

Διεύθυνση
Οικονομικών Μελετών
& Προβλέψεων

Επιμέλεια έκδοσης:

Γκίκας Χαρδούβελης
Chief Economist &
Director of Research
ghardouvelis@eurobank.gr

Τάσος Αναστασάτος
Research Economist
tanastasatos@eurobank.gr

Κώστας Ε. Βορλόου
Research Economist
cvorlow@eurobank.gr

Τηλέμαχος Ευθυμιάδης
Research Economist

Μελλοντικές Τάσεις στο Διεθνές Εμπόριο και τις Μεταφορές

Αγαπητοί Αναγνώστες,

Το παρόν ειδικό τεύχος της μηνιαίας έκδοσης ερευνητικών δοκιμίων «Eurobank Research: Οικονομία & Αγορές», είναι αφιερωμένο στην ημερίδα της Eurobank EFG που έγινε στις 3 Απριλίου με θέμα «*Future trends in International Trade and Transportation*» (Μελλοντικές Τάσεις στο Διεθνές Εμπόριο και τις Μεταφορές). Η ημερίδα αποτελεί συνέχεια των συνεδρίων των τελευταίων ετών, που οργανώνει με επιτυχία η Διεύθυνση Οικονομικών Μελετών & Προβλέψεων, με προσκεκλημένους διακεκριμένους ομιλητές από το εξωτερικό και την Ελλάδα. Τα συνέδρια αυτά στοχεύουν στη συστηματική και ολοκληρωμένη ενημέρωση του κοινού για κρίσιμα θέματα, που αφορούν στην οικονομία, τις αγορές, την κοινωνία και την οικονομική πολιτική. Στο παρελθόν, αντίστοιχες ημερίδες επικεντρώθηκαν σε θέματα, όπως η αγορά ακινήτων, ο τουρισμός, οι διεθνείς οικονομικές εξελίξεις, η σύγκριση Ελλάδας-Ιρλανδίας, κ.ά.

Το θέμα της ημερίδας είναι επίκαιρο όσο ποτέ, καθώς η παγκόσμια οικονομία διέρχεται φάση επιβράδυνσης έπειτα από αρκετά χρόνια αλματώδους μεγέθυνσης, γεγονός που αυξάνει τις ανησυχίες για μια ακόμα μεγαλύτερη επιβράδυνση στο εμπόριο και τις μεταφορές. Τέσσερις διεθνούς κύρους και ακαδημαϊκής δράσης επιστήμονες και σύμβουλοι, τόσο από τον ακαδημαϊκό όσο και τον ιδιωτικό τομέα, εκλήθησαν να εκφράσουν τις απόψεις και προβλέψεις τους στην ημερίδα της Eurobank, μέσα στην κατάμεστη αίθουσα συνεδριάσεων του Μουσείου Γουλανδρή στο Κεφαλάρι.

Πρώτος ομιλητής, ο Δρ. **Nicholas Lardy**, από το διεθνούς φήμης ίδρυμα οικονομικής ανάλυσης **Peterson Institute for International Economics**, μίλησε για την εξέλιξη του διεθνούς εμπορίου και το ρόλο της Κίνας. Τόνισε ότι η Κίνα αναπτύσσεται με ραγδαίους ρυθμούς, μια εικόνα που πιθανόν να αλλάξει στο μέλλον. Το εμπόριο της Κίνας, από 25% ρυθμό ονομαστικής ετήσιας αύξησης που είχε τα τελευταία έτη, αναμένεται να αναπτυχθεί στα επόμενα 2-3 χρόνια με ρυθμούς της τάξης του 15%-20%. Η πτώση αυτή στο ρυθμό αύξησης του εμπορίου αναμένεται να επιβραδύνει την οικονομική ανάπτυξη της χώρας στο σύνολό της. Ωστόσο, η αναμενόμενη οικονομική επιβράδυνση θα είναι ασθενέστερη, αν η Κίνα ανατιμήσει το νόμισμά της ταχύτερα από το άμεσο παρελθόν και ενισχύσει την εσωτερική της κατανάλωση.

Δεύτερος ομιλητής ήταν ο Δρ. **Gene Huang**, Επικεφαλής Οικονομολόγος (Chief Economist) της εταιρείας μεταφορών **FEDEX** των ΗΠΑ. Ο Δρ. Huang ήταν ιδιαίτερα αισιόδοξος για το μέλλον του κλάδου των αερομεταφορών,

παρά τα έντονα σημάδια μιας διεθνούς οικονομικής επιβράδυνσης. Μίλησε για τριπλασιασμό του στόλου των αποκλειστικών αεροσκαφών μεταφοράς εμπορευμάτων (cargo). Ιδιαίτερα για την Κίνα, τόνισε ότι οι αερομεταφορές εμπορευμάτων εντός της χώρας θα αυξηθούν κατά 15,1% στα επόμενα πέντε χρόνια. Η ραγδαία αυτή ανάπτυξη του κλάδου αερομεταφορών παγκοσμίως, απαιτεί τεράστιες επενδύσεις σε υποδομή (αεροδρόμια, αεροσκάφη, κλπ.), ενώ οδηγεί σε μεγάλη αύξηση της ζήτησης για καύσιμα και προσωπικό. Οι προκλήσεις θα είναι μεγάλες στο εγγύς μέλλον, αλλά ο κλάδος θα γνωρίσει μεγαλύτερη άνθηση και επέκταση.

Τρίτος προσκεκλημένος ομιλητής ήταν ο κ. **Paal Monsen**, σύμβουλος και Managing Partner της **Marsoft International A.S.**, του μεγαλύτερου συμβουλευτικού group στον κλάδο της ναυτιλίας. Ο κ. Monsen παρουσίασε τις προβλέψεις του για τον κλάδο της ναυτιλίας, επικεντρωνόμενος σε μια σειρά από προκλήσεις που θα αντιμετωπίσει στα επόμενα χρόνια. Τόνισε ότι μια επικείμενη μείωση των εξαγωγών της Κίνας, λόγω της παγκόσμιας οικονομικής επιβράδυνσης, θα έχει περισσότερο αρνητικές επιπτώσεις στις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων από ό,τι στις χερσαίες και αεροπορικές μεταφορές. Εκτίμησε ότι η μεγέθυνση του παγκόσμιου στόλου πλοίων ξηρού φορτίου αναμένεται να επιταχυνθεί σε διψήφιους ετήσιους ρυθμούς (11%) έως το 2011 ενώ μεγάλος θα είναι και ο ρυθμός αύξησης των πετρελαιοφόρων (κοντά στο 8%). Επιπλέον, ο στόλος πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σχεδόν θα διπλασιαστεί στα επόμενα 5 χρόνια. Αυτή η υπερβολικά ταχεία μεγέθυνση του εμπορικού στόλου ήδη επιφέρει σημαντικές πιέσεις στα ναυπηγεία και στα εμπορικά λιμάνια, όπου πλέον οι υποδομές αδυνατούν να ανταπεξέλθουν στην παγκόσμια ζήτηση.

Στο δείπνο που ακολούθησε, μίλησε η διεθνούς φήμης οικονομολόγος και πανεπιστημιακός **Δρ. Anne Krueger**, η οποία διετέλεσε πρόσφατα και ως Αναπληρώτρια Διευθύντρια στο **Διεθνές Νομισματικό Ταμείο** (2001-2006). Η Δρ. Krueger, ειδικός σε θέματα διεθνούς εμπορίου και προστατευτισμού, μίλησε για την παγκοσμιοποίηση, την Κίνα, το διεθνές εμπόριο, τους κινδύνους που επιφυλάσσει το μέλλον και τις προκλήσεις της τρέχουσας οικονομικής κρίσης, τόσο στις αναπτυγμένες όσο και τις αναπτυσσόμενες οικονομίες. Η Δρ. Krueger ήταν πολύ αισιόδοξη για το μέλλον του διεθνούς εμπορίου. Τόνισε την επιτακτική ανάγκη να εξαλειφθούν σταδιακά οι περισσότεροι εμπορικοί φραγμοί, να υπάρξει θετική κατάληξη στις συζητήσεις του «Κύκλου της Ντόχα» και να αποφευχθούν από τα κράτη και τις πολιτικές ηγεσίες οι πρακτικές προστατευτισμού που διεθνώς θα αναχαιτίσουν τους ρυθμούς της εμπορικής και, κατ' επέκταση, της οικονομικής ανάπτυξης. Ως παράγοντα κινδύνου αναγνώρισε τις έντονες πληθωριστικές πιέσεις στις αγορές προϊόντων και υπηρεσιών και εκτίμησε ότι συνεχιζόμενες αυξήσεις στις τιμές της ενέργειας αυξάνουν το κόστος μεταφορών και μειώνουν τους ρυθμούς αύξησης των εμπορικών όγκων. Το πρόβλημα θα είναι μεγαλύτερο στις αναπτυσσόμενες οικονομίες που είναι πιο ενεργοβόρες και, συνεπώς, πιο ευάλωτες σε τέτοιου είδους αύξησης των τιμών.

Συνοπτικά, η κοινή πρόβλεψη από όλες τις ομιλίες είναι ότι οι κλυδωνισμοί στην παγκόσμια οικονομία που συνεπάγονται η χρηματοπιστωτική κρίση του 2007-2008 και ο παγκόσμιος πληθωρισμός, ενδέχεται στο άμεσο μέλλον να επιβραδύνουν σημαντικά τους ταχείς ρυθμούς ανάπτυξης που γνώρισε πρόσφατα το παγκόσμιο εμπόριο. Μεσο-μακροπρόθεσμα όμως, το διεθνές εμπόριο αγαθών και υπηρεσιών θα συνεχίσει να ανθεί, ιδιαίτερα με την κατάργηση των εμπορικών φραγμών και τη μεγέθυνση των αναπτυσσόμενων οικονομιών, οι οποίες εξελίσσονται ραγδαία σε κύριο μοχλό παγκοσμίου ανάπτυξης και ευημερίας.

Γίκιας Χαρδούβελης

Η Εξέλιξη του Διεθνούς Εμπορίου: Ο Ρόλος της Κίνας

Nicholas R. Lardy Ph.D.

Senior Fellow

Peterson Institute for International Economics



Ο Δρ. Nicholas Lardy θεωρείται διεθνώς ως επιστημονική αυθεντία σε ό,τι σχετίζεται με την οικονομία της Κίνας. Είναι Ανώτερος Ερευνητικός Εταίρος (Senior Fellow) του διεθνούς φήμης ιδρύματος μακροοικονομικής ανάλυσης και δεξαμενής οικονομικής σκέψης (think tank) των ΗΠΑ Peterson Institute for International Economics. Κατέχει Πτυχίο Οικονομικών Επιστημών από το Πανεπιστήμιο του Wisconsin (BA, 1968) και Διδακτορικό από το Πανεπιστήμιο του Michigan (1975). Διετέλεσε Ανώτερος Ερευνητικός Εταίρος και στο Brookings Institution. Δίδαξε στα πανεπιστήμια του Yale και της Washington, στο οποίο και διετέλεσε επικεφαλής του προγράμματος για την Κινεζική Οικονομία και αργότερα Διευθυντής της Σχολής Διεθνών Σπουδών Henry M. Jackson του Πανεπιστημίου. Έχει συγγράψει πληθώρα βιβλίων, άρθρων και επιστημονικών δοκιμίων για την οικονομία, το εμπόριο και τη διεθνή θέση της Κίνας.

Εισαγωγή

Ο Δρ. Lardy αναφέρθηκε στη ραγδαία εμπορική εξέλιξη της Κίνας, την εμπορική και οικονομική της ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια και τις προοπτικές αυτής της πολύ δυναμικής οικονομίας για το μέλλον. Οι εκτιμήσεις του Δρ. Lardy είναι ότι θα υπάρξει μια σταδιακή μείωση του ρυθμού οικονομικής μεγέθυνσης στην Κίνα και μια επιβράδυνση της ανάπτυξης του εξαγωγικού της εμπορίου στα επόμενα 2-3 χρόνια. Παράγοντας κινδύνου είναι το υψηλό εμπορικό της πλεόνασμα, η τεχνική συγκράτηση του εγχώριου νομισματός σε χαμηλά επίπεδα ισοτιμίας και η πιθανή υιοθέτηση από τις οικονομίες της Δύσης πολιτικών προστατευτισμού έναντι των εισαγωγών εμπορευμάτων από την Κίνα. Ωστόσο, εάν η χώρα επιτύχει την τόνωση της εγχώριας κατανάλωσης και ανατιμήσει ταχέως το νόμισμά της, οι αρνητικές πιέσεις στους ρυθμούς διεξαγωγής εμπορίου θα εκτονωθούν και η επίδραση της παγκόσμιας οικονομικής επιβράδυνσης στην ανάπτυξή της θα είναι περιορισμένη.

