



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ (MBA)

Διπλωματική Εργασία

“Στατιστική Ανάλυση επίδρασης του παγκοσμίου ΑΕΠ κατά την περίοδο 1999-2010, στην θαλάσσια μεταφορά και ειδικότερα στα σημεία Suez Canal, Bosphorus, Panama Canal.”

Επιβλέπων Καθηγητής: Σφακιανάκης Μιχάλης

Φοιτητής: Κάκαρης Β. Κωνσταντίνος (EMBA0817)

Πειραιάς 2013

Αφιερώνεται στα παιδιά μου Ηλέκτρα, Βασίλη και Αγγελική και στον Προεδρο του τμηματος EMBA 2008 κ. Μιχαλη Μποζουδη.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Σκοπός αυτής της μελέτης είναι να καταδείξει την σχέση των στοιχείων του διεθνούς εμπορίου, του παγκόσμιου ΑΕΠ, και της βιομηχανικής παράγωγης σαν βασικά στοιχεία που δημιουργούν, επιδρούν και επηρεάζουν την ζήτηση διεθνών μεταφορών και κυρίως της Διεθνούς Εμπορικής Ναυτιλίας.

Ο συσχετισμός θα δειχθεί για την χρονική περίοδο από το 1999 έως το 2010, και ως στοιχεία της τάσης του όγκου της ναυτιλιακής μεταφοράς έχουν ληφθεί δεδομένα από τρία κομβικά ναυτιλιακά σημεία θαλασσίων διελεύσεων τα οποία μπορούσαν να προσφέρουν επίσημα στατιστικά στοιχεία, ήτοι: η Διώρυγα του Παναμά, η Διώρυγα του Suez και τα Στενά του Βοσπόρου.

Αθήνα, Απρίλιος 2013

**Ευχαριστω τον Επιβλεποντα καθηγητη μου κ. Μιχαη
Σφακιανακη για τις υποδειξεις και παρατηρησεις του κατα την
διαρκεια προετοιμασιας της παρουσης εργασιας.**

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

	Σελίδα
Διάγραμμα 1: Import – Exports by Country	7
Διάγραμμα 2: World Population 1800-2050	8
Διάγραμμα 3: Ιστόγραμμα Παγκοσμίου ΑΕΠ	12
Διάγραμμα 4: Dow Jones Industrial Index 2000-2011	13
Διάγραμμα 5: Seaborne Trade - Exports – Development	14
Διάγραμμα 6: Ροές Κεφαλαίων 1998-2010	19
Διάγραμμα 7: Καμπύλη IS/LM	32
Διάγραμμα 8: Distances via Choke Points	36
Διάγραμμα 9: Biffex vs SP500	45
Διάγραμμα 10: World Fleet Development 1999-2010	46
Διάγραμμα 11: World Fleet per Vessel Type 1999-2010	46
Διάγραμμα 12: Iron Ore Prices 1999-2010	47
Διάγραμμα 13: Crude Oil 1999-2010	48
Διάγραμμα 14: Maize Price 1999-2010	48
Διάγραμμα 15: World Fleet % 2010	51
Διάγραμμα 16: Shipping vs OECD –Non OECD Countries	52

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΙΚΟΝΩΝ

	Σελίδα
Εικόνα 1: Παγκόσμιο Εμπόριο 1600-1900	3
Εικόνα 2: Παγκόσμιος Άτλας	9
Εικόνα 3: Goods World Flow	25
Εικόνα 4: International Trade	38
Εικόνα 5: Suez Canal in the World Lanes	55
Εικόνα 6: Panama Canal	56
Εικόνα 7: Χάρτης Panama Canal	57
Εικόνα 8: Πλοία στο κανάλι του Παναμά	60
Εικόνα 9: Το κανάλι του Suez	61
Εικόνα 10: Το κανάλι του Suez από ψηλά	62
Εικόνα 11: Χάρτης Βοσπόρου	64
Εικόνα 12: Το στενότερο σημείο διέλευσης στο Βόσπορο	65
Εικόνα 13: Ελληνικό tanker διαπλέει τον Βόσπορο	66

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΙΝΑΚΩΝ

	Σελίδα
Πίνακας 1: World Imports & Exports 1999-2010	6
Πίνακας 2: Free Market Commodity Prices 1999-2009	8
Πίνακας 3: World ΑΕΠ – Developed Countries ΑΕΠ	11
Πίνακας 4: World Growth Rate 1999-2010	13
Πίνακας 5: Fed Interest Rates 1999-2010	16
Πίνακας 6: Currency Composition 1999-2010	17
Πίνακας 7: World Balance Payments 1999-2010	20
Πίνακας 8: ΑΕΠ Comparison Closed Vs Open Economies	25
Πίνακας 9: World Seaborne Trade	38
Πίνακας 10: Free Market Commodities Price 1998-2010	49
Πίνακας 11: Διελεύσεις από το κανάλι του Παναμά 1999-2010	60
Πίνακας 12: Διελεύσεις πλοίων από το Βόσπορο	64
Πίνακας 13: Συσχετισμός World ΑΕΠ Διελεύσεων	67
Πίνακας 14: Διάγραμμα Διασποράς	68
Πίνακας 15: Correlation	69
Πίνακας 16: Scatter Plot Matrix 1	74
Πίνακας 17: Scatter Plot Matrix 2	78
Πίνακας 18: Scatter Plot Matrix 3	82

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	0
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	1
Ιστορική Αναδρομή	1
1.1 Από το Βυζάντιο έως τον Μεσαίωνα	3
1.2 Από τον Μεσαίωνα έως το 1800	2
1.3 Από το 1850 έως σήμερα.....	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	10
Παράγοντες και στοιχεία του παγκόσμιου εμπορίου	10
2.1 Η σημασία του εγχώριου και διεθνούς ΑΕΠ στο διεθνές εμπόριο.....	10
2.2 Στοιχεία του ΑΕΠ.....	11
2.3 Η σημασία της βιομηχανικής παραγωγής	13
2.4 Νομισματικός παράγων	16
2.5 Κέρδη από το εμπόριο	18
2.6 Ροές κεφαλαίων και το εμπορικό ισοζύγιο	20
2.7 Θέματα Διεθνούς Εμπορίου και Οικονομικής Ανάπτυξης	21
2.8 Κανονιστικοί παράγοντες συναλλαγών	23
2.9 Ολοκλήρωση των διαδικασιών	23
2.10 Ευέλικτα Συστήματα Παραγωγής	23
2.11 Δομή του παγκόσμιου εμπορίου	24
2.12 Διευκόλυνση του εμπορίου	24
2.13 Συμπέρασμα	24
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	26
Το οικονομικό μοντέλο Mundell-Fleming.....	26

3.1 Αλλαγές στην προσφορά χρήματος	29
3.2 Οι αλλαγές στο παγκόσμιο επιτόκιο	29
3.3 Καθεστώς σταθερής συναλλαγματικής ισοτιμίας	30
3.4 Αλλαγές στην προσφορά χρήματος	30
3.5 Αλλαγές στις κρατικές δαπάνες.....	32
3.6 Άλλα πιθανά οφέλη του Διεθνούς Εμπορίου Παγκοσμίως.....	33
3.7 Θεωρία Συγκριτικού Πλεονεκτήματος.....	34
3.8 Ύπαρξη Συστημάτων Διανομής.....	36
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	41
Βασικές συνιστώσες της διεθνούς μεταφοράς	41
4.1 Αξία του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου δια θαλάσσης.....	41
4.2 Θαλάσσιοι Ναύλοι και στοιχεία τους	44
4.3 Άλλοι παράγοντες που συνέβαλαν στην αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου.....	51
4.4 Διεθνείς θαλάσσιες οδοί.....	55
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5	56
Διεθνείς Θαλάσσιες Οδοί	56
5.1 Η Διώρυγα του Παναμά.....	56
5.2 Η Διώρυγα του Σουέζ.....	61
5.3 Στενά Βοσπόρου	64

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6	67
Σύγκριση Στοιχείων και Συμπέρασμα Μελέτης	67
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ/ ΠΗΓΕΣ ΕΡΕΥΝΑΣ	87

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Ιστορική Αναδρομή

Από τα αρχαία ήδη χρόνια, ο άνθρωπος συνήθιζε να ανταλλάσει αγαθά τα οποία τα παρήγαγε σε αφθονία προκειμένου να ικανοποιήσει τις βιοτικές του ανάγκες. Στα πολύ πρώιμα στάδια, οι συναλλαγές ήταν περιορισμένες εντός των ορίων της περιοχής της οικογένειας, της γειτονιάς, του χωριού ή της φυλής. Σταδιακά, επιχειρηματικά πρόσωπα έχοντας ως όραμα τη διευκόλυνση του λαού ή το προσωπικό κέρδος, προσπάθησαν να καλύψουν μεγαλύτερες αποστάσεις, να ξεπεράσουν φυσικά εμπόδια, όπως ποταμούς, λίμνες, ερήμους, θάλασσες και ωκεανούς, ώστε να διαπραγματεύονται, να ανταλλάσουν και να εμπορεύονται τα προϊόντα τους με άλλους με σκοπό το κοινό ή προσωπικό κέρδος.

Πολλές φορές αυτές οι προσπάθειες συνδυάζονταν με πολεμικές επιχειρήσεις, με σκοπό τη διαφύλαξη ή την εκπόρθηση των κύριων εμπορικών διαδρομών για την αποφυγή ή την επιβολή φόρων στους διερχόμενους εμπόρους.

Όπως, για παράδειγμα, ο Τρωικός πόλεμος, δεν είναι τίποτα άλλο παρά μια δυναμική προσπάθεια των Αχαιών να ανοίξουν τον δρόμο προς την Μαύρη Θάλασσα και τους σιτοβολώνες της. Εδώ αξίζει να σημειωθεί ότι η Τροία είχε τεράστιο πλούτο λόγω της υποβολής φόρων στους διερχόμενους από τον Ελλήσποντο εμπόρους.

Άλλωστε, το εμπόριο που ήταν ο πιο σημαντικός οικονομικός παράγοντας της εποχής, συνέδραμε σημαντικά στη μεταφορά της τεχνολογίας, της τεχνογνωσίας και της ανταλλαγής στοιχείων πολιτισμού μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών.

1.1 Από το Βυζάντιο έως τον Μεσαίωνα

Ο πλούτος του Βυζαντίου και της μετέπειτα Οθωμανικής αυτοκρατορίας προερχόταν αφενός από τη δεσπίζουσα γεωγραφική θέση του Βυζαντίου, εφόσον ένωνε δύο ηπείρους και αφετέρου από την ασφαλή διέλευση των καραβανιών λόγω της ομογενοποιημένης αυτοκρατορίας που έκανε τα πάντα για να προστατέψει τους εμπορικούς δρόμους και τις θαλάσσιες οδούς της. Με το πέρασμα των χρόνων, το διεθνές εμπόριο κατέλαβε σημαντική θέση στην Αναγέννηση της Ευρώπης, με την Βενετία να προβάλλει έναν ηγετικό ρόλο από το 1000 έως το 1500 θέτοντας τις βάσεις

για εμπορικές σχέσεις με την Φλάνδρα, τη Γαλλία, τη Γερμανία, τα Βαλκάνια και την Ανατολική Μεσόγειο.

Πιο συγκεκριμένα, η Βενετία άνοιξε εμπορικούς δρόμους για τα εισαγόμενα κινέζικα προϊόντα μέσω των λιμένων της Μαύρης Θάλασσας και εμπορευόταν Ινδικά προϊόντα που έφταναν στη Μεσόγειο μέσω της Συρίας και της Αλεξάνδρειας. Ιστορικά, την ίδια χρονική περίοδο οι Πορτογάλοι θαλασσοπόροι ανακάλυψαν τη Βραζιλία, την Αγκόλα, την Ινδία, την Ινδονησία και έφτασαν μέχρι και την Ιαπωνία δίνοντας στο εμπόριο περαιτέρω ώθηση.

Η Ολλανδία, από το 1400 έως τα μέσα του δέκατου έβδομου αιώνα απέκτησε κυρίαρχη θέση στην ευρωπαϊκή οικονομία μέσω της ανάπτυξης της ναυτικής τέχνης και της ναυπηγικής βιομηχανίας, της ολλανδικής γεωργίας, της δημιουργίας ενός μεγάλου δικτύου καναλιών (υδάτινων διαδρομών) και της χρήσης της ενέργειας που προερχόταν από ανεμογεννήτριες και την τύρφη.

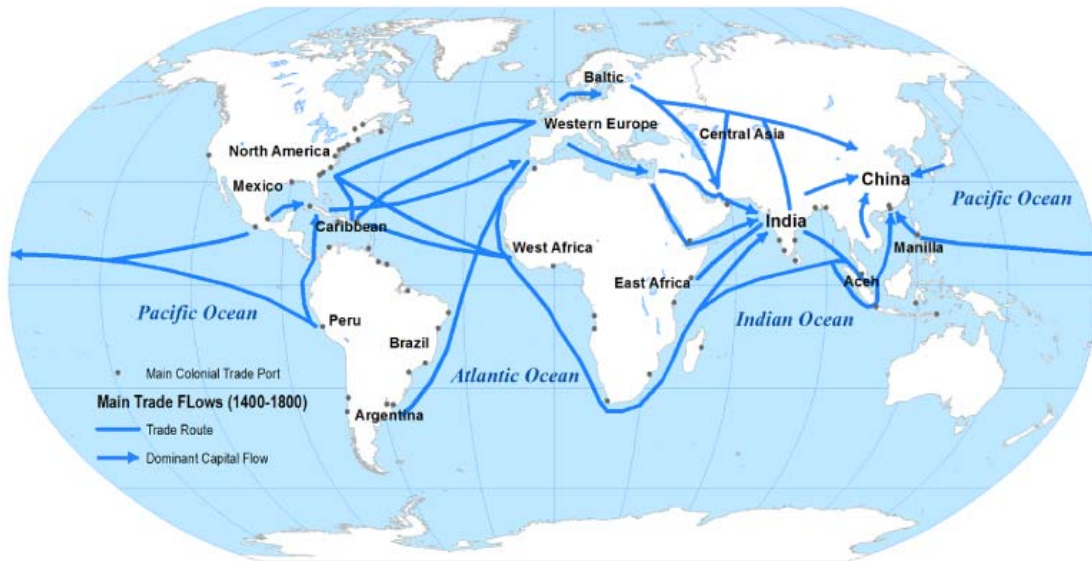
1.2 Από τον Μεσαίωνα έως το 1800

Στις αρχές του 18^{ου} αιώνα, η Ολλανδία έχασε την υπεροχή της, εφόσον οι αντίπαλες δυνάμεις Μ. Βρετανία και Γαλλία, είχαν αυξήσει σε μεγάλο βαθμό την θαλάσσια δύναμή τους, εκτοπίζοντας την Ολλανδία από τις αγορές που επεδίωκαν να κυριαρχήσουν. Είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι η Μ. Βρετανία από το 1680 έως το 1820 είχε ταχύτερη αύξηση του κατά κεφαλήν εισοδήματος από οποιαδήποτε άλλη ευρωπαϊκή χώρα. Αυτό οφείλεται στην βελτίωση των τραπεζικών, χρηματοοικονομικών και δημοσιονομικών θεσμών καθώς και της γεωργίας, στις γραμμές που οι Ολλανδοί είχαν καινοτομήσει, με ταυτόχρονη ανάπτυξη της βιομηχανικής παραγωγικότητας, κυρίως κατά το τέλος της ανωτέρω περιόδου.

Η επιβολή του αγγλικού στόλου σε όλο τον πλανήτη δημιούργησε σταθερότητα και εξασφάλισε ασφαλείς δρόμους στους εμπόρους, οι οποίοι μετέφεραν σκλάβους από την Αφρική προς την Καραϊβική δημιουργώντας μια γιγαντιαία αυτοκρατορία με πληθυσμό περίπου 100 εκατομμύρια ανθρώπους προσπερνώντας τους Ολλανδούς και τους Γάλλους οι οποίοι παρέμεναν στην Ινδονησία και στην Καραϊβική αντίστοιχα.

Η Μ. Βρετανία κατέλαβε συστηματικά τις γαλλικές και ολλανδικές αποικίες που υπήρχαν στην Ασία και την Αφρική και επέκτεινε τον έλεγχό της σε όλη την Ινδία, καθιερώνοντας επίσης μια προνομιακή εμπορική παρουσία στη Λατινική Αμερική.

Εικόνα 1



Λίγο αργότερα η Βραζιλία απέκτησε την ανεξαρτησία της από την Πορτογαλία, η δε Ισπανία έχασε την μεγάλη αποικιακή αυτοκρατορία της στη Λατινική Αμερική, διατηρώντας όμως την παρουσία της στην Κούβα, το Πουέρτο Ρίκο και τις Φιλιππίνες. Επιπλέον, αυτόν τον αιώνα αποικιοκρατία και βιομηχανοποίηση ήταν παράλληλες δραστηριότητες¹.

Μεταξύ 1820 και 1913, το Βρετανικό κατά κεφαλήν εισόδημα αυξήθηκε ταχύτερα από ό,τι σε οποιαδήποτε άλλη στιγμή στο παρελθόν - τρεις φορές γρηγορότερα από ότι το 1700-1820, ενώ ταυτόχρονα η Βρετανική πολιτική του ελεύθερου εμπορίου και η εισαγωγή από τρίτες χώρες ενός μεγάλου μέρους των τροφίμων της, είχε θετικές επιπτώσεις στην παγκόσμια οικονομία.

Οι βασικοί λόγοι για τη βελτίωση των επιδόσεων της βρετανικής οικονομίας ήταν α) η επιτάχυνση της τεχνολογικής προόδου, η οποία συνοδεύτηκε από ταχεία ανάπτυξη του φυσικού αποθέματος κεφαλαίου, β) η βελτίωση της εκπαίδευσης και των δεξιοτήτων του εργατικού δυναμικού, αλλά και γ) οι αλλαγές στην εμπορική πολιτική της χώρας οι οποίες συνεισέφεραν σε μεγάλο βαθμό στο εμπόριο.

Λόγω της ισχυρής παρουσίας των εθνικών ναυτικών δυνάμεων, όπως Μεγάλη Βρετανία και ΗΠΑ, υπήρξαν σοβαρά αποτελέσματα και μεγάλες ανατροπές στις τοπικές εθνότητες καθότι αυτές οι ναυτικές δυνάμεις επέβαλαν τους δικούς τους όρους κι έφεραν στην εξουσία τοπικές δυνάμεις που συνεργάζονταν με αυτές.

¹ Η πρώτη απέδιδε πρώτες ύλες και εργατικό δυναμικό στην δεύτερη που αναπτυσσόταν κυρίως στην μητρόπολη.

Για παράδειγμα, ο ναύαρχος των ΗΠΑ Πέρσυ, υποχρέωσε τους Ιάπωνες να ανοίξουν τους λιμένες τους σηματοδύοντας έτσι οριστικά το τέλος της εποχής των Σαμουράι ενώ παράλληλα οι Βρετανοί εθίζουν τους Κινέζους στο Ινδικό όπιο έτσι ώστε να μπορούν να αγοράζουν Κινεζικό τσάι φτηνά.

Στην προσπάθειά τους να διαφυλάξουν την ελεύθερη και ασφαλή θαλάσσια διέλευση, οι Βρετανοί σχημάτισαν σταθμούς ανεφοδιασμού-φρούρια, μερικά από τα οποία εξελίχθηκαν σε σημαντικά κέντρα εμπορικών και ναυτιλιακών συναλλαγών όπως Γιβραλτάρ, Άντεν, Κολόμπο, Σιγκαπούρη, Κέιπ Τάουν, Χονγκ Κονγκ.

Όπως προαναφέρθηκε, το Ηνωμένο Βασίλειο είχε ήδη ουσιαστικό ρόλο στο διεθνή χρηματοοικονομικό τομέα, χάρη στην ευρωστία των δημόσιων πιστώσεων και το νομισματικό του σύστημα, το μέγεθος της αγοράς κεφαλαίων του, το δημόσιο χρέος και τη διατήρηση του κανόνα του χρυσού.

1.3 Από το 1850 έως σήμερα

Από το 1870 και μετά, υπήρχε μαζική εκροή από την βρετανική πρωτεύουσα για επενδύσεις στο εξωτερικό με αποτέλεσμα τη δραματική αύξηση του εμπορίου μεταξύ των εθνών. Η τεχνολογική εξέλιξη είχε άμεσο αντίκτυπο στη Βόρεια Αμερική, το νότιο κώνο της Λατινικής Αμερικής και την Αυστραλία και Ασία που είχαν πλούσιους φυσικούς πόρους και έτσι έλαβαν πολλαπλά κεφάλαια. Κάποια κεφάλαια κατευθύνθηκαν επίσης προς την Ινδία, η οποία ήταν ωστόσο το μεγαλύτερο και το φτωχότερο τμήμα της αυτοκρατορίας.

Οι καινοτομίες στον τομέα των επικοινωνιών διαδραματίζουν επίσης μείζονα ρόλο στη διασύνδεση των εθνικών αγορών κεφαλαίου και τη διευκόλυνση της διεθνούς κίνησης κεφαλαίων. Αλλά ο παλιός φιλελεύθερος κόσμος φαίνεται να γκρεμίζεται μέσα από δύο παγκόσμιους πολέμους, που επέφεραν την κατάρρευση των κεφαλαιακών ροών, τη μαζική μετανάστευση και την μείωση του εμπορίου στην δεκαετία του 1930.

Μεταξύ 1913 και 1950, η παγκόσμια οικονομία αναπτύχθηκε με πολύ βραδύτερο ρυθμό από ότι στο 1870-1913, και το παγκόσμιο εμπόριο αυξήθηκε πολύ λιγότερο σε σχέση με το σύνολο του παγκόσμιου εισοδήματος, ενώ ο βαθμός της ανισότητας του πλούτου μεταξύ των περιφερειών παρουσίασε μεγάλη άνοδο. Ταυτόχρονα, η οπισθοδρόμηση στην Ασία την συγκεκριμένη περίοδο ήταν εμφανής.

Μέχρι το 1950 η αποικιοκρατία ήταν σε προχωρημένο στάδιο αποσύνθεσης. Η έξοδος των διάφορων χωρών από την αποικιοκρατία ήταν συνεχής με αποτέλεσμα την συρρίκνωση της Βρετανίας και κατ' επέκταση της διεθνής της επιρροής.

Στη Δύση, οι Ηνωμένες Πολιτείες είχαν αναδειχθεί ως ηγεμονική δύναμη και ανταγωνίζονταν το Σοβιετικό μπλοκ για την μόχλευση και επιρροή δυνάμεων στα νέα ανεξάρτητα κράτη της Ασίας και της Αφρικής. Η παγκόσμια οικονομία αναπτύχθηκε πολύ γρηγορότερα την περίοδο 1950 – 1973, η οποία χαρακτηρίζεται ως περίοδος απaráμιλλης ευημερίας, λόγω του ανταγωνισμού των δυο υπερδυνάμεων σε όλους τους τομείς.

Επίσης, παρείχαν βοήθεια στην Ευρώπη όταν την είχε ανάγκη, με αποτέλεσμα την προώθηση των διαδικασιών για την επισφράγιση της συνεργασίας και δημιουργία κοινών φιλελεύθερων εμπορικών πολιτικών.

Αυτό που πρέπει να επισημανθεί ιδιαίτερω είναι ότι η συνεχιζόμενη επιτάχυνση της τεχνολογικής προόδου των Ηνωμένων Πολιτειών της έδωσαν το δεσπόζοντα τίτλο της τεχνογνωσίας σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η επιτάχυνση αυτή ήταν μεγαλύτερη στην Ευρώπη και την Ασία, με ένα ταυτόχρονο βαθμό σύγκλισης μεταξύ των περιφερειών που αποτέλεσε βασικό παράγοντα στη μείωση του χάσματος ανάμεσα στις Ηνωμένες Πολιτείες και τις άλλες αναπτυσσόμενες καπιταλιστικές χώρες, όπως η Δυτική Ευρώπη και η Ιαπωνία.

Δεν είναι τυχαίο ότι αυτή την περίοδο οι προηγμένες καπιταλιστικές χώρες, δημιούργησαν ένα νέο είδος φιλελεύθερης διεθνούς τάξης που είχε σαφείς και ορθολογικούς κώδικες συμπεριφοράς και θεσμικά όργανα για τη συνεργασία και ανάπτυξη (ΟΟΣΑ, ΔΝΤ, Παγκόσμια Τράπεζα και την GATT), τα οποία δεν υπήρχαν πριν.

Πρωταρχικό αποτέλεσμα παρουσιάζεται η τεράστια επέκταση του εμπορίου στις προηγμένες καπιταλιστικές οικονομίες, η οποία μεταδίδει μια δυναμική επίδραση σε όλη την παγκόσμια οικονομία. Το δεύτερο αποτέλεσμα της νέας δυναμικής είναι ο χαρακτήρας των εθνικών πολιτικών που συνειδητά εφαρμόστηκαν, για την προβολή των υψηλών επιπέδων της ζήτησης και της απασχόλησης στις προηγμένες χώρες.

Οι επενδύσεις ανήλθαν σε πρωτοφανή επίπεδα και οι προσδοκίες έγιναν ευφορία. Μέχρι τη δεκαετία του 1970, υπήρξαν πολύ ηπιότερες πληθωριστικές πιέσεις από ό, τι θα μπορούσε να αναμένονται σε συνθήκες παγκόσμιας έκρηξης της οικονομίας. Το τρίτο αποτέλεσμα αυτής της κατάστασης ήταν η δυνατότητα για ανάπτυξη από την πλευρά της προσφοράς.

Σε όλη την Ευρώπη και την Ασία η εξέλιξη της οικονομίας συνέτεινε στην ανάπτυξη της βιομηχανικής παραγωγής ξεπερνώντας την κατάθλιψη των συνεπειών του Δεύτερου Παγκοσμίου πολέμου.

Η «αναζωπύρωση» της Ασίας, η οποία κατέχει το ήμισυ του παγκόσμιου πληθυσμού, ήταν κάτι το εξαιρετικό, αφού το κατά κεφαλήν εισόδημα ανά κάτοικο μετά το 1973 ήταν μεγαλύτερο σε σχέση με την χρυσή εποχή, και πάνω από δέκα φορές πιο γρήγορο, από την παλιά φιλελεύθερη τάξη.

Οι Ασιατικές χώρες προχώρησαν με επιτυχία στην κινητοποίηση και την κατανομή των πόρων και την βελτίωση του ανθρώπινου και φυσικού κεφαλαίου τους, προκειμένου να αφομοιωθούν και να προσαρμοστούν στην κατάλληλη τεχνολογία. Αυτό έχει ως στόχο να ανακάμψουν οι χώρες της Ασίας και να υπάρξει συσχέτιση των οικονομιών τους με τις προηγμένες καπιταλιστικές χώρες.

Η συνεχής ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου δημιούργησε την ανάγκη δημιουργίας ενός οργανισμού που θα έθετε διεθνείς κανόνες σεβαστούς από όλους, όπως ο Διεθνής Οργανισμός Εμπορίου (Δ.Ο.Ε / WTO). Εκτός του ΔΟΕ/ WTO τα διάφορα κράτη έχουν σχηματίσει και άλλους τυπικούς ή άτυπους οργανισμούς, όπως το G-7 group, που αποτελείται από ΗΠΑ, Γαλλία, Γερμανία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ιταλία, Ιαπωνία, Καναδάς, χώρες οι οποίες μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο έχουν εμφανή κυριαρχία στο παγκόσμιο εμπόριο.

Η σταθερή και συστηματική παραγωγή και η κατ' επέκταση συσχετιζόμενη ζήτηση για πρώτες ύλες, διαδραματίζουν έναν επιπλέον ρόλο στην παγκόσμια οικονομία, καθότι προσφέρουν αυξημένο εισόδημα στις νέες κοινωνίες οι οποίες δημιουργούν με την σειρά τους αυξημένη εσωτερική κατανάλωση κοκ.

Τα τελευταία 40 έτη, οι αναπτυσσόμενες οικονομίες έχουν εντατικά εξαγάγει περισσότερα φορτία από ότι έχουν εισαγάγει την τελευταία δεκαετία. Όμως το διάστημα 1999-2010 ο όγκος των εισαγόμενων φορτίων έχει διογκωθεί και κινδυνεύει να ισοσκελίσει των όγκο των εξαγωγών όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας Νο 1 - Έτος Βάσεως 1998

YEAR	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
WORLD IMPORTS	7.6	11.3	0.9	4	7	13	6.5	8	6.6	2.2	13.1	15.17
WORLD EXPORTS	4.8	11.9	-1.5	5	6	13	6.5	8.5	5.8	3.0	-13.7	15.35

Πηγή UNCTAD

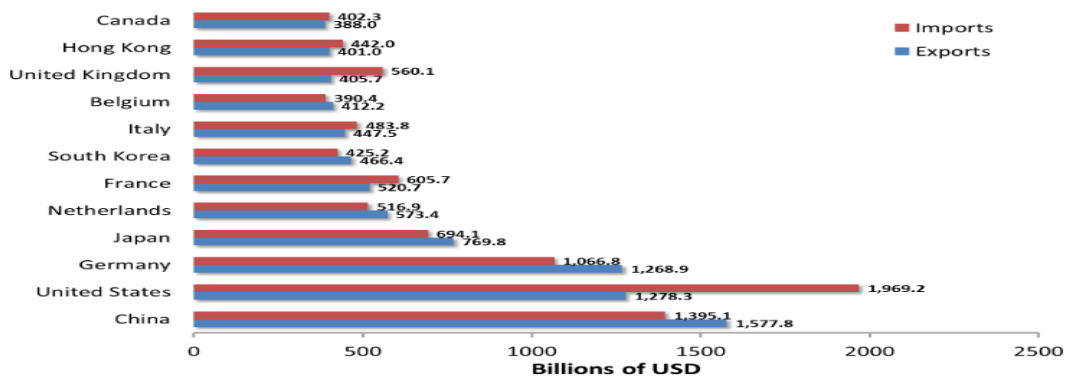
Αυτή η εξέλιξη αντανακλά την αύξηση των παραγόμενων προϊόντων λόγω της μεταφοράς των βασικών συντελεστών παραγωγής, όπως το κεφάλαιο, σε άλλες αναπτυσσόμενες χώρες που με την σειρά τους παράγουν και δημιουργούν προϊόντα με την μέθοδο του outsourcing.

Το παγκόσμιο εμπόριο έχει άμεση σχέση με την οικονομική ανάπτυξη χωρών και ατόμων, χάρη της ελαστικότητας του εισοδήματος και κατ' επέκταση της κατανάλωσης. Αυτό γίνεται αντιληπτό στις αναπτυγμένες χώρες, οι οποίες είναι κατά κύριο λόγο εισαγωγείς καταναλωτικών προϊόντων, που μεταφέρονται κυρίως με Containers.

Κάθε μείωση εισοδήματος α) οδηγεί σε μείωση κατανάλωσης σε προϊόντα, β) επιφέρει μείωση όγκου εισαγωγών και κατά συνέπεια μείωση στη ζήτηση μεταφορών που καταλήγει στη μεταφορά της μείωσης στους παραγωγούς, οι όποιοι δεν έχουν πλέον αγοραστές, άρα αναγκάζονται να μειώσουν την παράγωγή τους κι επομένως την ζήτηση προς μεταφορά πρώτων υλών. (Eric Banks p. 229)

Η συνεχής οικονομική ανάπτυξη των χωρών της Ανατολής, όπως Κίνα, Ινδία, Χονγκ Κονγκ, Ταϊβάν, Νότια Κορέα έχει φέρει μια επιπρόσθετη δυναμική στο διεθνές εμπόριο και κατ' επέκταση στην θαλάσσια μεταφορά.

