

Απασχόληση και ανεργία των νέων πτυχιούχων στην Ελλάδα Η περίπτωση των αποφοίτων του Τμήματος Γεωπληροφορικής και Τοπογραφίας του ΤΕΙ Σερρών

Δημήτρης ΦΟΥΤΑΚΗΣ

Το κείμενο που ακολουθεί στηρίζεται στα αποτελέσματα έρευνας για τις συνθήκες και προοπτικές απασχόλησης των αποφοίτων του Τμήματος Γεωπληροφορικής και Τοπογραφίας του ΤΕΙ Σερρών.¹ Πέρα από το ειδικό αυτό ενδιαφέρον που παρουσιάζει για όσους σχετίζονται με το Τμήμα (σπουδαστές, διδάσκοντες, αποφοίτους) έχει νομίζουμε κάποιο γενικότερο ενδιαφέρον και για όσους εμπλέκονται στην παρούσα συγκυρία στον “διάλογο” που διεξάγεται την τρέχουσα περίοδο για τις προοπτικές της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης στην χώρα μας και τις προτάσεις για αναδιάρθρωση του πλαισίου λειτουργίας της.

Στη συζήτηση αυτή, η απασχόληση των πτυχιούχων έχει εκ των πραγμάτων κεντρική σημασία καθώς αποτελεί ένα από τα κύρια ζητούμενα της εκπαιδευτικής διαδικασίας που πραγματοποιείται στα τριτοβάθμια εκπαιδευτικά ιδρύματα της χώρας, ιδίως αυτά της τεχνολογικής κατεύθυνσης. Η γενικότερη μόρφωση και οι ειδικές δεξιότητες που αποκτούνται κατά τη διάρκεια των οκτώ εξαμήνων σπουδών, σε μεγάλο βαθμό δικαιώνονται με την κατάληψη μιας σταθερής και καλά αμειβόμενης θέσης εργασίας. Το πρόγραμμα σπουδών, οι συνθήκες πραγματοποίησης της διδασκαλίας και της έρευνας, το γενικότερο ακαδημα-

Δημήτρης Φουτάκης, Οικονομολόγος, (ΜΑ) Περιφερειολόγος, Καθηγητής Εφαρμογών ΤΕΙ Σερρών και Ερευνητική Μονάδα Χωρικής Ανάπτυξης ΑΠΘ.

ικό περιβάλλον αποτελούν το πλαίσιο στο οποίο τοποθετούνται με ενεργητικό τρόπο οι σπουδαστές του τμήματος και η δυναμική σχέση που αναπτύσσουν με αυτό προσδιορίζει το τελικό αποτέλεσμα της εκπαιδευτικής διαδικασίας: τη δημιουργία νέων επιστημόνων με θεωρητικές γνώσεις και πρακτικές δεξιότητες στο συγκεκριμένο γνωστικό αντικείμενο που να μπορούν παραγωγικά να απασχοληθούν σε αντίστοιχους επιστημονικούς και επαγγελματικούς χώρους.

Όμως το τελικό αποτέλεσμα, η κατάληψη δηλαδή μιας ανάλογης με το επίπεδο σπουδών, θέσης εργασίας δεν εξαρτάται τελικά μόνο από την παρεχόμενη εκπαίδευση. Η απασχόληση είναι ίσως το αποτέλεσμα κατά κύριο λόγο των γενικότερων συνθηκών που επικρατούν στη συγκεκριμένη κάθε φορά αγορά εργασίας και γενικότερα στην οικονομία. Είναι φανερό ότι μια διευρυνόμενη αγορά εργασίας σε μια γρήγορα αναπτυσσόμενη οικονομία προσφέρει πολλές και καλές ευκαιρίες απασχόλησης σε αντίθεση με τις εντεινόμενες συνθήκες ανταγωνισμού και τις τάσεις υποβάθμισης των εργασιακών συνθηκών που χαρακτηρίζουν μια συρρικνούμενη ή στάσιμη αγορά εργασίας.

Από την άλλη πλευρά είναι απαραίτητο και η εκπαιδευτική διαδικασία να παραμένει σε επαφή με τις μεταβαλλόμενες απαιτήσεις της αγοράς εργασίας παρέχοντας στους αποφοίτους γνώσεις και δεξιότητες που να αντιστοιχούν στη δημιουργούμενη κάθε φορά ζήτηση. Με την έννοια αυτή το δίλλημα ανάμεσα στο γενικό και το ειδικό, το θεωρητικό και το εφαρμοσμένο είναι παρόν κατά τη συγκρότηση κάθε προγράμματος σπουδών καθώς θα πρέπει κάθε φορά να σταθμίζονται οι δημιουργούμενες μακροπρόθεσμες προϋποθέσεις κατανόησης του γνωστικού αντικειμένου με την άμεση αποτελεσματικότητα των ειδικών δεξιοτήτων κατά την επιστημονική/επαγγελματική πράξη.

Αν όμως οι τρέχουσες κάθε φορά συνθήκες στην αγορά εργασίας και η ποιότητα και το είδος των παρεχόμενων γνώσεων από τα τριτοβάθμια εκπαιδευτικά ιδρύματα αποτελούν το γενικό πλαίσιο το οποίο οριοθετεί τις ευκαιρίες και τις δυνατότητες απασχόλησης, η κατάληψη συγκεκριμένων θέσεων εργασίας από συγκεκριμένους υποψηφίους είναι συνάρτηση και άλλων ειδικών και εξατομικευμένων συνθηκών. Ανάμεσα στις τελευταίες πρωτεύουσας σημασίας είναι το δίκτυο κοινωνικών σχέσεων στο οποίο εντάσσεται και είναι σε θέση να ενεργοποιήσει η οικογένεια και προσωπικά οι ίδιοι οι απόφοιτοι ("κοινωνικό κεφάλαιο" κατά Pierre Bourdieu) καθώς και η ποιότητα των επαγγελματικών τους ικανοτήτων και η προσωπικότητά τους. Το πρώτο αποτελεί μια "κληρονομούμενη" ιδιότητα, ενώ το δεύτερο είναι

το αποτέλεσμα της προσωπικής τους προσπάθειας και πορείας εντός μιας μακρόχρονης εκπαιδευτικής διαδικασίας που αφετηρία έχει το δημοτικό σχολείο.

Στα κείμενο που ακολουθεί γίνεται προσπάθεια να θιγούν οι τρεις αυτές συνιστώσες (αγορά εργασίας, παρεχόμενο επίπεδο εκπαίδευσης και προσωπικές ιδιότητες) του ζητήματος. Η κατάσταση της αγοράς εργασίας και το γενικότερο πλαίσιο εντός του οποίου καλούνται να ενταχθούν οι νεοεισερχόμενοι πτυχιούχοι παρουσιάζεται στο πρώτο τμήμα του κειμένου. Εδώ αναλύονται συνοπτικά (και κατά συνέπεια αρκετά ελλειπτικά) οι επιπτώσεις της συντελούμενης διεθνώς και στη χώρα μας οικονομικής αναδιάρθρωσης και της μετάβασης προς την οικονομία της γνώσης, στην αγορά εργασίας και ειδικότερα στο είδος των θέσεων εργασίας που παράγονται. Παρουσιάζονται επίσης στοιχεία για την ανεργία των νέων στην Ελλάδα και την Ευρωπαϊκή Ένωση και αναδεικνύεται η σχέση μορφωτικού επιπέδου και ανεργίας.

Το δεύτερο τμήμα θίγει ορισμένα ζητήματα μεθοδολογίας και ειδικότερα των κριτηρίων αξιολόγησης των αποτελεσμάτων της έρευνας. Το τρίτο τμήμα του κειμένου παρουσιάζει κατά περίπτωση σχολιασμένα, τα αποτελέσματα της έρευνας με βάση τις απαντήσεις στις σχετικές ερωτήσεις. Στο τμήμα αυτό παρουσιάζονται τα στοιχεία για την απασχόληση και την ανεργία των νέων πτυχιούχων του Τμήματος καθώς και τα ζητήματα της ποιότητας των θέσεων εργασίας, του τρόπου ανεύρεσής τους και των απόψεων των πτυχιούχων για το επίπεδο σπουδών του Τμήματος. Το κείμενο ολοκληρώνεται με το τέταρτο τμήμα το οποίο συνοψίζει τα κύρια συμπεράσματα της έρευνας.

1 Το εργασιακό τοπίο: απασχόληση και ανεργία των νέων πτυχιούχων

1.1 Αναδιάρθρωση της οικονομίας κα' αγορά εργασίας: θέσεις απασχόλησης και ανεργία

Η οικονομική κρίση και αναδιάρθρωση που εμφανίζεται στις καπιταλιστικές οικονομίες ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του '70 ως συνέπεια της απομάκρυνσης από το μεταπολεμικό μοντέλο φορντιστικής παραγωγής και κενσοιανής ρύθμισης και της σταδιακής υιοθέτησης μετα-φορντιστικών συστημάτων παραγωγής και νεοφιλελεύθερων πολιτικών απορρύθμισης, είχε, μεταξύ άλλων, σημαντικές επιπτώσεις στην απασχόληση σε όλες τις αναπτυγμένες οικονομικά χώρες. Η διαδικασία αυτή, που με διαφορετικές μορφές και

ρυθμούς είναι ακόμα σε εξέλιξη σε διάφορες χώρες και κλάδους σε παγκόσμια κλίμακα, είχε εμφανείς επιπτώσεις την τελευταία δεκαετία στη διάρθρωση της απασχόλησης αλλά και στην ανεργία τόσο στην Ευρωπαϊκή Ένωση όσο και στην Ελλάδα.

Κύρια αιτία του προβλήματος της ανεργίας των τελευταίων δύο δεκαετιών μπορεί να θεωρηθεί η αναδιάρθρωση του παραγωγικού συστήματος που αποδίδεται κυρίως στην αύξηση του ανταγωνισμού. Η αύξηση του ανταγωνισμού με τη σειρά της, είναι το αποτέλεσμα της αυξανόμενης διεθνοποίησης των οικονομιών (*παγκοσμιοποίηση*) και των επιταχυνόμενων τεχνολογικών μεταβολών.

Οι επιχειρήσεις στην προσπάθειά τους να αντιμετωπίσουν την πίεση του ανταγωνισμού είναι υποχρεωμένες να μειώσουν το κόστος παραγωγής των προϊόντων τους ή να διαφοροποιήσουν την παραγωγή τους ακολουθώντας σε γενικές γραμμές είτε μια "επιθετική" είτε μια "αμυντική" στρατηγική.

Η "*επιθετική στρατηγική*" συνίσταται στη δυναμική προσαρμογή στις εξελίξεις με επενδύσεις σε σύγχρονες τεχνολογίες, με ανασχεδιασμό των προϊόντων, με σχεδιασμό και παραγωγή νέων προϊόντων, με προσανατολισμό σε νέες εξειδικευμένες αγορές, με ανασχεδιασμό της παραγωγικής διαδικασίας κ.λπ.

Η "*αμυντική στρατηγική*" είναι μια παθητική προσαρμογή στις εξελίξεις του κλάδου που συνίσταται σε μείωση του κόστους παραγωγής, κυρίως στο τμήμα του που αφορά το εργατικό κόστος, ή και την εγκατάλειψη μέρους της σειράς παραγωγής ορισμένων προϊόντων κ.λπ.

Βραχυχρόνια φαίνεται, σε ότι αφορά την ανεργία, ότι οι επιπτώσεις και των δύο στρατηγικών είναι παρόμοιες. Η υποκατάσταση της εργασίας με νέες επενδύσεις σε σύγχρονες τεχνολογίες παραγωγής ή η μείωση του εργατικού κόστους με απολύσεις έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση της ανεργίας. Μεσοχρόνια πάντως η επιθετική στρατηγική φαίνεται να υπόσχεται αναστροφή των τάσεων στο βαθμό που και άλλες συνθήκες το επιτρέπουν (αύξηση δημόσιων και ιδιωτικών επενδύσεων, νομισματική σταθερότητα κ.λπ.).

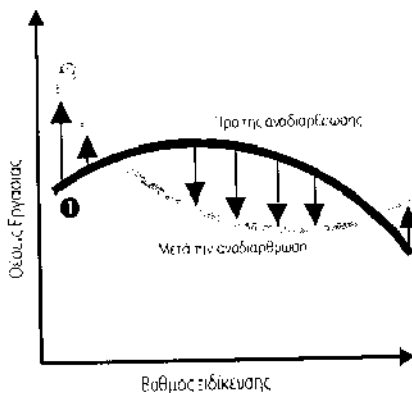
Το αποτέλεσμα αυτής της διαδικασίας αναδιάρθρωσης είναι ότι ολόκληροι παραγωγικοί κλάδοι μπαίνουν σε κρίση ενώ παράλληλα δημιουργούνται ή επεκτείνονται νέοι, κυρίως στους τομείς της υψηλής τεχνολογίας και των εξειδικευμένων υπηρεσιών προς επιχειρήσεις.

Η διαδικασία αυτή αναδιάρθρωσης των επιχειρήσεων έχει ως επίπτωση τη δημιουργία ζήτησης εργασίας ταυτόχρονα στα δύο άκρα του φάσματος του βαθμού εργασιακής ειδίκευσης. Δηλαδή ζήτηση για υπερειδικευμένη εργασία ανώτερων στελεχών που προγραμματίζουν και συντονίζουν και διευθύνουν την παραγωγική διαδικασία από τη μια, και εργατών που προσφέρουν χαμηλής ειδίκευσης ή ανειδίκευτη εργασία από την άλλη. Ουσιαστικά δηλαδή, αποτέλεσμα της εισαγωγής των αυτοματισμών στην παραγωγική διαδικασία είναι η απώλεια θέσεων εργασίας ειδικευμένου εργατικού δυναμικού και μεσαίων στελεχιακών των επιχειρήσεων.

Παρόμοια φαινόμενα έχουμε επίσης στον τομέα των υπηρεσιών όπου οι θέσεις εργασίας που προσφέρονται τείνουν να είναι σαφώς διαχωρισμένες σε υψηλής ειδίκευσης (και καλά αμειβόμενες) θέσεις στελεχών και χαμηλής ειδίκευσης η ανειδίκευτης εργασίας θέσεις υπαλλήλων, πωλητών ή βοηθητικού προσωπικού.

Μια απεικόνιση των τάσεων αυτών παρουσιάζεται στο Διάγραμμα 1. Η καμπύλη (1) του Διαγράμματος 1, που στρέφει τα κοίλα προς τα κάτω, δείχνει την κατανομή των θέσεων απασχόλησης σε σχέση με το βαθμό ειδίκευσης της εργασίας προ της οικονομικής αναδιάρθρωσης. Ενώ η καμπύλη (2), που στρέφει τα κοίλα προς τα πάνω, δείχνει τη διαμόρφωση της σχέσης μεταξύ βαθμού ειδίκευσης και αριθμού θέσεων εργασίας μετά την αναδιάρθρωση. Τα βέλη δείχνουν τις αντίστοιχες τάσεις μεταβολής (αύξηση ή μείωση).

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1 Τάσεις μεταβολής της ζήτησης ειδικευμένης/ανειδίκευτης εργασίας και οικονομική αναδιάρθρωση

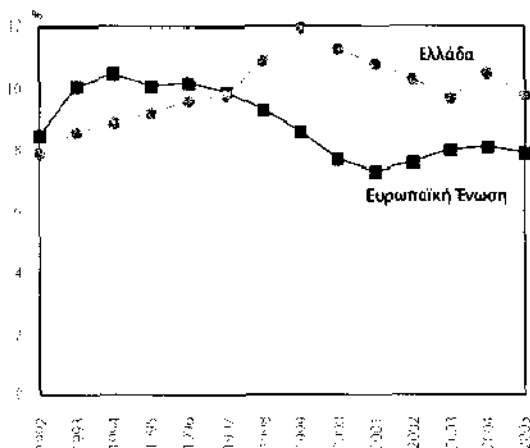


Το ισοζύγιο των μεταβολών αυτών πάντως εξακολουθεί να είναι στις περισσότερες χώρες αρνητικό (αύξηση της ανεργίας), ενώ δεν είναι λίγες οι απόψεις που επισημαίνουν ότι είναι εξαιρετικά δύσκολο στο άμεσο μέλλον να επανέλθουν επίπεδα απασχόλησης που γνώρισαν οι ευρωπαϊκές οικονομίες τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες.

Φαίνεται επομένως ότι σε γενικές γραμμές η τάση που εμφανίζεται στην αγορά εργασίας είναι η υποχώρηση της ζήτησης για ειδικευμένη εργασία και η άνοδος της ζήτησης για υπερειδικευμένη αλλά και χαμηλής ειδίκευσης ή ανειδίκευτη εργασία.

Εκτός από την περίπτωση της απόλυσης των εργαζομένων και της απώλειας θέσεων εργασίας, οι τεχνολογικές μεταβολές στην παραγωγική διαδικασία έχουν ως αποτέλεσμα την ουσιαστική διαφοροποίηση των απαιτούμενων επαγγελματικών προσόντων για την κάλυψη των υφιστάμενων θέσεων εργασίας. Έτσι παράλληλα δημιουργείται ένα υποσύνολο εργαζομένων των οποίων οι θέσεις εργασίας τίθενται σε κίνδυνο στο βαθμό που δεν προσαρμόζουν τα επαγγελματικά τους προσόντα με τις εισαγόμενες τεχνολογικές μεταβολές. Με την έννοια αυτή τίθεται το ζήτημα της επανακατάρτισης και της δια βίου ή συνεχιζόμενης εκπαίδευσης, ως μέσο για τη διατήρηση από τους εργαζομένους των θέσεων εργασίας που κατέχουν.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2 Εξέλιξη του ποσοστού ανεργίας στην Ελλάδα και την Ευρωπαϊκή Ένωση των 15, 1992-2005 (*)



(*) Εναρμονισμένο ετήσιο μέσο ποσοστό μη διορθωμένο ετησίως

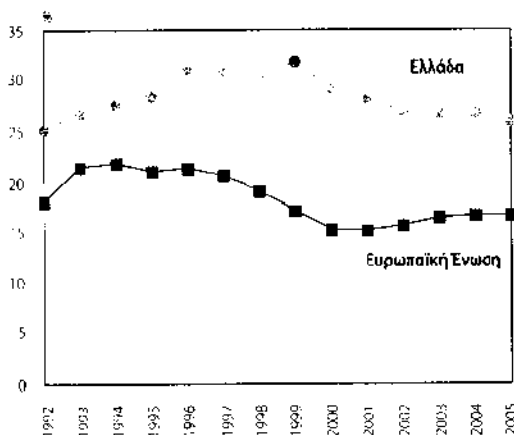
Πηγή: Eurostat, 2006 (επεξεργασία)

Στο γενικό πλαίσιο αυτών των αλλαγών η ανεργία στην Ελλάδα από τις αρχές τις δεκαετίας του '90 ξεπερνά το 8% και παραμένει στο επίπεδο του 10% με μικρές μεταβολές μέχρι σήμερα. Παρόμοιες εξελίξεις εμφανίζονται και στο επίπεδο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (των 15 μελών) για την ίδια περίοδο αν και με μικρότερη ένταση και ασθενή τάση μείωσης (Διάγραμμα 2) και πιθανότατα με χρονική υστέρηση στην Ελλάδα.

Τα επίπεδα αυτά ανεργίας για το σύνολο του εργατικού δυναμικού έχουν σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις τόσο σε κοινωνικό όσο και σε προσωπικό/οικογενειακό επίπεδο. Στη μακροχρόνια μορφή της μάλιστα σχετίζεται άμεσα με τη δημιουργία της λεγόμενης "κοινωνίας των δύο τρίτων", καθώς η παρατεταμένη ανεργία τείνει να οδηγεί τμήματα του εργατικού δυναμικού στην παραίτηση από την αναζήτηση εργασίας, την απόσυρση από την αγορά εργασίας και τελικά τον κοινωνικό αποκλεισμό. Από το σύνολο της αγοράς εργασίας δύο τμήματα της φαίνεται ότι είναι ιδιαίτερα ευαίσθητα στην ανεργία: οι νέοι και οι γυναίκες.

Το μέγεθος του προβλήματος της ανεργίας των νέων, που είναι στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος στη συγκεκριμένη έρευνα, αλλά και η δυσκολία αντιμετώπισής του φαίνεται από τα εξαιρετικά υψηλά επίπεδα τιμών της, τόσο στην Ευρωπαϊκή Ένωση (15 χώρες) αλλά πολύ περισσότερο στην Ελλάδα για όλο το διάστημα που εξετάζουμε (δεκαπενταετία). Στην Ελ-

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3 Εξέλιξη του ποσοστού ανεργίας των νέων στην Ελλάδα και στην Ευρωπαϊκή Ένωση των 15, 1992-2005(*)



(*) Εναρμονισμένο ετήσιο μέσο ποσοστό μη διορθωμένο ετησίως. Ηλικιακή κατηγορία έως 25 ετών

Πηγή: Eurostat, 2006 (επιξεργασία)

λάδα, πρακτικά, κυμαίνεται από 25% έως 32% σε όλη την περίοδο χωρίς σαφή κατεύθυνση ενώ στην Ευρωπαϊκή Ένωση από 15% έως 22% με ασθενή τάση μείωσης (Διάγραμμα 3).

1.2 Ανεργία και επίπεδο εκπαίδευσης

Το επίπεδο εκπαίδευσης του εργατικού δυναμικού φαίνεται ότι σχετίζεται άμεσα με το επίπεδο ανεργίας καθώς, όπως προκύπτει από τα σχετικά δεδομένα (Πίνακας 1 και Διάγραμμα 4), έχει ως αποτέλεσμα τη διαφοροποίηση των επιπέδων ανεργίας. Το επίπεδο εκπαίδευσης εξάλλου του εργατικού δυναμικού σχετίζεται άμεσα με το επίπεδο της ειδικότητάς του, των δεξιοτήτων που κατέχει ή είναι σε θέση να αποκτήσει και κατά τεκμήριο των αμοιβών του.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1 Επίπεδο εκπαίδευσης(*) και μέση ανεργία 1998-2005(**)

Έτος	ISCED 5-6		ISCED 3-4			ISCED 0-2		
	A	B	Δ	E	Z	H	Θ	I
1998	6,5	6,9	14,4	15,3	13,8	7,9	5,1	8,5
1999	6,9	8,3	15,1	15,6	14,2	8,8	5,3	11,1
2000	6,5	7,9	13,6	14,7	12,9	8,4	4,2	8,1
2001	8,2	7,5	13,1	13,4	13,6	7,8	4,7	7,9
2002	7,0	6,6	13,8	12,7	12,3	7,5	6,3	5,3
2003	7,7	6,6	12,9	12,0	11,1	6,9	5,0	2,7
2004	6,2	7,6	12,9	11,9	11,4	8,8	5,4	12,4
2005	7,0	7,3	12,3	11,2	10,6	7,8	5,8	10,0
Μέση ποσοστά	7,0	7,3	13,5	13,3	12,5	8,0	5,2	8,2

A Δοκτορικό ή Μεταπτυχιακό τίτλος

B Πτυχίο Ανωτάτων Σχολών

Δ Πτυχίο Ανώτερης Τεχνικής/Επαγγελματικής Εκπαίδευσης

E Απολυτήριο Μέσης Εκπαίδευσης

Z Απολυτήριο 3 ετους Μέσης Εκπαίδευσης

H Απολυτήριο Δημοτικού Σχολείου

Θ Μερικές τάξεις Δημοτικού

I Δεν πήγε καθόλου σχολείο

ISCED, International Standard Classification of Education 1997 (UNESCO, 1997)

(*) Δεν περιλαμβάνεται η κατηγορία I "Φοίτηση σε ΑΕΙ (τουλάχιστον 1 έτος αλλά δεν πήρε πτυχίο)".

(**) Τα στοιχεία είναι μέσα ποσοστά του έτους. Η Έρευνα Εργατικού Δυναμικού παρουσιάζει τα στοιχεία ανά τρίμηνο.

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων της Έρευνας Εργατικού Δυναμικού της ΕΣΥΕ 1998-2005 (ΕΣΥΕ, 2006)

Δύο είναι τα κύρια χαρακτηριστικά που αναδεικνύονται από αυτή τη συσχέτιση:

(α) Το τμήμα του εργατικού δυναμικού με την υψηλότερη εκπαίδευση (πανεπιστημιακή και μεταπτυχιακή εκπαίδευση, επίπεδο ISCED 5 και 6) έχει τα χαμηλότερα επίπεδα ανεργίας. Σε όλη την περίοδο κυμαίνονται περί το 7%.

(β) Το εργατικό δυναμικό με μεσαίο επίπεδο εκπαίδευσης (απόφοιτοι γυμνασίου-λυκείου και απόφοιτοι τεχνικών σχολών) αντιμετωπίζουν την υψηλότερη ανεργία (μέσο ποσοστό περίπου 13,4%).

Φαίνεται επομένως ότι η σχέση που υπάρχει ανάμεσα στην εκπαίδευση και την απασχόληση και την ανεργία δεν είναι γραμμική καθώς το τμήμα του εργατικού δυναμικού με τη χαμηλότερη εκπαίδευση (απόφοιτοι δημοτικού σχολείου ή καμιά εκπαίδευση) έχουν σαφώς χαμηλότερα ποσοστά ανεργίας (περίπου 10%) από το τμήμα του εργατικού δυναμικού με δευτεροβάθμια εκπαίδευση και συγκρίσιμα ποσοστά με τους απόφοιτους τριτοβάθμιας εκπαίδευσης.

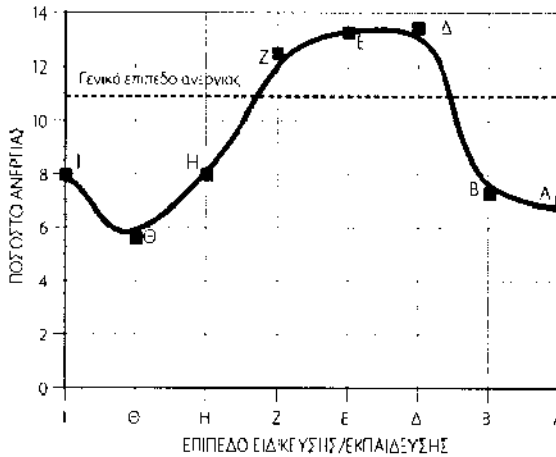
Από την άλλη πλευρά η τριτοβάθμια εκπαίδευση διευκολύνει την πρόσβαση σε θέσεις απασχόλησης υψηλής ειδίκευσης και αμοιβών καθώς το εργατικό δυναμικό με τριτοβάθμια ή/και μεταπτυχιακή εκπαίδευση, είναι η κατηγορία με τη χαμηλότερη ανεργία (με την εξαίρεση όσων δεν πήγαν ή δεν τελείωσαν το Δημοτικό Σχολείο).

Στο Διάγραμμα 4, που συσχετίζει το επίπεδο εκπαίδευσης/ειδίκευσης με το ποσοστό ανεργίας, εμφανίζονται τρεις διακριτές περιοχές (α) περιοχή Ι-Η με ποσοστά χαμηλότερα του μέσου ποσοστού ανεργίας, (β) περιοχή Ζ-Δ με ποσοστό ανώτερο του μέσου ποσοστού ανεργίας και (γ) περιοχή Β-Α με ποσοστό κατώτερο του μέσου ποσοστού ανεργίας.

Η πρώτη περιοχή αφορά τους χειρώνακτες και χαμηλής ειδίκευσης εργατικό δυναμικό. Έχει πάντως ενδιαφέρον ότι στην ομάδα αυτή περιλαμβάνεται η κατηγορία με τη χαμηλότερη ανεργία δηλαδή την κατηγορία όσων γνωρίζουν κατά τεκμήριο γραφή και ανάγνωση αλλά δεν έχουν τελειώσει το δημοτικό σχολείο.

Η δεύτερη ομάδα που αφορά τη μεγάλη πλειοψηφία του εργατικού δυναμικού περιλαμβάνει όσους έχουν παρακολουθήσει ή/και ολοκληρώσει τον δεύτερο κύκλο σπουδών και όσους έχουν κάποια μεταλυκειακή μη τριτοβάθμια εκπαίδευση, έχουν δηλαδή κατά τεκμήριο μέσο επίπεδο ειδίκευσης.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4 Επίπεδο εκπαίδευσης/ειδίκευσης και μέσο ποσοστό ανεργίας 1998-2005



Α – Διδακτορικό ή Μεταπτυχιακό
 Β – Πτυχίο Ανώτατης Σχολής
 Δ – Πτυχίο Ανώτερης Επαγγελματικής Σχολής
 Ε – Απολυτήριο Μέσης Εκπαίδευσης
 Ζ – Απολυτήριο Τριτοβάθμιας Μέσης Εκπαίδευσης
 Η – Απολυτήριο Δημοτικού Σχολείου
 Θ – Μικρές τάξεις Δημοτικού Σχολείου
 Ι – Δεν πήγε καλλώλου Σχολείο

Η τρίτη ομάδα είναι των αποφοίτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και κατόχων μεταπτυχιακών ή/και διδακτορικών τίτλων. Είναι αξιοσημείωτη η μεγάλη μείωση του ποσοστού ανεργίας από την προηγούμενη ομάδα (περίπου 5 ποσοστιαίες μονάδες) αλλά και η μικρή σχετικά μείωση του ποσοστού ανεργίας εντός της ομάδας μεταξύ όσων έχουν “Πτυχίο Ανώτατης Σχολής” και όσων είναι κάτοχοι “Μεταπτυχιακού ή Διδακτορικού τίτλου”.