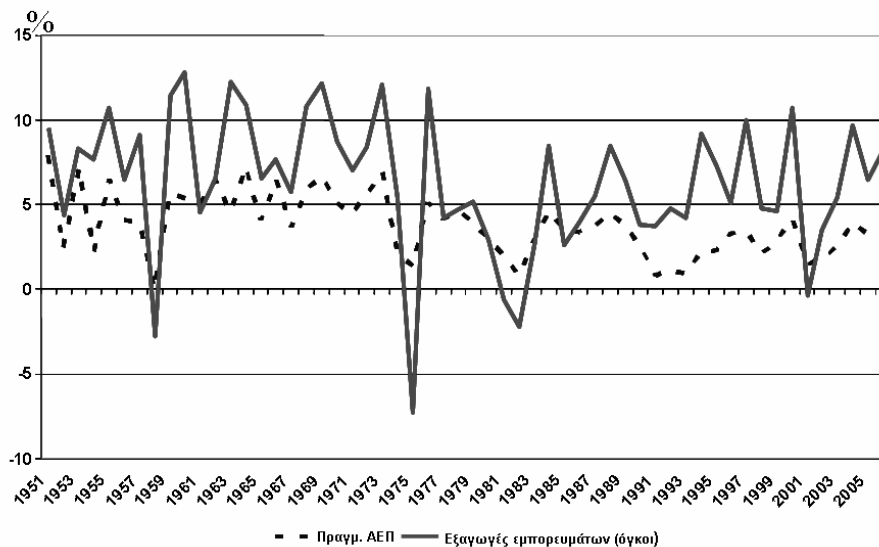
1. Η παγκόσμια ανάπτυξη και το εμπόριο

Το διεθνές εμπόριο αναπτύχθηκε, παράλληλα με την αύξηση του παγκόσμιου ΑΕΠ, με ιδιαίτερη ένταση τις τελευταίες δεκαετίες. Άλλωστε, μέρος της παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης οφείλεται στη διεύρυνση των εμπορικών σχέσεων και του εμπορίου, οι οποίες με τη σειρά τους ενισχύθηκαν από την αύξηση της ανάπτυξης και της ατομικής κατανάλωσης. Οι ρυθμοί μεγέθυνσης του εμπορίου από το 1950 και μετά, ήταν κατά μέσο όρο

διπλάσιοι από αυτούς της ανάπτυξης (Διάγραμμα 1). Αυτό οφείλεται κυρίως στις μειώσεις του κόστους μεταφοράς και δασμών (ως αποτέλεσμα των συμφωνιών του Γύρου Διαπραγματεύσεων της Ουρουγουάης). Οφείλεται επίσης, στην αύξηση της παραγωγικότητας στον τομέα των διεθνώς εμπορεύσιμων αγαθών. Παράλληλα, η καθετοποίηση της αλυσίδας παραγωγής έχει επιτρέψει, τα επιμέρους μέρη ενός τελικού προϊόντος να παράγονται - πλέον - σε διαφορετικές χώρες με μεγάλη εξειδίκευση και να συναρμολογούνται σε εκείνες που το κόστος της εργασίας είναι πιο χαμηλό. Αυτό οδήγησε σε αύξηση της παραγωγικότητας, μείωση του κόστους παραγωγής και συναρμολόγησης αλλά και αύξηση του εμπορίου.

Το διεθνές εμπόριο παρουσιάζει επίσης, μεγαλύτερη μεταβλητότητα από την οικονομική δραστηριότητα (Διάγραμμα 1). Αυτό οφείλεται στο ότι τα περισσότερα εμπορεύματα είναι κατά παράδοση βιομηχανικά προϊόντα και, ως εκ τούτου, η παραγωγή τους παρουσιάζει μεγαλύτερη μεταβλητότητα από ό,τι οι υπηρεσίες ή τα μη εμπορεύσιμα αγαθά. Μεταβολές στην παγκόσμια ανάπτυξη και ζήτηση, έχουν επομένως πιο ισχυρή επίδραση στο εμπόριο των προϊόντων αυτών και την παραγωγή τους.

Διάγραμμα 1: Παγκόσμιο ΑΕΠ και εμπόριο



Πηγή: Peterson Institute

2. Η ανάδειξη της Κίνας ως διεθνούς παράγοντα εμπορίου και μεταφορών

Το εμπόριο αυξάνεται ταχύτερα από ότι το ΑΕΠ σε παγκόσμια βάση. Πιο έντονοι είναι οι ρυθμοί στις αναπτυσσόμενες οικονομίες, όπου το εμπόριο μέσω θαλάσσης αυξάνεται με ρυθμούς 6% το χρόνο, αντίθετα με τις ανεπτυγμένες οικονομίες που αυξάνεται με ρυθμό μικρότερο του 3%, δηλαδή μια σχέση 2 προς 1. Ως αποτέλεσμα, το μερίδιο των αναπτυσσόμενων οικονομιών στο παγκόσμιο εμπόριο αυξάνεται τα τελευταία χρόνια κατά 1% το χρόνο. Σήμερα λοιπόν, οι αναπτυσσόμενες οικονομίες αντιπροσωπεύουν πλέον του 50% του παγκόσμιου εμπορίου από περίπου 45% στα μέσα της περασμένης δεκαετίας. Αυτό οφείλεται στην ταχύτερη ανάπτυξή τους σε σχέση με τις ανεπτυγμένες οικονομίες.

Η Κίνα και η Ινδία ξεχωρίζουν ανάμεσα στις αναπτυσσόμενες οικονομίες λόγω του μεγέθους τους και της σημασίας τους για το διεθνές εμπόριο. Μέχρι το 1920 οι χώρες αυτές αντιπροσώπευαν περίπου το 2% του διεθνούς εμπορίου η κάθε μία. Μέχρι το 1950, είχαν ακολουθήσει πολιτικές που στόχευαν στην αυτονομία, με την Κίνα να ακολουθεί μια πιο σοσιαλιστική πορεία από την Ινδία. Το αποτέλεσμα όμως και στις δύο χώρες ήταν μια δραματική πτώση του μεριδίου τους στο παγκόσμιο εμπόριο, περίπου στα επίπεδα του 0,6%. Η αρνητική αυτή πορεία συνεχίστηκε μέχρι να ξεκινήσουν οικονομικές

μεταρρυθμίσεις το 1978 στην Κίνα με τον Ντεγκ Σιαο Πίνγκ, και αργότερα στην Ινδία, το 1991. Στην Κίνα η ανάπτυξη του εμπορίου ξεκίνησε νωρίτερα και με εντατικότερους ρυθμούς. Η Ινδία ακολούθησε με χρονική υστέρηση και ελαφρά χαμηλότερους ρυθμούς εμπορικής ανάπτυξης. Για αυτό το λόγο, δεν αναμένεται να ξεπεράσει εμπορικά την Κίνα στα επόμενα χρόνια.

Η οικονομική και εμπορική ανάπτυξη της Κίνας ήταν πράγματι εκρηκτική και πρωτοφανής για τα σημερινά δεδομένα. Το μερίδιό της στο παγκόσμιο εμπόριο αυξήθηκε αλματωδώς, από 0,7% το 1978 σε πάνω από 7% το 2006. Το 2006, μόνο στην εμπορική κίνηση κοντέινερ, η Κίνα αντιπροσώπευε λίγο παραπάνω από το 30% του κόσμου. Στην ίδια περίοδο (1978-2006), το ΑΕΠ της 15πλασιάστηκε σε πραγματικούς όρους, παρουσιάζοντας μια μέση πραγματική ετήσια αύξηση άνω του 10%. Ταυτόχρονα καταργήθηκαν πολλοί φραγμοί στο εμπόριο με αποτέλεσμα οι εισαγωγές και εξαγωγές ως ποσοστό του ΑΕΠ της, να υπερ-εξαπλασιαστούν μέσα σε 3 δεκαετίες. Από 10% του ΑΕΠ το 1978, το εμπόριο στην Κίνα ανέρχεται στο 70% του ΑΕΠ σήμερα σε πραγματικούς όρους. Αυτό είναι διπλάσιο ποσοστό από το αντίστοιχο της Ιαπωνίας και τριπλάσιο από αυτό των ΗΠΑ. Ο όγκος των εμπορευμάτων αυξήθηκε εξίσου αλματωδώς. Η εμπορική κίνηση στα μεγάλα λιμάνια της χώρας, από 200 εκατ. μετρικούς τόνους το 1978, περίπου 20πλασιάστηκε, φτάνοντας τα 3,8 δις. το 2007. Μάλιστα,

από το 2000 και μετά, αυξάνεται με πολύ πιο εντατικούς ρυθμούς. Έως το 2000, οι εμπορικοί όγκοι αυξάνονταν ετησίως περίπου 9% (ή 15% σε αξία), αλλά από τις αρχές τις χιλιετίας διευρύνονται με ετήσιους ρυθμούς που ξεπερνούν το 20% (ή 25% σε όρους αξίας).

Η ραγδαία ανάπτυξη στην Κίνα οδήγησε και σε διαθρωπτικές αλλαγές στην παραγωγή αλλά και τη ζήτηση αγαθών και πρώτων υλών, κάτι που πυροδότησε την αύξηση των επενδύσεων. Τα τελευταία τέσσερα έτη, οι επενδύσεις ξεπέρασαν το 40% του ΑΕΠ. Πέρυσι μόνο, η Κίνα εισήγαγε το 50% των σιδηρομεταλλευμάτων που διακινήθηκαν σε παγκόσμια κλίμακα. Από το 2000, η εισαγωγή τους 4πλασιάστηκε, φτάνοντας τους 380 εκατ. τόνους. Η Κίνα λοιπόν έφτασε τα τελευταία 4-5 χρόνια να αντιπροσωπεύει το 90% της αύξησης στην παγκόσμια ζήτηση σιδηρομεταλλευμάτων. Ταυτόχρονα, αυξήθηκε το ίδιο εντατικά και η ζήτηση ενέργειας. Το 30% της παγκόσμιας αύξησης του εμπορίου πετρελαίου την τελευταία πενταετία οφείλεται στην Κίνα. Οι εισαγωγές της καλύπτουν σήμερα το 50% των αναγκών της σε πετρέλαιο.

Οι διαθρωπτικές αλλαγές στην παραγωγή στην Κίνα φαίνονται πολύ καθαρά στην πορεία που ακολούθησε η γεωργία στην χώρα αυτή. Από την εισαγωγή της στο Διεθνή Οργανισμό Εμπορίου (WTO) το 2001, η αγροτική παραγωγή στράφηκε σε καλλιέργειες μικρότερης χρήσης (έντασης) εδάφους και υψηλότερης προστιθέμενης αξίας όπως είναι τα φρούτα και οι ξηροί καρποί. Ως αποτέλεσμα, η Κίνα από αυτάρκης σχεδόν σε σόγια, αναγκάστηκε να μειώσει την καλλιέργειά της και να αυξήσει τις εισαγωγές της στο προϊόν αυτό, που σήμερα ξεπερνούν τους 30 εκατ. τόνους. Ταυτόχρονα όμως, από το 2001, οι εξαγωγές της σε φρούτα και ξηρούς καρπούς 4πλασιάστηκαν, και το 2007 ανήλθαν σε 1,4 δις. δολάρια.

3. Τι επιφυλάσσει το μέλλον

Το ερώτημα που τίθεται σήμερα, περισσότερο από ποτέ, είναι αν οι υψηλοί ρυθμοί ανάπτυξης του εμπορίου στην Κίνα θα συνεχιστούν και στα επόμενα πέντε χρόνια. Η απάντηση είναι ότι θα πρέπει να αναμένουμε μια

επιβράδυνση της ανάπτυξης και του εμπορίου για πολλούς, διαθρωπτικούς λόγους. Πρώτον, η αναδιάρθρωση του αγροτικού τομέα λόγω του WTO, από το 2001 και μετέπειτα, οδηγεί σε μείωση των όγκων της εγχώριας παραγωγής και σε σταδιακή συρρίκνωση του αγροτικού τομέα. Παράλληλα, οι επενδύσεις σε υποδομή παραγωγής, αναμένεται να μειωθούν. Η συμπεριφορά τους ήταν κυκλική τα τελευταία 30 χρόνια και, απ' ό,τι φαίνεται, οι επενδύσεις αυτές κορυφώθηκαν την τελευταία διετία. Σε συνδυασμό με την μείωση της παγκόσμιας ζήτησης που συνεπάγεται η παρούσα οικονομική κρίση στις ΗΠΑ, θα πρέπει να αναμένουμε μια επιβράδυνση των επενδύσεων ως ποσοστό του ΑΕΠ, αν όχι πτώση. Επιπλέον, η Κίνα επιθυμεί να ενισχύσει την εγχώρια κατανάλωση, αλλάζοντας τη δομή της ζήτησης και της εγχώριας οικονομίας. Αυτό σημαίνει ότι οι εξαγωγές θα περιέλθουν σε δεύτερη προτεραιότητα, καθώς η ανάπτυξη θα πρέπει να βασίζεται κυρίως στην εγχώρια κατανάλωση. Η μείωση των εξαγωγών ίσως να αντικατοπτριστεί σε μια επιβράδυνση των εισαγωγών για πρώτες ύλες και ενέργεια, σε συνδυασμό με τη μείωση των επενδύσεων σε μέσα παραγωγής αγαθών προς εξαγωγή. Ο εξωτερικός (εξαγωγικός) τομέας ευθύνεται τα τελευταία 20 χρόνια για το 25% της Κινεζικής οικονομικής ανάπτυξης. Με την παγκόσμια οικονομική επιβράδυνση θα δούμε όμως τον τομέα αυτό να μειώνεται σταδιακά, όπως θα πρέπει να αρχίσει να μειώνεται και το εμπορικό πλεόνασμα της Κίνας, εφόσον οι εξαγωγές αναμένεται να αποτελούν ολοένα και μικρότερο κομμάτι του ΑΕΠ. Αυτή η επιβράδυνση του εμπορικού τομέα της Κίνας, θα μειώσει κατά δύο έως τρεις ποσοστιαίες μονάδες το ρυθμό ανάπτυξης της χώρας στην επόμενη πενταετία. Ήδη έχουμε δει μια επιβράδυνση του ρυθμού αυτού από 11,9% στο δεύτερο τρίμηνο του 2007 σε 11,2% στο τέλος του χρόνου και μπορεί το πρώτο τρίμηνο του 2008 να μειωθεί στο 10%.

