

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ
στην
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ COMMODITIES ΠΡΙΝ ΚΑΙ
ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΗ ΚΡΙΣΗ
1995 – 2010**

Σοφία Κυριάκου

Διπλωματική Εργασία
που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως
μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος
Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Νοέμβριος 2011

Σελίδα δήλωσης αυθεντικότητας / Ζητήματα Copyright

«Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».

Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Θαλασσινός Ελευθέριος (Επιβλέπων)
- Γκιζιάκης Κωνσταντίνος
- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα».

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου , Θαλασσινό Ελευθέριο, για τις πολύτιμες και καθοριστικές οδηγίες και συμβουλές που μου προσέφερε έτσι ώστε να ολοκληρώσω με επιτυχία την διπλωματική μου εργασία. Επίσης, θερμές ευχαριστίες σε όλους τους καθηγητές μου κατά τη διάρκεια της φοίτησης μου στο Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία για τις γνώσεις που μου μετέδωσαν στον ιδιαίτερα ελκυστικό και ενδιαφέρον κλάδο την Ναυτιλίας. Ιδιαίτερος θα ήθελα να ευχαριστήσω τους καθηγητές μου καθώς και μέλη της τριμελούς εξεταστικής επιτροπής τους Κωνσταντίνο Γκιζιάκη και Σωτήριο Θεοδωρόπουλο.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΡΑΙΑ

*Στους γονείς μου,
για την βοήθεια και την στήριξη τους σε όλη την πορεία των σπουδών μου*

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίδα δήλωσης αυθεντικότητας / Ζητήματα Copyright	i
Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής	ii
Ευχαριστίες	iii
Περίληψη	vii
Κατάλογος Γραφημάτων	xi
Κατάλογος Πινάκων	xii
1 . ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
1.1 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	1
1.2 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΣΥΛΛΟΓΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ	2
1.3 ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	3
ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ	4
2. Η ΘΕΩΡΙΑ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ	4
2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ	4
2.2 ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΑΠΟ ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ	5
2.3 ΟΙ ΣΤΑΤΙΚΕΣ ΩΦΕΛΕΙΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ	6
2.4 ΟΙ ΔΥΝΑΜΙΚΕΣ ΩΦΕΛΕΙΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ	7
3. ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ	8
3.1 ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑ - ΤΟ ΡΙΚΑΡΔΙΑΝΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ	8
3.1.1. ΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΜΕ ΕΝΑΝ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ	9
3.1.2 ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΣΕ ΕΝΑΝ ΚΟΣΜΟ ΜΕ ΕΝΑ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ	10
3.1.3 ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΑΠΟ ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ	11
3.1.4 ΕΜΠΕΙΡΙΚΕΣ ΕΝΔΕΙΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΡΙΚΑΡΔΙΑΝΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ	12
3.2. ΤΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΤΩΝ ΕΙΔΙΚΩΝ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ	13
3.2.1 ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ ΣΤΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΤΩΝ ΕΙΔΙΚΩΝ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ	15
3.2.2 Η ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ	16
3.2.3 ΔΙΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΑΠΟ ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ	17
3.3 ΠΟΡΟΙ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ – ΤΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ HECKSCHER – OHLIN	19
3.3.1 ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ ΚΑΙ ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ	20
3.3.2 ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΔΙΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	20
3.3.3 ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ ΓΙΑ ΤΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ HECKSCHER – OHLIN ..	21
ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ	22
4. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ	22
4.1 ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ Η ΖΗΤΗΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	23
4.2 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΑΕΠ – ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ , ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΤΩΝ ΔΥΟ ΜΕΤΑΒΛΗΤΩΝ	25
4.3 ΟΙ ΑΝΑΔΥΟΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΣΣΟΜΕΝΕΣ ΧΩΡΕΣ ΕΝΑΝΤΙ ΤΩΝ ΑΝΕΠΤΥΓΜΕΝΩΝ – ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ 1995 -2010	26
5. ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΟΣ	30
5.1 ΚΥΡΙΟΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ ΚΑΙ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΟΣ	30
5.2 ΡΟΕΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΟΣ 1995 – 2010	34