Διάγραμμα No 1 – Imports/Exports by Country

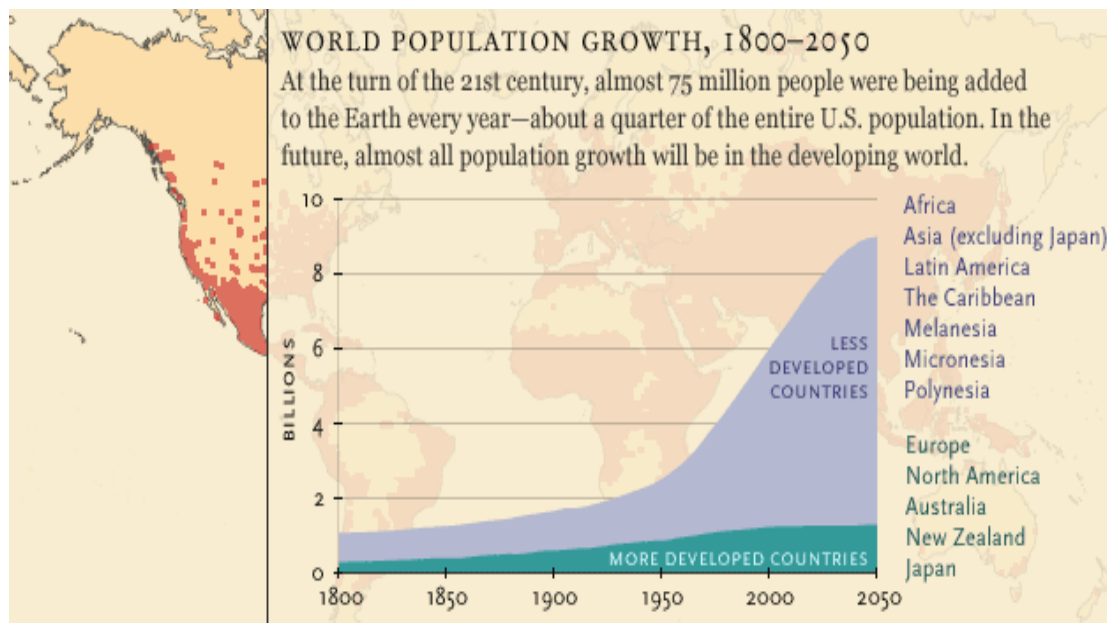


Πηγή DREWRY

Ένας επιπλέον λόγος είναι ότι κατά τους δυο τελευταίους αιώνες, υπήρξε μια ραγδαία αύξηση του παγκοσμίου πληθυσμού η οποία δημιούργησε μια αυξανόμενη ζήτηση για προϊόντα και υπηρεσίες.

Η ισχυρή αύξηση της ζήτησης και κατ' επέκταση η αύξηση των τιμών για προϊόντα μετάλλων, τροφίμων, γεωργικών προϊόντων, ορυκτών πρώτων υλών και του πετρελαίου φαίνεται από τον κατώτερο πίνακα.

Διάγραμμα No 2



Πηγή Nova Science programming

Είναι εμφανές ότι διαχρονικά η αύξηση της ζήτησης έχει δραστηριοποιήσει σημαντικά την αύξηση του διεθνούς εμπορίου.

Πίνακας No 2

FREE MARKET COMMODITY PRICE INDICES 1999-2009 UNCTAD												
PRICE	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
PRICE INDEX IN USD	98	100	96	97	105	126	140	183	207	256	213	251
ALL FOOD	103	100	100	103	107	121	128	149	169	236	216	231
VEG. OILSEEDS & OILS	125	100	94	117	137	155	141	148	226	298	213	262
AGRI RAW MATERIALS	98	100	96	95	111	125	129	147	164	198	163	225
MINERALS, ORES & METALS	89	100	89	87	98	137	173	278	313	332	232	309
CRUDE & OIL PRODUCTS AVERAGE PRICES (\$/b)	64	100	87	88	102	134	189	228	252	344	219	280

Πηγή UNCTAD

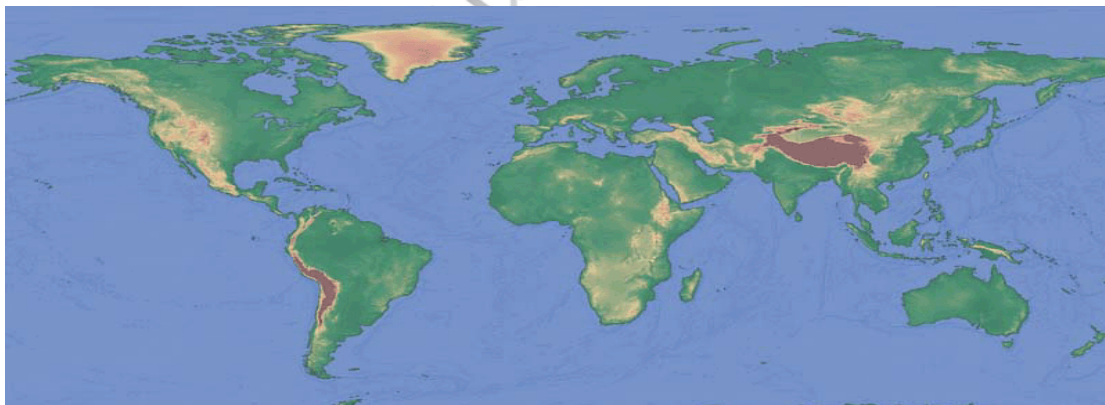
Ζητώντας ένα ορισμό, μπορούμε να πούμε ότι το Παγκόσμιο εμπόριο είναι η ανταλλαγή πρώτων υλών, τελικών προϊόντων και υπηρεσιών πέραν των συνόρων μιας χώρας.

Το διεθνές εμπόριο εντείνει τον ανταγωνισμό μεταξύ παραγωγών προϊόντων και υπηρεσιών από τοπικό σε παγκόσμιο επίπεδο, με συνέπεια χαμηλότερες τιμές και μεγαλύτερη ποικιλία προσφερόμενων προϊόντων. Λόγω του διεθνούς ανταγωνισμού αρκετοί ντόπιοι παραγωγοί χάνουν ένα κομμάτι από την πελατεία τους ή την παραγωγική τους ικανότητα, συνέπεια φθηνότερων εισαγόμενων προϊόντων.

Οι πλέον οξυδερκείς όμως εξ' αυτών μεταφέρουν τις επιχειρήσεις τους σε άλλες χώρες στις οποίες έχουν φθηνότερα παραγωγικά κόστη όπως η εργασία, η άλλες πρώτες ύλες.

Είναι εύκολο να κατανοήσουμε ότι εφ' όσον ο πλανήτης Γη σκεπάζεται από θάλασσα κατά 80 %, η δημιουργία ισχυρών εμπορικών δεσμών μεταξύ των ηπείρων και κρατών στηρίζει μια μεταφορά αγαθών και πρώτων υλών που μεταφέρονται μαζικά δια θαλάσσης .

Εικόνα No 2



Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν το 90% της ζήτησης για μεταφορές εμπορευμάτων, με το υπόλοιπο ποσοστό να κατανέμεται σε άλλα μέσα μεταφοράς. Είναι ξεκάθαρο ότι η δύναμη των θαλάσσιων μεταφορών δεν στηρίζεται τόσο πολύ στην ταχύτητα αλλά στην ικανότητα μεταφοράς μεγάλων όγκων φορτίων και την δυνατότητα συνεχούς ροής της κυκλοφορίας των αγαθών. Σήμερα το διεθνές εμπόριο έχει πάρει την μορφή του outsourcing και την δημιουργία πολυεθνικών εταιρειών που έχουν παρουσία σε πολλές χώρες του πλανήτη μας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Παράγοντες και στοιχεία του παγκόσμιου εμπορίου

Είναι προφανές ότι ένας συνδυασμός από διάφορους παράγοντες παίζουν σημαντικό ρόλο στην θέση που καταλαμβάνει ένα κράτος στην διεθνή οικονομία , όπως:

1. το Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν ΑΕΠ/ΑΕΠ,
2. η ζήτηση & η πρόσφορα της εγχώριας οικονομίας,
3. η βιομηχανική παραγωγή,
4. ο πληθωρισμός ή αποπληθωρισμός ,
5. η εμπορική πολιτική,
6. η οικονομική πολιτική του κράτους,
7. η πολιτική του χρήματος και
8. επιλογικά η συνολική εικόνα της παγκόσμιας οικονομίας.

2.1 Η σημασία του εγχώριου και διεθνούς ΑΕΠ στο διεθνές εμπόριο

Το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (ΑΕΠ) είναι ένας από τα κύριους δείκτες που χρησιμοποιούνται για να υπολογισθεί η υγεία της οικονομίας μιας χώρας και αντιπροσωπεύει τη συνολική αξία όλων των αγαθών και υπηρεσιών που παράγονται σε μια συγκεκριμένη χρονική στιγμή. Το σύνολο των ΑΕΠ των διάφορων χωρών προσδιορίζει το παγκόσμιο ΑΕΠ το οποίο αποτελεί ένα σημαντικό δείκτη πορείας της παγκόσμιας οικονομίας.

Συνήθως, το ΑΕΠ εκφράζεται σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος και χρησιμοποιείται παραδοσιακά για τη μέτρηση της οικονομικής προόδου. Από μια αυστηρά αριθμητική άποψη, το ΑΕΠ παρέχει ένα εύκολο δείκτη μέτρησης των οικονομικών τάσεων.

Πίνακας Νο 3

YEAR	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
WORLD ΑΕΠ	3,41	4,37	1,87	2,12	2,75	4,06	3,54	4,13	4,04	1,37	-2,33	4,03
ΑΕΠ DEVELOPED COUNTRIES	2,6	3,4	0,9	1,2	2	3,1	2,4	2,8	2,5	0,3	-0,39	2,66

Πηγή UNCTAD

Είναι προφανές ότι εφόσον το ΑΕΠ αυξάνεται, η οικονομία είναι σε άνθηση και το έθνος λειτουργεί με καλύτερους ρυθμούς. Αντιθέτως εάν το ΑΕΠ μειώνεται, η οικονομία βρίσκεται σε παρακμή και το έθνος κινείται με αργούς ρυθμούς.

2.2 Στοιχεία του ΑΕΠ

Η μέτρηση του ΑΕΠ είναι πολύπλοκη αλλά μπορεί να υπολογιστεί με δύο τρόπους: είτε με το άθροισμα αυτών που ο καθένας κέρδισε σε ένα χρόνο (προσέγγιση εισοδήματος) είτε προσθέτοντας τις δαπάνες του καθενός (μέθοδος των δαπανών).

Έτσι, η προσέγγιση του εισοδήματος υπολογίζεται με την άθροιση των συνολικών αποδοχών των εργαζομένων, τα μικτά κέρδη για την ενσωμάτωση και την μη ενσωμάτωση των επιχειρήσεων και των φόρων αφαιρώντας τις τυχόν επιδοτήσεις.

Η μέθοδος των δαπανών είναι η πιο κοινή προσέγγιση και υπολογίζεται με την άθροιση της συνολικής κατανάλωσης, των επενδύσεων, των δημοσίων δαπανών και των καθαρών εξαγωγών.

Μια αναλυτική απεικόνιση της τάσεως του παγκόσμιου ΑΕΠ και των υποκατηγοριών που το απαρτίζουν φαίνεται στον κατώτερο πίνακα.

Εύκολα μπορεί να διαπιστώσει κάποιος πως η οικονομική παραγωγή και η ανάπτυξη, που αντιπροσωπεύουν το ΑΕΠ, έχει μεγάλο αντίκτυπο σχεδόν σε όλους τους παράγοντες εντός της οικονομίας και μια ουσιώδης αλλαγή στο ΑΕΠ είτε προς τα πάνω είτε προς τα κάτω θα έχει σημαντική επίπτωση στην τοπική ή διεθνή χρηματιστηριακή αγορά.

Για παράδειγμα, όταν μια οικονομία είναι υγιής, το ποσοστό της ανεργίας συνήθως είναι χαμηλό και παράλληλα παρατηρούνται αυξήσεις των μισθών. Έτσι, οι επιχειρήσεις έχουν ισχυρή ζήτηση εργασίας προκειμένου να αντιμετωπίσουν την αυξανόμενη ζήτηση προϊόντων ή υπηρεσιών.

Αυτό υποδηλώνει αύξηση των κερδών των επιχειρήσεων και κατά συνέπεια αύξηση των τιμών των μετοχών κ.ο.κ...

Μια κακή οικονομία συνήθως σημαίνει χαμηλότερα κέρδη για τις εταιρείες, το οποίο με τη σειρά του σημαίνει χαμηλότερες τιμές των μετοχών.

Οι επενδυτές ανησυχούν πραγματικά για την αρνητική αύξηση του ΑΕΠ, η οποία είναι ένας από τους παράγοντες που οι οικονομολόγοι χρησιμοποιούν για να καθορίσουν εάν μια οικονομία είναι σε ύφεση.

Η μέτρηση και καταγραφή του ΑΕΠ είναι σαν ένα σκαλοπάτι στη μακροοικονομική ανάλυση διότι από εκεί μπορούμε να εξετάσουμε τους λόγους για τους οποίους οι οικονομικοί κύκλοι έλαβαν χώρα, π.χ. κυβερνητική πολιτική, η συμπεριφορά των καταναλωτών ή διεθνών φαινομένων, συγκυριών μεταξύ άλλων.

Διάγραμμα Νο 3 - Ιστόγραμμα παγκόσμιου ΑΕΠ (1996-2010)



Πηγή Economist

Πρέπει να σημειώσουμε ότι οι μεταβολές είναι πιο άμεσες και δραστικές στον τομέα των προϊόντων από ότι στον τομέα των υπηρεσιών (μεταφορές κλπ) οι οποίες αποτελούν το μεγαλύτερο ποσοστό του ΑΕΠ των αναπτυγμένων χωρών.

2.3 Η σημασία της βιομηχανικής παραγωγής

Ένα από τα σημαντικότερα στοιχεία του ΑΕΠ είναι η βιομηχανική παραγωγή καθότι επηρεάζει άμεσα την παραγωγή και την μετακίνηση μεγάλου όγκου πρώτων υλών, εργαζομένων, βιομηχανικού κεφαλαίου, οικονομικών επενδύσεων και στοιχείων παραγωγής. Στον κατώτερο πίνακα αναδεικνύεται η εξέλιξη της παγκόσμιας βιομηχανικής παραγωγής κατά τα έτη 1999-2010.

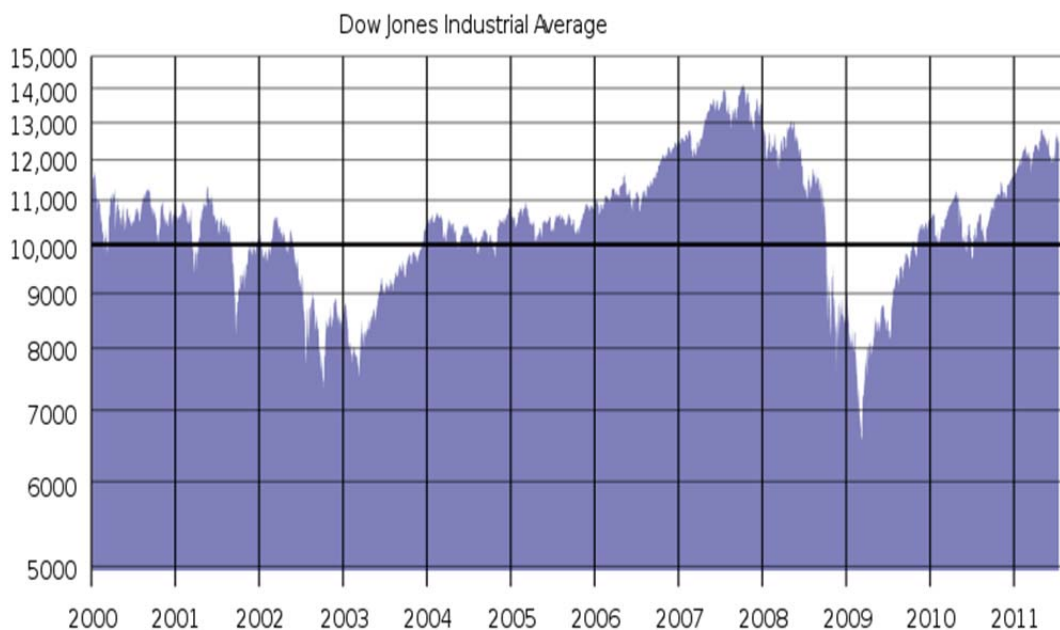
Πίνακας No 4

YEAR	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
GROWTH RATE	3,77	4,02	-4,09	2,47	11,92	15,03	10,46	10,05	12,94	11,26	10,51	14,32

Πηγή Index mundi - CIA fact book

Η σημασία της βιομηχανικής παραγωγής στην παγκόσμια οικονομία είναι προφανής και αντανακλάται επίσης στην παρακολούθηση του δείκτη Dow Jones Industrial Average, ο οποίος επισυνάπτεται κατώτερα. Αξίζει να σημειωθεί πως αυτός ο δείκτης που δημιουργήθηκε από την Μέκκα των χρηματιστηρίων Wall Street έχει μεγάλη αξία.

Διάγραμμα No 4 – Dow Jones Industrial Index 2000-2011



Η βιομηχανική παραγωγή και τα σχετικά στοιχεία χρησιμοποίησης της παραγωγικής ικανότητας δημιουργούν παράλληλους δείκτες, που σημαίνει ότι οι αλλαγές στα επίπεδα των δεικτών αυτών αντανακλούν συνήθως αλλαγές στη συνολική οικονομική δραστηριότητα κι επομένως στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν.

Οι ποσοστιαίες μεταβολές των βιομηχανικών δεικτών από μήνα σε μήνα και από έτος σε έτος, χρησιμοποιούνται από τους ειδικούς για να αναλύσουν ποιοι συγκεκριμένοι τομείς της βιομηχανικής παραγωγής τα πάνε καλύτερα από άλλους.

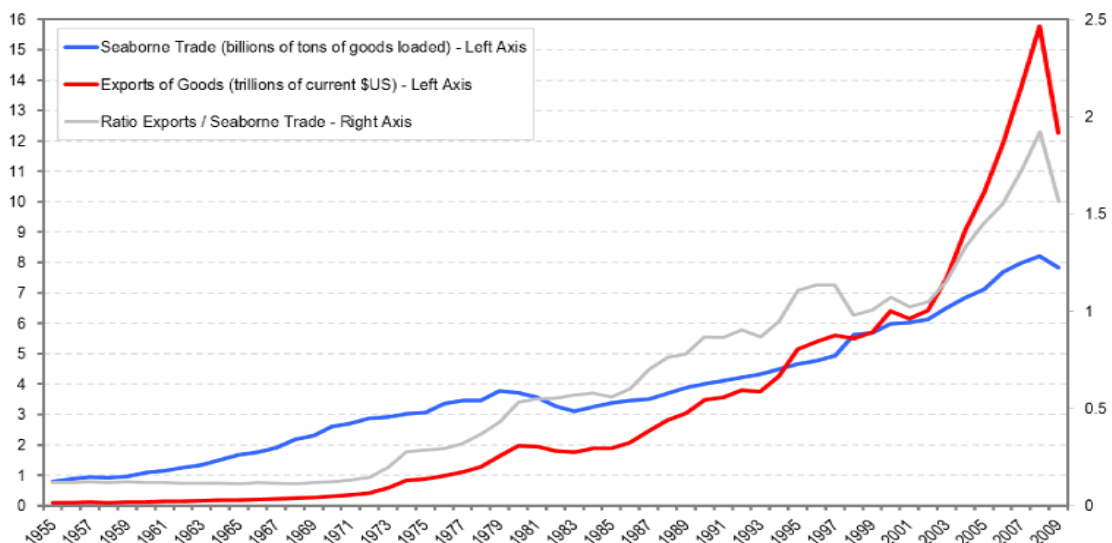
Αυτό οδηγεί σε μια ενδελεχή ανάλυση των αλυσίδων εφοδιασμού και καταγραφή των τομέων παράγωγης που επωφελούνται ή όχι με βάση την εξέλιξη της βιομηχανικής παραγωγής.

Εκ των ανωτέρω, συμπεραίνουμε ότι η βιομηχανική παράγωγή είναι ένας καίριος παράγοντας που επηρεάζει καθοριστικά τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές και υπηρεσίες, καθότι δημιουργεί ζήτηση για ορυκτές πρώτες ύλες (iron ore, minerals, Bauxite, grains, cement clinker) και πρώτες ύλες που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με την παράγωγή ενέργειας (Crude oil, Coal, Petcoke). Αυτοί είναι οι βασικοί και κύριοι τομείς ενασχόλησης της θαλάσσιας μεταφοράς.

Εφόσον όμως η ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά σχετίζεται με τις τάσεις της παγκόσμιας οικονομική ανάπτυξης και την ανάγκη μεταφοράς των πρώτων υλών και προϊόντων του διεθνούς εμπορίου, είναι προφανές ότι επηρεάζεται από τις αλλαγές του ΑΕΠ.

Η συσχέτιση μεταξύ βιομηχανικής παράγωγης, οικονομικής ανάπτυξης και παγκόσμιου εμπορίου και όγκου θαλασσίων μεταφορών φαίνεται στον κατώτερο πίνακα.

Διάγραμμα Νο 5



Πηγή IMF

Ο τομέας των μεταφορών και η διεθνής ναυτιλία αποτελούν βασικά συστατικά της επέκτασης του παγκόσμιου εμπορίου. Όπως έχουμε δει το παγκόσμιο εμπόριο έχει αυξηθεί δραματικά τα τελευταία 50 χρόνια και η μεταφορά έχει εξελιχθεί μαζί με αυτήν την ανάπτυξη.

Η αλληλεπίδραση ανάμεσα στην οικονομική ανάπτυξη, την απελευθέρωση του εμπορίου και την προσπάθεια συνεχούς μείωσης του κόστους μεταφορών με μεθόδους just on time συνέβαλαν στη διαδικασία μετασχηματισμού των συστημάτων μεταφοράς από ανεξάρτητες μονάδες σε δίκτυα εφοδιαστικής αλυσίδας Logistics (*Michael Hu Hugos p.31-32*).

Η αύξηση του όγκου του φορτίου και το βάρος των εμπορευμάτων που διακινούνται και η προσπάθεια να μειωθεί το κόστος μεταφοράς ανά μίλι, ακολουθώντας την εξέλιξη της τεχνολογίας, μετέτρεψε τη μεταφορά από το πρωτόγονο κανό σε ένα σύγχρονο πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου ή τάνκερ και από ένα υποζύγιο σε ένα μεγάλο φορτηγό, γιγαντιαίο αεροσκάφος ή τρένο.

Ταυτόχρονα, έγιναν σημαντικές αλλαγές και στον τρόπο προστασίας του φορτίου με την μετατροπή του φθηνού πιθαριού ή ξυλοκιβωτίου σε ειδικά κατασκευασμένα σιδηροκιβώτια (containers) που επιτρέπουν την ασφαλή μεταφορά κυρίως τελικών προϊόντων στον τελικό τους προορισμό με σχήματα συνδυασμένης μεταφοράς logistics (πλοίο- αυτοκίνητο- τρένο).

Συμπερασματικά, βλέπουμε ότι οι μεταφορές αποτελούν ένα παράγωγο ζήτησης (derived demand) της αύξησεως του παγκόσμιου εμπορίου (*Stopford p.1, James Mc Conville p.35*).

Όπως γνωρίζουμε από την οικονομική θεωρία, έχουμε παράγωγη ζήτηση όταν η ζήτηση για ένα αγαθό ή υπηρεσία, εμφανίζεται ως αποτέλεσμα της ζήτησης για μια άλλη υπηρεσία ή αγαθό.

Έχει παρατηρηθεί, ότι όταν η παγκόσμια οικονομία αλλάζει ταχύτητα και οι αντιδράσεις που δημιουργούνται από υπερβολική αύξηση των τιμών του πετρελαίου άρα αύξηση κόστους ενέργειας, αύξηση κόστους παράγωγης και αύξηση τιμής προϊόντων, τότε η κατανάλωση αναπόφευκτα επιβραδύνεται καθότι οι μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες έχουν λιγότερα προϊόντα να μεταφέρουν.

2.4 Νομισματικός παράγων

Ο χρηματοπιστωτικός τομέας κατέχει βασικό ρόλο στην ενσωμάτωση του παγκόσμιου εμπορίου, με την παροχή επενδυτικών κεφαλαίων και πιστώσεων για τις διεθνείς εμπορικές συναλλαγές. Τα περισσότερα νομίσματα και συναλλαγματικές αξίες καθημερινά αλλάζουν μέσα στην διεθνή συναλλαγματική αγορά που ονομάζεται 'Forex'.

Έτσι, η αξία Forex του νομίσματος μιας χώρας είναι μια πολύ σαφής αποτύπωση της οικονομίας της. Τα παγκόσμια χρηματοπιστωτικά συστήματα επιτρέπουν τη μετατροπή των νομισμάτων σύμφωνα με τις συναλλαγματικές ισοτιμίες που συνήθως καθορίζονται από τις δυνάμεις της αγοράς.

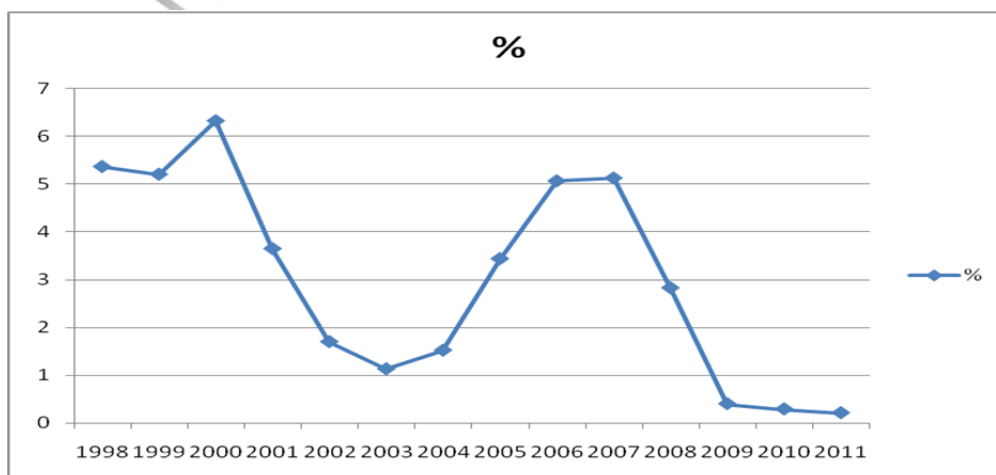
Ταυτόχρονα, η Κεντρική Τράπεζα κάθε χώρας προβλέπει ότι οι εμπορικές τράπεζες κατά μέσο ορό πρέπει να κρατούν το 10% των χρημάτων που κατατίθενται σε αποταμιευτικούς λογαριασμούς να είναι ως αποθεματικό (υποχρεωτικά διαθέσιμα).

Με αυτό τον τρόπο, υπάρχουν αρκετά μετρητά για να καλύψουν άμεσες απαιτήσεις για ρευστότητα.

Με αυτό τον τρόπο όταν η Κεντρική Τράπεζα θέλει να περιορίσει ή να αυξήσει την ρευστότητα, αυξάνει ή μειώνει την υποχρέωση τήρησης ελάχιστων αποθεματικών και έτσι η νομισματική πολιτική κάθε κράτους είναι ένα εργαλείο το οποίο χρησιμοποιείται για να επηρεάσει μεταξύ άλλων και το εμπόριο όπως έγινε με την πρόσφατη πολιτική Alan Greenspan, FED δημιουργώντας το Cash and Carry Effect. *(Σημειώσεις από παράδοση καθηγητού κ. Χαράλαμπου Γκόση)*

Πίνακας Νο 5

FED interest rates trend 1999-2010												
Year	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
%	5,21	6,33	3,65	1,7	1,13	1,52	3,44	5,07	5,13	2,83	0,4	0,29



Πηγή
FED

Μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο πόλεμο και για τους πολιτικούς και οικονομικούς λόγους που αναλύσαμε στην ιστορική αναδρομή, το δολάριο είναι το νόμισμα το οποίο τυχαίνει διεθνούς αναγνώρισης όχι μόνο σαν αξία αλλά και σαν μέσο εκτελέσεως πληρωμών στο διεθνές εμπόριο.

Το δολάριο έγινε παγκόσμιο αποθεματικό νόμισμα όταν οι αναπτυγμένες χώρες του κόσμου συναντήθηκαν στο Bretton Woods προκειμένου να συζητηθεί η πρόσδεση της συναλλαγματικής ισοτιμίας για όλα τα ξένα νομίσματα με το δολάριο.

Ο πρόεδρος Νίξον εισηγήθηκε και προκάλεσε την αποσύνδεση του δολαρίου από τον χρυσό, και από εκείνη την στιγμή το δολάριο έγινε το κυρίαρχο αποθεματικό νόμισμα του κόσμου.

Οι ΗΠΑ, με το νόμισμα τους να έχει την ιδιότητα του παγκοσμίου αποθεματικού νομίσματος, έχουν την δυνατότητα να έχουν μεγαλύτερα εμπορικά ελλείμματα το οποίο τους δίνει την δυνατότητα να ασκούν μεγαλύτερη εμπορική δραστηριότητα σε παγκόσμιο επίπεδο.

Δεν πρέπει να αγνοούμε ότι το σύνολο των καθημερινών πράξεων σε δολάρια, σε παγκόσμιο επίπεδο, γίνεται μέσω της Νέας Υόρκης δίδοντας εμμέσως πλην σαφώς στις ΗΠΑ την δυνατότητα να ασκούν με το νόμισμά τους εμπορικές και πολιτικές δραστηριότητες (π.χ. North Korea, Sudan, Ivory Coast, Iranian embargo).

Πίνακας Νο 6

Currency composition of official foreign exchange reserves												
YEAR	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
USD	69.3%	71.0%	70.5%	70.7%	66.5%	65.8%	66.0%	66.4%	65.7%	64.1%	64.1%	62.1%
Euro		17.9%	18.8%	19.8%	24.2%	25.3%	24.9%	24.3%	25.2%	26.3%	26.4%	27.6%
UKP	2.7%	2.9%	2.8%	2.7%	2.9%	2.6%	3.2%	3.6%	4.2%	4.7%	4.0%	4.3%
YEN	6.2%	6.4%	6.3%	5.2%	4.5%	4.1%	3.8%	3.7%	3.2%	2.9%	3.1%	2.9%
CHF	0.3%	0.2%	0.3%	0.3%	0.4%	0.2%	0.2%	0.1%	0.2%	0.2%	0.1%	0.1%
Other	6.1%	1.6%	1.4%	1.2%	1.4%	1.9%	1.9%	1.9%	1.5%	1.8%	2.2%	3.1%

Πηγή IMF: Currency Composition of Official Foreign Exchange Reserves 1994-2010

Κατά την διάρκεια του 2010, το 62,10 % των αποθεματικών των κεντρικών τραπεζών και πάνω από το 70 % όλων των διασυνοριακών συναλλαγών ήταν σε δολάρια ΗΠΑ, ενώ οι περισσότερες συμβάσεις πρώτων υλών και πετρελαίου είναι σε παγκόσμιο επίπεδο πληρωτέες στο νόμισμα αυτό.