4. Συμπεράσματα

Οι επιπτώσεις της μείωσης των επενδύσεων και του ρυθμού ανάπτυξης της Κίνας στον εμπορικό τομέα της οικονομίας θα είναι σημαντικές. Το εμπόριο αναμένεται να αυξηθεί με μειωμένους ρυθμούς στα επόμενα δύο με τρία έτη. Ο ρυθμός αύξησής του θα πρέπει να κυμανθεί μεταξύ

15% και 20% σε αξία ή μεταξύ 10% με 15% σε όγκο σε ετήσια βάση, ποσοστά που είναι χαμηλότερα από τους ρυθμούς της τελευταίας πενταετίας. Αν η εγχώρια ζήτηση τονωθεί, θα πρέπει η επιβράδυνση αυτή της εμπορικής δραστηριότητας να έχει μικρότερη επίδραση στους ρυθμούς ανάπτυξης. Παράγοντας κινδύνου στο σενάριο της συνεχιζόμενης ισχυρής ανάπτυξης στη χώρα αποτελεί το υψηλό εμπορικό πλεόνασμα και η μη ανατίμηση του εγχωρίου νομίσματος. Επιπλέον, στην περίπτωση που ενεργοποιηθούν πολιτικές προστατευτισμού έναντι των Κινεζικών εξαγωγών στην Ευρώπη και τις ΗΠΑ, το εξαγωγικό εμπόριο της Κίνας θα επηρεαστεί αρνητικά. Ωστόσο, μια γρήγορη ανατίμηση του εθνικού νομίσματος και η αναδιάρθρωση της εσωτερικής κατανάλωσης θα ενισχύσει σημαντικά τους εμπορικούς όγκους και θα εξομαλύνει τις αρνητικές επιπτώσεις μιας σημαντικής παγκόσμιας οικονομικής επιβράδυνσης και ανισορροπίας.

Αερομεταφορές Εμπορευμάτων: Τάσεις και Προοπτικές



Gene Huang Ph.D.

Chief Economist

FEDEX

Ο Δρ. Gene Huang είναι ο Επικεφαλής Οικονομολόγος (Chief Economist) του Ομίλου της FedEx (Federal Express) των ΗΠΑ. Είναι υπεύθυνος για τις οικονομικές και χρηματοπιστωτικές προβλέψεις της FedEx. Αποτελεί μέλος του Blue Chip Consensus Panel, του Wall Street Journal Economic Panel και του Business Outlook Panel του περιοδικού Business Week. Κατέχει Μεταπτυχιακό (MA) από το Πανεπιστήμιο του Yale, Διδακτορικό από το Πανεπιστήμιο της Pennsylvania και Πτυχίο Νομικής από το Πανεπιστήμιο Fudan στη Σαγκάη. Είναι συγγραφέας βιβλίων οικονομικής των επιχειρήσεων και πληθώρας άρθρων σε επιστημονικά περιοδικά.

Εισαγωγή

Ο Δρ. Huang μίλησε για τις εξελίξεις στον κλάδο αερομεταφοράς εμπορευμάτων. Συγκεκριμένα, αναφέρθηκε στις τάσεις και τις προοπτικές του και περιέγραψε τους κύριους λόγους που θα οδηγήσουν στη ραγδαία ανάπτυξη του συγκεκριμένου κλάδου. Σύμφωνα με τον Δρ. Huang, ο στόλος της αποκλειστικής αερομεταφοράς εμπορευμάτων, θα τριπλασιαστεί στα επόμενα χρόνια. Η ραγδαία αυτή ανάπτυξη του κλάδου αερομεταφορών παγκοσμίως, απαιτεί τεράστιες επενδύσεις σε υποδομή (αεροδρόμια, αεροσκάφη, κλπ.), ενώ οδηγεί σε μεγάλη αύξηση της ζήτησης για καύσιμα και προσωπικό. Οι προκλήσεις θα είναι μεγάλες στο εγγύς μέλλον.

1. Προοπτικές Ανάπτυξης του Κλάδου

Τα τελευταία έτη παρατηρήθηκε μια μεγάλη ανάπτυξη του κλάδου αερομεταφοράς εμπορευμάτων. Ο ρυθμός ανάπτυξης ήταν τουλάχιστον διπλάσιος (σε όρους όγκου εμπορευμάτων) από τον αντίστοιχο των χερσαίων και θαλασσίων μεταφορών. Στο Διάγραμμα 2 ιχνογραφούνται οι αυξήσεις στους κλάδους αυτούς για το διάστημα 2005-2007 και παρέχονται και προβλέψεις για το διάστημα 2008-2011.

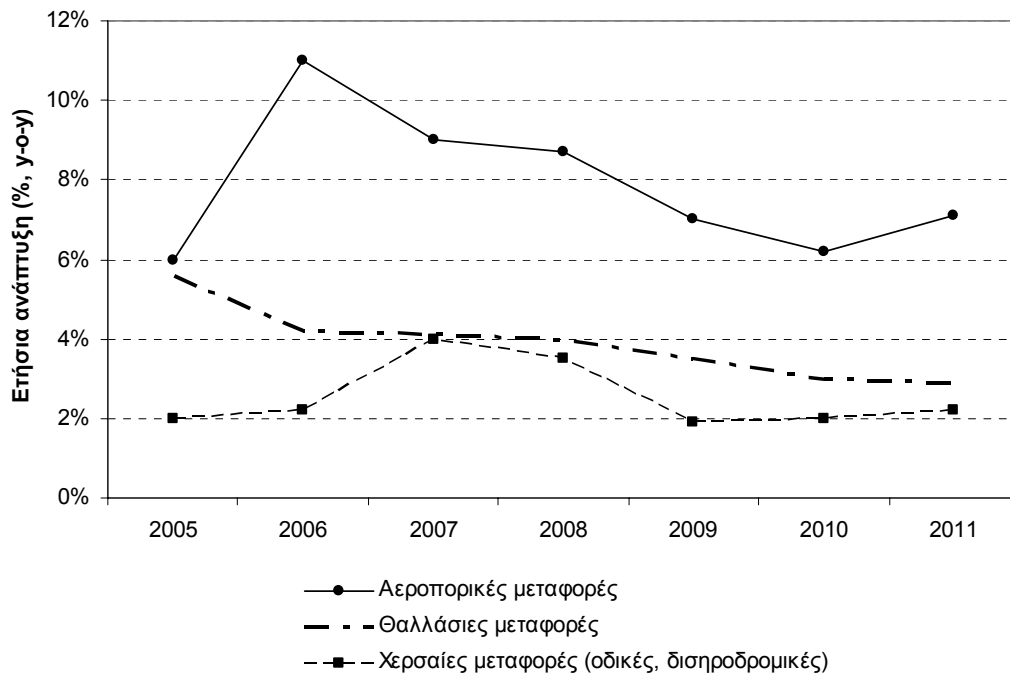
Ο όγκος των εμπορευμάτων που θα μεταφέρονται αεροπορικώς αναμένεται να αυξηθεί με υψηλότερους από τους σημερινούς ρυθμούς σε διεθνές επίπεδο. Συγκεκριμένα, αναμένεται αύξηση των αερομεταφορών εμπορευμάτων (σε όρους όγκου) κατά 6% ετησίως για τα

επόμενα 20 έτη.¹ Οι ειδικοί αναλυτές εκτιμούν ότι η μακροχρόνια ανάπτυξη του κλάδου θα είναι περίπου διπλάσια από την τάση του ρυθμού ανάπτυξης του παγκοσμίου ΑΕΠ. Οι κύριοι παράγοντες τροφοδότησης της ανάπτυξης του κλάδου αερομεταφοράς εμπορευμάτων συνοψίζονται στα εξής:

- Οι ρυθμοί ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου είναι διπλάσιοι (ή και τριπλάσιοι) από τους αντίστοιχους ρυθμούς ανάπτυξης του παγκοσμίου ΑΕΠ. Επιπλέον, η εταιρία McKinsey υπολογίζει ότι το μερίδιο των διεθνώς εμπορεύσιμων αγαθών θα ανέλθει από 20% σήμερα σε 80% το 2020.
- Διεθνείς συμφωνίες εμπορίου δημιουργούν νέες προοπτικές. Για παράδειγμα, η συμφωνία «Ανοιχτοί Ουρανοί» (Open Skies) μεταξύ ΕΕ-ΗΠΑ θα αλλάξει ριζικά το τοπίο στις αερομεταφορές.
- Συνεχίζεται η τάση των παραγωγών να συγκεντρώνουν πρώτες ύλες και ενδιάμεσα αγαθά και να κατατέμνουν την παραγωγική διαδικασία σε διαφορετικές χώρες. Αυτό συμβαίνει σε μια προσπάθεια να αξιοποιηθούν οι περιφερειακές διαφοροποιήσεις του κόστους παραγωγής.
- Η εξειδίκευση των μεθόδων παραγωγής καθώς και η υιοθέτηση συστημάτων έγκαιρης διαχείρισης αποθεμάτων (just-in-time inventory management)

¹ Η Boeing προβλέπει ανάπτυξη 6,1% για τα επόμενα 20 έτη (πρόβλεψη 2006/2007) ενώ η Airbus αναμένει ανάπτυξη 6% για το διάστημα 2006-2025.

Διάγραμμα 2: Αύξηση Όγκου Μεταφοράς Εμπορευμάτων Ανά Κλάδο



Πηγή: Global Insight (2007).

απαιτούν μεθόδους μεταφοράς εμπορευμάτων που να είναι γρήγορες, ευέλικτες και αξιόπιστες ως προς τους χρόνους παράδοσης. Οι αερομεταφορές πληρούν καλύτερα τα παραπάνω κριτήρια σε σχέση με τις θαλάσσιες και χερσαίες μεταφορές.

- Υπάρχει πολλαπλασιασμός των μικρών, ελαφρών αγαθών υψηλής τεχνολογίας που έχουν υψηλή αναλογία αξίας προς βάρος (πχ. ιατρικά προϊόντα), γεγονός που μειώνει σημαντικά το κόστος των αερομεταφορών.
- Καθώς εξελίσσεται η οικονομία, η γενική τάση είναι τα εμπορεύματα να είναι ελαφρύτερα και να μεταφέρονται γρηγορότερα.

2. Αλλάζει ο Αεροπορικός Στόλος

Η μεγάλη αύξηση των εμπορευμάτων που θα μεταφέρονται αεροπορικώς, θα αλλάξει τη φύση και το μέγεθος του διεθνούς στόλου αεροσκαφών. Συγκεκριμένα, η Boeing προβλέπει ότι θα αυξηθεί σημαντικά το μέσο ωφέλιμο φορτίο των αεροσκαφών, θα διπλασιαστεί στα επόμενα 20 έτη ο διεθνής στόλος αεροσκαφών αποκλειστικής μεταφοράς εμπορευμάτων

και θα υπάρξει τριπλασιασμός των εμπορευμάτων που θα μεταφέρονται αεροπορικώς. Περισσότερα από τα μισά αερομεταφερόμενα εμπορεύματα θα μεταφέρονται με αεροσκάφη αποκλειστικής μεταφοράς εμπορευμάτων τύπου cargo (ή freight), ενώ το 75% των νέων αεροσκαφών αυτού του τύπου θα προέλθουν από μετατροπές υπαρχόντων επιβατικών αεροσκαφών.

Επιπλέον, τα αυξημένα δρομολόγια σε αεροδιαδρόμους εντατικής χρήσης θα δημιουργήσουν ανάγκη για αεροσκάφη μεγαλύτερης χωρητικότητας. Η αύξηση του εμπορίου σε ορισμένα δρομολόγια όπου οι αερομεταφορές εμπορευμάτων γίνονταν μέσω επιβατικών αεροσκαφών (τα εμπορεύματα μεταφέρονταν στο κύτος του σκάφους), θα αναγκάσει τις εταιρίες να δρομολογήσουν αεροσκάφη αποκλειστικής μεταφοράς εμπορευμάτων.