5.3 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ – Η ΡΑΓΔΑΙΑ ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ ΤΗΣ ΣΕ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑ 1995 - 2010	41
5.3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΟΣ ΚΙΝΑΣ – ΑΕΠ 1995 -2010....	43
5.3.1 ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ – ΑΕΠ ΚΙΝΑΣ 1995 - 2010	46
5.3.2 ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΟΣ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ ΣΕ ΚΙΝΑ 1995 - 2010.....	48
5.3.3 ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΟΣ ΗΠΑ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΗΣ - ΑΕΠ 1995 – 2010.....	49
5.3.4 ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΣΕ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑ - ΑΕΠ 1995 – 2010	51
5.3.5 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ – Η ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΕΞΑΓΩΓΩΝ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ.....	52
6. ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΑΝΘΡΑΚΑ.....	56
6.1 ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ ΣΕ ΔΥΟ ΑΓΟΡΕΣ.....	56
6.2 ΚΥΡΙΟΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ ΚΑΙ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΑΝΘΡΑΚΑ.....	57
6.3 ΡΟΕΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ 1995 – 2010.....	59
6.3.1 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ, Η ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΣΕ ΑΝΘΡΑΚΑ , 2009.....	66
6.3.2 ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΑΝΘΡΑΚΑ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΚΙΝΑ 1995 - 2010.....	67
6.3.4 ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΑΝΘΡΑΚΑ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΙΝΔΙΑ 1995 - 2010.....	67
6.3.5 ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΑΝΘΡΑΚΑ ΕΥΡΩΠΗΣ ΚΑΙ ΗΠΑ - % ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΕΠ ...	70
6.4 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΙΝΔΟΝΗΣΙΑΣ, ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΑΝΘΡΑΚΑ ΙΝΔΟΝΗΣΙΑΣ – ΑΕΠ	71
6.5 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΙΑΠΩΝΙΑΣ, ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΑΝΘΡΑΚΑ ΙΑΠΩΝΙΑΣ – ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΕΠ 1995 – 2010.....	75
7. ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΩΝ.....	78
7.1 ΚΥΡΙΟΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ ΚΑΙ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΩΝ.....	80
7.2 ΡΟΕΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΩΝ 1995 – 2010.....	82
8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	88
8.1 ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΜΕ ΑΕΠ 1995 – 2010	88
8.2 Η ΑΝΟΔΟΣ ΤΩΝ ΑΣΙΑΤΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ ΟΔΗΓΕΙ ΤΗΝ ΑΝΘΙΣΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ	88
8.3 ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΚΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗΣ ΤΩΝ ΠΡΩΩΝ ΑΝΑΠΤΥΣΣΟΜΕΝΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ	89
8.4 Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΣΙΑΣ – Η ΔΙΕΥΡΥΝΣΗ ΤΗΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥΣ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ	89
8.4.1 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ	89
8.4.2 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ	90
8.4.3 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΙΝΔΟΝΗΣΙΑΣ	90
8.5 ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΙΣ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΗΣ.....	91
8.5.1 ΟΙ ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑΣΤΙΚΗ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΤΗΣ ΔΥΣΗΣ ΟΔΗΓΕΙ ΣΕ ΑΥΞΗΣΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ.....	91
8.5.2 ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ ΔΥΣΗΣ.	91
8.6 Η ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΩΝ.....	92
8.6.1 ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΩΝ ΣΤΙΣ ΑΣΙΑΤΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ.....	92

8.7 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ – ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ.....	93
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	94
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ.....	97

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

Περίληψη

Η παρούσα διπλωματική εργασία με τίτλο « Η αγορά των commodities πριν και μετά την χρηματοπιστωτική κρίση 1995 – 2010 μελετά τις μεταβολές που συνέβησαν στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο την περίοδο πριν και μετά την πρόσφατη χρηματοπιστωτική κρίση, με έμφαση στην αγορά χύδην ξηρού φορτίου.

