

ΑΣΤΙΚΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΜΙΚΡΟΜΕΣΑΙΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΝΟΤΙΟ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ: ΜΙΑ ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ

Μεταξάς Θ., Πετράκος Γ.

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Περίληψη

Στόχος του άρθρου αποτελεί η διερεύνηση της σχέσης ανάμεσα στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά – πλεονεκτήματα των πόλεων και στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στο εσωτερικό τους περιβάλλον. Οι επιστημονικές προσεγγίσεις των τελευταίων 15 ετών, αναδεικνύουν την σημαντικότητα μιας ποικιλίας ποιοτικών παραγόντων (επιχειρησιακό κλίμα, ποιότητα εργασίας, πολιτισμός, ποιότητα ζωής κ.α) και αναπτυξιακών πολιτικών στην ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα πόλεων και επιχειρήσεων. Βασικό στην σχέση μεταξύ 'πόλης' και 'επιχείρησης', το άρθρο επιχειρεί να διερευνήσει ποια αστικά πλεονεκτήματα ή ομάδες αυτών είναι δυνατόν να συμβάλουν στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων σε τέσσερις πόλεις της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Η ανάλυση χρησιμοποιεί δεδομένα πρωτογενούς έρευνας σε 310 επιχειρήσεις των πόλεων μελέτης.

URBAN ADVANTAGES AND SMEs COMPETITIVENESS IN SOUTHEASTERN EUROPE: AN EMPIRICAL INVESTIGATION

Metaxas T., Petrakos G.

University of Thessaly, Department of Planning and Regional Development

Abstract

The aim of the paper is the investigation of the relationship between urban distinctive characteristics or advantages and firms' competitiveness. Recent scientific approaches of the last 15 years award the significance of a variety of soft factors (business climate, labor quality, culture, quality of life, etc) and development policies on cities and firms competitiveness. Based on the relationship between 'city' and 'firm', the paper tends to investigate what urban advantages is possible to contribute on firms competitiveness at the four cities of Southeastern Europe. The analysis uses primary research data from 310 firms of the studied cities.

Λέξεις κλειδιά: αστικά πλεονεκτήματα, επιχειρήσεις, Νοτιοανατολική Ευρώπη.

Key words: urban assets, firms, Southeastern Europe.

1. Εισαγωγή: Ανταγωνιστικότητα Μικρομεσαίων Επιχειρήσεων και Αστικά Πλεονεκτήματα

Στο ευρέως γνωστό έργο του 'The Competitive Advantage of Nations' (1990), ο Porter επιχειρεί την σύνδεση μεταξύ των επιχειρήσεων και των ανταγωνιστικών πόλεων, υποστηρίζοντας τα εξής:

Οι διεθνοποιημένες και επιτυχημένες επιχειρήσεις καθώς και τα βιομηχανικά clusters

συχνά συγκεντρώνονται σε πόλεις ή περιφέρειες, όπου οι βάσεις για την επίτευξη ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος, βρίσκεται συχνά στα τοπικά χαρακτηριστικά...Ενώ οι εθνικές κυβερνήσεις έχουν ένα ρόλο στην ανάπτυξη της βιομηχανίας, ο ρόλος των τοπικών αυτοδιοικήσεων ή των περιφερειακών είναι εξίσου ή και περισσότερο σημαντικός...Η διαδικασία δημιουργίας τοπικών δεξιοτήτων καθώς και η ανάπτυξη ενός καινοτομικού και βελτιωμένου περιβάλλοντος, λαμβάνουν χώρα τοπικά (Porter 1990: 158,622).

Πρόσφατες επιστημονικές προσεγγίσεις υποστηρίζουν ότι η ανταγωνιστικότητα κυρίως των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (ΜμΕ), μεταξύ άλλων, επηρεάζεται και από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ή πλεονεκτήματα του αστικού περιβάλλοντος (urban assets), όπου οι επιχειρήσεις είναι εγκατεστημένες και αναπτύσσουν τις δραστηριότητες τους (Maskell and Malmberg, 1999; Deas and Giordano, 2001). Παράγοντες όπως η διαθεσιμότητα και εξειδίκευση του εργατικού δυναμικού (Keune, 2001), οι τοπικοί φόροι (Budryte, 2005; Desai et al., 2004) οι τηλεπικοινωνίες, η πρόσβαση σε αγορές του εξωτερικού (Doeringer et al 2004; Papadaskalopoulos et al., 2005), η διαθεσιμότητα και ποιότητα υποδομών έρευνας-ανάπτυξης-εκπαίδευσης (Doutriaux, 2003; Twomey 2002), καθώς και η ύπαρξη χρηματοδοτικών/ επενδυτικών κινήτρων και η στάση των τοπικών αυτοδιοικήσεων απέναντι στις επιχειρήσεις (Leeming, 2002; Syrett, 1994) επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες σε μια περιοχή, ενώ λαμβάνονται υπόψη ως κριτήρια για την εγκατάσταση νέων (CEC, 1993). Επιπλέον παράγοντες μη οικονομικοί, όπως οι αστικές υποδομές, το φυσικό περιβάλλον, η ποιότητα ζωής, η οι κοινωνικές υποδομές σε ασφάλεια, υγεία και ψυχαγωγία, λαμβάνονται σοβαρά υπόψη στην εγκατάσταση των επιχειρήσεων σε δυνητικά επιλεγόμενες περιοχές (van den Berg et al, 2004:6; Boyer and Savageau, 1981).