2.5 Κέρδη από το εμπόριο

Όλες οι οικονομικές θεωρίες του διεθνούς εμπορίου δείχνουν ότι βελτιώνει την απόδοση και από την άποψη αυτή, το διεθνές εμπόριο είναι σαν μια νέα τεχνολογία καθότι προσθέτει ικανότητες στην παραγωγική ικανότητα όλων των χωρών που συμμετέχουν σε αυτό.

Ένα άλλο όφελος από το εμπόριο είναι ότι προωθεί τον δυναμισμό και την καινοτομία σε μια οικονομία.

Η βελτίωση της ποιότητας κατασκευής και της παραγωγικότητας στις Ηνωμένες Πολιτείες, Μεγάλη Βρετανία, Γερμανία κατά τις τελευταίες δεκαετίες έχουν πιστωθεί, εν μέρει, την πίεση του ανταγωνισμού από την Ιαπωνία και αλλού.

Μια οικονομία που είναι κλειστή για το εμπόριο είναι ένας τομέας στον οποίο οι αναποτελεσματικές βιομηχανίες και επιχειρήσεις είναι καλά προστατευμένες αλλά στην πραγματικότητα, διάφορες μελέτες δείχνουν ότι τα εμπόδια στις εμπορικές συναλλαγές αποτελούν την κύρια αιτία των ακραίων λόγων υπανάπτυξης μιας χώρας.

Οι χώρες που είναι πιο κλειστές για το εμπόριο τείνουν να είναι οι φτωχότερες του κόσμου σε αντιδιαστολή με τις χώρες που έχουν μειώσει τους εμπορικούς φραγμούς και έχουν επιτρέψει να αυξηθεί το μερίδιο των εισαγωγών και των εξαγωγών των οικονομιών τους οι οποίες είναι ανάμεσα στα ταχύτερα αναπτυσσόμενα έθνη².

Το διασυνοριακό εμπόριο δεν ήταν σχεδόν ποτέ χωρίς τριβές καθότι οι δαπάνες μεταφοράς και η γλώσσα επικοινωνίας, ήταν παράγοντες που περιόριζαν την ολοκλήρωση των παγκόσμιων αγορών.

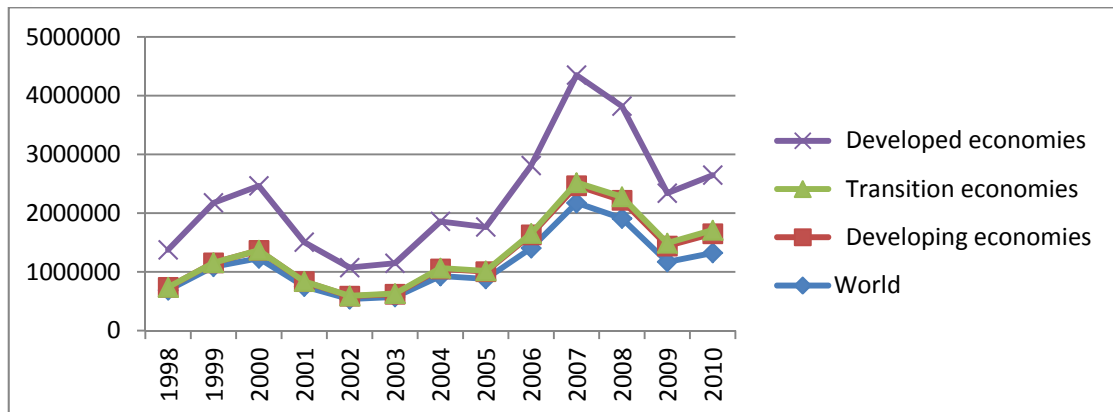
Στα χρόνια μας, το εμπόδιο της επικοινωνίας τείνει να εκλείψει καθότι η αγγλική έχει επιβληθεί ως γλώσσα της παγκόσμιας Γεωπολιτικής, της Διεθνούς Οικονομίας και του Εμπορίου ενώ το διαδίκτυο αποτελεί παγκόσμιο μέσο αναζητήσεως πληροφοριών και επικοινωνίας.

Ταυτόχρονα οι μετακινήσεις πληθυσμών προς αναζήτηση εργασίας εκτός χώρας έχουν αυξηθεί σημαντικά επιφέροντας ριζικές αλλαγές κουλτούρας και καταναλωτικών συνηθειών στην νέα τους πατρίδα.

² Ιωάννης Θανάπουλος, σημειώσεις E-MBA

Οι παγκόσμιες εμπορικές ροές έχουν προσφάτως μετατοπιστεί σε σύγκριση με το παρελθόν, καθώς όλο και περισσότερες αναπτυσσόμενες χώρες ζητούν επίμονα να έχουν μια αυξημένη συμμετοχή στο διεθνές εμπόριο.

Διάγραμμα Νο 6 - Εξωστρεφών Ροών κεφαλαίων 1998-2010



Πηγή UNCTAD

Το διεθνές εμπόριο έχει αλλάξει, ιδιαίτερα με την εμφάνιση των παγκόσμιων αλυσίδων βασικών αγαθών.

Η τάση αυτή αντανακλά προφανώς τις στρατηγικές των πολυεθνικών επιχειρήσεων να τοποθετήσουν περιουσιακά στοιχεία της παραγωγής τους σε άλλες χώρες προκειμένου να μειώσουν το κόστος, να μεγιστοποιήσουν τις νέες ευκαιρίες της αγοράς, διατηρώντας παράλληλα τη συνοχή των αλυσίδων εφοδιασμού τους και τα φορτία των δικτύων διανομής που τους υποστηρίζουν.

Ο κυρίαρχος παράγοντας πίσω από την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου έχει ένα διαρκώς αυξανόμενο ποσοστό των μεταποιητικών δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα στις αναπτυσσόμενες χώρες με τους κατασκευαστές συνεχώς να αναζητούν χαμηλό κόστος τοποθεσίας για πολλά στάδια της αλυσίδας εφοδιασμού.

Η εξέλιξη του διεθνούς εμπορίου έχει μια αρμονία με την εξέλιξη της παραγωγής. Ωστόσο, υπάρχουν σημαντικές διακυμάνσεις στις διεθνείς εμπορικές συναλλαγές που συνδέονται με οικονομικούς κύκλους της ανάπτυξης και της ύφεσης, τις διακυμάνσεις των τιμών των πρώτων υλών καθώς και διάφορα έκτακτα γεωπολιτικά και οικονομικά γεγονότα. Είναι γεγονός, ότι το διεθνές εμπόριο ζητεί σταθερές αξίες και ένα υγιές περιβάλλον για να αναπτυχτεί.

2.6 Ροές κεφαλαίων και το εμπορικό ισοζύγιο

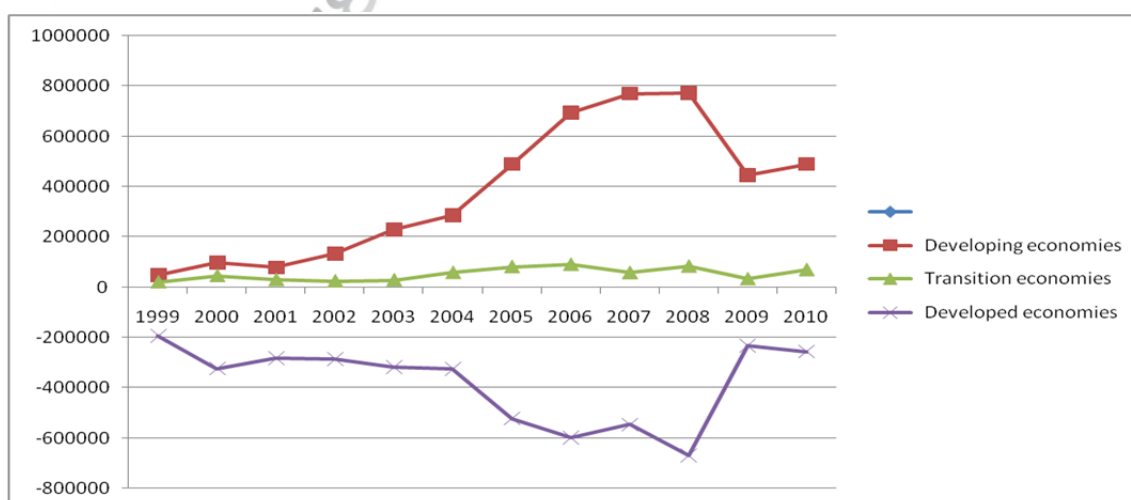
Το 2000, οι εξαγωγές των ΗΠΑ ήταν \$ 1.100 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ και οι εισαγωγές στις ΗΠΑ ήταν κοντά στα \$ 1.5 τρισεκατομμύρια ΗΠΑ το 2008. Η υπέρβαση των εισαγωγών έναντι των εξαγωγών, όπως γνωρίζουμε, ονομάζεται έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών.

Πίνακας Νο 7

World Balance of payments 1999-2010 (in trillions) per economy type						
YEAR	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Developing economies	46962	97796	77674	132117	227842	285381
Transition economies	21073	46991	30609	25143	29306	59241
Developed economies	-194355	-324209	-283449	-286012	-317474	-326341

World Balance of payments 1999-2010 (in trillions) per economy type (συνέχεια)						
YEAR	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Developing economies	489377	693257	770223	772049	444817	489175
Transition economies	83022	92327	58881	85105	33917	70805
Developed economies	-522063	-597464	-546189	-668922	-234287	-256876

Πηγή UNCTAD



Τι προκάλεσε αυτό το έλλειμμα; Οι σύγχρονοι οικονομολόγοι πιστεύουν πλέον ότι το εμπορικό πλεόνασμα ή έλλειμμα και οι ροές κεφαλαίων είναι μια αμοιβαία παραδοχή.

Όταν η εγχώρια αποταμίευση ενός έθνους, που υπολογίζεται αθροίζοντας τη προσωπική αποταμίευση με τα αδιανέμητα κέρδη των εταιρειών, υπερβαίνει τις οικιακές χρήσεις της αποταμίευσης (χρηματοδότηση ιδιωτικών επενδύσεων της και έλλειμμα του δημόσιου προϋπολογισμού), τότε αυτό το έθνος θα έχει εμπορικό πλεόνασμα και το αντίστροφο.

Μια χώρα θα συσσωρεύσει περιουσιακά στοιχεία, όταν η εγχώρια αποταμίευση είναι μεγαλύτερη από τις οικιακές χρήσεις της αποταμίευσης ενώ μια χώρα θα πρέπει να εκποιήσει περιουσιακά στοιχεία ή να δανειστεί κεφάλαια όταν η εθνική αποταμίευση είναι ανεπαρκής για οικιακές χρήσεις της αποταμίευσης.

Από τον ανωτέρω πίνακα, παρατηρούμε ότι διαχρονικά οι ροές των αναπτυσσόμενων χωρών ακολουθούν μια διαμετρικά αντίθετη πορεία από τις ροές των αναπτυγμένων χωρών. Δηλαδή οι αναπτυγμένες χώρες εμμέσως, λόγω των ελλειμμάτων τους, χρηματοδοτούν την ανάπτυξη των αναπτυσσόμενων χωρών.

Παρατήρηση: Αυτή η συμπεριφορά, ίσως πρέπει να αναλυθεί περαιτέρω και να αποτελέσει αντικείμενο έρευνας από κάποια άλλη επιστημονική ομάδα.

Τυπικά, θα περίμενε κανείς πλούσιες χώρες να έχουν υπερβολική αποταμίευση και να επενδύουν σε κεφάλαια των φτωχών χωρών. Από αυτή την άποψη, εδώ υπάρχει μια ανωμαλία εφόσον οι Ηνωμένες Πολιτείες αποτελούν τον εισαγωγέα και η Κίνα τον εξαγωγέα κεφαλαίου, χωρίς όμως να παραγνωρίζουμε το γεγονός ότι οι μεγαλύτερες εταιρείες των ΗΠΑ παράγουν προϊόντα στην Κίνα τα οποία καταναλώνονται στις ΗΠΑ.

2.7 Θέματα Διεθνούς Εμπορίου και Οικονομικής Ανάπτυξης

Τα θέματα του διεθνούς εμπορίου και της οικονομικής ανάπτυξης απέκτησαν ουσία με την εισαγωγή των πολιτικών για την ελευθέρωση του εμπορίου στα αναπτυσσόμενα έθνη σε ολόκληρο τον κόσμο. Το διεθνές εμπόριο και ο αντίκτυπός του στην οικονομική ανάπτυξη εξαρτώνται ζωτικά από την παγκοσμιοποίηση.

Σε μια παγκοσμιοποιημένη οικονομία, κανένα έθνος δεν είναι αυτάρκες. Κάθε μια χώρα εμπλέκεται σε διαφορετικά επίπεδα στο εμπόριο για να πουλήσει αυτό που παράγει, να αποκτήσει αυτό που της λείπει, αλλά και να παράγει πιο αποτελεσματικά ορισμένα προϊόντα από τους εμπορικούς της εταίρους.

Όπως υποστηρίζεται από την συμβατική οικονομική θεωρία, το εμπόριο προωθεί την οικονομική αποτελεσματικότητα παρέχοντας μια ευρύτερη ποικιλία των προϊόντων, συχνά με χαμηλότερο κόστος, κυρίως λόγω των οικονομιών εξειδίκευσης, της κλίμακας και των σχετικών συγκριτικών πλεονεκτημάτων.

Το διεθνές εμπόριο υπόκειται επίσης σε πολύ ισχυρές διακυμάνσεις δεδομένου ότι η οικονομική και κοινωνική δύναμη μιας χώρας που συναλλάσσεται με άλλες αλλάζει συνεχώς λόγω των υφιστάμενων αλληλοεπιδράσεων των οικονομιών τους κυρίως εξαιτίας των αλλαγών των τιμών και των μισθών.

Εν κατακλείδι, η παγκοσμιοποίηση της παραγωγής είναι ταυτόχρονη με την παγκοσμιοποίηση του εμπορίου και κανένας παράγοντας δεν μπορεί να λειτουργήσει ανεξαρτήτως του άλλου.

Χωρίς το διεθνές εμπόριο, λίγα έθνη θα μπορούσαν να διατηρήσουν ένα επαρκές επίπεδο διαβίωσης.

Οι εγχώριοι πόροι που καθίστανται διαθέσιμοι, σε κάθε χώρα μπορούν να παράγουν μόνο περιορισμένο αριθμό προϊόντων και οι ελλείψεις σε βασικά και άλλα προϊόντα θα ήταν διαδεδομένες.

Το παγκόσμιο εμπόριο επιτρέπει μια τεράστια ανακατανομή και αναδιανομή πόρων, από το πετρέλαιο του Περσικού Κόλπου, το καφέ της Βραζιλίας στην κινεζική αγορά, πουκάμισα και ηλεκτρονικά από την Άπω Ανατολή στην Ευρώπη, αγροτικά προϊόντα από την Ινδία στην Νότια Αφρική κλπ.

Ο παραγόμενος πλούτος προέρχεται από την περιφερειακή εξειδίκευση των οικονομικών δραστηριοτήτων κάθε χώρας.

Με αυτό τον τρόπο, το κόστος παραγωγής μειώνεται, αυξάνεται η παραγωγικότητα και δημιουργούνται πλεονάσματα που μπορούν να μεταφερθούν ή να διαπραγματευτούν για αγαθά που θα ήταν υπερβολικά δαπανηρό να παραχθούν στην εγχώρια αγορά ή απλά δεν θα ήταν διαθέσιμα.

Ως αποτέλεσμα, το διεθνές εμπόριο μειώνει το συνολικό κόστος της παγκόσμιας παραγωγής.

Οι καταναλωτές μπορούν να αγοράσουν περισσότερα αγαθά από τους μισθούς που κερδίζουν και το βιοτικό επίπεδο θα πρέπει θεωρητικά να αυξηθεί. Κατά συνέπεια, το διεθνές εμπόριο αποδεικνύει τις αλληλεξαρτήσεις μεταξύ των στοιχείων της παγκόσμιας οικονομίας και το επίπεδο της ολοκλήρωσης των παραγόμενων προϊόντων ή υπηρεσιών.

2.8 Κανονιστικοί παράγοντες συναλλαγών

Τράπεζες, δραστηριότητες οικονομικές, νομικές και ασφαλιστικές όπου εκκρεμείς λογαριασμοί μπορεί να διευθετηθούν ή να επιλυθούν κι έτσι ο κίνδυνος άγνοιας να μετριασθεί. Έτσι, εξασφαλίζεται ότι οι πωλητές αγαθών και υπηρεσιών αποζημιώνονται και οι αγοραστές έχουν μια νομική προσφυγή, εάν το αποτέλεσμα της συναλλαγής κρίνεται μη ικανοποιητικό και γίνεται ξεκάθαρο ποιός δικαιούται αποζημίωση εφόσον η συναλλαγή είναι ασφαλισμένη για μερική ή ολική απώλεια.

Η ποιότητα, το κόστος και η αποτελεσματικότητα αυτών των υπηρεσιών επηρεάζουν το περιβάλλον των συναλλαγών καθώς και το συνολικό κόστος που συνδέεται με το διεθνές εμπόριο των αγαθών.

Πολλοί παράγοντες για την διευκόλυνση του εμπορίου κατά τις τελευταίες δεκαετίες, συμπεριλαμβάνουν διαδικασίες ένταξης, την τυποποίηση, τα συστήματα παραγωγής, την αποδοτικότητα των μεταφορών και την αποδοτικότητα των συναλλαγών.

2.9 Ολοκλήρωση των διαδικασιών

Όπως η εμφάνιση των οικονομικών μπλοκ, μέσω συμφωνιών, προώθησε το εμπόριο εκεί που τα ρυθμιστικά καθεστάτα ήταν εναρμονισμένα έτσι επηρέασε και η μείωση των τιμών σε παγκόσμια κλίμακα. Ένα απλό μέτρο της ολοκλήρωσης σχετίζεται με την απάλειψη των γραφειοκρατικών καθυστερήσεων, οι οποίες μπορεί να είναι ένα σημαντικό εμπόδιο του εμπορίου, δεδομένου ότι προσθέτουν αβεβαιότητα στη διαχείριση της αλυσίδας εφοδιασμού (Ευρωπαϊκή Ένωση, GAFTA, GCC).

2.10 Ευέλικτα Συστήματα Παραγωγής

Τα ευέλικτα συστήματα παραγωγής υπάρχουν για τη διατήρηση ενός δικτύου γεωγραφικά διαφοροποιημένων εισροών, οι οποίες ευνοούν τις ανταλλαγές προϊόντων, εξαρτημάτων και υπηρεσιών. Οι τεχνολογίες της πληροφορίας έχουν παίξει ένα ρόλο διευκόλυνσης των συναλλαγών και διαχείρισης πολύπλοκων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.

Οι διεθνείς επενδυτές αναζητούν ευκαιρίες σε οικονομίες με χαμηλότερο κόστος παραγωγής και νέες αγορές για να επενδύσουν. Η Κίνα αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα μιας τέτοιας διαδικασίας

2.11 Δομή του παγκόσμιου εμπορίου

Το διεθνές εμπόριο, όσον αφορά την αξία και την ποσότητα, δημιούργησε μια αυξανόμενη τάση στην παγκόσμια οικονομία. Είναι σημαντικό να υπογραμμιστεί, ότι δεν είναι τα έθνη που ασκούν εμπορικές πράξεις, αλλά ως επί το πλείστον πολυεθνικές εταιρείες οι οποίες δημιουργούν και παράγουν τελικά προϊόντα που καταναλώνονται κυρίως από ιδιώτες. Συμπεριλαμβάνεται βεβαίως και το ένδο -εταιρικό εμπόριο που λαμβάνει χώρα διασχίζοντας τις εθνικές επικράτειες και θεωρείται ως διεθνές εμπόριο.

Το παγκόσμιο οικονομικό σύστημα χαρακτηρίζεται από ένα αυξανόμενο επίπεδο ολοκληρωμένων υπηρεσιών, χρηματοδότησης, λιανικό εμπόριο, την παραγωγή και τη διανομή προϊόντων, τα οποία με τη σειρά τους είναι κυρίως αποτέλεσμα βελτίωσης των μεταφορών και υπηρεσιών logistics, την αποτελεσματικότερη αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων των περιφερειακών οικονομιών και του συναλλακτικού περιβάλλοντος που υποστηρίζει την νομική και οικονομική πολυπλοκότητα του παγκόσμιου εμπορίου.

2.12 Διευκόλυνση του εμπορίου

Ο όγκος των ανταλλασσόμενων αγαθών και υπηρεσιών μεταξύ των εθνών πιστώνεται ένα αυξανόμενο μερίδιο από την παραγωγή πλούτου, κυρίως με την παροχή οικονομικών ευκαιριών ανάπτυξης σε νέες περιοχές και με τη μείωση του κόστους ενός ευρύτατου φάσματος προϊόντων της μεταποίησης.

Η διευκόλυνση και ανάπτυξη του εμπορίου πρέπει να περιλαμβάνει τον τρόπο και τις διαδικασίες που ρυθμίζουν τη διεθνή διακίνηση εμπορευμάτων, δηλαδή εξαρτάται από τη μείωση των γενικών εξόδων των εμπορικών συναλλαγών, των δασμών, του κόστους μεταφοράς και το κόστος χρόνου. (*John Thanopoulos p.76-77*)

2.13 Συμπέρασμα

Με βάση όλα τα παραπάνω, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι το διεθνές εμπόριο αυξάνει σημαντικά το βιοτικό επίπεδο των εμπλεκόμενων χωρών. Πολλές οικονομικές θεωρίες έχουν προσπαθήσει να εξηγήσουν το συσχετισμό των διαφόρων παραγόντων οι οποίοι επιδρούν και επηρεάζουν τις σχέσεις μεταξύ των χωρών και τις επιδράσεις στις οικονομίες τους. Οι περισσότερες όμως χρησιμοποιούν σαν πρότυπα τις κλειστές οικονομίες, κάτι το οποίο δεν μπορεί να γίνει πλέον αποδεκτό μετά την έκταση που έχει λάβει η παγκοσμιοποίηση.

Εικόνα No 3



Μια σύγκριση μεταξύ των επιδόσεων των ανοικτών και κλειστών οικονομιών (Νότια Κορέα v.s Βόρεια Κορέα) επιβεβαιώνει ότι τα οφέλη του εμπορίου, στην πράξη, είναι παρά πολύ σημαντικά για να αγνοηθούν από τον οιονδήποτε.

Πίνακας No 8

ΑΕΠ comparison South Korea vs. N. Korea		
Year	2009	2010
South Korea	1409 Trillion USD	1495 Trillion USD
North Korea	40 Billion USD	40 Billion USD

Πηγή CIA Fact book

Το διεθνές εμπόριο υποδηλώνει την ανταλλαγή αγαθών και υπηρεσιών μεταξύ των χωρών. Αυτό το είδος του εμπορίου οδηγεί σε μια παγκόσμια οικονομία, στην οποία οι τιμές είτε της προσφοράς είτε της ζήτησης, επηρεάζουν και επηρεάζονται από παγκόσμια γεγονότα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Το οικονομικό μοντέλο Mundell-Fleming

Το ανώτερο μοντέλο απεικονίζει σχέσεις σε μια παγκόσμια οικονομία και για αυτό τον λόγο θέλησα να το συμπεριλάβω στην παρούσα μελέτη.³

Το οικονομικό μοντέλο Mundell-Fleming εκφράζεται από τις ακόλουθες εξισώσεις.

$$Y = C + I + G + NX \quad (\text{καμπύλη IS})$$

Όπου Y = Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν, C = κατανάλωση, I = Επένδυση, G = Κυβερνητικές Δαπάνες και NX = καθαρές εξαγωγές.

$$M/P = L(i, Y) \quad (\text{καμπύλη LM})$$

Όπου M = προσφορά χρήματος, P = μέσο επίπεδο τιμών, L = Ρευστότητα χρήματος στην οικονομία, i = επιτόκιο και Y = Ακαθάριστο εθνικό προϊόν.

$$BoP = CA + KA \quad (\text{καμπύλη πλεονασματικού ισοζυγίου πληρωμών})$$

Όπου CA = τρέχοντες λογαριασμοί, KA = λογαριασμοί κεφαλαίου.

Στοιχεία καμπύλης IS

$C = C(Y - T, i - E(\pi))$ όπου,

C = Κατανάλωση, Y = ΑΕΠ (ΑΕΠ), T = Φόροι, i = Επιτόκιο, $E(\pi)$ αναμενόμενο επίπεδο πληθωρισμού.

$I = I(i - E(\pi), Y - 1)$

Όπου I = Επένδυση, i = Επιτόκιο, $E(\pi)$ αναμενόμενο επίπεδο πληθωρισμού, $Y - 1$ = ΑΕΠ (ΑΕΠ) προηγούμενης περιόδου.

$G = G$ κυβερνητικές δαπάνες (εξωγενής μεταβλητή)

³ Πηγή Wikipedia

$NX = NX(\epsilon, Y, Y^*)$ όπου,

NX = καθαρές εξαγωγές, ϵ = πραγματική τιμή συναλλαγματική ισοτιμία, $Y = \text{ΑΕΠ}$ (ΑΕΠ),

$Y^* =$ ακαθάριστο εθνικό προϊόν μιας ξένης χώρας.

Όπου $NX =$ καθαρές εξαγωγές, $\epsilon =$ ονομαστική συναλλαγματική ισοτιμία (η τιμή του εγχώριου νομίσματος σε όρους μονάδων του ξένου νομίσματος),

$Y = \text{ΑΕΠ}$, και $Y^* =$ συνολικό ΑΕΠ των χωρών που είναι ξένοι εμπορικοί εταίροι.

Υψηλότερες τιμές εγχώριου εισοδήματος (ΑΕΠ) οδηγούν σε περισσότερες δαπάνες για τις εισαγωγές και ως εκ τούτου σε πιθανή μείωση των καθαρών εξαγωγών. Υψηλότερο ξένο εισόδημα οδηγεί σε αύξηση δαπανών από τους ξένους για τις εξαγωγές της χώρας και άρα σε υψηλότερες καθαρές εξαγωγές.

Ένα υψηλότερο ϵ (ακριβότερο εγχώριο νόμισμα από την άποψη των ξένων νομισμάτων, και αντίστοιχα λιγότερο δαπανηρό σε ξένο νόμισμα) οδηγεί σε περισσότερες αγορές ξένων προϊόντων λόγω του μικρότερου κόστους απόκτησης του ξένου νομίσματος που χρειάζεται να πληρώσει γι' αυτές, αλλά οδηγεί και σε μικρότερη αγορά των εξαγωγών της χώρας από τους αλλοδαπούς δεδομένου ότι θεωρούν πιο δαπανηρό το νόμισμα της εν λόγω χώρας και άρα τα προϊόντα της.

Για τους δυο αυτούς λόγους υψηλότερο ϵ οδηγεί σε μείωση των καθαρών εξαγωγών.

Στοιχεία ισοζυγίου πληρωμών

$$CA = NX$$

$CA =$ τρέχοντες λογαριασμοί και Καθαρές εξαγωγές.

$$KA = z(i - i^*) + k$$

Όπου $z =$ επίπεδο κινητικότητας κεφαλαίου, επιτόκιο, $i^* =$ επιτόκιο εξωτερικού

$k =$ εξωγενής συνιστώσα των χρηματοοικονομικών ροών κεφαλαίων, $z =$ το ευαίσθητο στοιχείο των ροών κεφαλαίων και η παράγωγος της συνάρτησης z είναι ο βαθμός κινητικότητας του κεφαλαίου (η επίδραση των διαφορών μεταξύ των εγχώριων και ξένων επιτοκίων επί των ροών κεφαλαίων Κ.Α.).

Είναι θετικό να υπάρχει οποιαδήποτε κινητικότητα του κεφαλαίου (λόγω του υψηλότερου εγχώριου επιτοκίου, το οποίο καθιστά πιο επιρρεπή τα ξένα κεφάλαια να εισρεύσουν στην χώρα), και είναι απείρως θετική αν υπάρχει τέλεια κινητικότητα κεφαλαίου.

Αφού οι διαδοχικές ισότητες υποκατασταθούν στις 3 παραπάνω εξισώσεις, δημιουργείται ένα σύστημα τριών εξισώσεων με τρεις αγνώστους, δύο εκ των οποίων είναι το ΑΕΠ και το εγχώριο επιτόκιο.

Σύμφωνα με τις ευέλικτες συναλλαγματικές ισοτιμίες, η ισοτιμία είναι η τρίτη ενδογενής μεταβλητή στο ισοζύγιο πληρωμών, όπου η ΒοΡ μηδενίζεται, ενώ η ονομαστική προσφορά χρήματος είναι πλήρως υπό τον έλεγχο της κεντρικής τράπεζας. Σε ένα σύστημα ευέλικτων συναλλαγματικών ισοτιμιών, οι κεντρικές τράπεζες επιτρέπουν την ελεύθερη συναλλαγματική ισοτιμία όπως καθορίζεται από τις δυνάμεις της αγοράς.

Μηχανική του μοντέλου

Μια σημαντική υπόθεση είναι η εξίσωση των τοπικών επιτοκίων με το παγκόσμιο επιτόκιο. Δηλαδή σύμφωνα με ένα ευέλικτο καθεστώς συναλλαγματικής ισοτιμίας οι κυβερνήσεις ή οι κεντρικές τράπεζες επιτρέπουν συναλλαγματικές ισοτιμίες που καθορίζονται από τις δυνάμεις της αγοράς.

Η λειτουργία του μοντέλου σε μια περίοδο μπορεί να περιγραφεί με το γράφημα IS-LM-BoP, όπου το εγχώριο επιτόκιο καταγράφεται κάθετα και το πραγματικό ΑΕΠ χαράσσεται οριζόντια. Η IS είναι μια καμπύλη με κλίση προς τα κάτω και η καμπύλη LM έχει ανοδική κλίση.

Όπως και στην ανάλυση κλειστής οικονομία IS-LM. Η καμπύλη BoP έχει ανοδική κλίση, εκτός αν υπάρχει τέλεια κινητικότητα του κεφαλαίου, οπότε στην περίπτωση αυτή είναι οριζόντια και στο ίδιο επίπεδο με το παγκόσμιο επιτόκιο.

Σε αυτό το γράφημα, με λιγότερο από τέλεια κινητικότητα των κεφαλαίων οι θέσεις των δύο καμπυλών, εξαρτώνται από την ισοτιμία (όπως αναλύεται παρακάτω), δεδομένου ότι το γράφημα IS-LM είναι στην πραγματικότητα μια διδιάστατη απεικόνιση ενός τρισδιάστατου χώρου με τη συμμετοχή όλων των επιτοκίων, του εισοδήματος και της συναλλαγματικής ισοτιμίας.

3.1 Αλλαγές στην προσφορά χρήματος

Η αύξηση της προσφοράς χρήματος μετατοπίζει την καμπύλη LM προς τα δεξιά, αυτό μειώνει άμεσα το τοπικό επιτόκιο διότι υπάρχει περισσότερο ελεύθερο χρήμα στην αγορά. Ταυτόχρονα όμως, η ισοτιμία του τοπικού νομίσματος με άλλα νομίσματα αλλάζει διότι το νόμισμα υποτιμάται μέσω εκροής των εντόπιων κεφαλαίων στο εξωτερικό μιας χώρας.

Δηλαδή, ρέει χρήμα έξω για να επωφεληθούν οι ντόπιοι κεφαλαιούχοι από τα υψηλότερα επιτόκια στο εξωτερικό και ως εκ τούτου, το νόμισμα υποτιμάται. Η υποτίμηση κάνει τα τοπικά προϊόντα φθηνότερα σε σύγκριση με τα ξένα κι έτσι αυξάνονται οι εξαγωγές και κατ' επέκταση λόγω του γεγονότος ότι τα εισαγόμενα προϊόντα γίνονται ακριβότερα, οι εισαγωγές μειώνονται. Έτσι, οι καθαρές εξαγωγές είναι αυξημένες.