Η παγκόσμια οικονομική σκηνή την περίοδο που μελετούμε έχει βιώσει ακραίες οικονομικές αλλαγές. Από την μια μεριά οικονομίες σημείωσαν τους υψηλότερους ρυθμούς οικονομικής ανάπτυξης από ποτέ άλλοτε, αύξηση των εισοδημάτων τους και της κατανάλωσης με αποτέλεσμα αυτά να της οδηγούν σε περαιτέρω αύξηση της ζήτησης τους για θαλάσσιες μεταφορές. Από την άλλη μεριά, οικονομίες οδηγήθηκαν στην πλήρη κατάρρευση των οικονομικών τους συστημάτων, με εταιρείες ακόμη και χώρες να βρίσκονται στα πρόθυρα της χρεοκοπίας.

Μελετώντας τα διάφορα στοιχεία μας καταλήξαμε στο ότι το θαλάσσιο εμπόριο αυξάνεται προς την ίδια κατεύθυνση με το ΑΕΠ. Το ΑΕΠ είναι η βασική κινητήρια δύναμη της παγκόσμιας κατανάλωσης η οποία με τη σειρά της οδηγεί για αγαθά και υπηρεσίες που αυτό με τη σειρά του οδηγεί στη ζήτηση για το διεθνές εμπόριο. (παράγωγος ζήτηση).

Σημαντική επιρροή στην άνθιση του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου άσκησε η οικονομική ανάπτυξη των ασιατικών χωρών και συγκεκριμένα των χωρών της νοτιοανατολικής Ασίας (Κίνα, Ινδία, Ινδονησία), οι οποίες λόγω της υψηλής τους εκβιομηχάνισης σημείωσαν υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης, αυξάνοντας την βιομηχανική τους παραγωγή σε επίπεδα ρεκόρ και μετεξελίχθηκαν σε κύριους παίκτες της διεθνούς οικονομικής σκηνής. Αυτή η οικονομική άνοδος των χωρών αυτών, διαπιστώσαμε από την έρευνα μας ότι οδήγησε στην άνθιση του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι ροές του εμπορίου άλλαξαν σημαντικά και μετακινήθηκαν από τις οικονομίες της Δύσης προς αυτές της ανατολικής Ασίας.

Το βασικό συμπέρασμα της διπλωματικής εργασίας, είναι ότι την περίοδο της μελέτης μας πριν και μετά το ξέσπασμα της χρηματοπιστωτικής κρίσης, οι χώρες που

κατάφεραν να ξεχωρίσουν, να σημειώσουν υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης και να προωθήσουν την άνθιση του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου ήταν οι αναπτυσσόμενες και αναδυόμενες χώρες με έμφαση στις χώρες της νοτιοανατολικής Ασίας. Σε αντίθεση με τις οικονομίες της Δύσης που επηρεάστηκαν αρνητικά από τη χρηματοπιστωτική κρίση, μειώνοντας σε σημαντικό βαθμό τις εισαγωγές τους στα κύρια χύδην φορτία, καθώς η ζήτηση για κατανάλωση, παραγωγή μειώθηκε αισθητά, αυτό οικονομικά ορθώς οδήγησε σε μείωση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές.

Abstract

This thesis entitled “Commodities market before and after the financial crisis 1995 – 2010” studying the changes occurring in international seaborne trade in the period before and after the recent financial crisis, with emphasis on the dry bulk market.

The global economic scene the period we are studying has experienced extreme economic changes. On the one hand, economies recorded the highest economic growth rates than ever before, increasing their income and consumption. These lead to further increases in demand for maritime transport. On the other hand, economies led to a complete collapse of their financial systems and even on the brink of bankruptcy.

Studying carefully and deeply the historical data we selected , we concluded that seaborne trade increased in the same direction as GDP. The GDP is the main driver of global consumption, which in turn leads to goods and services that in turn drives the demand for international trade.(derived demand).