Λαμβάνοντας υπόψη τις παραπάνω προσεγγίσεις, το άρθρο εξετάζει την σημαντικότητα που έχουν συγκεκριμένοι παράγοντες του περιβάλλοντος των πόλεων στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες στις περιοχές αυτές. Η επιλογή των παραγόντων (χαρακτηριστικών) που εξετάζονται, έγινε κυρίως με βάση τις αναφορές της CEC (1993), ενώ εμπλουτίστηκε και με αναφορές σε άλλες μελέτες όπως, των D'Arcy και Keogh (1999) για τις αξίες χρήσεις γης, των Rogerson (1999) και Donald (2001), για την ποιότητα ζωής και των Craglia et al (1999) διεθνείς συνδέσεις κ.α.

2. Μεθοδολογία

Οι πόλεις που συμμετείχαν στην έρευνα επιλέχθηκαν με βάση ορισμένα κοινά χαρακτηριστικά. Συγκεκριμένα: α) ανήκουν σε περιφέρειες του Στόχου 1 της ΕΕ, β) είναι μεσαίου μεγέθους (100.000- 500.000 κάτοικοι, γ) λόγω γεωγραφικής θέσης, οι τρεις εκ των τεσσάρων (Βάρνα, Μπάρι και Βόλος) είναι σημαντικά λιμάνια στις χώρες όπου ανήκουν, δ) βρίσκονται μακριά από τα κέντρα αποφάσεων της ΕΕ και ειδικά στη ζώνη Νοτιοανατολική Ευρώπη-Βαλκάνια και ε) η έρευνα χρηματοδοτήθηκε από το ερευνητικό πρόγραμμα ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΣ και οι πόλεις αυτές δέχτηκαν να συμμετέχουν στην έρευνα. Η επιλογή της Λάρισας έγινε για τρεις λόγους: α) έχει μια ιδιαίτερα κεντροβαρή γεωγραφική θέση στην ελληνική επικράτεια, β) βρίσκεται σε άμεση εγγύτητα με την πόλη του Βόλου (56 km απόσταση), γ) λόγω της εγγύτητας αυτής θα μπορούσαν να εξεταστούν ως ένα 'δίπολο' σε σχέση με τις πόλεις της Βάρνας και του Μπάρι, οι οποίες υπερτερούν πληθυσμιακά έναντι των δυο ελληνικών.

Η έρευνα πεδίου πραγματοποιήθηκε με την συλλογή πρωτογενών δεδομένων από 310 κυρίως τοπικές επιχειρήσεις (85%) όλων των παραγωγικών τομέων (βιομηχανία, εμπόριο, υπηρεσίες και τουρισμός) το διάστημα Μάιος 2003 έως Ιούνιος 2005 μέσω ερωτηματολογίων και προσωπικών συνεντεύξεων. Το ερωτηματολόγιο περιλάμβανε open-closed questions σε πέντε ομάδες ερωτήσεων, για τις απαντήσεις των οποίων χρησιμοποιήθηκε Likert scale (1-10) [Likert 1932; Stathakopoulos 2005:134]. Οι συνεντεύξεις έγιναν σε ανώτερα στελέχη (προϊστάμενοι, γενικοί διευθυντές, διευθύνοντες σύμβουλοι) και στους επιχειρηματίες, ενώ οι

επιχειρήσεις επιλέχθηκαν με βάση τα στοιχεία των παρείχαν τα Εμπορικά-Βιομηχανικά Επιμελητήρια Βάρνας και Μπάρι και ο Σύνδεσμος Βιομηχανιών Κεντρικής Ελλάδας. Η κατανομή των ερωτηματολογίων ανά πόλη δίνεται στον πίνακα 1.

Πίνακας 1. Στοιχεία των ερωτηματολογίων της έρευνας στις πόλεις μελέτης

Πόλεις	Ερωτηματολογία που μοιράστηκε	Ερωτηματολογία που συλλέχθηκαν	Ερωτηματολογία προς επεξεργασία
ΒΑΡΝΑ	100	90	87
ΒΑΡΙ	100	100	96
ΛΑΡΙΣΑ	80	73	70
ΒΟΛΟΣ	60	57	57
Σύνολο	340	320	310

3. Πόλεις μελέτης

Η περιφέρεια της Βάρνας βρίσκεται στο βορειοανατολικό τμήμα της Βουλγαρίας, έχει έκταση 3820km² και αποτελεί πύλη εισόδου στην Μαύρη Θάλασσα. Η πόλη της Βάρνας έχει πληθυσμό 343.000 κατοίκους και είναι η τρίτη μεγαλύτερη πόλη της Βουλγαρίας. Το παραγωγικό προφίλ της πόλης και της ευρύτερης περιφέρειας της συνθέτουν επιχειρήσεις μετάλλων και κατασκευής μηχανών, κατασκευής και επισκευής πλοίων, χημικές βιομηχανίες, θαλάσσιες μεταφορές καθώς επίσης και από βιομηχανίες τροφίμων, κλωστοϋφαντουργία και κατασκευές.