Γενικά από τα στοιχεία της αγοράς εργασίας, φαίνεται ότι τουλάχιστον την τελευταία οκταετία, είναι δικαιολογημένη η αυξημένη ζήτηση που υπάρχει για την τριτοβάθμια εκπαίδευση καθώς οι πτυχιούχοι και οι κάτοχοι μεταπτυχιακών ή/και διδακτορικών τίτλων έχουν σαφώς καλύτερες προοπτικές απασχόλησης και αμοιβών από ότι οι άλλες κατηγορίες του εργατικού δυναμικού.

Πρέπει πάντως να επισημανθεί ότι τα στοιχεία αφορούν στο σύνολο των ηλικιακών ομάδων του εργατικού δυναμικού. Για την ακριβή εικόνα της αγοράς εργασίας που αντιμετωπίζουν όσοι αποφοιτούν από την τριτοβάθμια εκπαίδευση και εισέρχονται για πρώτη φορά στην αγορά εργασίας πρέπει να γίνει λεπτομερέστερη ανάλυση κατά ηλικιακές κατηγορίες.

1.3 Προβλήματα μετάβασης από την εκπαίδευση στην αγορά εργασίας: η ανεργία των νέων πτυχιούχων

Ο κάθε εργαζόμενος ή άνεργος στην πραγματικότητα συμμετέχει κάθε χρονική στιγμή σε πολύ συγκεκριμένο τμήμα της αγοράς εργασίας που προσδιορίζεται από το μορφωτικό του επίπεδο και το επίπεδο των δεξιοτήτων του, την προηγούμενη εργασιακή του εμπειρία, τον γεωγραφικό χώρο αναφοράς του (χωρική διάσταση των αγορών εργασίας), την πρόσβαση σε δίκτυα πληροφόρησης και τα δίκτυα των οικογενειακών-προσωπικών σχέσεων στα οποία έχει πρόσβαση και μπορεί να ενεργοποιήσει ("κοινωνικό κεφάλαιο"). Έτσι η κατάσταση που αντιμετωπίζουν οι απόφοιτοι της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης που εισέρχονται για πρώτη φορά στην αγορά εργασίας δεν περιγράφεται με ακρίβεια από τα γενικά στοιχεία για την απασχόληση και την ανεργία κατά επίπεδο εκπαίδευσης.

Η πληθυσμιακή κατηγορία απόφοιτοι τριτοβάθμιας εκπαίδευσης από 15 έως και 24 ετών που περιλαμβάνεται στην Έρευνα Εργατικού Δυναμικού (τριμηνιαία) που διενεργείται από την ΕΣΥΕ στην Ελλάδα σε συνεργασία και με κοινές προδιαγραφές με την EUROSTAT, προσεγγίζει σε κάποιο βαθμό τα χαρακτηριστικά της αγοράς εργασίας που αντιμετωπίζουν οι νεοεισερχόμενοι σε αυτήν απόφοιτοι του Τμήματος.

Έτσι σύμφωνα με τα στοιχεία της μέσης ανεργίας για την περίοδο από το 1998 έως και το 2005 η ανεργία σε αυτή την ηλικιακή και μορφωτική κατηγορία της αγοράς εργασίας κυμαίνονταν από 25% έως 37% περίπου (Πίνακας 2). Τα ποσοστά αυτά ανεργίας είναι περίπου τετραπλάσια από τα αντίστοιχα στο σύνολο του πληθυσμού της μορφωτικής αυτής κατηγορίας (ISCED 5-6) για την ίδια περίοδο (βλ. Πίνακα 1). Αντίστοιχα αυξημένα, αν και σημαντικά λιγότερο, είναι επίσης τα ποσοστά ανεργίας και για τις υπόλοιπες δύο μορφωτικές κατηγορίες (περίπου 2,5 φορές) καθώς και για το σύνολο της ηλικιακής αυτής κατηγορίας.

Προκύπτει επομένως ότι στην πρώτη ηλικιακή ομάδα (έως και 24 ετών) η κατηγορία των αποφοίτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης είναι η πλέον επιβαρυνόμενη από πλευράς ανεργίας από τις τρεις κατηγορίες μορφωτικού επιπέδου στις οποίες αναλύονται τα στοιχεία της έρευνας. Το συμπέρασμα αυτό όμως αντιφάσκει με τα στοιχεία για την κατηγορία αυτή στο σύνολο των ηλικιακών ομάδων που εμφανίστηκε προηγουμένως να έχει την χαμηλότερη ανεργία. Φαίνεται δηλαδή, αντίθετα με ότι συμβαίνει για το σύνολο, στην ηλικιακή αυτή κατηγορία ότι υπάρχει θετική γραμμική συσχέτιση μορφωτικού επιπέδου και ανεργίας.

Δηλαδή, όσο χαμηλότερο είναι το μορφωτικό επίπεδο τόσο χαμηλότερη και η ανεργία ή αντίστροφα όσο αυξάνει το μορφωτικό επίπεδο τόσο αυξάνουν τα ποσοστά ανεργίας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2 Ετήσιο μέσο ποσοστό ανεργίας των νέων 15 έως και 24 ετών κατά επίπεδο εκπαίδευσης 1998-2005

Έτος	ISCED 5-6	ISCED 3-4	ISCED 0-2	Σύνολο
1998	33,7	33,7	24,7	30,5
1999	36,5	34,5	25,4	31,6
2000	30,1	31,5	24,8	29,2
2001	28,7	30,2	24,2	28,2
2002	24,5	29,5	22,0	26,8
2003	31,3	28,9	21,7	26,9
2004	32,2	27,9	22,4	26,9
2005	33,0	27,7	19,4	26,0

Πηγή: ΕΣΥΕ 2006α (επεξεργασία στα χέρια)

Το φαινομενικά αντιφατικό αυτό στοιχείο ερμηνεύεται όμως από τα δεδομένα που σχετίζονται με τον απαιτούμενο χρόνο για την μετάβαση από την εκπαίδευση στην ένταξη στην αγορά εργασίας (Πίνακας 3). Σύμφωνα με στοιχεία ειδικής έρευνας που έγινε στο πλαίσιο της Έρευνας Εργατικού Δυναμικού του έτους 2000 (β' τρίμηνο), ο χρόνος που μεσολαβεί από την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης στις διάφορες βαθμίδες και ειδικότητες έως την πρώτη ένταξη στην αγορά εργασίας είναι στην Ελλάδα σημαντικά μεγάλος και κυμαίνεται από δύο περίπου έως τρεισήμισι χρόνια (ΕΣΥΕ, 2006). Οι μεγαλύτερες τιμές εμφανίζονται στους αποφοίτους "Γενικής Εκπαίδευσης" και οι χαμηλότερες σε όσους σχετίζονται με σπουδές σχετικές με την παροχή "Υπηρεσιών". Όμως οι απόφοιτοι της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης όταν ολοκληρώσουν τις τετραετούς διάρκειας σπουδές τους είναι τουλάχιστον 22 έως 23 ετών. Έτσι στην ηλικιακή κατηγορία έως 24 ετών το ενδιαμέσο "μεταβατικό" διάστημα δεν ξεπερνά (στην καλύτερη περίπτωση) του 24 μήνες, όταν γενικά ο μέσος χρόνος για επαγγέλματα που προϋποθέτουν τριτοβάθμια εκπαίδευση είναι τουλάχιστον 30 μήνες.

Από την πλευρά αυτή τα ποσοστά ανεργίας αυτής της κατηγορίας είναι "φυσιολογικά" αυξημένα σε σχέση με τις άλλες δύο κατηγορίες αποφοίτων των άλλων εκπαιδευτικών βαθμίδων δεδομένου ότι ο αντίστοιχος χρόνος μετάβασης από την αποφοίτηση στην αγορά εργασίας επαρκεί ώστε ένα τμήμα τους σταδιακά να αρχίσει να τοποθετείται σε θέσεις απασχόλησης.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3 Μέσο διάστημα (σε μήνες) από την ολοκλήρωση του βασικού κύκλου μέχρι την πρώτη σημαντική εργασία(*), κατά πεδίο εκπαίδευσης και φύλο

Πεδίο εκπαίδευσης	Σύνολο	Άντρες (**)	Γυναίκες
Γενικά Προγράμματα	39	41	36
Γεωργία και Κτηνιατρική	35	38	30
Μηχανική, Μεταλλοίηση και Κατασκευές	34	36	25
Επιστήμες, Μαθηματικά και Πληροφορική	34	36	31
Εκπαίδευση	34	41	31
Κοινωνικές επιστήμες, Επιχειρήσεις και Δίκαιο	31	37	28
Υγεία και Κοινωνική Πρόνοια	30	36	27
Ανθρωπιστικές Επιστήμες και Τέχνες	30	37	27
Υπηρεσίες	22	20	24

(*) Παραμονή στην εργασία τουλάχιστον επί 5 μήνες και εβδομαδιαία εργασία τουλάχιστον 20 ωρών

(**) Στο χρόνο συμπεριλαμβάνεται και η στρατιωτική θητεία

Πηγή: ΕΣΥΕ, 2006β: Πίνακας 1.

Προς την ίδια κατεύθυνση συνηγορούν και τα στοιχεία για την επόμενη ηλικιακή κατηγορία (25-49 ετών) όπου εμφανίζεται μια ραγδαία πτώση των ποσοστών ανεργίας στην κατηγορία των αποφοίτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης με αποτέλεσμα τα ποσοστά της κατηγορίας αυτής να είναι χαμηλότερα από το γενικό ποσοστό ανεργίας (Πίνακας 4).

ΠΙΝΑΚΑΣ 4 Ετήσιο μέσο ποσοστό ανεργίας στις ηλικιακές κατηγορίες 15 έως 24 και 25 έως 49 ετών, επίπεδο εκπαίδευσης ISCED 5-6, 1998-2005

ΕΤΟΣ	15-24	25-49	Γενικό ποσοστό ανεργίας
1998	33,7	7,5	11,2
1999	36,5	8,8	12,1
2000	30,1	3,4	11,4
2001	28,7	8,1	10,8
2002	24,5	7,6	10,3
2003	31,3	7,3	9,7
2004	32,2	8,1	10,5
2005	33,0	8,1	9,9

Πηγή: ΕΣΥΕ, 2006α (επεξεργασία στοιχείων)

Είναι μάλιστα χαρακτηριστικό ότι μείωση των ποσοστών ανεργίας στη κατηγορία των αποφοίτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης είναι πολύ μεγαλύτερη αναλογικά από την αντίστοιχη

μείωση στις δύο άλλες κατηγορίες με αποτέλεσμα στην επόμενη ηλικιακή κατηγορία οι απόφοιτοι τριτοβάθμιας εκπαίδευσης να εμφανίζουν τα χαμηλότερα ποσοστά ανεργίας (Πίνακας 5).

ΠΙΝΑΚΑΣ 5. Ετησιο μέσο ποσοστό ανεργίας στην κατηγορία 25 έως 49 ετών κατά επίπεδο εκπαίδευσης την περίοδο 1998-2005

Έτος	ISCED 5-6	ISCED 3-4	ISCED 0-2	Σύνολο
1998	7,5	11,0	9,7	9,7
1999	8,8	11,8	11,0	10,8
2000	8,4	11,6	10,4	10,4
2001	8,1	10,9	10,1	10,0
2002	7,6	11,0	9,5	9,7
2003	7,3	10,6	8,9	9,3
2004	8,1	10,8	10,6	10,0
2005	8,1	10,4	9,8	9,6

Πηγή: ΕΣΥΕ, 2006α (επεξεργασία στοιχείων)

Η ανάλυση της ανεργίας των νέων που κατέχουν πτυχίο τριτοβάθμιας εκπαίδευσης μας επιτρέπει να έχουμε σαφέστερη εικόνα της πραγματικότητας που αντιμετωπίζουν οι απόφοιτοι ενός τμήματος τριτοβάθμιας εκπαίδευσης όταν εντάσσονται στην αγορά εργασίας. Έτσι φαίνεται ότι περίπου ένας στους τρεις αποφοίτους εντάσσεται στην αγορά εργασίας ως μακροχρόνια άνεργος και παραμένει μάλιστα για μεγάλο διάστημα στην κατάσταση αυτή.

Όμως πρέπει να σημειωθεί ότι η εικόνα παραμένει αρκετά γενική ώστε να θεωρηθεί ότι περιγράφει με ακρίβεια τις ιδιαίτερες συνθήκες που αντιμετωπίζει ο κάθε απόφοιτος ατομικά καθώς ένα πλήθος άλλων παραγόντων επιδρούν στη διαμόρφωση του τελικού αποτελέσματος.

2 Ζητήματα μεθοδολογίας και η ταυτότητα της έρευνας

2.1 Πλαίσιο και κριτήρια αξιολόγησης των αποτελεσμάτων

(α) Κεντρικό ερώτημα σε τέτοιου είδους έρευνες είναι ο τρόπος με τον οποίο θα αξιολογηθούν τα αποτελέσματά τους. Πρέπει δηλαδή να αναζητηθεί σε κάθε συγκεκριμένη

περίπτωση ένα “σημείο αναφοράς” με βάση το οποίο θα μπορεί ο μελετητής να αποφανθεί αν τα συγκεκριμένα αποτελέσματα στα οποία καταλήγει αξιολογούνται ως θετικά ή αρνητικά.

Στην προκειμένη περίπτωση η έρευνα αφορά στους αποφοίτους ενός νέου Τμήματος τεχνολογικής κατεύθυνσης των Τεχνολογικών Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων (ΤΕΙ) που εντάσσονται στην αγορά εργασίας. Είναι εύλογο να θεωρήσουμε ότι ως σημείο αναφοράς μπορούμε να λάβουμε το ποσοστό ανεργίας της αντίστοιχης ηλικιακής (15 έως και 24 ετών) και μορφωτικής κατηγορίας της Έρευνας Εργατικού Δυναμικού. Μάλιστα για μεγαλύτερη ακρίβεια είναι σκόπιμο να θεωρήσουμε ως βάση για τις περαιτέρω συγκρίσεις το αντίστοιχο ποσοστό ανεργίας του τριμήνου που διενεργήθηκε η έρευνα δεδομένου ότι όπως προκύπτει από τα στοιχεία τα αποτελέσματα επηρεάζονται από την εποχικότητα (Πίνακας 6).

ΠΙΝΑΚΑΣ 6 Ποσοστό ανεργίας κατά μορφωτικό επίπεδο στην ηλικία 15 έως και 24 ετών, ανά τρίμηνο 2003-2005

Χρόνος	A	B	Γ	Σύνολο
2003 Α Τρίμηνο	28,5	28,6	23,1	26,9
2003 Β Τρίμηνο	28,5	28,0	20,3	25,7
2003 Γ Τρίμηνο	33,3	28,8	21,1	26,8
2003 Δ Τρίμηνο	35,0	30,1	22,3	28,1
2004 Α Τρίμηνο	29,5	30,5	24,7	28,8
2004 Β Τρίμηνο	30,5	27,4	22,9	26,5
2004 Γ Τρίμηνο	32,1	26,4	20,9	25,5
2004 Δ Τρίμηνο	36,6	27,4	20,9	26,6
2005 Α Τρίμηνο	33,0	26,8	20,4	25,7
2005 Β Τρίμηνο	28,7	27,2	19,6	25,3
2005 Γ Τρίμηνο	34,6	28,0	18,5	26,1
2005 Δ Τρίμηνο	35,7	28,6	19,0	26,9

Στήλη Α = ISCED 5-6, Στήλη Β = ISCED 3-4, Στήλη Γ = SCED 0-2

Πηγή: Labour Force Survey, Eurostat 2006

Έτσι, όπως προκύπτει από τον σχετικό Πίνακα 6 ως βάση αναφοράς για την ανεργία στην κατηγορία αυτή του εργατικού δυναμικού μπορούμε να θεωρήσουμε περίπου το 36%, που είναι το ποσοστό του τέταρτου τριμήνου του έτους 2005, με δεδομένο ότι δεν υπάρχουν διαθέσιμα νεώτερα στοιχεία.

(β) Το κύριο ενδιαφέρον της έρευνας ήταν η αποτύπωση της εργασιακής κατάστασης των αποφοίτων, δηλαδή αν είναι εργαζόμενοι ή άνεργοι. Όμως υπάρχουν δύο ζητήματα που σχετίζονται με τον τρόπο που οργανώνονται, παρουσιάζονται και αξιολογούνται τα αποτελέσματα:

1. *Οι κατηγορίες της εργασιακής κατάστασης.* Οι απόφοιτοι εκτός από τις δύο κύριες καταστάσεις, της εργασίας και της ανεργίας, εντάσσονται σε τρεις επιπλέον: τους άεργους (όσους δηλαδή δεν επιθυμούν και δεν αναζητούν εργασία), τους στρατευμένους και όσους ακολουθούν μεταπτυχιακές σπουδές ή σπουδάζουν για την απόκτηση δεύτερου πτυχίου.

Οι δύο πρώτες κατηγορίες (άεργοι, στρατευμένοι) δεν εντάσσονται στην αγορά εργασία και έτσι στην πραγματικότητα όταν συμπεριλαμβάνονται αλλοιώνουν τα αποτελέσματα. Έτσι κατά τον υπολογισμό της ανεργίας εξαιρέθηκαν.

Η τρίτη κατηγορία, όσοι δηλαδή συνεχίζουν τις σπουδές τους, είναι στην πραγματικότητα μια μικτή και ιδιόμορφη κατηγορία καθώς ορισμένοι από αυτούς είναι πιθανόν παράλληλα (ιδιαιτέρως ή κατά διαστήματα) να αναζητούν εργασία ή να εργάζονται και τότε εντάσσονται στην αγορά εργασίας, ή να μην αναζητούν εργασία και τότε πρέπει να εξαιρεθούν. Η μεθοδολογική επιλογή που έγινε στην προκειμένη περίπτωση είναι να εξαιρεθούν από την αγορά εργασίας όλοι όσοι φοιτούν, αφού τα στοιχεία από τις απαντήσεις στην ειδική αυτή κατηγορία (εργαζόμενοι φοιτητές) δεν ήταν πλήρη καθώς υπάρχει ασάφεια αν η μεγάλη πλειοψηφία τους που δεν εργάζεται δεν αναζητά εργασία, επομένως δεν εντάσσεται στην αγορά εργασίας, ή δεν βρίσκει εργασία (ενώ αναζητά) και θα έπρεπε να θεωρηθούν άνεργοι.

Πρέπει πάντως να επισημανθεί ότι το ποσοστό όσων συνεχίζουν τις σπουδές (δεύτερο πτυχίο συνήθως πανεπιστημιακό, μεταπτυχιακό) έχει αυτοτελώς τη δική του σημασία καθώς αποτελεί ένδειξη των ακαδημαϊκών δυνατοτήτων που έχουν οι απόφοιτοι του Τμήματος.

2. *Η ημερομηνία αποφοίτησης.* Η έρευνα πραγματοποιήθηκε στη διάρκεια περίπου οκτώ εβδομάδων με έναρξη το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Δεκεμβρίου 2005. Στην έρευνα συμπεριελήφθησαν και όσοι είχαν αποφοιτήσει το Νοέμβριο του 2005. Μάλιστα, όπως παρουσιάζεται αναλυτικότερα στη συνέχεια, ο αριθμός των απαντήσεων από την κατηγορία αυτή ήταν σχετικά αυξημένος. Όμως είναι αναμενόμενο το ποσοστό των ανέργων στην

κατηγορία αυτή να είναι ιδιαίτερα αυξημένο και ως αποτέλεσμα να αλλοιώνει τελικά την πραγματική εικόνα της ανεργίας για το σύνολο της έρευνας. Έτσι μεθοδολογικά επιλέχθηκε να γίνει παρουσίαση των αποτελεσμάτων και με βάση την ημερομηνία της αποφοίτησης ώστε να είναι σαφέστερη η εικόνα για τον ρυθμό απορρόφησης των αποφοίτων σε θέσεις εργασίας.

2.2 Η ταυτότητα της έρευνας

Η έρευνα διεξήχθη κατά τους μήνες Δεκέμβριο 2005 έως Φεβρουάριο 2006 με τη μέθοδο των τηλεφωνικών συνεντεύξεων με ερωτηματολόγιο το οποίο αποτελούνταν από 46 κλειστές ερωτήσεις και 1 ανοικτή. Στην έρευνα συμμετείχαν όλοι οι απόφοιτοι του τμήματος, δηλαδή όσοι είχαν αποφοιτήσει έως την ημερομηνία έναρξης της έρευνας. Απάντησαν 67 απόφοιτοι (34 άνδρες, 33 γυναίκες) από ένα σύνολο 95 αποφοίτων (ποσοστό στον πληθυσμό 70,5%). Με τους υπόλοιπους για διάφορους λόγους δεν έγινε δυνατή η επικοινωνία κατά την περίοδο της έρευνας (στράτευση, αλλαγή στοιχείων επικοινωνίας κ.λπ.).

3 Κυριότερα αποτελέσματα

3.1 Εργασιακή κατάσταση: Απασχόληση και ανεργία των νέων πτυχιούχων

Η γενική εικόνα των απαντήσεων της έρευνας δίδεται στον Πίνακα 7. Σύμφωνα με αυτά οι πτυχιούχοι του Τμήματος σε ποσοστό περίπου 36% απασχολούνται ενώ το 22% είναι

ΠΙΝΑΚΑΣ 7 Η εργασιακή κατάσταση των πτυχιούχων

ΕΡΓΑΣΙΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	Ποσοστό (%)
A. Αγορά εργασίας	58,2
Απασχολούμενοι	35,8
Ανεργοί	22,4
B. Συνεχίζουσα εκπαίδευση	15,0
2 ^ο Πτυχίο	1,5
Μεταπτυχιακό-Δ.Διακτορικό	13,5
Γ Εκτός αγοράς εργασίας	26,9
Στράτευση	23,9
Άεργοι	3,0
ΣΥΝΟΛΟ	100

άνεργοι. Σημαντικό είναι το ποσοστό όσων συνεχίζουν τις σπουδές τους είτε για την απόκτηση πανεπιστημιακού επιπέδου πτυχίου (2%) ή για μεταπτυχιακές σπουδές επιπέδου master ή διδακτορικού (14%). Πρέπει να επισημανθεί ότι ένα σημαντικό ποσοστό (26%) παραμένει εκτός αγοράς εργασίας, είτε οικιοθελώς (3%) είτε υποχρεωτικά λόγω στράτευσης (24%).

Αν ληφθεί υπόψη αυτό το σημαντικό ποσοστό όσων τίθενται εκτός αγοράς εργασίας τότε τα ποσοστά όσων παραμένουν στην αγορά εργασίας ή συνεχίζουν ανώτερης βαθμίδας σπουδές τροποποιούνται και αποκαλύπτουν ότι περίπου ένας στους δύο πτυχιούχους (49%) βρίσκει εργασία ενώ λιγότεροι από το ένα τρίτο (31%) είναι άνεργοι (Πίνακας 8). Επιπλέον ένας στους πέντε περίπου συνεχίζει σε ανώτερες σπουδές (20%).

ΠΙΝΑΚΑΣ 8 Πτυχιούχοι στην αγορά εργασίας και στη συνεχιζόμενη εκπαίδευση

ΕΡΓΑΣΙΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	Ποσοστό (%)
A. Αγορά εργασίας	80
Απασχολούμενοι	49
Άνεργοι	31
B. Συνεχιζόμενη εκπαίδευση	20
2 ^ο Πτυχίο	2
Μεταπτυχιακό-Δ-δακτορικό	18
ΣΥΝΟΛΟ	100

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως από μεθοδολογική σκοπιά οι φοιτητές (πανεπιστημιακού και μεταπτυχιακού επιπέδου) αν και σε ορισμένες περιπτώσεις είναι παράλληλα και εργαζόμενοι ή αναζητούν εργασία, θα πρέπει να θεωρήσουμε ότι δεν συμμετέχουν στην αγορά εργασίας και επομένως ο υπολογισμός της ανεργίας να γίνει μετά την αφαίρεσή τους.

Έτσι με τον πλέον ακριβή ορισμό της αγοράς εργασίας, εργαζόμενοι πτυχιούχοι του Τμήματος είναι το 62% και άνεργοι το 38%. Τα αποτελέσματα αυτά συγκρινόμενα με το ποσοστό ανεργίας των νέων (ηλικία έως και 24 ετών) πτυχιούχων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης για το τέταρτο τρίμηνο του 2005 (36%) εμφανίζονται αυξημένα κατά δύο ποσοστιαίες μονάδες. Εμφανίζεται δηλαδή μια υστέρηση από το μέσο εθνικό ποσοστό (Πίνακας 9).

ΠΙΝΑΚΑΣ 9 Απασχόληση και ανεργία αποφοίτων τμήματος Νοεμβρίου 2004 έως Νοεμβρίου 2005 (%)

Εργασιακή κατάσταση	Απόφοιτοι Τμήματος	Σύνολο χώρας (*)
Απασχολούμενοι	62	64
Άνεργοι	38	36
ΣΥΝΟΛΟ	100	100

(*) Αποφοίτοι τριτοβάθμιας εκπαίδευσης ηλικίας 15 έως και 24 ετών, 4^ο τρίμηνο 2005

Πηγή: Αποτελέσματα της έρευνας και Eurostat, 2006.

Για την ορθότερη αξιολόγηση των αποτελεσμάτων πρέπει να επισημανθεί ότι τα αποτελέσματα αυτά είναι συνολικά και περιλαμβάνουν πτυχιούχους που αποφοίτησαν στο διάστημα Νοεμβρίου 2004 έως Νοεμβρίου 2005. Έτσι

το ποσοστό των ανέργων είναι "φυσιολογικά" διευρυμένο δεδομένου ότι στην έρευνα περιελήφθησαν και πτυχιούχοι που είχαν αποφοιτήσει μόλις ένα μήνα περίπου πριν τη διενέργεια της έρευνας. Είναι σημαντικό επομένως να γίνει ανάλυση με βάση την ημερομηνία αποφοίτησης.

3.2 Αποτελέσματα με βάση την ημερομηνία αποφοίτησης

Από την ανάλυση με βάση την ημερομηνία αποφοίτησης (Πίνακας 10) το γενικό ποσοστό ανεργίας (22%) φαίνεται ότι είναι πολύ άνισα κατανεμημένα. Κυμαίνεται από 8% (Νοέμβριος 2004) έως 36% (Νοέμβριος 2005). Είναι φανερό ότι τα συνολικά αποτελέσματα “επηρεάζονται” σε μεγάλο βαθμό από όσους αποφοίτησαν τους τελευταίους δύο μήνες πριν την πραγματοποίηση της έρευνας. Από την πλευρά αυτή το υψηλό ποσοστό ανέργων είναι αναμενόμενο. Οι άνεργοι πτυχιούχοι της κατηγορίας αυτής είναι το 65% του συνόλου των ανέργων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 10 Εργασιακή κατάσταση πτυχιούχων ως προς την ημερομηνία αποφοίτησης

ΕΡΙΑΣΙΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΑΠΟΦΟΙΤΗΣΗΣ				ΣΥΝΟΛΟ
	Νοέμβριος '04	Απρίλιος '05	Ιούνιος '05	Νοέμβριος '05	
A. Αγορά εργασίας					
Απασχολούμενοι	41,7	50,0	46,2	21,4	35,8
Άνεργοι	8,3	14,3	15,4	35,7	22,4
B. Συνεχιζόμενη εκπαίδευση					
2 ^ο Πτυχίο	8,3	0,0	0,0	0,0	1,5
Μεταπτυχιακό-διδακτορικό	33,4	7,1	0,0	14,3	13,5
Γ. Εκτός αγοράς εργασίας					
Στρατεύση	8,3	28,6	38,5	21,4	23,9
Άεργοι	0,0	0,0	0,0	7,1	3,0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100	100	100	100

Αντιθέτως είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι ένας στους πέντε περίπου αποφοίτους αυτής της κατηγορίας έχει ήδη βρει εργασία ενώ ένα σημαντικό ποσοστό (14%) συνεχίζει την εκπαίδευση του με μεταπτυχιακές σπουδές.

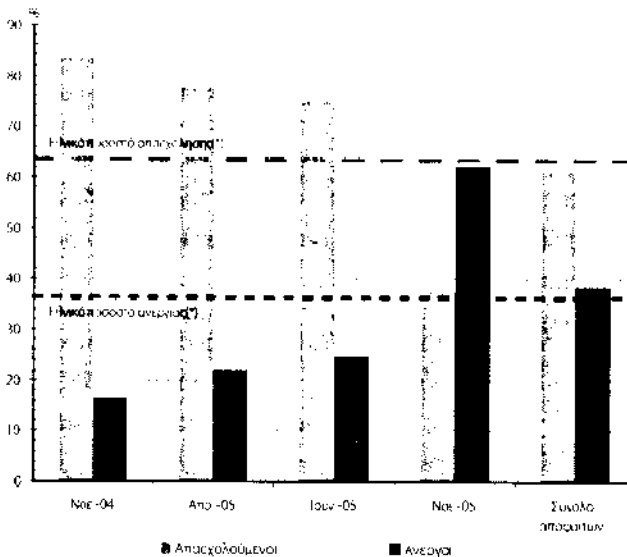
Αν από το σύνολο των πτυχιούχων αφαιρεθεί το ποσοστό όσων είναι εκτός αγοράς εργασίας (στρατευμένοι, άεργοι) και όσων κάνουν μεταπτυχιακές σπουδές δηλαδή γίνει ο υπολογισμός του ποσοστού απασχόλησης και ανεργίας με βάση όσους παραμένουν στην αγορά εργασίας τότε παρουσιάζεται μια σημαντική διαφοροποίηση ανάλογα με την ημερομηνία αποφοίτησης (Πίνακας 11 και Διάγραμμα 5). Έτσι εμφανίζεται μια σημαντική αύξηση των ποσοστών ανεργίας στους απόφοιτους των πιο πρόσφατων περιόδων και αντίστοιχη μείωση των ποσοστών απασχόλησης.