Αύξηση των καθαρών εξαγωγών οδηγεί σε μετατόπιση της καμπύλης IS (που είναι $Y = C + I + G + NX$) προς τα δεξιά μέχρι το σημείο όπου το τοπικό επιτόκιο εξισώνεται με το επιτόκιο του εξωτερικού. Παράλληλα, το ισοζύγιο πληρωμών στρέφεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να αντικατοπτρίζει (1) την εγχώρια υποτίμηση του νομίσματος και (2) την αύξηση του τρέχοντος λογαριασμού πληρωμών ή με άλλα λόγια την αύξηση των καθαρών εξαγωγών.

Έτσι, η διαδραστική σχέση επιτοκίου, αξίας νομίσματος και καθαρών εξαγωγών αυξάνουν το συνολικό εισόδημα στην τοπική οικονομία. Μια μείωση της προσφοράς χρήματος προκαλεί ακριβώς το αντίθετο της παραπάνω διαδικασίας.

3.2 Οι αλλαγές στο παγκόσμιο επιτόκιο

Αύξηση στο παγκόσμιο επιτόκιο προκαλεί ανοδική πίεση στα τοπικά επιτόκια. Η πίεση αυτή υποχωρεί όμως, καθώς το ποσοστό της διαφοράς μεταξύ τοπικού και διεθνούς επιτοκίου μειώνεται. Όταν προκληθεί μια θετική συσχέτιση ανάμεσα στο παγκόσμιο και το τοπικό επιτόκιο, κρατώντας την καμπύλη LM σταθερή, οι ροές κεφαλαίων στην τοπική οικονομία αυξάνονται.

Αυτό αποσβένει το τοπικό νόμισμα και βοηθά στην ενίσχυση καθαρών εξαγωγών. Η αύξηση των καθαρών εξαγωγών μετατοπίζει την IS προς τα δεξιά. Αυτή η μετατόπιση συνεχίζει προς τα δεξιά μέχρις ότου το τοπικό επιτόκιο γίνει εξίσου υψηλό με το παγκόσμιο.

Για τη διατήρηση της σταθερής συναλλαγματικής ισοτιμίας, η Κεντρική Τράπεζα πρέπει να αντισταθμίζει τις ροές κεφαλαίων (μέσα ή έξω), οι οποίες προκαλούνται από την αλλαγή του παγκόσμιου επιτοκίου για την εγχώρια τιμή.

Η Κεντρική Τράπεζα πρέπει να αποκαταστήσει την κατάσταση κατά την οποία το πραγματικό εγχώριο επιτόκιο είναι ίσο με το πραγματικό παγκόσμιο επιτόκιο για να σταματήσει καθαρές εκροές κεφαλαίων από την αλλαγή της συναλλαγματικής ισοτιμίας.

Αν το παγκόσμιο επιτόκιο αυξάνεται πάνω από το ποσοστό του εγχώριου επιτοκίου τότε αυξάνονται οι ροές κεφαλαίων προς τα έξω, διότι οι ντόπιοι κεφαλαιούχοι ζητούν να εκμεταλλευτούν αυτή την ευκαιρία.

Αυτό θα προκαλέσει υποτίμηση του τοπικού νομίσματος έτσι ώστε η Κεντρική Τράπεζα να μπορέσει να αγοράσει το τοπικό νόμισμα της χώρας και να πουλήσει κάποια από τα συναλλαγματικά αποθέματά της για να αντισταθμίσει αυτή την εκροή. Αυτή η μείωση στην προσφορά χρήματος μετακινεί την καμπύλη LM προς τα αριστερά μέχρι το εγχώριο επιτόκιο να εξισωθεί με το παγκόσμιο επιτόκιο.

Αν το παγκόσμιο επιτόκιο μειώνεται κάτω από το ποσοστό του εγχώριου, συμβαίνει ακριβώς το αντίθετο. Το εγχώριο νόμισμα ανατιμάται, η Κεντρική Τράπεζα το αντισταθμίζει με την αύξηση της προσφοράς χρήματος (πουλάει το νόμισμα της χώρας, για να αγοράσει ξένο νόμισμα), η καμπύλη LM μετατοπίζεται προς τα δεξιά, και το εγχώριο επιτόκιο μετατρέπεται σε παγκόσμιο επιτόκιο.

3.3 Καθεστώς σταθερής συναλλαγματικής ισοτιμίας

Μιλάμε για ένα σύστημα σταθερών συναλλαγματικών ισοτιμιών, όταν οι κυβερνήσεις (ή αυτές των κεντρικών τραπεζών) ανακοινώνουν μια συναλλαγματική ισοτιμία, με την οποία είναι διατεθειμένοι να αγοράσουν ή να πωλήσουν οποιοδήποτε ποσό του εγχώριου νομίσματος.

3.4 Αλλαγές στην προσφορά χρήματος

Η αύξηση της προσφοράς χρήματος μετατοπίζει την καμπύλη LM προς τα δεξιά. Αυτό μειώνει άμεσα το τοπικό επιτόκιο, διότι αυτό -υποτιμάται η συναλλαγματική ισοτιμία του τοπικού νομίσματος με άλλα, λόγω εκροής κεφαλαίων.

Με λίγα λόγια, ζεστό χρήμα ρέει έξω για να επωφεληθούν οι ντόπιοι κεφαλαιούχοι από υψηλότερο επιτόκιο στο εξωτερικό. Η αυτό -υποτίμηση κάνει τα τοπικά προϊόντα φθηνότερα σε σύγκριση με τα ξένα, και ως εκ τούτου αυξάνονται οι εξαγωγές και κατ' επέκταση μειώνονται οι εισαγωγές.

Αύξηση των καθαρών εξαγωγών οδηγεί σε μετατόπιση της καμπύλης IS (που είναι $Y = C + I + G + NX$) προς τα δεξιά μέχρι το σημείο όπου το τοπικό επιτόκιο εξισώνετε με το συνολικό ποσοστό. Παράλληλα, το ισοζύγιο πληρωμών υποτίθεται ότι αλλάζει πάρα πολύ, ώστε να αντικατοπτρίζει (1) την εγχώρια υποτίμηση του νομίσματος και (2) την αύξηση του τρέχοντος λογαριασμού ή με άλλα λόγια την αύξηση των καθαρών εξαγωγών.

Τα ανωτέρω αυξάνουν το συνολικό εισόδημα στην τοπική οικονομία. Μια μείωση της προσφοράς χρήματος προκαλεί το ακριβώς αντίθετο αποτέλεσμα στην όλη διαδικασία.

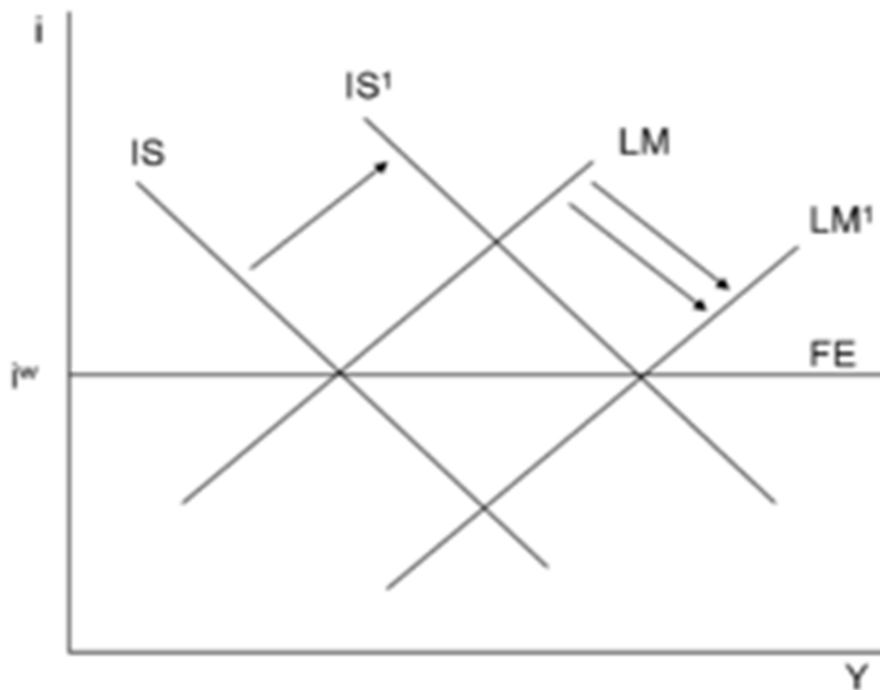
Στο πλαίσιο του συστήματος σταθερών συναλλαγματικών ισοτιμιών η τοπική Κεντρική Τράπεζα ή νομισματική αρχή, αλλάζει μόνο την προσφορά χρήματος για να διατηρήσει μια συγκεκριμένη ισοτιμία.

Αν υπάρχει πίεση για την απόσβεση της συναλλαγματικής ισοτιμίας του εγχώριου νομίσματος, επειδή η προσφορά του εγχώριου νομίσματος υπερβαίνει την ζήτησή του στις αγορές συναλλάγματος, τότε η τοπική αρχή μπορεί να αγοράσει εγχώριο νόμισμα με ξένο νόμισμα για τη μείωση της προσφοράς του εγχώριου νομίσματος στην αγορά συναλλάγματος.

Αυτό επιστρέφει την συναλλαγματική ισοτιμία του εγχώριου νομίσματος πίσω στο αρχικό της επίπεδο.

Αν υπάρχει πίεση διότι η ζήτηση του νομίσματος υπερβαίνει την προσφορά του στην αγορά συναλλάγματος, η τοπική αρχή αγοράζει ξένο νόμισμα με το νόμισμα της χώρας για να αυξήσει την προσφορά του εγχώριου νομίσματος στην αγορά συναλλάγματος. Αυτό επιστρέφει την τιμή συναλλάγματος πίσω στο αρχικό της επίπεδο.

Διάγραμμα Νο 7



3.5 Αλλαγές στις κρατικές δαπάνες

Στο πλαίσιο του συστήματος σταθερών συναλλαγματικών ισοτιμιών η τοπική Κεντρική Τράπεζα ή νομισματική αρχή, αλλάζει μόνο την προσφορά χρήματος για να διατηρήσει μια συγκεκριμένη ισοτιμία.

Αν υπάρχει πίεση για την απόσβεση της συναλλαγματικής ισοτιμίας του εγχώριου νομίσματος, επειδή η προσφορά του εγχώριου νομίσματος υπερβαίνει το αίτημά του στις αγορές συναλλάγματος, η τοπική αρχή αγοράζει εγχώριο νόμισμα με ξένο νόμισμα για τη μείωση της προσφοράς του εγχώριου νομίσματος στην αγορά συναλλάγματος.

Αυτό επιστρέφει την συναλλαγματική ισοτιμία του εγχώριου νομίσματος πίσω στο αρχικό της επίπεδο.

Αν υπάρχει πίεση για να εκτιμήσουν συναλλαγματική ισοτιμία του εγχώριου νομίσματος, διότι η ζήτηση του νομίσματος υπερβαίνει την προσφορά της στην αγορά συναλλάγματος, η τοπική αρχή αγοράζει ξένο νόμισμα με το νόμισμα της χώρας να αυξήσει την προσφορά του εγχώριου νομίσματος στην αγορά συναλλάγματος. Αυτό επιστρέφει την τιμή συναλλάγματος πίσω στο αρχικό της επίπεδο.

Μια αύξηση των δημοσίων δαπανών μετατοπίζει την καμπύλη IS προς τα δεξιά. Η μετατόπιση προκαλεί μια τάση στο τοπικό επιτόκιο να υπερβεί το παγκόσμιο επιτόκιο.

Τα αποτελέσματα είναι μια αύξηση του επιτοκίου και ως εκ τούτου, μια ανατίμηση της υπάρχουσας συναλλαγματικής ισοτιμίας. Η αύξηση του τοπικού επιτοκίου προκαλεί εισροή κεφαλαίων, και η εισροή κάνει το τοπικό νόμισμα ισχυρότερο σε σύγκριση με ξένα νομίσματα.

Η ισχυρή συναλλαγματική ισοτιμία κάνει επίσης τα ξένα προϊόντα φθηνότερα σε σύγκριση με τοπικά προϊόντα. Αυτό ενθαρρύνει την αύξηση των εισαγωγών και αποθαρρύνει τις εξαγωγές και ως εκ τούτου, μειώνει την καθαρή εξαγωγή.

Ωστόσο, η συναλλαγματική ισοτιμία ελέγχεται από την τοπική νομισματική αρχή, στο πλαίσιο ενός σταθερού συστήματος, έτσι για να διατηρήσει την συναλλαγματική ισοτιμία και την εξάλειψη της πίεσης από αυτό, η νομισματική αρχή αγοράζει ξένα νομίσματα με εθνικό νόμισμα έως ότου η πίεση φύγει, δηλαδή επιστρέψει στο αρχικό επίπεδο.

Η δράση αυτή μετατοπίζει την καμπύλη LM και αυξάνει την προσφορά του τοπικού νομίσματος στην διεθνή αγορά και μειώνει την τιμή του στο ποσοστό κατά το οποίο εξισώνεται η ανταλλαγή μεταξύ των νομισμάτων. Ως αποτέλεσμα, η IS επιστρέφει στο αρχικό της επίπεδο, (που το τοπικό επιτόκιο είναι ίσο με το παγκόσμιο), εφόσον δε το επίπεδο των εσόδων της τοπικής οικονομίας παραμένει το ίδιο, η καμπύλη LM δεν επηρεάζεται καθόλου. Η μείωση των κρατικών δαπανών αντιστρέφει τη διαδικασία.

3.6 Άλλα πιθανά οφέλη του Διεθνούς Εμπορίου Παγκοσμίως

Το διεθνές εμπόριο δεν είναι μόνο αποτέλεσμα της αύξησης της αποδοτικότητας, αλλά επιτρέπει στις χώρες να συμμετάσχουν σε μια παγκόσμια οικονομία ενθαρρύνοντας την ευκαιρία των άμεσων ξένων επενδύσεων, η οποία είναι το ποσό των χρημάτων που τα άτομα ή οι επιχειρήσεις από το εξωτερικό επενδύουν σε ξένες εταιρείες και άλλα περιουσιακά στοιχεία εντός της χώρας.

Για την τοπική κυβέρνηση, οι Οικονομικές ζώνες είναι ένα μέσο με το οποίο ξένο νόμισμα και εμπειρία μπορούν να εισέλθουν στη χώρα.

Η αύξηση των επιπέδων απασχόλησης και κατά συνέπεια εισοδήματος μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος.

Για τον ξένο επενδυτή, οι οικονομικές ζώνες προσφέρουν επέκταση της εταιρείας και ανάπτυξη της, που σημαίνει αύξηση των εσόδων. Κατά συνέπεια, οι τοπικές οικονομίες μπορούν να αναπτυχθούν πιο αποτελεσματικά και να γίνουν πιο

εύκολα ανταγωνιστικές λόγω της αθρόας συμμετοχής των επενδυτών στις οικονομικές ζώνες.

Πολλοί μη οικονομολόγοι πιστεύουν ότι είναι πιο συμφέρον το εμπόριο με άλλα μέλη ενός έθνους από ότι με τον έξω κόσμο καθώς επίσης κι ότι οι εξαγωγές είναι καλύτερες από τις εισαγωγές σε μια οικονομία.

Αυτό είναι ένα τραγικό λάθος, διότι όλο το εμπόριο είναι καλό για την οικονομία, και η ισορροπία του εμπορίου διέπεται από πολλούς παράγοντες, οι οποίοι μεταξύ άλλων συμπεριλαμβάνουν την εθνική αποταμίευση και την επένδυση.

Το άνοιγμα στο εμπόριο είναι ισοδύναμο με την υιοθέτηση μιας πιο αποτελεσματικής τεχνολογίας διότι ενισχύει συστηματικά την αποτελεσματικότητα κατανέμοντας τους απαραίτητους πόρους, όπου και όταν χρειάζονται.

3.7 Θεωρία Συγκριτικού Πλεονεκτήματος

Σύμφωνα με τη θεωρία αυτή, μια χώρα θα παράγει και θα ειδικεύεται στην παραγωγή βασικών προϊόντων στα οποία έχει συγκριτικό πλεονέκτημα όσον αφορά τους πόρους. Αυτό επιτρέπει σε μια χώρα να διαδραματίσει ζωτικό ρόλο στη ρύθμιση του τρόπου διεξαγωγής των εμπορικών συναλλαγών. Παρόλα αυτά, αν κάποιος επιλέξει να εξάγει ή να κάνει εμπόριο, τότε η ανάπτυξη με λεπτομερή και αυστηρή στρατηγική αποτελεί σημαντικό μέρος της όλης διαδικασίας σχεδιασμού.

Ένα σοβαρό μέρος του συνολικού κόστους ενός προϊόντος συσχετίζεται με τις δραστηριότητες διοικητικής μέριμνας (διοίκηση της εφοδιαστικής), οι οποίες πλέον μπορούν είτε να εκτελεσθούν από την ίδια την επιχείρηση είτε να ανατεθούν σε έναν τρίτο με την μέθοδο outsourcing.

Υποθέτοντας ότι υπάρχει ικανοποιητική προσφορά προϊόντος, φαίνεται λογικό να υποθέσουμε ότι η εισαγωγή του σε μια άλλη χώρα θα πραγματοποιηθεί από την πιο κοντινή εξάγουσα περιοχή.

Αυτό όμως δεν συμβαίνει τόσο απλά, καθότι το 80% του πλανήτη μας καλύπτεται από θάλασσα και εκτός εξαιρετικών περιπτώσεων (ΗΠΑ- Καναδάς- Μεξικό, ΕΕU- Ρωσία) οι εξαγωγικές ή παραγωγικές χώρες απέχουν των εισαγωγικών με σοβαρά υδάτινα εμπόδια ανάμεσα τους.

Έτσι, προκύπτει ένας συμβιβασμός εναλλακτικών λύσεων οι οποίες πρέπει να εκτιμώνται συνεχώς από τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Το γενικό σύστημα πρέπει να είναι αποδοτικό υπό την έννοια ότι το κόστος μεταφορών πρέπει να είναι όσο το δυνατόν χαμηλότερο, χωρίς να παραγκωνίζουμε ότι

η απόσταση είναι ένας σοβαρός παράγοντας που καθορίζει τις δυνατότητες του εγχώριου ή του διεθνούς εμπορίου⁴.

Εφόσον υπάρχει υπερβολική ζήτηση προϊόντος από μια περιοχή χωρίς δυνατότητες ικανοποίησης της από πλησίον παραγωγούς τότε σαφέστατα η εισαγωγή προϊόντος πρέπει να γίνει από μια πιο απόμακρη εναλλακτική λύση, η οποία εκφράζεται με το Μοντέλο Βαρύτητας⁵.

Τα διάφορα οικονομετρικά μοντέλα που έχουν χρησιμοποιηθεί κατά καιρούς υποστηρίζουν την υπόθεση ότι η απόσταση μεταξύ δύο ή περισσότερων χωρών θα επηρεάσει απόλυτα το μέγεθος και την μορφή εμπορίου μεταξύ τους.

Το Μοντέλο Βαρύτητας απεικονίζεται σαν μια εξίσωση, όπου

$$F_{ij} = G * M_i * M_j / D_{ij}$$

G= σταθερά, F =εμπόριο μεταξύ των χωρών, D =απόσταση μεταξύ των χώρων και το M= οι οικονομικές διαστάσεις των χώρων οι οποίες είναι υπό μέτρηση.

Σε γραμμική μορφή το Μοντέλο βαρύτητας του Εμπορίου μπορεί να απεικονιστεί ως εξής:

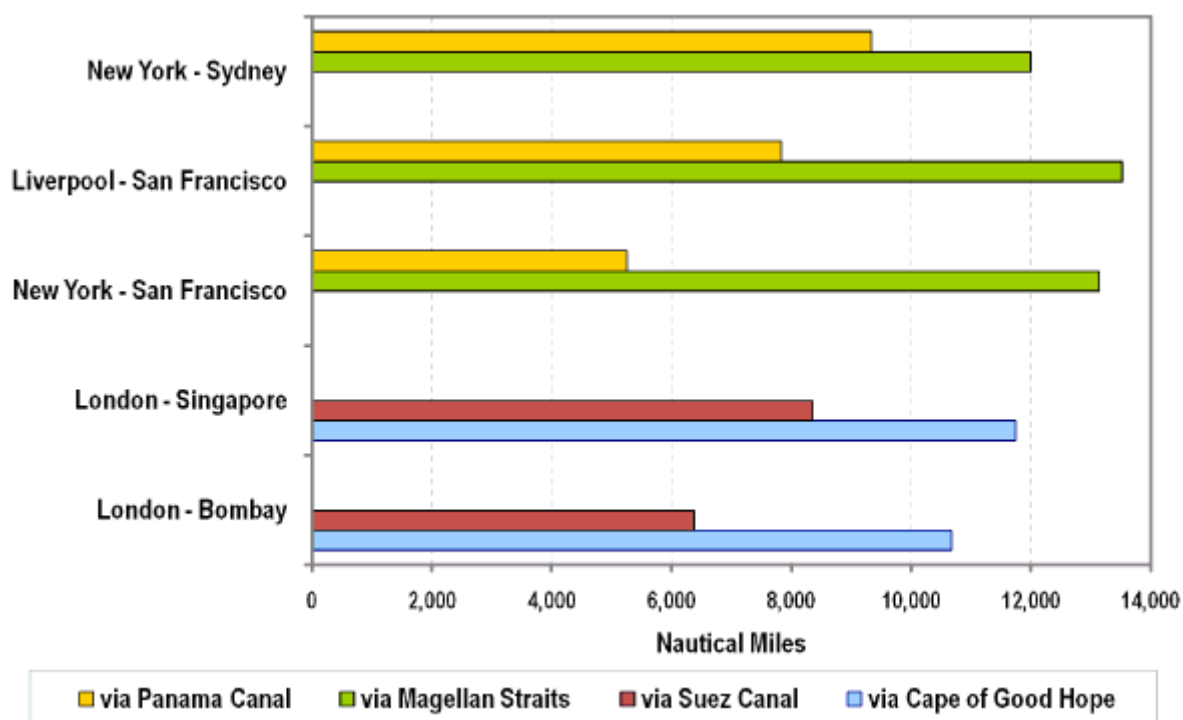
$\ln(\text{Διμερείς ροές των εμπορικών συναλλαγών}) = \alpha + \beta_1 \ln(\text{Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν της χώρας 1}) + \beta_2 \ln(\text{Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν της χώρας 2}) - \beta_3 \ln(\text{Απόσταση μεταξύ των χωρών}) + e$

Είναι προφανές ότι με την λειτουργία του Σουέζ και αργότερα του Παναμά, οι θαλάσσιες αποστάσεις ελαττώθηκαν σημαντικά κι έτσι ελαχιστοποιήθηκαν οι θαλάσσιοι κίνδυνοι με αποτέλεσμα ένα μεγαλύτερο όγκο εμπορίου μεταξύ των διάφορων κρατών.

⁴ William.J.Stephenson 1999 –sixth edition

⁵ 1954 Walter Isard

Διάγραμμα Νο 8 – Distances via Choke Points



Πηγή WTO

Το Μοντέλο βαρύτητας του Εμπορίου περιλαμβάνει επίσης παράγοντες όπως την αποικιακή ή όχι ιστορία μεταξύ των δύο χωρών και μια σειρά μεταβλητών που χρησιμοποιούνται για λογιστικούς σκοπούς σε επίπεδο εισοδήματος. Άλλα στοιχεία είναι το επίπεδο Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος ανά κάτοικο, τα επίπεδα των τιμών, οι σχέσεις γειννίας και η γλώσσα.

3.8 Ύπαρξη Συστημάτων Διανομής

Η δυνατότητα μιας χώρας να ανταγωνιστεί σε μια παγκόσμια οικονομία εξαρτάται από το πλαίσιο διευκόλυνσης των συναλλαγών της και οπωσδήποτε από τις δραστηριότητες ενός συστήματος μεταφορών που χρησιμοποιεί αποδοτικά τις υποδομές της και συνδέεται αποτελεσματικά με παρόμοια τερματικά σημεία σε όλη την υδρόγειο, εξασφαλίζοντας την ικανότητα να στηρίζει το εμπόριο και τις βασικές αλυσίδες εφοδιασμού της.

Η αύξηση του ποσοστού των εμπορευμάτων που διακινούνται, καθώς και μια μεγάλη ποικιλία από αφετηρίες και προορισμούς προωθεί τη σημασία των διεθνών μεταφορών ως θεμελιώδες στοιχείο στήριξης της παγκόσμιας οικονομίας.

Η οικονομική ανάπτυξη της Ασίας του Ειρηνικού και της Κίνας ειδικότερα, είναι ο κυρίαρχος παράγοντας πίσω από την ανάπτυξη των διεθνών μεταφορών κατά τα τελευταία χρόνια. Δεδομένου ότι οι αποστάσεις που εμπλέκονται είναι συχνά σημαντικές, αυτό οδήγησε σε αυξανόμενες απαιτήσεις για τη βιομηχανία της ναυτιλίας και κατ' επέκταση αύξησε κατά πολύ τις λιμενικές δραστηριότητες.

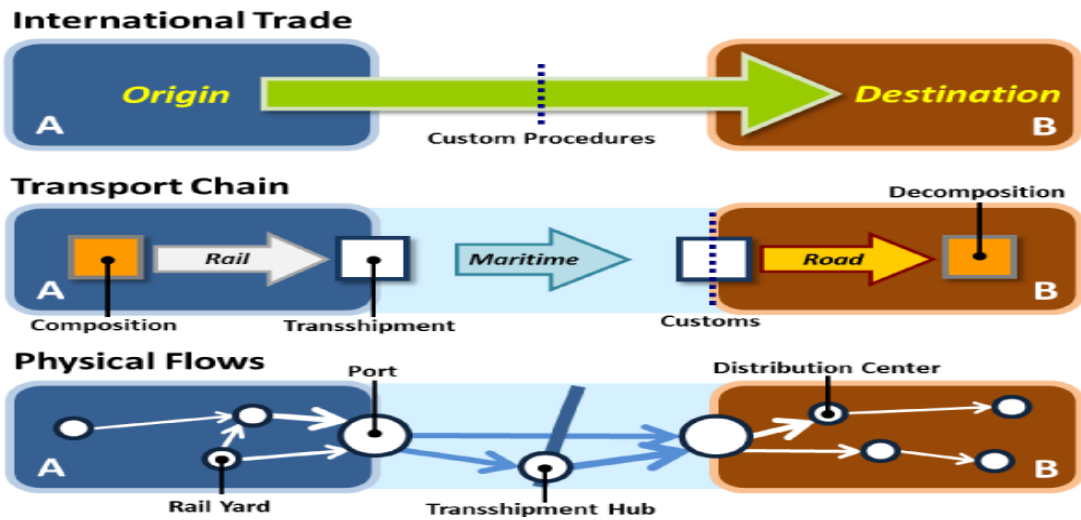
Για παράδειγμα, καθώς αναπτύσσεται η βιομηχανική παραγωγή και οι δραστηριότητές της, η Κίνα εισάγει αυξανόμενες ποσότητες πρώτων υλών και ενέργειας και εξάγει μεγαλύτερες ποσότητες μεταποιημένων αγαθών. Τα λιμάνια στο Δέλτα του ποταμού Περλ στην επαρχία Guangdong έχουν διαχειριστεί σχεδόν τόσα containers, όσο το σύνολο όλων των λιμανιών των Ηνωμένων Πολιτειών.

Έτσι, αμέσως ή εμμέσως έχει ασκηθεί πολύ μεγάλη πίεση για την υποστήριξη συνεχώς αυξανόμενων όγκων φορτίων σε τοπικό και παγκόσμιο επίπεδο. Αυτή η υποστήριξη (μέσων, εγκαταστάσεων, μηχανημάτων κλπ) δεν θα μπορούσε να συμβεί χωρίς σημαντικές τεχνικές βελτιώσεις που επιτρέπουν την μεταφορά μεγαλύτερων ποσοτήτων επιβατών και εμπορευμάτων όσο πιο γρήγορα και αποτελεσματικά γίνεται.

Τα εμπορευματοκιβώτια (containers) είναι μια από τις τεχνικές βελτιώσεις που έχουν συμβάλει τα μέγιστα σε αυτό το περιβάλλον αυξανόμενης κινητικότητας των εμπορευμάτων. Δεδομένου ότι τα εμπορευματοκιβώτια και τα συστήματα συνδυασμένων μεταφορών τους επιτρέπουν την βελτίωση της αποτελεσματικότητας της παγκόσμιας διανομής, ένα συνεχώς αυξανόμενο μερίδιο του γενικού φορτίου που διακινείται σε παγκόσμιο επίπεδο μεταφέρεται με εμπορευματοκιβώτια.

Εκτός των άλλων συστηματοποιημένες τελωνειακές διαδικασίες, εξασφαλίζουν ότι οι ροές του εμπορίου τηρούν τους κανόνες και τους κανονισμούς της δικαιοδοσίας τους.

Εικόνα 4



Αυτό που είναι μοναδικό για τις υπηρεσίες γενικά και τις υπηρεσίες μεταφορών ειδικότερα, είναι ότι δεν μπορεί να υπάρξουν από μόνες τους και σαφέστατα δεν μπορούν να αποθηκευτούν (Tereza Swartz & Down Iacobucci p.21). Κατά το 2010, το θαλάσσιο εμπόριο αντιπροσώπευε το 89,6% του παγκόσμιου εμπορίου σε όγκο και 70,1% σε αξία.

Πίνακας Νο 9

YEAR	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
WORLD SEABOARD TRADE (BILLION TONS)	5.23	5.9	6.02	6.12	6.48	6.75	7.11	7.6	8.02	8.2	7.8	7

Πηγή Unctad

Η παγκόσμια αξία συναλλαγών έχει αυξηθεί πάνω από 20 φορές από το 1950 και το μερίδιο των βιομηχανικών προϊόντων σε αυτό έχει αυξηθεί από 40% σε πάνω από 70% σήμερα. Εφόσον παγκοσμιοποίηση σημαίνει γεωγραφική διασπορά της

παραγωγής και ισχυρή εξάρτηση από το εμπόριο, για την αποτελεσματικότητα αυτού του προτύπου, απαιτούνται υψηλές επιδόσεις των υπηρεσιών μεταφοράς⁶.

Τα έξοδα μεταφοράς εξαρτώνται κυρίως από την σχέση ανάμεσα στη ζήτηση και τη προσφορά, την τεχνολογία (π.χ. εμπορευματοκιβώτια, εξέλιξη των κινητήρων), τις τιμές των εισροών (π.χ. καύσιμα, εργασία) και τους θεσμικούς παράγοντες (π.χ. το κόστος διέλευσης των συνόρων, cabotage κλπ).

Οι τιμές των μεταφορών εξαρτώνται επιπλέον κι από τη φύση του ανταγωνισμού μεταξύ των εμπλεκόμενων μεταφορέων. Οι συνεχείς προσπάθειες για τη δημιουργία συνθηκών για ανταγωνιστικές αγορές μεταφορών μέσα σε ένα ελεύθερο θεσμικό πλαίσιο και με την κατάλληλη παροχή υποδομών, προσφέρει μια ομαλότερη λειτουργία στην παγκόσμια οικονομία.

Τα πέντε μεγαλύτερα φορτία παγκοσμίως (σε όγκο μεταφοράς) είναι σιδηρομετάλλευμα, κάρβουνο, σιτηρά, βωξίτης / αλουμίνια και φωσφορικά λιπάσματα.