Το Μπάρι βρίσκεται στην περιφέρεια της Puglia, στην νότια ακτή της Αδριατικής Θάλασσας και είναι η δεύτερη πιο σημαντική πόλη της Νότιας Ιταλίας, μετά την Νάπολη, με πληθυσμό του περίπου 312.000 κατοίκους. Οι παραδοσιακοί παραγωγικοί τομείς αφορούν στην μεταποίηση αγροτικών και αλιευτικών προϊόντων. Επιπλέον την παραγωγική διάρθρωση της πόλης συνθέτουν ακόμα εμπορικές επιχειρήσεις, επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών, ελαφριάς βιομηχανίας (κλωστοϋφαντουργία, δέρματα κ.α) καθώς και αυτοκινητοβιομηχανίας. Σημαντικό ρόλο στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων παίζει το λιμάνι της πόλης, που συνδέει την Ιταλία με την Ελλάδα.

Η Λάρισα είναι η μεγαλύτερη, σε έκταση και πληθυσμό, πόλη της Κεντρικής Ελλάδος. Πρωτεύουσα του ομώνυμου Νομού και της Περιφέρειας Θεσσαλίας, η Λάρισα κατέχει θέση εξέχουσας οικονομικής σημασίας επί του οδικού άξονα Πατρών – Αθηνών – Θεσσαλονίκης – Ευζώνων (Π.Α.Θ.Ε.). Η πόλη είναι χωροθετημένη στο κεντρικότερο σημείο της Ελλάδος, πάνω στον βασικό οδικό και σιδηροδρομικό άξονα της χώρας που ενώνει τα δύο μεγάλα αστικά κέντρα, την Αθήνα και την Θεσσαλονίκη (βόρεια και νότια Ελλάδα). Τα παραπάνω χαρακτηριστικά την καθιστούν ως μία από τις δυναμικότερες αστικές περιοχές, λόγω της γεωγραφικής της θέσης (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Λάρισας, 2002).

Ο Βόλος ανήκει στις έξι μεγαλύτερες πόλεις του ελληνικού χώρου (5η θέση) με πληθυσμό άνω των 120.000 κατοίκων. Είναι η πρωτεύουσα του Νομού Μαγνησίας και βρίσκεται γεωγραφικά στην περιοχή της κεντρικής Ελλάδας. Αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα αστικά και βιομηχανικά κέντρα του ελληνικού αστικού συστήματος με αρκετά πλεονεκτική κεντροβαρική θέση στο δίκτυο της. Βρίσκεται σε μικρή απόσταση από το κεντρικό οδικό και σιδηροδρομικό άξονα της χώρας που ενώνει τα δύο μεγάλα αστικά κέντρα, Αθήνα και Θεσσαλονίκη, ενώ δεν πρέπει να αγνοείται και η ύπαρξη του λιμανιού που παρέχει τη δυνατότητα θαλάσσιων συνδέσεων με άλλα λιμάνια και νησιά της ελληνικής επικράτειας. Σε σχέση με την Περιφέρεια Θεσσαλίας, χωροθετείται στο νοτιοανατολικό άκρο της, αποτελώντας παράλληλα και τη μοναδική θαλάσσια πύλη της (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης του Βόλου, 2006).

4. Προφίλ Επιχειρήσεων

Στους πίνακες 2 και 3 απεικονίζεται το προφίλ των επιχειρήσεων της έρευνας. 54,1% των επιχειρήσεων ανήκουν στο βιομηχανικό-μεταποιητικό τομέα. Αυτό είναι ιδιαίτερα εμφανές στο Βόλο όπου το 91,2 % των επιχειρήσεων βιομηχανικές-μεταποιητικές καθώς ο Βόλος είναι μια πόλη με έντονο βιομηχανικό παρελθόν (πίνακας 2). Επιπλέον, 85,4% των επιχειρήσεων είναι τοπικές, γεγονός που σημαίνει ότι η άποψη των επιχειρήσεων αυτών είναι ιδιαίτερα σημαντική καθώς έχουν επίγνωση του αστικού περιβάλλοντος (δυνατότητας-αδυναμίες), αλλά και των πολιτικών ανάπτυξης που ασκούνται από τους τοπικούς φορείς, τόσο προς όφελος των ίδιων των πόλεων όσο και δικό τους.

Αναφορικά με την ηλικία δημιουργήθηκαν τέσσερις χρονικές περιόδους, ενώ για το μέγεθος τρεις τάξεις. Πιο συγκεκριμένα, σε δυο χρονικές περιόδους παρατηρείται συγκέντρωση επιχειρήσεων. Η πρώτη είναι μεταξύ 1990-1999, που συμπίπτει με την πτώση του κομμουνιστικού καθεστώτος και την μετάβαση σε μια νέα κοινωνικοοικονομική και πολιτική πραγματικότητα για τις χώρες αλλά και τις πόλεις της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Η δεύτερη περίοδος είναι αυτή από το 1979 και πριν, αλλά λόγω του εύρους της, δεν είναι δυνατόν να προσδιοριστεί με σαφήνεια εάν υπήρξε κάποια έντονη συγκέντρωση επιχειρήσεων σε κάποια συγκεκριμένη υποπερίοδο της περιόδου αυτής. Σχετικά με τον αριθμό των εργαζομένων παρατηρείται, μια επικράτηση των μικρών επιχειρήσεων (60,5%), ενώ 32,5% αφορά μεσαίου μεγέθους επιχειρήσεις και ένα μικρό ποσοστό 6,8% αφορά σε μεγάλες. Συνεπώς αναφερόμαστε σε μικρομεσαίες επιχειρήσεις στο σύνολο τους (πίνακας 3).

