

## Γεωγραφίες

Αρ. 14 (2008)

Γεωγραφίες, Τεύχος 14, 2008



ΤΟ ΒΗΜΑ ΤΩΝ ΦΟΙΤΗΤΩΝ

-

# ΟΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ: ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ<sup>1</sup>

Αλέξανδρος Νασιάδης

## 1. Εισαγωγή

Οι αεροπορικές μεταφορές παίξουν πολύ σημαντικό ρόλο για τις μεταφορές και την οικονομία στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Συμβάλλουν σε μεγάλο ποσοστό στο ακαθάριστο εθνικό προϊόν, διευκολύνουν τις παγκόσμιες εργασιακές σχέσεις και διαβεβαιώνουν τον ανταγωνισμό της Ευρώπης στην παγκόσμια αγορά. Αποτελούν αναπόσπαστο εργαλείο για τη μεγέθυνση και την ενδυνάμωση της Ε.Ε. για τα επόμενα χρόνια. Από αυτές εξαρτώνται πολλές θέσεις εργασίας όπως και μεγάλο μέρος του εμπορίου. Ενισχύουν τη δικτύωση περιοχών και τη δημιουργία ή ενδυνάμωση πολλαπλών σχέσεων μεταξύ τους, ενώ εξασφαλίζουν πρόσβαση σε σχετικά απομονωμένες περιοχές. Η Ευρώπη είναι η περιοχή του πλανήτη όπου παρατηρείται η μεγαλύτερη αεροπορική κίνηση επιβατών. Το αεροπλάνο αποτελεί το δεύτερο σημαντικότερο μεταφορικό μέσο για τις μεταφορές εντός Ε.Ε. και είναι το μέσο στο οποίο παρατηρήθηκε η μεγαλύτερη αύξηση στον αριθμό επιβατών που το χρησιμοποιούν κατά την τελευταία δεκαετία. Η αεροπορική κίνηση στην Ε.Ε. το 2005 πλησίασε το 1 δισεκατομμύριο επιβάτες. Όλα τα παραπάνω στοιχεία επιδεικνύουν

τη μεγάλη και πολυποίκιλη σημασία των αεροπορικών μεταφορών.

## 2. Μεθοδολογία

Σκοπός της εργασίας είναι η διερεύνηση της επικρατούσας κατάστασης στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών στην Ε.Ε. ως προς τα υπάρχοντα αεροδρόμια, τη σημασία τους και τη δικτύωσή τους. Η ανάλυση επικεντρώνεται χωρικά στην Ε.Ε. των 25 χωρών και περιλαμβάνει στοιχεία που αφορούν στα έτη 2000-2005. Η προσέγγιση γίνεται σε επίπεδο αεροδρομίων, σε επίπεδο χωρών και σε συνολικό ευρωπαϊκό επίπεδο. Οι αεροπορικές μεταφορές εξετάζονται μόνο ως προς την επιβατική κίνηση. Για το λόγο αυτόν έγινε η συλλογή και επεξεργασία ενός μεγάλου όγκου δεδομένων που αφορούσαν στην αεροπορική επιβατική κίνηση, σε επίπεδο χωρών και αεροδρομίων. Η κίνηση ταξινομήθηκε σε συνολική, εσωτερικού, εξωτερικού, εντός και εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επίσης, εξετάστηκαν ο αριθμός των προορισμών με τους οποίους συνδέεται κάθε αεροδρόμιο, ο αριθμός συνδέσεων μεταξύ χωρών ή αεροδρομίων και οι ροές επιβατών μεταξύ χωρών και μεταξύ αεροδρομίων. Οι ροές επιβατών αναφέρονται

1. Μεταπτυχιακή διατριβή, Κατεύθυνση Χαρτογραφικής Παραγωγής και Γεωγραφικής Ανάλυσης, Τμήμα Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών, ΑΠΘ, 2007. Επιβλέπων: Μύρων Μυρίδης.

είτε σε ζεύγη χωρών είτε σε ζεύγη αεροδρομίων και μετρήθηκαν με το πλήθος των μετακινούμενων επιβατών από και προς κάθε χώρα ή κάθε αεροδρόμιο. Με την επεξεργασία και αξιολόγηση όλων των δεδομένων έγινε μια συνολική επισκόπηση των αεροπορικών μεταφορών, σε σχέση με τη σημασία των αεροδρομίων, καθώς και των υπορχουσών σχέσεων μεταξύ των αεροδρομίων και των χωρών, και σχεδιάστηκε ένα σύστημα πληροφοριών που συσχετίζει χωρικά και οπτικοποιεί χαρτογραφικά τα επιμέρους δεδομένα.

### 3. Καταγραφή αεροδρομίων και επιβατική κίνηση

Ο συνολικός αριθμός των αεροδρομίων στην Ε.Ε. υπολογίζεται σε 611, από τα οποία 389 (περίπου τα 2/3) είναι διεθνή. Τα αεροδρόμια αυτά είναι όσα έχουν κωδικό και από τον ICAO (Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας) και από την IATA (Διεθνής Ένωση Αερομεταφορών). Ο αριθμός των αεροδρομίων ποικίλλει πολύ ανά χώρα, καθώς εξαρτάται από διάφορους παράγοντες. Συνήθως όμως οι μεγαλύτερες σε έκταση και πληθυσμό χώρες έχουν και μεγαλύτερο αριθμό αεροδρομίων. Τα περισσότερα διεθνή αεροδρόμια βρίσκονται στη Γαλλία (68), το Ηνωμένο Βασίλειο (49), την Ιταλία (37), την Ισπανία (34) και τη Γερμανία (31). Από όλα τα αεροδρόμια όμως μερικά μόνο παίζουν σημαντικό ρόλο για τις ευρωπαϊκές αερομεταφορές. Σύμφωνα με ένα διαχωρισμό των αεροδρομίων που έγινε σε σχέση με την κίνησή τους, στα 2/3 των διεθνών αεροδρομίων η κίνηση δεν ξεπερνά το 1 εκατ. επιβάτες ετησίως, ενώ τα μισά αεροδρόμια έχουν κίνηση μι-

κρότερη από μισό εκατ. επιβάτες. Έτσι, μόνο το 1/3 περίπου των αεροδρομίων μπορούν να χαρακτηριστούν μεσαία ή μεγάλα, και από αυτά 26 έχουν κίνηση μεγαλύτερη από 10 εκατ. επιβάτες το χρόνο (κύριοι κόμβοι) και 22 από 5 μέχρι 10 εκατ. (δευτερεύοντες κόμβοι).

Το μεγαλύτερο αεροδρόμιο στην Ευρώπη είναι το Heathrow του Λονδίνου. Η κίνησή του το 2005 ξεπέρασε τα 68 εκατ. επιβάτες και, εκτός από το πρώτο αεροδρόμιο στην Ευρώπη, αποτελεί και το τρίτο αεροδρόμιο σε κίνηση παγκοσμίως. Άλλα δύο αεροδρόμια, της Φραγκφούρτης και το Charles de Gaulle του Παρισιού, είχαν κίνηση μεγαλύτερη από 50 εκατ. επιβάτες, ενώ στο Άμστερνταμ και τη Μαδρίτη η κίνηση ξεπέρασε τα 40 εκατομμύρια. Τα παραπάνω αεροδρόμια, μαζί με το Gatwick του Λονδίνου και το Μόναχο, συγκαταλέγονται και στα 30 μεγαλύτερα αεροδρόμια του κόσμου. Ο σημαντικός ρόλος των αεροδρομίων αυτών φαίνεται και από το γεγονός ότι στα επτά μεγαλύτερα αεροδρόμια της Ε.Ε. συγκεντρώνεται περίπου το 36% της συνολικής επιβατικής κίνησης. Μέσα στα 20 μεγαλύτερα αεροδρόμια της Ε.Ε. περιλαμβάνονται κυρίως αεροδρόμια των πέντε μεγαλύτερων χωρών (Ηνωμένου Βασιλείου, Γερμανίας, Ισπανίας, Γαλλίας, Ιταλίας), με εξαίρεση τα αεροδρόμια του Άμστερνταμ, της Κοπεγχάγης, του Δουβλίνου, της Στοκχόλμης και των Βρυξελλών. Το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος της Αθήνας βρίσκεται στην 21η θέση.