ΠΙΝΑΚΑΣ 11 Απασχόληση και ανεργία αποφοίτων τμήματος κατά ημερομηνία αποφοίτησης

ΕΡΓΑΣΙΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΑΠΟΦΟΙΤΗΣΗΣ				ΣΥΝΟΛΟ
	Νοέμβριος '04	Απρίλιος '05	Ιούνιος '05	Νοέμβριος '05	
Απασχολούμενοι	83,3	77,8	75,0	37,5	61,5
Ανεργοί	16,7	22,2	25,0	62,5	38,5
ΣΥΝΟΛΟ	100	100	100	100	100

Η σημαντικότερη διαφοροποίηση εμφανίζεται στους απόφοιτους του Νοεμβρίου του 2005 καθώς παρουσιάζουν πολλαπλάσια ποσοστά ανεργίας από τους απόφοιτους των προηγούμενων περιόδων. Αυτό μπορεί προφανώς να αποδοθεί στο γεγονός ότι η περίοδος που διενεργήθηκε η έρευνα (Δεκέμβριος 2004 έως Φεβρουάριος 2005) είναι μόλις ένα με δύο μήνες μετά την ημερομηνία αποφοίτησης, με αποτέλεσμα όσοι αποφοίτησαν την τελευταία περίοδο, στην πλειοψηφία τους να μην έχουν επαρκή χρόνο, σχετικά με τους αποφοίτους προηγούμενων περιόδων, για την αναζήτηση θέσεων εργασίας. Πάντως για αυτή την ομάδα αποφοίτων είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρον ότι περίπου τέσσερις στους δέκα (37,5%) εργάζεται σχεδόν αμέσως μετά την απόκτηση του πτυχίου του.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5 Απασχόληση και ανεργία αποφοίτων Τμήματος Γεωπληροφορικής και Τοπογραφίας ΓΕΙ Σερρών κατά ημερομηνία αποφοίτησης



Οι πτυχιούχοι των άλλων τριών περιόδων εμφανίζουν σχετικά χαμηλά ποσοστά ανεργίας. Τα ποσοστά αυτά αν συγκριθούν με το εθνικό ποσοστό της αντίστοιχης ηλικιακής και μορφωτικής κατηγορίας είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντικά. Το αντίστοιχο εθνικό ποσοστό είναι σε κάθε περίπτωση πολλαπλάσιο του ποσοστού ανεργίας των αποφοίτων του Τμήματος και στην περίπτωση μάλιστα όσων αποφοίτησαν ένα έτος πριν την πραγματοποίηση της έρευνας (Νοέμβριος 2004) ακόμα και υπερδιπλάσιο.

Έτσι, όπως προκύπτει από την προηγούμενη ανάλυση, οι απόφοιτοι του Τμήματος έχουν αρκετά καλές προοπτικές απασχόλησης οι οποίες βελτιώνονται με το χρόνο, ο οποίος φαίνεται ότι είναι τουλάχιστον ανάλογος με αυτόν που απαιτείται για το σύνολο των αποφοίτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης (ΕΣΥΕ, 2006).

3.3 Ανάλυση κατά φύλο

Η ένταξη των γυναικών στην αγορά εργασίας είναι πιο δύσκολη σε όλα τα τμήματά της. Οι απόφοιτες τριτοβάθμιας εκπαίδευσης δεν αποτελούν εξαίρεση στη γενική αυτή τάση. Τα στοιχεία της ανάλυσης κατά φύλο δείχνουν ότι πράγματι οι γυναίκες απόφοιτες αντιμετωπίζουν μεγαλύτερες δυσκολίες από τους άνδρες συναδέλφους τους.

Κύρια στοιχεία διαφοροποίησης είναι η συνέχιση της φοίτησης σε ανώτερες σπουδές (δεύτερο πτυχίο, μεταπτυχιακό-διδακτορικό) και η εξεύρεση απασχόλησης. Όπως προκύπτει από τον Πίνακα 12 οι γυναίκες που συνεχίζουν τις σπουδές τους είναι αναλογικά περίπου το ένα τρίτο των ανδρών. Το εμφανιζόμενο "πλεονέκτημα" στην απασχόληση είναι στην πραγματικότητα πλασματικό όπως προκύπτει από τον Πίνακα 13.

ΠΙΝΑΚΑΣ 12 Πτυχιούχοι κατά εργασιακή κατάσταση και φύλο

ΕΡΓΑΣΙΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	ΑΝΔΡΕΣ	ΓΥΝΑΙΚΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ
A. Αγορά εργασίας	32,4	84,8	58,2
Απασχολούμενοι	20,6	51,5	33,8
Ανεργοί	11,8	33,3	22,4
B. Συνεχιζόμενη εκπαίδευση	17,6	12,1	15,0
1 ^ο Πτυχίο	2,9	0,0	1,5
Μεταπτυχιακό-Διδακτορικό	14,7	12,1	13,5
Γ. Εκτός αγοράς εργασίας	49,0	3,0	25,9
Στράτευση	47,1	0,0	23,9
Άεργοι	2,9	3,0	3,0
ΣΥΝΟΛΟ	100	100	100

Για τον ακριβή προσδιορισμό του ποσοστού απασχόλησης-ανεργίας αφαιρούμε όσους

ΠΙΝΑΚΑΣ 13 Πτυχιούχοι στην αγορά εργασίας και στη συνεχιζόμενη εκπαίδευση κατά φύλο

ΕΡΓΑΣΙΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	ΑΝΔΡΕΣ	ΓΥΝΑΙΚΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ
A. Αγορά εργασίας	64,7	87,5	79,6
Απασχολούμενοι	41,2	53,1	49,0
Ανεργοί	23,5	34,4	30,6
B. Συνεχίζόμενη εκπαίδευση (*)	35,3	12,5	20,4
ΣΥΝΟΛΟ	100	100	100

(*) Περιλαμβάνει όσους κέναν 2^ο πτυχίο, μεταπτυχιακό ή διδακτορικό

παρακολουθούν μεταπτυχιακές σπουδές (Πίνακας 14). Όπως φαίνεται από τα αποτελέσματα του σχετικού πίνακα, οι γυναίκες αντιμετωπίζουν υψηλότερα ποσοστά ανεργίας (χαμηλότερα ποσοστά απασχόλησης) κατά τρεις ποσοστιαίες μονάδες. Αν το αποτέλεσμα αυτό συνδυαστεί

με το υψηλότερο ποσοστό παρακολούθησης μεταπτυχιακών των ανδρών τότε πρέπει να αναμένεται ότι μακροχρονίως η διαφοροποίηση αυτή θα ενταθεί. Πρέπει επιπλέον να σημειωθεί ότι το ήμισυ περίπου των ανδρών αποφοίτων βρίσκεται αναγκαστικά εκτός αγοράς εργασίας (λόγω στράτευσης) και η σταδιακή τους ένταξη μεσοχρόνια θα επιβαρύνει τις συνθήκες ανταγωνισμού των γυναικών αποφοίτων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 14 Απασχόληση και ανεργία αποφοίτων τμήματος κατά φύλο

ΕΡΓΑΣΙΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	ΑΝΔΡΕΣ	ΓΥΝΑΙΚΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ
Απασχολούμενοι	64	61	62
Ανεργοί	36	39	38
ΣΥΝΟΛΟ	100	100	100

3.4 Θέσεις εργασίας, τρόπος αναζήτησής τους και ύψος αμοιβών

3.4.1 Το είδος των θέσεων εργασίας

Η ανάλυση που ακολουθεί παρουσιάζει το είδος των θέσεων εργασίας που καταλαμβάνουν οι απόφοιτοι του Τμήματος. Η ανάλυση αφορά δύο κυρίως πλευρές τους: την κατάταξη των επιχειρήσεων που τους απασχολούν στον ιδιωτικό ή τον δημόσιο τομέα καθώς και το αν εντάσσονται στις επιχειρήσεις ως υπάλληλοι ή ως "συνεργάτες" ελεύθεροι επαγγελματίες.

Όπως προκύπτει από τα στοιχεία της έρευνας η συντριπτική πλειοψηφία των αποφοίτων του Τμήματος καταλαμβάνει θέσεις εργασίας στον ιδιωτικό τομέα (91,3%), κυρίως μελετητικά γραφεία και τεχνικές εταιρείες. Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται και εταιρίες του δημοσίου και του ευρύτερου δημόσιου τομέα (πχ. τράπεζες) ή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης (αναπτυξιακές εταιρείες) με μορφή Ανώνυμων Εταιριών (ΑΕ).

Το πολύ μικρό ποσοστό της απασχόλησης στον δημόσιο τομέα μπορεί να αποδοθεί σε δύο παράγοντες: (α) τον “προβληματικό” τρόπο παροχής επαγγελματικών δικαιωμάτων στους πτυχιούχους του Τμήματος Γεωπληροφορικής και Τοπογραφίας του ΤΕΙ Σερρών και (β) στην καταγραφή πολλών επιχειρήσεων του ευρύτερου δημόσιου τομέα στις ιδιωτικές επιχειρήσεις (πχ. ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ, αναπτυξιακές εταιρείες) καθώς λειτουργούν με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια και αντίστοιχο θεσμικό πλαίσιο.

Το γεγονός ότι η συντριπτική πλειοψηφία των νέων εργαζόμενων πτυχιούχων του τμήματος βρίσκεται στον ιδιωτικό τομέα δείχνει ως ένα βαθμό τον δυναμισμό τους και την “καλή” αποδοχή τους από την αγορά.

Για το είδος της σχέσης εργασίας που έχουν οι νέοι πτυχιούχοι προκύπτει ότι οι περισσότεροι (58%) εντάσσονται ως υπάλληλοι των εταιρειών που τους απασχολούν. Όμως ένα πολύ μεγάλο μέρος τους (42%) εργάζεται ως “ελεύθερος επαγγελματίας” (δηλαδή πληρώνονται με αποδείξεις παροχής υπηρεσιών) αν και όπως δηλώνουν εργάζονται στην πραγματικότητα ως υπάλληλοι με πλήρες ωράριο (8 ώρες ημερησίως).

3.4.2 Τρόπος αναζήτησης θέσεων εργασίας

Η ευκολία ή δυσκολία καθώς και οι προοπτικές στην ανεύρεση θέσεων εργασίας των νέων πτυχιούχων συναρτάται και από τα “κανάλια” πληροφόρησης που χρησιμοποιούνται για την ανεύρεση των πληροφοριών για τη ζήτηση.

Στον Πίνακα 15 παρουσιάζονται οι απαντήσεις όσων κατέχουν θέσεις εργασίας. Περιλαμβάνονται δηλαδή όσοι επιτυχημένα χρησιμοποίησαν συγκεκριμένους τρόπους για την ανεύρεση θέσης εργασίας. Στις απαντήσεις της σχετικής ερώτησης της έρευνας χρησιμοποιήθηκαν τέσσερις κατηγορίες: (α) ανακοινώσεις (ΜΜΕ, διαδίκτυο), (β) “δίκτυο” οικογενειακών-προσωπικών σχέσεων-γνωριμιών, (γ) σύσταση από καθηγητές (διδάσκοντες) του Τμήματος και (δ) παραμονή, ως συνέχεια, σε κανονική θέση εργασίας στην εταιρεία-οργανισμό που έκανε πρακτική άσκηση.

ΠΙΝΑΚΑΣ 15 Τρόπος αναζήτησης θέσεων εργασίας

ΤΡΟΠΟΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Ανακοινώσεις	8,7
Δίκτυο οικογενειακών-προσωπικών σχέσεων	56,5
Πρακτική άσκηση	26,1
Σύσταση από καθηγητές	8,7
ΣΥΝΟΛΟ	100

Όπως προκύπτει από τα αποτελέσματα ο βασικότερος και αποτελεσματικότερος τρόπος αναζήτησης είναι το δίκτυο οικογενειακών γνωριμιών (56,5%). Αυτό σημαίνει ότι η ευκολία ή η δυσκολία στην ανεύρεση θέσης εργασίας τουλάχιστον στην πρώτη δύσκολη φάση της εισόδου στην αγορά εργασίας γίνεται σε ένα προϋπάρχον πλαίσιο κοινωνικής ένταξης του πτυχιούχου που είναι σε μεγάλο βαθμό ανεξάρτητο από τον ίδιο και προσδιορίζει σε μεγάλο βαθμό και τα δίκτυα κοινωνικών-επαγγελματικών σχέσεων της οικογένειας ("κοινωνικό κεφάλαιο").

Ο δεύτερος σημαντικότερος "δρόμος" αποτελεσματικής αναζήτησης θέσης εργασίας είναι ως συνέχεια της πρακτικής άσκησης (26,1%). Αυτός είναι συνδεδεμένος μερικά με τον προηγούμενο όμως παράλληλα έχει σε μεγάλο βαθμό σχέση με τις προσωπικές, επαγγελματικές και επιστημονικές δυνατότητες των νέων πτυχιούχων όπως φανερώνονται κατά τη διάρκεια της εξάμηνης παραμονής τους στην συγκεκριμένη επιχείρηση ή οργανισμό. Η μερική σύνδεση με το δίκτυο οικογενειακών-προσωπικών γνωριμιών οφείλεται στον παρόμοιο τρόπο ανεύρεσης της θέσης για πρακτική άσκηση, δηλαδή μέσω του δικτύου οικογενειακών γνωριμιών, που χρησιμοποιείται από έναν σημαντικό αριθμό τελειοφοίτων του Τμήματος. Όμως και στην περίπτωση αυτή η παραμονή στη συνέχεια, μετά το πέρας της πρακτικής άσκησης, σε "κανονικά" αμειβόμενη θέση εργασίας απαιτεί ένα ελάχιστο επίπεδο ικανοποίησης από τον εργοδότη που είναι αποτέλεσμα της προσωπικής προσπάθειας και των ικανοτήτων που κατέχει ο πτυχιούχος.

Οι υπόλοιποι δύο τρόποι, μέσω ανακοινώσεων στον τύπο και το διαδίκτυο, και συστάσεων από μέλη του εκπαιδευτικού προσωπικού του Τμήματος, συγκεντρώνουν χαμηλότερα ποσοστά (8,7% αντίστοιχα ο κάθε ένας). Η δεύτερη περίπτωση (σύσταση από καθηγητές) σχετίζεται κατά τεκμήριο κυρίως με τις επιδόσεις κατά τη διάρκεια των σπουδών αλλά και τη γενικότερη εικόνα (συνέπεια, αποτελεσματικότητα, ικανότητες επικοινωνίας) των νέων πτυχιούχων.

Η εξεύρεση εργασίας μέσω ανακοινώσεων που επίσης συγκεντρώνει το μικρότερο ποσοστό είναι ο πλέον "απόρροιας" και θεωρητικά "αντικειμενικός" τρόπος για τη σύζευξη της ζήτησης και της προσφοράς στην αγορά εργασίας. Όμως φαίνεται από τα αποτελέσματα (8,7%) δεν είναι αυτός που προτιμούν ούτε οι επιχειρήσεις που ζητούν εργασία αλλά ούτε και οι υποψήφιοι εργαζόμενοι που την προσφέρουν. Το εύρημα αυτό σχετικοποιεί, τον τρόπο λειτουργίας της αγοράς εργασίας που φαίνεται ότι τελικά διαμεσολαβείται από άλλους θεσμούς και διαδικασίες, με κύριο ρόλο να διαδραματίζει το δίκτυο οικογενειακών και προσωπικών σχέσεων.

3.4.3 Τα ύψος των αμοιβών

Τα αποτελέσματα σχετικά τις αμοιβές που πετυχαίνουν οι απόφοιτοι του Τμήματος στην πρώτη επαφή τους με την αγορά είναι αποτέλεσμα της σύνθεσης των απαντήσεων τους σε δύο σχετικές ερωτήσεις για τις μικτές και καθαρές αποδοχές τους. Η εκ των υστέρων σύνθεση θεωρήθηκε αναγκαία καθώς φάνηκε ότι αρκετοί από τους ερωτώμενους δεν είχαν σαφή γνώση και κατανόηση της διάκρισης.

Με βάση τις απαντήσεις δημιουργήθηκαν τέσσερις κλάσεις μικτών αποδοχών (αμοιβή και ασφαλιστικές εισφορές για σύνταξη και υγειονομική περίθαλψη) όπως φαίνεται στον Πίνακα 16. Όπως προκύπτει από τα αποτελέσματα η πλειοψηφία των πτυχιούχων του τμήματος (71,5%) εντάσσεται στην αγορά εργασίας σε θέσεις που αμείβονται με τον κατώτατο μισθό (λιγότερο από 800€ μικτές αποδοχές μηνιαίως). Το 30% "πετυχαίνει" μικτές αποδοχές πάνω από 800€ ενώ μόλις το 10% έχει μικτές αποδοχές πάνω από 1.000€ μηνιαίως. Είναι φανερό ότι οι νέοι πτυχιούχοι εντάσσονται στη μεγάλη τους πλειοψηφία στο κατώτερο, από άποψη αποδοχών, τμήμα της αγοράς εργασίας καθώς οι αμοιβές είναι ουσιαστικά αντίστοιχες (και πιθανότατα σε αρκετές περιπτώσεις) μικρότερες των επίσημων αμοιβών της τρέχουσας γενικής συλλογικής σύμβασης εργασίας της ΓΣΕΕ για ανειδίκευτη εργασία.

ΠΙΝΑΚΑΣ 16 Ύψος μικτών αποδοχών για 8ωρη απασχόληση (€)

ΑΠΟΔΟΧΕΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
1.200 - 1.000	9,5
1.000 - 800	19,0
800 - 600	66,7
Λιγότερο από 600	4,8
ΣΥΝΟΛΟ	100

3.5 Επίπεδο και οργάνωση σπουδών του τμήματος

Στο πλαίσιο της έρευνας περιελήφθησαν και τέσσερις ερωτήσεις για την γνώμη των πτυχιούχων του Τμήματος για το επίπεδο της εκπαίδευσης που τους παρέιχε και συγκριμένα: (α) την ανταπόκριση των επιστημονικών γνώσεων και τεχνικών δεξιοτήτων που απέκτησαν στις απαιτήσεις της αγοράς, (β) αν το επίπεδο των σπουδών τους δημιούργησε κάποια δυσκολία στην εξεύρεση εργασίας, (γ) τη σημασία της πρακτικής άσκησης σε σχέση με την απόκτηση εργασιακής και επαγγελματικής εμπειρίας και (δ) τη γνώμη τους για πιθανές αλλαγές και βελτιώσεις του προγράμματος σπουδών και της οργάνωσης του Τμήματος. Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στη συνέχεια σε τέσσερις επιμέρους υποενότητες.

3.5.1 Επίπεδο σπουδών και επαγγελματικές απαιτήσεις

Στην ερώτηση (“Πως κρίνετε τα προσόντα που αποκτήσατε από τη φοίτηση στο Τμήμα σε σχέση με τις απαιτήσεις της αγοράς εργασίας”) υπήρχε η δυνατότητα τεσσάρων απαντήσεων (α) απολύτως επαρκή, (β) επαρκή, (γ) ανεπαρκή και (δ) τελείως ανεπαρκή.

Οι αρνητικές γνώμες περιορίζονται στο 6,5% των απαντήσεων και μάλιστα δεν υπάρχει καμία στην χειρότερη βαθμίδα (“τελείως ανεπαρκή”). Το 93,5% των πτυχιούχων έχει θετική γνώμη για το επίπεδο σπουδών του τμήματος και για τα προσόντα που απέκτησαν κατά τη διάρκεια των σπουδών τους και μάλιστα το 41,3% κρίνει τις σπουδές ως απολύτως επαρκείς (Πίνακας 17).

Είναι μάλιστα χαρακτηριστικό ότι θετική γνώμη έχει για το επίπεδο των σπουδών 83,3% των νέων πτυχιούχων που σημαίνει ότι η δυσκολία στην ανεύρεση εργασίας δεν αποδίδεται

ΠΙΝΑΚΑΣ 17 Προσόντα που αποκτήθηκαν κατά τις σπουδές

	ΕΡΓΑΣΙΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΕΠΑΡΚΗ	ΕΠΑΡΚΗ	ΑΝΕΠΑΡΚΗ	ΤΕΛΕΙΩΣ ΑΝΕΠΑΡΚΗ
Απασχολούμενοι		47,6	47,6	4,7	0,0
Ανέργοι		16,7	66,7	16,6	0,0
Μεταπτυχιακό		50,0	50,0	0,0	0,0
Στροτευμένοι		75,0	25,0	0,0	0,0
Άεργοι		0,0	100,0	0,0	0,0
ΣΥΝΟΛΟ		41,3	52,2	6,5	0,0

στην ανεπάρκεια των επιστημονικών/επαγγελματικών τους προσόντων. Πρέπει να επισημανθεί πάντως ότι στην κατηγορία αυτή οι αρνητικές γνώμες για το επίπεδο των σπουδών είναι αυξημένες σε σχέση με τις άλλες κατηγορίες πτυχιούχων.

Από το σύνολο των απαντήσεων φαίνεται ότι το επίπεδο σπουδών ανταποκρίνεται στις επαγγελματικές απαιτήσεις της αγοράς όμως υπάρχει περιθώριο βελτίωσης, καθώς οι απολύτως θετικές απαντήσεις είναι στο 41,3% ενώ το 6,3% κρίνει το επίπεδο σπουδών ανεπαρκές.

3.5.2 Προβλήματα λόγω του επιπέδου σπουδών στην αγορά εργασίας

Η έρευνα περιελάμβανε και μια δεύτερη ερώτηση για τα πιθανά προβλήματα που συνάντησαν οι νέοι πτυχιούχοι στη διαδικασία εξεύρεσης εργασίας ή κατά την άσκηση της εργασίας τους, που θα μπορούσαν να τα αποδώσουν στο επίπεδο των σπουδών τους. Στην πλειοψηφία τους (76,2%) οι ερωτώμενοι απάντησαν ότι δεν συνάντησαν τέτοιο πρόβλημα. Ενδιαφέρον έχει ότι στην κατηγορία των νέων πτυχιούχων επίσης η πλειοψηφία δεν συσχετίζει την

δυσκολία εξεύρεσης εργασίας με αναντιστοιχία ή έλλειψη προσόντων. Πάντως υπάρχει και ένα ποσοστό εργαζομένων πτυχιούχων (13,6%) που αναφέρει ότι πράγματι είχε προβλήματα είτε στην εξεύρεση εργασίας είτε στην άσκηση της εργασίας του.

Γενικότερα παρά την ύπαρξη ενός ποσοστού αρνητικών απαντήσεων θα πρέπει να θεωρησουμε ότι τα προσόντα που αποκτούν οι πτυχιούχοι του Τμήματος “αντέχουν” στη δοκιμασία της αγοράς. Η ύπαρξη των αρνητικών απαντήσεων θα πρέπει ως ένα βαθμό να θεωρηθεί “φυσιολογική” στον βαθμό που τα συγκεκριμένα επαγγελματικά προσόντα και δεξιότητες είναι τελικά στενά συνδεδεμένα με τη συγκεκριμένη κάθε φορά θέση εργασίας με αποτέλεσμα σχεδόν ποτέ να μην υπάρχει απόλυτη ταύτιση των συγκεκριμένων απαιτήσεων της θέσης εργασίας (ειδικά αν πρόκειται για επιστημονικό προσωπικό) με τις προσφερόμενες από τον υποψήφιο δεξιότητες. Υπάρχει περισσότερο μια προσέγγιση ενός πλαισίου δυνατοτήτων παρά ειδικών δεξιοτήτων. Αυτές προκύπτουν στη συγκεκριμένη κάθε φορά θέση μετά από ένα διάστημα προσαρμογής (μακρύτερο ή συντομότερο) ανάλογα με τις γενικότερες δεξιότητες που διαθέτει ο υποψήφιος και το υποστηρικτικό πλαίσιο που προσφέρεται για τον σκοπό αυτό στη συγκεκριμένη επιχείρηση. Πάντως παρά την γενικά θετική εικόνα των απαντήσεων φαίνεται ότι υπάρχει περιθώριο βελτιώσεων τόσο στην οργάνωση των σπουδών όσο και σε πλευρές του προγράμματος σπουδών του Τμήματος.

3.5.3 Πρακτική άσκηση και επαγγελματικά προσόντα

Η ερώτηση συσχετίζει την πρακτική άσκηση με την απόκτηση εμπειρίας, επαγγελματικών προσόντων και την πιθανή κατάληψη θέσης εργασίας στη συνέχεια στον ίδιο ή άλλο εργοδότη. Από τις απαντήσεις προκύπτει συνολικά πολύ θετική εικόνα των πτυχιούχων για τη σημασία και τα αποτελέσματα της πρακτικής άσκησης. Συγκεκριμένα οκτώ στους δέκα (80%) απάντησαν ότι η πρακτική άσκηση τους βοήθησε στην απόκτηση επαγγελματικών προσόντων ή/και θέσης εργασίας στη συνέχεια, ενώ δύο στους δέκα απαντούν στο ερώτημα αρνητικά.

3.5.4 Προβλήματα και προτάσεις βελτίωσης της λειτουργίας του Τμήματος και του προγράμματος σπουδών

Η τελευταία ερώτηση είχε ανοικτή απάντηση (οι ερωτώμενοι δήλωσαν ελεύθερα τις απόψεις τους) και αφορούσε προτάσεις βελτίωσης της λειτουργίας του Τμήματος γενικά (οργανωτικά, υποδομές, πρόγραμμα σπουδών κ.λπ.). Από το σύνολο του δείγματος μόνον οι μισοί

(53%) απάντησαν κάνοντας συγκεκριμένες παρατηρήσεις και προτάσεις ενώ οι υπόλοιποι (47%) είτε απάντησαν ότι δεν υπάρχει κάποιο πρόβλημα είτε δεν απάντησαν καθόλου, δηλαδή δεν είχαν κάποια συγκεκριμένη πρόταση ή θεωρούσαν ότι δεν χρειάζεται κάποια βελτίωση. Από την κατανομή των απαντήσεων με βάση την κατάσταση απασχόλησης είναι ενδιαφέρον ότι στη μεγάλη πλειοψηφία τους (πάνω από 70%) είχαν κάποιες συγκεκριμένες προτάσεις όσοι με κάποιο τρόπο έχουν άμεση σχέση με τις συνθήκες της αγοράς εργασίας (εργαζόμενοι ή άνεργοι).

Η πλειοψηφία όσων απάντησαν (63%) επικεντρώνει τις προτάσεις στη βελτίωση του προγράμματος σπουδών, ενώ σημαντικός αριθμός απαντήσεων (23%) επικεντρώνεται στα ζητήματα υποδομών (αριθμός και ποιότητα χώρων διδασκαλίας και αναλογία διδασκόντων/διδασκομένων, τεχνικός εξοπλισμός) προτείνοντας την βελτίωση τους. Τέλος οι υπόλοιπες απαντήσεις (14%) αφορούν παρατηρήσεις για διάφορα οργανωτικά ζητήματα του Τμήματος (οργάνωση γραμματείας, διανομή βιβλίων, κά).

4 Συμπεράσματα

Οι προοπτικές απασχόλησης των αποφοίτων ενός τμήματος τριτοβάθμιας εκπαίδευσης είναι ένας από τους βασικότερους δείκτες αποτελέσματος της παρεχόμενης εκπαίδευσης καθώς και της σχέσης του προγράμματος σπουδών του τμήματος με τις “τρέχουσες” επαγγελματικές απαιτήσεις. Βεβαίως η απασχόληση και η ανεργία των νέων πτυχιούχων είναι πρωτίστως αποτέλεσμα των συνθηκών που επικρατούν στην αγορά εργασίας και γενικότερα στην οικονομία την περίοδο που εντάσσονται σε αυτήν. Από την πλευρά αυτή οι πτυχιούχοι του Τμήματος Γεωπληροφορικής και Τοπογραφίας του Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος (ΤΕΙ) Σερρών, αντιμετωπίζουν σήμερα με την αποφοίτησή τους (όπως άλλωστε και οι άλλοι νέοι πτυχιούχοι), ένα μάλλον “εχθρικό” εργασιακό τοπίο. Το σταθερά υψηλό ποσοστό της ανεργίας στην Ελλάδα την τελευταία δεκαετία (περίπου 10%) και το πολύ υψηλό ποσοστό της ανεργίας των νεοεισερχόμενων στην αγορά εργασίας (σταθερά άνω του 25%) αποτελούν το γενικό πλαίσιο εντός του οποίου υποχρεούνται να ενταχθούν οι νέοι απόφοιτοι. Το ειδικότερο μάλιστα τμήμα της αγοράς εργασίας στο οποίο εντάσσονται θέτει ακόμα δυσμενέστερους όρους, καθώς η ανεργία των νέων πτυχιούχων έως 25 ετών στην Ελλάδα είναι άνω του 35% (τέταρτο τρίμηνο 2005).