Πίνακας 2. Κύρια παραγωγική δραστηριότητα

Δραστηριότητα	ΒΑΡΝΑ	%	ΜΠΑΡΙ	%	ΛΑΡΙΣΑ	%	ΒΟΛΟΣ	%	Σύνολο	%
Βιομηχ/ Μεταποίηση	35	40,2	42	43,7	39	55,7	52	91,2	168	54,1
Εμπόριο	28	32,1	17	17,7	25	35,7	3	5,3	73	23,5
Υπηρεσίες	10	11,5	23	23,9	2	2,9	2	3,5	37	11,9
Τουρισμός	14	16,0	14	14,5	4	5,7	0	0,0	32	10,3
Σύνολο	87	100,0	96	100,0	70	100,0	57	100,0	310	100,0

Πίνακας 3. Αριθμός επιχειρήσεων ανά ηλικία και μέγεθος

Περίοδοι Ηλικίας	N	% επί του συνόλου	Τάξεις αριθμού εργαζομένων		
			N	% επί του συνόλου	
2000-2005	29	9,4	0-49	188	60,5
1990-1999	112	36,1	50-249	101	32,5
1980-1989	66	21,3	≥ 250	21	6,8
1979 και πριν	103	33,2			
Σύνολο	310		Σύνολο	310	100,0

5. Αποτελέσματα

Στην ενότητα αυτή παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της περιγραφικής στατιστικής των δεδομένων της έρευνας. Ως εργαλεία στατιστικής χρησιμοποιούνται η 'μέση τιμή' (\bar{x}) και η 'τυπική απόκλιση' (S_2). Στον πίνακα 4 παρουσιάζονται ορισμένα στατιστικά στοιχεία των 26 συνολικά παραγόντων που εξετάζονται και οι οποίοι αφορούν στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά (πλεονεκτήματα) των πόλεων μελέτης. Η υψηλότερη \bar{x} (7.61) εμφανίζεται στην μεταβλητή 'Τηλεπικοινωνίες-Δίκτυα' και η χαμηλότερη \bar{x} (4.58) στην μεταβλητή 'Αποτελεσματικό δίκτυο αερογραμμών'. Αναφορικά με τις τυπικές αποκλίσεις, η μικρότερη S_2 (1.46) εμφανίζεται στην μεταβλητή 'Ποιότητα Ανώτατων Ιδρυμάτων και Ερευνητικών Κέντρων' και η

Σε αναζήτηση της ανθρώπινης ασφάλειας: Πολιτικές, οικονομικές και δημογραφικές απειλές στα Βαλκάνια

μεγαλύτερη S2 (2,91) στην μεταβλητή 'Αποτελεσματικό λιμενικό δίκτυο'. Όπως φαίνεται και από τον πίνακα όλες οι μεταβλητές είναι στατιστικά σημαντικές ($F \geq 2$, $p=0.01$) και ορισμένες που είναι οριακά σημαντικές.

Πίνακας 4. Στατιστικά στοιχεία (n =310)

8	N	\bar{X}	S ²	F	Sig.
Ομάδα 1^η: ΟΙΚΟΝΟΜΙΕΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΣΕ ΑΓΟΡΕΣ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ					
Πρόσβαση σε άλλες εθνικές αγορές	310	7,19	1,83	42,884	,000
Εγγύτητα σε πελάτες/ προμηθευτές	310	6,95	1,89	37,730	,000
Παρουσία ξένων (μη τοπικών επιχειρήσεων)	310	6,10	1,98	33,968	,000
Πρόσβαση στη Βόρεια και Δυτική Ευρωπαϊκή αγορά	310	6,01	1,83	16,332	,000
Πρόσβαση στη Νότια και Ανατολική Αγορά	310	6,23	1,74	5,245	,002
Διαθεσιμότητα υποστηρικτικών υπηρεσιών	310	6,32	1,61	6,662	,000
Ομάδα 2^η: ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ					
Διαθεσιμότητα ισχυρών επενδυτικών κινήτρων	310	5,33	1,77	9,548	,000
Στάση Αυτοδιοίκησης απέναντι στις επιχειρήσεις	310	5,03	1,61	17,628	,000
Χαμηλοί τοπικοί φόροι	310	4,66	1,57	18,684	,000
Ομάδα 3^η: ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ					
Διαθεσιμότητα εργατικού δυναμικού	310	6,42	2,03	13,573	,000
Ποιότητα και εξειδίκευση εργατικού δυναμικού	310	5,90	1,87	2,303	,077
Καλές εργασιακές σχέσεις και διαχείριση αυτών σε τοπικό επίπεδο	310	6,00	1,73	22,440	,000
Ήθος στην εργασία	310	6,12	1,79	26,737	,000
Ομάδα 4^η: ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΟΣΤΟΥΣ					
Χαμηλό κόστος γης	310	4,92	1,81	27,461	,000
Χαμηλό κόστος εργασίας	310	5,15	1,84	5,854	,001
Ομάδα 5^η: ΑΣΤΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ					
Αποτελεσματικό οδικό δίκτυο/ αυτοκινητόδρομοι, συνδέσεις	310	7,05	1,67	9,291	,000
Αποτελεσματικό δίκτυο σιδηροδρόμων	310	6,37	1,71	16,026	,000
Αποτελεσματικό λιμενικό δίκτυο	310	5,51	2,91	303,179	,000
Αποτελεσματικό δίκτυο αερογραμμών	310	4,58	2,71	298,623	,000
Τηλεπικοινωνίες-δίκτυα	310	7,61	1,55	5,401	,001
Ομάδα 6^η: ΕΡΕΥΝΑ-ΑΝΑΠΤΥΞΗ- ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ					
Διαθεσιμότητα Πανεπιστημίων και Ερευνητικών Κέντρων	310	7,02	1,60	20,701	,000
Ποιότητα ανώτατης και ανώτερης εκπαίδευσης	310	6,82	1,61	5,418	,001
Ποιότητα συνεχιζόμενης εκπαίδευσης και κατάρτισης	310	6,59	1,59	2,160	,093
Ποιότητα Ανώτατων Ιδρυμάτων και Ερευνητικών Κέντρων	310	6,06	1,54	2,655	,049
Ομάδα 7^η: ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ - ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ					
Αισθητική εικόνα της πόλης	310	6,63	1,72	12,947	,000
Ελκυστικότητα του φυσικού περιβάλλοντος	310	7,13	1,98	72,862	,000
Σύνολο	310				