### 4. Επιβατικές ροές μεταξύ χωρών

Το δίκτυο των αεροπορικών μεταφορών εξετάστηκε με βάση τις ρο-

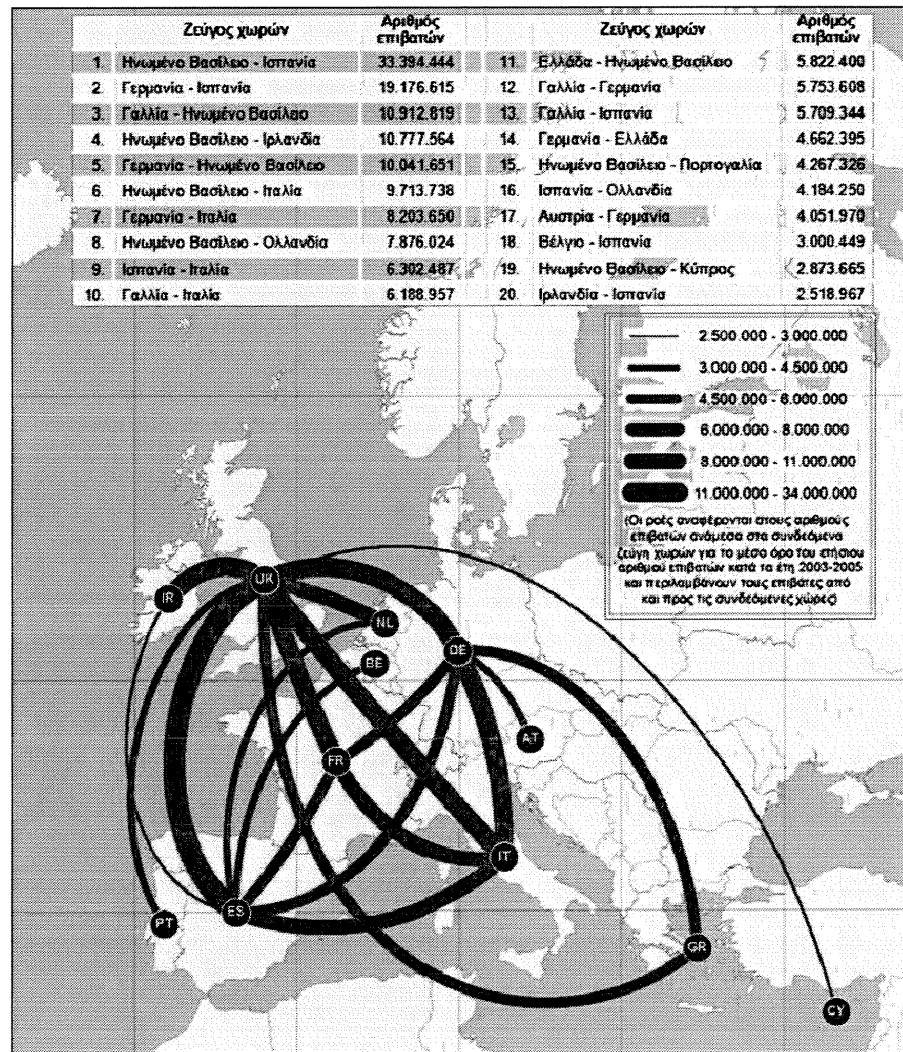
ές επιβατών μεταξύ χωρών και τις ροές επιβατών μεταξύ αεροδρομίων, δηλαδή ανάλογα με τους αριθμούς των μετακινούμενων επιβατών μεταξύ διαφόρων ζευγών χωρών και αεροδρομίων. Έτσι, αρχικά συγκεντρώθηκαν δεδομένα σε σχέση με τις κινήσεις επιβατών ανά χώρα. Η μεγαλύτερη αεροπορική επιβατική κίνηση σημειώνεται και στις μεγαλύτερες χώρες της Ε.Ε.: Ηνωμένο Βασίλειο, Γερμανία, Ισπανία, Γαλλία, Ιταλία. Οι πέντε αυτές χώρες συγκεντρώνουν το 72% της συνολικής κίνησης, ενώ αξιοσημείωτο είναι πως στα 10 νεότερα μέλη της Ε.Ε. παρατηρείται μόλις το 5% της συνολικής κίνησης. Ωστόσο τα μεγέθη της κίνησης αυξάνονται συνεχώς, με μια αύξηση της τάξης του 8,5% το 2005. Ειδικά στις νεότερες χώρες τα ποσοστά αύξησης είναι πολύ μεγάλα, ξεπερνώντας σε τέσσερις από αυτές το 40% (Λετονία, Σλοβακία, Λιθουανία, Εσθονία). Από το σύνολο της κίνησης, το 17,7% αφορά σε κινήσεις επιβατών εσωτερικού και το 82,3% σε κινήσεις εξωτερικού. Από την κίνηση εξωτερικού το 68,5% πραγματοποιείται εντός Ε.Ε., ποσοστό που αντιστοιχεί σχεδόν σε 505 εκατ. επιβάτες.

Το ζεύγος χωρών με τη μεγαλύτερη κίνηση είναι το Ηνωμένο Βασίλειο με την Ισπανία. Περισσότεροι από 33 εκατ. επιβάτες μετακινούνται μεταξύ των δύο αυτών χωρών κάθε χρόνο. Το δεύτερο ζεύγος σε κίνηση είναι η Γερμανία με την Ισπανία, με 19 εκατ. επιβάτες, ενώ άλλα τρία ζεύγη χωρών εμφανίζουν κίνηση μεγαλύτερη από 10 εκατ. επιβάτες ετησίως: Ηνωμένο Βασίλειο-Γαλλία, Ηνωμένο Βασίλειο-Ιρλανδία και Ηνωμένο Βασίλειο-Γερμανία. Η κίνηση που σημειώνεται στα ζεύγη που σχηματίζονται μεταξύ των πέντε μεγαλύτερων χωρών

(Ηνωμένο Βασίλειο, Γερμανία, Ισπανία, Γαλλία, Ιταλία) αντιστοιχεί στο 23% περίπου της συνολικής κίνησης εντός Ευρωπαϊκής Ένωσης. Χαρακτηριστικό είναι, επίσης, πως και στα 20 πρώτα ζεύγη χωρών με τη μεγαλύτερη κίνηση (Διάγραμμα 1) συμμετέχει πάντοτε μία τουλάχιστον από τις πέντε μεγαλύτερες χώρες. Άλλες χώρες που εμφανίζονται μέσα σε αυτά τα ζεύγη είναι: η Ιρλανδία, η Ολλανδία, η Ελλάδα, η Πορτογαλία, η Αυστρία, το Βέλγιο και η Κύπρος. Όσον αφορά στη χώρα μας, εμφανίζει μεγαλύτερες ροές επιβατών με το Ηνωμένο Βασίλειο και τη Γερμανία.

### 5. Επιβατικές ροές μεταξύ αεροδρομίων

Για να εξεταστούν οι επιβατικές ροές μεταξύ αεροδρομίων, αρχικά εξετάστηκε ο αριθμός των προορισμών με τους οποίους συνδέεται κάθε αεροδρόμιο. Στα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν περιλαμβάνονται και οι τακτικές και οι μη τακτικές συνδέσεις. Η σημασία των αεροδρομίων σε σχέση με τη συνδεσιμότητά τους μπορεί να αλλάξει σε σύγκριση με τη σημασία που έχουν από άποψη επιβατικής κίνησης. Όπως φαίνεται, από τα πέντε μεγαλύτερα αεροδρόμια σε κίνηση, μόνο το Άμστερνταμ βρίσκεται και στις πέντε πρώτες θέσεις των αεροδρομίων ως προς τον αριθμό συνδέσεων, ενώ το Heathrow, η Φραγκφούρτη, το Charles de Gaulle και η Μαδρίτη εμφανίζονται χαμηλότερα. Στις πέντε πρώτες θέσεις βρίσκονται το Stansted του Λονδίνου, το Άμστερνταμ, το Δουβλίνο, το Gatwick και το Μόναχο. Αντίστοιχα και στην Ελλάδα, τα αεροδρόμια του Ηρακλείου και της Ρόδου συνδέονται με περισσότερους προ-