Τέλος, οι μεγάλες επενδύσεις στον κλάδο των αερομεταφορών αναμένεται ότι θα επιφέρουν τεχνολογικές βελτιώσεις οι οποίες θα οδηγήσουν σε σύγχρονα αεροσκάφη μεγάλου μεγέθους τα οποία θα έχουν μεγαλύτερη χωρητικότητα, αυτονομία και λειτουργική αποδοτικότητα.

3. Η Συμφωνία ΕΕ-ΗΠΑ «Ανοιχτοί Ουρανοί»

Η πρόσφατη συμφωνία ΕΕ-ΗΠΑ «Ανοιχτοί Ουρανοί» (Open Skies) αναμένεται ότι θα δημιουργήσει σημαντικές ευκαιρίες στον κλάδο αερομεταφορών.² Η συμφωνία θα επιτρέψει στους Ευρωπαίους αερομεταφορείς να πραγματοποιούν πτήσεις από οποιοδήποτε αεροδρόμιο της ΕΕ προς οποιοδήποτε αεροδρόμιο των ΗΠΑ. Αντίστοιχα, οποιαδήποτε αμερικανική εταιρεία θα μπορεί να πραγματοποιεί απευθείας πτήσεις από Ευρωπαϊκά αεροδρόμια προς τις Ηνωμένες Πολιτείες.³ Με την συμφωνία αναμένεται ότι:

- η επιβατική κίνηση ανάμεσα στις δύο ηπείρους θα αυξηθεί μέσα στα επόμενα έτη κατά 26 εκατομμύρια ταξιδιώτες,
- θα δημιουργηθούν 75.000 νέες θέσεις εργασίας έως το 2013,
- θα υπάρξει συγκράτηση ή/και μείωση των ναύλων στις υπερατλαντικές πτήσεις.

Η συμφωνία δημιουργεί νέες δυνατότητες για τη μεταφορά εμπορευμάτων ενώ διευκολύνει την ανάπτυξη και χρήση κομβικών αεροδρομίων (hubs) τα οποία αποτελούν σήμερα τον ακρογωνιαίο λίθο στις αεροπορικές μεταφορές. Τα κομβικά αεροδρόμια δημιουργούν χιλιάδες θέσεις εργασίας στις περιοχές που εξυπηρετούν ενώ αποτελούν σημαντικούς πόλους έλξης επιχειρήσεων που στηρίζονται σε έγκαιρα και αποδοτικά συστήματα διανομής.

4. Ο Ρόλος της Κίνας

Οι εξελίξεις στην Ασιατική ήπειρο δημιουργούν υψηλές προοπτικές για τον κλάδο των αερομεταφορών εμπορευμάτων. Το μερίδιο των διεθνών αερομεταφορών εμπορευμάτων που συνδέονται με την Ασία αναμένεται να αυξηθεί από 51% το 2005 σε 63% το 2025.⁴ Το εμπόριο σε όλη τη περιοχή, το οποίο είναι ήδη υψηλό εκ του

γεγονότος ότι πολλές Ασιατικές χώρες χαρακτηρίζονται από χαμηλό κόστος παραγωγής, θα αυξηθεί περαιτέρω λόγω της ενίσχυσης της εγχώριας κατανάλωσης σε αυτές τις χώρες.

Η ραγδαία ανάπτυξη της Κινεζικής οικονομίας έχει συμβάλει σημαντικά στην ανάπτυξη του κλάδου των αερομεταφορών εμπορευμάτων. Έχει υπάρξει μια μετατόπιση της παραγωγής από την κατασκευή των επιμέρους τμημάτων των αγαθών σε συναρμολόγηση των τελικών αγαθών. Τα τελευταία δέκα έτη ο αριθμός των Η/Υ που συναρμολογήθηκαν στην Κίνα αυξήθηκε από 840 χιλ. σε 45 εκ.⁵

Στο Διάγραμμα 3 παρουσιάζεται το μερίδιο των επιμέρους αγορών στην ανάπτυξη του κλάδου των αερομεταφορών εμπορευμάτων για το διάστημα 2006-2007. Είναι εμφανές ότι ο κύριος τροφοδότης της ανάπτυξης είναι η Ασιατική αγορά (συναθροιστικά 38,7%) ενώ η επιρροή της Κίνας είναι ιδιαίτερα σημαντική.

Στον Πίνακα 1 παρουσιάζονται οι πέντε μεγαλύτερες αγορές του κλάδου μεταφοράς εμπορευμάτων για το 2005 καθώς και η πρόβλεψη για το 2025. Στην προσεχή πενταετία αναμένεται ότι τα εμπορεύματα που θα μεταφέρονται εντός της Κίνας θα αυξηθούν κατά 15,7%. Ειδικότερα τα αερομεταφερόμενα εμπορεύματα αναμένεται ότι θα αυξηθούν κατά 15,1%.⁶

Τέλος, η συνεχιζόμενη ραγδαία ανάπτυξη της Κινεζικής οικονομίας, καθώς και οι μεγάλες πραγματοποιούμενες και προγραμματισμένες επενδύσεις σε υποδομές, δημιουργούν επιπλέον προοπτικές για τις αερομεταφορές εμπορευμάτων. Συγκεκριμένα, έχει υπολογιστεί ότι οι πρόσφατες επενδύσεις για υποδομές στην Κίνα έφτασαν τα \$260 δις (20% του ΑΕΠ),⁷ ενώ η Κινεζική κυβέρνηση ανακοίνωσε ότι θα δημιουργηθούν 112 νέα αεροδρόμια.

² Ας σημειωθεί ωστόσο ότι θα υπάρξουν αλλαγές στους όρους κατά την σύνταξη της δεύτερης συμφωνίας το 2010.

³ Αυτό που δεν θα επιτρέπεται είναι η εκτέλεση εσωτερικών πτήσεων.

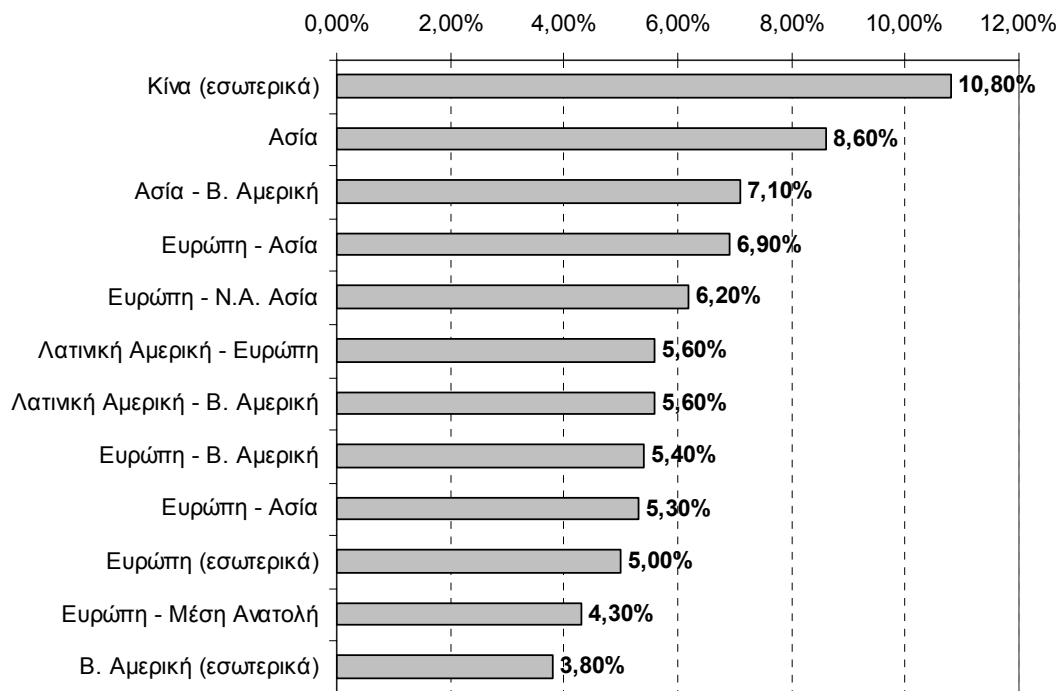
⁴ Πηγή: Boeing.

⁵ Πηγή: Airbus.

⁶ Οι λοιπές κατηγορίες έχουν ως εξής: οδικές μεταφορές εμπορευμάτων: 13,2%, σιδηροδρομικές: 13,2%, θαλασσιές: 17,2% και μέσω αγωγών: 15,6% (Πηγή: EMI).

⁷ Πηγή: Morgan Stanley (2005).

Διάγραμμα 3: Μερίδιο Αγορών στην Ανάπτυξη του Κλάδου Αερομεταφοράς Εμπορευμάτων (2006-2007)



Πηγή: Boeing World Air Cargo Forecast (2006/2007).

Πίνακας 1: Οι Πέντε Μεγαλύτερες Αγορές του Κλάδου Μεταφοράς Εμπορευμάτων

	2005	2025
1.	ΗΠΑ (εσωτερικά)	Κίνα - Β. Αμερική
2.	Κίνα - Β. Αμερική	Κίνα - Ευρώπη
3.	Ευρώπη - Β. Αμερική	ΗΠΑ (εσωτερικά)
4.	Ασία - Β. Αμερική	Κίνα (εσωτερικά)
5.	Β. Αμερική - Ευρώπη	Ασία - Β. Αμερική

Πηγή: Airbus Global Market Forecast: The Future of Flying 2006-2025.

5. Προκλήσεις

Η μεγάλη ανάπτυξη του κλάδου αερομεταφοράς εμπορευμάτων θα συνοδευτεί και από ορισμένες προκλήσεις που θα αντιμετωπίσουν οι εμπλεκόμενοι φορείς. Πιο συγκεκριμένα:

- **Προστατευτισμός.** Ενώ πραγματοποιούνται σημαντικές εμπορικές συμφωνίες μεταξύ χωρών για την ελεύθερη διακίνηση εμπορευμάτων, υπάρχει μια τάση για στροφή στον προστατευτισμό. Ωστόσο, υπάρχει αβεβαιότητα για το εάν θα ληφθούν ουσιαστικά μέτρα προστατευτισμού από τις διάφορες κυβερνήσεις.
- **Περιβαλλοντική πολιτική.** Τα τελευταία έτη υπάρχει μεγάλη ευαισθητοποίηση σε θέματα περιβάλλοντος με αποτέλεσμα, μεταξύ άλλων, να υπάρχει μια αυξανόμενη τάση για περιορισμό των ρύπων και της κατανάλωσης καυσίμων. Ειδικότερα, οι αερομεταφορές βρίσκονται στο στόχαστρο των περιβαλλοντολόγων κυρίως λόγω της πολύ μεγάλης κατανάλωσης καυσίμων και εκπομπής ρύπων εν συγκρίσει προς τις χερσαίες μεταφορές.⁸ Στα επόμενα έτη αναμένονται να τεθούν και θεσμικοί περιορισμοί στις εκπομπές ρύπων από αεροσκάφη, γεγονός που μπορεί να οδηγήσει σε αυξημένο κόστος λειτουργίας. Οι όποιες ρυθμίσεις θα επηρεάσουν τις αερομεταφορές σε μεγάλο βαθμό καθώς τα αεροσκάφη αντικαθίστανται ανά 25 έτη.⁹
- **Εφοδιασμός και τιμές καυσίμων.** Αναμένεται ότι θα υπάρξουν σημαντικές αυξήσεις των τιμών των αεροπορικών καυσίμων, κυρίως λόγω της αναμενόμενης μεγάλης ζήτησης, ενώ έχουν αναφερθεί και προβλήματα από τη μεριά της (ανεπαρκούς) προσφοράς.
- **Ανεπαρκείς υποδομές και προσωπικό.** Έχει διαπιστωθεί ότι υφίστανται ήδη ελλείψεις σε υποδομές, όχι μόνο αεροδρομίων αλλά και οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου που ενώνει τα αεροδρόμια με τις αστικές περιοχές. Επιπλέον, σε αντίθεση με την δεκαετία του 1980, υπάρχει πρόβλημα στελέχωσης

των αεροπορικών εταιριών κυρίως σε εξειδικευμένο προσωπικό όπως πιλότοι, μηχανικοί, συντηρητές κλπ. Με την ραγδαία αύξηση του στόλου αεροσκαφών καθώς και την εντατικοποίηση της χρήσης του υφιστάμενου στόλου, τα προαναφερόμενα προβλήματα αναμένεται να γιγαντωθούν.