Στους πίνακες 5 και 6, παρουσιάζονται οι παράγοντες πλεονεκτήματα των τεσσάρων πόλεων (οι πέντε υψηλότερες μέσες τιμές) και αντίστοιχα παράγοντες μειονεκτήματα (οι πέντε χαμηλότερες μέσες τιμές). Παρατηρείται από τους πίνακες, ότι οι επιχειρήσεις της Βάρνας αποδίδουν υψηλή και αντίστοιχα χαμηλή σημαντικότητα σε συγκεκριμένους παράγοντες. Σε αντίθεση οι επιχειρήσεις του Μπάρι αποδίδουν την ίδια σημαντικότητα σε πολλούς διαφορετικούς παράγοντες. Το γεγονός αυτό σημαίνει ότι οι επιχειρήσεις του Μπάρι εκτιμούν ότι η πόλη διαθέτει μια ποικιλία πλεονεκτημάτων, τα οποία έως ένα βαθμό συντελούν στην ανταγωνιστικότητα της πόλης αλλά και των επιχειρήσεων. Η ίδια όμως εκτίμηση υπάρχει και για τα μειονεκτήματα της πόλης.

Πιο συγκεκριμένα οι επιχειρήσεις της Βάρνας αναδεικνύουν ως σημαντικούς παράγοντες που ανήκουν στις ομάδες των 'αστικών υποδομών', σε 'παράγοντες πρόσβασης σε πελάτες/ προμηθευτές' και στην 'ποιότητα ζωής και το περιβάλλον'. Σε αντίθεση οι επιχειρήσεις του Μπάρι, αναδεικνύουν ένα μίγμα παραγόντων από διαφορετικές ομάδες ως πολύ σημαντικούς. Σε αυτούς συγκαταλέγονται παράγοντες αστικών υποδομών, παράγοντες εργασίας, και ποιότητας ζωής και περιβάλλοντος. Τέλος παράγοντες, όπως οι τηλεπικοινωνίες, το λιμενικό δίκτυο και η ελκυστικότητα του περιβάλλοντος, εκτιμώνται ως πλεονεκτήματα από τις επιχειρήσεις και των δυο πόλεων, σε αντίθεση με τους παράγοντες πολιτικών ανάπτυξης και τους παράγοντες κόστους που θεωρούνται μειονεκτήματα.

Όσον αφορά τις ελληνικές πόλεις παρατηρούνται τα εξής: Υπάρχει μια καθολική υψηλή σημαντικότητα των επιχειρήσεων της Λάρισας σε συγκεκριμένους παράγοντες των ομάδων αστικών υποδομών (χερσαίες μεταφορές) και των παραγόντων πρόσβασης σε αγορές αλλά και σε πελάτες/ προμηθευτές. Το γεγονός αυτό επιβεβαιώνει την ιδιαίτερη σημασία που αποδίδουν οι επιχειρήσεις της περιοχής στη γεωγραφική θέση της πόλης και το σύνολο των χαρακτηριστικών που την συνθέτουν. Σημαντικοί παράγοντες εκτιμώνται επίσης οι τηλεπικοινωνίες. Μεγαλύτερη διασπορά ομάδων πλεονεκτημάτων παρατηρείται για την πόλη του Βόλου, όπως αντίστοιχα υπάρχει και στο Μπάρι. Οι επιχειρήσεις της πόλης εκτιμούν ως κύρια πλεονεκτήματα την ομάδα των παραγόντων ποιότητα ζωής-περιβάλλον, αλλά παράλληλα αποδίδουν ιδιαίτερη σημαντικότητα στη γεωγραφική θέση της πόλης (άμεση πρόσβαση σε αγορές), στην ύπαρξη διαθέσιμου εργατικού δυναμικού, κάτι το οποίο ήταν κοινή τοποθέτηση όλων σχεδόν των βιομηχανικών κυρίως επιχειρήσεων της πόλης, αλλά και στην ύπαρξη και το ρόλο του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.