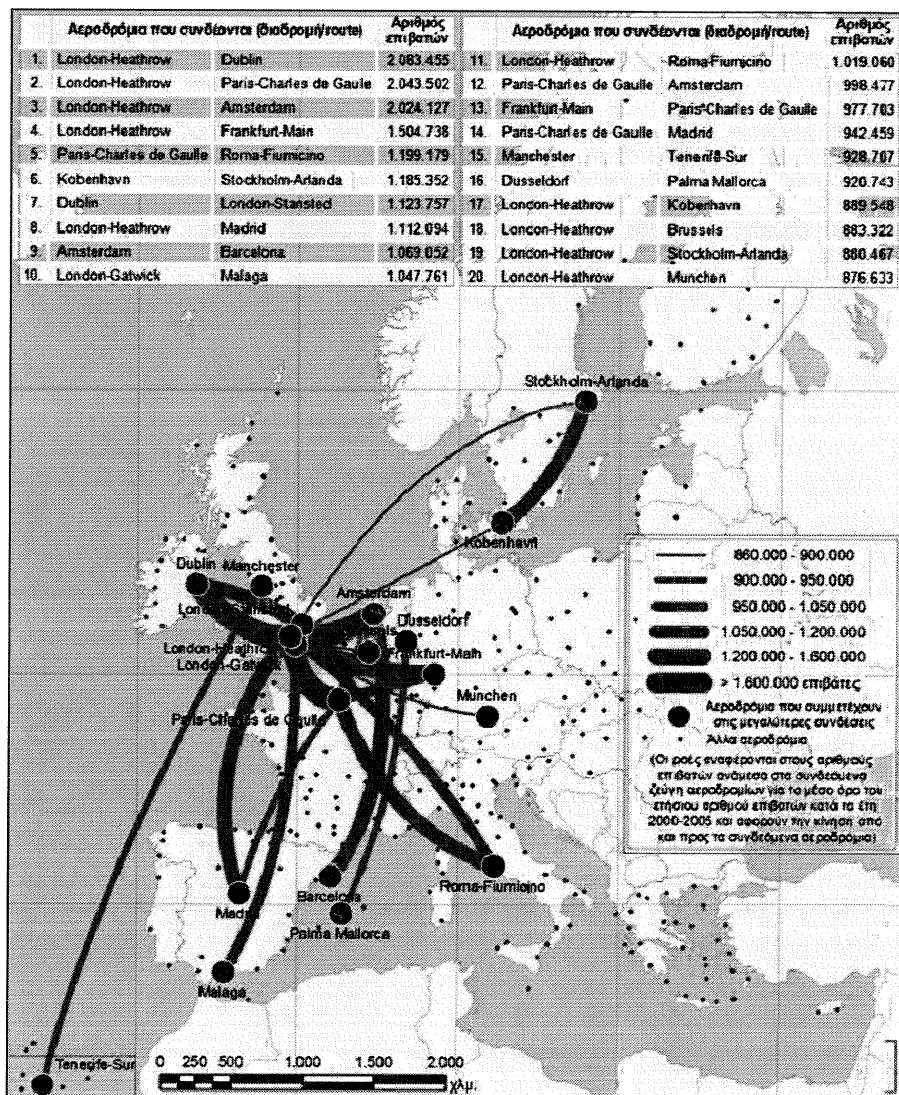


**Διάγραμμα 1.**  
Χάρτης των επιβατικών ροών μεταξύ χωρών, με τα 20 πρώτα ζεύγη χωρών με τη μεγαλύτερη κίνηση εντός E.E.

ορισμούς από ό,τι το αεροδρόμιο της Αθήνας, που έχει μεγαλύτερη κίνηση. Από το σύνολο των δεδομένων καταμετρήθηκαν 4.122 συνδέσεις αεροδρομίων, για 2.267 από τις οποίες υπήρχαν στοιχεία για τους αριθμούς επιβατών. Οι περισσότερες εμφανίζουν μικρούς αριθμούς επιβατών, αφού τα 2/3 από αυτές έχουν λιγότερους από 100.000 επιβάτες ετησίως, ενώ μόνο το 10% των συνδέσεων εμφανίζει κίνηση μεγαλύτερη από 250.000 επιβάτες. Υπάρχουν συνολικά 74 συνδέσεις με κίνηση μεγαλύτερη α-

πό μισό εκατ. επιβάτες, ενώ σε 11 από αυτές η κίνηση ξεπερνά το 1 εκατομμύριο.

Οι μεγαλύτεροι αριθμοί επιβατών παρουσιάζονται κατά κύριο λόγο και στις συνδέσεις των μεγαλύτερων αεροδρομίων. Μεγαλύτερη ροή επιβατών σημειώνεται στη σύνδεση Heathrow-Δουβλίνου, ενώ στις επόμενες τρεις θέσεις εμφανίζονται οι συνδέσεις του Heathrow με τα επόμενα τρία μεγαλύτερα αεροδρόμια, το Charles de Gaulle, το Άμστερνταμ και τη Φραγκφούρτη. Οι συνδέσεις μάλιστα του Heathrow με το



**Διάγραμμα 2.**  
Χάρτης των επιβατικών ροών μεταξύ αεροδρομίων με τα 20 πρώτα ζεύγη αεροδρομίων με τη μεγαλύτερη κίνηση εντός Ε.Ε.

Δουβλίνο, το Charles de Gaulle και το Άμστερνταμ είναι οι μόνες σε ευρωπαϊκό επίπεδο που ξεπερνούν τους 2 εκατ. επιβάτες ετησίως. Η σύνδεση Heathrow-Φραγκφούρτης μόλις ξεπερνά το 1,5 εκατ., ενώ άλλες επτά συνδέσεις έχουν κίνηση 1-1,2 εκατ. επιβάτες. Εκτός από τις συνδέσεις Charles de Gaulle-Ρώμης, Κοπεγχάγης-Στοκχόλμης και Άμστερνταμ-Βαρκελώνης, οι υπόλοιπες οκτώ από τις 11 συνδέσεις αεροδρομίων με κίνηση μεγαλύτερη του 1 εκατ. επιβατών περιλαμβάνουν τη

σύνδεση ενός αεροδρομίου του Λονδίνου με κάποιο άλλο αεροδρόμιο. Αξιοσημείωτη είναι η εμφάνιση των διαδρομών Λονδίνο-Μάλαγα, Μάντσεστερ-Τενερίφη και Ντίσελντορφ-Μαγιόρκα μέσα στις 20 διαδρομές με τη μεγαλύτερη κίνηση (Διάγραμμα 2), στις οποίες η κίνηση οφείλεται κυρίως στις πτήσεις τσάρτερ. Ακόμη, εκτός από τη σύνδεση Heathrow-Δουβλίνου, και η σύνδεση του Stansted με το Δουβλίνο εμφανίζει πολύ μεγάλο αριθμό επιβατών, στην 7η θέση. Υπολογίζοντας

μάλιστα συνολικά τους μετακινούμενους επιβάτες μεταξύ των πέντε αεροδρομίων του Λονδίνου και του Δουβλίνου, ο αριθμός τους ξεπερνά τα 4,4 εκατ., γεγονός που δείχνει πόσο ισχυρή είναι η σύνδεση των δύο αυτών πόλεων. Όσο για τη χώρα μας, η σύνδεση με τη μεγαλύτερη κίνηση είναι μεταξύ Αθήνας και Λάρνακας, με σχεδόν 750 χιλιάδες επιβάτες, αν υπολογίσουμε όμως την κίνηση μεταξύ της Αθήνας και των αεροδρομίων του Λονδίνου συνολικά, ο αριθμός επιβατών ξεπερνά το 1 εκατομμύριο.