- **Γραφειοκρατία.** Σε αρκετά διεθνή αεροδρόμια έχουν αναφερθεί προβλήματα ως προς τους χρόνους που απαιτούνται για την εκτελώνιση εμπορευμάτων. Μάλιστα, σε ορισμένες περιπτώσεις οι χρόνοι αναμονής είναι ανάλογοι αυτών που υφίστανται για εμπορεύματα που μεταφέρονται μέσω πλοίων.
- Ένα επιπλέον πρόβλημα είναι ότι υπάρχει **ανισομέρεια στις ροές εμπορευμάτων.** Συγκεκριμένα, τα φορτία Ασίας προς την Β. Αμερική είναι κατά 50% περισσότερα από ό,τι στην αντίθετη κατεύθυνση.¹⁰

6. Συμπεράσματα

Τα τελευταία έτη υπήρξε ανάπτυξη του κλάδου αερομεταφοράς εμπορευμάτων. Η τάση αυτή θα συνεχιστεί με εντονότερους ρυθμούς καθώς το διεθνές εμπόριο θα αυξάνεται συνεχώς. Ο στόλος των αεροσκαφών θα διπλασιαστεί ενώ τα αεροσκάφη αποκλειστικής μεταφοράς εμπορευμάτων θα τριπλασιαστούν. Η ανάπτυξη αυτή συνοδεύεται από ορισμένες σημαντικές προκλήσεις. Ωστόσο, οι θετικές προσδοκίες που διαμορφώνονται μέσω των νέων επιχειρηματικών ευκαιριών ξεπερνούν τις όποιες πιθανές προκλήσεις και τα προβλήματα που θα ανακύψουν.

⁸ Πρόσφατα εκτιμήθηκε ωστόσο ότι οι συνολικοί ρύποι (σε όρους διοξειδίου του άνθρακα) από τις θαλάσσιες μεταφορές είναι διπλάσιοι από αυτές των αεροπορικών μεταφορών.

⁹ Πληροφοριακά, στις ΗΠΑ, η αντικατάσταση των φορτηγών πραγματοποιείται στα τρία έτη.

¹⁰ Πηγή: Transport Intelligence.

Εμπορική Ναυτιλία: Τάσεις και Προοπτικές

Paal Monsen

Consultant, Marsoft International A.S.



Ο Paal E. Monsen είναι Σύμβουλος και Managing Partner της Marsoft International A.S., του μεγαλύτερου συμβουλευτικού γκρουπ στον κλάδο της ναυτιλίας. Η Marsoft παρέχει (μεταξύ άλλων) συμβουλές στρατηγικής και επενδύσεων, διαχείρισης κινδύνου και κλασικές αναλύσεις στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας. Ιδρύθηκε το 1979 και διαθέτει γραφεία στο Όσλο, τη Βοστώνη και το Λονδίνο. Ο κ. Monsen αποτελεί έναν από τους ιδρυτές του ομίλου. Κατέχει πτυχίο στη Διοίκηση Επιχειρήσεων (MBA) από το Πανεπιστήμιο του Denver. Διευθύνει τις Ευρωπαϊκές δραστηριότητες της Marsoft και το γραφείο της εταιρίας στο Όσλο. Πριν την Marsoft εργαζόταν ως Βοηθός του Προέδρου της Κολομβιανής Gas LNG Corporation στις ΗΠΑ και συμμετείχε στο σχεδιασμό των θαλάσσιων μεταφορών της.

Εισαγωγή

Ο κ. Monsen παρουσίασε τις προβλέψεις του για τις εξελίξεις στον κλάδο της εμπορικής ναυτιλίας. Συγκεκριμένα, αναφέρθηκε στις βραχυμεσοπρόθεσμες τάσεις και τις προοπτικές του κλάδου καθώς και στις αναμενόμενες εξελίξεις. Ο κ. Monsen εκτίμησε ότι ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος θα συνεχίσει να αυξάνεται με πολύ γρήγορους ρυθμούς έως το 2011. Αυτή η ταχεία μεγέθυνση επιφέρει ήδη σημαντικές πιέσεις στα ναυπηγεία και τα εμπορικά λιμάνια όπου οι ελλείψεις σε υποδομές γίνονται πλέον αισθητές.

1. Χαρακτηριστικά του Κλάδου

Τα τελευταία έτη η εμπορική ναυτιλία έχει γνωρίσει ιστορικά υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης. Τα κύρια χαρακτηριστικά της εξέλιξης του κλάδου συνοψίζονται στα εξής:

- Από το 2002 όλοι οι τομείς της εμπορικής ναυτιλίας έχουν επωφεληθεί από μία αύξηση στην ζήτηση για μεταφορές εμπορευμάτων.
- Η τιμή ναύλωσης πλοίων εμπορευματοκιβωτίων έφτασε σε ιστορικά υψηλά επίπεδα το 2005.
- Η τιμή ναύλωσης πλοίων ξηρού φορτίου και πετρελαιοφόρων έφτασε σε ιστορικά υψηλά επίπεδα στα τέλη του 2007.

- Η αξία των πλοίων (κυρίως των υπό κατασκευή) εξακολουθεί να αυξάνεται. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι η τιμή απόκτησης ενός νέου πλοίου ξηρού φορτίου είναι σήμερα 2,6 φορές μεγαλύτερη από την αντίστοιχη τιμή του 1999.¹¹ Αντίστοιχα, ένα νέο πετρελαιοφόρο είναι 2,1 φορές ακριβότερο συγκριτικά με την τιμή του 1999 ενώ ένα πλοίο εμπορευματοκιβωτίων είναι 1,6 φορές ακριβότερο. Ωστόσο, η εταιρία Marsoft αναμένει (ελαφρά) πτώση των τιμών απόκτησης νέων πλοίων όλων των τύπων στα επόμενα δύο έτη.
- Σήμερα υπάρχει και υψηλή αξία μεταπώλησης. Πχ. ένα πλοίο ξηρού φορτίου (μέγεθος rapanax) που αγοράστηκε έναντι 30 εκ. USD πριν από δέκα έτη, μεταπωλείται σήμερα έναντι 72 εκ. USD.¹² Η υψηλή τιμή απόκτησης ενός πλοίου αντανακλά τις υψηλές τιμές ναύλωσης. Ένα πλοίο που ναυλώνεται για τρία έτη, θα έχει έσοδα περίπου 56 εκ. USD για όλη την περίοδο αυτή (περίπου 56 χιλ. USD ημερησίως).

¹¹ Πηγή: Marsoft, μέσος όρος τιμών Ιανουαρίου 2008.

¹² Σε κανονικές αγορές ένα σκάφος αποσύρεται ύστερα από 25 έτη λειτουργίας.

Πίνακας 2: Σενάρια της εταιρίας Marsoft ως προς τις Τιμές Μίσθωσης Σκαφών (Μέσοι Όροι, 2008)

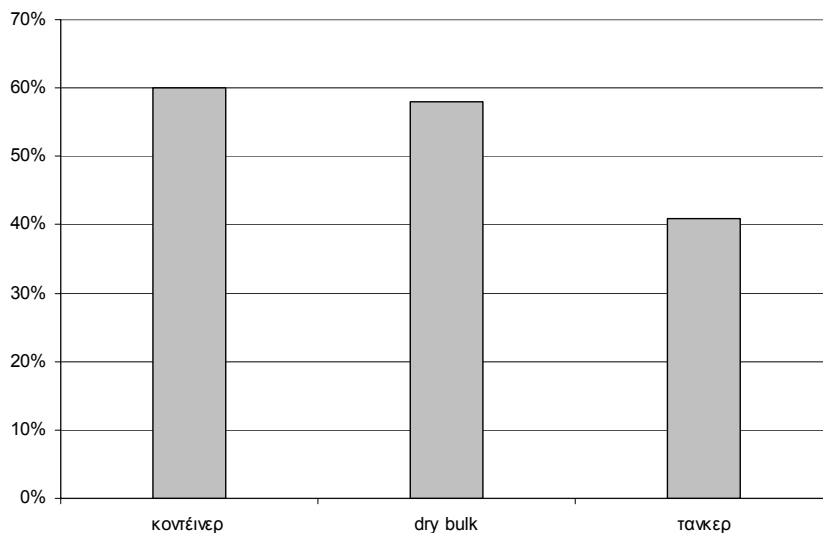
ΗΠΑ (οικονομία)	Επιβράδυνση	Ύφεση	Ύφεση
Παγκόσμια οικονομία	Σταθερή	Επιβράδυνση	Ύφεση
Cape	\$100,000	\$65,000	\$35,000
VLCC*	\$53,000	\$41,000	\$30,000
4000 teu**	\$28,000	\$23,000	\$18,000

*VLCC = Very Large Crude Carrier,

**teu = Twenty-foot Equivalent Unit (εμπορευματοκιβώτια χωρητικότητας 20 ποδών). Όλες οι τιμές σε USD.

Πηγή: Marsoft (2008).

Διάγραμμα 4: Νέες Παραγγελίες ως ποσοστό Υπάρχοντος Στόλου (2007).



Πηγή: Marsoft (2008).

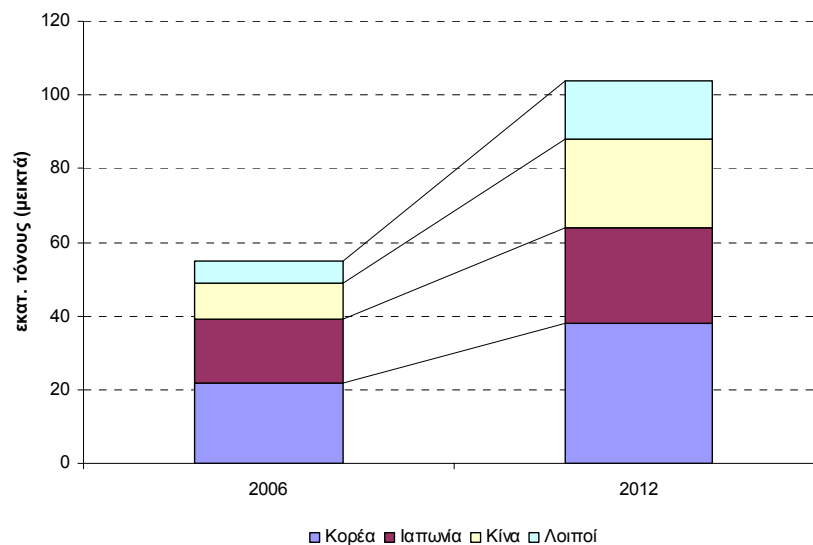
2. Προκλήσεις

Στα επόμενα έτη θα προκύψουν μια σειρά από παράγοντες που αναμένονται να ασκήσουν αρνητική επίδραση στην εμπορική ναυτιλία. Συγκεκριμένα:

- Η μείωση των ρυθμών αύξησης του διεθνούς ΑΕΠ μπορεί να έχει ιδιαίτερα αρνητική επίδραση στην οικονομική ανάπτυξη της Κίνας και να μειώσει σημαντικά τις εξαγωγές της. Η μείωση των εξαγωγών της Κίνας θα έχει πολύ μεγαλύτερη επίπτωση στις

θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων από ό,τι στους κλάδους των χερσαίων και αεροπορικών μεταφορών εμπορευμάτων. Μια ενδεχόμενη σημαντική πτώση της τιμής του πετρελαίου που θα έπεται της παγκόσμιας οικονομικής επιβράδυνσης, θα οδηγήσει σε συρρίκνωση του κλάδου της μεταφοράς πετρελαίου. Ένα επιπλέον πρόβλημα είναι ότι η Συνθήκη Marpol προβλέπει ότι δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος (single hull) θα πρέπει να έχουν αποσυρθεί έως το 2010, ανεξαρτήτως του έτους ναυπήγησης. Η σταδιακή απόσυρση των πλοίων αυτού του τύπου δημιουργεί μεγάλες αναταράξεις στην αγορά.

Διάγραμμα 5: Δυνατότητες Ναυπήγησης (2006, 2012)



Πηγή: Marsoft (2007).

- Στα επόμενα έτη θα υπάρξει σημαντική αύξηση της προσφοράς πλοίων. Συγκεκριμένα, τα πλοία ξηρού φορτίου αναμένεται να αυξηθούν κατά 6.5% ετησίως έως το 2009 και αντίστοιχα κατά 11% ετησίως έως το 2011. Ο ρυθμός αύξησης των πετρελαιοφόρων θα είναι ιδιαίτερα μεγάλος το 2009 και 2010 και θα πλησιάσει το 8% σε ετήσια βάση. Παράλληλα, ο στόλος των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων θα μεγαλώσει κατά 90% τα επόμενα πέντε έτη. Οι σημερινές παραγγελίες μόνο, ισοδυναμούν με το 60% του υφιστάμενου στόλου. Στο Διάγραμμα 4 απεικονίζεται το ποσοστό των νέων παραγγελιών πλοίων στο σύνολο του υπάρχοντος στόλου, ανά τύπο.
- Η μεγάλη ζήτηση ξεπερνά τις υφιστάμενες κατασκευαστικές δυνατότητες των ναυπηγείων και έχει οδηγήσει σε σημαντική αύξηση των τιμών νέων πλοίων. Επιπλέον, είναι ιδιαίτερα δύσκολη η απόκτηση αντίστοιχων slots. Τα παραπάνω έχουν οδηγήσει σε μεγάλη ανάπτυξη της δευτερογενούς αγοράς slots για κατασκευή νέων πλοίων.
- Η αύξηση των πλοίων όλων των τύπων έχει ήδη οδηγήσει σε προβλήματα καθώς οι υπάρχουσες υποδομές των λιμένων φορτοεκφόρτωσης δεν επαρκούν. Στα επόμενα έτη θα πραγματοποιηθούν μεγάλες επενδύσεις σε υποδομές σε εμπορικούς λιμένες. Στο Διάγραμμα 5 απεικονίζεται η εξέλιξη των

κατασκευαστικών δυνατοτήτων των σημαντικότερων ναυπηγικών χωρών. Ωστόσο, η μεγάλη αύξηση των αριθμών των πλοίων είναι δυσανάλογη των επενδύσεων σε υποδομές με αποτέλεσμα να υπάρχει όλο και μεγαλύτερο πρόβλημα. Επιπλέον, υφίσταται πολύ μεγάλο πρόβλημα σχετικά με τη συντήρηση των πλοίων καθώς υπάρχει υπερ-κορεσμός στα επισκευαστικά ναυπηγεία.