Επομένως, η μεταφορά δεν αποτελεί αιτία του διεθνούς εμπορίου, αλλά είναι μια απαραίτητη προϋπόθεση χωρίς την οποία η παγκοσμιοποίηση δεν θα μπορούσε να έχει συμβεί.

Ένα κοινό πρόβλημα της ανάπτυξης των μεταφορών είναι η αδυναμία των διεθνών υποδομών για την υποστήριξη των εμπορικών και βιομηχανικών ροών, οι οποίες υπονομεύουν την πρόσβαση στην παγκόσμια αγορά μειώνοντας τα οφέλη που μπορούν να προκύψουν από το διεθνές εμπόριο. Το διεθνές εμπόριο απαιτεί, μεταξύ άλλων, σοβαρές υποδομές διανομής που να μπορούν να υποστηρίξουν τις συναλλαγές μεταξύ πολλών εταίρων.

Είναι αξιοσημείωτο ότι πάνω από 40 διαφορετικά έννομα ενδιαφέροντα, έχουν καταγραφεί να εμπλέκονται σε μια καθημερινή διεθνή εμπορική πράξη. Οι τρεις βασικές συνιστώσες της διεθνούς μεταφοράς οι οποίες διευκολύνουν το διεθνές εμπόριο είναι οι εξής:

Υποδομές μεταφορών

Φυσικές υποδομές, όπως τα οχήματα, τα τερματικά και τα δίκτυα. Η βελτίωση της αποτελεσματικότητας ή οι ελλείψεις στις υποδομές μεταφορών είτε θα προωθήσουν είτε θα εμποδίσουν αναλόγως το διεθνές εμπόριο.

⁶ Hummels, 2009

Υπηρεσίες μεταφορών

Αφορούν το πολύπλοκο σύνολο των υπηρεσιών που εμπλέκονται στη διεθνή κυκλοφορία επιβατών και εμπορευμάτων. Περιλαμβάνει δραστηριότητες όπως την υλικοτεχνική υποδομή της διανομής, τη χρηματοδότηση, την ασφάλιση, την εμπορία και το ανθρώπινο δυναμικό.

Συναλλακτικό περιβάλλον

Οι σύνθετοι νομικοί, πολιτικοί, οικονομικοί και πολιτιστικοί παράγοντες συνθέτουν το περιβάλλον στο οποίο λειτουργούν τα διεθνή συστήματα μεταφορών. Σε αυτό το περιβάλλον συμπεριλαμβάνονται επίσης θέματα όπως οι κανονιστικές ρυθμίσεις των συναλλαγματικών ισοτιμιών, ποσοστώσεις και δασμοί προϊόντων, προτιμήσεις των καταναλωτών.

Περίπου το ήμισυ του συνόλου του παγκόσμιου εμπορίου διεξάγεται μεταξύ των διαφόρων εγκαταστάσεων πάνω από 3.000 χιλιόμετρα μακριά. Λόγω αυτής της γεωγραφίας, οι περισσότερες διεθνείς κινήσεις εμπορευμάτων αφορούν πολλούς τρόπους, δεδομένου ότι είναι αδύνατον να έχουμε μια φυσική συνέχεια των εμπορευματικών ροών.

Οι αλυσίδες μεταφορών πρέπει κατά συνέπεια να δημιουργηθούν σε στρατηγικά σημεία για την εξυπηρέτηση αυτών των ροών που ενισχύουν τη σημασία των διατοπικών τερματικών σταθμών και τους τρόπους μεταφοράς. (Dawei Lu p.18) Μεταξύ των πολλών τρόπων μεταφοράς, δύο είναι εκείνοι που ασχολούνται ειδικά με το διεθνές εμπόριο:

A. Οδικές και σιδηροδρομικές οδοί

Αυτές τείνουν να καταλάβουν ένα πιο περιθωριακό τμήμα στις διεθνείς μεταφορές, δεδομένου ότι είναι πάνω από όλα μέσα εθνικών ή περιφερειακών μεταφορικών υπηρεσιών. Η σημασία τους είναι εστιασμένη στο ρόλο τους, στο «πρώτο και το τελευταίο μίλι» της παγκόσμιας διανομής.

B. Θαλάσσιες οδοί

Οι θαλάσσιες διαδρομές είναι συνάρτηση των υποχρεωτικών σημείων διέλευσης, τα οποία είναι στρατηγικά σημεία, των φυσικών περιορισμών (ακτές, άνεμοι, θαλάσσια ρεύματα, το βάθος, ύφαλοι, πάγος) και των πολιτικών συνόρων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Βασικές συνιστώσες της διεθνούς μεταφοράς

4.1 Αξία του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου δια θαλάσσης

Είναι δύσκολο να αποτιμηθεί η τιμή του όγκου του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου σε χρηματικούς όρους, διότι τα στοιχεία για τις εκτιμήσεις του θαλάσσιου εμπορίου είναι παραδοσιακά σε τόνους ή μίλια και συνεπώς δεν είναι συγκρίσιμα με τη νομισματική βάση των στατιστικών στοιχείων για την αξία της παγκόσμιας οικονομίας.

Ωστόσο, η Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD) εκτιμά ότι η λειτουργία των εμπορικών πλοίων δημιουργεί περίπου US \$ 380 δις ναύλων στο πλαίσιο της παγκόσμιας οικονομίας, κάτι που ισοδυναμεί περίπου στο 5% του συνολικού παγκόσμιου εμπορίου.

Κατά τη διάρκεια του τελευταίου αιώνα, η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει παρατηρήσει μια γενική αύξηση της τάσης του συνολικού όγκου συναλλαγών. Η αυξανόμενη εκβιομηχάνιση και η απελευθέρωση των εθνικών οικονομιών έχουν τροφοδοτήσει το ελεύθερο εμπόριο και τη ζήτηση για τα καταναλωτικά προϊόντα.

Οι πρόοδοι της τεχνολογίας έχουν κάνει επίσης τις ναυτιλιακές μεταφορές όλο και πιο αποτελεσματικές και ταχείς μεθόδους μεταφοράς. Κατά τις τελευταίες τέσσερις δεκαετίες, συνολικό δια θαλάσσης εμπόριο εκτιμήσεις έχουν τετραπλασιαστεί, μόλις πάνω από 8.000 δισεκατομμύρια μίλια τόνους -το 1968 σε πάνω από 32.000 δις. μίλια -τόνους το 2008.

Όπως συμβαίνει ωστόσο με όλους τους βιομηχανικούς τομείς, η ναυτιλία μπορεί να επηρεαστεί ριζικά σε περιόδους οικονομικής ύφεσης. Πράγματι, μετά από αρκετά χρόνια μιας απίστευτα έντονης ναυτιλιακής αγοράς, το μεγαλύτερο μέρος της διεθνούς ναυτιλιακής βιομηχανίας έπεσε θύμα της παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης. Η ναυτιλία είναι εγγενώς ο υπηρέτης της οικονομίας.

Έτσι, η συρρίκνωση των συναλλαγών, μετά την έναρξη της «πιστωτικής κρίσης», στα τέλη του 2008, έχει μεταφραστεί σε μια δραματική και απότομη μείωση της ζήτησης για τη ναυτιλία.

Παρά την τρέχουσα κατήφεια οι μακροπρόθεσμες προοπτικές για τον κλάδο παραμένουν πολύ καλές. Ο παγκόσμιος πληθυσμός συνεχίζει να επεκτείνεται, και οι αναδυόμενες οικονομίες θα συνεχίσουν να αυξάνουν τις απαιτήσεις τους για τα αγαθά και τις πρώτες ύλες, δηλαδή οτιδήποτε η ναυτιλία μεταφέρει με ασφάλεια και αποτελεσματικότητα.

Πιο μακροπρόθεσμα, το γεγονός ότι η ναυτιλία είναι η πιο αποδοτική και φιλική μορφή των εμπορικών μεταφορών των καυσίμων και του άνθρακα συνιστά ότι ένα ακόμη μεγαλύτερο ποσοστό του παγκόσμιου εμπορίου θα διεξάγεται δια θαλάσσης.

Οι διαχειρίσεις πλοίων υποστηρίζονται άμεσα από τον τομέα των λιμένων και παράγουν επιπλέον βοηθητικές υπηρεσίες όπως τα ρυμουλκά, την πλοήγηση, την αποθήκευση, την διανομή καθώς λιμενικές και τελικές διαδικασίες οι οποίες μπορεί να αποτελούν σημαντικά προσοδοφόρες δραστηριότητες του δημόσιου ή ιδιωτικού φορέα .

Αυτοί οι βοηθητικοί τομείς συχνά ενδιαφέρουν τις οικονομικές αγορές, αλλά σπάνια τυγχάνουν να έχουν την δέουσα προσοχή από την ερευνητική κοινότητα.

Τα ρυμουλκά και η ρυμούλκηση εξουσιάζονται από κάποιες δημόσιες ή ιδιωτικές επιχειρήσεις, όπου αυτό επιτρέπεται από την τοπική κρατική νομοθεσία, αλλά η προσοχή των επενδυτών έχει στραφεί στον τομέα των θαλάσσιων κομβικών σημείων (HUB) η εξέλιξη των οποίων απαιτεί συστηματική και απρόσκοπτη λειτουργία πολλών τομέων της ναυτιλιακής βιομηχανίας και των συνδεδεμένων βιομηχανιών.

Οι διαχειρίσεις των λιμένων και η απόδοση τους ήταν πάντοτε ιδιαίτερου ενδιαφέροντος, δεδομένου ότι η μεταρρύθμιση των λιμένων έχει γίνει ένα κοινό στοιχείο οικονομικής ανάπτυξης πολλών χωρών, μέσα από διαδικασίες ιδιωτικοποίησης.

Η αρθρογραφία είναι κορεσμένη με τις μελέτες των κερδών αποδοτικότητας των λιμένων. Αλλά είναι ενδεικτικό ότι για κάποιους λιμένες δεν υπάρχουν στοιχεία (π.χ. για τους Αφρικανικούς λιμένες) ή τα στοιχεία είναι αποσπασματικά ή και αντιφατικά. Η εύρεση της ακριβούς πληροφορίας σε συνεπή βάση είναι εξαιρετικά δύσκολη για τον ερευνητή ή τις διάφορες ομάδες επενδυτών.

Η ζήτηση για τις ναυτιλιακές υπηρεσίες είναι μια παραγόμενη ζήτηση. Ως εκ τούτου, η παροχή υπηρεσιών ναυτιλιακών μεταφορών και ειδικότερα τακτικών γραμμών προκύπτει αποκλειστικά από την απαίτηση για τη μεταφορά των αγαθών.

Οι ναυτιλιακοί κύκλοι της αγοράς γνωρίζουν ότι υπάρχει μια κυκλικότητα όπου από τη μια πλευρά η ζήτηση για μεταφορικά μέσα μπορεί να αλλάξει πολύ γρήγορα και κατά συνέπεια είναι κατά το μάλλον ή ήττον απρόβλεπτη (μεγάλη επίδραση από οικονομικά, καιρικά, πολιτικά φαινόμενα και πολιτικές π.χ. Embargo, λοιμός, ανομβρία, κατάργηση δασμών) ενώ από την άλλη η προσφορά μεταφορικών μέσων είναι δυσκίνητη (μη ύπαρξη διαθέσιμου πλοίου λόγω αποστάσεως, τυπική ναυπήγηση πλοίου 2 έτη) και κατά συνέπεια η ναυτιλία δεν μπορεί να παρακολουθήσει πολύ γρήγορα τις οικονομικές αλλαγές. (Stopford p.117)

Πολλάκις, στην ανθρώπινη ιστορία έχουν εντοπιστεί τυχαίοι κλυδωνισμοί που αναστάτωσαν τη σταθερότητα και συνέβαλαν στην κυκλική διαδικασία.

Κάποιοι οικονομολόγοι είπαν ότι η κυκλική διαδικασία μπορεί να εξηγηθεί με ένα ρεύμα τυχαίων κρούσεων, οι οποίες κάνουν την οικονομία να ταλαντεύεται σε «ηχηρή συχνότητα». (*Stopford p.119*)

Η προσφορά και η ζήτηση για το χώρο του πλοίου εξαρτάται με τη σειρά της από την προσφορά και τη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών.

Η ζήτηση επηρεάζεται επίσης από τις επιχειρήσεις και το κυκλικό μοντέλο εμπορίου. (*Tereza Swartz & Down Iacobucci p.1*)

Μπορούμε να υποθέσουμε ότι υπάρχουν οκτώ ξεχωριστά στάδια που καλύπτουν ένα οικονομικό μοντέλο που εμπεριέχει ναυτιλιακή μεταφορά :

- ✓ Οικονομικές υποθέσεις για ζήτηση και προσφορά αγαθών
- ✓ Δια θαλάσσης εμπόριο
- ✓ Ο μέσος όρος αποστάσεων
- ✓ Ζήτηση των πλοίων
- ✓ Ύπαρξη εμπορικού στόλου
- ✓ Παραγωγικότητα των πλοίων
- ✓ Ναυτιλιακούς εφοδιασμούς
- ✓ Την ισορροπία προσφοράς και ζήτησης
- ✓ Ναύλα

Επιπλέον, κατά το παραπάνω μοντέλο προσφοράς και ζήτησης μπορούν να αναγνωριστούν πέντε μεγάλες βασικές μεταβλητές της ζήτησης:

- ✓ η παγκόσμια οικονομία,
- ✓ οι εμπορικές συναλλαγές,
- ✓ ο μέσος όρος αποστάσεων,
- ✓ τα πολιτικά γεγονότα και
- ✓ τα έξοδα μεταφορών.

Υπάρχουν επίσης πέντε μεγάλες βασικές μεταβλητές της προσφοράς:

- ✓ ο παγκόσμιος στόλος,
- ✓ η παραγωγικότητά του,
- ✓ η ναυπηγική παραγωγή ,
- ✓ η διάλυση των πλεοναζόντων πλοίων και τελικά
- ✓ οι ναύλοι.

Το κόστος της αποστολής, το χρονοδιάγραμμα παράδοσης καθώς και η δυνατότητα πρόσβασης στην αποστολή των προϊόντων από τον ξένο αγοραστή, είναι όλοι οι παράγοντες που πρέπει να εξετάσουν κατά τον καθορισμό της λειτουργίας της διεθνούς ναυτιλίας .

Οι οικονομολόγοι, συχνά θεωρούν ότι είναι χρήσιμο για τους σκοπούς της θεωρητικής απλοποίησης στην ομάδα να αναλύσουν τα διαφορετικά είδη των συντελεστών παραγωγής σε διάφορες πολύ ευρείες κατηγορίες και στη συνέχεια να επανασυνδέσουν τους συντελεστές παραγωγής ώστε να αποτελούν στοιχεία διαπραγμάτευσης σε μία μόνο αγορά.

Ο πιο απλός σκοπός, όπως η συμβατική κατηγοριοποίηση των συντελεστών της παραγωγής, τους χωρίζει σε γη, εργασία, κεφάλαιο, και μερικές φορές και επιχειρηματικότητα ή και ανθρώπινο κεφάλαιο.

Θα αναλύσουμε κάθε ένα παράγοντα ξεχωριστά για να έχουμε μια ευρύτερη γνώση των επιδράσεων των στοιχείων αυτών στην παγκόσμια οικονομία και κατ' επέκταση στην διεθνή θαλάσσια μεταφορά

4.2 Θαλάσσιοι Ναύλοι και στοιχεία τους

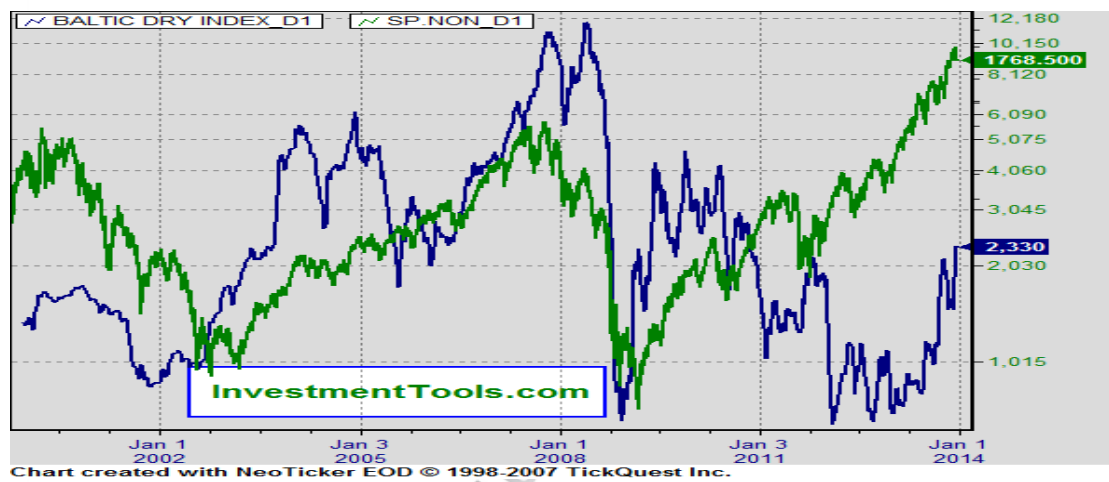
Μετά το θετικό αποτέλεσμα της ζήτησης, οι αλλαγές στις τιμές ισορροπίας σε μεγάλο βαθμό προέρχονται από τις απαντήσεις της προσφοράς.

Για παράδειγμα, οι σχετικά χαμηλές τιμές των τιμών του πετρελαίου κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1980 και του 1990 συνέβαλλαν στην έλλειψη επενδύσεων σε γεωτρήσεις, την εξόρυξη και σε διυλιστήρια νέας τεχνολογίας, στη συνέχεια όμως η έκπληξη της συνεχώς αυξανόμενης ζήτησης πετρελαίου από τις αναπτυσσόμενες οικονομίες (Κίνα, Ινδία, Βραζιλία), οι οποίες ανταγωνίζονται δυναμικά μεταξύ τους για

την απόκτηση των πρώτων υλών, δημιούργησε αστάθεια τιμών με έντονες αυξητικές τάσεις σε παγκόσμιο επίπεδο⁷.

Έτσι, πίσω από τον ανταγωνισμό μεταξύ των αναπτυσσομένων οικονομιών για πρώτες ύλες και την έγκαιρη παράδοσή τους, υπάρχει η αλματώδης άνοδος των τιμών των εμπορευμάτων και των ναύλων των θαλάσσιων μεταφορών που συνέβη μεταξύ των 2003-2008.

Διάγραμμα No 9 – Biffex Vs SP500



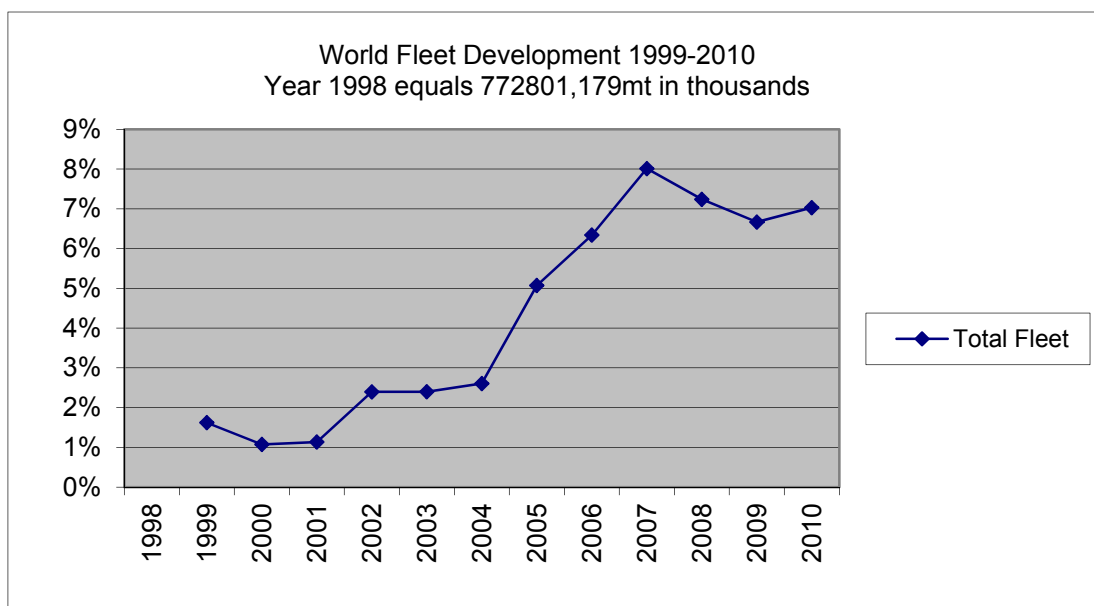
Είναι γεγονός ότι μόλις αντικατασταθούν από άλλους τρόπους μεταφοράς, η ζήτηση για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών φθίνει. Οι εμπειρικές μελέτες των Stopford, 1988 & Beenstock και Vergottis 1993, επιβεβαιώνουν τον κανόνα.

Όπως προαναφέραμε, υπάρχει μια έντονη ανισότητα στην ζήτηση για μεταφορική ικανότητα, ανάγκη πλοίων εξαιτίας του μεγάλου αριθμού φορτίων και την προσφερόμενη χωρητικότητα, δια τον απλό λόγο ότι υπάρχει ένας σαφής ετεροχρονισμός, μεταξύ ζήτησης και προσφοράς, λόγω της μεγάλης χρονικής περιόδου που απαιτείται για την κατασκευή ενός πλοίου.

Έχει παρατηρηθεί ότι από την στιγμή που ένα πλοίο παραγγέλλεται σε ένα ναυπηγείο μέχρι την στιγμή που παραλαμβάνεται, ο οικονομικός κύκλος έχει κάνει τουλάχιστον 2 μεταβολές. Ένα πλοίο θέλει περίπου 2 έτη για την ναυπήγηση του.

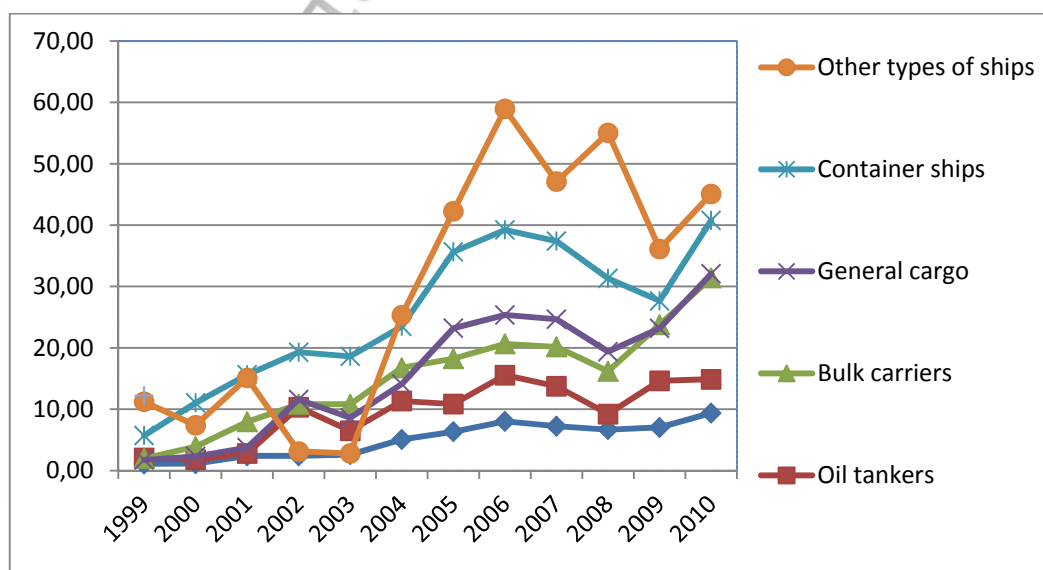
⁷ Παγκόσμια Τράπεζα, 2010

Διάγραμμα No 10 – World Fleet Development 1999-2010



Η ανάπτυξη του παγκοσμίου στόλου κατά τα έτη 1999-2010 (έτος βάσεως 1998) περιγράφεται πιο αναλυτικά ανά τύπο πλοίου στο κατώτερο διάγραμμα.

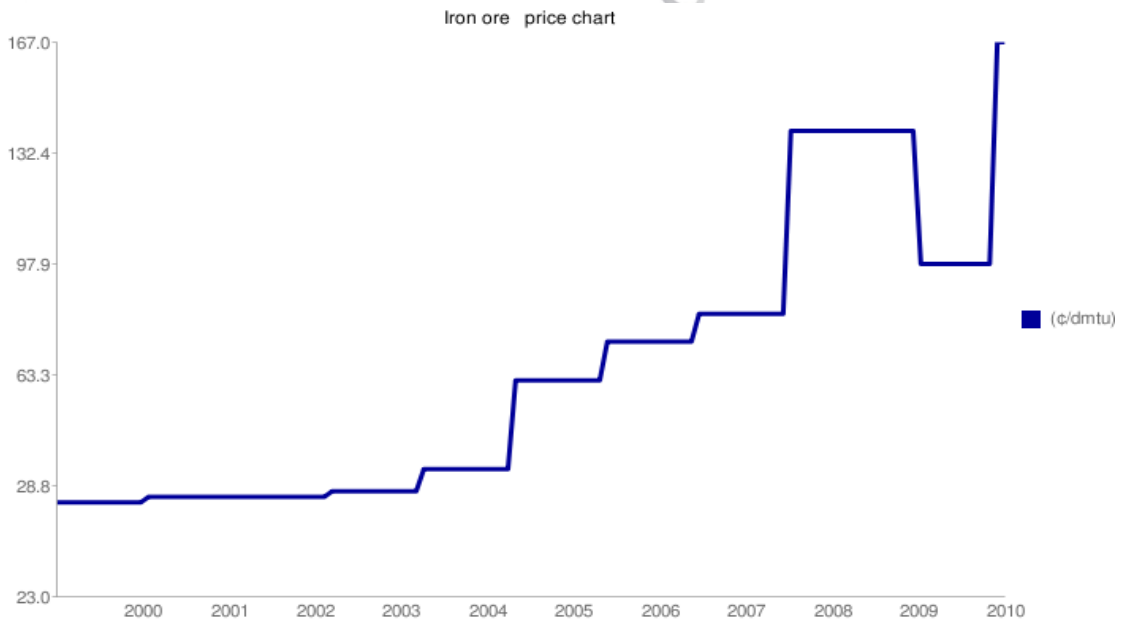
Διάγραμμα No 11 – World Fleet per Vessel Type 1999-2010



Τα τελευταία χρόνια η συστηματική ανάπτυξη των θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών τροφοδοτήθηκε κυρίως από:

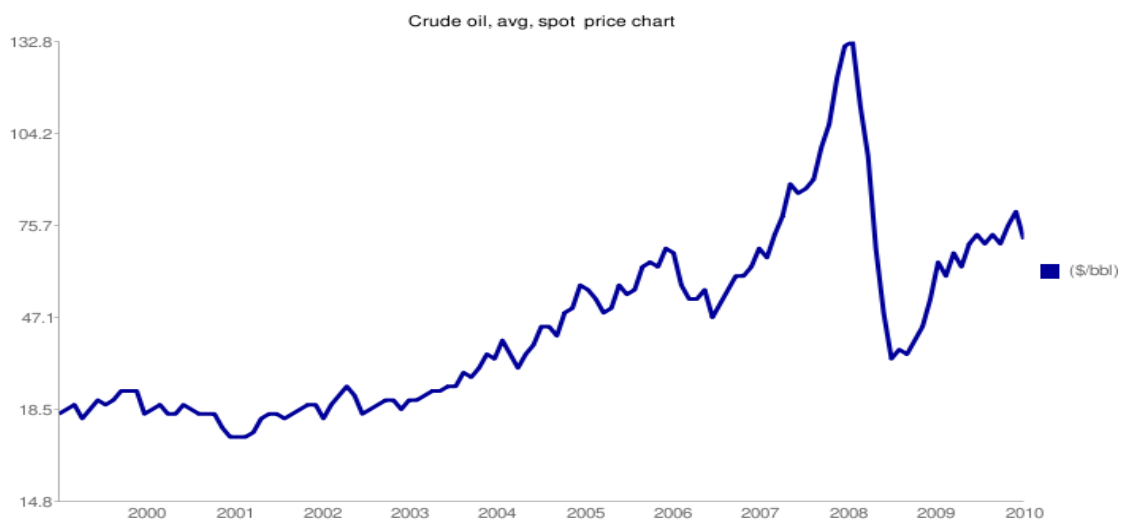
A) Αύξηση ζήτησης της ενέργειας και των ορυκτών φορτίων, που προέρχονται από τις αναπτυσσόμενες οικονομίες της Βόρειας Αμερικής, την Ευρώπη και την Ιαπωνία. Για παράδειγμα, ο άνθρακας χρησιμοποιείται κυρίως για την παραγωγή ενέργειας (steam coal) και την παραγωγή χάλυβα (coking coal). Πολλές αναπτυσσόμενες χώρες, όπως η Κίνα, η Ινδία, το Ταϊβάν, η Ν. Κορέα αυξάνουν συνεχώς την εισαγωγή πρώτων υλών

Διάγραμμα No 12 – Iron Ore Prices 1999-2010

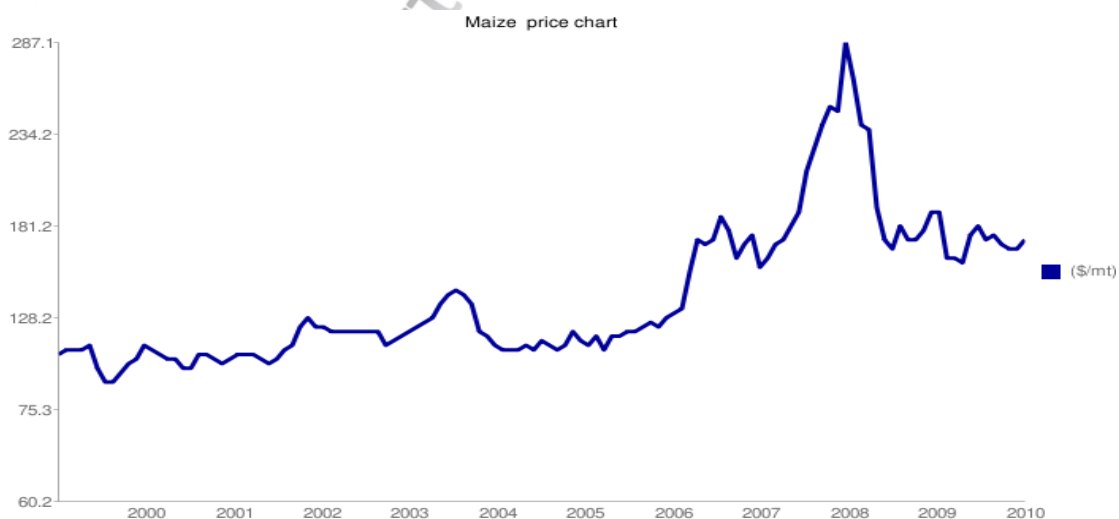


Όσον αφορά τη γενική κατάσταση των παραγόντων από την πλευρά της προσφοράς, ο τομέας του αργού πετρελαίου είναι ενδεικτικός για τις συνθήκες που επικρατούν στην αγορά. Έχει παρατηρηθεί ότι ορισμένες μεγάλες πετρελαιοπηγές του κόσμου υποφέρουν από διαρροή παραγωγής λόγω της σταδιακής γήρανσης (Hamilton, 2008). Παρ' ότι έχουν γίνει επίπονες εργασίες για τη διατήρηση της υπάρχουσας δυναμικότητας παραγωγής, η συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση για ενέργεια από την άλλη ενισχύει την μεταβλητότητα των τιμών του πετρελαίου και των προϊόντων του στις διεθνείς αγορές.