Πίνακας 5. Πλεονεκτήματα σε Βάρνα, Μπάρι, Λάρισα και Βόλο
Βάρνα **Μπάρι**

Μεταβλητές	\bar{x}	S ²	Μεταβλητές	\bar{x}	S ²
Ελκυστικότητα φυσικού περιβάλλοντος	8.1	1.6	Τηλεπικοινωνίες	7.1	1.5
Τηλεπικοινωνίες	8.0	1.6	Διαθεσιμότητα εργατικού δυναμικού	6.6	1.9
Λιμενικό δίκτυο	7.7	1.8	Λιμενικό δίκτυο	6.5	1.5
Πρόσβαση σε πελάτες/ προμηθευτές	7.3	1.8	α) Ήθος στην εργασία	6.4	1.6
			β) Οδικό δίκτυο	6.4	1.6
			γ) Ελκυστικότητα φυσικού περιβάλλοντος	6.4	1.7
Δίκτυο αερογραμμών	7.2	1.8	α) Καλές εργασιακές σχέσεις	6.3	1.6
			β) Ποιότητα ανώτατης εκπαίδευσης	6.3	1.5
Λάρισα			Βόλος		
Μεταβλητές	\bar{x}	S ²	Μεταβλητές	\bar{x}	S ²
Πρόσβαση σε άλλες εθνικές αγορές	8.2	1.2	Ελκυστικότητα φυσικού περιβάλλοντος	8.8	1.1
α) Οδικό δίκτυο	7.7	1.1	Πρόσβαση σε άλλες εθνικές αγορές	8.4	1.1
β) Τηλεπικοινωνίες	7.7	1.2			
Πρόσβαση σε πελάτες/ προμηθευτές	7.5	1.6	α) Τηλεπικοινωνίες	7.4	1.4
			β) Αισθητική εικόνα της πόλης	7.4	1.4
Δίκτυο σιδηροδρόμων	7.1	1.4	α) Ποιότητα ανώτατης εκπαίδευσης	7.3	1.2
			β) Διαθεσιμότητα εργατικού δυναμικού	7.3	1.3

Στον πίνακα 6 παρουσιάζονται οι παράγοντες που εκτιμώνται από τις επιχειρήσεις ως μειονεκτήματα στις πόλεις μελέτης. Στην περίπτωση της Βάρνας, ως λιγότερο σημαντικό, εκτιμώνται παράγοντες από τις ομάδες 'κόστους', και 'πολιτικών ανάπτυξης'. Το σημαντικό είναι ότι οι παράγοντες αυτοί εκτιμώνται ως μειονεκτήματα από όλες τις επιχειρήσεις για όλες τις πόλεις.

Ειδικότερα στις ελληνικές πόλεις εμφανίζονται ως μειονεκτήματα, εκτός από τους παράγοντες κόστους και πολιτικών ανάπτυξης, οι παράγοντες της ομάδας των αστικών υποδομών. Συγκεκριμένα στην πόλη της Λάρισας η έλλειψη θαλάσσιων και αεροπορικών συνδέσεων εμφανίζεται ως μείζον παράγοντας που επιδρά αρνητικά στην ανάπτυξη της πόλης, ενώ για τις επιχειρήσεις του Βόλου, τόσο το υπάρχον σιδηροδρομικό όσο και αεροπορικό δίκτυο (αερολιμένας Νέας Αγχιάλου) κρίνονται ανεπαρκή. Αναφορικά με τις ομάδες παραγόντων που είναι κοινές σε όλες τις πόλεις, παρατηρούμε ότι αυτές είναι τρεις. Πιο συγκεκριμένα οι ομάδες των πολιτικών ανάπτυξης και κόστους είναι κοινές για όλες τις ομάδες, ενώ η ομάδα των αστικών υποδομών για τις ελληνικές πόλεις.

Προκύπτει το συμπέρασμα ότι κυρίως οι παράγοντες πολιτικών ανάπτυξης αλλά και οι παράγοντες κόστους αποτελούν σοβαρά μειονεκτήματα στις πόλεις μελέτης. Το γεγονός αυτό αντικατοπτρίζει μια έντονη δυσαρέσκεια ως προς τον ρόλο που επιτελούν οι τοπικοί και περιφερειακοί φορείς εξουσίας στις πόλεις μελέτης αλλά και στην αποτελεσματικότητα των πολιτικών ανάπτυξης η οποία συνδέεται άμεσα τόσο με το χαρακτήρα και τη φύση των τοπικών αυτοδιοικήσεων ανά περιοχή-χώρα, όσο και από την ικανότητα των εκάστοτε φορέων να σχεδιάσουν και να υλοποιήσουν αποτελεσματικές πολιτικές που να αποφέρουν όφελος στις ομάδες που δραστηριοποιούνται στο περιβάλλον των πόλεων.