The economic growth of Asian countries, namely the countries of Southeast Asia (China, India, Indonesia), which because of their high industrialization experienced strong growth, increasing industrial production. All these led these countries to become main players in the international economic scene. This economic growth in these countries influenced and led to the flourishing of international seaborne trade. What is worth to say is that trade flows have changed significantly and moved from the economies of the West to those of eastern Asia.

The main conclusion of the thesis is that the period of our study before and after the outbreak of financial crisis, countries that have managed to stand out, to experience high growth and promote the flourishing of international maritime trade was developing and emerging countries with emphasis on the countries of Southeast Asia. Unlike the economies of the West affected negatively by the financial crisis, reducing significantly their imports of the main bulk cargoes as demand for consumption and production dropped significantly this led to reduced demand for seaborne trade.

Κατάλογος Γραφημάτων

- Γράφημα 4.1 Εξέλιξη Παγκοσμίου ΑΕΠ 1995 – 2010 (Ετήσια % μεταβολή)
- Γράφημα 4.2 Συσχέτιση Παγκοσμίου ΑΕΠ – Διεθνούς Θαλάσσιου Εμπορίου 1995 – 2010
- Γράφημα 4.3 Ετήσιο ΑΕΠ αναπτυσσόμενων οικονομιών 1995 – 2010
- Γράφημα 5.1 Κύριοι παραγωγοί χάλυβα
- Γράφημα 5.2 Κύριοι εξαγωγείς σιδηρομεταλλεύματος
- Γράφημα 5.3 Κύριοι εισαγωγείς σιδηρομεταλλεύματος
- Γράφημα 5.4 Εισαγωγές Σιδηρομεταλλεύματος Κίνας 1995-2010
- Γράφημα 5.5 Εισαγωγές Κίνας σε σιδηρομετάλλευμα σε συσχέτιση με ΑΕΠ
- Γράφημα 5.6 Εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος Αυστραλίας σε Κίνα και Ευρώπη
- Γράφημα 5.7 Εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος ΗΠΑ – ετήσια μεταβολή ΑΕΠ 1995-2010
- Γράφημα 5.8: Εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος Ευρώπης – ΑΕΠ 1995-2010
- Γράφημα 5.9 Εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος Ινδίας – ΑΕΠ 1995 – 2010
- Γράφημα 6.1 Κύριοι εξαγωγείς άνθρακα
- Γράφημα 6.2 Κύριοι εισαγωγείς άνθρακα
- Γράφημα 6.3 Εξαγωγές άνθρακα Αυστραλίας στην Κίνα 1995 - 2010
- Γράφημα 6.4 Εξαγωγές άνθρακα Αυστραλίας στην Ινδία 1995 – 2010
- Γράφημα 6.5 Εισαγωγές άνθρακα ΗΠΑ - % ετήσια μεταβολή ΑΕΠ ΗΠΑ 1995 - 2010
- Γράφημα 6.6 Εισαγωγές άνθρακα Ευρώπης - % ετήσια μεταβολή ΑΕΠ 1995 - 2010
- Γράφημα 6.7 Εξαγωγές άνθρακα Ινδονησίας – % ετήσια μεταβολή ΑΕΠ 1995 - 2010
- Γράφημα 6.8 Εισαγωγές άνθρακα Ιαπωνίας -% ετήσια μεταβολή ΑΕΠ 1995 – 2010
- Γράφημα 7.1 Κύριοι εξαγωγείς δημητριακών
- Γράφημα 7.2 Κύριοι εισαγωγείς δημητριακών

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 4.1 Παγκόσμιο ΑΕΠ – ΑΕΠ Αναπτυσσόμενων χωρών 1995 – 2010

Πίνακας 5.1 Εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος Αυστραλίας 1995 – 2010