Τα αποτελέσματα της έρευνας δείχνουν ότι οι απόφοιτοι του Τμήματος δεν αποτελούν εξαίρεση στη γενική αυτή τάση. Υπάρχουν όμως σοβαρές ενδείξεις ότι γενικά έχουν μια θετική υποδοχή από την αγορά εργασίας. Αν και το ποσοστό της ανεργίας των πτυχιούχων είναι ελαφρώς αυξημένο (κατά δύο ποσοστιαίες μονάδες) σε σχέση με το γενικό ποσοστό ανεργίας της αντίστοιχης ηλικιακής και μορφωτικής κατηγορίας στη χώρα, όταν ληφθεί υπόψη ο χρόνος αποφοίτησης τα ποσοστά ανεργίας μειώνονται θεαματικά. Οι απόφοιτοι των τριών πρώτων περιόδων αποφοίτησης (από τις συνολικά τέσσερις) έχουν ποσοστά ανεργίας πολύ κάτω του αντίστοιχου εθνικού ποσοστού (έως και είκοσι ποσοστιαίες μονάδες). Τα στοιχεία αυτά δείχνουν ότι η επαγγελματική ένταξη απαιτεί ένα χρονικό διάστημα. Η μετάβαση από την εκπαίδευση στην εργασία δεν είναι μια "αυτόματη" διαδικασία, τουλάχιστον με τις υπάρχουσες συνθήκες της αγοράς εργασίας στην Ελλάδα. Πάντως φαίνεται ότι με την πάροδο ενός περίπου εξαμήνου οι προοπτικές απασχόλησης των πτυχιούχων του Τμήματος βελτιώνονται αισθητά.

Για την ορθότερη αξιολόγηση των αποτελεσμάτων πρέπει να συνυπολογιστεί το γεγονός ότι το Τμήμα Γεωπληροφορικής και Τοπογραφίας είναι ένα νέο τμήμα του ΤΕΙ Σερρών καθώς δέχθηκε για πρώτη φορά φοιτητές τον Σεπτέμβριο του 2000 και οι πρώτοι πτυχιούχοι αποφοίτησαν τον Νοέμβριο του 2004. Έτσι είναι αναμενόμενο η αγορά να μην γνωρίζει γενικά τους πτυχιούχους του Τμήματος και ως αποτέλεσμα να τους αντιμετωπίζει με σχετική επιφυλακτικότητα. Τέλος η γενικότερη κάμψη στη συγκεκριμένη αγορά εργασίας λόγω της έλλειψης δημόσιας χρηματοδότησης έργων που σε προηγούμενες χρονικές περιόδους είχαν βοηθήσει στην διεύρυνσή της (π.χ. εθνικό κτηματολόγιο, ολυμπιακά έργα), είναι ένας επιπλέον επιβαρυντικός παράγοντας.

Γενικότερα θα μπορούσαμε να διατυπώσουμε το συμπέρασμα ότι παρά τις δυσμενείς γενικά συνθήκες οι απόφοιτοι του Τμήματος έχουν καλές προοπτικές απασχόλησης και θετική αποδοχή από την αγορά. Το τελευταίο ενισχύεται από το γεγονός ότι στην συντριπτική τους πλειοψηφία οι εργαζόμενοι απόφοιτοι του Τμήματος απορροφώνται από τον ιδιωτικό τομέα.

Η σχετικά καλή όμως υποδοχή των αποφοίτων από την αγορά εργασίας δεν αντανάκλαται ανάλογα στο ύψος των αποδοχών τους. Η μεγάλη πλειοψηφία των εργαζόμενων πτυχιούχων του Τμήματος (περίπου οι τρεις στους τέσσερις) δεν ξεπερνά τις αποδοχές της επίσημης Γενικής Εθνικής Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας για τις κατώτερες αμοιβές των ανειδίκευτων εργατών/υπαλλήλων. Μόνο ένα μικρό ποσοστό (10%) έχει μικτές αποδοχές που ξεπερνούν

τα 1.000€ μηνιαίως. Πρέπει επιπλέον να επισημανθεί το γεγονός ότι σχεδόν οι μισοί από τους απασχολούμενους εργάζονται χωρίς συμβάσεις εργασίας – αν και σε υπαλληλικές στην πραγματικότητα θέσεις– καθώς για την απασχόλησή τους χρησιμοποιείται η μέθοδος των συμβάσεων έργου. Από την πλευρά αυτή οι θέσεις εργασίας χαρακτηρίζονται από ανασφάλεια και χαμηλές αμοιβές.

Η δυνατότητα περαιτέρω ακαδημαϊκών προοπτικών των πτυχιούχων του Τμήματος είναι ένα επιπλέον κριτήριο αξιολόγησης της παρεχόμενης εκπαίδευσης ειδικά για ένα νέο τμήμα της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης. Από την πλευρά αυτή η ποιότητα της παρεχόμενης εκπαίδευσης πρέπει να αξιολογηθεί θετικά με δεδομένο ότι ένας στους πέντε αποφοίτους του Τμήματος ακολουθεί μεταπτυχιακές σπουδές στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό. Σε αυτούς συμπεριλαμβάνεται και ένας αριθμός πτυχιούχων του Τμήματος που παρακολουθεί σπουδές για την απόκτηση δεύτερου, πανεπιστημιακού επιπέδου, πτυχίου. Γενικότερα η αποδοχή των πτυχιούχων του Τμήματος από την υπόλοιπη ακαδημαϊκή κοινότητα πρέπει να θεωρείται θετική με δεδομένες τις ανταγωνιστικές συνθήκες που έχουν διαμορφωθεί για την κατάληψη θέσεων σε μεταπτυχιακά προγράμματα τουλάχιστον στην Ελλάδα.

Η καλή εικόνα για το επίπεδο σπουδών στο Τμήμα αντανακλάται επίσης στις θετικές γνώμες των αποφοίτων από τους οποίους οι εννέα στους δέκα κρίνουν τα προσόντα που απέκτησαν στο Τμήμα ως επαρκή ή απολύτως επαρκή (52,2% και 41,3% αντίστοιχα). Η άποψη αυτή επιβεβαιώνεται και από το ότι –σύμφωνα με τις απαντήσεις– η μεγάλη πλειοψηφία των αποφοίτων δεν συνάντησε προβλήματα στο εργασιακό περιβάλλον που να σχετίζονται με την ποιότητα ή το είδος των γνώσεων που απέκτησε κατά τη διάρκεια των σπουδών του στο Τμήμα.

Παρά τη γενικά ιδιαίτερα καλή εικόνα του Τμήματος –όπως φαίνεται από σχετικές απαντήσεις– υπάρχει ανάγκη αλλά και περιθώριο για περαιτέρω βελτίωση σε ορισμένες πλευρές του προ-γράμματος σπουδών, των υποδομών και της οργάνωσής του. Οι “παρατηρήσεις” αυτές θα πρέπει ίσως να θεωρηθούν ως ένα βαθμό αναμενόμενες, αν συνυπολογιστεί η υποχρηματοδότηση των ακαδημαϊκών ιδρυμάτων, ιδιαίτερα των ΤΕΙ (η αναλογία προς τα πανεπιστήμια και τα πολυτεχνεία είναι περίπου 1 προς 10) και ο σύντομος χρόνος από την έναρξη λειτουργίας του Τμήματος. Το τελευταίο συσχετίζεται άμεσα με όσες κριτικές παρατηρήσεις αναφέρονται σε οργανωτικά θέματα και θέματα που σχετίζονται με το πρόγραμμα σπουδών, ενώ το πρώτο αποτελεί το γενικότερο πλαίσιο για τη λειτουργία του Τμήματος και σχετίζεται ιδιαίτερα με το ζήτημα της επάρκειας και της ποιότητας των υποδομών.

Η έρευνα για την απασχόληση των αποφοίτων του Τμήματος Γεωπληροφορικής και Τοπογραφίας έδειξε ένα πολύπλοκο και δύσκολο εργασιακό τοπίο στο οποίο οι πτυχιούχοι του προσαρμόζονται αρκετά επιτυχώς. Οι υπάρχουσες δυσκολίες πρέπει να θεωρηθεί ότι αντανακλούν περισσότερο τις γενικότερες συνθήκες της οικονομίας και ειδικότερα της αγοράς εργασίας και σε μικρότερο ποσοστό ανεπάρκειες που σχετίζονται με την ακαδημαϊκή λειτουργία του Τμήματος. Το γεγονός αυτό δεν αναιρεί την ανάγκη, ούτε βεβαίως προδικάζει τη δυνατότητα, για βελτιώσεις με βάση τις δυνατότητες που προδιαγράφονται από το ευρύτερο νομοθετικό και χρηματοδοτικό πλαίσιο λειτουργίας και ανάπτυξης των Τεχνολογικών Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων.

Σημειώσεις

- ¹ Η έρευνα ανατέθηκε με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης του Τμήματος Γεωπληροφορικής και Τοπογραφίας του ΤΕΙ Σερρών και πραγματοποιήθηκε από τον Δεκεμβρίου του 2005 έως τον Ιούνιο του 2006. Εκτός από τον υπογράφο, που είχε την επιστημονική ευθύνη της έρευνας, συμμετείχαν κατά τη φάση πραγματοποίησης των συνεντεύξεων, οι έκτακτοι καθηγητές του Τμήματος Γλυκερία Καριώτου, Παύλος Συμεωνίδης και Έλενα Τζάνου. Η έκθεση των αποτελεσμάτων της έρευνας υπάρχει στο διαδίκτυο στον δικτυακό τόπο του Τμήματος, στην διεύθυνση http://www.teiser.gr/geoplir/employment_report/index.html.

Βιβλιογραφικές αναφορές

- Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος (ΕΣΥΕ) (2006α) *Έρευνα Εργατικού Δυναμικού 1998-2005*, Πίνακας 2 Δ: Πληθυσμός (σε χιλιάδες) ηλικίας 15 ετών και άνω, κατά κατάσταση απασχόλησης και επίπεδο εκπαίδευσης, για τα έτη 1998 - 2005 ανά τρίμηνο, <http://www.statistics.gr>, Στατιστικά στοιχεία, εργατικό δυναμικό (πρόσβαση 13-05-2006).
- Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος (ΕΣΥΕ) (2006β) *Μετάβαση από την εκπαίδευση στην αγορά εργασίας – Έτος 2000*, Αποτελέσματα έρευνας, http://www.statistics.gr/gr_tables/S301_SJO_8_TB_AH_00_Y.htm (πρόσβαση 13-05-2006).
- EUROSTAT, (2006) *Labour Force Survey*, New Cronos on-line βάση δεδομένων, Labour Force Survey, τμήμα Labour Market, ημερομηνία ανάρτησης δεδομένων 12-05-2006.
- United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO) (1997) *International Standard Classification of Education – ISCED 1997*, UNESCO.

Ζητήματα ισόρροπης τουριστικής ανάπτυξης στην περίπτωση της Ελλάδας

Πάυλος ΠΑΡΑΣΚΕΥΑΪΔΗΣ

1 Εισαγωγή

Η ισόρροπη τουριστική ανάπτυξη αποτελεί μια αρκετά σημαίνουσα υπόθεση για τη χώρα μας, η οποία χώρα μας παρότι προσελκύει κάθε έτος ένα μεγάλο αριθμό τουριστών, χαρακτηρίζεται από ορισμένα προβλήματα τα οποία αφορούν την τουριστική της ανάπτυξη σε περιφερειακό επίπεδο. Προβλήματα τα οποία εάν δεν επιλυθούν ίσως αντιστρέψουν τις ευμενείς, σε γενικές γραμμές ως τώρα, επιπτώσεις του τουρισμού στη χώρα μας και δημιουργήσουν δυσεπίλυτες κοινωνικο-οικονομικές προβληματικές καταστάσεις μελλοντικά.

Από την άλλη πλευρά, ο διεθνής ανταγωνισμός ο οποίος τα τελευταία έτη εντείνεται, απαιτεί την αντιμετώπιση της ισόρροπης τουριστικής ανάπτυξης σε ένα διαφορετικό πλαίσιο και στο επίπεδο της περιφερειακής ανάπτυξης, ώστε να επιτευχθεί τόσο ένα διαφοροποιημένο και ανανεωμένο ελληνικό τουριστικό προϊόν όσο και μια ισχυρή και αποτελεσματική σχέση μεταξύ τουρισμού και οικονομικής ανάπτυξης της εθνικής μας οικονομίας (Wagner, 1997; Ζαχαράτος 1999).

Το άρθρο αυτό στοχεύει στο να καταδείξει τις θετικές και αρνητικές πλευρές του ελληνικού τουριστικού προϊόντος και ιδιαίτερα να αναλύσει τα ενδογενή διαρθρωτικά προβλήματα, ώστε να διαφανούν συνιστώσες για την άσκηση της αναγκαίας ισόρροπης τουριστικής ανάπτυξης, που θα αμβλύνει μεταξύ άλλων και τις περιφερειακές ανισότητες.

2 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα του ελληνικού τουριστικού προϊόντος

Στην προσπάθεια να αναφερθούν τα πλεονεκτήματα καθώς και τα μειονεκτήματα του ελληνικού τουριστικού προϊόντος, οφείλει κανείς πρωτίστως να θέσει την πρώτη και κύρια συνιστώσα της φύσεως του τουριστικού προϊόντος. Η φύση του τουριστικού προϊόντος, οιασδήποτε χώρας, έχει να κάνει με το ιδιαίτερο γεωμορφολογικό περιβάλλον της κάθε χώρας, το οποίο έχει και φέρει τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του γνωρίσματα. Υπό αυτό το πρίσμα και στο πλαίσιο του διεθνούς ανταγωνισμού, αναγνωρίζεται καταρχάς το γεγονός ότι η κάθε χώρα εκκινεί με ένα βασικό πλεονέκτημα που έχει να κάνει με το φυσικό της περιβάλλον, το «δώρο» δηλαδή της ίδιας της φύσης, που το καθένα από αυτά τα φυσικά περιβάλλοντα είναι μοναδικό και φέρει τα δικά του θελκτικά στοιχεία και γνωρίσματα.

Δεδομένου όμως ότι το 65% του συνόλου των διεθνών συνοριακών αφίξεων, αφορά τον ενδοευρωπαϊκό τουρισμό, είμαστε σε θέση να αποδεχτούμε το γεγονός ότι ο ενδοευρωπαϊκός τουρισμός, αποτελεί την «αιχμή του δόρατος» σε ότι αφορά το διεθνή ανταγωνισμό (Ζαχαράτος, 1995).

Το γεγονός αυτό βέβαια υπήρξε και συνεχίζει να είναι, άκρως σημαντικό για τον ελληνικό τουρισμό, αφού η Ελλάδα αποτελεί ένα θελκτικό τουριστικό προορισμό διεθνώς, με ένα μεγάλο μήκος ακτών που ανέρχονται περίπου στα 15.000 χλμ. και με έναν εξίσου μεγάλο αριθμό νησιωτικών συμπλεγμάτων, που αποτελείται από 2.000 περίπου νησιά (Ζαχαράτος, 1995). Εάν τώρα προσθέσουμε στους αριθμούς αυτούς, το κλίμα της χώρας σε συνδυασμό με το δίπτυχο ήλιος-θάλασσα, καθώς και τον αρχαιολογικό και μουσειακό της πλούτο, θα διαγνώσουμε πως πέρα από το ιδιαίτερο φυσικό της περιβάλλον, η χώρα μας κατέχει και μια άλλη ιδιαιτερότητα, η οποία δεν εμφανίζεται με την ίδια ένταση σε όλες τις χώρες του κόσμου. Το τελευταίο ιδιαίτερο γνώρισμα της Ελλάδας, έχει να κάνει με την ιστορία της και δη την ιστορία του αρχαίου ελληνικού πολιτισμού, η αξία του οποίου αποτελούσε ανέκαθεν ένα ιδιαίτερο θελκτικό στοιχείο στο πλαίσιο του διεθνούς ανταγωνισμού (Karpodini-Dimi-

triadi, 1999; Buhalis, 2000; Wickens, 2002).

Τα πλεονεκτήματα αυτά άλλωστε έχουν αναγνωριστεί σε διεθνές επίπεδο, πράγμα που προκύπτει από επιστημονικές έρευνες, αλλά και από στατιστικά στοιχεία (ΕΣΥΕ, 1980-2002). Χαρακτηριστικά στοιχεία της ανάπτυξης του ελληνικού τουρισμού διαφαίνονται και από την προτίμηση της Ελλάδας ως τουριστικού προορισμού, πράγμα που υποδηλώνεται και από την αύξηση των συνολικών αφίξεων κατά μέσο όρο σε ποσοστό 2,4% κατ' έτος, κατά την χρονική περίοδο 1960-2000 (Dritsakis, 2004). Ακόμη πιο ευοίωνα είναι τα στοιχεία που προκύπτουν από διάφορες μελέτες και προβλέπουν μια αύξηση της διεθνούς ζήτησης για θαλάσσιο τουρισμό στις περιοχές της Μεσογείου και γενικότερα μια αυξημένη ζήτηση για θαλάσσιο τουρισμό εξαιτίας της αυξημένης ζήτησης για τα θαλάσσια σπορ (Derruau, 1987; Ζαχαράτος, 1995). Ένα άλλο στοιχείο που οφείλει βέβαια να επισημανθεί είναι το γεγονός ότι, η βασική σύνθεση των πλεονεκτημάτων της Ελλάδας ως τουριστικού προορισμού, δεν έχει διαφοροποιηθεί σημαντικά από την δεκαετία του '50 και έπειτα (Ηγουμενάκης, 1991; Τσάρτας, 2000; Apostolopoulos and Söpnmez, 2001). Τα πλεονεκτήματα αυτά συνίστανται στον ήλιο, στη θάλασσα, στα αρχαιολογικά μνημεία, στο φυσικό περιβάλλον και στη φιλοξενία των Ελλήνων. Τα στοιχεία αυτά άλλωστε συνθέτουν και το βασικό ελληνικό τουριστικό προϊόν.

Από την άλλη πλευρά τα μειονεκτήματα του ελληνικού τουριστικού προϊόντος προκύπτουν κυρίως από την διάρθρωση του ελληνικού τουρισμού. Όπως τονίστηκε και προηγουμένως, η βασική σύνθεση του ελληνικού τουριστικού προϊόντος δεν έχει αλλάξει από την δεκαετία του '50 και έπειτα, αλλά παραμένει ίδια. Το γεγονός αυτό προφανώς δεν έτυχε της πρότερης και αναγκαίας ανάλυσης και προσοχής από τους ιθύνοντες του ελληνικού τουρισμού, διότι μέχρι πρότινος δεν υπήρχε λόγος για προβληματισμό, αφού οι συναλλαγματικές εισροές αυξάνονταν χρόνο με το χρόνο (Ηγουμενάκης, 1991). Ωστόσο, η ραγδαία ανάπτυξη ανταγωνιστικών τουριστικών προορισμών, όπως για παράδειγμα η Τουρκία, η Τυνησία, το Μαρόκο, η Αίγυπτος κ.α. που κερδίζουν ολοένα και περισσότερο έδαφος στο θαλάσσιο τουρισμό και ειδικότερα σε αυτόν της Μεσογείου, έχουν ρίξει φως σε μια σειρά από προβλήματα που υπάρχουν στη σύνθεση του ελληνικού τουριστικού προϊόντος (Andriotis, 2003). Σε σχέση πάντοτε με τις προαναφερθείσες χώρες, ο ανταγωνισμός παραμένει στο ίδιο επίπεδο, που χαρακτηρίζει τόσο τη σύνθεση του ελληνικού τουριστικού προϊόντος, όσο και τη σύνθεση του τουριστικού προϊόντος των παραπάνω χωρών. Το επίπεδο αυτό σχετίζεται με το γεγο-

νάς ότι οι περισσότερες χώρες της Μεσογείου έχουν αναπτύξει κυρίως τον τουρισμό των παράκτιων ζωνών, που αφορούν δηλαδή τη συγκέντρωση της τουριστικής ανάπτυξης σε μικρά γεωγραφικά μήκη (κυρίως στις παραλίες). Οι προαναφερθείσες χώρες, συγκαταλέγονται στις αναπτυσσόμενες οικονομίες και αυτές είναι κυρίως που χαρακτηρίζονται από ανάπτυξη τουρισμού των παράκτιων ζωνών (Βαρβαρέσσος, 1999). Αν και η Ελλάδα δεν δύναται πλέον να συγκαταλέγεται στις αναπτυσσόμενες οικονομίες, ωστόσο το τουριστικό της προϊόν αναφέρεται κυρίως στις παράκτιες ζώνες, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει κάποιο ουσιαστικό στοιχείο διαφοροποίησης του ελληνικού τουριστικού προϊόντος σε σχέση με τις ανταγωνίστριες αυτές χώρες.

Αποτέλεσμα αυτής της συγκεκριμένης πολιτικής τουριστικής ανάπτυξης, υπήρξε η ραγδαία ανάπτυξη των τουριστικών προορισμών των ανταγωνιστριών αυτών χωρών, που αν και ακόμα το γεγονός αυτό προς το παρόν δεν εγκυμονεί μεγάλους κινδύνους, ίσως προκληθεί κάτι τέτοιο μελλοντικά και εφόσον συνεχιστεί αυτή η τάση. Οι αιτίες που έχουν οδηγήσει στη διαμόρφωση αυτής της κατάστασης αναλυτικά έχουν ως εξής:

1. Οι εν λόγω χώρες προσφέρουν πιο φθηνό τουριστικό προϊόν και γενικότερα πιο οικονομικές υπηρεσίες σε σχέση με την Ελλάδα. Οι ανταγωνιστικοί αυτοί τουριστικοί προορισμοί βρίσκονται ακόμη στο στάδιο της ανάπτυξης και εδραίωσης καθώς έχουν αναπτυχθεί τα τελευταία έτη, ενώ αρκετοί ελληνικοί τουριστικοί προορισμοί βρίσκονται στο στάδιο του μαρασμού, καθόσον το ελληνικό τουριστικό προϊόν αναπτύσσεται σταδιακά από την δεκαετία του '50 και για πολλούς τουρίστες θεωρείται ήδη πλέον κορεσμένο. Η παραπάνω ανάλυση βέβαια γίνεται πιο κατανοητή, εάν λάβουμε υπόψη τη θεωρία του κύκλου ζωής των τουριστικών προορισμών του Butler (1980).

2. Αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής για το ελληνικό τουριστικό προϊόν, υπήρξε η μη προώθηση αναπτυξιακών πολιτικών για τους τουριστικούς προορισμούς της ενδοχώρας. Ακολουθώντας δηλαδή την πολιτική αυτή, δεν υπήρξε ανάπτυξη άλλων ζωνών, όπως είναι οι αγροτικές ζώνες και οι ζώνες των ορεινών όγκων με αποτέλεσμα να μην υπάρχει αξιόλογος εμπλουτισμός και διαφοροποίηση του ελληνικού τουριστικού προϊόντος (Βαρβαρέσσος, 1999).

3. Επίσης, εάν εξετάσουμε άλλες περιπτώσεις τουριστικών προορισμών σε διεθνές επίπεδο, θα διαγνώσουμε πως όταν οι αρμόδιοι φορείς άσκησης της τουριστικής πολιτικής των

προορισμών αυτών κατενόησαν πως φτάσανε στο επίπεδο του μααρασμού, προσπάθησαν και σε πολλές περιπτώσεις μάλιστα πέτυχαν, την ανανέωση του τουριστικού προορισμού, όπως για παράδειγμα το Παρίσι με το θεματικό πάρκο της Disneyland Paris. Αξίζει μάλιστα να σημειωθεί ότι στην περίπτωση της Disneyland Paris, το γαλλικό δημόσιο επεδίωξε τη δημιουργία του και συμμετέχει στη διαχείριση του, αφού το θεματικό αυτό πάρκο αποτελεί σύμπραξη του γαλλικού δημοσίου, φορέων τοπικής αυτοδιοίκησης και της ιδιωτικής εταιρείας, Walt Disney Company (d'Hauterive, 2001). Σε άλλες περιπτώσεις όπως για παράδειγμα η Τουρκία, που πέτυχε να φέρει έναν εκ των αγώνων της Formula 1 στην Κωνσταντινούπολη, διαφαίνεται μια τάση ανανέωσης και εμπλουτισμού του τουριστικού της προϊόντος, πράγμα το οποίο άλλωστε υπό τις σημερινές συνθήκες του διεθνούς ανταγωνισμού κρίνεται πλέον αναγκαίο για κάθε τουριστικό προορισμό (Faulkner, 2002). Στην περίπτωση αυτήν μάλιστα, το αθλητικό γεγονός επιτελεί παράλληλα και μάρκετινγκ δημοσίων σχέσεων, επιτυγχάνοντας μια έμμεση προβολή της Τουρκίας ως τουριστικού προορισμού εν γένει (Γρούτας και Νικολαΐδης, 2000).

3 Ενδογενή διαρθρωτικά προβλήματα του ελληνικού τουρισμού

Εφόσον τα ενδογενή διαρθρωτικά προβλήματα του ελληνικού τουρισμού εξετάζονται υπό το πρίσμα της περιφερειακής ανάπτυξης, οφείλουμε να εξετάσουμε καταρχήν το εν λόγω ζήτημα υπό την ευρύτερη οπτική της ισορροπής περιφερειακής ανάπτυξης. Το γεγονός είναι πως υφίσταται μια κοινωνικο-οικονομική ανισομέρεια των περιφερειών της Ελλάδας, μια ανισομέρεια που εντοπίζεται και σε χώρες με μεγαλύτερο κατά κεφαλήν ΑΕΠ, όπως για παράδειγμα η Γερμανία, η Γαλλία, η Ελβετία και άλλες χώρες (Τσεκούρας, 1991). Αξιοσημείωτο είναι ότι οι περιφερειακές ανισότητες της Ελλάδας είναι πολύ μικρότερες απ' ό,τι είναι σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε όρους του κατά κεφαλήν ΑΕΠ, αν συγκρίνουμε τις πλουσιότερες με τις φτωχότερες περιφέρειες των χωρών-μελών. Άλλωστε κατά τους Πετράκο και Rodriguez-Pose (2003:81):

Χρησιμοποιώντας ως έτος κατάταξης το 2000, το Βέλγιο, η Γαλλία και το Ηνωμένο Βασίλειο είναι οι χώρες με τις μεγαλύτερες ανισότητες μεταξύ των περιφερειών τους ενώ η Ολλανδία, η Ελλάδα και η Ιρλανδία οι χώρες με τις μικρότερες.

Ωστόσο, κατά την Ανδρικοπούλου (1995:96) σύμφωνα με στοιχεία των ετών 1989, 1990 και

1991, οι δώδεκα από τις δεκατρείς περιφέρειες της Ελλάδας, ανήκαν στις εικοσιπέντε περιφέρειες με το χαμηλότερο κατά κεφαλήν ΑΕΠ, της τότε Ευρωπαϊκής Κοινότητας των 12. Μια παρόμοια κατάσταση επιβεβαιώνεται και με στοιχεία του 2000, όπου όλες οι περιφέρειες της Ελλάδας έχουν κατά κεφαλήν ΑΕΠ χαμηλότερο του 75% του μέσου όρου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και συγκαταλέγονται ανάμεσα στις φτωχότερες της Ευρωπαϊκής Ένωσης των 15 (Πετράκος και Rodriguez-Pose, 2003). Αυτό σημαίνει ότι η τουριστική ανάπτυξη στην Ελλάδα οφείλει, πέρα από το να αμβλύνει τις περιφερειακές ανισότητες, να ωθήσει και την οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών, ώστε αυτές να πλησιάσουν περισσότερο το μέσο όρο του κατά κεφαλήν ΑΕΠ των περιφερειών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Επιπρόσθετα κι όπως τονίστηκε στην προηγούμενη ενότητα, η Ελλάδα χαρακτηρίζεται κυρίως από μια τουριστική ανάπτυξη των παράκτιων ζωνών, γεγονός που όδυνε την ανισομέρεια της τουριστικής ανάπτυξης μεταξύ των διαφόρων περιφερειών, αλλά κυρίως μια ανισομέρεια που προήλθε από την αποκλειστική ανάπτυξη των παράκτιων ζωνών εις βάρος της ευρύτερης ενδοχώρας.