Πίνακας 6. Μειονεκτήματα σε Βάρνα, Μπάρι, Λάρισα και Βόλο

Βάρνα			Μπάρι		
Μεταβλητές	\bar{x}	S^2	Μεταβλητές	\bar{x}	S^2
Διαθεσιμότητα ισχυρών επενδυτικών κινήτρων	4.6	1.8	α) Διαθεσιμότητα ισχυρών επενδυτικών κινήτρων	5.3	1.9
			β) Στάση αυτοδιοίκησης απέναντι στις επιχειρήσεις	5.3	1.8
Χαμηλό Κόστος εργασίας	4.5	2.4	Κόστος εργασίας	5.1	1.7
Στάση αυτοδιοίκησης απέναντι στις επιχειρήσεις	4.1	1.4	Πρόσβαση στη Βόρεια και Δυτική Ευρώπη	5.0	1.7
Χαμηλό Κόστος χρήσης γης	3.7	2.0	Χαμηλό Κόστος χρήσης γης	4.9	1.5
Χαμηλοί τοπικοί φόροι	3.7	1.4	α) Παρουσία ξένων (μη τοπικών) επιχειρήσεων	4.7	1.4
			β) Χαμηλοί τοπικοί φόροι	4.7	1.6
Λάρισα			Βόλος		
Μεταβλητές	\bar{x}	S^2	Μεταβλητές	\bar{x}	S^2
α) Στάση αυτοδιοίκησης απέναντι στις επιχειρήσεις	5.7	1.2	Χαμηλό Κόστος χρήσης γης	5.6	0.9
β) Κόστος εργασίας	5.7	1.3	α) Κόστος εργασίας	5.3	1.1
Ποιότητα εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού	5.6	1.5	β) Δίκτυο σιδηροδρόμων	5.3	1.3
			γ) Διαθεσιμότητα ισχυρών επενδυτικών κινήτρων	5.3	1.4
Ελκυστικότητα φυσικού περιβάλλοντος	5.4	1.3	Χαμηλοί τοπικοί φόροι	5.1	1.1
Χαμηλοί τοπικοί φόροι	5.3	1.3	Στάση αυτοδιοίκησης απέναντι στις επιχειρήσεις	4.9	1.3
α) Λιμενικό δίκτυο	1.0	0.0	Δίκτυο αερογραμμών	3.3	0.7
β) Δίκτυο αερογραμμών	1.0	0.0			

Συμπερασματικά, οι επιχειρήσεις όλων των πόλεων αναδεικνύουν συγκεκριμένα χαρακτηριστικά και ομάδες παραγόντων, ως πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα των πόλεων, στηρίζοντας την ανταγωνιστικότητα σε αυτούς. Ειδικότερα οι επιχειρήσεις του Μπάρι, προσανατολίζονται στην ύπαρξη ενός μίγματος σημαντικών και λιγότερο σημαντικών παραγόντων, χωρίς να αποδίδουν σε κάποιο ιδιαίτερα υψηλό βαθμό σημαντικότητας. Το γεγονός αυτό εκφράζεται με συγκέντρωση μέσω των τιμών σε συγκεκριμένες κλίμακες, σε αντίθεση με την ευρύτητα των εκτιμήσεων των επιχειρήσεων της Βάρνας.

6. Συμπεράσματα

Στην ανάλυση που προηγήθηκε, παρουσιάστηκαν πρωτογενή δεδομένα των επιχειρήσεων των πόλεων της Βάρνας, του Μπάρι, της Λάρισας και του Βόλου για μια σειρά από παράγοντες, που οι επιχειρήσεις εκτιμούν ότι συμβάλουν ή θεωρούνται υπεύθυνοι για την ανταγωνιστικότητα των πόλεων και των επιχειρήσεων.

Συγκεκριμένα, προέκυψε ότι οι 'Οικονομίες Συγκέντρωσης και πρόσβασης σε αγορές' και η 'Ποιότητα ζωής-Περιβάλλον', έχουν μεγάλη σημασία για το σύνολο των επιχειρήσεων. Το γεγονός αυτό έρχεται σε πλήρη ταύτιση με τις μέχρι τώρα τοποθετήσεις (Crozet et al, 2004; Blakely, 1994) αναφορικά με την ρόλο των οικονομιών συγκέντρωσης αλλά και της ανάπτυξης δικτύων πρόσβασης (Paradaskalopoulos et al, 2005) σε εγχώριες και ευρωπαϊκές αγορές, στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων, ενώ παράλληλα αναδεικνύει και την μεγάλη πλέον σημασία που έχουν για την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων και παράγοντες μη παραδοσιακά οικονομικοί, οι λεγόμενοι ποιοτικοί παράγοντες (Rogerson, 1999), όπως ο παράγοντας 'ελκυστικότητα του φυσικού περιβάλλοντος'.

Από την άλλη πλευρά οι παράγοντες που φαίνεται ότι 'χάνουν' στο βαθμό της σημαντικότητας τους, είναι οι κατά κύριο λόγο οι παράγοντες 'κόστους' (εργασία, αξία χρήσης γης, τοπικοί φόροι) και οι παράγοντες 'αστικών πολιτικών'. Οι επιχειρήσεις φαίνεται να εκτιμούν ότι οι παράγοντες κόστους, αποτελούν μειονεκτήματα των πόλεων και κατά συνέπεια συνδέονται αρνητικά και με τη δική τους ανταγωνιστικότητα. Οι χαμηλές τιμές σε εργασία, χρήση γης και φόρους παρέχουν τη δυνατότητα προσέλκυσης επιχειρήσεων, οι οποίες δεν συνεισφέρουν στην οικονομική ανάπτυξη των πόλεων, δεν αποτελούν πόλους έλξης για την προσέλκυση και άλλων επενδύσεων, δεν συνεισφέρουν στη δημιουργία ανταγωνιστικού κλίματος στην περιοχή και κατά συνέπεια λειτουργούν ως ανασταλτικοί παράγοντες στην ανταγωνιστικότητα τόσο των περιοχών όσο και των επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες σε αυτές. Παράλληλα οι παράγοντες 'στάση της τοπικής αυτοδιοίκησης απέναντι στις επιχειρήσεις' και η 'διαθεσιμότητα ισχυρών επενδυτικών κινήτρων', αναδεικνύονται ως μείζον μειονεκτήματα των πόλεων μελέτης.