- Τέλος, οι αναμενόμενες αλλαγές στις διεθνείς περιβαλλοντικές πολιτικές αναμένεται να επηρεάσουν σημαντικά την εμπορική ναυτιλία. Πρόσφατες έρευνες έδειξαν ότι οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν διπλάσιες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα συγκριτικά με τις αεροπορικές μεταφορές.

3. Συμπεράσματα

Τα τελευταία έτη υπήρξε μεγάλη ανάπτυξη στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας όσον αφορά τα πλοία τύπου container, dry και tanker. Καθώς αναπτύχθηκε το διεθνές εμπόριο, υπήρξε ραγδαία αύξηση των θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων. Η αύξηση αυτή έχει οδηγήσει σε μεγάλη αύξηση τόσο της αξίας των πλοίων (νέων και υπαρχόντων), όσο και των ναύλων. Ωστόσο, στα προσεχή χρόνια ο τομέας της εμπορικής ναυτιλίας θα αντιμετωπίσει πολλές προκλήσεις καθώς θα αυξηθούν ραγδαία οι στόλοι (αριθμητικά), ενώ ενδέχεται να υπάρξει μείωση της ζήτησης για μεταφορά εμπορευμάτων.

Διεθνές Εμπόριο & Νέα Παγκόσμια Τάξη»

Prof. Anne Krueger

Johns Hopkins University



Η Δρ. Krueger είναι Καθηγήτρια Διεθνών Οικονομικών στη Σχολή Ανώτερων Διεθνών Σπουδών του Πανεπιστημίου Johns Hopkins και Ανώτερος Ερευνητικός Εταίρος του NBER. Ακαδημαϊκός παγκοσμίου φήμης και δραστηριότητας, με εξειδίκευση σε θέματα οικονομικής μεγέθυνσης και διεθνούς εμπορίου, έχει εργαστεί σε πολλά ακαδημαϊκά και ερευνητικά ιδρύματα και διεθνείς οργανισμούς, εντός και εκτός των ΗΠΑ. Διετέλεσε πρώτη Αναπληρώτρια Διευθύντρια του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου (2001-2006) και Chief Economist και Αντιπρόεδρος στην Παγκόσμια Τράπεζα (World Bank, 1982-1986). Πριν το 2001 διετέλεσε Καθηγήτρια Επιστημών και Ανθρωπιστικών Σπουδών, στο Τμήμα Οικονομικών Σπουδών του Πανεπιστημίου του Stanford, καθώς και Ιδρύτρια και πρώτη Διευθύντρια του Κέντρου για τη Διεθνή Ανάπτυξη και Πολιτική του ίδιου πανεπιστημίου. Παλαιότερα, διετέλεσε Ανώτερος Ερευνητικός Εταίρος (Senior Fellow) στο Ινστιτούτο Hoover, Καθηγήτρια Οικονομικών στα Πανεπιστήμια του Duke και της Minnesota και Επισκέπτρια Καθηγήτρια σε πολυάριθμα Πανεπιστήμια ανά τον κόσμο. Στη δεκαετία του 1980 ήταν Αντιπρόεδρος Οικονομικών και Έρευνας της Παγκόσμιας Τράπεζας. Είναι τακτικό και επίτιμο μέλος πολλών αναγνωρισμένων και διεθνούς κύρους επιστημονικών ενώσεων. Είναι κάτοχος πτυχίου του Oberlin College και Διδακτορικού από το Πανεπιστήμιο του Wisconsin. Τα ερευνητικά της ενδιαφέροντα επικεντρώνονται στην οικονομική μεγέθυνση, το διεθνές εμπόριο και τα χρηματοπιστωτικά οικονομικά.

1. Εισαγωγή

Η Δρ. Krueger αναφέρθηκε εκτενώς στο πώς η επέκταση του διεθνούς εμπορίου και η καθιέρωσή του ως τον κύριο μοχλό ανάπτυξης σε παγκόσμιο επίπεδο, σημάδεψε τις οικονομικές εξελίξεις από τον προπερασμένο αιώνα έως τις μέρες μας. Μίλησε για τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει το διεθνές εμπόριο και παρουσίασε τις αισιόδοξες προβλέψεις της για τη διεθνή ανάπτυξη και διεύρυνση των εμπορικών συναλλαγών. Ως παράγοντα κινδύνου αναγνώρισε όμως την πιθανή επιστροφή σε πολιτικές προστατευτισμού και τις έντονες πληθωριστικές πιέσεις στις αγορές προϊόντων και υπηρεσιών. Επιπλέον, τόνισε ότι οι συνεχιζόμενες αυξήσεις στις τιμές της ενέργειας αυξάνουν το κόστος μεταφορών και μειώνουν τους ρυθμούς αύξησης των εμπορικών όγκων. Το πρόβλημα ενδέχεται να είναι μεγαλύτερο στις αναπτυσσόμενες οικονομίες που είναι πιο ενεργοβόρες και, συνεπώς, πιο ευάλωτες σε τέτοιου είδους ανατιμήσεις.

2. Οι εξελίξεις στο παγκόσμιο εμπόριο: Μια ιστορική αναδρομή

Ήδη, από τον 19^ο αιώνα, οι ρυθμοί αύξησης του διεθνούς εμπορίου είχαν αρχίσει να υπερβαίνουν σημαντικά το

ρυθμό ανάπτυξης του παγκόσμιου ΑΕΠ. Σε πραγματικούς όρους, εκτιμάται ότι το 1800 το παγκόσμιο εμπόριο αποτελούσε μόλις το 2% του ΑΕΠ. Το 1913 ανερχόταν στο 22% του παγκόσμιου ΑΕΠ ενώ στη διάρκεια του κραχ του 1929 μειώθηκε στο 9%. Από τότε όμως, το διεθνές εμπόριο γνώρισε συνεχή αύξηση, και σήμερα ανέρχεται στο 58% περίπου του παγκόσμιου ΑΕΠ.

Η άνθηση που γνώρισε το παγκόσμιο εμπόριο έως το 1914 οφείλεται κατά κύριο λόγο στην πτώση του κόστους των μεταφορών και των επικοινωνιών, χάρις στις σημαντικές τεχνολογικές προόδους της εποχής εκείνης. Υπολογίζεται ότι το κόστος μαζικής μεταφοράς μέσω θαλάσσης ελαττώθηκε κατά 70% μεταξύ 1870 και 1914. αυτό επέτρεψε σε μια πληθώρα νέων αγαθών να καταστούν εμπορεύσιμα και μείωσε δραστικά τις τιμές σε πολλά εισαγωγικά προϊόντα, ενισχύοντας την παγκόσμια κατανάλωση και ευημερία. Οι κατασκευές καναλιών και σιδηροδρόμων επέφεραν δραματικές μειώσεις του κόστους και του χρόνου μεταφορών στο διαμετακομιστικό εμπόριο, επιτρέποντας περισσότερα εμπορεύματα να

καταφθάνουν στα λιμάνια με οικονομικότερους τρόπους. Αυτό με τη σειρά του επέτρεψε την καλύτερη επικοινωνία μεταξύ των τοπικών-εθνικών οικονομιών και μια στενότερη σύζευξή τους μέσω εντονότερων εμπορικών σχέσεων.

Η μόνη περίοδος που χαρακτηρίστηκε από μια επιβράδυνση των ρυθμών επέκτασης του παγκοσμίου εμπορίου ήταν αυτή του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου και της οικονομικής κρίσης του 1929. Πολλοί αναλυτές σήμερα εκτιμούν ότι ένας από τους θεμελιώδεις παράγοντες που κατέστησαν την κρίση βαθύτερη και μακροβιότερη ήταν ακριβώς η συρρίκνωση των εμπορικών συναλλαγών. Σε αυτό συντέλεσε η αύξηση του προστατευτισμού από τις χώρες που πλήττονταν οικονομικά, καθώς επιχειρούσαν να προστατεύσουν τις εγχώριες βιομηχανίες τους από τον εξωτερικό ανταγωνισμό.

Προχωρώντας ιστορικά, μετά το 2^ο παγκόσμιο πόλεμο, τα τελευταία 50 περίπου χρόνια έχουν καθιερωθεί στην οικονομική ιστορία ως η πιο επιτυχής περίοδος αύξησης της ποιότητας διαβίωσης και της ευημερίας σε παγκόσμιο επίπεδο. Αυτή η ευημερία φαίνεται να έχει επιταχυνθεί τα τελευταία 5 χρόνια καθώς οι ρυθμοί ανάπτυξης έχουν ξεπεράσει κάθε ιστορικό προηγούμενο. Αυτό αντικατοπτρίζεται και στους παγκόσμιους ρυθμούς αύξησης του εμπορίου.

Σε γενικές γραμμές, η ανάπτυξη στο δεύτερο μισό του περασμένου αιώνα, διακρίνεται σε δύο περιόδους. Στην πρώτη, οι βιομηχανικά ανεπτυγμένες οικονομίες προόδευαν ραγδαία και το εμπόριο μεταξύ αυτών και των αναπτυσσόμενων οικονομιών γνώρισε ακόμη ταχύτερη ανάπτυξη. Παρότι η ανάπτυξη στις τελευταίες ήταν ταχύτερη από ό,τι στο παρελθόν, οι βιομηχανικές οικονομίες γνώρισαν ακόμη μεγαλύτερους ρυθμούς ανάπτυξης. Αυτό, οφείλεται εν μέρει στο ότι οι αναπτυσσόμενες οικονομίες υιοθέτησαν πολιτικές προστατευτισμού των εγχώριων αγορών τους από τον εισαγόμενο ανταγωνισμό. Ωστόσο, το μερίδιό τους στο παγκόσμιο ΑΕΠ και εμπόριο μειώθηκε. Στη δεύτερη περίοδο, από το 1980 και μετά, πολλές αναπτυσσόμενες οικονομίες, μαθαίνοντας από την ραγδαία ανάπτυξη ορισμένων άλλων οικονομιών της Ανατολικής Ασίας, υιοθέτησαν, η μια μετά την άλλη, διαφορετικές πολιτικές,

Σε μερικές τα εμπόδια στο διεθνές εμπόριο μειώθηκαν δραστικά, σε άλλες οι συναλλαγματικές ισοτιμίες αφέθηκαν να ισορροπήσουν σε πιο ρεαλιστικά επίπεδα. Για αυτούς τους λόγους, μετά τη δεκαετία του '70, ολοένα και περισσότερες από αυτές τις οικονομίες γνώρισαν ταχύτερους ρυθμούς ανάπτυξης. Στην εκπνοή του αιώνα, η ισχυρή ανάπτυξη ήταν διεθνές φαινόμενο και τα πραγματικά κατά κεφαλήν εισοδήματα στις αναπτυσσόμενες οικονομίες αυξάνονταν με ταχύτερους ρυθμούς από ό,τι στις ανεπτυγμένες. Το πιο τρανταχτό παράδειγμα επιτάχυνσης της ανάπτυξης σε αυτή την β' φάση είναι εκείνο της Κίνας, που γίνεται ακόμη πιο εμφανές λόγω του μεγέθους της οικονομίας. Αλλά και η Ινδία, της οποίας το μερίδιο στο παγκόσμιο εμπόριο μειωνόταν μέχρι το 1980, άλλαξε πορεία, καταργώντας σε μεγάλο βαθμό τους εμπορικούς φραγμούς και απολαμβάνοντας ένα ετήσιο μέσο ρυθμό ανάπτυξης που ξεπερνά το 8% την τελευταία πενταετία. Παρομοίως, πληθώρα χωρών της Ασίας και της Λατινικής Αμερικής γνωρίζουν ταχύτερους ρυθμούς ανάπτυξης του εμπορίου και των πραγματικών εισοδημάτων τους.

Η παγκόσμια ανάπτυξη και επέκταση του εμπορίου, επέδρασε θετικά στην ευημερία και επέκτεινε το προσδοκώμενο όριο ζωής σε πολλές αναπτυσσόμενες οικονομίες. Στην Ινδία για παράδειγμα, από 30 χρόνια που ήταν το 1950, είναι σήμερα 64. Παράλληλα βελτιώθηκαν δραματικά το βιοτικό επίπεδο, η υγεία, καθώς και το εκπαιδευτικό επίπεδο, και οι χώρες αυτές συνέκλιναν με τις ανεπτυγμένες οικονομίες στους παραπάνω τομείς ταχύτερα από την αύξηση των κατά κεφαλήν εισοδημάτων τους. Σε όλες τις οικονομικές εξελίξεις που περιγράφηκαν παραπάνω, η «ατμομηχανή ανάπτυξης» ήταν το διεθνές εμπόριο. Σε αυτό συντέλεσαν καταλυτικά οι μειώσεις των εμπορικών φραγμών, η εγκατάλειψη των πολιτικών προστατευτισμού και η απελευθέρωση του εμπορίου στις βιομηχανικές οικονομίες πριν το 1980, και στις αναπτυσσόμενες μετέπειτα.