Πίνακας 5.2 Εξαγωγές Σιδηρομεταλλεύματος Βραζιλίας 1995 - 2010

Πίνακας 5.3 Εξαγωγές Σιδηρομεταλλεύματος Ινδίας 1995 – 2010

Πίνακας 5.4 Εισαγωγές Σιδηρομεταλλεύματος Κίνας 1995-2010

Πίνακας 5.5 Διεθνές Θαλάσσιο Εμπόριο – ΑΕΠ Κίνας

Πίνακας 5.6 Εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος Ινδίας – ΑΕΠ 1995 – 2010

Πίνακας 6.1 Εξαγωγές άνθρακα Αυστραλίας 1995 – 2010

Πίνακας 6.2 Εξαγωγές άνθρακα Ινδονησίας 1955 - 2010

Πίνακας 6.3 Εξαγωγές άνθρακα Κολομβίας 1995 – 2010

Πίνακας 7.1 Εξαγωγές δημητριακών ΗΠΑ 1995 – 2010

1 . ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως σκοπό να εξετάσει την αγορά των κύριων χύδην ξηρών φορτίων και συγκεκριμένα του σιδηρομεταλλεύματος, του άνθρακα και των δημητριακών και πως οι εν λόγω αγορές μετεξελίχθηκαν την περίοδο από το 1995 έως το 2010.

Η επιλογή του συγκεκριμένου θέματος έγινε λόγω του ενδιαφέροντος που παρουσιάζει καθώς οι ροές του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου των φορτίων αυτών έχει αλλάξει σημαντικά την περίοδο της μελέτης μας και συγκεκριμένα πριν και μετά το ξέσπασμα της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης.

Στόχος της έρευνας μου είναι να εντοπίσω τους κύριους λόγους που οδήγησαν σε αξιοσημείωτες αλλαγές στις ροές του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου των τριών αυτών φορτίων καθώς και ποιες είναι οι χώρες ή οικονομικές περιφέρειες που ευνοήθηκαν και ποιες όχι από τις αλλαγές αυτές. Επίσης επιθυμώ να διαπιστώσω το πώς η οικονομική ανάπτυξη των διαφόρων χωρών επηρέασε την ανάκαμψη του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου και το βαθμό συσχέτισης της οικονομικής ανάπτυξης με το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο. Σημαντικοί παράμετροι που τίθενται στην παρούσα διπλωματική είναι η χρηματοπιστωτική κρίση στις ΗΠΑ, και οι επιπτώσεις της στο διεθνές οικονομικό περιβάλλον και φυσικά στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο. Η μελέτη μου εστιάζει σε βάθος στο διαχωρισμό των συνεπειών της κρίσης στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο των τριών φορτίων στις αναπτυσσόμενες και αναδυόμενες χώρες σε αντιδιαστολή με τις ανεπτυγμένες χώρες.

Σημαντική μελέτη έχει γίνει για τις χώρες της νοτιοανατολικής Ασίας και συγκεκριμένα για το πώς η οικονομική τους ανάπτυξη και εκβιομηχάνιση την τελευταία δεκαετία, έδωσε σημαντική ώθηση στην ανάπτυξη του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου. Παρατίθεται επίσης αναλυτικά η πορεία ορισμένων από αυτές τις χώρες και εντοπίζονται οι λόγοι που οδήγησαν σε αυτή τη θεαματική τους ανάπτυξη.

1.2 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΣΥΛΛΟΓΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

Κατάφερα να συλλέξω έναν ικανοποιητικό αριθμό σχετικών στοιχείων τα οποία ήταν αναγκαία για την εκπόνηση της διπλωματικής μου εργασίας, αλλά σε μερικές περιπτώσεις θα χρειαζόμουν περισσότερα ιστορικά στοιχεία για να επεκτείνω την έρευνα μου. Όπως όμως όλοι γνωρίζουμε η ναυτιλιακή αγορά είναι μια σχετικά κλειστή αγορά και πολλά από τα στοιχεία ήταν δύσκολο να συλλεχθούν καθώς ήταν διαθέσιμα μόνο κατόπιν πολύ ακριβών συνδρομών.