Διάγραμμα No 13 – Crude Oil 1999-2010



Διάγραμμα No 14 – Maize Price 1999-2010



Μια άλλη εξήγηση σχετίζεται με το ρόλο που διαδραματίζουν οι διεθνείς επενδυτές στις αγορές παραγωγών για εμπορεύματα όπως ο χαλκός, πετρέλαιο, δημητριακά κ.ά.

Ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό στην αστάθεια των τιμών των βασικών προϊόντων είναι ότι η δραστική αυξομείωση των τιμών σχετίζεται με τα τεράστια κονδύλια ύψους εκατοντάδων δισεκατομμυρίων δολαρίων που ρίχνονται καθημερινά μέσα και έξω στις αγορές από χρηματοοικονομικούς επενδυτές, οι οποίοι εκμεταλλεύονται τις χρηματιστηριακές διακυμάνσεις των βασικών πρώτων υλών.

Πίνακας Νο 10

Free market commodity price indices, annual, 1998 – 2010						
PERIOD	1999	2000	2001	2002	2003	2004
PRICE INDEX- ALL GROUPS	98,48	99,99	96,38	97,32	104,86	125,78
ALL FOOD	102,78	100,00	99,64	102,54	106,77	120,84
VEGETABLE OILSEEDS & OILS	125,42	100,00	93,58	116,85	137,18	155,34
AGRICULTURAL RAW MATERIALS	97,93	99,99	95,81	94,50	110,60	125,37
MINERALS, ORES AND METALS	89,01	100,02	89,24	86,80	97,58	137,29
CRUDE PETROLEUM	64,27	100,00	86,69	88,40	102,40	133,80

Free market commodity price indices, annual, 1998 – 2010(συνέχεια)						
PERIOD	2005	2006	2007	2008	2009	2010
PRICE INDEX- ALL GROUPS	140,39	182,83	206,53	256,03	212,74	251,39
ALL FOOD	128,44	149,36	169,24	235,63	215,63	231,56
VEGETABLE OILSEEDS & OILS	140,60	147,65	225,69	297,79	213,33	261,68
AGRICULTURAL RAW MATERIALS	129,42	146,57	164,18	197,91	163,25	225,73
MINERALS, ORES AND METALS	173,22	277,68	313,18	332,45	231,62	309,73
CRUDE PETROLEUM	189,10	227,76	252,07	343,77	218,97	280,24

Πηγή UNCTAD

Για αυτό τον λόγο ο Mike Masters (2008) υποστηρίζει ένθερμα ότι η συμπεριφορά των χρηματοοικονομικών επενδυτών θα πρέπει να ελέγχεται πολύ πιο αυστηρά από τις επιβλέπουσες αρχές έτσι ώστε να μην υπάρχουν στρεβλώσεις στις αγορές. Από την άλλη πλευρά, οι Greely και Currie (2008) έχουν την άποψη ότι η οικονομική συμπεριφορά των κερδοσκόπων επενδυτών δεν προκάλεσε την ταλάντευση των τιμών των βασικών εμπορευμάτων, αλλά συνέδραμε στο να αποκαλυφθούν οι διάφορες δυναμικές μεταβολές στις δυνάμεις της προσφοράς και της ζήτησης των αγορών.

Β) Η παγκοσμιοποίηση που έφερε σχεδόν στο ίδιο επίπεδο τον διεθνή καταμερισμό της παραγωγής και την απελευθέρωση του εμπορίου.

Γ) Τεχνικές βελτιώσεις πλοίων και των τερματικών σταθμών στη θάλασσα οι οποίες έχουν διευκολύνει τη ροή των εμπορευμάτων.

Δ) Οικονομίες κλίμακας που επιτρέπουν στην θαλάσσια μεταφορά να διατηρήσει χαμηλό κόστος λειτουργίας

Ο Θαλάσσιος ναύλος συμβατικά διαιρείται σε δύο κατηγορίες:

A. Χύμα φορτία

Αναφέρεται στην κίνηση, τόσο ξηρών ή υγρών φορτίων, τα οποία δεν είναι συσκευασμένα σε αυτά συμπεριλαμβάνονται τα διάφορα ορυκτά (πετρέλαιο, άνθρακας, σιδηρομεταλλεύματος) και τα δημητριακά.

Απαιτούνται συχνά εξειδικευμένα πλοία, όπως τα πετρελαιοφόρα καθώς και εξειδικευμένες εγκαταστάσεις λόγω μεταφόρτωσης ή εγκαταστάσεις αποθήκευσης. Αυτά τα φορτία έχουν συνήθως μια ενιαία προέλευση και προορισμό και είναι επιρρεπή σε οικονομίες κλίμακας.

Το μεγαλύτερο δεξαμενόπλοιο, (ULCC) είναι έως και 500.000 τόνους νεκρού βάρους (dwt), με το πιο τυπικό μέγεθος να είναι μεταξύ 250.000 και 350.000 dwt. Το μεγαλύτερο φορτηγό ξηρού φορτίου χύδην είναι περίπου 350.000 dwt (VLCC), ενώ το πλέον τυπικό μέγεθος είναι μεταξύ 100.000 και 150.000 dwt (Capesize).

Η εμφάνιση του υγροποιημένου φυσικού αερίου έδωσε τη δυνατότητα να έχουμε εξειδικευμένα πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου (LNG/LPG carriers).

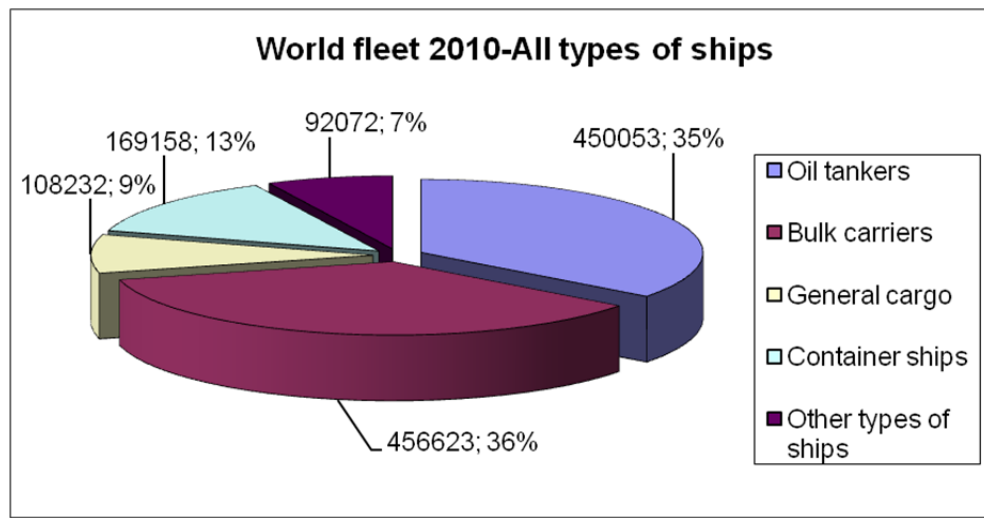
B. Γενικό φορτίο

Αναφέρεται στο φορτίο που έχει συσκευαστεί με τη χρήση σάκων, κιβώτιων ή βαρελιών. Αυτό το φορτίο τείνει να έχει πολλούς προορισμούς και πελάτες. Πριν από την εμφάνιση των εμπορευματοκιβώτιων, οι οικονομίες κλίμακας ήταν δύσκολο να επιτύχουν διότι η διαδικασία φόρτωσης και εκφόρτωσης ήταν εντάσεως εργασίας και χρονοβόρες. Τέτοια σκάφη είναι Multipurpose, Tween deckers, Container Carriers.

Roll on-roll-off (RORO)

Σκάφη, τα οποία έχουν σχεδιαστεί για να επιτρέπουν σε αυτοκίνητα, φορτηγά και τρένα να φορτωθούν απευθείας επί του πλοίου. Τα μεγαλύτερα εξ αυτών είναι εκείνα που μεταφέρουν αυτοκίνητα από τα εργοστάσια συναρμολόγησης στις κύριες καταναλωτικές αγορές.

Διάγραμμα Νο 15



4.3 Άλλοι παράγοντες που συνέβαλαν στην αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου

Μέγεθος πλοίων. Τον τελευταίο αιώνα έχει δει μια αύξηση του αριθμού των πλοίων καθώς και το μέσο μέγεθος τους. Για τους ιδιοκτήτες του πλοίου, το σκεπτικό για τα μεγαλύτερα πλοία είναι η μείωση του κόστους του πληρώματος, των καυσίμων, τον ελλιμενισμό, την ασφάλεια, ασφάλιση και την συντήρηση.

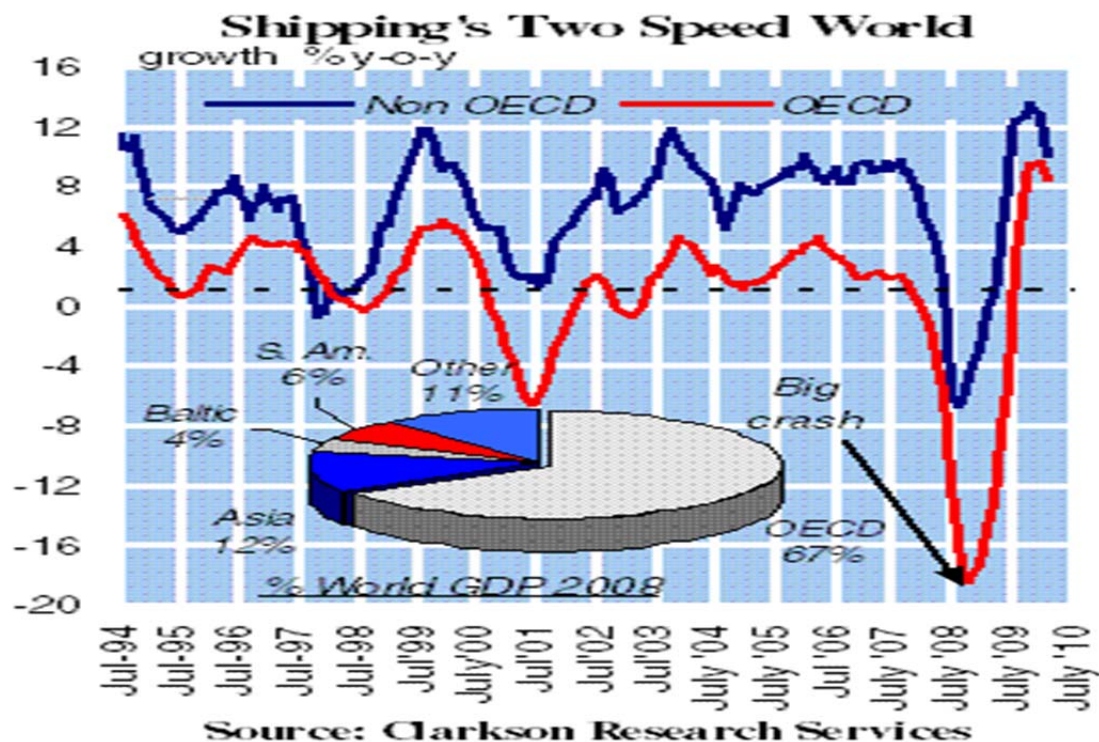
Ο μόνος περιορισμός στο μέγεθος των πλοίων σήμερα είναι η ικανότητα των λιμένων και των καναλιών να τα φιλοξενήσουν με ασφάλεια λόγω των περιορισμών βυθισμάτων και μήκους των πλοίων.

Ταχύτητα πλοίων. Πρόσφατες εξελίξεις δίνουν την ικανότητα στα πλοία να μπορούν να ταξιδέψουν με ταχύτητες μεταξύ 25 έως 30 κόμβους (Containerships), αλλά αυτό χρησιμοποιείται σπάνια, λόγω των ενεργειακών αναγκών.

Αυτοματοποίηση πλοίων. Διαφορετικές τεχνολογίες αυτοματισμού είναι υλοποιήσιμες συμπεριλαμβανομένης της αυτό-εκφόρτωσης των πλοίων, με τη βοήθεια συστημάτων πλοήγησης όπου οι ανάγκες για πλήρωμα έχουν μειωθεί και ταυτόχρονα η ασφάλεια έχει αυξηθεί, και συστήματα παγκόσμιου εντοπισμού θέσης. Η γενική έκβαση του αυτοματισμού απαιτεί μικρότερο αριθμό πληρώματος και κατά συνέπεια μείωση του λειτουργικού κόστους.

Το βασικό πλεονέκτημα των θαλάσσιων μεταφορών είναι προφανώς οι οικονομίες κλίμακας, οι οποίες καθιστούν την θαλάσσια μεταφορά το φθηνότερο μέσο ανά μονάδα από όλους τους άλλους τρόπους μεταφοράς. Είναι ένα σύστημα το οποίο ταιριάζει καλά στις βαριές βιομηχανικές δραστηριότητες και ως εκ τούτου συνεπάγεται ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει ένα πολύ διεθνή χαρακτήρα, ο οποίος αντανακλάται ιδιαίτερα στην ιδιοκτησία και την σημαία του πλοίου.

Διάγραμμα Νο 16



Από την άλλη πλευρά, οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν ένα από τα υψηλότερα κόστη εισόδου (entry barrier costs) στον τομέα των μεταφορών και δια αυτό τον λόγο πολλοί από τους μεγαλύτερους στόλους είναι στα χέρια ιδιωτών.

Λόγω του μεγέθους τους, τα πλοία αντιπροσωπεύουν μια σημαντική κεφαλαιουχική δαπάνη, το δε ετήσιο κόστος της εξυπηρέτησης των δανείων για την αγορά των σκαφών αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο μεμονωμένο κονδύλιο λειτουργικών δαπανών, το οποίο κατά κανόνα αντιπροσωπεύει περισσότερο από το ήμισυ του ετήσιου κόστους λειτουργίας.

Ένα σημαντικό χαρακτηριστικό της οικονομίας της ναυτιλίας σχετίζεται με το κόστος κεφαλαίου, το οποίο απαιτεί χρηματοδότηση από ειδικούς φορείς (Νναυτιλιακές τράπεζες η Χρηματοπιστηριακές αναθέσεις IPO's). Συνήθως, ένα πλοίο έχει οικονομική ζωή μεταξύ 15 και 20 ετών , στοιχίζει αρκετά εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ και ως εκ τούτου αποτελεί μια σημαντική επένδυση που πρέπει να αποσβεστεί σταθερά και με συνέπεια.

Η βιομηχανία της ναυτιλίας προσφέρει δύο βασικά είδη υπηρεσιών:

Μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά.

Σε αυτή τη μορφή της παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας εταιρεία μισθώνει ένα πλοίο για ένα συγκεκριμένο σκοπό, συνήθως ανάμεσα σε μια συγκεκριμένη θύρα προέλευσης και προορισμού. Αυτό το είδος της παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών κυρίως χρησιμοποιείται στην περίπτωση των χύδην φορτίων, όπως είναι το πετρέλαιο, σιδηρομετάλλευμα, σιτηρά ή ο άνθρακας, που συχνά απαιτούν εξειδικευμένα φορτηγά πλοία που αντιστοιχούν με τα ειδικά χαρακτηριστικά των φορτίων που μεταφέρουν.

Υπηρεσίες τακτικών θαλάσσιων μεταφορών.

Περιλαμβάνει τακτικές προγραμματισμένες γραμμές οι οποίες χρησιμοποιούν περισσότερους του ενός λιμένες κατά μήκος μιας διαδρομής. Για να διασφαλιστεί η αξιοπιστία των δρομολογίων, (η οποία υπερβαίνει το 70%,) η συχνότητα και ένα συγκεκριμένο επίπεδο εξυπηρέτησης (από την άποψη του ελλιμενισμού), απαιτούν ένα σημαντικό αριθμό πλοίων που πρέπει να είναι διαθέσιμα σε ένα ενιαίο δρομολόγιο.

Ένα σημαντικό ιστορικό χαρακτηριστικό των γραμμών των θαλασσίων ωκεάνιων μεταφορών είναι η λειτουργία των «conference». Αυτές είναι οι επίσημες συμφωνίες τιμών (ναύλων) μεταξύ των εταιρειών που εκτελούν κυρίως ένα σταθερό πρόγραμμα αναχωρήσεων σε συγκεκριμένες εμπορικές οδούς.

Λόγω των δαπανών για την παροχή χωρητικότητας των πλοίων σε όλο και περισσότερες αγορές πολλές από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες έχουν έρθει σε συμφωνία για την δημιουργία στρατηγικών συμμαχιών με τους πάλαι ποτέ ανταγωνιστές.

Η συμμαχία έχει οδηγήσει σε σημαντικές εξελίξεις όσον τις οικονομίες κλίμακας των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με συνέπεια την συγκέντρωση της ιδιοκτησίας σε ένα μικρό αριθμό εταιριών. Οι 20 μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών ελέγχουν το 42% της δυναμικότητας το 1992 , το 58% το 2003.

Η λειτουργία του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών απαιτεί χρηματοδότηση που μπορεί να προέρχεται κυρίως από δύο πηγές:

A. Το Δημόσιο

Ο δημόσιος τομέας είναι συνήθως υπεύθυνος για την καθοδήγηση των υποδομών (φάροι), δημόσιες προβλήτες, εκβάθυνση, ασφάλεια και σε αρκετές περιπτώσεις η διοίκηση των λιμένων (κάτω από την ομπρέλα των λιμενικών αρχών).

Στο παρελθόν, οι κυβερνήσεις παρενέβησαν συχνά στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών για να εκπληρώσουν διαφορετικούς στόχους, όπως την οικονομική ανάπτυξη, την εθνική άμυνα, το κύρος της χώρας, το Ισοζύγιο πληρωμών, και την προστασία της εθνικής βιομηχανίας.

Για να επιτευχθούν αυτοί οι στόχοι, οι κυβερνήσεις επικαλούνται μεθόδους όπως κανονισμούς, επιδοτήσεις, εθνικούς στόλους, προτίμηση του φορτίου (cabotage) και έλεγχο των λιμανιών. Η εξέλιξη της παγκόσμιας οικονομίας απαιτεί μεταξύ άλλων οξυδέρκεια και άμεσες αποφάσεις με αποτέλεσμα αυτές οι πρακτικές και πολιτικές σιγά να εγκαταλείπονται (ιδίως μετά την κατάρρευση του σοβιετικού μοντέλου).

B. Ιδιωτικός φορέας

Έχει ανάγκη για συγκεκριμένες εγκαταστάσεις όπως προβλήτες, υποδομές μεταφόρτωσης, αποθήκευσης και επισκευών , για την πολύ γρήγορη εξυπηρέτηση φορτίων και πλοίων.

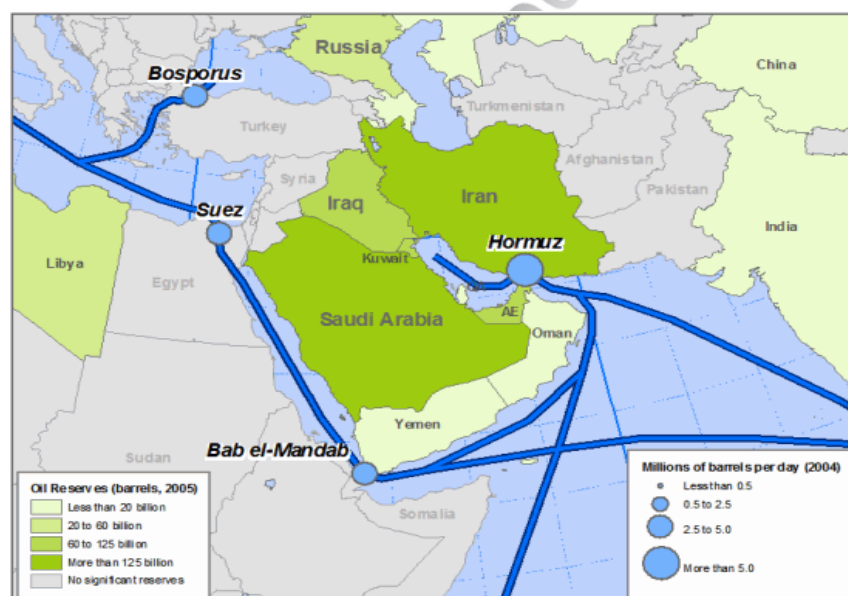
4.4 Διεθνείς θαλάσσιες οδοί

Οι διεθνείς θαλάσσιες οδοί (sea lanes) δημιουργούνται μέσα από συγκεκριμένες θέσεις που αντιστοιχούν σε περάσματα, ακρωτήρια και στενά.

Επίσης, οι περισσότερες μεγάλες διαδρομές περιλαμβάνουν τους πλέον συνήθεις και πολυσύχναστους δρόμους μεταφοράς των πρώτων υλών, δηλαδή μέταλλα, σιτηρά, τρόφιμα (καφές, κακάο και ζάχαρη), και πετρέλαιο.

Οι θέσεις εξόρυξης και παραγωγής πετρελαίου και οι θέσεις εξόρυξης άλλων ορυκτών πόρων σχηματίζουν θαλάσσιες οδούς εξαιτίας των όγκων μεταφοράς αυτών των φορτίων. Π.χ. Πάνω από 30 εκατομμύρια βαρέλια την ημέρα αποστέλλονται σε όλο τον κόσμο από διάφορες χώρες της ευρύτερης Μέσης Ανατολής .

Εικόνα 5



Η πιο σημαντική ιδιότητα των στρατηγικών περασμάτων των θαλάσσιων οδών είναι ότι συνήθως είναι ρηχά και στενά επιβάλλοντας την πλοήγηση και την επιβολή ορίων χωρητικότητας σε πλοία. Αυτές οι διαδρομές είναι γνωστές ως σημεία εγκλωβισμού (chokepoints) λόγω των περιορισμένων δυνατοτήτων τους και της ικανότητάς τους για άμεσο κλείσιμο από την χώρα στην οποία συνήθως ανήκουν.

Η διακοπή των εμπορικών ροών, σε οποιαδήποτε από αυτές τις διαδρομές θα μπορούσε να έχει βαρύ αντίκτυπο στην παγκόσμια οικονομία.

Πολλά από αυτά τα περάσματα είναι δίπλα σε πολιτικά ασταθείς χώρες η

περιοχές αυξάνοντας σημαντικά τον κίνδυνο να διακυβευτεί η πρόσβαση και η χρήση τους, από κίνδυνο πειρατείας, πιθανές τρομοκρατικές πράξεις ή διενέξεις μεταξύ των κρατών.

Η διώρυγα του Παναμά, Η Διώρυγα του Σουέζ ,τα Στενά του Βοσπόρου , τα Στενά της Μαλακός, το Στενό του Μαγγελάνου, τα στενά του Ορμούζ και το Γιβραλτάρ είναι από τις πιο σημαντικές στρατηγικές θαλάσσιες διόδους στον Κόσμο.

Θα εξετάσουμε αναλυτικά τα στοιχεία της Διώρυγας του Παναμά, της Διώρυγας του Suez και των στενών του Βοσπόρου τα οποία αποτελούν αντικείμενο της παρούσας μελέτης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Διεθνείς Θαλάσσιες Οδοί

5.1 Η Διώρυγα του Παναμά

Ενώνει τους ωκεανούς του Ατλαντικού και του Ειρηνικού. Τα λειτουργικά χαρακτηριστικά του περιλαμβάνουν ένα μήκος 64 χιλιομέτρων, με βάθος 12,5 μέτρα (39,5 πόδια), πλάτος 32 μέτρα (106 πόδια).

Εικόνα 6



Η κατασκευή του κατατάσσεται ως ένα από τα μεγαλύτερα τεχνικά έργα όλων των εποχών καθώς αποτρέπει μια μεγάλη παράκαμψη γύρω από τη Νότια Αμερική, στηρίζοντας έτσι σημαντικά την θαλάσσια ροή του παγκόσμιου εμπορίου.

Η Διώρυγα του Παναμά είναι στρατηγικής σημασίας για τις Ηνωμένες Πολιτείες, καθώς δίνει τη δυνατότητα να συνδέουν την Ανατολή και τη Δυτική ακτή γρήγορα, εξοικονομώντας περίπου 13.000 Χελμ. (από 21.000 χιλιόμετρα και 8.000 Χελμ.) για μια θαλάσσια διαδρομή μέσω του όρμου του Μαγγελάνου. Αποτελείται από τρία βασικά στοιχεία, τις πόρτες (lock gates) Plan (Ατλαντικός Ωκεανός), Gaillard Cut (ηπειρωτική διαίρεση) και Miraflores / Pedro Miguel (Ειρηνικός Ωκεανός).

Εικόνα 7



Το ενδιαφέρον για μια σύντομη διαδρομή μεταξύ του Ατλαντικού και του Ειρηνικού άρχισε με την εξερεύνηση της Κεντρικής Αμερικής στις αρχές του 16ου αιώνα.

Το 1534 ξεκίνησε η ισπανική έρευνα στην περιοχή του Παναμά, προκειμένου να κατασκευάσει ένα κανάλι, αλλά το σχέδιο δεν τέθηκε ποτέ σε ύπαρξη λόγω τεχνικών περιορισμών. Οι Ηνωμένες Πολιτείες άρχισαν να ενδιαφέρονται για την οικοδόμηση ενός καναλιού, κυρίως όταν ανακαλύφθηκε χρυσός στην Καλιφόρνια το 1848.

Το 1878 η Γαλλική Γεωγραφική Εταιρεία του Παρισιού υπέγραψε μια συνθήκη με την Κολομβία (τότε ιδιοκτήτρια της επαρχίας του Παναμά) για την κατασκευή διώρυγας.

Από 1879 έως 1899, η γαλλική εταιρία Canal ανέλαβε την κατασκευή, αλλά το σχέδιο απέτυχε, κυρίως λόγω των οικονομικών προβλημάτων και τις τεχνικές δυσκολίες της προσπάθειας να οικοδομηθεί ένα κανάλι στο επίπεδο της θάλασσας.

Το 1906, ο Πρόεδρος Θεόδωρος Ρούσβελτ αποφάσισε να κατασκευάσει την διώρυγα, υπό την αιγίδα των ΗΠΑ Army Corps of Engineers.

Συνολικά 70.000 άνθρωποι εργάστηκαν για το έργο και 5.600 έχασαν τη ζωή τους στη διαδικασία, με κόστος 387 εκατ. δολάρια ΗΠΑ (περιλαμβανομένης της αποζημίωσης 10 εκατομμύρια δολάρια στον Παναμά και 40 εκατομμύρια δολάρια για να αγοράσει το προηγούμενο έργο από τη γαλλική εταιρία Canal).

Το έργο ολοκληρώθηκε το 1914, έχοντας κάνει εκσκαφή 143 εκατομμύριων κυβικών γης και την πλήρη απολύμανση σε ολόκληρη τη ζώνη του καναλιού, (το οποίο ήταν μολυσμένο με τα κουνούπια που μεταδίδουν τον κίτρινο πυρετό και την ελονοσία).

Στα 93 χρόνια της ύπαρξής του, περισσότερα από 957.000 πλοία διήλθαν από το κανάλι, μεταφέροντας 8.100 εκατομμύρια τόνους φορτίου. Περίπου 13.000 πλοία διαπλέουν το κανάλι κάθε χρόνο, με μέσο όρο 35 πλοία την ημέρα.

Ωστόσο, το κανάλι έχει την ικανότητα να χειρίζεται 50 πλοία την ημέρα με μέσο χρόνο διέλευσης των περίπου 16,5 ώρες, αν η θέση του πλοίου έχει δεσμευτεί εκ των προτέρων και αν δεν έχει γίνει έγκαιρη κράτηση θέσεως τότε το κατάφθναν πλοίο χρειάζεται 35 ώρες.

Containers, Δημητριακά και Προϊόντα Πετρελαίου αποτελούν το κυρίαρχο μερίδιο του φορτίου που διέρχεται καθημερινά από το κανάλι.

Η εισαγωγή των σούπερ δεξαμενόπλοιων, στις αρχές της δεκαετίας του 1950 ανάγκασε την επανεξέταση της στρατηγικής του σημασίας, όπως οικονομίες κλίμακας οι οποίες περιορίζονται από το μέγεθος του καναλιού. Δημιουργήθηκε ένα πρότυπο πλοίο, το Panamax, το οποίο ισούται με 65.000 τόνους DWT , βυθίσματος 12 μέτρων και χωρητικότητας περίπου 4.500 TEUs ανάλογα με τη διαμόρφωση του φορτίου. Το κανάλι διαχειρίζεται περίπου 5% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου και το 12% περίπου του αμερικανικού διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου.

Υπό τον έλεγχο των Ηνωμένων Πολιτειών μέχρι το 1979, το κανάλι επανήλθε στον Παναμά κάτω υπό τη δικαιοδοσία της Αρχής της Διώρυγες του Παναμά. Παρά το γεγονός ότι η διώρυγα του Παναμά είναι σχεδόν 100 ετών, παραμένει ένα πολύ κρίσιμο σημείο του παγκόσμιου εμπορίου.

Η συνεχής αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου από το 1990 έχει θέσει πρόσθετες πιέσεις στην διώρυγα του Παναμά για να χειριστεί έναν αυξανόμενο αριθμό των πλοίων κατά τρόπο έγκαιρο και προβλέψιμο. Αυτό δημιούργησε ανησυχίες για την υφιστάμενη ικανότητα του καναλιού από τη δεύτερη δεκαετία του 21ου αιώνα.

Αυτό έγινε όλο και περισσότερο εμφανές καθώς ένα αυξανόμενο μερίδιο του παγκόσμιου στόλου εμπορευματοκιβωτίων έχει μέγεθος πέρα από την ικανότητα της Διώρυγας του Παναμά, η οποία έγινε γνωστή ως "Pan-Panamax", διότι λόγω οικονομικών κλίμακας προσφέρουν σημαντικά λειτουργικά πλεονεκτήματα κόστους τα οποία δεν μπορούν να αξιοποιηθούν από το υπάρχον κανάλι. Έτσι, εξαιτίας αυτών των ορίων χωρητικότητας, πολλές ναυτιλιακές εταιρείες έχουν αλλάξει τη διαμόρφωση των δρομολογίων τους.

Ταυτόχρονα, η αυξανόμενη χρήση των εν λόγω πλοίων κατά μήκος του Ειρηνικού, της Ασίας καθώς και η ανάπτυξη σιδηροδρομικών διαδρομών (landbrige) στην Βόρεια Αμερική έχουν δημιουργήσει ένα σημαντικό ανταγωνισμό για το κανάλι στην παγκόσμια ναυτιλία.

Το 2006, η κυβέρνηση του Παναμά έλαβε απόφαση για την επέκταση της διώρυγας. Μια επένδυση 5.250.000.000 δολάρια ΗΠΑ, ένα έργο που περιλαμβάνει την οικοδόμηση μιας νέας σειράς lock gates και στις δύο πλευρές του Ατλαντικού ικανές να φιλοξενήσουν πλοία μέχρι 12.000 TEU ανάλογα με τη διαμόρφωση του φορτίου τους.

Η εκβάθυνση των καναλιών πρόσβασης καθώς και η διεύρυνση των διαφόρων τμημάτων του υπάρχοντος καναλιού κρίθηκε επίσης απαραίτητη.

Αυτό θα επιτρέψει πλοία τύπου Aframax και Suezmax πλοία να περνούν από το κανάλι, δημιουργώντας νέες ευκαιρίες για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων. Αναμένεται ότι οι νέες υποδομές θα αρχίσουν να λειτουργούν από το 2014 ή το 2015 ανάλογα με την συχνότητα απρόβλεπτων προβλημάτων.