3. Η απελευθέρωση του εμπορίου

Η κατάργηση των εμπορικών φραγμών από τις ανεπτυγμένες και αργότερα από τις αναπτυσσόμενες χώρες, επέφερε την ταχύτατη ανάπτυξη των εμπορικών

σχέσεων και του διεθνούς εμπορίου. Το κόστος μεταφοράς και επικοινωνίας μειώθηκε περισσότερο και το εμπόριο βιομηχανικών προϊόντων γνώρισε μεγάλη άνθηση. Το εμπόριο υπηρεσιών αναπτύχθηκε βραδύτερα (σήμερα αποτελεί το 25% του συνόλου του εμπορίου αγαθών και υπηρεσιών), ενώ το μερίδιο των πρώτων υλών ελαττώθηκε σταδιακά. Ωστόσο, στις μέρες μας αυτή η τάση φαίνεται να έχει ανατραπεί λόγω της σημαντικής αύξησης των τιμών των πρώτων υλών (σιδηρομεταλλεύματα, χρυσός, πετρέλαιο κ.ά.). Παράλληλα με την πτώση του κόστους μεταφοράς, οι δασμοί έχουν ελαττωθεί σημαντικά και είναι χαμηλοί στις περισσότερες χώρες και στα περισσότερα βιομηχανικά εμπορεύματα. Αντίθετα, οι φόροι εισαγωγής και άλλοι εμπορικοί φραγμοί στα αγροτικά προϊόντα παραμένουν σε υψηλότερα επίπεδα τόσο στις ανεπτυγμένες όσο και στις αναπτυσσόμενες χώρες. Κάποιοι φραγμοί στο διεθνές εμπόριο υπηρεσιών έχουν ελαττωθεί ως ένα βαθμό. Σε γενικές γραμμές όμως, η απελευθέρωση του εμπορίου είναι μια συνεχιζόμενη προσπάθεια. Ο πρωταρχικός παράγοντας που ενίσχυσε την απελευθέρωση αυτή και την πτώση των εμπορικών φραγμών είναι η αλληλοσυσχέτιση, ο «ενάρετος κύκλος» μεταξύ ανάπτυξης του εμπορίου και βελτίωσης των πραγματικών εισοδημάτων. Η πτώση των δασμών επί των βιομηχανικών εμπορευμάτων είναι ακόμη μεγαλύτερη σε ζώνες ελεύθερου εμπορίου και νομισματικές ενώσεις (Ευρωπαϊκή Ένωση, NAFTA κ.ά.). Αν και η ελάττωση του κόστους μεταφορών και επικοινωνίας διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην απελευθέρωση και επιτάχυνση των εμπορικών ροών, τα κόστη αυτά αποτελούν πλέον ένα μικρό ποσοστό του συνολικού κόστους των εισαγωγών αγαθών. Για παράδειγμα, εκτιμάται ότι το κόστος ενός τηλεφωνήματος 3 λεπτών μεταξύ Νέας Υόρκης και Λονδίνου, ανέρχονταν σε 230\$ σε σημερινές τιμές το 1930 ενώ κοστίζει λιγότερο από μερικά σέντ σήμερα. Επιπλέον, το διεθνές εμπόριο ευνοείται από τη μείωση του χρόνου μεταφορών που έχει επιτευχθεί τα τελευταία χρόνια, χάρις στην τεχνολογία και τις αερομεταφορές, που πλέον εξυπηρετούν ένα σημαντικό ποσοστό του διαμετακομιστικού εμπορίου.

Η, έως προσφάτως, μείωση, τόσο σε αξία όσο και σε όγκο, του ποσοστού του συνολικού εμπορίου που αφορά

σε πρώτες ύλες σχετίζεται και με την αύξηση της παραγωγής και κατανάλωσης αγαθών υψηλής προστιθέμενης αξίας, η οποία επήλθε ως αποτέλεσμα της αύξησης των εισοδημάτων. Παράλληλα, με την αυξανόμενη εξειδίκευση και εξέλιξη των παραγωγικών διαδικασιών, πολλές υπηρεσίες που παρέχονταν πριν από τους ίδιους τους παραγωγούς, προσφέρονται τώρα με πολύ χαμηλότερο κόστος από εξειδικευμένες εταιρείες. Τέτοιες είναι οι ασφαλιστικές και χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες, οι υπηρεσίες τύπου «back office», μηχανοργάνωσης κλπ. Όλες αυτές οι υπηρεσίες έχουν αρχίσει να διεκδικούν αυξανόμενη μερίδα στις παγκόσμιες συναλλαγές. Ωστόσο, εξακολουθούν να υφίστανται εμπορικοί φραγμοί των οποίων η εξάλειψη θα τόνωνε ακόμη πιο πολύ το παγκόσμιο εμπόριο.

4. Οι τρέχουσες συνθήκες

Από το καλοκαίρι του 2007 η προσοχή στράφηκε στα διεθνή χρηματιστήρια και τις επιπτώσεις της πιστωτικής κρίσης στην παγκόσμια ανάπτυξη και το εμπόριο. Στο παρελθόν, βραχυχρόνιες υφέσεις επέδρασαν σημαντικά στο εμπόριο. Το 2001 για παράδειγμα, το εμπόριο σε όρους όγκου γνώρισε μείωση. Εάν ακολουθήσει στο εγγύς μέλλον μια ύφεση ή μια παρατεταμένη επιβράδυνση των ρυθμών παγκόσμιας ανάπτυξης, αυτό θα έχει αρνητικές συνέπειες για το διεθνές εμπόριο. Ωστόσο, πρόσφατα έλαβαν χώρα κάποιες διαρθρωτικές αλλαγές στην παγκόσμια οικονομία που αναμένονται να αμβλύνουν αρνητικές επιπτώσεις, όπως αυτές που επέφεραν οικονομικές επιβραδύνσεις στο παρελθόν. Αυτές οι αλλαγές αφορούν στην αυξανόμενη σημασία των Ασιατικών εξαγωγικών οικονομιών, τη βελτίωση των δημοσιονομικών πολλών αναπτυσσόμενων χωρών, τα υψηλά συναλλαγματικά αποθέματά τους και την αύξηση του τομέα των υπηρεσιών τους ως ποσοστό του ΑΕΠ τους.

Ως έχουν οι συνθήκες σήμερα, αναμένεται ότι το μερίδιο της Ασίας στο παγκόσμιο εμπόριο θα συνεχίσει να αυξάνεται. Παράλληλα, καθώς πολλές χώρες γίνονται πιο ανοιχτές και εγκαταλείπουν πολιτικές προστατευτισμού, η ανάπτυξή τους και το εμπόριο θα επιταχυνθούν. Επιπλέον, η σχέση 2:1 μεταξύ ανάπτυξης παγκόσμιου εμπορίου και

ΑΕΠ θα συνεχίσει να ισχύει μεσοπρόθεσμα,. Αυτή η συνεχιζόμενη ανάπτυξη θα οδηγήσει σε αύξηση του εμπορίου υπηρεσιών σε σχέση με αυτό των αγαθών και σε υψηλότερες προστιθέμενες αξίες ανά μονάδα όγκου στα τελευταία. Οι τρέχουσες τάσεις στο διεθνές εμπόριο και την ανάπτυξη δείχνουν ότι οι «Στόχοι της Χιλιετίας» όπως ετέθησαν από τον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών θα επιτευχθούν, αν όχι έως το 2015, όπως είχε αρχικά προγραμματισθεί, λίγο αργότερα.

Το σενάριο της αέναης ανάπτυξης απαιτεί την συνεχιζόμενη αύξηση της επικοινωνίας και σύζευξης των διεθνών αγορών για την παράλληλη μεγέθυνση του εμπορίου και του παγκόσμιου ΑΕΠ. Εάν οι δυνάμεις προστατευτισμού αναχαιτίσουν ή, ακόμη χειρότερα, οδηγήσουν σε οπισθοδρόμηση την φιλελευθεροποίηση των εμπορικών σχέσεων, οι προβλέψεις για αύξηση του εμπορίου και της ανάπτυξης δεν θα πραγματοποιηθούν όπως έχει εκτιμηθεί. Οι χώρες που θα πληγούν περισσότερο είναι εκείνες με χαμηλότερα εισοδήματα, που δεν έχουν προλάβει ακόμη να επωφεληθούν από τις ευκαιρίες για ταχεία ανάπτυξη που προσφέρει το παγκόσμιο εμπορικό σύστημα. Επιπρόσθετος παράγοντας κινδύνου είναι και οι απρόβλεπτες γεωπολιτικές κρίσεις που μπορούν να αλλάξουν δραματικά τις ισορροπίες και τις προοπτικές ευημερίας για πολλές αναπτυσσόμενες οικονομίες.

Υπό το πλαίσιο που σκιαγραφήθηκε στις προηγούμενες παραγράφους, η ικανοποιητική ολοκλήρωση των συνομιλιών του Γύρου Διαπραγματεύσεων της Ντόχα για την απελευθέρωση του εμπορίου, και η αναχαίτιση των δυνάμεων του προστατευτισμού είναι ζωτικής σημασίας για το παγκόσμιο εμπόριο και την ευημερία που συνεπάγεται η συνεχιζόμενη ανάπτυξή του. Η υποστήριξη του Γύρου της Ντόχα, ενισχύει ιδιαίτερα τις χώρες χαμηλού εισοδήματος και τις μικρές ανοιχτές οικονομίες, ώστε να αποκτήσουν επιταχυνόμενους αναπτυξιακούς ρυθμούς, με την διεύρυνση των εμπορικών τους σχέσεων με τον υπόλοιπο κόσμο. Σε περίπτωση, βέβαια, αποτυχίας των συνομιλιών, δεν αναμένεται να δούμε μια σφοδρή διόρθωση των ρυθμών ανάπτυξης και του εμπορίου, αλλά μια σταδιακή διάβρωση των εμπορικών

σχέσεων και ελάττωση των όγκων και της αξίας των εμπορικών συναλλαγών.

Για τους παραπάνω λόγους, πρέπει λοιπόν οι χώρες που δραστηριοποιούνται στο διεθνές εμπόριο να λάβουν μέτρα που θα αντισταθμίσουν τα αρνητικά αποτελέσματα ανισοκατανομής των εισοδημάτων που έχει προκαλέσει η διεύρυνση του ελεύθερου εμπορίου και η παγκοσμιοποίηση των τελευταίων ετών. Παρότι εκτιμάται ότι αυτή η ανισοκατανομή προκλήθηκε από παράγοντες που σχετίζονται με τις τεχνολογικές αλλαγές και όχι τόσο με το διεθνές εμπόριο, υπάρχει μια τάση να κατηγορείται το εμπόριο και να προάγεται έτσι ο προστατευτισμός.

Πέρα από τον προστατευτισμό, που έχει πιο βραχυχρόνια επίδραση, το διεθνές εμπόριο μπορεί να επηρεαστεί αρνητικά και από άλλους παράγοντες. Το πιο άμεσο πρόβλημα στην περίοδο που διανύουμε είναι η απότομη αύξηση των τιμών των πρώτων υλών και ειδικότερα του κόστους της ενέργειας. Αν η τιμή του πετρελαίου παραμείνει στα υψηλά σημερινά της επίπεδα, ή αυξηθεί περαιτέρω, τα κόστη μεταφοράς θα επηρεαστούν σημαντικά. Συνεχιζόμενες αυξήσεις στις τιμές της ενέργειας θα επιδράσουν μειωτικά στους ρυθμούς αύξησης των εμπορικών όγκων και, σε περίπτωση δραματικών αυξήσεων, οι όγκοι ενδέχεται και να μειωθούν. Βέβαια, πολλές ανεπτυγμένες οικονομίες μειώνουν τη χρήση ενέργειας ανά μονάδα του ΑΕΠ τα τελευταία χρόνια, και ο λόγος αύξησης της κατανάλωσης ενέργειας προς αύξηση του ΑΕΠ είναι μικρότερος της μονάδας. Αυτό όμως δεν ισχύει για τις αναπτυσσόμενες οικονομίες και τις αναδυόμενες αγορές που είναι αρκετά ενεργοβόρες. Το κρίσιμο ερώτημα είναι πως θα αυξάνεται η χρήση της ενέργειας ανά μονάδα του ΑΕΠ τους, καθώς αναπτύσσονται. Επιπλέον, αν η διεθνής κοινότητα εκπονήσει ένα ορθολογικό και εφαρμόσιμο σχέδιο για τους φόρους επί των εκπομπών ρύπων, αυτό θα επιδράσει σημαντικά στις εμπορικές ροές. Γενικά, τόσο η αύξηση των τιμών ενέργειας όσο και τα κόστη που συνεπάγεται η προστασία του περιβάλλοντος θα επηρεάσουν αρνητικά και σημαντικά το διεθνές εμπόριο και την παγκόσμια οικονομική τάξη.