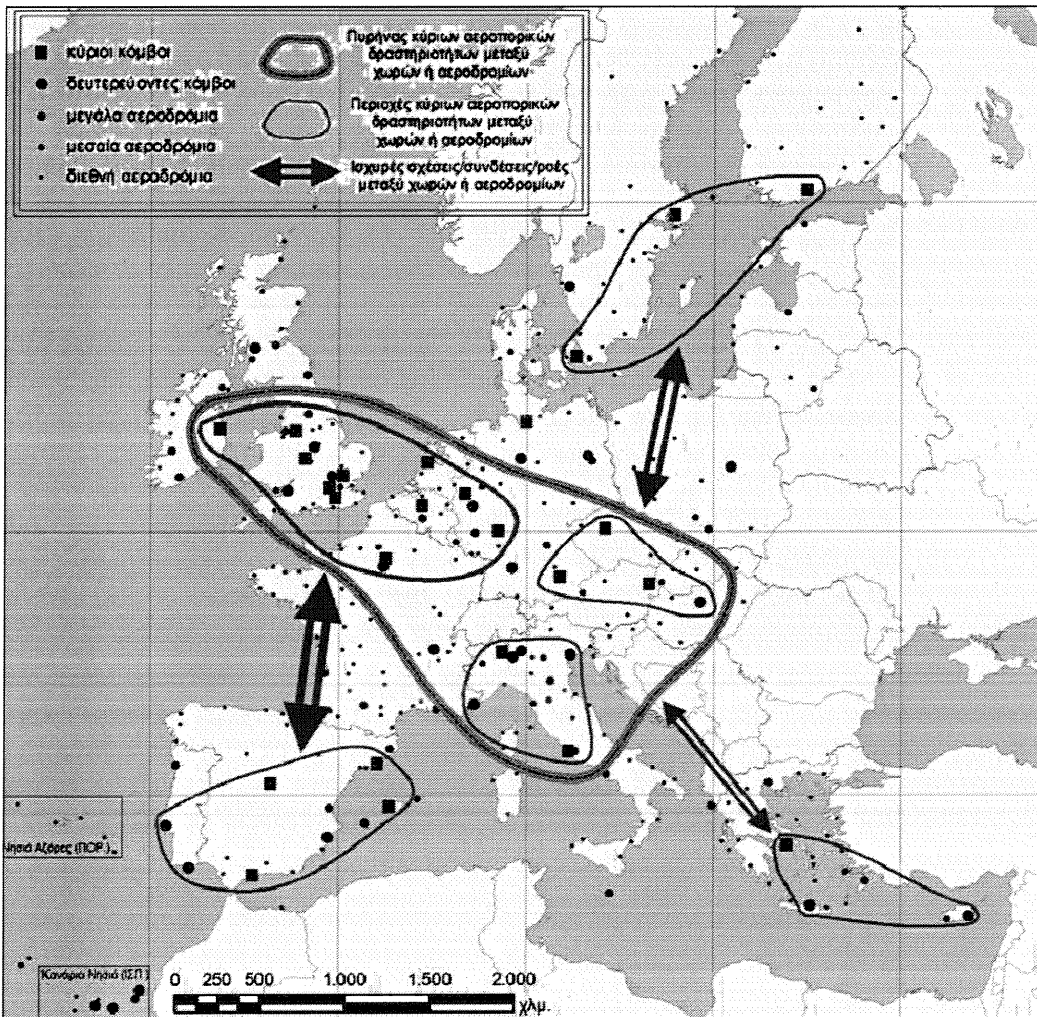
**6. Συμπεράσματα για το ευρωπαϊκό δίκτυο των αεροπορικών μεταφορών**

Γενικά, το δίκτυο των αεροπορικών μεταφορών εντός της Ε.Ε. φαίνεται να είναι πυκνό, καθώς υπάρχει μεγάλος αριθμός αεροδρομίων και σχετικά μεγάλος αριθμός συνδέσεων μεταξύ τους. Αν και πολλές δεν είναι ισχυρές και δεν έχουν μεγάλη συμμετοχή επιβατικής κίνησης, και μόνο το γεγονός ότι υπάρχουν συνδέσεις και μεταξύ μικρότερων αε-

ροδρομίων ή πόλεων με μεγαλύτερα, ή και μικρότερων με μεσαία, είναι σημαντικό. Οι συνδέσεις εμφανίζονται κυρίως μεταξύ κόμβων, ή μεταξύ κόμβων και μεσαίων ή μικρότερων αεροδρομίων. Οι μεγαλύτερες ροές επιβατών εμφανίζονται επίσης μεταξύ των μεγαλύτερων χωρών ή των μεγαλύτερων αεροδρομίων. Ωστόσο υπάρχουν κάποιες σημαντικές εξαιρέσεις, οι οποίες υποδηλώνουν πως υπάρχει πολύ μεγάλη σχέση-συνδεσιμότητα μεταξύ ορισμένων περιοχών.

Με βάση μια συνολική αξιολό-

**Διάγραμμα 3.**  
Χάρτης των κύριων δραστηριοτήτων των αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των χωρών και μεταξύ των αεροδρομίων εντός της Ε.Ε.



γηση των αεροδρομίων, που έγινε με κριτήρια την κίνησή τους, τη συνδεσιμότητά τους και τις επιβατικές ροές μεταξύ χωρών και αεροδρομίων (Διάγραμμα 3), η κύρια περιοχή αεροπορικών δραστηριοτήτων περιλαμβάνει τη ΒΔ Ευρώπη (Λονδίνο, Μάντσεστερ, Μπέρμιγχαμ, Δουβλίνο, Παρίσι, Βρυξέλλες, Άμστερνταμ, Αμβούργο, Ντίσελντορφ, Κολονία-Βόννη), την Κεντρική Ευρώπη (Μόναχο, Στουτγάρδη, Βιέννη, Πράγα, Βουδαπέστη) και τη Β. και κεντρική Ιταλία (Μιλάνο, Ρώμη). Η Ιβηρική Χερσόνησος παίζει επίσης πολύ σημαντικό ρόλο, με τα αεροδρόμια της Μαδρίτης, της Βαρκελόνης, της Μάλαγας, της Μαγιόρκας και της Λισαβόνας, αλλά και του Φάρο, του Αλικάντε και των Καναρίων Νήσων. Ακόμα ένα σημαντικό κέντρο αεροπορικών δραστηριοτήτων εμφανίζεται στη Σκανδιναβία, με τα αεροδρόμια της Κοπεγχάγης, της Στοκχόλμης και του Ελσίνκι. Τέλος, ένα κέντρο μικρότερης σημασίας εμφανίζεται στη χώρα μας, με το αεροδρόμιο της Αθήνας σε πρωτεύοντα ρόλο, μαζί με το αεροδρόμιο του Ηρακλείου και της Λάρνακας.

Στις παραπάνω περιοχές περιλαμβάνονται όλοι οι βασικοί και δευτερεύοντες κόμβοι, δηλαδή συνολικά τα 50 σημαντικότερα ευρωπαϊκά αεροδρόμια. Τα μεγαλύτερα αεροδρόμια, εκτός από ελάχιστες εξαιρέσεις, βρίσκονται σε μεγάλες σε

πληθυσμό χώρες και σε μεγάλες πόλεις ή αστικοποιημένες μητροπολιτικές περιοχές με πληθυσμό μεγαλύτερο των 3 εκατομμυρίων. Ο ρόλος του Λονδίνου πρέπει να τονιστεί ιδιαίτερα, καθώς, εκτός του ότι είναι η μόνη πόλη του κόσμου με πέντε αεροδρόμια, η συνολική κίνηση των αεροδρομίων του δείχνει πως είναι η πόλη με τη μεγαλύτερη αεροπορική κίνηση παγκοσμίως. Το 15% της συνολικής αεροπορικής κίνησης της Ε.Ε. περνάει από ένα αεροδρόμιο του Λονδίνου. Εντός της Ε.Ε. υπάρχουν μεγάλες διαφοροποιήσεις μεταξύ των νεότερων και των παλαιότερων μελών. Δύο ακόμη σημαντικά χαρακτηριστικά του ευρωπαϊκού δικτύου των αεροπορικών μεταφορών που εξετάζονται είναι ο ρόλος των μη τακτικών πτήσεων (τσάρτερ) και η συμβολή τους στην κίνηση κάποιων περιοχών, καθώς και η κίνηση των λεγόμενων «οικονομικών» αεροδρομίων και των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους.

Οι αεροπορικές μεταφορές είναι ένα δυναμικό φαινόμενο που εξελίσσεται με πολύ μεγάλες και συχνές αλλαγές στο χώρο και στο χρόνο, οπότε μπορεί να υπάρξει μεγάλη μεταβλητότητα στην πραγματικότητα που επικρατεί. Επίσης, εξαρτώνται και επηρεάζονται από πάρα πολλούς παράγοντες και είναι δύσκολη η συνολική εξέτασή τους από όλες τις πλευρές.

