβαδειάς	8,7	*		16,0
Τριπόλεως	15,7			21,2
Αργοστολίου	7,3			7,7
Ναυπάκτου	7,4			9,0
Λευκάδος	5,6			6,7
Άργους	9,3			27,6
Πρεβέζης	7,5			13,9
Αιγίου	7,4			
Αμαλιάδος	6,3			
Μεσολογγίου				7,7
Αμφίσσης				5,4
μικρότερες				1,0-5,0
»				0,5-9,9
»				<0,5

\* Δεν φαίνεται στον χάρτη.

Συμπληρωματικά στοιχεία:

Το Άκτιο συνδέεται αεροπορικά με Ζάκυνθο, Κέρκυρα, Αργοστόλι, Σητεία (ως «άγωνα γραμμή») και την θερινή περίοδο με ποικίλα σημεία της Ευρώπης. Ο Αραξός την θερινή περίοδο συνδέεται αεροπορικά με ποικίλα σημεία της Ευρώπης και το Ισραήλ.

Πέραν της οδικής συνδέσεως υφίσταται και σιδηροδρομική εντός Πατρών, μεταξύ Διακοπτού και Καλαβρύτων, μεταξύ Κατακόλου και Αρχ. Ολυμπίας.

Υπολογισμοί Π. Προδρομίδη (ΚΕΠΕ) βάσει στοιχείων της ΕΛΣΤΑΤ και του γεωγραφικού πληροφοριακού συστήματος ArcGIS .