Ωστόσο, ο πιο άμεσος κίνδυνος για την παγκόσμια ανάπτυξη και κατά συνέπεια το διεθνές εμπόριο,

προέρχεται από την εξέλιξη της διεθνούς οικονομικής και πιστωτικής κρίσης που έπληξε τις αγορές τους τελευταίους μήνες. Το μείζον ερώτημα είναι πως θα επιδράσει αυτή η κρίση στην πραγματική οικονομία τόσο των ανεπτυγμένων όσο και των αναπτυσσόμενων χωρών. Εδώ τίθενται δύο θέματα. Πρώτον, τι στάση θα υιοθετήσουν οι κυβερνήσεις και οι νομοθέτες απέναντι στο χρηματοπιστωτικό τομέα. Δεύτερον, ποια θα είναι η επίδραση στην πραγματική οικονομική δραστηριότητα τόσο της κρίσης όσο και των μέτρων που θα ληφθούν για την εκτόνωσή της. Μακροπρόθεσμα, είναι απαραίτητο να ληφθούν τα μέτρα εκείνα που θα εξασφαλίζουν την προστασία του συστήματος αλλά και την απρόσκοπτη λειτουργία των χρηματαγορών και του διεθνούς εμπορίου. Εάν αντίθετα, εφαρμοστούν πολιτικές που περιορίζουν την αποτελεσματική λειτουργία του όλου χρηματοοικονομικού συστήματος σε παγκόσμια κλίμακα, τότε αναμφισβήτητα, το παγκόσμιο εμπόριο θα επηρεαστεί αρνητικά. Η σημασία της ελεύθερης λειτουργίας των αγορών για την οικονομική ανάπτυξη και την προώθηση του εμπορίου είναι ευρέως παραδεκτή και υπάρχουν μέτρα που μπορούν να εφαρμοστούν ώστε να διασφαλιστεί η συνεχιζόμενη ανάπτυξη του εμπορίου. Παρά ταύτα, υπάρχει η πιθανότητα να ακολουθηθούν μονομερώς πολιτικές που θα θέσουν φραγμούς ή θα επιβραδύνουν την τελευταία.

Ένας ακόμη σημαντικός παράγοντας που θα επηρεάσει το παγκόσμιο εμπόριο είναι η εξέλιξη της οικονομικής κρίσης στις ΗΠΑ, η πτώση των τιμών κατοικίας και των ρυθμών ανάπτυξης στον κατασκευαστικό τομέα. Η πραγματική οικονομική δραστηριότητα στις ΗΠΑ αναμφισβήτητα έχει μειωθεί. Είτε το ΑΕΠ μειωθεί, είτε επιβραδυνθεί η ανάπτυξη, οι εξελίξεις στις ΗΠΑ θα επηρεάσουν την διεθνή οικονομία και το εμπόριο. Έως κάποιο βαθμό, οι αρνητικές επιδράσεις της οικονομικής επιβράδυνσης στην αγορά κατοικίας και την εγχώρια κατανάλωση θα αντισταθμιστούν από την αύξηση των αμερικανικών εξαγωγών λόγω της πτώσης του δολαρίου. Συγκεκριμένα, οι εξαγωγές από τις ΗΠΑ έχουν αυξηθεί στο 2007 και η τάση αυτή συνεχίζεται πιο έντονα με την πιο απότομη πτώση του δολαρίου στις μέρες μας. Αυτή η αύξηση του εμπορίου και η ευελιξία της αμερικανικής οικονομίας, πιθανώς θα βοηθήσουν στο να είναι η κρίση

βραχύβια και ρηχή. Δεν αποκλείεται να δούμε τα πρώτα σημάδια αύξησης της οικονομικής ανάπτυξης των ΗΠΑ μέσα στο 2008. Επιπλέον, οι επιπτώσεις στην παγκόσμια οικονομία θα είναι μικρότερες από ό,τι στο παρελθόν. Αυτό οφείλεται στο ότι οι ΗΠΑ πλέον αντιπροσωπεύουν μικρότερο ποσοστό στο παγκόσμιο ΑΕΠ. Η αλματώδης ανάπτυξη της Ινδίας, της Κίνας και άλλων αναδυόμενων αγορών, θα αντισταθμίσει τις αρνητικές επιπτώσεις από την όποια οικονομική επιβράδυνση στις ΗΠΑ. Παράλληλα, πολλές οικονομίες είναι σε καλύτερη θέση να ανταπεξέλθουν στις οικονομικές κρίσεις καθώς ακολουθούν πιο επιτυχείς δημοσιονομικές πολιτικές και διαθέτουν περισσότερα συναλλαγματικά αποθέματα. Αυτό τους δίνει τη δυνατότητα να διατηρήσουν την οικονομική τους δραστηριότητα και να ενισχύσουν την ζήτηση για εισαγωγές αγαθών και υπηρεσιών.

5. Συμπεράσματα

Αυτή τη στιγμή επικρατεί μεγάλη αβεβαιότητα για το μέλλον της οικονομικής ανάπτυξης και του διεθνούς εμπορίου. Αν η παρούσα κρίση γενικευτεί και οξυνθεί σίγουρα θα επακολουθήσει σημαντική οικονομική επιβράδυνση που θα επηρεάσει του ρυθμούς τους διεθνούς εμπορίου και των μεταφορών. Επιπλέον, οι σημαντικές οικονομικές επιβραδύνσεις οδηγούν σε αύξηση των πολιτικών προστατευτισμού, που επιδεινώνουν την κατάσταση. Η παγκόσμια κοινότητα όμως, αναγνωρίζει πλέον την σημασία απελευθέρωσης των αγορών και του εμπορίου. Παράλληλα, μια επιτυχής ολοκλήρωση του Γύρου Διαπραγματεύσεων της Ντόχα θα εξασφαλίσει ότι περισσότερες χώρες θα υιοθετήσουν τις σωστές πολιτικές που προωθούν το εμπόριο και την ανάπτυξη σε τοπικό και διεθνές επίπεδο. Σε αυτή την περίπτωση, η εξάπλωση του διεθνούς εμπορίου θα επιταχυνθεί ακόμη πιο πολύ. Οι τάσεις, λοιπόν, που οδήγησαν σε περισσότερη αλληλεξάρτηση και ανάπτυξη τις παγκόσμιες αγορές και οικονομίες τον περασμένο αιώνα, θα συνεχιστούν και τα επόμενα χρόνια, καθώς οι περισσότερες δυσκολίες και κλυδωνισμοί στο σύστημα, είχαν και θα έχουν παροδικό χαρακτήρα. Ολοένα και περισσότερες οικονομίες θα συμμετέχουν στο διεθνές εμπόριο, σχηματίζοντας μια νέα, υγιή και αναπτυσσόμενη παγκόσμια οικονομική τάξη.

Τόμος(Τεύχος)	Ημερομηνία	Συγγραφείς-Τίτλοι Άρθρων
III(3)	31 Μαρτίου 2008	Τ. Ευθυμιάδης: <i>Αποκλίσεις Πληθωρισμών στην Ευρωζώνη: Χαρακτηριστικά και Αιτίες</i>
III(2)	29 Φεβρουαρίου 2008	Δ. Μαλλιαρόπουλος, Κ. Λαμπρινουδάκης: <i>Διεθνής Αβεβαιότητα, Ομόλογα και Μετοχές</i>
III(1)	29 Ιανουαρίου 2008	Κ. Ε. Βορλόου: <i>Το Διαδίκτυο και ο Ξενοδοχειακός Κλάδος στην Ελλάδα</i>
II(10)	5 Δεκεμβρίου 2007	Δ. Μαλλιαρόπουλος, Κ. Λαμπρινουδάκης, Ο. Κοσμά: <i>Τάσεις και Προοπτικές των Αγορών Εμπορευμάτων: Συνέπειες για τις Οικονομίες και τους Επενδυτές</i>
II(9)	5 Νοεμβρίου 2007	Γ. Χαρδούβελης, Ε. Δαβραδάκης, Ε. Γεωργόπουλος, Ι. Γκιώνης, Θ. Σαμπανιώτης, Κ.Ε. Βορλόου: <i>Special Focus on Cyprus, Ειδικό τεύχος για την οικονομία της Κύπρου</i>
II(8)	23 Οκτωβρίου 2007	Γ. Χαρδούβελης: <i>Μακροοικονομική Διαχείριση και η Ανάγκη Διαρθρωτικών Μεταρρυθμίσεων μετά την Είσοδο στη Νομισματική Ένωση</i>
II(7)	19 Σεπτεμβρίου 2007	Ε. Γεωργόπουλος: <i>Οικοδομική Δραστηριότητα και οι Προσδοκίες των Νοικοκυριών και των Κατασκευαστών</i>
II(6)	18 Ιουλίου 2007	Μ. Δαβραδάκης: <i>Ελληνικό Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών και Δανειακή Χρηματοδότηση Ιδιωτικού Τομέα</i>
II(5)	27 Ιουνίου 2007	Γ. Χαρδούβελης, Ε. Σιμιντζή & Ό. Κοσμά: <i>Οι Αντιλήψεις για τον Πληθωρισμό και η Επίδραση του Ευρώ</i>
II(4)	31 Μαΐου 2007	Κ. Ε. Βορλόου: <i>Εκπαίδευση Εργαζομένων και Επιδόσεις του Ξενοδοχειακού Κλάδου στην Ελλάδα</i>
II(3)	27 Απριλίου 2007	Ο. Κοσμά, Ε. Σιμιντζή & Γ. Χαρδούβελης: <i>Ο Πληθωρισμός για Διαφορετικές Εισοδηματικές Τάξεις και η Εισαγωγή του Ευρώ</i>
II(2)	13 Μαρτίου 2007	Μ. Δαβραδάκης & Ό. Κοσμά: <i>Οι δαπάνες υγείας των ελληνικών νοικοκυριών</i>
II(1)	14 Φεβρουαρίου 2007	Δ. Μαλλιαρόπουλος: <i>Ο Alan Greenspan δικαιώνεται</i>

Τα παραπάνω άρθρα και περισσότερες εκδόσεις είναι διαθέσιμες ηλεκτρονικά δωρεάν, από την ιστοσελίδα της Eurobank EFG:

<http://www.eurobank.gr/research>

Κυκλοφορούν επίσης:

1. Γκίκας Χαρδούβελης, «*Πηγές Ανάπτυξης: Μπορεί η Ελλάδα να Ακολουθήσει το Παράδειγμα της Ιρλανδίας;*» (ISBN: 9608386381, Ιανουάριος 2006, Εκδόσεις Κέρκυρα), με τα πρακτικά και τις μελέτες του ομώνυμου συνεδρίου της Eurobank EFG (4/10/2005).
2. Νικόλαος Καραμούζης & Γκίκας Χαρδούβελης, «*Αγορά κατοικίας: τάσεις και επενδυτικές ευκαιρίες*» (ISBN: 9789604451661, 2007, Εκδόσεις Σάκκουλα).

Eurobank Research: Οικονομία και Αγορές

ISSN: 1790-6881

Eurobank EFG, Διεύθυνση Οικονομικών Μελετών & Προβλέψεων
Ερευνητική Ομάδα:

Συντάκτης: Γκίκας Χαρδούβελης,
Chief Economist & Director of Research

Δημήτρης Μαλλιαρόπουλος: Research Advisor
Ιωάννης Γκιώνης: Research Economist
Κώστας Ε. Βορλόου: Research Economist
Θεοδόσης Σαμπανιώτης: Senior Economic Analyst
Στέλλα Κανελλοπούλου: Research Economist

Τηλέμαχος Ευθυμιάδης: Research Economist
Όλγα Κοσμά: Economic Analyst
Μαρία Πρανδέκα: Economic Analyst
Κώστας Λαμπρινουδάκης: Economic Analyst

Eurobank EFG, Σουρή 5 & Αμαλίας 20, Μποδοσάκειο, 10557 Αθήνα, τηλ. (210) 333.7365, Φαξ: (210) 333.7687,
web: <http://www.eurobank.gr/research>, Email επικοινωνίας: Research@eurobank.gr

Ρήτρα μη ευθύνης (disclaimer):

Άρθρα, μελέτες, σχόλια κλπ. εκφράζουν αποκλειστικά τις απόψεις του συντάκτη τους. Ανυπόγραφα σημειώματα θεωρούνται της συντάξεως. Άρθρα, μελέτες, σχόλια κλπ., που υπογράφονται από μέλη της συντακτικής επιτροπής, εκφράζουν τις προσωπικές απόψεις του γράφοντα. Απαγορεύεται χωρίς προηγούμενη άδεια η ολική ή μερική αναδημοσίευση και γενικά η αναπαραγωγή ή αναμετάδοση αυτής της έκδοσης σε οποιαδήποτε μορφή και με οποιοδήποτε μέσο, ηλεκτρονικό, μηχανικό, φωτοαντιγραφικό, ηχογραφικό ή άλλο.