Στις περιπτώσεις αυτές και παρά τις όποιες ιδεολογικές και θεωρητικές τοποθετήσεις, για το ρόλο του κράτους σε μια οικονομία (Stiglitz, 1992; Δράκος, 1996; Φίλιας, 1996; Γεωργακόπουλος, 1997; Καστοριάδης, 1998), εκείνο το οποίο γίνεται αντιληπτό είναι πως διαοραίνεται και ισχυροποιείται η αναγκαιότητα της κρατικής παρέμβασης, για την επίτευξη μιας ισόρροπης τουριστικής ανάπτυξης (Brohman, 1996). Διότι το ζήτημα της τουριστικής ανάπτυξης ενός Δήμου, δύναται κάλλιστα να συντελείται στο στενό πλαίσιο του κοινωνικό-οικονομικού βίου του Δήμου (Sheldon and Abenoja, 2001), το ζήτημα όμως της ισόρροπης τουριστικής ανάπτυξης εκφεύγει των στενών ορίων των Δήμων και αναφέρεται στις προοπτικές της ευρύτερης ισόρροπης περιφερειακής ανάπτυξης (Τσεκούρας, 1991; Milne and Ateljevic, 2001). Από την άλλη πλευρά, ο ιδιωτικός τομέας και οι δυνάμεις της αγοράς θα ενδιαφερθούν πρωτίστως για τη βιωσιμότητα της επιχειρήσεως τους και δευτερευόντως για ζητήματα ισόρροπης τουριστικής ανάπτυξης (Ζαχαράτος και Τσόρτας, 1999). Κατά τους Lickorish και Jenkins (2004) ο κρατικός παρεμβατισμός οφείλει να είναι τέτοιος, ώστε να παρέχει και να διαμορφώνει ένα κατάλληλο φορολογικό και οικονομικό πλαίσιο, που να επιτρέπει την ανάπτυξη των τουριστικών επενδύσεων από τους ιδιώτες. Η τουριστική ανάπτυξη όμως και ειδικότερα η ισόρροπη τουριστική ανάπτυξη δεν αφορά ζήτημα το οποίο εναπόκειται μονάχα στη δημιουργία του κατάλληλου φορολογικού και οικονομικού πλαισίου, από την

πλευρά της πολιτείας. Διότι ακόμη και να διασφαλιστούν από την πλευρά της πολιτείας οι απαιτούμενες προϋποθέσεις ενός πλαισίου για τις ιδιωτικές επενδύσεις, το μόνο βέβαιο είναι ότι ζητήματα ισόρροπης περιφερειακής ανάπτυξης και δη τουριστικής, αποτελούν δευτερεύον ζητούμενο για τις ιδιωτικές επιχειρήσεις. Είναι εμφανής η ανάγκη του κρατικού παρεμβατισμού, όχι μόνο σε επίπεδο διαμόρφωσης κατάλληλου πλαισίου για τις ιδιωτικές επενδύσεις, αλλά και ενθάρρυνσης πρωτοβουλιών των τοπικών αυτοδιοικήσεων και των περιφερειακών αρχών για επενδύσεις και συνεργασία με τους ιδιώτες, ώστε να επιτευχθεί ο συντονισμός των ενεργειών του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα για την στήριξη της ισόρροπης τουριστικής ανάπτυξης (Βαφειάδης *et. al.*, 1992).

Άλλωστε η ανεπάρκεια της ελεύθερης οικονομίας της αγοράς, γίνεται εμφανής και από τις παρακάτω μελέτες περιπτώσεων, όπου μεταξύ άλλων εμφανίζεται και ένα από τα σημαντικότερα ενδογενή διαρθρωτικά προβλήματα του ελληνικού τουρισμού. Συγκεκριμένα και σε ότι αφορά την Ζάκυνθο (Apostolopoulos and Sönmez, 1999) και την Ίο (Dana, 1999) θα διαγνώσουμε πως ο ανεπαρκής σχεδιασμός από την πλευρά της πολιτείας και τα αμιγώς ωφελιμιστικά κίνητρα των ιδιωτικών επενδύσεων, έχουν οδηγήσει σε μια πολύ μικρή εποχικότητα από το Μάιο ως το Σεπτέμβριο με αποτέλεσμα να μην έχουν αναπτυχθεί άλλες μορφές τουρισμού σε άλλες ζώνες (π.χ. ορεινές) ώστε να επεκταθεί η εποχικότητα της τουριστικής περιόδου. Ειδικότερα για τη Ζάκυνθο, υπάρχουν ευκαιρίες για ανάπτυξη και του χειμερινού τουρισμού, αλλά κάτι τέτοιο δεν έχει προωθηθεί από την πλευρά της πολιτείας ως μια εναλλακτική λύση επιμήκυνσης της τουριστικής περιόδου (Apostolopoulos and Sönmez, 1999).

Η αναγκαιότητα του κρατικού παρεμβατισμού ωστόσο δεν συνάδει υποχρεωτικά και με την αποτελεσματικότητά του. Διότι η ανεπάρκεια του κρατικού παρεμβατισμού οδήγησε στο να καθορίζουν τους όρους της ελληνικής τουριστικής προσφοράς, πολυεθνικές τουριστικές επιχειρήσεις και δη οι μεγάλοι Tour Operators, με συνεπακόλουθο την αποκλειστική ανάπτυξη των παράκτιων ζωνών, στις οποίες σημειώθηκε μια ανεξέλεγκτη τουριστική ανάπτυξη (Andriotis, 2001; Ανδριώτης, 2005). Οι Tour Operators όμως αποτελούν ιδιωτικές επιχειρήσεις και επομένως θα ήταν άτοπο και αδόκιμο το να περίμενε κανείς να ενδιαφερθούν για ζητήματα ισόρροπης τουριστικής ανάπτυξης της Ελλάδας. Βάσει αυτής της λογικής και της εν γένει εξέλιξης της ελληνικής τουριστικής προσφοράς τις τελευταίες δεκαετίες, διαμορφώθηκε μια κατάσταση τέτοια, ώστε αυτήν τη στιγμή να παρατηρούνται

πολύ μεγάλες περιφερειακές ανισότητες, αλλά και ενδοπεριφερειακές ανισότητες μεταξύ κυρίως των παράκτιων ζωνών και της ενδοχώρας. Όπως άλλωστε φαίνεται και από τους πίνακες 1 και 2, οι περιφέρειες του Νότιου Αιγαίου και της Κρήτης υπερτερούν σε συντριπτικό βαθμό σε διανυκτερεύσεις αλλοδαπών και ημεδαπών τουριστών σε σχέση με άλλες περιφέρειες, όπως αυτές της Αττικής, της Κεντρικής Μακεδονίας, των Ιονίων Νήσων και της Πελοποννήσου. Τι γίνεται όμως με την τουριστική ανάπτυξη περιφερειών όπως αυτές της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, της Δυτικής Μακεδονίας, της Θεσσαλίας, της Ηπείρου, της Δυτικής Ελλάδας, της Στερεάς Ελλάδας και του Βορείου Αιγαίου; Διότι είναι καταφανές, ότι περίπου το 50% των διανυκτερεύσεων γίνεται στις δύο από τις δεκατρείς συνολικά περιφέρειες της χώρας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1 Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών και ημεδαπών τουριστών σε καταλύματα ανά

Περιφέρεια	Έτος			
	1994	1999	2000	2003
Ανατολική Μακεδονία και Θράκη	1.250.999	1.463.115	1.520.962	1.490.824
Κεντρική Μακεδονία	4.085.144	4.640.638	5.147.096	3.914.624
Δυτική Μακεδονία	328.847	393.563	402.942	386.208
Θεσσαλία	1.676.198	1.715.516	1.724.886	1.729.936
Ηπείρος	853.965	890.345	960.259	893.816
Ιόνιοι Νήσοι	4.799.464	6.360.489	6.631.389	6.344.924
Δυτική Ελλάδα	1.493.602	1.269.089	1.441.499	1.502.241
Στερεά Ελλάδα	1.540.389	1.412.875	1.499.028	1.434.775
Πελοπόννησος	2.377.116	2.032.882	2.095.332	2.304.281
Αττική	7.365.446	7.269.412	7.992.225	6.054.500
Βόρειο Αιγαίο	1.520.036	1.987.358	1.933.000	1.799.200
Νότιο Αιγαίο	15.371.987	17.705.094	17.496.918	16.518.623
Κρήτη	10.771.918	13.116.526	12.457.367	12.033.084
Σύνολο χώρας	53.435.111	60.256.902	61.302.903	56.407.036

Πηγή: ΕΣΥΕ - Διάγραμμα Στατιστικά Δελτία

Συνοψίζοντας καταλήγουμε στα παρακάτω συμπεράσματα σχετικά με τα ενδογενή διαρθρωτικά προβλήματα του ελληνικού τουρισμού:

1. Η τουριστική ανάπτυξη δεν συσχετίστηκε με μακροπρόθεσμους αναπτυξιακούς στόχους και η πολιτεία επέτρεψε την αυθόρμητη εκδήλωση της σε λίγες περιοχές, με αποτέλεσμα

να μεταστραφούν αυτές οι τοπικές οικονομίες από αγροτικές-πρωτογενείς σε οικονομίες υπηρεσιών-τριτογενείς (Βαρβαρέσσος, 2000). Η μικρή εποχικότητα όμως δεν επαρκεί για την επίτευξη και την απόδοση ενός εισοδήματος αυτάρκειας των κοινωνιών αυτών αποκλειστικά και μόνο από τις εισροές του τουρισμού, με αποτέλεσμα να διαφαίνεται μια αλλοίωση των κοινωνικό-οικονομικών ισορροπιών των τόπων αυτών.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2 Ποσοστό διανυκτερεύσεων αλλοδατών και ημεδαπών τουριστών σε καταλύματα ανά Περιφέρεια επί του συνόλου της χώρας

Περιφέρεια	Έτος			
	1994	1999	2000	2003
Ανατολική Μακεδονία και Θράκη	2,34%	2,43%	2,48%	2,64%
Κεντρική Μακεδονία	7,65%	7,70%	8,40%	6,94%
Δυτική Μακεδονία	0,61%	0,65%	0,66%	0,69%
Θεσσαλία	3,14%	2,85%	2,81%	3,07%
Ήπειρος	1,65%	1,48%	1,57%	1,58%
Ιόνια Νήσια	8,98%	10,56%	10,81%	11,25%
Δυτική Ελλάδα	2,80%	2,11%	2,35%	2,66%
Στερεά Ελλάδα	2,88%	2,34%	2,45%	2,54%
Πελοπόννησος	4,45%	3,37%	3,42%	4,09%
Αττική	13,78%	12,06%	13,04%	10,74%
Βόρειο Αιγαίο	2,84%	3,30%	3,15%	3,19%
Νότιο Αιγαίο	28,77%	29,38%	28,54%	29,28%
Κρήτη	20,16%	21,77%	20,32%	21,33%
Σύνολο χώρας	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

2. Κατά τον Ανδριώτη (2005) προσπατούνται συνήθως δυο προϋποθέσεις για την τουριστική ανάπτυξη ενός τόπου, οι «απαραίτητες» και οι «επιβεβλημένες». Οι «απαραίτητες» προϋποθέσεις σχετίζονται με παράγοντες όπως, το να διαθέτει ένας τουριστικός προορισμός είτε φυσική ομορφιά, είτε αρχαιολογικό ενδιαφέρον είτε κάποιο στοιχείο ειδικού ενδιαφέροντος, όπως για παράδειγμα τα καζίνο στο Las Vegas των Η.Π.Α., ενώ από την άλλη πλευρά έχουν με τις «επιβεβλημένες» προϋποθέσεις που σχετίζονται με την υποδομή (τα αεροδρόμια, τα λειτουργικά οδικά δίκτυα, οι λιμένες κ.α.). Στις περιπτώσεις των ήδη ανεπτυγμένων περιφερειών (Κρήτης και Νοτίου Αιγαίου) η πολιτεία συνέδραμε με την προσφορά των «επιβεβλημένων» προϋποθέσεων, αν και αυτές χαρακτηρίζονται σε πολλές περιπτώσεις ως ανεπαρκείς (Andriotis, 2002; Andriotis, 2006). Στις δε περιπτώσεις των υπανάπτυκτων

τουριστικά περιφερειών, ενώ υπάρχουν οι «απαραίτητες» προϋποθέσεις περιβαλλοντικού, αρχαιολογικού και πολιτισμικού ενδιαφέροντος (φυσικά και πολιτισμικό περιβάλλον, αρχαιολογικός και μουσειακός πλούτος) η πολιτεία δε συμπλήρωσε τις «επιβεβλημένες» προϋποθέσεις (πέρα από τα ανεπαρκή οδικά δίκτυα και τα ελάχιστα μικρά αεροδρόμια δεν υπήρξε το απαραίτητο μάρκετινγκ προώθησης και προβολής των τόπων αυτών) αλλά ούτε και ενδιαφέρθηκε για την τουριστική ανάπτυξη των περιφερειών αυτών στο βαθμό που ενδιαφέρθηκε για τις ήδη ανεπτυγμένες.

3. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα του ελλιπούς και ανισομερούς ενδιαφέροντος της πολιτείας για τις υπανάπτυκτες τουριστικά περιφέρειες, διαφαινόταν και από το Ν. 2601/98 τον άλλοτε γνωστό και ως Αναπτυξιακό Νόμο (Λαζαρίδης και Μίχος, 2000). Κατά το Νόμο αυτόν, ενώ για επενδύσεις που αφορούσαν την ίδρυση μεταποιητικών επιχειρήσεων στις περιοχές Δ' (Θράκη, τις ΒΙ.ΠΕ. και Ε.Τ.Β.Α. της Περιφέρειας Ηπείρου, Νησιά με πληθυσμό μέχρι 3.100 κατοίκους σύμφωνα με την απογραφή του 1991, Νησιά περιφέρειας Βορείου Αιγαίου, Νήσος Θάσος, Νομός Δωδεκανήσου πλην της πόλης της Ρόδου και Δήμοι και Κοινότητες που εντάσσονται στην παραμεθόρια ζώνη του ηπειρωτικού τμήματος της χώρας σε απόσταση 20 χλμ. από τα σύνορα) και Γ' (Ζώνη της Λαυρεωτικής του Νομού Αττικής, όλοι οι Νομοί και τμήματα Νομών της χώρας, πλην των Νομών Θεσσαλονίκης και Αττικής και πλην των Νομών και των τμημάτων Νομών που εντάσσονται στην περιοχή Δ') προβλεπόταν 40% και 30% ποσοστό επιχορήγησης των ιδιωτικών επενδύσεων αντίστοιχα, για τις ίδιες περιοχές και σε ότι αυτό αφορούσε επενδύσεις για ίδρυση ξενοδοχειακών μονάδων προβλεπόταν 25% και 15% αντίστοιχα. Μονάχα σε ότι αφορούσε τις επενδύσεις τις σχετικές με τις εναλλακτικές μορφές τουρισμού, ο εν λόγω νόμος προέβλεπε ίδια ποσοστά επιχορήγησης σε όλους τους Νομούς της χώρας (ποσοστά τα οποία κυμαίνονταν από 35% έως και 40%). Δεν θα έπρεπε όμως προκειμένου να υπάρξει μια ισόρροπη τουριστική ανάπτυξη, να δοθούν μεγαλύτερες και αυξημένες επιχορηγήσεις σε αυτές τις επενδύσεις, στις υπανάπτυκτες τουριστικά περιφέρειες; Επομένως, συμπεραίνεται και μια νομική ανεπάρκεια προώθησης του ενδεικτικού πλαισίου εκείνου, που θα προσέλκυε επενδύσεις τέτοιες, ώστε να επιτευχθεί άμβλυση των περιφερειακών ανισοτήτων.

4. Από την άλλη πλευρά ο πιο πρόσφατος Αναπτυξιακός Νόμος (Ν. 3299/04) ενώ έχει αυξήσει σε γενικές γραμμές τα ποσοστά επιχορήγησης τόσο για την ίδρυση, όσο και για τον εκσυγχρονισμό των ξενοδοχειακών μονάδων (κυμαίνονται στις περισσότερες των περιπτώσεων,

από 13% έως και 40%, αλλά υπάρχουν περιπτώσεις ανάλογα με το είδος της επένδυσης και τη γεωγραφική περιοχή, όπου τα ποσοστά επιχορήγησης δύνανται να ξεπεράσουν το 40%), με απώτερο σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών τους, και πάλι δεν θίγει ιδιαιτερότητες που αφορούν την περιφερειακή ανισομέρεια της τουριστικής ανάπτυξης. Μάλιστα δίδονται περίπου ίδια κίνητρα για την προώθηση του μαζικού τουρισμού, όσο δίδονται και για την προώθηση των εναλλακτικών μορφών τουρισμού. Υπάρχει ασφαλώς μια νύξη και περαιτέρω επιδότηση, στις περιπτώσεις επενδύσεων που αφορούν την ίδρυση και επέκταση ξενοδοχειακών μονάδων σε Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης. Επίσης, προβλέπεται στην περίπτωση β' της παραγράφου 16 του άρθρου 5 να μην επιδοτούνται τέτοιου είδους επενδύσεις κατά περίπτωση, σε περιοχές που θα χαρακτηριστούν, αν και εφόσον αυτές χαρακτηριστούν μελλοντικά, ως περιοχές που παρουσιάζουν υπερσυγκέντρωση τουριστικής δραστηριότητας. Δηλαδή, εμφανίζεται μια τάση αποθάρρυνσης επενδύσεων αυτού του είδους σε περιοχές ήδη ανεπτυγμένες, ώστε να μην υπεισέλθουν στο στάδιο της πτώσης (Butler, 1980; Ανδριώτης, 2005). Αυτό αφορά ένα κατάλληλο μέτρο, εφόσον βέβαια εφαρμοστεί, αλλά δυστυχώς δεν υφίσταται μια αντίστοιχη πολιτική περαιτέρω ενθάρρυνσης και προώθησης επενδύσεων σε περιοχές τουριστικά υπανάπτυκτες, όπως αυτές φαίνονται στους πίνακες 1 και 2. Για να συμβεί αυτό άλλωστε, θα έπρεπε πρωτίστως να χαρακτηριστούν και να κατονομαστούν οι εν λόγω περιοχές, αλλά κάτι τέτοιο δεν θίγεται από το Νόμο αυτόν, όπως δεν είχε θιγεί και από τον προηγούμενο (Ν. 2601/98).

4 Προτάσεις για ένα πρότυπο ισόρροπης τουριστικής ανάπτυξης

Καταρχήν και σε ότι αφορά την περιφερειακή ανάπτυξη, θα πρέπει να υπάρξει εκείνη η αποτελεσματική αναδιανεμητική πολιτική, που θα εξετάζει και θα αναδεικνύει τις ιδιαιτερότητες των περιφερειακών τουριστικών ανισοτήτων (Giannias, 1999). Αυτό άλλωστε αποτελεί και ένα αναγκαίο μέτρο για την περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη, διότι κατά τους Παυλόπουλο και Κουζέλη (1998) Νομοί οι οποίοι εμφάνισαν εντονότερη τουριστική κίνηση σημείωσαν υψηλότερους ρυθμούς οικονομικής ανάπτυξης. Επομένως, ένα από τα κυριότερα μέληματα της πολιτείας είναι, να ακολουθήσει μια ξεχωριστή αναπτυξιακή πολιτική για τον τουρισμό και μάλιστα σε αρκετές περιπτώσεις απαιτούνται ξεχωριστές πολιτικές ανάπτυξης για διαφορετικούς προορισμούς (Holden and Sparrowhawk, 2002;

McKercher and Wong, 2004), και να μην τον εντάσσει σε ένα πλαίσιο συμπληρωματικό, στις επενδύσεις και τα αναπτυξιακά κίνητρα που αφορούν άλλους κλάδους της ελληνικής οικονομίας (βιομηχανία, ναυτιλία κ.α.).

Ασφαλώς η ενδοχώρα απαιτεί μια εξ ολοκλήρου διαφοροποιημένη πολιτική ανάπτυξης απ' ό,τι οι παράκτιες ζώνες. Στις περιπτώσεις αυτές βέβαια δύναται να ευδοκιμήσουν εναλλακτικές μορφές τουρισμού, όπως ο οικοτουρισμός, έτσι ώστε μεταξύ άλλων να προωθηθεί και μια αποσυμφόρηση των παράκτιων ζωνών, που βρίσκονται στο στάδιο του μαρασμού και ενδεχομένως της πτώσης (Agarwal, 2002). Οι εναλλακτικές μορφές τουρισμού όμως και ειδικότερα στις περιπτώσεις που αυτές προωθούνται σε υπανάπτυκτες τουριστικά περιφέρειες, προϋποθέτουν την ύπαρξη κλαδικών διασυνδέσεων του οικοτουρισμού, του αγροτουρισμού κ.α. με λοιπούς παραγωγικούς κλάδους και υπηρεσίες της περιφέρειας, έτσι ώστε να επιτευχθεί μια ολοκληρωμένη δυναμική τουριστικής και οικονομικής ανάπτυξης των περιφερειών αυτών (Hjalager, 1996; Κομίλης, 2001; McGehee and Kim, 2004).

Ως στρατηγική η οποία θα οδηγήσει σε ένα βιώσιμο πρότυπο ανάπτυξης, οφείλει να επιλεγεί για τις υπανάπτυκτες τουριστικά περιφέρειες της χώρας, ο τύπος που αναφέρεται στην τουριστική περιοχή, όπου συνυπάρχουν πολλά είδη τουριστικής ανάπτυξης, συνδυασμός δηλαδή στοιχείων αστικού τουρισμού, εναλλακτικού τουρισμού, παραθεριστικού τουρισμού, τουρισμού της υπαίθρου κ.α. (Κοκκώσης και Τσάρτας, 1999), ώστε να μην υφίσταται εξάρτηση της τουριστικής ανάπτυξης από ένα είδος τουρισμού, πράγμα που χαρακτηρίζει τις ανεπτυγμένες τουριστικά περιφέρειες της Ελλάδας. Στις δε ανεπτυγμένες περιφέρειες οφείλει να προωθηθεί η ανάπτυξη που θα αποσκοπεί στον εμπλουτισμό των περιφερειών αυτών με είδη εναλλακτικού τουρισμού, πράγμα που θα οδηγήσει στην ανανέωση των εν λόγω τουριστικών προορισμών προσφέροντας στους τουρίστες μεγαλύτερη ποικιλία επιλογών, αλλά και που θα συντείνει στην αντιμετώπιση των αρνητικών επιπτώσεων και των προβλημάτων, που επιφέρει ο μαζικός τουρισμός (Γαλάνη-Μουτάφη, 2002; Ανδριώτης, 2003).

Ένα άλλο μεγάλο κεφάλαιο που αποτελεί ένα αναγκαίο και απαραίτητο υπόβαθρο για την επίτευξη της ισορροπής τουριστικής ανάπτυξης, αλλά και που θα οδηγήσει στο συστηματικό ποιοτικό εκσυγχρονισμό της ελληνικής τουριστικής προσφοράς, αποτελεί η εκπαίδευση του ανθρώπινου δυναμικού σε συνδυασμό με τη σύγχρονη επικοινωνιακή πολιτική για την προσέλκυση τουριστών από νέες αγορές. Απαιτείται ακόμη, η θεσμοθέτηση και ύπαρξη συστηματικής τουριστικής εκπαίδευσης και κατάρτισης, διότι ο τουριστικός τομέας ως

σύνθετο φαινόμενο χρειάζεται και την ανάλογη ποιότητα εκπαίδευσης. Επίσης, μέλημα της τουριστικής εκπαίδευσης οφείλει να αποτελεί η συνεργασία της με την αγορά εργασίας, ώστε σε συνδυασμό με την αναγκαία επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου της Ελλάδας, τα τουριστικά επαγγέλματα να αποτελέσουν ένα πεδίο ενδιαφέροντος των νέων πολιτών για μακροπρόθεσμη επαγγελματική σταδιοδρομία και όχι αυτό το οποίο παρατηρείται επί των ημερών μας, δηλαδή τα τουριστικά επαγγέλματα να αντιμετωπίζονται αποκλειστικά και μόνον στο πλαίσιο της μερικής και ευκαιριακής απασχόλησης από τους νέους (Airey and Frontistis, 1997).

ΠΙΝΑΚΑΣ 3 Πολιτικές προτύπου ισόρροπης τουριστικής ανάπτυξης

Πολιτικές τουριστικής ανάπτυξης	Σκοπός – Προσδοκώμενα οφέλη
Εξειδικευμένες πολιτικές τουριστικής ανάπτυξης ανά περιφέρεια	<ol style="list-style-type: none"> 1. Μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων 2. Εκμετάλλευση των ιδιαίτερων πλεονεκτημάτων του τουριστικού προϊόντος κάθε περιφέρειας
Πρωώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ανάπτυξη του τουριστικού προϊόντος των υπανάπτυκτων τουριστικά περιφερειών 2. Εμπλουτισμός του τουριστικού προϊόντος των ανεπτυγμένων τουριστικά περιφερειών
Πρωώθηση προτύπων τουριστικής ανάπτυξης που βασίζονται σε πολλά είδη τουρισμού	<ol style="list-style-type: none"> 1. Απεξάρτηση της κάθε περιφέρειας από ένα είδος τουρισμού 2. Ανάπτυξη νέων μορφών τουρισμού ανάλογα με τους πόρους της κάθε περιφέρειας
Επενδύσεις στην τουριστική εκπαίδευση και κατάρτιση	<ol style="list-style-type: none"> 1. Βελτίωση της ποιότητας του τουριστικού προϊόντος κάθε περιφέρειας 2. Υποκίνηση επιχειρηματιών και εργαζομένων του τουριστικού τομέα για αύξηση της ανταγωνιστικότητας του τουριστικού προϊόντος κάθε περιφέρειας
Συμμετοχή των πολιτών-κατοίκων των τουριστικών προορισμών στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων	Ενίσχυση του θεσμού της δημοκρατίας σε κάθε περιφέρεια

Μια άλλη αναγκαία και απαραίτητη συνιστώσα για την επίτευξη της ισόρροπης τουριστικής ανάπτυξης, αφορά και αναφέρεται στη συμμετοχή των τοπικών κοινοτήτων στις διαδικασίες σχεδιασμού και λήψης αποφάσεων σχετικά με την άσκηση των οποιονδήποτε πολιτικών

τουριστικής ανάπτυξης (Ανδριώτης, 2005). Μέσω μιας τέτοιας πολιτικής, οι ιθύνοντες θα καταστούν κοινωνοί των πραγματικών προβλημάτων υπανάπτυξης κάποιων περιφερειών και σε συνδυασμό με την από κοινού λήψη αποφάσεων με τους Δήμους και τις τοπικές κοινωνίες, θα επιτύχουν καλύτερα αποτελέσματα, αφού η όποια πολιτική τουριστικής ανάπτυξης θα πραγματοποιείται στο πλαίσιο της συγκατάθεσης και συμμετοχής των τοπικών κοινωνιών και όχι στο πλαίσιο μιας εκ των άνω προωθούμενης πολιτικής, που πολλές φορές δεν έχει καμία σχέση με τα πραγματικά προβλήματα και τις πραγματικές ανάγκες των τοπικών κοινωνιών (Faulkner, 2002; Andriotis and Vaughan, 2003; Burns, 2004).

Συνοπτικά οι πολιτικές στις οποίες οφείλει να βασισθεί η ισόρροπη τουριστική ανάπτυξη αποτυπώνονται στον πίνακα 3.

5 Συμπεράσματα

Η επίτευξη της ισόρροπης τουριστικής ανάπτυξης και η αναβάθμιση του εθνικού μας τουριστικού προϊόντος, οφείλουν να κινηθούν σε συντεταγμένες τέτοιες, ώστε να επιτευχθεί η ανανέωση του τουριστικού προϊόντος των παράκτιων ζωνών και η ανάπτυξη του στις περιοχές της ενδοχώρας. Σε σχέση με την ενδοχώρα πάντοτε, η ανάπτυξη τούτη δύναται να επιτευχθεί, εφόσον βασισθεί κυρίως σε πρότυπα τουριστικής ανάπτυξης που θα βασίζονται σε πολλά είδη τουρισμού, πράγμα που θα προσδώσει και το στοιχείο της ευελιξίας στην άσκηση της τουριστικής πολιτικής.

Ακόμη, η ισόρροπη τουριστική ανάπτυξη θα συμβάλλει στη μείωση της άνισης κατανομής του κατά κεφαλήν εισοδήματος μεταξύ των περιφερειών, με αποτέλεσμα να παραμένει μέρος του εργατικού δυναμικού (ειδικότερα οι νέοι) στις υπανάπτυκτες περιφέρειες και να μειώνονται τα ποσοστά ανεργίας των περιφερειών αυτών.

Από την άλλη πλευρά διαφαίνεται ότι η ισόρροπη τουριστική ανάπτυξη είναι άμεσα συνδεδεμένη με την προώθηση των εναλλακτικών μορφών τουρισμού, και αυτό διότι στις ανεπτυγμένες τουριστικά περιφέρειες ο εναλλακτικός τουρισμός θα οδηγήσει στον εμπλουτισμό του τουριστικού τους προϊόντος, ενώ στις υπανάπτυκτες περιφέρειες ο εναλλακτικός τουρισμός θα θεμελιώσει την τουριστική τους ανάπτυξη. Εκείνο το οποίο αξίζει να σημειωθεί ωστόσο, είναι ότι η προώθηση των εναλλακτικών μορφών τουρισμού, τόσο στις ανεπτυγμένες τουριστικά περιφέρειες, όσο και στις υπανάπτυκτες, δεν μπορεί

να υποκαταστήσει τα μεγέθη και τα συναλλαγματικά οφέλη του μαζικού τουρισμού. Η άσκηση μιας πολιτικής ισορροπής τουριστικής ανάπτυξης όμως πέρα από τη μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων, θα διασφαλίσει την ελεγχόμενη, από τις περιφερειακές και τις τοπικές αρχές τουριστική ανάπτυξη και τη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων του μαζικού τουρισμού.