Εικόνα 8



Η αρχή της Διώρυγας του Παναμά, δημιουργεί έσοδα από την είσπραξη διοδίων για όλα τα πλοία που διέρχονται από τη διώρυγα και είναι υπεύθυνη για τη λειτουργία και συντήρηση της εγκατάστασης.

Ένα φορτωμένο πλοίο πληρώνει περίπου 2,57 δολάρια ανά καθαρό τόνο και το μέσο ύψος των διοδίων είναι περίπου \$ 45.000.

Το 2008, συλλέχθηκαν 1.320 εκατομμύρια δολάρια σε διόδια, εκ των οποίων 54% ήταν από πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Οι διελεύσεις πλοίων κατά την περίοδο 1999-2010 είναι ως ακολούθως:

Πίνακας Νο 11

ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑ ΕΤΟΣ												
YEAR	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
SHIPS	14337	13653	13492	13183	13154	14035	13751	14193	14721	14702	14342	14230
%	0,66	-4,77	-1,18	-2,29	-0,22	6,70	-2,02	3,21	3,72	-0,13	-2,45	-0,78

Πηγή PANAMA CANAL AUTHORITY

5.2 Η Διώρυγα του Σουέζ

Εικόνα 9



Το Suez Canal είναι ένα τεχνητός διάυλος ναυσιπλοΐας περίπου 190 χιλιομέτρων σε μήκος που τρέχει πέρα από τον Ισθμό της Suez στη βορειοανατολική Αίγυπτο και συνδέει τη Μεσόγειο Θάλασσα με τον κόλπο του Σουέζ, με το ένα του χέρι στην Ερυθρά Θάλασσα. Δεν έχει lock gates επειδή η Μεσόγειος Θάλασσα και ο Κόλπος του Σουέζ έχουν περίπου την ίδια στάθμη του νερού και, συνεπώς, είναι η μεγαλύτερη διώρυγα του κόσμου, χωρίς lock gates.

Λειτουργεί έτσι ως συντόμευση για τα πλοία μεταξύ των δύο ευρωπαϊκών και αμερικανικών λιμένων και των λιμένων που βρίσκονται στη νότια Ασία, την Ανατολική Αφρική και Ωκεανία. Λόγω της γεωγραφικής θέσης η θαλάσσια διαδρομή από την Ευρώπη προς τον Ινδικό και τον Ειρηνικό Ωκεανό αποτρέπει την διέλευση του περιγράμματος του Ακρωτήριου της Καλής Ελπίδας στο νοτιότερο σημείο της αφρικανικής ηπείρου. Το ελάχιστο πλάτος του διαύλου είναι 60 μέτρα και τα πλοία από 18 μέτρα. Το σχέδιο μπορεί να κάνει τη διέλευση. Το κανάλι μπορεί να φιλοξενήσει πλοία τόσο μεγάλα όσο 220.000 τόνους νεκρού βάρους άφορτου πλοίου.

Εικόνα 10



Η Διώρυγα του Σουέζ χτίστηκε μεταξύ 1859 και 1869 από γαλλικά και αιγυπτιακά συμφέροντα με κόστος περίπου 100 εκατομμύρια δολάρια. Το άνοιγμα της Διώρυγας του Σουέζ το 1869 παρουσίασε μια νέα εποχή της ευρωπαϊκής επιρροής στην Ασία και τον Ειρηνικό.

Το ταξίδι από την Ασία προς την Ευρώπη μειώθηκε σημαντικά με την εξοικονόμηση 6.500 χιλιομέτρων από τον περίπλοο της Αφρικής.

Σημαντικές βελτιώσεις έγιναν μεταξύ 1976 και 1980, κυρίως με τη διεύρυνση του καναλιού για να φιλοξενήσει πολύ μεγάλα δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου (VLCC) που μεταφέρουν περίπου 200.000 τόνους μεταξύ της Ευρώπης και της Μέσης Ανατολής. Το ελάχιστο πλάτος του διαύλου είναι 60 μέτρα και ένα πλοίο με βύθισμα 16 μέτρα (58 πόδια) μπορεί να κάνει διέλευση. Αυτό σημαίνει ότι τα εξαιρετικά μεγάλα πλοία μεταφοράς αργού (ULCC- Δεξαμενόπλοια άνω των 300.000 τόνων) δεν μπορούν να διασχίσουν τη διώρυγα του όταν είναι πλήρως φορτωμένα.

Μια κοινή πρακτική είναι να ξεφορτώσουν τμήμα φορτίου στο Suez (Ain Shukna) εις τον αγωγό SUMED και να ξαναφορτωνόσουν το φορτίο τους μετά της έξοδο τους στην Μεσόγειο κοντά στο Port Said (Sidi Kerir). Με επιπλέον έργα εμβάθυνσης και διεύρυνσης, το βάθος του καναλιού έχει φτάσει σε 22,5 μέτρα το 2001. Το κανάλι έχει πλέον την ικανότητα να φιλοξενήσει έως και 25.000 πλοία το χρόνο, δηλαδή περίπου 78 ανά ημέρα, αλλά χειρίζεται περίπου 20.000, κατά μέσο όρο 55 πλοία την ημέρα, τα οποία αντιπροσωπεύουν περίπου το 15% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου.

Το κανάλι μπορεί να χειριστεί μόνο μια κατεύθυνση κυκλοφορίας ανά περίοδο. Τα δε σημεία διέλευσης πρέπει να οργανωθούν σε συνοδείες των 10 με 15 πλοίων (convoy), τα οποία οργανώνονται σε τρεις συνοδείες ανά ημέρα, δύο με νότια κατεύθυνση και μια με βόρεια με χρόνο διελεύσεως περίπου 12 ώρες νότια και 10 ώρες βόρεια. Η Διώρυγα του Σουέζ Αρχή (SCA) επιβάλλει μια σύνολο τελών διελεύσεως. Κατά το οικονομικό έτος 2008, η Αιγύπτος κέρδισε 5 δισεκατομμύρια δολάρια σε αμοιβές από το κανάλι (USD 4,6 δισεκατομμύρια ευρώ κατά το προηγούμενο έτος), καθιστώντας τη τρίτη μεγαλύτερη γεννήτρια της Αιγύπτου, ακόμα από τα έσοδα από τον τουρισμό και τα εμβάσματα από μετανάστες.

Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αντιπροσωπεύουν κάτι λιγότερο από το ήμισυ της κίνησης στο κανάλι και ένα ελαφρώς υψηλότερο ποσοστό καθαρής χωρητικότητας και τα έσοδά της. Τα έσοδα του Suez Canal μειώθηκαν σε 1,1 δισ. δολάρια ΗΠΑ κατά το πρώτο τρίμηνο του οικονομικού έτους 2009/2010 σε σύγκριση με 1,5 δισ. USD κατά την ίδια περίοδο του προηγούμενου οικονομικού έτους (μείον 24%).

Στις αρχές του 2009, ένας αριθμός πλοιοκτητών άρχισε να αντιτίθεται στη Διώρυγα του Σουέζ λόγω των υψηλών τελών διέλευσης και ως απάντηση η SCA ανακοινώσε ένα πάγωμα των τελών διέλευσης επ' αόριστο, σαν αποτέλεσμα της παγκόσμιας ύφεσης και της πειρατείας.

Πίνακας Νο 12

ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑ ΕΤΟΣ												
YEAR	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
SHIPS	13580	14142	13986	13447	15667	16850	18224	18664	20384	21415	17228	17993
%	2,49	4,14	-1,10	-3,85	16,51	7,55	8,15	2,41	9,22	5,06	-19,55	4,44

Πηγή SUEZ CANAL AUTHORITY

5.3 Στενά Βοσπόρου

Εικόνα 11



Το πέρασμα του Βοσπόρου έχει μήκος 30 χιλιόμετρα και το πλάτος του είναι μόλις 631 μέτρα στο στενότερο σημείο του συνδέοντας τη Μαύρη Θάλασσα προς τη Μεσόγειο Θάλασσα.

Εικόνα 12



Η πρόσβαση στον Βόσπορο ήταν το αντικείμενο των δύο συγκρούσεων, του πολέμου της Κριμαίας το 1854 και η μάχη των Δαρδανελίων στην Καλλίπολη το 1915.

Το πέρασμα ήταν οχυρωμένο από την Τουρκία μετά τη Σύμβαση του Μοντρέ του 1936, η οποία αναγνώρισε τον έλεγχο του Βοσπόρου στην Τουρκία, με την προϋπόθεση ότι χορηγείται αυτεπάγγελα σε καιρό ειρήνης το καθεστώς της ελεύθερης διέλευσης σε οποιοδήποτε εμπορικό πλοίο χωρίς επιθεώρηση από τις τουρκικές αρχές.

Με το πέρασμα των Δαρδανελίων, το στενό του Βοσπόρου αποτελεί το μοναδικό σύνδεσμο μεταξύ της Μαύρης Θάλασσας και της Μεσογείου και έτσι το έχει καταστήσει ένα από τα σημαντικότερα κομβικά θαλάσσια σημεία στον πλανήτη .

Η αύξηση της κυκλοφορίας του πετρελαίου που παράγεται στην Ρωσία και το Καζακστάν μέσω του Βοσπόρου, είναι επομένως εξαιρετικά προβληματική λαμβάνοντας υπόψη τον κίνδυνο πιθανών συγκρούσεων πλοίων και τις πιθανές πετρελαιοκηλίδες που μπορεί να δημιουργηθούν στη μέση της Κωνσταντινούπολης.

Εξαιτίας σειράς ναυτικών ατυχημάτων που προκάλεσαν περιβαλλοντικά προβλήματα καθώς και μιας πολύνεκρης σύγκρουσης πλοίων, η τουρκική κυβέρνηση το 2002 απαγόρευσε τη χρήση του περάσματος κατά τη διάρκεια της νύχτας από τα μεγάλα δεξαμενόπλοια, (επιτρέποντας την διέλευση τους από 0700 έως 2000 απαραίτητη προϋπόθεση καλής καιρικής συνθήκης και πλήρης ορατότητα), επιβάλλοντας στα διερχόμενα πλοία επιπλέον περιορισμούς, λόγω των υφιστάμενων 2 γεφυρών που συνδέουν την ευρωπαϊκή με την ασιατική ακτή.

Ένα πλοίο ξηρού φορτίου με μέγιστο άφορτο ύψος μέχρι 54 μέτρα από την επιφάνεια της θάλασσας μπορεί να κάνει διέλευση οποιαδήποτε ώρα της ημέρας, άλλα πλοία των οποίων το ύψος είναι μεταξύ 54-58μ πρέπει οπωσδήποτε να συνοδεύονται από ρυμουλκά για να αποφευχθεί πιθανή σύγκρουση των πλοίων με τις γέφυρες.

Ο αριθμός των ρυμουλκών και η δύναμη ρυμουλκήσεώς τους αποφασίζεται από την σχετική υπηρεσία. Πλοία με ολικό μήκος από 200 έως 300 μέτρα και βύθισμα μέχρι 15 μέτρα πρέπει να υποβάλλουν πλάνο/αίτηση διελεύσεως 48 ώρες πριν εισελθόν στα στενά του Βοσπόρου. Πλοία μεγαλύτερα των 300 μέτρων πρέπει να υποβάλλουν αίτηση διελεύσεως 72 ώρες πριν την διέλευση τους, η οποία όμως πρέπει να έχει εγκριθεί από όλες τις σχετικές και περιβαλλοντικές αρχές.

Εικόνα 13



Ο αριθμός των πλοίων τα οποία έχουν πραγματοποιήσει διέλευση από τα στενά του Βοσπόρου ανά έτος από το 1999 έως το 2010, παρατίθεται στον κατώτερο πίνακα.

Πίνακας Νο 16

ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑ ΕΤΟΣ												
YEAR	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
SHIPS	47906	48078	42637	47283	46939	54564	54794	54880	61430	61850	49876	48158
%	-3,12	0,36	-11,32	10,90	-0,73	16,24	0,42	0,16	11,94	0,68	-19,36	-3,44

Πηγή BOSPHERUS STRAIGHTS AUTHORITY

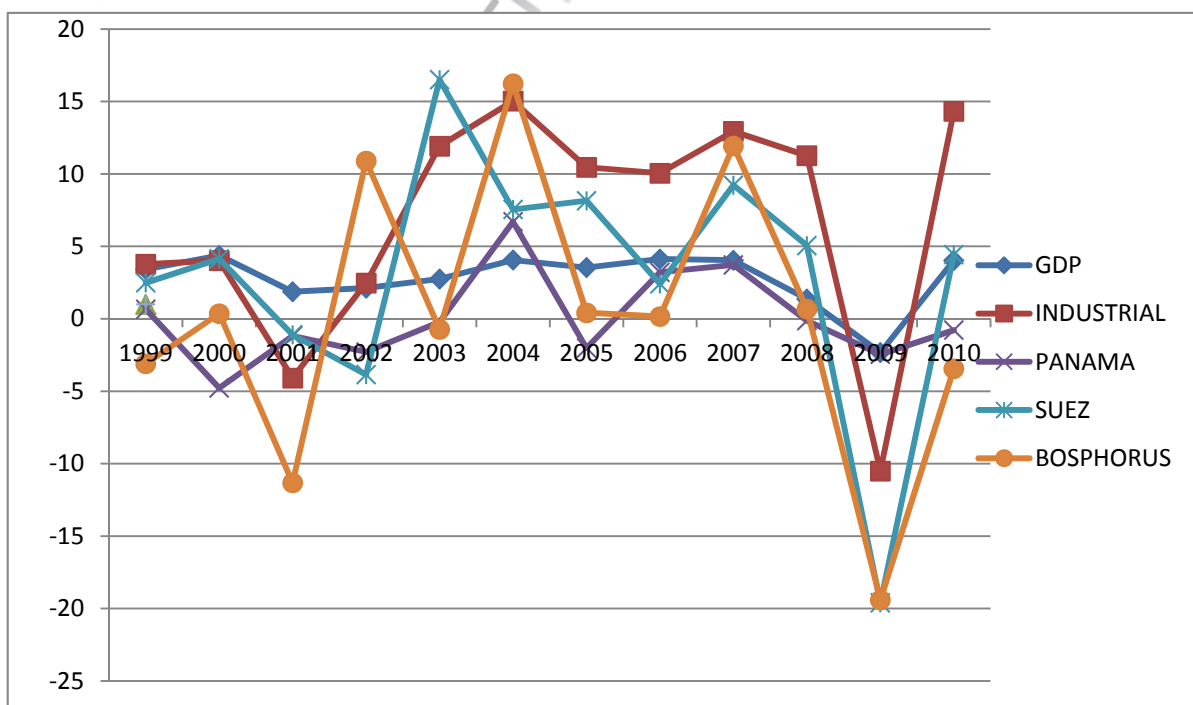
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

Σύγκριση Στοιχείων και Συμπέρασμα Μελέτης

Έχοντας μελετήσει διεξοδικά τα στοιχεία που απαρτίζουν το Διεθνές ΑΕΠ, τη βιομηχανική παραγωγή, το διεθνές και θαλάσσιο εμπόριο καθώς και τους λόγους οι οποίοι επηρέασαν βασικά την εξέλιξη τους κατά την περίοδο 1999-2010, λαμβάνοντας υπ όψη τα στατιστικά στοιχεία από τα 3 πλέον σημαντικά ναυτιλιακά σημεία που προαναφέραμε σχηματίζουμε τον κατώτερο πίνακα, ο οποίος δείχνει καταφανώς την διαχρονική τάση των μεταξύ τους συσχετισμό.

Πίνακας Νο 13

YEAR	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
ΑΕΠ	3,41	4,37	1,87	2,12	2,75	4,06	3,54	4,13	4,04	1,37	-2,33	4,03
INDUSTRIAL	3,77	4,02	-4,09	2,47	11,9	15	10,5	10,1	12,9	11,3	-10,5	14,3
PANAMA	0,66	-4,8	-1,18	-2,29	-0,2	6,7	-2,02	3,21	3,72	-0,1	-2,45	-0,78
SUEZ	2,49	4,14	-1,1	-3,85	16,5	7,55	8,15	2,41	9,22	5,06	-19,6	4,44
BOSPHORUS	-3,1	0,36	-11,3	10,9	-0,7	16,2	0,42	0,16	11,9	0,68	-19,4	-3,44



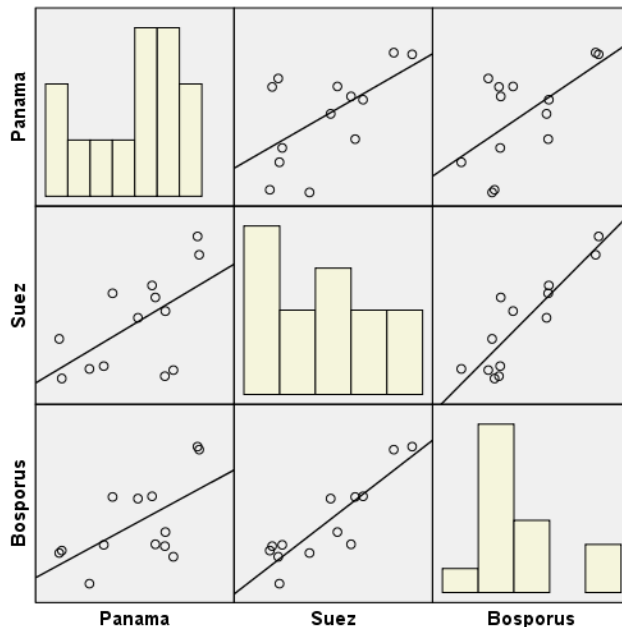
Η μη απόλυτη ταύτιση των καμπυλών μεταξύ τους εξηγείται από τον ετεροχρονισμό που προκύπτει μεταξύ του χρόνου υπογραφής μιας εμπορικής πράξεως και του χρόνου εκτέλεσης του συμβολαίου μεταφοράς τους. Υπολογίζεται ότι αυτός ο χρόνος κυμαίνεται μεταξύ 3 και 6 μήνες.

Η συνεχής παρακολούθηση του παγκοσμίου ΑΕΠ και της βιομηχανικής παραγωγής είναι απαραίτητη για όλους όσους απασχολούνται αμέσως ή εμμέσως στην διεθνή μεταφορά και κυρίως στην εμπορική ναυτιλία.

Η κατανόηση του αλληλένδετου των στοιχείων είναι σημαντική και μπορεί να προλάβει δυσάρεστες καταστάσεις ή να δημιουργήσει σημαντικές ευκαιρίες ανάπτυξης.

Ορμώμενος από τα ανωτέρω, θέλησα να εμβαθύνω περαιτέρω την μελέτη και να εξετάσω τον συσχετισμό των μεταβολών ΑΕΠ και διελεύσεων πλοίων χρησιμοποιώντας στατιστικές μεθόδους.

Πίνακας διαγραμμάτων διασποράς (Scatterplot Matrix) αριθμού διελεύσεων πλοίων από τις διώρυγες Panama, Suez και Bosphorus No 14



**Πίνακας συσχετίσεων (correlations) αριθμού διελεύσεων πλοίων από τις
διώρυγες Panama, Suez και Bosphorus No 15**

		Panama	Suez	Bosphorus
Panama	Pearson Correlation	1	,589*	,608*
	Sig. (2-tailed)		,034	,027
	N	13	13	13
Suez	Pearson Correlation	,589*	1	,885**
	Sig. (2-tailed)	,034		,000
	N	13	13	13
Bosphorus	Pearson Correlation	,608*	,885**	1
	Sig. (2-tailed)	,027	,000	
	N	13	13	13

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Παρατηρείται μία στατιστική , σε επίπεδο σημαντικότητας 1%, συσχέτιση του αριθμού διελεύσεων πλοίων μεταξύ των Bosphorus – Suez (0,885).Επίσης, παρατηρούνται στατιστικά σημαντικές, σε επίπεδο σημαντικότητας 5%, συσχετίσεις μεταξύ του αριθμού διελεύσεων πλοίων μεταξύ των Bosphorus – Panama (0,608) και των Suez – Panama (0,589). Κάτι τέτοιο είναι αναμενόμενο σε μία παγκοσμιοποιημένη οικονομία.

**ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΤΩΝ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΕΡΜΗΝΕΥΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΒΛΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ
ΑΡΙΘΜΟ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΠΑΝΑΜΑ**

Μεταβλητή απόκρισης:

Υ: Αριθμός διελεύσεων πλοίων από τη διώρυγα του Panama.

Μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε: Stepwise Linear Regression.

Βέλτιστος συνδυασμός ερμηνευτικών μεταβλητών που «εξηγούν» καλύτερα την μεταβλητή απόκρισης:

α. Χ₁: ΑΕΠ (σε δις \$) αναπτυσσόμενων κύριων εξαγωγών εμπορευμάτων πλην καυσίμων.

Με τη χρήση της εξίσωσης $Y = 12.826,24 + 2,677X_1$ εξηγείται το 0,502 της μεταβλητότητας των διελεύσεων του αριθμού πλοίων από τη διώρυγα του Panama.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,737 ^a	,543	,502	372,500

a. Predictors: (Constant), Ding_MajExp_Commod

Τόσο η παρουσία του σταθερού όρου όσο και του συντελεστή της ερμηνευτικής μεταβλητής κρίνονται στατιστικά σημαντικές, σε επίπεδο σημαντικότητας 5%.

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95,0% Confidence Interval for B	
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound
1	(Constant)	12826,240	345,180		37,158	,000	12066,504	13585,976
	Ding_MajExp_Commod	2,677	,740	,737	3,616	,004	1,048	4,306

a. Dependent Variable: Panama

Βάσει των ανωτέρω αποτελεσμάτων, για κάθε 1 δις \$ αύξησης ή μείωσης) στο ΑΕΠ των αναπτυσσόμενων κύριων εξαγωγών εμπορευμάτων πλην καυσίμων, αναμένεται με βεβαιότητα 95% ότι οι διελεύσεις από τη διώρυγα του Panama θα αυξηθούν (ή αντίστοιχα θα μειωθούν) κατά 1 ως 4,3 πλοία περίπου.

ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΤΩΝ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΕΡΜΗΝΕΥΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΒΛΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ SUEZ

Μεταβλητή απόκρισης:

Υ: Αριθμός διελεύσεων πλοίων από τη διώρυγα του Suez.

Μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε: Stepwise Linear Regression.

Βέλτιστος συνδυασμός ερμηνευτικών μεταβλητών που «εξηγούν» καλύτερα την μεταβλητή απόκρισης:

- α. X_1 : ΑΕΠ (σε δις \$) ανεπτυγμένων χωρών της Ευρώπης.
- β. X_2 : ΑΕΠ (σε δις \$) αναπτυσσόμενων χωρών ανατολικής Ασίας.
- γ. X_3 : ΑΕΠ (σε δις \$) αναπτυσσόμενων χωρών δυτικής Ασίας.

Με τη χρήση της εξίσωσης $Y = 8425,405 + 0,497X_1 - 1,895X_2 + 7,529X_3$ εξηγείται το 0,981 της μεταβλητότητας των διελεύσεων του αριθμού πλοίων από τη διώρυγα του Suez.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,946 ^a	,895	,885	911,065
2	,972 ^b	,945	,934	693,444
3	,993 ^c	,986	,981	373,913

a. Predictors: (Constant), Developed_Econ_Europe
 b. Predictors: (Constant), Developed_Econ_Europe, Ding_East_Asia
 c. Predictors: (Constant), Developed_Econ_Europe, Ding_East_Asia, Ding_West_Asia

Τόσο η παρουσία του σταθερού όρου όσο και των συντελεστών των ερμηνευτικών μεταβλητών κρίνονται στατιστικά σημαντικές, σε επίπεδο σημαντικότητας 5%.

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95,0% Confidence Interval for B	
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound
1	(Constant)	7552,177	966,602		7,813	,000	5424,700	9679,654
	Developed_Econ_Europe	,674	,070	,946	9,673	,000	,521	,828
2	(Constant)	5770,860	945,690		6,102	,000	3663,731	7877,989
	Developed_Econ_Europe	1,034	,131	1,451	7,875	,000	,742	1,327
	Ding_East_Asia	-,787	,262	-,553	-2,998	,013	-1,372	-,202
3	(Constant)	8425,405	733,157		11,492	,000	6766,888	10083,922
	Developed_Econ_Europe	,497	,128	,697	3,884	,004	,208	,787
	Ding_East_Asia	-1,895	,262	-1,331	-7,246	,000	-2,487	-1,304
	Ding_West_Asia	7,529	1,494	1,513	5,039	,001	4,149	10,909

a. Dependent Variable: Suez

Αν κρατήσουμε μόνο την X_1 ως ερμηνευτική μεταβλητή, με την απλούστερη εξίσωση $Y = 7552,177 + 0,674X_1$ εξηγείται το 0,885 της μεταβλητότητας των διελεύσεων του αριθμού πλοίων από τη διώρυγα του Suez.

Βάσει της τελευταίας σχέσης, για κάθε 1 δις \$ αύξησης (ή μείωσης) στο ΑΕΠ των ανεπτυγμένων χωρών της Ευρώπης, αναμένεται με βεβαιότητα 95% ότι οι διελεύσεις από τη διώρυγα του Suez θα αυξηθούν (ή αντίστοιχα θα μειωθούν) κατά 0,5 ως 0,8 πλοία περίπου.

ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΤΩΝ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΕΡΜΗΝΕΥΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΒΛΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΒΟΣΠΟΡΟΥΣ

Μεταβλητή απόκρισης:

Υ: Αριθμός διελεύσεων πλοίων από τη διώρυγα του Bosporus.

Μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε: Stepwise Linear Regression.

Βέλτιστος συνδυασμός ερμηνευτικών μεταβλητών που «εξηγούν» καλύτερα την μεταβλητή απόκρισης:

- α. X_1 : ΑΕΠ (σε δις \$) ανεπτυγμένων χωρών της Ευρώπης.
- β. X_2 : ΑΕΠ (σε δις \$) αναπτυσσόμενων χωρών ανατολικής Ασίας.
- γ. X_3 : ΑΕΠ (σε δις \$) αναπτυσσόμενων χωρών δυτικής Ασίας.

Με τη χρήση της εξίσωσης $Y = 33059,592 + 1,601X_1 - 7,050X_2 + 20,393X_3$ εξηγείται το 0,906 της μεταβλητότητας των διελεύσεων του αριθμού πλοίων από τη διώρυγα του Bosporus.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,770 ^a	,593	,556	3928,897
2	,931 ^b	,867	,841	2354,286
3	,964 ^c	,930	,906	1806,711

a. Predictors: (Constant), Developed_Econ_Europe

b. Predictors: (Constant), Developed_Econ_Europe, Ding_East_Asia

c. Predictors: (Constant), Developed_Econ_Europe, Ding_East_Asia, Ding_West_Asia

Τόσο η παρουσία του σταθερού όρου όσο και των συντελεστών των ερμηνευτικών μεταβλητών κρίνονται στατιστικά σημαντικές, σε επίπεδο σημαντικότητας 5%.

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95,0% Confidence Interval for B	
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound
1	(Constant)	35032,915	4168,397		8,404	,000	25858,335	44207,494
	Developed_Econ_Europe	1,203	,301	,770	4,003	,002	,542	1,865
2	(Constant)	25869,257	3210,680		8,057	,000	18715,416	33023,098
	Developed_Econ_Europe	3,056	,446	1,956	6,854	,000	2,063	4,050
	Ding_East_Asia	-4,048	,891	-1,296	-4,543	,001	-6,034	-2,063
3	(Constant)	33059,592	3542,540		9,332	,000	25045,809	41073,375
	Developed_Econ_Europe	1,601	,618	1,025	2,588	,029	,202	3,000
	Ding_East_Asia	-7,050	1,264	-2,258	-5,579	,000	-9,908	-4,191
	Ding_West_Asia	20,393	7,219	1,869	2,825	,020	4,063	36,724

a. Dependent Variable: Bosporus

Αν κρατήσουμε μόνο την X_1 ως ερμηνευτική μεταβλητή, με την (απλούστερη) εξίσωση $Y = 35032,915 + 1,203X_1$ εξηγείται το 0,556 της μεταβλητότητας των διελεύσεων του αριθμού πλοίων από τη διώρυγα του Βοσπόρου.

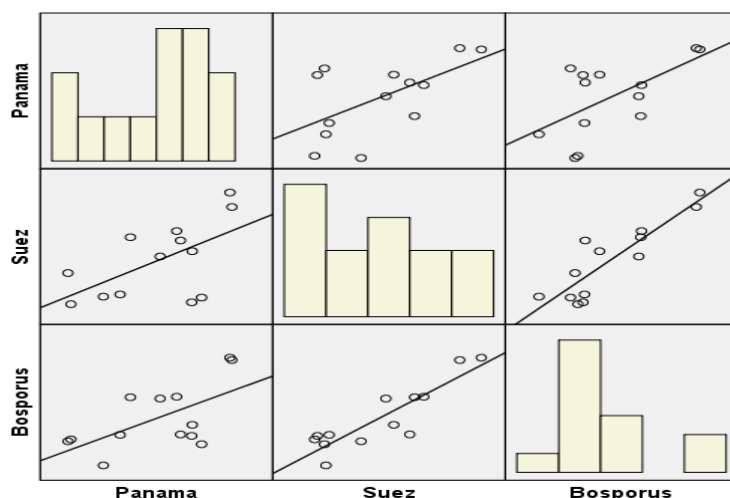
Βάσει της τελευταίας σχέσης, για κάθε 1 δις \$ αύξησης (ή μείωσης) στο ΑΕΠ των ανεπτυγμένων χωρών της Ευρώπης, αναμένεται με βεβαιότητα 95% ότι οι διελεύσεις από τη διώρυγα του Βοσπόρου θα αυξηθούν (ή αντίστοιχα θα μειωθούν) κατά 0,5 ως 1,9 πλοία περίπου.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ:

Η διερεύνηση για την επιλογή του βέλτιστου συνδυασμού ερμηνευτικών μεταβλητών ανά περίπτωση, έγινε μεταξύ των ακόλουθων ετήσιων στοιχείων ΑΕΠ (σε δις \$) με στατιστικά στοιχεία που ελήφθησαν από την UNCTAD.

Developing economies: Africa
Eastern Africa
Middle Africa
Northern Africa
Southern Africa
Western Africa
Developing economies: America
Caribbean
Central America
South America
Developing economies: Asia
Eastern Asia
South-Eastern Asia
Southern Asia
Western Asia
Developing economies: Oceania
Developed economies: America
Developed economies: Asia
Developed economies: Europe
Developed economies: Oceania
Major exporters of manufactured goods
Major exporters of manufactured goods: Developed economies
Major exporters of manufactured goods: Developing economies
Major exporters of primary commodities excluding fuels
Major exporters of primary commodities excluding fuels: Developed economies
Major exporters of primary commodities excluding fuels: Developing economies
Major petroleum and gas exporters
Major petroleum and gas exporters: Developed economies
Major petroleum and gas exporters: Developing economies
Major petroleum and gas exporters: Transition economies

**Πίνακας διαγραμμάτων διασποράς (Scatterplot Matrix) αριθμού
διελεύσεων πλοίων από τις διώρυγες Panama, Suez και Bosphorus No 16**



Πίνακας συσχετίσεων (correlations) αριθμού διελεύσεων πλοίων από τις διώρυγες Panama, Suez και Bosphorus.