# Η ΕΡΓΑΣΙΑ, Ο ΧΡΟΝΟΣ ΚΑΙ Ο ΧΩΡΟΣ<sup>1</sup>

## Διερεύνηση στην περιοχή Αμπελοκήπων

Μαρία Κάτου

Από τη δεκαετία του 1970 και μετά παρατηρείται στην «ανεπτυγμένη» Δύση σταδιακή μετάβαση από το «κανονικό» πρότυπο εργασίας της φορντικής περιόδου σε νέες ευέλικτες μορφές εργασίας και παραγωγής (Λεοντίδου 1995, Λύτρας 2000, Μπάουμαν 2002). Το γεγονός αυτό συμβαδίζει με αντίστοιχες μεταβολές και στην οργάνωση του χώρου και του χρόνου. Έκτοτε κυριαρχούν φαινόμενα όπως η επαναχωροθέτηση των επαγγελματικών δραστηριοτήτων στον παγκόσμιο χάρτη, η τριτογενοποίηση των πόλεων του δυτικού κόσμου και η εμπλοκή τους σε ένα «παιχνίδι» ανταγωνισμού μητροπόλεων (Hall-Pfeiffer 2000, Οικονόμου 2000, Sassen & Scott 1991). Αντίστοιχα, παρατηρούνται φαινόμενα όπως η απώλεια των παλαιότερων ατομικών και συλλογικών χρόνων εργασίας, η απορρύθμιση του χρόνου, η εμπλοκή του χρόνου εργασίας στο χρόνο της ιδιωτικής ζωής και η επιτάχυνση όλων των όψεων της καθημερινής ζωής (Paolucci 1995a, 1995b, 2001).

### Θεματολογία-μεθοδολογία

Η εργασία και η σχέση της με το χώρο, το χρόνο και την καθημερινή ζωή έχει απασχολήσει πολλούς μελετητές. Ωστόσο οι περισσότερες μελέτες, με εξαίρεση τις ελάχιστες

που αναφέρονται στον ελληνικό χώρο (Βαΐου & Χατζημιχάλης 1997, Γεωργακοπούλου & Κουζής 1996, Τσιλένης & Χατζημιχάλης 1991 κ.ά.), εξετάζουν τη δυτικοευρωπαϊκή «πραγματικότητα». Έτσι, η διερεύνηση του θέματος για την ελληνική πόλη παραμένει ζητούμενο, ενώ οι ταχείες εξελίξεις στον τομέα της εργασίας καθιστούν το θέμα ιδιαίτερα επίκαιρο. Η παρούσα μελέτη διερευνά *τη σχέση της εργασίας με τον αστικό χώρο, το χρόνο και την καθημερινή ζωή στη σύγχρονη ελληνική πόλη από το 1990 και μετά, με ιδιαίτερη εστίαση στην περιοχή των Αμπελοκήπων* (περιοχή που περιλαμβάνεται από τις λεωφόρους Αλεξάνδρας και Κηφισίας και την οδό Πανόρμου).

Για τη διεξαγωγή της εργασίας πραγματοποιήθηκε βιβλιογραφική έρευνα και έρευνα πεδίου στην υπό εξέταση περιοχή. Μελετήθηκαν τα σχετικά με τις επαγγελματικές χρήσεις της περιοχής και τα δημογραφικά χαρακτηριστικά των κατοίκων της στατιστικά στοιχεία, έγιναν συνεντεύξεις με «προνομακούς πληροφορητές» και λεπτομερής επιτόπια έρευνα και καταγραφή των χώρων εργασίας, του μεγέθους τους, των ωραρίων λειτουργίας τους, των χαρακτηριστικών των εργαζόμενων και της πελατείας τους, των λόγων χωροθέτησής τους στην περιοχή και των επιδράσεών τους στον αστικό χώρο, το χρόνο και την καθημερινή ζωή.

1. Διπλωματική εργασία, Διατμηματικό Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών Πολεοδομίας-Χωροταξίας, ΕΜΠ, 2007. Επιβλέπουσα: Ντίνα Βαΐου.

## Συμπεράσματα που προκύπτουν από την έρευνα πεδίου

### Οι επαγγελματικοί χώροι

Η περιοχή χαρακτηρίζεται από πολυποικιλότητα επαγγελματικών χρήσεων με μεγάλο αριθμό επαγγελματικών χώρων διαφοροποιημένων ως προς το αντικείμενο, το μέγεθος, τον αριθμό των ατόμων που απασχολούν, τα ωράρια λειτουργίας τους, τους χώρους εγκατάστασής τους κ.ά. Έτσι, στην περιοχή υπάρχουν:

- δημόσιες υπηρεσίες κυρίως κατά μήκος των μεγάλων οδικών αξόνων
    - νοσοκομεία
    - μεγάλες επιχειρήσεις του τριτογενούς τομέα στις λεωφόρους Κηφισίας και Αλεξάνδρας και γύρω από τους σταθμούς του μετρό
    - μικρές επιχειρήσεις παροχής προσωπικών υπηρεσιών που στεγάζονται σε πολυκατοικίες κατά μήκος της λεωφόρου Κηφισίας και σε μικρότερους οδικούς άξονες
      - χώροι εκπαίδευσης
      - τοπικό εμπόριο στους μικρούς οδικούς άξονες και καταστήματα υπερωπικής σημασίας στις δύο λεωφόρους και την οδό Λαρίσης
      - εργαστήρια παραγωγής νέων προϊόντων, επισκευών και κατασκευών αποκλειστικά στους μικρούς οδικούς άξονες
        - επιχειρήσεις μεταναστών, επίσης αποκλειστικά στους μικρούς οδικούς άξονες
          - χώροι εστίασης και αναψυχής με ιδιαίτερα υψηλές συγκεντρώσεις στη λεωφόρο Αλεξάνδρας, στο συνοικισμό του Γηροκομείου και στις πλατείες.
- Ποικιλία χρήσεων διαπιστώνεται και στις στάθμες των κτηρίων: στα ημιυπόγεια στεγάζονται μικρά

εμπορικά καταστήματα, επιχειρήσεις μεταναστών και εργαστήρια, στα ισόγεια εμπορικά καταστήματα, μικρές υπηρεσίες, εργαστήρια, χώροι εστίασης και αναψυχής, στους ημιωρόφους κυρίως χρήσεις κατοικίας και λιγότερο προσωπικές υπηρεσίες, ενώ στους ορόφους υπερτερούν οι χρήσεις κατοικίας στους μικρούς οδικούς άξονες και οι μικροί γραφειακοί χώροι και οι υπηρεσίες στις δύο λεωφόρους.

Η χωροθέτηση των επαγγελματικών δραστηριοτήτων εξαρτάται από τα χαρακτηριστικά του αστικού περιβάλλοντος, τις παρεχόμενες υποδομές, την αξία της γης αλλά και τα χαρακτηριστικά του διατιθέμενου εργατικού δυναμικού.

Με βάση τη χωροθέτηση των επαγγελματικών δραστηριοτήτων, η περιοχή μελέτης υποδιαιρείται σε δύο επιμέρους υποενότητες. Η πρώτη βρίσκεται κατά μήκος των μεγάλων οδικών αξόνων και κοντά στους σταθμούς του μετρό και έχει έναν πιο σύγχρονο και «μητροπολιτικό» χαρακτήρα, καθώς συγκεντρώνει νέα κτήρια γραφείων που στεγάζουν μεγάλες επιχειρήσεις του τριτογενούς τομέα και δημόσιες υπηρεσίες, αλλά και μικρότερες επιχειρήσεις, κυρίως ιατρεία, δικηγορικά και λογιστικά γραφεία καθώς και «επώνυμους» χώρους εμπορίου και αναψυχής. Αντίθετα, στη δεύτερη υποενότητα συγκεντρώνονται οι μικροί επαγγελματικοί χώροι τοπικής σημασίας (καταστήματα, προσωπικές υπηρεσίες, εργαστήρια, επιχειρήσεις μεταναστών κ.ά.), σε συνδυασμό πάντα με την κατοικία, όπως συμβαίνει στις περισσότερες περιοχές κατοικίας του αθηναϊκού κέντρου. Φαίνεται δηλαδή ότι η περιοχή συνδυάζει «παράδοσιακές» και «νέες» οικονομικές δραστηριότητες, οι οποίες συμπορεύονται.

### Τάσεις μεταβολών της εργασίας

Οι κυριότερες μεταβολές που εντοπίστηκαν από τη μελέτη στους επαγγελματικούς χώρους της περιοχής από τη δεκαετία του 1990 και μετά είναι οι εξής:

α) Αύξηση του αριθμού των μεγάλων επιχειρήσεων του τριτογενούς τομέα (χρηματοπιστωτικών και ασφαλιστικών οργανισμών, συμβούλων επιχειρήσεων, συμβούλων διαχείρισης ακίνητης περιουσίας, εταιρειών διαχείρισης ανθρώπινου δυναμικού κ.ά.).