Βιβλιογραφικές Αναφορές

ΣΤΗΝ ΑΓΓΛΙΚΗ ΓΛΩΣΣΑ

- Agarwal, S., (2002), 'Restructuring seaside tourism. The resort lifecycle', *Annals of Tourism Research* 29 (1), 25-55.
- Airey, D. and Frontistis, A., (1997), 'Attitudes to careers in tourism: An Anglo Greek comparison', *Tourism Management* 18 (3), 149-158.
- Andriotis, K., (2006), 'Hosts, guests and politics. Coastal resorts morphological change', *Annals of Tourism Research* 33 (4), 1079-1098.
- Andriotis, K., (2003), 'Tourism in Crete: A form of modernisation', *Current Issues in Tourism* 6 (1), 23-53.
- Andriotis, K. (2002), 'Residents' satisfaction or dissatisfaction with public sector governance: The Cretan case', *Tourism and Hospitality Research* 4 (1), 53-68.
- Andriotis, K., (2001), 'Tourism planning and development in Crete. Recent tourism policies and their efficacy', *Journal of Sustainable Tourism* 9 (4), 298-316.
- Andriotis, K. and Vaughan, R. (2003), 'Urban residents' attitudes towards tourism development: The case of Crete', *Journal of Travel Research* 42 (2), 172-85.
- Apostolopoulos, Y. and Sönmez, S., (2001), 'Greek tourism on the Brink: Restructuring or Stagnation and Decline?', in Apostolopoulos Y., Loukissas P. and Leontidou L. (eds.), *Mediterranean Tourism: Facets of Socioeconomic Development and Cultural Change*. London: Routledge, 72-88.
- Apostolopoulos, Y. and Sönmez, S., (1999), 'From farmers and shepherds to shopkeepers and hoteliers: Constituency-differentiated experiences of endogenous tourism in the Greek island of Zakynthos', *International Journal of Tourism Research* 1, 413-427 .
- Brohman, J., (1996), 'New directions in tourism for third world development', *Annals of Tourism Research* 23 (1), 48-70.
- Buhalis, D., (2000), 'Marketing the competitive destination of the future', *Tourism Management* 21, 97-116.
- Burns, P., (2004), 'Tourism planning. A third way?', *Annals of Tourism Research* 31 (1), 24-43.
- Butler, R., (1980), 'The concept of a tourist area cycle of evolution: Implications for management of resources', *Canadian Geographer* 24 (1), 5-12.

- Dana, L., (1999), 'The social cost of tourism. A case study of los', *Cornell Hotel and Restaurant Administration Quarterly* 40 (4), 60-63.
- d' Hauteserre, A.M., (2001), 'The role of the French State: Shifting from supporting large tourism projects like Disneyland Paris to a diffusely forceful presence', *Current Issues in Tourism* 4 (2-4), 121-150.
- Dritsakis, N., (2004), 'Cointegration analysis of German and British tourism demand for Greece', *Tourism Management* 25, 111-119.
- Faulkner, B., (2002), 'Rejuvenating a maturing tourist destination: The case of the Gold Coast', *Current Issues in Tourism* 5 (6), 472-520.
- Giannias, D., (1999), 'Regional tourism industry indices and the allocation of European Union and state funding: The case of Greece', *International Journal of Tourism Research* 1, 401-412.
- Hjalager, A., (1996), 'Agricultural diversification into tourism', *Tourism Management* 17 (2), 103-111.
- Holden, A. and Sparrowhawk, J., (2002), 'Understanding the motivations of ecotourists: The case of trekkers in Annapurna, Nepal', *International Journal of Tourism Research* 4, 435-446.
- Karpodini-Dimitriadi, E., (1999), 'Developing cultural tourism in Greece', in Robinson M. and Boniface P. (eds.), *Tourism and cultural conflicts*, Wallingford: Cab International, 113-127.
- McGehee, N. and Kim, K., (2004), 'Motivation for agri-tourism entrepreneurship', *Journal of Travel Research* 43, 161-170.
- McKercher, B. and Wong, D., (2004), 'Understanding tourism behavior: Examining the combined effects of prior visitation history and destination status', *Journal of Travel Research* 43, 171-179.
- Milne, S. and Ateljevic, I., (2001), 'Tourism, economic development and the global-local nexus: Theory embracing complexity', *Tourism Geographies* 3 (4), 369-393.
- Sheldon, P. and Abenoja, T., (2001), 'Resident attitudes in a mature destination: The case of Waikiki', *Tourism Management* 22 (5), 435-443.
- Wagner, J., (1997), 'Estimating the economic impacts of tourism', *Annals Of Tourism Research* 24 (3), 592-608.
- Wickens, E., (2002), 'The sacred and the profane. A tourist typology', *Annals of Tourism Research* 29 (3), 834-851.

ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΛΩΣΣΑ

- Ανδρικοπούλου, Ε., (1995), *Οι περιφέρειες στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η εξέλιξη της περιφερειακής πολιτικής από τη Συνθήκη της Ρώμης έως το Maastricht*, Αθήνα: Θεμέλιο.
- Ανδριώτης, Κ., (2005), *Τουριστική ανάπτυξη και σχεδιασμός*, Αθήνα: Αθ. Σταμούλης.
- Ανδριώτης, Κ., (2003), 'Ο εναλλακτικός τουρισμός και τα διαφοροποιητικά χαρακτηριστικά του', *Τόπος. Επιθεώρηση Χωρικής Ανάπτυξης, Σχεδιασμού και Περιβάλλοντος* 20/21, 139-154.
- Βαρβαρέσσος, Σ., (2000), *Τουρισμός, έννοιες, μεγέθη, δομές. Η ελληνική πραγματικότητα* (β' έκδοση), Αθήνα: Προπομπός.

- Βαρβαρέσσος, Σ., (1999), *Τουριστική ανάπτυξη και διοικητική αποκέντρωση*, Αθήνα: Προπομπός.
- Βαφειάδης, Γ., Κοντογεώργος, Χ. και Παπακωνσταντινίδης, Α., (1992), *Αγροτουρισμός και ισόρροπη ανάπτυξη*, Αθήνα: Αγροτική Τράπεζα της Ελλάδος.
- Γαλάνη-Μουτάφη, Β., (2002), *Ερευνες για τον τουρισμό στην Ελλάδα και στην Κύπρο. Μια ανθρωπολογική προσέγγιση*. Αθήνα: Προπομπός.
- Γεωργακόπουλος, Θ., (1997), *Εισαγωγή στη δημόσια οικονομική* (β' έκδοση), Πειραιάς: Ευγ. Μπένου.
- Γρούτας, Γ. και Νικολαΐδης, Χ., (2000), *Τουριστικό μάρκετινγκ φορέων, οργανώσεων και επιχειρήσεων. Διαφήμιση, δημόσιες σχέσεις, προώθηση πωλήσεων στον τουρισμό* (Τόμος Γ'), Πάτρα: Ε.Α.Π..
- Degeuau, M., (1987), *Ανθρωπογεωγραφία*, Αθήνα: Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης.
- Δράκος, Γ., (1996), *Εισαγωγή στη δημόσια οικονομική*, Αθήνα-Πειραιάς: Α. Σταμούλης.
- Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος, (1999), *Στατιστική του τουρισμού, Έτη 1994-1996*, Αθήνα: ΕΣΥΕ.
- Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος, (1980-2002), *Μηνιαίο στατιστικό δελτίο Τραπέζης της Ελλάδος*, Αθήνα: Τράπεζα της Ελλάδος.
- Ζαχαράτος, Γ., (1999), *Τουριστικός τομέας. Οικονομική του τουρισμού και οργάνωση των τουριστικών ταξιδιών* (Τόμος Α'), Πάτρα: Ε.Α.Π..
- Ζαχαράτος, Γ., (1995), Φύση, λειτουργία και προβλήματα πολιτικής του ελληνικού τουρισμού, *Σύγχρονα Θέματα* 55 (Απρίλιος-Ιούνιος) σσ. 72-76.
- Ζαχαράτος, Γ. και Τσάρτας, Π., (1999), *Τουριστικός τομέας, Πολιτική και κοινωνιολογία της τουριστικής ανάπτυξης* (Τόμος Γ'), Πάτρα: Ε.Α.Π..
- Ηγουμένακης, Ν., (1991), *Τουριστική οικονομία* (Τόμος Α'), Αθήνα: Interbooks.
- Καστοριάδης, Κ., (1998), *Η «ορθολογικότητα» του καπιταλισμού*, Αθήνα: Ύψιλον.
- Κοκκώσης, Χ. και Τσάρτας, Π., (1999), *Τουριστικός τομέας. Ανάπτυξη και περιβάλλον στον τουρισμό* (Τόμος Β'), Πάτρα: Ε.Α.Π..
- Κομίλης, Π., (2001), *Οικοτουρισμός, Η εναλλακτική προοπτική αειφόρου τουριστικής ανάπτυξης*, Αθήνα: Προπομπός.
- Λαζαρίδης, Γ. και Μίχος, Ι., (2000), *Αναπτυξιακός Νόμος 2601/98 και Ειδικό αφορολόγητο αποθεματικό επενδύσεων, άρθρου 22 του Ν.1828/89*, Θεσσαλονίκη: Ελληνική Αναπτυξιακή Α.Ε..
- Lickorisch, L. and Jenkins, C., (2004), *Μια εισαγωγή στον τουρισμό*, Αθήνα: Κριτική. Ν. 3299/04 (ΦΕΚ 261/τ. Α'/23.12.2004).
- Παυλόπουλος, Π. και Κουζέλης, Α., (1998), *Περιφερειακή ανάπτυξη της Ελλάδας και τουρισμός*, Αθήνα: Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων.
- Πετράκος, Γ. και Rodríguez-Pose, A., (2003), 'Περιφερειακές ανισότητες στην Ευρωπαϊκή Ένωση: Τόπος: Επιθεώρηση Χωρικής Ανάπτυξης, Σχεδιασμού και Περιβάλλοντος 20/21, 75-90.

- Stiglitz, J., (1992), *Οικονομική του δημοσίου τομέα*, Αθήνα: Κριτική Επιστημονική Βιβλιοθήκη.
- Τσάρτας, Π., (2000), 'Κριτική αποτίμηση των παραμέτρων συγκρότησης των χαρακτηριστικών της μεταπολεμικής τουριστικής ανάπτυξης', στο Τσάρτας Π. (επιμ.) *Τουριστική Ανάπτυξη: Πολυεπιστημονικές Προσεγγίσεις*, Αθήνα: Εξάντας, 189-211.
- Τσεκούρας, Γ., (1991), *Ο δημοσιονομικός εξισωτισμός στο αποκεντρωμένο κράτος και η αποκέντρωση της Ελλάδας*, Πειραιάς: Α. Σταμούλης.
- Φίλιας, Β., (1996), *Κοινωνιολογία της υπανάπτυξης*, Αθήνα: Σύγχρονη Εποχή.

Η ψηφιακή διακυβέρνηση στις αστικές μεταφορές με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη: Η εμπειρία από το δικτυακό τόπο του ΟΑΣΘ

Νικόλαος ΓΑΒΑΝΑΣ

Αστικές μεταφορές και μητροπολιτική διακυβέρνηση

Στο σύγχρονο αστικό περιβάλλον, η σημασία των μητροπολιτικών περιοχών εξελίσσεται καθώς αυτές λειτουργούν ως εστίες προώθησης της ανάπτυξης και παροχής υπηρεσιών σε ευρείες γεωγραφικές ζώνες (Γετίμης και Καυκαλάς, 2003). Η ανάπτυξη της μορφής και της λειτουργικής δομής κάθε μητροπολιτικού κέντρου σε παγκόσμιο επίπεδο εξαρτάται τόσο από τις κοινωνικοοικονομικές εξελίξεις που το επηρεάζουν όσο και από συγκεκριμένες ιστορικές συγκυρίες ή φυσικούς και γεωγραφικούς περιορισμούς. Παρόλα αυτά, κοινό χαρακτηριστικό των μεγάλων μητροπόλεων αποτελεί η έντονη αστική εξάπλωση που, για τους φορείς διαχείρισης των μητροπολιτικών κέντρων, συνεπάγεται την ανάγκη αντιμετώπισης συνεχώς εξελισσόμενων προβλημάτων αλλά και την απαίτηση αναβάθμισης της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Οι σύγχρονες πολιτικές που υιοθετούνται σε παγκόσμιο επίπεδο για την αντιμετώπιση των νέων απαιτήσεων και την αξιοποίηση των προοπτικών του αστικού χώρου στοχεύουν στη

βιώσιμη αστική ανάπτυξη. Η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης (sustainable development) αναφέρεται στην εξασφάλιση των συνθηκών που θα οδηγήσουν στην ισόρροπη ανάπτυξη στο αόριστο μέλλον με όρους ποιότητας του φυσικού και αστικού περιβάλλοντος αλλά και κοινωνικής και οικονομικής ευκαιρίας. Έτσι, η έννοια της βιωσιμότητας διαπραγματεύεται την περιβαλλοντική διάσταση με έναν τρόπο δυναμικό που τονίζει τις χρονικές, τις χωρικές και τις λειτουργικές αλληλεξαρτήσεις των παραμέτρων που την προσδιορίζουν. Στην περίπτωση των αστικών και ιδιαίτερα των μητροπολιτικών περιοχών, οι πολιτικές για τη βιώσιμη ανάπτυξη προσαρμόζονται στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και στη δυναμική των περιοχών αυτών και επηρεάζονται ιδιαίτερα από τις προοπτικές της παγκοσμιοποίησης αφενός και της ανάδειξης του τοπικού επιπέδου αφετέρου, με το ενδιάμεσο εθνικό επίπεδο να φαίνεται πως υποχωρεί ή να διεκδικεί έναν νέο ρόλο (Θωίδου, 2005).

Σε αυτό το πλαίσιο, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα αναπτύσσει στρατηγικές για την προώθηση της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης. Για τον τομέα των αστικών μεταφορών συγκεκριμένα, η ολοκληρωμένη θέση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη βιώσιμη κινητικότητα εκφράζεται στη Λευκή Βίβλο του 2001: «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών» (ΕC, 2001).

Η Λευκή Βίβλος τονίζει ότι οι αστικές μεταφορές υπάγονται κατά κύριο λόγο στις εθνικές κυβερνήσεις ή στους φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης. Η δυνατότητα επέμβασης της Ε.Ε. εκφράζεται μέσα από συγκεκριμένες πρωτοβουλίες, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας. Αναφέρεται ακόμη, ότι το μείζον πρόβλημα που πρέπει να επιλυθεί από τις εθνικές και τοπικές αρχές είναι εκείνο του ελέγχου της κυκλοφορίας και, ιδίως, του περιορισμού της χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου. Ο περιορισμός αυτός μπορεί να επιτευχθεί με διάφορα μέτρα (όπως μέτρα ήπιας κυκλοφορίας) και πολιτικές (όπως χρέωση χρήσης των οδικών υποδομών). Αν τα μέτρα και οι πολιτικές λειτουργήσουν σε συνδυασμό και με ορθό τρόπο, θα οδηγήσουν στη βελτίωση των συνθηκών μετακίνησης χωρίς να μειώσουν την κινητικότητα των πολιτών. Μεγάλο βάρος δίνεται στην προώθηση των μέσων μαζικής μεταφοράς έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Σύμφωνα με τη Λευκή Βίβλο, η ενδυνάμωση του ρόλου των δημόσιων συγκοινωνιών πρέπει να αποτελεί πάγιο στρατηγικό στόχο και μπορεί να επιτευχθεί με την υιοθέτηση σύγχρονων τεχνικών διαχείρισης, καινοτόμων υπηρεσιών και εφαρμογών νέας τεχνολογίας.

Ταυτόχρονα, η επέκταση της Ευρωπαϊκής Ένωσης δημιούργησε την ανάγκη για τόνωση των αρμοδιοτήτων της τοπικής αυτοδιοίκησης και συγκρότηση συνεργατικών σχημάτων

διακυβέρνησης, ώστε να διευκολύνεται η αποκέντρωση των αρμοδιοτήτων και η χωρική ολοκλήρωση των πολιτικών. Σημαντικά εργαλεία για τη χωρική ολοκλήρωση και για τη συνεργασία των φορέων αποτελούν τα ψηφιακά μέσα και οι τηλεπικοινωνίες. Η εισαγωγή τέτοιων μέσων στους μηχανισμούς διακυβέρνησης στην Ευρώπη ξεκίνησε στα τέλη της δεκαετίας του 1990 με βασικό στόχο την παροχή πληροφορίας και δημόσιων υπηρεσιών στους πολίτες και στις επιχειρήσεις. Σήμερα, οι προσπάθειες αυτές αναπτύσσονται στα πλαίσια κοινής ευρωπαϊκής πολιτικής για την Ψηφιακή Διακυβέρνηση (e – Governance) (Lourdes Torres et al, 2005). Η έννοια της Ψηφιακής Διακυβέρνησης ορίζεται σε παγκόσμιο επίπεδο με διάφορους τρόπους. Σύμφωνα με τον ορισμό του Ο.Η.Ε. και της Αμερικανικής Ένωσης Δημόσιας Διοίκησης (ASPA), είναι η χρήση του Διαδικτύου και του Παγκόσμιου Ιστού για την απόδοση δημόσιων πληροφοριών και υπηρεσιών προς τους πολίτες (UN/ASPA). Σύμφωνα με τον παγκόσμιο Οργανισμό για την Οικονομική Συνεργασία και Ανάπτυξη (OECD), Ψηφιακή Διακυβέρνηση αποτελεί η χρήση των τεχνολογιών πληροφόρησης και επικοινωνιών (ICTs), και ειδικότερα του Διαδικτύου, ως εργαλεία για την επίτευξη καλύτερης διακυβέρνησης (OECD, 2003). Οι διαφορές στον ορισμό της Ψηφιακής Διακυβέρνησης οφείλονται στους διαφορετικούς πολιτικούς στόχους που αναμένεται να επιτευχθούν από την εφαρμογή της (Lourdes Torres et al, 2005). Μία ολοκληρωμένη προσέγγιση της έννοιας “Ψηφιακή Διακυβέρνηση” είναι: η χρήση των ψηφιακών μέσων και της τεχνολογίας των επικοινωνιών για την αναμόρφωση της σχέσης μεταξύ των πελατών, των πολιτών και των κρατικών φορέων που τους εξυπηρετούν, σε όρους προσβασιμότητας, ποιότητας υπηρεσιών και κόστους – απόδοσης. Από τον παραπάνω ορισμό είναι εμφανές ότι η εφαρμογή μεθόδων Ψηφιακής Διακυβέρνησης αφορούν σε τρία επίπεδα: Από τον δημόσιο φορέα προς άλλους δημόσιους φορείς (Government to Government - G2G), προς τις επιχειρήσεις (Government to Business – G2B) και προς τους πολίτες (Government to Citizens – G2C) (Centre of Urban and Regional Development Studies, 2003).

Το μέσο ψηφιακής διακυβέρνησης που εμφανίζει τη μεγαλύτερη συχνότητα χρήσης είναι οι δικτυακοί τόποι των φορέων διακυβέρνησης, οι οποίοι πρέπει να είναι προσβάσιμοι από όλους τους πολίτες και μπορούν να παρέχουν διάφορες υπηρεσίες ανάλογα με το αντικείμενο των αρμοδιοτήτων του φορέα και το βαθμό τεχνολογικής και διαχειριστικής ολοκλήρωσης. Στην περίπτωση των δημόσιων συγκοινωνιών σε μια μητροπολιτική περιοχή, όπως η μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης, η αποδοτική λειτουργία ενός τέτοιου δικτυακού τόπου αποκτά ιδιαίτερη βαρύτητα, γιατί συμφωνεί με την κατεύθυνση της ψηφιακής διακυβέρνησης, ενώ συμβάλλει παράλληλα στη βιώσιμη αστική ανάπτυξη και στην προώθηση των μαζικών μεταφορών, προσφέροντας καινοτόμες υπηρεσίες.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1 Υφιστάμενη κατανομή αρμοδιοτήτων ανά φορέα στον τομέα των αστικών μεταφορών (1/2)

Πεδίο Αρμοδιοτήτων	Αρμοδιότητα	Φορέας	Επίπεδο Φορέα
Στρατηγικός	Συγκοινωνιακή Πολιτική	Υ.Μ.Ε.	Κρατικό
Σχεδιασμός και		Υ.Δ.Τ.	Κρατικό
Οργάνωση		Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε.	Κρατικό
	Οργάνωση και ρύθμιση λειτουργιών τοπικής αυτοδιοίκησης	Υ.Π.Ε.Σ.Δ.Α.	Κρατικό
	Επιθετικότητα φορέων αστικών συγκοινωνιών (Ο.Α.Σ.Ο., Σ.Α.Σ.Θ.)	Υ.Μ.Ε. Υπουργείο Μακεδονίας - Θράκης	Κρατικό Κρατικό
	Επιθετικότητα ταξί	Υ.Μ.Ε.	Κρατικό
	Οικονομική επιθετικότητα και οργάνωση φορέων αστικών συγκοινωνιών	Υ.Π.Ε.Θ.Ο.	Κρατικό
	Τιμολογιακή Πολιτική	Υ.Π.Ε.Θ.Ο.	Κρατικό
Σχεδιασμός και	Διαχείριση κυκλοφορίας και	Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε.	Κρατικό
Οργάνωση Αστικών	στάθμευσης	Υ.Μ.Ε.	Κρατικό
Μεταφορών		Περιφέρεια	Περιφέρειας
		Δήμοι	Τοπικό
		ΟΡΘΕ.	Τοπικό
		Σ.Α.Σ.Θ.*	Τοπικό
	Οργάνωση αστικών συγκοινωνιών	Περιφέρεια	Περιφέρειας
		Νομαρχία	Νομού
		Σ.Α.Σ.Θ.*	Τοπικό
		Δήμοι	Τοπικό
Λειτουργίες αστικών μεταφορών	Έλεγχος κυκλοφορίας και στάθμευσης	Υ.Δ.Τ. (Υπηρεσία Τροχαίας)	Κρατικό
	Αστυνόμευση	Δημοτική Αστυνομία	Τοπικό
		Υ.Δ.Τ. (Υπηρεσία Τροχαίας)	Κρατικό
		Δημοτική Αστυνομία	Τοπικό
	Εκτέλεση αστικών συγκοινωνιών	Ο.Α.Σ.Θ.	Τοπικό
		Δήμοι	Τοπικό
	Πληροφόρηση χρηστών του δικτύου	Ο.Α.Σ.Θ.	Τοπικό
		Δήμοι	Τοπικό
		Ιδιώτες	Τοπικό

ΠΙΝΑΚΑΣ 1 Υφιστάμενη κατανομή αρμοδιοτήτων ανά φορέα στον τομέα των αστικών μεταφορών (2/2)

Πεδίο Αρμοδιοτήτων	Αριθμοδιότητα	Φορέας	Επίπεδο Φορέα
Συγκοινωνιακές Υποδομές	Σχεδιασμός	Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.	Κρατικό
		Περιφέρεια	Περιφερειακό
		Νομαρχία	Νομού
	Κατασκευή	Δήμοι	Τοπικό
		Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.	Κρατικό
		Περιφέρεια	Περιφερειακό
		Νομαρχία	Νομού
		Δήμοι	Τοπικό
		Ιδιώτες	Τοπικό
	Συντήρηση	Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.	Κρατικό
		Περιφέρεια	Περιφερειακό
		Νομαρχία	Νομού
		Δήμοι	Τοπικό
	Εποπτεία και έλεγχος	Ιδιώτες	Τοπικό
		Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε./	Κρατικό
		Περιφέρεια	Περιφερειακό
Νομαρχία		Νομού	
Δήμοι		Τοπικό	
Ερευνητική δραστηριότητα	Εκπόνηση μελετών και ερευνητικών προγραμμάτων	Αρμόδια Υπηρεσία	Κρατικό
		Περιφέρεια	Περιφερειακό
		Νομαρχία	Νομού
		Δήμοι	Τοπικό
		Σ.Α.Σ.Θ.*	Τοπικό
		ΟΡΘΕ.	Τοπικό
		Φορείς βθάθμιας Εκπαίδευσης	Τοπικό
Χωροθέτηση ειδικών χρήσεων γης	Χωροθέτηση ναυπηγείων	Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.	Κρατικό
	βιομηχανικών μονάδων, εμπορικών κέντρων, ξενοδοχειακών μονάδων, πολιτιστικών χρήσεων, αθλητικών εγκαταστάσεων κ.α.	Αρμόδια Υπηρεσία	Κρατικό
		Νομαρχία	Νομού
		Δήμοι	Τοπικό
		ΟΡΘΕ.	Τοπικό
		Ιδιώτες	Τοπικό

* Το Σ.Α.Σ.Θ. αποτελείται από εκπροσώπους των εξής φορέων:

α. Υ.Μ.Ε. (πρόεδρος), β. Υ.Π.Ε.Θ., γ. Υπουργείο Μακεδονίας Θράκης (έναν εκ των εκπροσώπων Υ.Π.Ε.Θ. και Υπουργείου Μακεδονίας Θράκης εκλέγεται αντιπρόεδρος), δ. Περιφέρεια, ε. Νομαρχία, στ. Δήμος Θεσσαλονίκης και Τοπική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων, ζ. Πολιτεχνική Σχολή Α.Π.Θ., η. ΟΡΘΕ., θ. Αστυνομική Διεύθυνση (Υπηρεσία Τροχαίου), ι. Εργαστικό Κέντρο, Χωρίς δικαίωμα ψήφου, μπορούν να συμμετέχουν οι φορείς: α. Ο.Α.Σ.Θ., β. Κ.Τ.Ε.Α. Νομού Θεσσαλονίκης

Στον Πίνακα 1 παρουσιάζεται η κατανομή ανά πεδίο αρμοδιοτήτων των φορέων διαχείρισης των αστικών μεταφορών στη μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης (Ι.Α.Π.Α.Δ., 2003). Οι αρμοδιότητες έχουν ταξινομηθεί ανάλογα με το αντικείμενό τους σε έξι γενικά πεδία αρμοδιοτήτων, ενώ οι φορείς, ανάλογα με τη χωρική τους εμβέλεια, λειτουργούν σε τέσσερα επίπεδα: εθνικό, περιφέρειας, νομού και τοπικό. Όπως φαίνεται από τον Πίνακα, χαρακτηριστικά μειονεκτήματα σε όλα τα πεδία είναι η πολυδιάσπαση αρμοδιοτήτων και η αλληλοκάλυψη του αντικειμένου ορισμένων φορέων.

Ο έντονος ρυθμός χωρικής και κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής και τα σημαντικά έργα μεταφορικών υποδομών που εξετάζονται ή προγραμματίζονται, υπογραμμίζουν την ανάγκη υιοθέτησης ενός πιο ευέλικτου μητροπολιτικού σχήματος διαχείρισης των αστικών μεταφορών. Το σχήμα αυτό πρέπει να συγκεντρώνει χαρακτηριστικά όπως ο σαφής διαχωρισμός ευθυνών και αρμοδιοτήτων, η δυνατότητα άμεσης συνεργασίας των φορέων και ανταλλαγής πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο αλλά και η παροχή καινοτόμων υπηρεσιών προς τους πολίτες που θα επιτρέπουν τη συμμετοχή τους στη διαδικασία λήψης αποφάσεων. Η ορθολογιστική χρήση εργαλείων ψηφιακής διακυβέρνησης μπορεί να συνεισφέρει ουσιαστικά προς αυτήν την κατεύθυνση.

1 Βασικές Συνιστώσες της προσέγγισης

Η συμβολή ενός φορέα διαχείρισης των αστικών μεταφορών και, ειδικότερα, των δημόσιων συγκοινωνιών μπορεί να επεκταθεί και να γίνει πιο αποδοτική με τη λειτουργία ενός αποτελεσματικού δικτυακού τόπου (web site). Η ορθή λειτουργία του δικτυακού τόπου μπορεί να συνεισφέρει στην αποκατάσταση σχέσεων ουσιαστικής αλληλεπίδρασης και επικοινωνίας με το επιβατικό κοινό αλλά και στην αύξηση της συνέργιας του Οργανισμού με τους εμπλεκόμενους φορείς στο ευρύ πεδίο των αστικών μεταφορών.

Βασικός στόχος της παρούσας εργασίας είναι η ποιοτική αξιολόγηση των υπηρεσιών διαδικτύου που μπορούν να χρησιμοποιηθούν στα αστικά συστήματα μεταφορών και η διατύπωση προτάσεων για τη μελλοντική αναβάθμισή τους. Συγκεκριμένα, η μεθοδολογία που ακολουθείται περιλαμβάνει τα εξής στάδια:

- Περιγραφή των αρμοδιοτήτων και ευθυνών.
- Παράθεση των έργων και μέτρων αναβάθμισης των υπηρεσιών.

- Συνοπτική παρουσίαση του δικτυακού τόπου και των ψηφιακών υπηρεσιών.
- Περιγραφή της μεθόδου ποιοτικής αξιολόγησης των δικτυακών υπηρεσιών με βάση τις Ευρωπαϊκές προδιαγραφές.
- Συνοπτική περιγραφή της μεθόδου αξιολόγησης με βάση την ανάλυση S.W.O.T.
- Ανάλυση των αποτελεσμάτων ποιοτικής αξιολόγησης των δικτυακών υπηρεσιών με βάση τις Ευρωπαϊκές προδιαγραφές.
- Περιγραφή εναλλακτικών σεναρίων και ανάλυση S.W.O.T. για την αξιολόγηση του δικτυακού τόπου του Οργανισμού.
- Συμπεράσματα και προτάσεις για το δικτυακό τόπο.
- Γενικά συμπεράσματα και προτάσεις για τη διαχείριση δικτυακών υπηρεσιών δημόσιων συγκοινωνιών.