Correlations

		Panama	Suez	Bosphorus
Panama	Pearson Correlation	1	,589*	,608*
	Sig. (2-tailed)		,034	,027
	N	13	13	13
Suez	Pearson Correlation	,589*	1	,885**
	Sig. (2-tailed)	,034		,000
	N	13	13	13
Bosphorus	Pearson Correlation	,608*	,885**	1
	Sig. (2-tailed)	,027	,000	
	N	13	13	13

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).
 **. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Παρατηρείται μία στατιστικά σημαντική, σε επίπεδο σημαντικότητας 1%, συσχέτιση του αριθμού διελεύσεων πλοίων μεταξύ των Bosphorus – Suez (0,885). Επίσης, προβάλλονται στατιστικά σημαντικές, σε επίπεδο σημαντικότητας 5%, συσχετίσεις μεταξύ του αριθμού διελεύσεων πλοίων μεταξύ των Bosphorus – Panama (0,608) και των Suez – Panama (0,589). Κάτι τέτοιο είναι αναμενόμενο σε μία παγκοσμιοποιημένη οικονομία.

ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΤΩΝ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΕΡΜΗΝΕΥΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΒΛΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ PANAMA

Μεταβλητή απόκρισης:

Y: Αριθμός διελεύσεων πλοίων από τη διώρυγα του Panama.

Μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε: Stepwise Linear Regression.

Βέλτιστος συνδυασμός ερμηνευτικών μεταβλητών που «εξηγούν» καλύτερα την μεταβλητή απόκρισης:

X₁: Δείκτης βιομηχανικού ΑΕΠ (σε δις \$) αναπτυσσόμενων κύριων εξαγωγών εμπορευμάτων πλην καυσίμων.

X₂: Δείκτης βιομηχανικού ΑΕΠ (σε δις \$) αναπτυσσόμενων χωρών Ανατολικής Ασίας.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,738 ^a	,545	,503	371,927
2	,858 ^b	,736	,683	296,916

a. Predictors: (Constant), Ding_MajExp_Commod
b. Predictors: (Constant), Ding_MajExp_Commod, Ding_East_Asia

Με τη χρήση της εξίσωσης $Y = 12.534,43 + 18,464X_1 - 0,733X_2$ εξηγείται το 68,3% της μεταβλητότητας των διελεύσεων των πλοίων που διέρχονται κάθε χρόνο από τη διώρυγα του Panama.

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95,0% Confidence Interval for B	
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound
1	(Constant)	12960,992	308,997		41,945	,000	12280,894	13641,089
	Ding_MajExp_Commod	7,391	2,038	,738	3,627	,004	2,905	11,876
2	(Constant)	12534,437	293,106		42,764	,000	11881,355	13187,518
	Ding_MajExp_Commod	18,464	4,420	1,844	4,177	,002	8,616	28,313
	Ding_East_Asia	-,733	,272	-1,189	-2,694	,023	-1,339	-,127

a. Dependent Variable: Panama

ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΤΩΝ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΕΡΜΗΝΕΥΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΒΛΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ SUEZ

Μεταβλητή απόκρισης:

Υ: Αριθμός διελεύσεων πλοίων από τη διώρυγα του Suez.

Μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε: Stepwise Linear Regression.

Βέλτιστος συνδυασμός ερμηνευτικών μεταβλητών που «εξηγούν» καλύτερα την μεταβλητή απόκρισης:

X₁: Δείκτης βιομηχανικού ΑΕΠ (σε δις \$) ανεπτυγμένων χωρών της Ευρώπης.

X₂: Δείκτης βιομηχανικού ΑΕΠ (σε δις \$) αναπτυσσόμενων χωρών ανατολικής Αφρικής.

X₃: Δείκτης βιομηχανικού ΑΕΠ (σε δις \$) αναπτυσσόμενων χωρών δυτικής Αφρικής.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,971 ^a	,942	,937	674,275
2	,984 ^b	,967	,961	532,605
3	,995 ^c	,990	,986	317,203

a. Predictors: (Constant), Developed_Econ_Europe
 b. Predictors: (Constant), Developed_Econ_Europe, Ding_East_Africa
 c. Predictors: (Constant), Developed_Econ_Europe, Ding_East_Africa, Ding_West_Africa

Με τη χρήση της εξίσωσης $Y = 8507,906 + 2,733X_1 - 253,7X_2 + 79,633X_3$ εξηγείται το 98,6% της μεταβλητότητας των διελεύσεων των πλοίων κάθε χρόνο από τη διώρυγα του Suez.

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95,0% Confidence Interval for B	
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound
1	(Constant)	6446,600	778,081		8,285	,000	4734,055	8159,145
	Developed_Econ_Europe	3,164	,236	,971	13,413	,000	2,645	3,683
2	(Constant)	5182,642	766,233		6,764	,000	3475,368	6889,916
	Developed_Econ_Europe	4,368	,474	1,340	9,213	,000	3,312	5,425
	Ding_East_Africa	-129,076	46,728	-,402	-2,762	,020	-233,193	-24,959
3	(Constant)	8507,906	885,650		9,606	,000	6504,427	10511,384
	Developed_Econ_Europe	2,733	,468	,838	5,838	,000	1,674	3,792
	Ding_East_Africa	-253,700	39,796	-,790	-6,375	,000	-343,724	-163,675
	Ding_West_Africa	79,633	18,177	,885	4,381	,002	38,513	120,752

a. Dependent Variable: Suez

Αν κρατήσουμε μόνο την X_1 ως ερμηνευτική μεταβλητή, με την (απλούστερη) εξίσωση $Y = 6446,7 + 3,164X_1$ εξηγείται πάλι ικανοποιητικά το 93,7% της μεταβλητότητας των διελεύσεων πλοίων κάθε χρόνο από τη διώρυγα του Suez.

Βάσει της τελευταίας σχέσης, για κάθε 1 δις \$ αύξησης (ή μείωσης) στον βιομηχανικό δείκτη ΑΕΠ των ανεπτυγμένων χωρών της Ευρώπης, αναμένεται με βεβαιότητα 95% ότι οι διελεύσεις από τη διώρυγα του Suez θα αυξηθούν (ή αντίστοιχα θα μειωθούν) κατά 2,6 ως 3,7 πλοία περίπου.

ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΤΩΝ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΕΡΜΗΝΕΥΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΒΛΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΒΟΣΠΟΡΟΥΣ

Μεταβλητή απόκρισης:

Y: Αριθμός διελεύσεων πλοίων από τη διώρυγα του Bosphorus.

Μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε: Stepwise Linear Regression.

Βέλτιστος συνδυασμός ερμηνευτικών μεταβλητών που «εξηγούν» καλύτερα την μεταβλητή απόκρισης:

X_1 : Βιομηχανικός δείκτης ΑΕΠ (σε δις \$) ανεπτυγμένων χωρών της Ευρώπης.

X_2 : Βιομηχανικός δείκτης ΑΕΠ (σε δις \$) αναπτυσσόμενων χωρών Ανατολικής Ασίας.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,825 ^a	,680	,651	3481,145
2	,955 ^b	,912	,895	1910,692

a. Predictors: (Constant), Developed_Econ_Europe
b. Predictors: (Constant), Developed_Econ_Europe, Ding_East_Asia

Με τη χρήση της εξίσωσης $Y = 23502,889 + 11,932X_1 - 6,698X_2$ εξηγείται το 89,5% της μεταβλητότητας των διελεύσεων των πλοίων κάθε χρόνο από τη διώρυγα του Bosphorus.

Coefficients^a

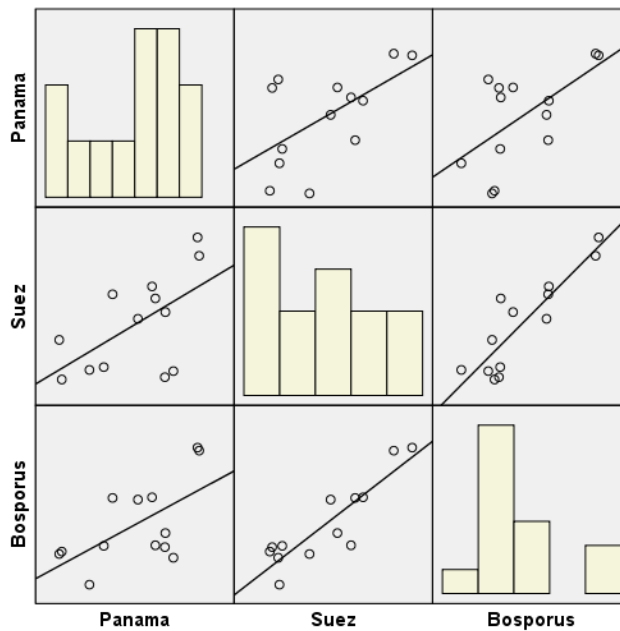
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95,0% Confidence Interval for B	
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound
1	(Constant)	32267,147	4017,078		8,032	,000	23425,618	41108,677
	Developed_Econ_Europe	5,894	1,218	,825	4,840	,001	3,214	8,575
2	(Constant)	23502,889	2785,397		8,438	,000	17296,639	29709,140
	Developed_Econ_Europe	11,932	1,350	1,670	8,840	,000	8,924	14,939
	Ding_East_Asia	-6,698	1,301	-,973	-5,149	,000	-9,596	-3,800

a. Dependent Variable: Bosphorus

ΣΗΜΕΙΩΣΗ:

Η διερεύνηση για την επιλογή του βέλτιστου συνδυασμού ερμηνευτικών μεταβλητών ανά περίπτωση, έγινε μεταξύ των ακόλουθων ετήσιων στοιχείων βιομηχανικού δείκτη ΑΕΠ (σε δις \$), από το 1998 μέχρι και το 2010:

Πίνακας διαγραμμάτων διασποράς (Scatterplot Matrix) αριθμού διελεύσεων πλοίων από τις διώρυγες Panama, Suez και Bosphorus No 17



Πίνακας συσχετίσεων (correlations) αριθμού διελεύσεων πλοίων από τις διώρυγες Panama, Suez και Bosphorus No 22

		Correlations		
		Panama	Suez	Bosphorus
Panama	Pearson Correlation	1	,589*	,608*
	Sig. (2-tailed)		,034	,027
	N	13	13	13
Suez	Pearson Correlation	,589*	1	,885**
	Sig. (2-tailed)	,034		,000
	N	13	13	13
Bosphorus	Pearson Correlation	,608*	,885**	1
	Sig. (2-tailed)	,027	,000	
	N	13	13	13

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Παρατηρείται μία στατιστικά σημαντική, σε επίπεδο σημαντικότητας 1%, συσχέτιση του αριθμού διελεύσεων πλοίων μεταξύ των Bosporus – Suez (0,885).

Επίσης, παρατηρούνται στατιστικά σημαντικές, σε επίπεδο σημαντικότητας 5%, συσχετίσεις μεταξύ του αριθμού διελεύσεων πλοίων μεταξύ των Bosporus – Panama (0,608) και των Suez – Panama (0,589).

Κάτι τέτοιο είναι αναμενόμενο σε μία παγκοσμιοποιημένη οικονομία.

ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΤΩΝ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΕΡΜΗΝΕΥΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΒΛΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ PANAMA

Μεταβλητή απόκρισης:

Y: Αριθμός διελεύσεων πλοίων από τη διώρυγα του Panama.

Μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε: Stepwise Linear Regression.

Βέλτιστος συνδυασμός ερμηνευτικών μεταβλητών που «εξηγούν» καλύτερα την μεταβλητή απόκρισης:

X₁: Δείκτης βιομηχανικού ΑΕΠ (σε δις \$) αναπτυσσόμενων κύριων εξαγωγών εμπορευμάτων πλην καυσίμων.

X₂: Δείκτης βιομηχανικού ΑΕΠ (σε δις \$) αναπτυσσόμενων χωρών Ανατολικής Ασίας.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,738 ^a	,545	,503	371,927
2	,858 ^b	,736	,683	296,916

a. Predictors: (Constant), Ding_MajExp_Commod

b. Predictors: (Constant), Ding_MajExp_Commod, Ding_East_Asia

Με τη χρήση της εξίσωσης $Y = 12.534,43 + 18,464X_1 - 0,733X_2$ εξηγείται το 68,3% της μεταβλητότητας των διελεύσεων των πλοίων που διέρχονται κάθε χρόνο από τη διώρυγα του Panama.

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95,0% Confidence Interval for B	
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound
1	(Constant)	12960,992	308,997		41,945	,000	12280,894	13641,089
	Ding_MajExp_Commod	7,391	2,038	,738	3,627	,004	2,905	11,876
2	(Constant)	12534,437	293,106		42,764	,000	11881,355	13187,518
	Ding_MajExp_Commod	18,464	4,420	1,844	4,177	,002	8,616	28,313
	Ding_East_Asia	-,733	,272	-1,189	-2,694	,023	-1,339	-,127

a. Dependent Variable: Panama

ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΤΩΝ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΕΡΜΗΝΕΥΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΒΛΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ SUEZ

Μεταβλητή απόκρισης:

Υ: Αριθμός διελεύσεων πλοίων από τη διώρυγα του Suez.

Μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε: Stepwise Linear Regression.

Βέλτιστος συνδυασμός ερμηνευτικών μεταβλητών που «εξηγούν» καλύτερα την μεταβλητή απόκρισης:

X₁: Δείκτης βιομηχανικού ΑΕΠ (σε δις \$) ανεπτυγμένων χωρών της Ευρώπης.

X₂: Δείκτης βιομηχανικού ΑΕΠ (σε δις \$) αναπτυσσόμενων χωρών ανατολικής Αφρικής.

X₃: Δείκτης βιομηχανικού ΑΕΠ (σε δις \$) αναπτυσσόμενων χωρών δυτικής Αφρικής.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,971 ^a	,942	,937	674,275
2	,984 ^b	,967	,961	532,605
3	,995 ^c	,990	,986	317,203

a. Predictors: (Constant), Developed_Econ_Europe
 b. Predictors: (Constant), Developed_Econ_Europe, Ding_East_Africa
 c. Predictors: (Constant), Developed_Econ_Europe, Ding_East_Africa, Ding_West_Africa

Με τη χρήση της εξίσωσης $Y = 8507,906 + 2,733X_1 - 253,7X_2 + 79,633X_3$ εξηγείται το 98,6% της μεταβλητότητας των διελεύσεων των πλοίων κάθε χρόνο από τη διώρυγα του Suez.

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95,0% Confidence Interval for B	
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound
1	(Constant)	6446,600	778,081		8,285	,000	4734,055	8159,145
	Developed_Econ_Europe	3,164	,236	,971	13,413	,000	2,645	3,683
2	(Constant)	5182,642	766,233		6,764	,000	3475,368	6889,916
	Developed_Econ_Europe	4,368	,474	1,340	9,213	,000	3,312	5,425
	Ding_East_Africa	-129,076	46,728	-,402	-2,762	,020	-233,193	-24,959
3	(Constant)	8507,906	885,650		9,606	,000	6504,427	10511,384
	Developed_Econ_Europe	2,733	,468	,838	5,838	,000	1,674	3,792
	Ding_East_Africa	-253,700	39,796	-,790	-6,375	,000	-343,724	-163,675
	Ding_West_Africa	79,633	18,177	,885	4,381	,002	38,513	120,752

a. Dependent Variable: Suez

Αν κρατήσουμε μόνο την X_1 ως ερμηνευτική μεταβλητή, με την (απλούστερη) εξίσωση $Y = 6446,7 + 3,164X_1$ εξηγείται πάλι ικανοποιητικά το 93,7% της μεταβλητότητας των διελεύσεων πλοίων κάθε χρόνο από τη διώρυγα του Suez.

Βάσει της τελευταίας σχέσης, για κάθε 1 δις \$ αύξησης (ή μείωσης) στον βιομηχανικό δείκτη ΑΕΠ των ανεπτυγμένων χωρών της Ευρώπης, αναμένεται με βεβαιότητα 95% ότι οι διελεύσεις από τη διώρυγα του Suez θα αυξηθούν (ή αντίστοιχα θα μειωθούν) κατά 2,6 ως 3,7 πλοία περίπου.

ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΤΩΝ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΕΡΜΗΝΕΥΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΒΛΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΒΟΣΠΟΡΟΥΣ

Μεταβλητή απόκρισης:

Y: Αριθμός διελεύσεων πλοίων από τη διώρυγα του Bosporus.

Μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε: Stepwise Linear Regression.

Βέλτιστος συνδυασμός ερμηνευτικών μεταβλητών που «εξηγούν» καλύτερα την μεταβλητή απόκρισης:

X_1 : Βιομηχανικός δείκτης ΑΕΠ (σε δις \$) ανεπτυγμένων χωρών της Ευρώπης.

X_2 : Βιομηχανικός δείκτης ΑΕΠ (σε δις \$) αναπτυσσόμενων χωρών Ανατολικής Ασίας.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,825 ^a	,680	,651	3481,145
2	,955 ^b	,912	,895	1910,692

a. Predictors: (Constant), Developed_Econ_Europe
b. Predictors: (Constant), Developed_Econ_Europe, Ding_East_Asia

Με τη χρήση της εξίσωσης $Y = 23502,889 + 11,932X_1 - 6,698X_2$ εξηγείται το 89,5% της μεταβλητότητας των διελεύσεων των πλοίων κάθε χρόνο από τη διώρυγα του Bosporus.

Coefficients^a

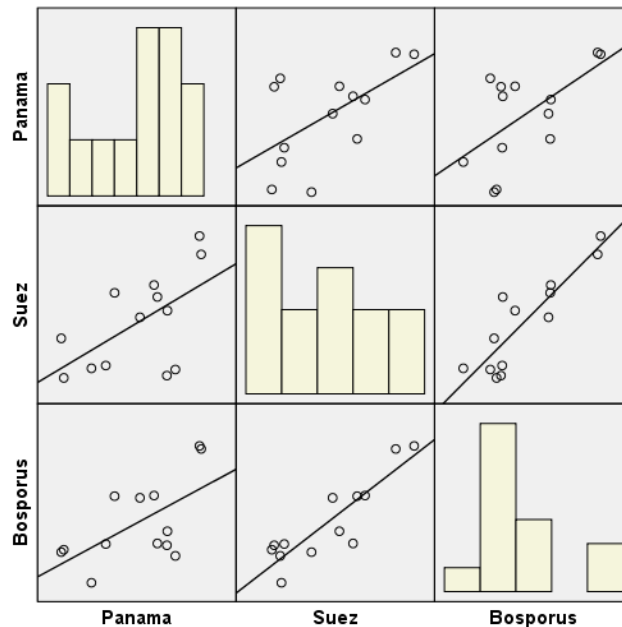
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95,0% Confidence Interval for B	
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound
1	(Constant)	32267,147	4017,078		8,032	,000	23425,618	41108,677
	Developed_Econ_Europe	5,894	1,218	,825	4,840	,001	3,214	8,575
2	(Constant)	23502,889	2785,397		8,438	,000	17296,639	29709,140
	Developed_Econ_Europe	11,932	1,350	1,670	8,840	,000	8,924	14,939
	Ding_East_Asia	-6,698	1,301	-,973	-5,149	,000	-9,596	-3,800

a. Dependent Variable: Bosporus

ΣΗΜΕΙΩΣΗ:

Η διερεύνηση για την επιλογή του βέλτιστου συνδυασμού ερμηνευτικών μεταβλητών ανά περίπτωση, έγινε μεταξύ των ακόλουθων ετήσιων στοιχείων βιομηχανικού δείκτη ΑΕΠ (σε δις \$), από το 1998 μέχρι και το 2010:

Πίνακας διαγραμμάτων διασποράς (Scatterplot Matrix) αριθμού διελεύσεων πλοίων από τις διώρυγες Panama, Suez και Bosphorus No 18



Correlations

	Panama	Suez	Bosphorus
Panama			
Pearson Correlation	1	,589*	,608*
Sig. (2-tailed)		,034	,027
N	13	13	13
Suez			
Pearson Correlation	,589*	1	,885**
Sig. (2-tailed)	,034		,000
N	13	13	13
Bosphorus			
Pearson Correlation	,608*	,885**	1
Sig. (2-tailed)	,027	,000	
N	13	13	13

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Παρατηρείται μία στατιστικά σημαντική, σε επίπεδο σημαντικότητας 1%, συσχέτιση του αριθμού διελεύσεων πλοίων μεταξύ των Bosporus – Suez (0,885).

Ακόμη, παρατηρούνται στατιστικά σημαντικές, σε επίπεδο σημαντικότητας 5%, συσχέτισεις μεταξύ του αριθμού διελεύσεων πλοίων μεταξύ των Bosporus – Panama (0,608) και των Suez – Panama (0,589).

Κάτι τέτοιο είναι αναμενόμενο σε μία παγκοσμιοποιημένη οικονομία.

ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΤΩΝ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΕΡΜΗΝΕΥΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΒΛΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ PANAMA

Μεταβλητή απόκρισης:

Y: Αριθμός διελεύσεων πλοίων από τη διώρυγα του Panama.

Μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε: Stepwise Linear Regression.

Βέλτιστος συνδυασμός ερμηνευτικών μεταβλητών που «εξηγούν» καλύτερα την μεταβλητή απόκρισης:

X₁: Δείκτης βιομηχανικού ΑΕΠ (σε δις \$) αναπτυσσόμενων κύριων εξαγωγών εμπορευμάτων πλην καυσίμων.

X₂: Δείκτης βιομηχανικού ΑΕΠ (σε δις \$) αναπτυσσόμενων χωρών Ανατολικής Ασίας.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,738 ^a	,545	,503	371,927
2	,858 ^b	,736	,683	296,916

a. Predictors: (Constant), Ding_MajExp_Commod
b. Predictors: (Constant), Ding_MajExp_Commod, Ding_East_Asia

Με τη χρήση της εξίσωσης $Y = 12.534,43 + 18,464X_1 - 0,733X_2$ εξηγείται το 68,3% της μεταβλητότητας των διελεύσεων των πλοίων που διέρχονται κάθε χρόνο από τη διώρυγα του Panama.

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95,0% Confidence Interval for B	
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound
1	(Constant)	12960,992	308,997		41,945	,000	12280,894	13641,089
	Ding_MajExp_Commod	7,391	2,038	,738	3,627	,004	2,905	11,876
2	(Constant)	12534,437	293,106		42,764	,000	11881,355	13187,518
	Ding_MajExp_Commod	18,464	4,420	1,844	4,177	,002	8,616	28,313
	Ding_East_Asia	-,733	,272	-1,189	-2,694	,023	-1,339	-,127

a. Dependent Variable: Panama

ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΤΩΝ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΕΡΜΗΝΕΥΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΒΛΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ SUEZ

Μεταβλητή απόκρισης:

Υ: Αριθμός διελεύσεων πλοίων από τη διώρυγα του Suez.

Μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε: Stepwise Linear Regression.

Βέλτιστος συνδυασμός ερμηνευτικών μεταβλητών που «εξηγούν» καλύτερα την μεταβλητή απόκρισης:

X₁: Δείκτης βιομηχανικού ΑΕΠ (σε δις \$) ανεπτυγμένων χωρών της Ευρώπης.

X₂: Δείκτης βιομηχανικού ΑΕΠ (σε δις \$) αναπτυσσόμενων χωρών ανατολικής Αφρικής.

X₃: Δείκτης βιομηχανικού ΑΕΠ (σε δις \$) αναπτυσσόμενων χωρών δυτικής Αφρικής.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,971 ^a	,942	,937	674,275
2	,984 ^b	,967	,961	532,605
3	,995 ^c	,990	,986	317,203

a. Predictors: (Constant), Developed_Econ_Europe
 b. Predictors: (Constant), Developed_Econ_Europe, Ding_East_Africa
 c. Predictors: (Constant), Developed_Econ_Europe, Ding_East_Africa, Ding_West_Africa

Με τη χρήση της εξίσωσης $Y = 8507,906 + 2,733X_1 - 253,7X_2 + 79,633X_3$ εξηγείται το 98,6% της μεταβλητότητας των διελεύσεων των πλοίων κάθε χρόνο από τη διώρυγα του Suez.

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95,0% Confidence Interval for B	
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound
1	(Constant)	6446,600	778,081		8,285	,000	4734,055	8159,145
	Developed_Econ_Europe	3,164	,236	,971	13,413	,000	2,645	3,683
2	(Constant)	5182,642	766,233		6,764	,000	3475,368	6889,916
	Developed_Econ_Europe	4,368	,474	1,340	9,213	,000	3,312	5,425
	Ding_East_Africa	-129,076	46,728	-,402	-2,762	,020	-233,193	-24,959
3	(Constant)	8507,906	885,650		9,606	,000	6504,427	10511,384
	Developed_Econ_Europe	2,733	,468	,838	5,838	,000	1,674	3,792
	Ding_East_Africa	-253,700	39,796	-,790	-6,375	,000	-343,724	-163,675
	Ding_West_Africa	79,633	18,177	,885	4,381	,002	38,513	120,752

a. Dependent Variable: Suez

Αν κρατήσουμε μόνο την X_1 ως ερμηνευτική μεταβλητή, με την (απλούστερη) εξίσωση $Y = 6446,7 + 3,164X_1$ εξηγείται πάλι ικανοποιητικά το 93,7% της μεταβλητότητας των διελεύσεων πλοίων κάθε χρόνο από τη διώρυγα του Suez.

Βάσει της τελευταίας σχέσης, για κάθε 1 δις \$ αύξησης (ή μείωσης) στον βιομηχανικό δείκτη ΑΕΠ των ανεπτυγμένων χωρών της Ευρώπης, αναμένεται με βεβαιότητα 95% ότι οι διελεύσεις από τη διώρυγα του Suez θα αυξηθούν (ή αντίστοιχα θα μειωθούν) κατά 2,6 ως 3,7 πλοία περίπου.

ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΤΩΝ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΕΡΜΗΝΕΥΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΒΛΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΒΟΣΠΟΡΟΥΣ

Μεταβλητή απόκρισης:

Y: Αριθμός διελεύσεων πλοίων από τη διώρυγα του Bosphorus.

Μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε: Stepwise Linear Regression.

Βέλτιστος συνδυασμός ερμηνευτικών μεταβλητών που «εξηγούν» καλύτερα την μεταβλητή απόκρισης:

X_1 : Βιομηχανικός δείκτης ΑΕΠ (σε δις \$) ανεπτυγμένων χωρών της Ευρώπης.

X_2 : Βιομηχανικός δείκτης ΑΕΠ (σε δις \$) αναπτυσσόμενων χωρών Ανατολικής Ασίας.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,825 ^a	,680	,651	3481,145
2	,955 ^b	,912	,895	1910,692

a. Predictors: (Constant), Developed_Econ_Europe
b. Predictors: (Constant), Developed_Econ_Europe, Ding_East_Asia

Με τη χρήση της εξίσωσης $Y = 23502,889 + 11,932X_1 - 6,698X_2$ εξηγείται το 89,5% της μεταβλητότητας των διελεύσεων των πλοίων κάθε χρόνο από τη διώρυγα του Bosphorus.

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95,0% Confidence Interval for B	
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound
1	(Constant)	32267,147	4017,078		8,032	,000	23425,618	41108,677
	Developed_Econ_Europe	5,894	1,218	,825	4,840	,001	3,214	8,575
2	(Constant)	23502,889	2785,397		8,438	,000	17296,639	29709,140
	Developed_Econ_Europe	11,932	1,350	1,670	8,840	,000	8,924	14,939
	Ding_East_Asia	-6,698	1,301	-,973	-5,149	,000	-9,596	-3,800

a. Dependent Variable: Bosphorus

ΣΗΜΕΙΩΣΗ:

Η διερεύνηση για την επιλογή του βέλτιστου συνδυασμού ερμηνευτικών μεταβλητών ανά περίπτωση, έγινε μεταξύ των ετήσιων στοιχείων βιομηχανικού δείκτη ΑΕΠ (σε δις \$), από το 1998 μέχρι και το 2010.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ/ ΠΗΓΕΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Χαράλαμπος Γκότσης, 2008, “Νομισματική Ι”, Εκδόσεις Σταμούλη

Σφακιανάκης Μ., 2001, “ Πρακτική Πληροφορική κ Εφαρμογές”, Εκδόσεις Σταμούλη

Σφακιανάκης Μ., 2002, “Προσομοίωση και Εφαρμογές”, Εκδόσεις Πατάκη

John Thanopoulos, 2007, Global Business, Environment, Structure & Challenges
Interbooks

ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Alan E.Branch, 2007, Elements of Shipping, 7th edition, Rutledge

Bowerman O Conell, Business Statistics in Practice, McGraw Hill

Eric Van Hooydonk, 2007, Soft values of Seaports, Garant Antwerp

Erik Banks, 2006, Finance the basics, Routledge

Dara Khambata & Riad Ajami, 2006, International Business Theory & Practice, 2nd
Edition

De Monie, G. J-P Rodrigue and T. Notteboom, 2011, Economic Cycles in Maritime
Shipping and Ports: The Path to the Crisis of 2008

Graham Mallard and Stephen Glaister Transport Economics: Theory, Applications, and
Policy, Palgrave MacMillan

Hopkins, 1982, Business and Law for the Shipmaster, 6th edition, Brown, Son &
Ferguson

James Mc Conville, 1999, Economics of maritime Transport, Theory and practice, 1st
ed. Witherby

Kjell A.Nordstorm & Jonas Ridderstrale, 2007, Funky business for ever, Bookhouse

Michael Hu Hugos, 2003, Supply Chain Management Capabilities, John Wiley & Sons

N. Gregory Mankiw, 2006, Αρχές Οικονομικής, Εκδόσεις Τυπωθητω

Philip Kotler, John Caslione, 2009, ΧΑΟΣ–Οι επιχειρήσεις στην εποχή των αναταράξεων, Economic Publishing

Prof Dr. Jean-Paul Rodriguez, Derived Demand by Dept. of Global Studies & Geography, Hofstra University

Stopford M., 1997, Maritime Economics, 2nd edition, Rutledge

Teresa A.Swartz, Dawn Iacobucci, 2000, Handbook of Services Marketing & Management, Sage Publications

William V.Packard, 1985, Sea Trading: Volume 2, Cargoes, Fairplay

William. J.Stevenson, Production Operations Management, 9th edition, Mc Graw-Hill

ΑΡΘΡΑ/ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΙΣ

ICFAI University Press, 2007, Straits, Passages and Checkpoints: A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution

Michele Acciaro, Book Review (Transport Economics, Graham Mallard & Stephen Glaister), Maritime Economics & Logistics-volume 10, Palgrave MacMillan

Maritime Economics & Logistics-volume 10 –IAME 2007 Annual Conference, Challenges and trends in Shipping, Palgrave MacMillan

Anna Sciomachen, Editorial, Maritime Economics & Logistics-Volume 11 –2009, Palgrave MacMillan

Shun Chen, Hilde Meersman, and Eddy van voorde, Maritime Economics & Logistics-
Dynamic interrelationships between Capesize and Panamax markets, volume 12
Palgrave Macmillan

Lu Jing, Peter B.Marlow,Wang hui , Maritime Policy & Management , An analysis of
freight rate volatility in dry bulk shipping markets. Volume 35- No 3-2008, Routledge

Knowledge Management for Maritime Logistics value, Discussing Conceptual Issues
Maritime Economics & Management-Volume 37 –No 6 –2010, Routledge

Dong Wook Song & Photis Panayides, Global supply chain and Port /terminal
integration and competitiveness, Maritime Economics & Management-Volume 35 –No
1 –2008, Routledge,

ΔΙΚΤΥΑΚΟΙ ΤΟΠΟΙ

International Economics Theory | eHow.com

[http://www.ehow.com/about_6164047_international-economics-
theory.html#ixzz19yZ29v20](http://www.ehow.com/about_6164047_international-economics-theory.html#ixzz19yZ29v20)

<http://www.indexmundi.com/g/g.aspx?v=66&c=xx&l=en>

http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/world_region_export_09_e.pdf

http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/world_commodity_profiles09_e.pdf

How Does International Economics Work? | eHow.com

UNCTAD Reports & Publications