Τα κυριότερα στοιχεία που χρησιμοποίησα ήταν οι εξαγωγές των κυριότερων εξαγωγικών χωρών σιδηρομεταλλεύματος, άνθρακα και δημητριακών, καθώς και οι ροές των εξαγωγών αυτών προς κάθε εισαγωγική χώρα και ως προς οικονομικές περιφέρειες (κατόπιν επεξεργασίας των στοιχείων) και στο σύνολο τους την περίοδο 1995 – 2010 ετησίως. Επίσης ένα δεύτερο σημαντικό στοιχείο είναι το ΑΕΠ των διαφόρων χωρών καθώς και των οικονομικών περιφερειών την περίοδο 1995 – 2010 ετησίως.

Στο θεωρητικό μέρος της εργασίας μου αναλύω τα κύρια υποδείγματα διεθνούς εμπορίου και εντόπισα τις απαραίτητες πληροφορίες έπειτα από μελέτη βιβλίων σχετικών με την επιστήμη του διεθνούς εμπορίου, Richard E.Caves (1992), Διεθνές εμπόριο και Πληρωμές, Paul Krugman & Maurice Obstfeld, (1992) Διεθνής Οικονομική – θεωρία και πολιτική τόμος Α και Α.P Thirwall, (2003), Μεγέθυνση και Ανάπτυξη.

Στο εμπειρικό κομμάτι της εργασίας μου συνέλεξα τα ιστορικά δεδομένα μου από τη βάση δεδομένων των Ηνωμένων Εθνών, της Παγκόσμιας Τράπεζας και του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου. Επίσης, με βοήθησε ιδιαίτερα η μελέτη του βιβλίου των Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, Αντώνης Παπαδόπουλος, Εύη Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις. Σημαντικές πληροφορίες για την εργασία μου χρησιμοποίησα από τις ετήσιες εκδόσεις των Ηνωμένων Εθνών σχετικές με την ανάπτυξη του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, που είναι αναρτημένες στο διαδίκτυο.

1.3 ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η διάρθρωση της διπλωματικής εργασίας έχει ως εξής:

Κεφάλαιο 1 – Εισαγωγή - Αντικείμενο και στόχοι της διπλωματικής εργασίας

Κεφάλαιο 2 – Η Θεωρία του Διεθνούς Εμπορίου

Κεφάλαιο 3 – Υποδείγματα Διεθνούς Εμπορίου

Κεφάλαιο 4 – Η Εξέλιξη του Διεθνούς Θαλάσσιου Εμπορίου

Κεφάλαιο 5 – Διεθνές Θαλάσσιο Εμπόριο Σιδηρομεταλλεύματος 1995 – 2010

Κεφάλαιο 6 - Διεθνές Θαλάσσιο Εμπόριο Άνθρακα 1995 – 2010

Κεφάλαιο 7 - Διεθνές Θαλάσσιο Εμπόριο Δημητριακών 1995 – 2010

Κεφάλαιο 8 – Συμπεράσματα

ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

2. Η ΘΕΩΡΙΑ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η μελέτη του διεθνούς εμπορίου υπήρξε πάντα ένα εξαιρετικά συναρπαστικό και αμφιλεγόμενο πεδίο της οικονομικής επιστήμης. Οι κυριότερες θεμελιώσεις έννοιες της σύγχρονης οικονομικής ανάλυσης διαφάνηκαν για πρώτη φορά στις αντιπαραθέσεις του δέκατου όγδοου και δέκατου ένατου αιώνα, σχετικές με το διεθνές εμπόριο και την νομισματική πολιτική.