Στο σημείο αυτό πρέπει να σημειωθεί ότι η διαμόρφωση ενός κοινά αποδεκτού ευρωπαϊκού σχήματος αξιολόγησης των δημόσιων υπηρεσιών που παρέχονται με ηλεκτρονικά μέσα στα πλαίσια της ψηφιακής διακυβέρνησης είναι μία διαδικασία που βρίσκεται σε εξέλιξη σήμερα. Οι βασικές δυσκολίες στη διαμόρφωση αυτή προέρχονται από τη μικρή χρονική διάρκεια ύπαρξης ευρωπαϊκών εφαρμογών στην κατεύθυνση της ψηφιακής διακυβέρνησης και από την έλλειψη δεδομένων για τα αποτελέσματα και τις επιπτώσεις κατά τη διάρκεια της ανάπτυξης και κατά τη λειτουργία τέτοιων εργαλείων, καθώς η εφαρμογή αυτών βρίσκεται σε άμεση εξάρτηση με την αλματώδη ανάπτυξη των νέων τεχνολογιών και την αστάθεια της τεχνολογικής εξέλιξης (V. Mele, 2003).

Τα παραπάνω εξετάζονται με αναφορά στην εμπειρία από τη συγκρότηση και λειτουργία του δικτυακού τόπου του ΟΑΣΘ.

2 Περιγραφή της λειτουργίας και των υπηρεσιών του Ο.Α.Σ.Θ.

2.1 Αρμοδιότητες και μέτρα αναβάθμισης

Η βασική αρμοδιότητα του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.) είναι η παροχή υπηρεσιών δημόσιων μεταφορών στην ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή. Ο φορέας διαχειρίζεται στόλο 536 αστικών λεωφορείων (με καθημερινή δρομολόγηση

505 λεωφορείων) και καλύπτει δίκτυο 68 λεωφορειακών γραμμών, το οποίο εκτείνεται σε απόσταση 50 χιλιομέτρων περίπου περιμετρικά της πόλης¹. Ο φορέας που είναι υπεύθυνος για το σχεδιασμό των αστικών συγκοινωνιών που εκτελεί ο Ο.Α.Σ.Θ. είναι το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.Θ.).

Η μέχρι σήμερα απουσία εναλλακτικού συστήματος μαζικών μεταφορών στη Θεσσαλονίκη, σε συνδυασμό με τις διαρκώς αυξανόμενες απαιτήσεις του μητροπολιτικού συγκροτήματος, εντείνει, εκτός των άλλων, την ανάγκη εκσυγχρονισμού του φορέα μέσω της χρήσης νέων τεχνολογιών και σύγχρονων τεχνικών. Από την άλλη, η μελλοντική λειτουργία στη μητροπολιτική περιοχή σύγχρονων συστημάτων μαζικών μεταφορών (όπως ο υπόγειος σιδηρόδρομος και ο προαστιακός σιδηρόδρομος) με υψηλό επίπεδο υπηρεσιών και διαχείρισης, καθιστά τη συνεχή αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών αναγκαία τόσο για τη βιωσιμότητα του Ο.Α.Σ.Θ. όσο και για την εξασφάλιση των προδιαγραφών για την επιτυχή συνεργασία και συμπληρωματικότητα των μέσων.

Τα τελευταία χρόνια, παρατηρείται δραστηριοποίηση του φορέα στην κατεύθυνση του εκσυγχρονισμού των παρεχόμενων υπηρεσιών με διάφορα μέτρα (Γαβανάς, 2005):

- Επέκταση του δικτύου του Ο.Α.Σ.Θ..
- Λειτουργία δύο σταθμών μετεπιβίβασης (Σταθμός Μετεπιβίβασης του Νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού (Ν.Σ.Σ.), Σταθμός Μετεπιβίβασης ΙΚΕΑ).
- Εκσυγχρονισμός του στόλου των αστικών λεωφορείων (σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές).
- Λειτουργία λωρίδων αποκλειστικής κίνησης λεωφορείων (λεωφορειολωρίδες).
- Εφαρμογή του «Ολοκληρωμένου Συστήματος Τηλεματικής Ο.Α.Σ.Θ. για την Πληροφόρηση των Επιβατών». Μέχρι σήμερα έχει υλοποιηθεί το Σύστημα Διαχείρισης Στόλου Οχημάτων με τη χρήση Συστήματος Δορυφορικού Προσδιορισμού Θέσης (GPS) και πολύ σύντομα αναμένεται η επέκταση των δυνατοτήτων του συστήματος και η συνεργασία του με συστήματα πληροφόρησης των επιβατών σε πραγματικό χρόνο και μέσω διαδικτύου.
- Λειτουργία Δικτυακού Τόπου του Ο.Α.Σ.Θ..

2.2 Συνοπτική παρουσίαση του Δικτυακού Τόπου

Ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης διατηρεί δικτυακό τόπο, προσφέ-

ροντας ψηφιακές υπηρεσίες στο επιβατικό κοινό. Μετά από την πλοήγηση στο δικτυακό τόπο του Ο.Α.Σ.Θ., εξάγεται το συμπέρασμα ότι η δομή των ιστοσελίδων είναι απλή και η πλοήγηση γίνεται εύκολα. Υπάρχει δυνατότητα επιλογής γλώσσας (Ελληνικά – Αγγλικά), αλλά η αγγλική εκδοχή δεν είναι ολοκληρωμένη.

Στα πλαίσια της γενικής πληροφορίας που προσφέρει η ιστοσελίδα, παρουσιάζονται η διοικητική οργάνωση του Ο.Α.Σ.Θ., το νομοθετικό πλαίσιο που υποστηρίζει ο Ο.Α.Σ.Θ., γενικά και ιστορικά στοιχεία για τον Οργανισμό και μία σειρά άρθρων για τις τελευταίες εξελίξεις σχετικά με τον Οργανισμό. Υπάρχει ακόμη ένα περιορισμένο αρχείο φωτογραφιών με θέμα τη Θεσσαλονίκη και την ιστορική εξέλιξη των δημόσιων συγκοινωνιών στην πόλη. Η πληροφορία που δίδεται είναι συγκεντρωμένη και αφορά αποκλειστικά τον Οργανισμό.

Σε σχέση με την αστική μετακίνηση, σημαντικές παροχές για τον επιβάτη είναι ο Πίνακας Δρομολογίων, ο Χάρτης του Νομού Θεσσαλονίκης με τις λεωφορειακές γραμμές, ο Πίνακας Κομίστρων, η Λίστα διευθύνσεων των Εκδοτηρίων (η οποία δεν συνοδεύεται από χάρτη), ο Χάρτης Υποχρεώσεων προς τους Καταναλωτές και ο Κώδικας Υποχρεώσεων και Δεοντολογίας του Οργανισμού.

Στο δικτυακό τόπο λειτουργούν δύο μηχανές αναζήτησης. Υπάρχει δυνατότητα αναζήτησης γενικής πληροφορίας και δυνατότητα αναζήτησης δρομολογίων. Η αναζήτηση δρομολογίου γίνεται με την επιλογή του αριθμού της γραμμής και αποτέλεσμα της αναζήτησης είναι ένας πίνακας με τις ώρες της αναχώρησης των αστικών λεωφορείων από την αφετηρία και της επιστροφής τους από το τέρμα. Κατά την περίοδο της έρευνας, δεν ήταν διαθέσιμα τα προγράμματα δρομολόγησης σε ορισμένες γραμμές. Η παραπάνω μέθοδος αναζήτησης μπορεί να είναι εύχρηστη για τους τακτικούς χρήστες μίας γραμμής, οι οποίοι γνωρίζουν λεπτομέρειες σε σχέση με το συγκεκριμένο δρομολόγιο, αλλά αποδεικνύεται πολύ σύνθετη για κάποιον μη τακτικό χρήστη (για παράδειγμα για έναν διερχόμενο επισκέπτη που θέλει να προγραμματίσει τη μετακίνησή του εντός των ορίων της πόλης).

Τα στοιχεία επικοινωνίας που δίνονται στο δικτυακό τόπο του Ο.Α.Σ.Θ. είναι τα τηλέφωνα του Κέντρου Διοικητικών Υπηρεσιών, των Αμαξοστασίων, των διάφορων διοικητικών στελεχών, της Νομικής και Διοικητικής Υπηρεσίας, του Ασφαλιστικού Κεφαλαίου, του Κέντρου Ρύθμισης Κυκλοφορίας και του Γραφείου προμηθειών αλλά και ο αριθμός της γραμμής fax. Ακόμη, δίνονται τηλέφωνα για δήλωση παραπόνων και απολεσθέντων αντικειμένων αλλά και τα στοιχεία επικοινωνίας με το τηλεφωνικό Πληροφοριακό Κέντρο (185), που δίνει

πληροφορίες σχετικά με τις μετακινήσεις στο δίκτυο των λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ. Δεν υπάρχει διαθέσιμη ηλεκτρονική διεύθυνση του φορέα.

Τέλος, μετά την επιλογή Εγγραφή Μέλους, που γίνεται με τη συμπλήρωση ψηφιακής φόρμας από τον χρήστη, ενεργοποιείται η δυνατότητα Δήλωσης Απώλειας Αντικειμένου και Δήλωσης Παραπόνων σε ψηφιακή μορφή.

3 Ποιοτική αξιολόγηση του Δικτυακού Τόπου

3.1 Μεθοδολογική προσέγγιση

3.1.1 Με βάση τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές

Στην πρώτη φάση της ποιοτικής αξιολόγησης του δικτυακού τόπου του Ο.Α.Σ.Θ. γίνεται μία απόπειρα συσχέτισης των ποιοτικών χαρακτηριστικών των ηλεκτρονικών υπηρεσιών του με τις αντίστοιχες προδιαγραφές της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για την αξιολόγηση αυτή χρησιμοποιούνται τα εξαγόμενα της έρευνας: "Web Based Survey On Electronic Public Services" που εκπονήθηκε στα πλαίσια του προγράμματος eEurope (Directorate General for Information and Media, 2005). Η έρευνα αυτή έχει ως αντικείμενο τη συγκριτική αξιολόγηση των υπηρεσιών που προσφέρονται μέσω του διαδικτύου από διάφορους κρατικούς φορείς των μελών της Κοινότητας. Χρησιμοποιούνται ποιοτικοί δείκτες για τη διερεύνηση του επιπέδου των παρεχόμενων υπηρεσιών μέσω τεχνικών benchmarking². Τα αποτελέσματα αναφέρονται στο σύνολο των δικτυακών υπηρεσιών κάθε χώρας – μέλους αλλά και σε κάθε δημόσια υπηρεσία που παρέχεται ψηφιακά.

Συγκεκριμένα, για την εκτίμηση του επιπέδου διαθεσιμότητας των δημόσιων υπηρεσιών στο διαδίκτυο, χρησιμοποιείται ο δείκτης: "availability of public services online", που αξιολογεί τον βαθμό ολοκλήρωσης των δικτυακών υπηρεσιών βάσει της διαβάθμισης στα παρακάτω στάδια (Stages):

- **Στάδιο 0** - Απουσία δικτυακού τόπου προσβάσιμου από το κοινό ή δικτυακός τόπος που δεν προσφέρει καμία από τις παρακάτω δυνατότητες σε σχέση με την εξεταζόμενη υπηρεσία.
- **Στάδιο 1** – Πληροφόρηση. Ο δικτυακός τόπος είναι προσβάσιμος από το κοινό και παρέχει την απαραίτητη πληροφόρηση για την εκκίνηση της διαδικασίας παροχής υπηρεσίας.

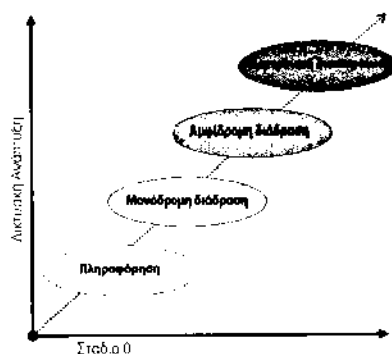
• **Στάδιο 2 – Μονόδρομη διάδραση.** Ο δικτυακός τόπος είναι προσβάσιμος από το κοινό και παρέχει διαθέσιμα προς εκτύπωση έγγραφα ή δυνατότητα ηλεκτρονικής παραγγελίας εγγράφων του φορέα για την εκκίνηση της διαδικασίας παροχής υπηρεσίας.

• **Στάδιο 3 – Αμφίδρομη διάδραση.** Ο δικτυακός τόπος είναι προσβάσιμος από το κοινό και παρέχει δυνατότητα ηλεκτρονικής συναλλαγής για την εκκίνηση της διαδικασίας παροχής υπηρεσίας. Αυτό συνεπάγεται ότι πρέπει να υπάρχει δυνατότητα πιστοποίησης των φυσικών και νομικών χαρακτηριστικών του ατόμου που ενδιαφέρεται για αυτή την υπηρεσία.

• **Στάδιο 4 – Ηλεκτρονική διεκπεραίωση της διαδικασίας.** Ο δικτυακός τόπος είναι προσβάσιμος από το κοινό και παρέχει δυνατότητα παροχής της υπηρεσίας μέσω του διαδικτύου, συμπεριλαμβανομένων της λήψης απόφασης και της παράδοσης. Στην περίπτωση αυτή δεν απαιτείται καμία γραφειοκρατική διαδικασία.

Στο Διάγραμμα 1 παρουσιάζονται σχηματικά οι διαβαθμίσεις του δείκτη: “availability of public services online”.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1 Διαβάθμιση του επιπέδου διαθεσιμότητας των δημόσιων υπηρεσιών στο δαδίκτυο



Γηγη: (Directorate General for Information and Media, 2005)

3.1.2 Με βάση την ανάλυση SWOT

Στη συνέχεια, διαμορφώνεται μία ανάλυση SWOT για τη διερεύνηση της ποιότητας των υπηρεσιών και της θέσης του δικτυακού τόπου του Ο.Α.Σ.Θ. Η ανάλυση SWOT αποτελεί βασικό εργαλείο για τον έλεγχο και αξιολόγηση της θέσης ενός φορέα στο περιβάλλον του. Για τον φορέα είναι ένα πρωταρχικό στάδιο στη διαδικασία λήψης απόφασης σε σχέση με μία κατάσταση, ένα πρόβλημα, μία δράση ή ένα σχέδιο επικεντρώνοντας στα σημεία – κλειδιά σε σχέση με αυτό. Τα στοιχεία για τη διαμόρφωση μίας SWOT analysis προέρχονται από την ανάλυση του “περιβάλλοντος” της επιχείρησης. Στη συνέχεια, τα στοιχεία διαχωρίζονται σε Εσωτερικούς παράγοντες (Internal factors) και Εξωτερικούς παράγοντες (External factors), όπως παρουσιάζονται στον Πίνακα 2. Πιο συγκεκριμένα, οι Εσωτερικοί παράγοντες της

ανάλυσης SWOT προκύπτουν από την εκτίμηση όλων των στοιχείων που διαμορφώνουν τον “χαρακτήρα” του φορέα. Τέτοια στοιχεία μπορεί να είναι το αντικείμενο εργασιών, τα χαρακτηριστικά του εργατικού δυναμικού και των υποδομών και τα προϊόντα ή οι υπηρεσίες που προσφέρει ο φορέας. Από την άλλη, η εκτίμηση των Εξωτερικών παραγόντων περιλαμβάνει την ανάλυση των πολιτικών, οικονομικών, κοινωνικών, τεχνολογικών και ανταγωνιστικών συνθηκών του περιβάλλοντος του φορέα (Robert G. Dyson, 2002). Στους Εσωτερικούς παράγοντες εντάσσονται τα Δυνατά σημεία (Strengths) και οι Αδυναμίες (Weaknesses), δηλαδή τα θετικά και τα αρνητικά χαρακτηριστικά, αντίστοιχα, που διακρίνουν τον φορέα σε σχέση με το υπό εξέταση θέμα.

Στους Εξωτερικούς παράγοντες εντάσσονται οι Ευκαιρίες (Opportunities) και οι Απειλές (Threats), που εκφράζουν τη θέση του φορέα ως προς το εξωτερικό περιβάλλον του (Anthony C. Danca).

ΠΙΝΑΚΑΣ 2 Βασική δομή της ανάλυσης SWOT

Εσωτερικοί Παράγοντες	Δυνατά Σημεία	Αδυναμίες
Εξωτερικοί Παράγοντες	Ευκαιρίες	Απειλές
	Θετικά Σημεία	Αρνητικά Σημεία

Πηγή: (Dr Ralph F. Wilson, 2000)

Στη παρούσα έρευνα αναπτύσσονται δύο πιθανά σενάρια και γίνεται σύνθεση μίας SWOT ανάλυσης συσχετίζοντας τα ποιοτικά χαρακτηριστικά του δικτυακού τύπου του Ο.Α.Σ.Θ. με τις στρατηγικές του φορέα αλλά και με τις συνθήκες του ανταγωνιστικού περιβάλλοντος στο οποίο εντάσσεται.

3.2 Αποτελέσματα της ποιοτικής αξιολόγησης

3.2.1 Με βάση τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, για την αξιολόγηση του βαθμού ολοκλήρωσης των δικτυακών υπηρεσιών του Ο.Α.Σ.Θ. σε σχέση με τα ευρωπαϊκά δεδομένα, χρησιμοποιήθηκε το υπόβαθρο του δείκτη: “availability of public services online”.

Ο δικτυακός τόπος του Ο.Α.Σ.Θ. είναι προσβάσιμος από το κοινό και παρέχει, κατά κύριο λόγο, πληροφόρηση. Η πληροφορία που παρέχεται είναι συγκεκριμένη στοχεύοντας στο σύνολο των ενεργειών που αφορούν στην καθημερινή μετακίνηση με αστικό λεωφορείο: αναζήτηση δρομολογίου, αναζήτηση εκδοτηρίων, κόστος μετακίνησης (κόμιστρα), δικαιώματα και υποχρεώσεις καταναλωτή και στοιχεία επικοινωνίας με το φορέα. Επίσης, δίνονται

στοιχεία για τη φυσική και νομική υπόσταση του φορέα, τη διοικητική του οργάνωση, την ιστορική του πορεία αλλά και σχετικά με θέματα επικαιρότητας που αναφέρονται στον Ο.Α.Σ.Θ. Ο τρόπος παρουσίασης και η διαδικασία εξαγωγής της επιθυμητής πληροφορίας δεν είναι πάντα απλός και λειτουργικός (όπως στη περίπτωση αναζήτησης δρομολογίου ή εκδοτηρίου). Ακόμη, δεν υπάρχουν διαθέσιμα δυναμικά δεδομένα, όπως κυκλοφοριακές συνθήκες κατά μήκος των λεωφορειακών γραμμών και καθυστερήσεις. Από τα παραπάνω εξάγεται το συμπέρασμα ότι οι υπηρεσίες του δικτυακού τόπου του Ο.Α.Σ.Θ. εντάσσονται στο Στάδιο 1 στη βαθμίδα των επιπέδων ολοκλήρωσης των δημόσιων υπηρεσιών στο διαδικτυο, παρέχοντας σημαντική πληροφορία (τόσο γενικά στοιχεία για τον φορέα όσο και στοιχεία για τη μετακίνηση με δημόσιες συγκοινωνίες στη μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης) αλλά με περιθώρια βελτίωσης του βαθμού λειτουργικότητας της πληροφορίας αυτής. Οι δυνατότητες διαδραστικών υπηρεσιών που προσφέρονται με την εγγραφή μέλους (δήλωση παραπόνων και απώλειας αντικειμένου) είναι περιορισμένες.

3.2.2 Με βάση την ανάλυση SWOT

Η προσπάθεια σύνθεσης μίας ανάλυσης SWOT για τις ψηφιακές υπηρεσίες του Ο.Α.Σ.Θ. παρουσιάζει μία βασική ιδιαιτερότητα συγκριτικά με μια SWOT ανάλυση για την ποιότητα των υπηρεσιών ενός αμιγώς ιδιωτικού φορέα καθαρά κερδοσκοπικού χαρακτήρα. Ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών είναι Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου και εκτελεί τις Δημόσιες Συγκοινωνίες στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης βάσει οικονομικής συμφωνίας με το Ελληνικό Δημόσιο. Η βιωσιμότητά του εξαρτάται τόσο από την ανταγωνιστικότητα των υπηρεσιών του στον οικονομικό τομέα που δραστηριοποιείται όσο και από την κρατική επιδότηση ώστε να μπορεί να εκτελεί μεταφορικό έργο ακολουθώντας τις επιταγές της εθνικής οικονομικής και κοινωνικής πολιτικής. Ταυτόχρονα, ο τομέας δραστηριοτήτων του Οργανισμού είναι οι δημόσιες μεταφορές, οι οποίες αποτελούν κοινωνικό αγαθό του οποίου η διαθεσιμότητα και η ποιότητα πρέπει να αντικατοπτρίζει τις ανάγκες του κοινωνικού συνόλου. Έτσι, η ανάλυση SWOT για τον Ο.Α.Σ.Θ. πρέπει να περιλαμβάνει τα εσωτερικά ανταγωνιστικά στοιχεία του φορέα και τις εξωτερικές συνθήκες της ελεύθερης αγοράς, να παρουσιάζεται σε εξάρτηση με την εθνική πολιτική για τις μεταφορές, τη βιώσιμη ανάπτυξη και τη ψηφιακή διακυβέρνηση και να συμβαδίζει με τον κοινωνικό χαρακτήρα των εξεταζόμενων υπηρεσιών.

Για τη σύνθεση της ανάλυσης αναπτύχθηκαν δύο πιθανά σενάρια σε σχέση με την πορεία

ανάπτυξης του Οργανισμού και τη διαμόρφωση των συνθηκών της αγοράς στον τομέα των αστικών μεταφορών στη μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης. Τα σενάρια είναι τα εξής:

• *Σενάριο 1 (Do minimum).*

Ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης παραμένει ο κυρίαρχος φορέας εκτέλεσης δημόσιων συγκοινωνιών στην ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή και οι μαζικές μεταφορές γίνονται αποκλειστικά με αστικά λεωφορεία. Δεν υπάρχουν εναλλακτικά μέσα μαζικών μεταφορών και μέτρα διαχείρισης της κυκλοφορίας που θα αλλάξουν ριζικά τον τρόπο που χρησιμοποιούν οι πολίτες το δίκτυο αστικών μεταφορών. Οι δημοτικές συγκοινωνίες δεν λειτουργούν ανταγωνιστικά σε σχέση με τον Ο.Α.Σ.Θ., αντίθετα εξυπηρετούν πολύ περιορισμένο μερίδιο του επιβατικού κοινού. Ο Ο.Α.Σ.Θ. συνεχίζει τις προσπάθειες αναβάθμισης των υπηρεσιών του με βάση το υπάρχον στρατηγικό σχέδιο εκσυγχρονισμού, που αφορά αποκλειστικά τον φορέα.

• *Σενάριο 2.*

Πραγματοποιούνται κάποια (ή όλα) από τα έργα που εξετάζονται, σχεδιάζονται ή βρίσκονται σε κάποιο στάδιο υλοποίησης και που αφορούν τις αστικές μεταφορές στη μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης. Τα έργα αυτά είναι: η ολοκλήρωση του δικτύου των περιφερειακών οδών για τη μείωση της διαμπερούς κίνησης και των νέων συνδέσεων της πόλης με το εθνικό οδικό δίκτυο για την ενίσχυση των συνδέσεων της μητρόπολης με το εθνικό δίκτυο, η κατασκευή της υποθαλάσσιας οδικής αρτηρίας, η οποία θα διατρέχει το κέντρο της πόλης παράλληλα με τις βασικές αρτηρίες, η δημιουργία χώρων στάθμευσης περιφερειακά του κέντρου της πόλης για την αποσυμφόρμησή του και την εφαρμογή τεχνικών park and ride, η ανάπτυξη δικτύου θαλάσσιων αστικών συγκοινωνιών που θα συνδέει το κέντρο της πόλης με τις ανατολικές περιοχές και η κατασκευή μεταφορικών υποδομών μέσων σταθερής τροχιάς, όπως ο υπόγειος σιδηρόδρομος, ο προαστιακός σιδηρόδρομος και το τραμ. Τα παραπάνω έργα ενδέχεται να συνδυασθούν με μέτρα διαχείρισης της κυκλοφορίας, όπως η πεζοδρόμηση της παραλιακής λεωφόρου. Ταυτόχρονα, ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης συνεχίζει τις προσπάθειες αναβάθμισης των υπηρεσιών του. Παρόλα αυτά, στο Σενάριο 2 εμφανίζεται η πιθανότητα επικράτησης συνθηκών συμπληρωματικότητας – συνεργασίας του Ο.Α.Σ.Θ. με τους νέους φορείς, τις υποδομές και τα μέτρα εκσυγχρονισμού των αστικών μεταφορών της μητροπολιτικής περιοχής ή συνθηκών ανταγωνισμού

– αλληλοκαλύψेम αρμοδιοτήτων και ευθυνών με τους φορείς αυτούς.

Με βάση τα δύο σενάρια που παρουσιάσθηκαν παραπάνω, αναπτύχθηκε το διάγραμμα SWOT που ακολουθεί:

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ (Strengths)

Σενάριο 1

- Ο Ο.Α.Σ.Θ. ακολουθεί στρατηγικό σχεδιασμό σε σχέση με τη συνέχιση της γενικότερης αναβάθμισης των υπηρεσιών του στο μέλλον. Η λειτουργία του δικτυακού τόπου εντάσσεται στα πλαίσια της αναβάθμισης.
- Ο δικτυακός τόπος αντιμετωπίζει τη διαδικασία της μετακίνησης στο σύνολό της. Η μολογήση είναι απλή και εύκολη. Οι ιστοσελίδες παρέχουν μία ολοκληρωμένη εικόνα του Οργανισμού.
- Ο Οργανισμός διαθέτει τμήμα πληροφορικής, το οποίο είναι υπεύθυνο για τον σχεδιασμό των απαιτήσεων και προδιαγραφών και τη λειτουργία του δικτυακού τόπου.
- Ο Ο.Α.Σ.Θ. αναλαμβάνει την επιμόρφωση του προσωπικού του σε θέματα νέας τεχνολογίας.
- Δεν έχουν εμφανιστεί μέχρι σήμερα οικονομικοί περιορισμοί στην ανάπτυξη και λειτουργία του δικτυακού τόπου.
- Κατά την ολοκλήρωση του «Συστήματος Τηλεματικής Ο.Α.Σ.Θ. για την Πληροφόρηση των Επιβατών», ο δικτυακός τόπος αναμένεται να διαθέτει δυνατότητα υπόδειξης διαδρομής βάσει δεδομένων σε πραγματικό χρόνο.

Σενάριο 2

- Η αναβάθμιση των υπηρεσιών του Ο.Α.Σ.Θ. συνεχίζεται με θετικές επιδράσεις στην ποιότητα τόσο των υπηρεσιών μετακίνησης όσο και των ψηφιακών υπηρεσιών.
- Σε επίπεδο συμβατικής πληροφόρησης, ο φορέας διαθέτει την απαραίτητη υποδομή για την προώθηση της συνεργασίας και συμπληρωματικότητας μέσω του δικτυακού του τόπου, βάσει των νέων απαιτήσεων.
- Μετά την ολοκλήρωση του «Συστήματος Τηλεματικής», θα διαθέτει την αντίστοιχη υποδομή σε επίπεδο δυναμικής πληροφόρησης.

ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ (Weaknesses)

Σενάριο 1

- Η ανάπτυξη και λειτουργία του δικτυακού τόπου και των ψηφιακών υπηρεσιών που αυτός παρέχει δεν καλύπτεται από επίσημο θεσμικό πλαίσιο.
- Ο Ο.Α.Σ.Θ. δεν διαθέτει μεγάλη εμπειρία στη διαχείριση ψηφιακών μέσων και φαίνεται να διατηρεί μία επιφυλακτική στάση απέναντι στη χρήση νέων τεχνολογιών λόγω του επιχειρηματικού κινδύνου που συνεπάγεται η εφαρμογή τους.
- Η απουσία σχέσεων ουσιαστικής συνεργασίας του Οργανισμού με άλλους φορείς που δραστηριοποιούνται με αντικείμενο τις αστικές μεταφορές αποτελεί εμπόδιο στην προσπάθεια εκσυγχρονισμού των υπηρεσιών του.
- Οι ιστοσελίδες παρουσιάζουν πλήρη απουσία δυναμικών δεδομένων. Το εύρος ενδιαφέροντος των πληροφοριών περιορίζεται σε θέματα που αφορούν αποκλειστικά τον Ο.Α.Σ.Θ. Ο χρήστης που παρέχεται παρουσιάζει λειτουργικές ελλείψεις. Η διαδραστικότητα είναι περιορισμένη.
- Δεν χρησιμοποιείται κανένα μέσο παρακολούθησης και αξιολόγησης των υπηρεσιών που παρέχονται από το δικτυακό του τόπο. Δεν γίνεται καταγραφή και επεξεργασία του αριθμού των επισκέψεων στην ιστοσελίδα.
- Η ανάπτυξη του απαραίτητου λογισμικού, η συντήρηση και η επισκευή του δικτυακού τόπου ανατίθεται σε ιδιωτική εταιρία, προκαλώντας δεσμεύσεις στον φορέα.