Η προσέλκυση αυτών των επιχειρήσεων οφείλεται στην προσπάθεια της περιοχής (λόγω της λειτουργίας του μετρό, της θέσης της εκτός του κυκλοφοριακού δακτυλίου και της γειτνίασης με μεγάλους οδικούς άξονες), στη διαθεσιμότητα νεόδμητων κτηρίων γραφείων σχετικά φθηνών, στην παρουσία μεγάλου αριθμού δημοσίων υπηρεσιών, καθώς και στα «προσόντα» του εργατικού δυναμικού – ιδιαίτερος την ευελιξία και το χαμηλό κόστος. Εντούτοις μεγάλος αριθμός κτηρίων γραφείων παραμένει ακόμη ανεκμετάλλευτος, καθώς συχνά οι επιχειρήσεις, ιδίως οι μικρότερες, προτιμούν τα διαμερίσματα πολυκατοικιών, όπου οι τιμές ενοικίασης είναι χαμηλότερες.

Επιβεβαιώνεται, επομένως, ότι και η περιοχή των Αμπελοκήπων, όπως και άλλες ελληνικές πόλεις, αδυνατούν να προσελκύσουν σε μεγάλη μέγεθος πολυεθνικές και άλλες μεγάλες επιχειρήσεις, λόγω των χαρακτηριστικών της δημόσιας διοίκησης, της γεωγραφικής απομόνωσης της χώρας, των πολλαπλών πολεοδομικών και περιβαλλοντικών προβλημάτων και της έλλειψης ειδικευμένου και πολύγλωσσου προσωπικού (Οικονόμου 2000, Cushman & Wakefield 2007). Ωστόσο η λειτουρ-



γία των μεγάλων επιχειρήσεων μεταβάλλει τον παλαιότερο χαρακτήρα της περιοχής, καλύπτοντας με αυτό τον τρόπο την πρόσοψή της με έναν «σύγχρονο, μητροπολιτικό» μανδύα, ο οποίος όμως αναπτύσσει σχέσεις με τις παραδοσιακές δραστηριότητες της περιοχής.

β) Κλείσιμο μικρών/τοπικών εμπορικών καταστημάτων ειδών ένδυσης και υπόδησης και μικρών εργαστηρίων και βιοτεχνιών.

Κύριος λόγος του φαινομένου είναι η συνταξιοδότηση των ιδιοκτητών τους και η στροφή των παιδιών τους σε άλλα επαγγέλματα. Στο γεγονός αυτό όμως συνηγορούν και άλλοι παράγοντες, που σχετίζονται με το αστικό περιβάλλον και τις κοινωνικοοικονομικές συνθήκες, όπως οι υψηλές τιμές ενοικίασης των καταστημάτων, το πρόβλημα της στάθμευσης, που συντελεί στη μειωμένη

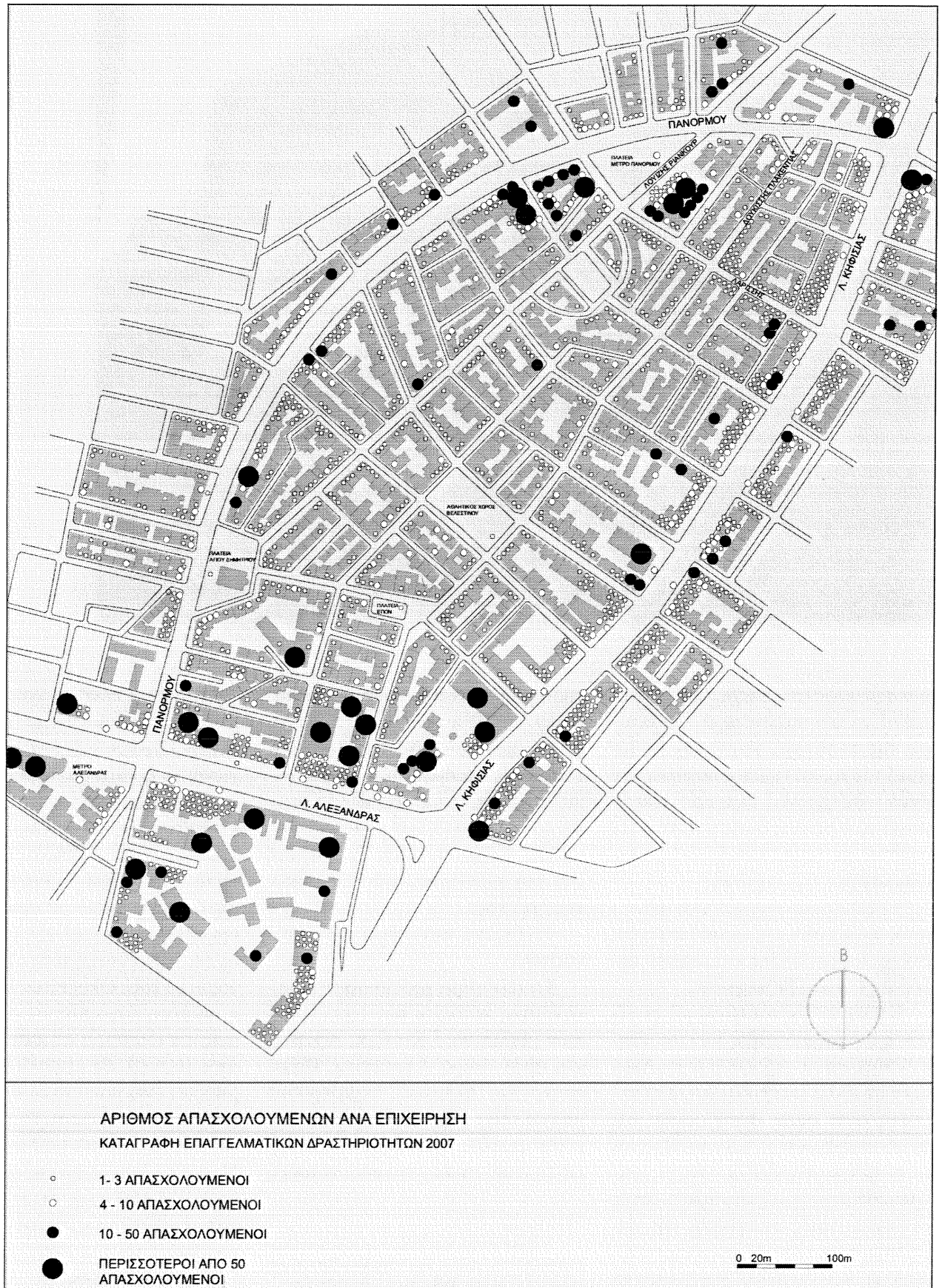
εμπορική κίνηση, η στροφή του καταναλωτικού κοινού προς την αγορά του κέντρου μετά τη λειτουργία του μετρό, ο ανταγωνισμός με τα μεγαλύτερα καταστήματα αλλά και με τα καταστήματα των μεταναστών, καθώς και η μειωμένη αγοραστική δύναμη των σημερινών κατοίκων της περιοχής.

γ) Ίδρυση καταστημάτων μεταναστών.

Τα τελευταία χρόνια αρκετοί μετανάστες κάτοικοι των Αμπελοκήπων (Φιλιπίνοι,<sup>2</sup> Κινέζοι, Άραβες, και σπανιότερα Αφρικανοί, Πακιστανοί και Αλβανοί), δημιουργούν μικρές επιχειρήσεις, όπως καταστήματα τροφίμων και ειδών ένδυσης, video club, money transfer centers,

2. Η κοινότητα των Φιλιπίνων αυτοπροσδιορίζεται με τους τίτλους Φιλιπίνος/Φιλιπίνη (Philipino/a) έναντι των Φίλιπινέζος/Φιλιπινέζα.

τηλεφωνικά κέντρα, καφενεία και μικρά εργαστήρια επισκευών. Οι κύριοι λόγοι που οι μετανάστες άρχισαν να δραστηριοποιούνται οικονομικά σε αυτούς τους τομείς τα τελευταία χρόνια είναι ότι συνειδητοποιούν/αποφασίζουν ότι η παραμονή τους στη χώρα θα είναι πιο μόνιμη, σε συνδυασμό με ορισμένα θεσμικά βήματα της ελληνικής πολιτείας για την ένταξή τους. Ταυτόχρονα, μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες η έλλειψη εργασίας σε άλλους τομείς και ιδιαίτερα τις κατασκευές έστρεψε πολλούς μετανάστες στο εμπόριο, ενώ βοηθητική θεωρήθηκε η προηγούμενη εμπειρία πολλών από αυτούς στο πλανόδιο εμπόριο. Χαρακτηριστικό επίσης είναι το γεγονός ότι επιλέγουν να ανοίγουν τα καταστήματά τους κοντά στον τόπο κατοικίας τους και στις κοινότητες των ομοεθνών τους.