Εν κατακλείδι μπορούμε να υποστηρίξουμε, ότι τα αποτελέσματα της μέχρι τώρα ανάλυσης αναδεικνύουν έως ένα βαθμό την σημαντικότητα ορισμένων παραγόντων – πλεονεκτημάτων στην ανταγωνιστικότητα των πόλεων και των επιχειρήσεων. Επιβεβαιώνουν το ενδιαφέρον που έχει αποδοθεί τα τελευταία χρόνια στους απατούς (soft) παράγοντες και της σημασίας που έχουν τόσο για τις πόλεις όσο και για τις επιχειρήσεις, ενώ ενισχύουν τη βαρύτητα που εξακολουθούν να έχουν οι οικονομικοί-επιχειρησιακοί παράγοντες αλλά ως ένα βαθμό και οι αστικές υποδομές και οι εργασιακοί παράγοντες, για την ανάπτυξη τόσο των πόλεων, όσο και των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε αυτές.

Βιβλιογραφία

Ελληνική

Σταθακόπουλος, Β. 2005: Μέθοδοι έρευνας αγοράς, Εκδ. ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, Αθήνα

Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Λάρισας (2002), Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Εργαστήριο

Περιφερειακών Οικονομικών Αναλύσεων.

Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης του Βόλου (2006) Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Εργαστήριο Περιφερειακών Οικονομικών Αναλύσεων

Ξένη

Atkinson R., 1999: An urban policy in Europe. Nordregio, no 4.

Blakely J.E., 1994: Planning Local Economic Development: Theory and Practice. Sage publications, 2nd edition

Boyer, R and D. Savageau, 1981: Places Rated Almanac: Your guide to finding the best places to live in America. Chicago: Rand McNally

Budryte A. 2005: Corporate income taxation in Lithuanian in the context of the EU. Research in International Business and Finance, 19, 200-228

Commission of European Community, Directorate General for Regional Policies, 1993: New location factors for mobile investment in Europe. Final report in cooperation with Ernst-Young, Brussels, Luxembourg

Craglia M., **Λ. Λεοντιδου**, G. Nuvolati and J.Schweikart, 1999: **Αξιολόγηση της ποιότητας ζωής στις ευρωπαϊκές περιφέρειες και πόλεις. Ευρωπαϊκές Κοινότητες, Βέλγιο**

Crozet M., T. Mayer and J-L Mucchielli, 2004: How do firms agglomerate?: A study of FDI in France. Regional Science and Urban Economics, 34(1), 27-54

D’Arcy E. and G. Keogh, 1999: The property market and urban competitiveness: a review. Urban Studies, 36 (5-6), 917-928

Deas I. and B.Giordano, 2001: Conceptualising and measuring urban competitiveness in major English cities: an exploratory approach. Environment and Planning A, 33, 1411-1429

Desai M., C.F. Foley and J.R. Hitnes, 2004: Economic effect of regional taxes Havens. NBER Working Paper 10806

Doeringer P., C. Evans-Klock, and D.Terkla, 2004: What attracts high performance factories? Management culture and regional advantage. Regional Science and Urban Economics, 34, 591-618

Donald B., 2001: Economic Competitiveness and Quality of life in City Regions: A review of the literature. Williams Research. Com. Inc, Canada

Doutriaux, J., 2003: University-Industry linkages and the development of knowledge clusters in Canada. Local Economy, 18 (1), 63-79

European Commission, 1996: Prospects for the development of the central and capital cities and regions. Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg

Keune M., 2001: Regions, regional institutions and regional development. SEED Working Paper, 16, International Labour Office, Geneva

Lavergne F. and P. Mollet, 1991: The international development of intermediate sized cities in Europe: strategies and networks. Ekistics, 58(350/351), 368-381

Leeming K., 2002: Community businesses-lessons from Liverpool, UK. Community Development Journal, 37 (3), 260-267

Likert R., 1932: A Technique for the measurement of Attitudes. Archives of Psychology, no. 140

Maskell P. and A. Malmberg, 1999: The competitiveness of firms and regions: 'Ubiquitification' and the importance of localized learning. European Urban and Regional Studies, 6, 9-25

Papadaskalopoulos A., A. Karaganis and M. Christofakis, 2005: The spatial impact of EU Pan-European transport axes: City clusters formation in the Balkan Area and development perspectives. Transport Policy, 12, 488-499

Porter M.E, 1990: The Competitive Advantage of Nations. Free Press, New York

Rogerson J. R, 1999: Quality of Life and city competitiveness. Urban Studies, 36 (5-6), 969-985

Syrett S., 1994: Local Power and Economic Policy: Local Authority Economic Initiatives in Portugal. Regional Studies, 28(1), 53-67

Twomey F.D., 2002: Organisational Competitiveness: Building performance and learning. Competitiveness Review, 12 (2).

van den Berg L., P. Pol, W. van Winden and P. Woets, 2004: European cities in the knowledge economy: the cases of Amsterdam, Dortmund, Eindhoven, Helsinki, Manchester, Munich, Munster, Rotterdam and Zaragoza. Euricur, Erasmus University, Rotterdam