Σενάριο 2

- Η λειτουργία εναλλακτικών μέσων μεταφορών στην περιοχή θα πρέπει να συνοδεύεται με την εισαγωγή νέων υπηρεσιών που θα παρέχονται από τον δικτυακό τόπο του Ο.Α.Σ.Θ. στα πλαίσια της συμπληρωματικότητας. Η επέκταση των παρεχόμενων υπηρεσιών πρέπει να υποστηριχθεί από την εφαρμογή στρατηγικών εσωτερικής και εξωτερικής (συγκριτικής) αξιολόγησης.
- Κατά την ανάπτυξη και εφαρμογή των νέων υπηρεσιών δυναμικής πληροφόρησης η διατήρηση της επιφυλακτικής νοοτροπίας απέναντι στη νέα τεχνολογία αλλά και στις σχέσεις αποδοτικής συνεργασίας η απειρία και οι ελλείψεις σε εξειδικευμένο προσωπικό μπορεί να επιφέρουν προβλήματα.
- Ο φορέας θα πρέπει να επικεντρωθεί περισσότερο προς την παροχή υπηρεσιών επικοινωνίας και διάδρασης με το επιβατικό κοινό.

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ (Opportunities)**Σενάριο 1**

- Η παροχή ψηφιακών υπηρεσιών από τους φορείς δημόσιων υπηρεσιών είναι ένας καινούριος τομέας στην Ελλάδα, αλλά και στον υπόλοιπο κόσμο, και η εικόνα του κοινού απέναντι σε τέτοιες προσπάθειες είναι θετική.
- Ο Ο.Α.Σ.Θ., οντας ο μοναδικός φορέας παροχής δημόσιων μεταφορών, είναι και ο μοναδικός φορέας παροχής σχετικών ψηφιακών υπηρεσιών¹.
- Η λειτουργία του δικτυακού τόπου αποτελεί εργαλείο βελτίωσης της εικόνας του φορέα, μεγεθυντής του μεταφορικού του έργου αλλά και προώθησης της χρήσης των Μ.Μ.Μ. και της βιώσιμης κινητικότητας.
- Αντίστροφα, η διάδοση του διαδικτύου και η αυξανόμενη ευαισθητοποίηση του κοινού σε θέματα βιώσιμης αναπτυξίας μπορεί να λειτουργήσει ευνοϊκά τόσο για τη σταδιακή αύξηση της χρήσης του δικτυακού του τόπου όσο και για την ελαστικότητα του φορέα.

Η δυνατότητα υπόδειξης δρομολογίου σε πραγματικό χρόνο αναμένεται να αναβαθμίσει τις ψηφιακές υπηρεσίες του Ο.Α.Σ.Θ. και να συμβάλει σημαντικά στη βελτίωση της εικόνας του.

Σενάριο 2

- Η λειτουργία εναλλακτικών μέσων μεταφορών στην περιοχή θα πρέπει να συνοδεύεται με την εισαγωγή νέων υπηρεσιών που θα παρέχονται από τον δικτυακό τόπο του Ο.Α.Σ.Θ. στα πλαίσια της συμπληρωματικότητας. Η επέκταση των παρεχόμενων υπηρεσιών πρέπει να υποστηριχθεί από την εφαρμογή στρατηγικών εσωτερικής και εξωτερικής (συγκριτικής) αξιολόγησης.
- Κατά την ανάπτυξη και εφαρμογή των νέων υπηρεσιών δυναμικής πληροφόρησης η διατήρηση της επιφυλακτικής νοοτροπίας απέναντι στη νέα τεχνολογία αλλά και στις σχέσεις αποδοτικής συνεργασίας η απειρία και οι ελλείψεις σε εξειδικευμένο προσωπικό μπορεί να επιφέρουν προβλήματα.
- Ο φορέας θα πρέπει να επικεντρωθεί περισσότερο προς την παροχή υπηρεσιών επικοινωνίας και διάδρασης με το επιβατικό κοινό.

ΑΠΕΙΛΕΣ (Threats)**Σενάριο 1**

- Η περιορισμένη διάδοση του διαδικτύου στην Ελλάδα και το σχετικά υψηλό κόστος τους σε συνδυασμό με την έλλειψη πολιτικών για την προώθησή τους, προκαλεί κοινωνικούς περιορισμούς στη χρήση του διαδικτύου. Ως εκ τούτου υπάρχουν αποκλεισμοί σε ομάδες, όπως υπερίλικες, παιδιά, άτομα με περιορισμένη σικονομική ευχέρεια ή χωρίς σχετική εκπαίδευση.
- Το μονοπώλιο του Ο.Α.Σ.Θ. στην εκτέλεση έργου δημόσιων συγκοινωνιών και στις ψηφιακές υπηρεσίες για μετακινήσεις με αστικά λεωφορεία μπορεί να επιφέρει στασιμότητα στην ποιότητα των υπηρεσιών.
- Η εντονότερη εξηλεκτίωση της μητροπολιτικής περιοχής και οι αλλαγές στην κατανομή χρήσεων γης που δημιουργούν συνεχώς νέες ανάγκες δημοσίων μεταφορών ή μεταλλάσσουν τις υπάρχουσες ανάγκες, θέτουν νέα εμπόδια στην προσπάθεια αναβάθμισης των υπηρεσιών του Οργανισμού.

Σενάριο

- Οι φορείς που θα δραστηριοποιηθούν στον τομέα των αστικών μεταφορών στη Θεσσαλονίκη θα είναι τεχνολογικά ανεπτυγμένοι και οι ψηφιακές υπηρεσίες που θα προσφέρουν είναι πολύ πιθανό να είναι υψηλών προδιαγραφών. Ο Ο.Α.Σ.Θ. πρέπει να αποκτήσει μηχανισμό, απορρόφησης και κριτικής αξιολόγησης των προσφερόμενων δυνατοτήτων, ώστε να διατηρεί τις υπηρεσίες σε ικανοποιητικό επίπεδο και να τις αναβαθμίζει.
- Αν ο φορέας δεν στραφεί προς την κατεύθυνση της συνεργασίας και της ενίσχυσης της συμπληρωματικότητας, μέσω των δικτυακών του υπηρεσιών αλλά και με άλλα μέσα, οι νέες υποδομές μεταφορών μπορεί να περιορισθούν τον ρόλο του.
- Η συνεργασία των φορέων αστικών συγκοινωνιών μέσω των δικτυακών τους παροχών πρέπει να καλυφθεί θεσμικά, ώστε να αποφευχθούν φαινόμενα αθέμιτου ανταγωνισμού. Ακόμη, πρέπει να θεσπισθούν κοινές πολιτικές ανάπτυξης και προδιαγραφές για τις ψηφιακές δημόσιες υπηρεσίες.

3.3 Συμπεράσματα και προτάσεις για τον Δικτυακό Τύπο του Ο.Α.Σ.Θ.

Η προσπάθεια ανάπτυξης ψηφιακών μέσων διακυβέρνησης σε εθνικό επίπεδο γίνεται εμφανής τα τελευταία χρόνια, αλλά χαρακτηρίζεται από μεμονωμένες απόπειρες και από έλλειψη κοινού εθνικού πολιτικού πλαισίου και στρατηγικού σχεδιασμού. Συγκεκριμένα για τις αστικές μεταφορές, εφαρμογές μεθόδων ψηφιακής διακυβέρνησης εμφανίζονται μόνο σε μεγάλα αστικά κέντρα και μέσω της πρωτοβουλίας των ίδιων των φορέων μεταφοράς. Σε αυτή την κατεύθυνση, στη μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης, ο Ο.Α.Σ.Θ. υπό την εποπτεία του Σ.Α.Σ.Θ. έχει ξεκινήσει τα τελευταία χρόνια μια σημαντική προσπάθεια αναβάθμισης των υπηρεσιών του, η οποία συμπεριλαμβάνει την ανάπτυξη ηλεκτρονικών υπηρεσιών μέσω του δικτυακού του τόπου.

Η αξιολόγηση του συγκεκριμένου δικτυακού τόπου με βάση τις Ευρωπαϊκές προδιαγραφές καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι υπηρεσίες του Οργανισμού αντιστοιχούν στο Στάδιο 1 του δείκτη διαθεσιμότητας υπηρεσιών διαδικτύου με ελλείψεις σε εύρος πληροφόρησης, λειτουργικότητα και δυναμικότητα δεδομένων. Παρόλα αυτά, πρέπει να σημειωθεί ότι ο απαιτούμενος βαθμός ολοκλήρωσης ενός δικτυακού τόπου παροχής δημόσιων υπηρεσιών εξαρτάται, εκτός των άλλων, από το αντικείμενο του φορέα που διαχειρίζεται τον τόπο αυτό. Έτσι, για ένα φορέα εκτέλεσης δημόσιων συγκοινωνιών, όπως ο Ο.Α.Σ.Θ., η ολοκληρωμένη προσέγγιση του τομέα της πληροφόρησης (Στάδιο 1) με τη χρήση δυναμικών δεδομένων και λειτουργικών ψηφιακών χαρτών είναι ιδιαίτερα σημαντική. Από την άλλη, η ενίσχυση των μέσων διάδρασης και η εκπλήρωση των προδιαγραφών των ανώτερων Σταδίων ολοκλήρωσης των δικτυακών υπηρεσιών είναι δευτερεύουσας σημασίας και μπορεί να εξασφαλίσει την άμεση επικοινωνία του Οργανισμού με το επιβατικό κοινό ή άλλους φορείς αλλά και την παροχή συμπληρωματικών υπηρεσιών. Σήμερα, ο δικτυακός τόπος παρέχει κάποιες διαδραστικές υπηρεσίες σε περιορισμένο βαθμό.

Με βάση την ανάλυση SWOT διαφαίνεται ότι ο Οργανισμός βρίσκεται σε μία διαδικασία

αναβάθμισης των υπηρεσιών του σύμφωνα με τις σύγχρονες διεθνείς απαιτήσεις, στην οποία εμπίπτει και η ανάπτυξη ενός δικτυακού τόπου πληροφόρησης. Παρόλα αυτά, η προσπάθεια αυτή δεν υποστηρίζεται από αντίστοιχο εθνικό πλαίσιο (νομικό, οικονομικό ή τεχνικό) και βασίζεται στον εσωτερικό στρατηγικό σχεδιασμό του φορέα, ο οποίος διαθέτει μόνο βραχυχρόνια εμπειρία στη διαχείριση ψηφιακών υπηρεσιών, στην εισαγωγή της επιχειρηματικής καινοτομίας και στην εκμετάλλευση των ευκαιριών που προσφέρει η διατήρηση καλών σχέσεων συνεργασίας. Έτσι, παρουσιάζεται η απειλή της ανεπάρκειας του Οργανισμού να αντεπεξέλθει στις νέες ανάγκες από τη ραγδαία πληθυσμιακή ανάπτυξη και την επέκταση της κοινωνικοοικονομικής δραστηριότητας στην ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή σε συνδυασμό με τη προγραμματιζόμενη λειτουργία νέων μεταφορικών υποδομών. Για το λόγο αυτό, η μέχρι σήμερα εμπειρία του Ο.Α.Σ.Θ. τόσο στην ανταπόκριση των αναγκών του επιβατικού κοινού όσο και στην παροχή ηλεκτρονικών υπηρεσιών πληροφόρησης και διάδρασης πρέπει να λειτουργήσει ως υπόβαθρο για την εξέλιξη του δικτυακού τόπου ως προς το τεχνικό⁴, το λειτουργικό και το διαχειριστικό τμήμα.

Σε σχέση με τις υπηρεσίες που παρέχονται ηλεκτρονικά από τον Οργανισμό πρέπει να επισημανθεί ότι ο τομέας της γενικής πληροφόρησης θα μπορούσε να εμπλουτιστεί με πρόσθετη πληροφορία, όπως στοιχεία τουριστικού ενδιαφέροντος. Ο ψηφιακός χάρτης θα πρέπει να βελτιωθεί και να συνδυασθεί με αποδοτικό τρόπο με άλλες λειτουργίες, όπως αναζήτηση δρομολογίων και εκδοτηρίων, ώστε οι λειτουργίες αυτές να απλοποιηθούν. Είναι αξιόλογες οι ενέργειες του φορέα για την ενίσχυση των δυνατοτήτων πληροφόρησης σε πραγματικό χρόνο, όπως η υπόδειξη διαδρομής βάσει δυναμικών δεδομένων, η οποία αναμένεται με την ολοκλήρωση του «Συστήματος Τηλεματικής Ο.Α.Σ.Θ. για την Πληροφόρηση των Επιβατών». Αν αρχίσει η λειτουργία των νέων υποδομών και μέσων μεταφοράς που προγραμματίζονται για την μητροπολιτική περιοχή, η υπόδειξη διαδρομής θα πρέπει να επεκταθεί και να περιλάβει τις δυνατότητες συνδυασμένων μετακινήσεων που θα προσφέρει το νέο μητροπολιτικό πολυτροπικό δίκτυο. Στην κατεύθυνση της διαδραστικότητας, αρχικά πρέπει να εξασφαλισθεί η δυνατότητα επικοινωνίας μέσω ηλεκτρονικής διεύθυνσης προσβάσιμη από όλους τους επισκέπτες του δικτυακού τόπου. Στη συνέχεια, μπορούν να αναπτυχθούν καινοτόμες υπηρεσίες, όπως η δυνατότητα αγοράς κάρτας απεριόριστων διαδρομών ή έκδοσης «πάσο» μέσω διαδικτύου κ.α.

Στον τομέα της διαχείρισης, η ενίσχυση του Ο.Α.Σ.Θ. με εξειδικευμένο προσωπικό, εξοικειωμένο με τις νέες τεχνολογίες και την καινοτομία στις αστικές συγκοινωνίες, η συνεχής

κατάρτιση του προσωπικού σχετικά με τις διεθνείς εξελίξεις και η εισαγωγή μεθόδων αξιολόγησης της ποιότητας των υπηρεσιών και της ανταγωνιστικής πορείας του Οργανισμού μπορούν να αποτελέσουν ισχυρά εργαλεία στον εκσυγχρονισμό των δικτυακών υπηρεσιών του.

Τέλος, η ανάπτυξη ηλεκτρονικών υπηρεσιών από τον Ο.Α.Σ.Θ. μπορεί να επεκταθεί και σε άλλα τηλεπικοινωνιακά μέσα, όπως η υπόδειξη διατροφικού δρομολογίου και η πληρωμή κομίστρου μέσω κινητού τηλεφώνου.

4 Γενικά συμπεράσματα προτάσεις για την παροχή ψηφιακών υπηρεσιών από φορείς δημόσιων συγκοινωνιών.

Οι νέες τεχνολογίες και οι τηλεπικοινωνίες αποτελούν έναν σχετικά νέο κλάδο που προσφέρει εργαλεία εύχρηστα, άμεσα, ακριβή και οικονομικά αλλά και ευκαιρίες εμπορικής εκμετάλλευσης σε μια κορεσμένη ανταγωνιστικά αγορά. Η ψηφιακή τεχνολογία αποτελεί πλέον αναπόσπαστο τμήμα των αναπτυξιακών στρατηγικών σε κάθε τομέα πολιτικής. Είναι χαρακτηριστικό ότι η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης συνδέθηκε πολύ νωρίς με τη χρήση νέων τεχνολογιών και καινοτόμων τεχνικών διαχείρισης. Ταυτόχρονα, η ψηφιακή διακυβέρνηση επιχειρεί να αλλάξει με θετικό τρόπο τη σχέση του κρατικού μηχανισμού με τους πολίτες και τις επιχειρήσεις, χρησιμοποιώντας ψηφιακά εργαλεία.

Όμως, καθώς ο τομέας της ψηφιακής τεχνολογίας σε ευρωπαϊκό αλλά και παγκόσμιο επίπεδο εξελίσσεται ραγδαία εδώ και λίγες δεκαετίες, η συνεχής απαξίωση των τεχνολογικών εργαλείων, η ανομοιογένεια στην αγορά και η ασυμβατότητα, οι συνθήκες μονοπωλίου που επικρατούν σε ορισμένα τμήματα της αγοράς, οι κοινωνικοί αποκλεισμοί ομάδων στην εκμετάλλευση τεχνολογικών αγαθών και η έντονη δυναμική του τομέα των νέων τεχνολογιών, δημιουργούν προβλήματα στη διαμόρφωση ενός κοινά αποδεκτού πλαισίου αξιολόγησης των ηλεκτρονικών υπηρεσιών. Όταν η αξιολόγηση αφορά έναν φορέα αστικών μεταφορών, τα προβλήματα εντείνονται γιατί συνδυάζονται από τη μία πλευρά με θέματα κρατικού παρεμβατισμού και από την άλλη με τη διασφάλιση της κοινωνικής ευκαιρίας και του δικαιώματος στη μετακίνηση. Έτσι, η προώθηση των ψηφιακών μέσων για τη διαχείριση και την παροχή υπηρεσιών προς τον πολίτη είναι μία σημαντική πρόκληση για έναν φορέα δημόσιων συγκοινωνιών.

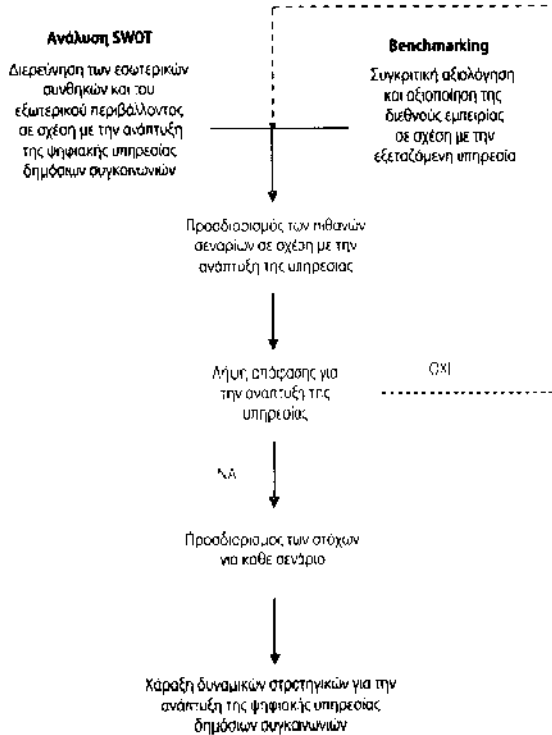
Απαραίτητο εργαλείο ώστε ο φορέας να ανταπεξέλθει σε αυτή την πρόκληση είναι η

ενίσχυση της διαδικασίας του στρατηγικού σχεδιασμού με μηχανισμούς αξιολόγησης και λήψης αποφάσεων. Η ορθή χρήση μίας ή συνδυασμού σύγχρονων μεθόδων «εσωστρεφούς» αξιολόγησης, όπως η ανάλυση SWOT, μπορεί να εγγυηθεί σε μεγάλο βαθμό την κατανόηση των συνθηκών που πρέπει να εξετασθούν κατά τη διαδικασία σχεδιασμού και προώθησης μίας νέας ψηφιακής υπηρεσίας ή κατά την αλλαγή μίας υπάρχουσας υπηρεσίας. Η ανάλυση SWOT μπορεί να συνδυασθεί με κάποια μέθοδο «εξωστρεφούς» συγκριτικής αξιολόγησης, όπως η τεχνική benchmarking, στην οποία μπορούν να συμμετέχουν άλλοι φορείς αστικών μεταφορών στη μητροπολιτική περιοχή αλλά και φορείς μαζικών μεταφορών σε εθνικό ή διεθνές επίπεδο. Στο Διάγραμμα 2 περιγράφεται η συμβολή του συνδυασμού της ανάλυσης SWOT και της τεχνικής benchmarking στη διαδικασία του στρατηγικού σχεδιασμού των ψηφιακών υπηρεσιών ενός φορέα αστικών μεταφορών.

Ο φορέας αστικών μεταφορών πρέπει να συντάξει μία ολοκληρωμένη ανάλυση SWOT έχοντας ως σημείο αναφοράς το αντικείμενο και τον χαρακτήρα της ψηφιακής υπηρεσίας που θέλει να αναπτύξει. Παράλληλα, η συγκριτική αξιολόγηση μπορεί να παρέχει ενδείξεις από τη διεθνή εμπειρία σχετικά με τις συνθήκες εφαρμογής και την αποτελεσματικότητα της συγκεκριμένης υπηρεσίας σε αντίστοιχους φορείς δημόσιων συγκοινωνιών άλλων περιοχών, όπου οι συνθήκες είναι παρόμοιες. Ακόμη, ο φορέας μπορεί να συγκρίνει τις δυνατότητες του στην αξιοποίηση της υπηρεσίας με άλλους φορείς. Έχοντας μία πλήρη εικόνα του περιβάλλοντος, των προοπτικών και των απαιτούμενων δυνατοτήτων που πλαισιώνουν τη ψηφιακή υπηρεσία, ο φορέας μπορεί να προσδιορίσει τα πιθανά μελλοντικά σενάρια ανάπτυξης και να επιλέξει αν επιθυμεί ή όχι την πραγματοποίησή της. Αν επιλέξει τη μη πραγματοποίηση της υπηρεσίας, η διαδικασία σταματά και πρέπει να επαναληφθεί στην περίπτωση που οι παράμετροι της ανάλυσης αλλάξουν ή στην περίπτωση που πρέπει να εξετασθεί μία άλλη υπηρεσία. Αν ο φορέας επιλέξει να αναπτύξει τη νέα ψηφιακή υπηρεσία, τότε πρέπει να καθορισθούν οι στόχοι που αναμένονται να επιτευχθούν σε κάθε σενάριο. Έχοντας καλύψει όλες τις πιθανές εκδοχές, ο φορέας δημόσιων συγκοινωνιών μπορεί να χαράξει μία ολοκληρωμένη και ευέλικτη στρατηγική σε σχέση με την προσφορά της νέας ψηφιακής υπηρεσίας.

Τέλος, πρέπει να τονισθεί ότι ο συνδυασμός μεθόδων εσωτερικής και εξωτερικής αξιολόγησης μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τον φορέα όχι μόνο σε περιπτώσεις ένταξης μίας νέας ψηφιακής υπηρεσίας ή μετατροπής μίας υφιστάμενης, αλλά και για να ελεγχθεί η πορεία του ανά τακτές χρονικές περιόδους, για κάθε έκτακτη αλλαγή στις συνθήκες αγοράς που

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2 Η συμβολή του συνδυασμού μεθόδων αξιολόγησης για την ανάπτυξη ψηφιακών υπηρεσιών δημόσιων συγκοινωνιών



Πηγή: <https://www.smartdraw.com>

επηρεάζουν τον φορέα και για κάθε εσωτερική αλλαγή στη δομή ή τη λειτουργία του. Με τον τρόπο αυτό ένας φορέας δημόσιων συγκοινωνιών μπορεί να διατηρήσει την εποπτεία των εξωτερικών παραγόντων, που αφορούν στις συνθήκες ανταγωνισμού, στην κοινωνική ευθύνη του φορέα αλλά και σε θέματα εναρμονισμού με τα εθνικά και διεθνή κανονιστικά πλαίσια, αλλά και να ελέγχει τους εσωτερικούς παράγοντες, λειτουργικούς, οικονομικούς και διοικητικούς. Αυτή η ολοκληρωμένη προσέγγιση συντελεί αποφασιστικά στην ετοιμότητα του φορέα να ανταπεξέλθει στις προοπτικές της αγοράς και στις προσδοκίες του επιβατικού κοινού.

Ευχαριστίες

Η ανάπτυξη της μεθοδολογίας, των συμπερασμάτων και των προτάσεων της παρούσας εργασίας στηρίχθηκε στην εμπειρία που αποκτήθηκε από τη συμμετοχή και την πολύτιμη συνεργασία με τα μέλη της ομάδας εργασίας του ερευνητικού προγράμματος ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ II με αντικείμενο τη "Χωρική ολοκλήρωση των πολιτικών για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη και ψηφιακή διακυβέρνηση. Εμπειρία και προοπτικές στη μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης" (5/2005-12/2006), που εκπονείται από την Ερευνητική Μονάδα Χωρικής Ανάπτυξης (Ε.Μ.Χ.Α.) σε συνεργασία με το Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής του Α.Π.Θ.

Σημειώσεις:

- ¹ Τα στοιχεία αυτά προέρχονται από τον Δικτυακό Τόπο του Ο.Α.Σ.Θ. (<http://www.oasth.gr/index.php5?Action=menu&MenuID=6>)
- ² Η μέθοδος benchmarking μπορεί να προσδιορισθεί ως μία ολοκληρωμένη διαδικασία για τη συλλογή και ανταλλαγή δεδομένων, πληροφορίας, ιδεών και μεθόδων με σκοπό τη διεξαγωγή συγκρίσεων με κοινό όφελος για όλες τις συμβαλλόμενες ομάδες (φορείς, οργανισμοί, εταιρίες κ.α.). Με αυτό τον τρόπο, η μέθοδος benchmarking χρησιμοποιείται για την αναγνώριση των βασικών προϋποθέσεων βελτίωσης για τις συμβαλλόμενες ομάδες, συγκρίνοντας σχετικούς δείκτες απόδοσης (H. Geerlings et al., 2005).
- ³ Πληροφόρηση σε σχέση με τη μετακίνηση με αστικό λεωφορείο, αλλά με περιορισμένη εμβέλεια, παρέχει και το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Σ.Α.Σ.Θ.) μέσω του δικτυακού τόπου: www.sasth.gr
- ⁴ Στον τεχνικό τομέα πρέπει να επισημανθεί ότι η χρήση λογισμικού ανοικτού κώδικα (open source) σε συμφωνία με τις διεθνείς προδιαγραφές θα διευκολύνει τις διαδικασίες βελτίωσης και αναβάθμισης του δικτυακού τόπου του Ο.Α.Σ.Θ.

Βιβλιογραφικές Αναφορές

ΣΤΗΝ ΑΓΓΛΙΚΗ ΓΛΩΣΣΑ

- Cappgemini, (2005), *eEurope, Online Availability of Public Services: How is Europe progressing?, Web Based Survey on Electronic Public Services*, European Commission, Directorate General for Information Society and Media.
- Centre of Urban and Regional Development Studies, University of Newcastle upon Tyne, (2003), *Local e-Government Process Evaluation of the Implementation of Electronic Local Government in England*, Office of the Deputy Prime Minister, London.
- Dyson, R.G., (2004), *Strategic development and SWOT analysis at the University of Warwick*, European Journal of Operational Research 152 631–640.
- European Commission, (2001), *White Paper, European transport policy for 2010: time to decide*, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg.

- Ferrell, O., Hartline, M., Lucas, G. and Luck, D., (1998), *Marketing Strategy*, Dryden Press, Orlando.
- Geerlings, H., Klementschtz, R. and Mulley, C., (2005), 'Development of a methodology for benchmarking public transportation organisations: a practical tool based on an industry sound methodology', *Journal of cleaner production*, Science Direct, Elsevier.
- Mele, V., (2003), 'Evaluation and Benchmarking of e-Government: Status and Perspectives', *Socio-economic Trends Assessment for the digital Revolution (STAR)*, Issue report n. 34.
- Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD), (2003), *The e-government imperative: Main findings*.
- Torres, L., Pina, Y. and Acerete B., (2005), 'E-governement developments on delivering public services among EU cities', *Government Information Quarterly* 22 217–238.
- United Nations/American Society for Public Administration (UN/ASPA), (2002), *Benchmarking e-government: A global perspective*, UN/ASPA, New York.
- Wilson, R.F., (2000), *Doing a SWOT Analysis for Your Internet Marketing Plan*, Web Marketing Today.

ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΛΩΣΣΑ

- Γαβανάς, Ν., (2005), Διπλωματική εργασία με θέμα: *Η Συμβολή Της Ψηφιακής Τεχνολογίας Στη Διαχείριση Της Κυκλοφορίας Σε Μία Μητροπολιτική Περιοχή*, ΜΕΤ. Μ. Α.Π.Θ., Θεσσαλονίκη.
- Γετίμης, Π. και Κουκαλάς, Γ., (2003), *Οι ευρωπαϊκές μητροπόλεις και το ζήτημα της πολυεπίπεδης διακυβέρνησης, Διεθνής εμπειρία και ελληνική πραγματικότητα*, Ινστιτούτο Αστικού Περιβάλλοντος και Ανθρώπινου Δυναμικού (ΙΑΠΑΔ), Πάντειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα.
- Θωΐδου, Ε., (2005), Τελική Έκθεση πακέτου εργασίας 1: *Το θεωρητικό πλαίσιο και η οριοθέτηση των ερευνητικών ερωτημάτων*, Ερευνητικό πρόγραμμα ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ II: Χωρική ολοκλήρωση των πολιτικών για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη και ψηφιακή διακυβέρνηση. Εμπειρία και προοπτικές στη μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης, Ερευνητική Μονάδα Χωρικής Ανάπτυξης, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο, Θεσσαλονίκη.
- Ινστιτούτο Αστικού Περιβάλλοντος και Ανθρώπινου Δυναμικού (Ι.Α.Π.Α.Δ.), (2003), *Μητροπολιτική Διακυβέρνηση. Στρατηγικό Πλαίσιο Εφαρμογής σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη*, Υπουργείο Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης.

ΔΙΚΤΥΑΚΟΙ ΤΟΠΟΙ

<http://www.stfrancis.edu/ba/ghkickul/stuwebs/btopics/works/swot.htm>