δ) Αύξηση των χώρων εστίασης και αναψυχής.

Οι αλλαγές στον τρόπο ζωής, η επέκταση των ωραρίων εργασίας καθώς και η αύξηση του αριθμού των εργαζομένων στην περιοχή πολλαπλασίασαν τις ανάγκες για γρήγορο, εύκολο και φθινό φαγητό και έφεραν στην περιοχή πλήθος χώρων γρήγορης εστίασης (από μικρά τυροπιτάδικα μέχρι «επώνυμους» χώρους γρήγορου φαγητού). Παράλληλα, η διαθεσιμότητα χώρου στις παλιές κατοικίες του οικισμού του Γηροκομείου και η δυνατότητα εγκατάστασης τραπεζιών στις πρασιές των κτηρίων της λεωφόρου Αλεξάνδρας αξιοποιήθηκαν για την ίδρυση νέων χώρων ψυχαγωγίας εκεί.

#### Χαρακτηριστικά της εργασίας

Βασικό εύρημα της επιτόπιας έρευνας είναι ότι κύριο χαρακτηριστικό της εργασίας και εδώ, όπως και διεθνώς, είναι η ευελιξία. Αν και ο όρος αυτός δεν είναι νέος για την εργασιακή πραγματικότητα στην Ελλάδα, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια επίταση των ευέλικτων μορφών εργασίας, καθώς στις «παραδοσιακές» μορφές της έρχονται να προστεθούν νέες, που ακολουθούν τις επιταγές της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας. Έτσι, η ευελιξία σήμερα αφορά τόσο στις σχέσεις εργασίας, όπως γίνεται π.χ. στον σχετικά συνηθισμένο πλέον δανεισμό εργαζόμενων από εταιρείες προσωρινής απασχόλησης και στην παροχή έργου εκτός των εγκαταστάσεων του εργοδότη (ενοικίαση υπηρεσιών καθαριότητας, security, courier κ.ά.), όσο και στους χρόνους εργασίας (μειωμένη απασχόληση, ευελιξία στα ωράρια, διευθέτηση του χρόνου εργασίας κ.ά.), αλλά και στους τόπους εργασίας, οι οποίοι μέσω της τεχνολογίας αποδεσμεύονται από

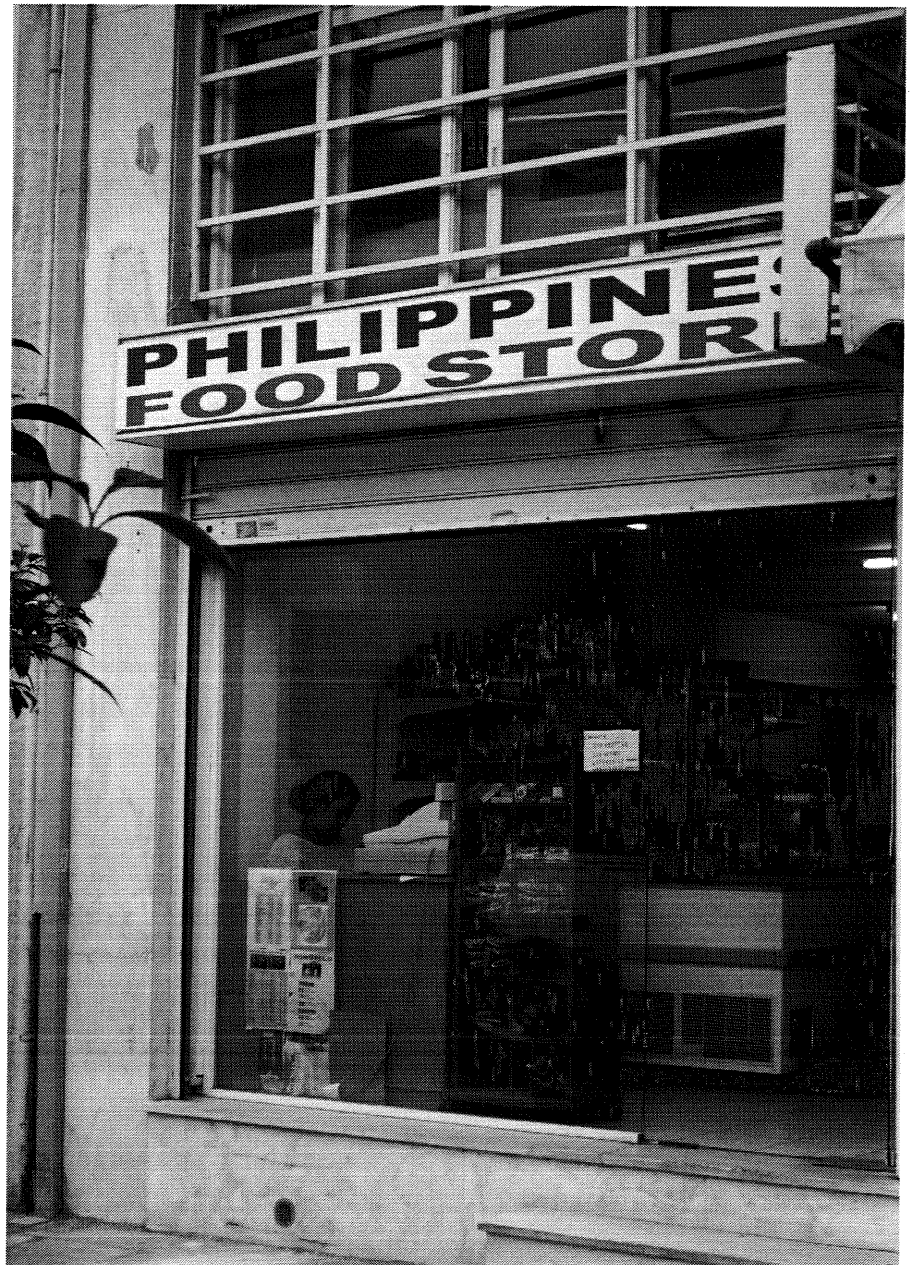
**At Home Market**  
**Ο Κουβαλητής**  
Όλα τα προϊόντα στην πόρτα σας!

**Δωρεάν διανομή!**

**Ταψακτοκομικά**  
Γάλα • Γασούρι • Βούτυρο • Κρέμα γάλακτος  
(ΔΕΛΤΑ / ΦΑΓΕ / ΒΑΥΜΠΟΣ / ΝΟΥΝΟΥ / ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΑ)

**Χυμοί Φρούτων**  
LIFE μικρό 1.20€ • LIFE μεγάλο 2.00€  
REFRESH • ON THE GO • FRUITLETTE • AMITA • HBH

**Είδη Διατροφής - Τυποποιημένα**



τους χωροθετικούς περιορισμούς του παρελθόντος (π.χ. εργασία από το σπίτι), καθώς επίσης και στους *τρόπους πληρωμής και ασφάλισης* (εργασία χωρίς ασφάλιση ή με ασφάλιση σε ιδιωτικές εταιρείες, μισθοί με bonus ή άλλες παροχές κ.ά.).

### *Ο χρόνος και ο χώρος*

Η έρευνα εντόπισε σημαντικές επιδράσεις στον αστικό χώρο, συνδεδεμένες με την εργασιακή ευελιξία και ιδιαίτερα με την ευελιξία στα ωράρια. Η ευελιξία στα ωράρια έχει ιδιαίτερες επιδράσεις στον αστικό χώρο. Όπως παρατηρήθηκε, τα ωράρια λειτουργίας των καταστημάτων και των επιχειρήσεων αλλάζουν και σε πολλές περιπτώσεις εκτείνονται στη διάρκεια όλου του 24ωρου. Το φαινόμενο αυτό ισχύει για τις μεγάλες επιχειρήσεις αλλά και για τα καταστήματα που λειτουργούν με συνεχές ωράριο, τους χώρους εστίασης και ψυχαγωγίας, τα καταστήματα των μεταναστών που λειτουργούν και τις Κυριακές, ακόμα και για κάποιες δημόσιες υπηρεσίες.

Το φαινόμενο της επέκτασης των ωραρίων εργασίας οφείλεται σε ένα συνδυασμό παραγόντων που σχετίζονται τόσο με τη διεθνή όσο και με την τοπική οικονομία. Έτσι, από τη μια πλευρά οι μεγάλες επιχειρήσεις επεκτείνουν τα ωράριά τους ώστε να συμπορεύονται με το διεθνές οικονομικό σύστημα, από την άλλη πλευρά όμως και οι μικρές επιχειρήσεις αναγκάζονται να λειτουργούν περισσότερες ώρες προσπαθώντας να αντεπεξέλθουν στον ανταγωνισμό και στην ανάγκη για αύξηση των κερδών τους.

Από την παρούσα έρευνα διαπιστώνεται επίσης ότι οι χρόνοι της πόλης και η παρουσία ανθρώπων στο δημόσιο χώρο καθορίζονται σε μεγάλο βαθμό από τους χρόνους ερ-

γασίας. Το γεγονός αυτό εκφράζεται με πολλούς τρόπους, όπως π.χ. με τη δημιουργία «θυλάκων» όπου υπάρχουν επαγγελματικές δραστηριότητες συνεχώς, με την παρουσία κόσμου στο δημόσιο χώρο καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας, ακόμα και τα Σαββατοκύριακα και τις αργίες.

Αυτό καθιστά την πόλη προσιτή και ασφαλή, ωστόσο η λειτουργία των χώρων εργασίας καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας (και της νύχτας), σε συνδυασμό με την ανεξέλεγκτη ανάμιξη των χρήσεων, εντείνει προβλήματα όπως η φασαρία, το κυκλοφοριακό, η έλλειψη χώρων στάθμευσης, η αισθητική και περιβαλλοντική υποβάθμιση κ.ά.

### *Η εργασία και η καθημερινότητα*

Η λειτουργία τόσο πολλών και διαφορετικών επαγγελματικών χώρων στην περιοχή εξασφαλίζει ποικίλα πλεονεκτήματα στους κατοίκους: αυξάνει τις δυνατότητες απασχόλησης, τους διευκολύνει στην κάλυψη των καθημερινών τους αναγκών και διευκολύνει τις καθημερινές τους κινήσεις.

Από την άλλη πλευρά όμως η επέκταση των ωραρίων εργασίας οδηγεί σε διαφορετικούς τρόπους οργάνωσης της καθημερινής ζωής, τόσο της επαγγελματικής και της οικογενειακής όσο και του χρόνου τηςσχόλης, και δημιουργεί νέες ανάγκες, οι οποίες καλύπτονται από τη λειτουργία νέων υποδομών που κάνουν αισθητή την παρουσία τους στον αστικό χώρο τα τελευταία χρόνια. Το πιο τυπικό παράδειγμα είναι η θεαματική αύξηση των χώρων γρήγορης εστίασης που απευθύνονται σε κατοίκους και εργαζόμενους.

Παράλληλα, η αύξηση του χρόνου εργασίας έχει εντάξει στη σφαίρα της εμπορευματοποίησης εργασίες που παλαιότερα γίνονταν στα

πλαίσια της οικογένειας: το πλύσιμο και το σιδέρωμα των ρούχων, το μαγείρεμα, η καθαριότητα, τα ψώνια, το διάβασμα και η φύλαξη των παιδιών συχνά ανατίθενται σε άτομα (συνήθως μετανάστριες) που εργάζονται στο σπίτι ή σε ανάλογες υπηρεσίες που λειτουργούν στην περιοχή. Έτσι, νέα επαγγέλματα και επαγγελματικοί χώροι κάνουν την εμφάνισή τους στον αστικό χώρο για να καλύψουν τις ανάγκες της καθημερινής ζωής. Εκτός από τα καταστήματα έτοιμου φαγητού και τα delivery, τα τελευταία χρόνια έχουν αυξηθεί τα καθαριστήρια, τα φροντιστήρια και οι χώροι φύλαξης και απασχόλησης παιδιών, ενώ κάνουν την εμφάνισή τους και καταστήματα «νέου τύπου», που αποστέλλουν αποκλειστικά τα εμπορεύματά τους στο σπίτι.

### *Αντί επιλόγου*

Τα συμπεράσματα που εξάγονται από την έρευνα πεδίου αφορούν στη συγκεκριμένη περιοχή και δεν μπορούν να γενικευτούν για το σύνολο των ελληνικών πόλεων. Είναι όμως ενδεικτικά για τις τάσεις που υπάρχουν στην τοπική αγορά εργασίας και για τη σχέση τους με τον αστικό χώρο.

Οι τάσεις που παρατηρήθηκαν κατά την επιτόπια έρευνα σχετικά με την εργασία και τη σχέση της με το χώρο, το χρόνο και την καθημερινότητα φαίνεται ότι σε πολλές περιπτώσεις ακολουθούν τις αντίστοιχες διεθνείς, καθώς και η Ελλάδα «συμμετέχει» στην παγκοσμιοποιημένη οικονομία. Από την άλλη πλευρά όμως οι τοπικοί παράγοντες και ιδιαιτερότητες είναι εξίσου σημαντικές παράμετροι και διαμορφώνουν μια διαφορετική πραγματικότητα με αποκλίσεις από το παγκόσμιο, ορί-

ζοντας ουσιαστικά και ενισχύοντας την «τοπικότητα».

Φαίνεται ότι η εργασία εξαρτάται σαφώς από τα χαρακτηριστικά του αστικού περιβάλλοντος, τα οποία ταυτόχρονα μπορεί να διαμορφώσει και να επηρεάσει, όπως και τους χρόνους της πόλης και όλους τους τομείς της καθημερινής επαγγελματικής, οικογενειακής και ιδιωτικής ζωής.

#### ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

- Βαίου, Ντ., Χατζημιχάλης, Κ. (1997), *Με τη ραπτομηχανή στη κουζίνα και τους Πολωνούς στους αγρούς. Πόλεις, περιφέρειες και άτυπη εργασία*, Αθήνα: Εξάντας.
- European Cities Monitor 2007*, Cushman & Wakefield, www.cushmanwakefield.com, τελευταία επίσκεψη 30/01/2008.
- Hall, P., Pfeiffer, U. (2000), *Urban Future 21. A Global Agenda for Twenty-first Century Cities*, London: E & F. N. Spon.
- Λεοντίδου, Α. (1995), «Το μεταμοντέρνο κίνημα στη γεωγραφία. Ο χώρος ως κλειδοσκόπιο μεταφορντιστικών τοπίων, κοινωνικών δικτύων και διυποκειμενικών κόσμων», στο Γεωργουλής, Δ. (επιμ.), *Κείμενα στη θεωρία και στην εφαρμογή του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού*, Αθήνα: Παπαζήσης, σ. 283-319.
- Λύτρας, Α. (2000), *Κοινωνία και εργασία. Ο ρόλος των κοινωνικών τάξεων*, Αθήνα: Παπαζήσης.
- Μπάουμαν, Ζ. (2002), *Η εργασία, ο καταναλωτισμός και οι νεόπτωχοι*, Αθήνα: Μεταίχμιο.
- Οικονόμου, Δ. (2000), «Ο διεθνής μητροπολιτικός ρόλος της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης και ο νέος ευρωπαϊκός χώρος», στο Ανδρικοπούλου, Ε., Καυκαλάς, Γ. (επιμ.), *Ο νέος ευρωπαϊκός χώρος: Η διερεύνηση και η γεωγραφία της ευρωπαϊκής ανάπτυξης*, Αθήνα: Θεμέλιο, σ. 444-467.
- Paolucci, G. (1995a), *Paradoxes of Time. Economic Rationality and Essentialist Paradigms in the Conception of Time, Gender and Identity*, Seminar Forum, EUI, Florence.
- Paolucci, G. (1995b), *Shattered Time. The Postmodern City and the Women's Temporal Experience*, Seminar Forum, EUI, Florence.
- Paolucci, G. (2001), «Ο συνεχής κύκλος της κατανάλωσης στην πόλη: προς ένα νέο ορισμό της εξουσίας πάνω στο χρόνο», *Γεωγραφίες*, 1: 43-55.
- Sassen, S. (χ.χ.), «The Global City: Introducing a Concept and Its History», στο Koolhaas, R., Boeri, S., Ulrich, H. (επιμ.), *Mutations*, Barcelona: Actar.
- Scott, A. J. (1991), «Ευέλκτα συστήματα παραγωγής και περιφερειακή ανάπτυξη», *Σύγχρονα Θέματα*, 45: 26-34.
- Τσιλένης, Σ., Χατζημιχάλης, Κ. (1991), «Υπεργολαβίες παραγωγής και άτυπες εργασιακές σχέσεις στις πόλεις», *Σύγχρονα Θέματα*, 45: 13-16.