Σε όλη τη διαδρομή την Ιστορίας το εμπόριο υπήρξε σημαντική κινητήρια δύναμη της οικονομικής μεγέθυνσης όλων των χωρών, ανεξάρτητα από το στάδιο οικονομικής ανάπτυξης στο οποίο βρίσκονταν. Στη διάρκεια του δέκατου ένατου αιώνα, οι χώρες που βρίσκονταν στο στάδιο της εκβιομηχάνισης, είχαν πρόσβαση στα τρόφιμα και στις πρώτες ύλες των χωρών που παρήγαγαν προϊόντα πρωτογενούς παραγωγής, η οποία επέτρεψε στις περισσότερο ανεπτυγμένες χώρες να καρπωθούν τα οφέλη της διεθνούς εξειδίκευσης. Οι αναπτυσσόμενες χώρες από τη μεριά τους, υποβοηθήθηκαν στην αναπτυξιακή τους προσπάθεια από την αυξημένη ζήτηση πρώτων υλών και από τις διεθνείς επενδύσεις που ακολούθησαν.

Ωστόσο, δεν υπήρξε ποτέ εποχή, κατά την οποία η μελέτη των διεθνών οικονομικών σχέσεων να είναι τόσο σημαντική όσο σήμερα. Μέσω του διεθνούς εμπορίου αγαθών και υπηρεσιών και των διεθνών ροών χρήματος, οι οικονομίες των διάφορων χωρών είναι τόσο στενά συνδεδεμένες μεταξύ τους όσο ποτέ άλλοτε. Ταυτόχρονα, η παγκόσμια οικονομία είναι πιο ταραχώδης από ότι ήταν για πολλές δεκαετίες. Συμβαδίζοντας με το μεταβαλλόμενο διεθνές περιβάλλον, έχει περιέλθει στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος της επιχειρηματικής στρατηγικής και της εθνικής οικονομικής πολιτικής.

Το εξωτερικό εμπόριο των κρατών, όπως αναφέραμε και παραπάνω είναι ένας από τους πιο παλαιούς κλάδους της οικονομικής, έτσι επέσυρε την προσοχή μερικών από τους μεγαλύτερους οικονομολόγους της ιστορίας. Η σύγχρονη οικονομική επιστήμη οφείλει πολλές από τις αντιλήψεις της για το ρόλο του χρήματος στο διεθνές εμπόριο στο φιλόσοφο David Hume. Στη διάρκεια του δέκατου ένατου αιώνα,

ο Adam Smith διατύπωσε το δόγμα της παραγωγικότητας οποίο ξεπέρασε τα όρια του απλού επιχειρήματος υπέρ του ελεύθερου εμπορίου και έγινε επιχείρημα υπέρ της δραστηρικής επέκτασης των εξαγωγικών δραστηριοτήτων. Ένα βασικό υπόδειγμα διεθνούς εμπορίου και παραγωγής οφείλεται στον David Ricardo. Ένα εξαιρετικά χρήσιμο υπόδειγμα που συσχετίζει το διεθνές εμπόριο με τους συντελεστές παραγωγής οφείλεται σε δυο Σουηδούς οικονομολόγους του εικοστού αιώνα, τον Eli F. Heckscher και τον Bertil Ohlin. Επίσης η αντίληψη για το πώς το διεθνές εμπόριο συσχετίζεται με την απασχόληση και πως η οικονομική πολιτική μπορεί να αντιμετωπίσει σωστά και τα δύο είναι επακόλουθο της Κεϋνσιανής Θεωρίας.

2.2 ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΑΠΟ ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

Η πιο σημαντική σύλληψη σε όλη την διεθνή οικονομική είναι η ιδέα της ύπαρξης οφέλους από το διεθνές εμπόριο, ήτοι όταν οι χώρες ανταλλάσσουν αγαθά και υπηρεσίες μεταξύ τους, αυτό είναι σχεδόν πάντα προς αμοιβαίο τους όφελος. Τα οφέλη από το εμπόριο διακρίνονται σε στατικά και δυναμικά. Τα στατικά οφέλη (static gains) είναι αυτά τα οποία προκύπτουν από τη διεθνή εξειδίκευση, σύμφωνα με το δόγμα του συγκριτικού πλεονεκτήματος. Τα δυναμικά οφέλη (dynamic gains) είναι εκείνα τα οποία δημιουργούνται από τη γενική επίδραση του εμπορίου στις παραγωγικές δυνατότητες των χωρών. Οι οικονομίες κλίμακας, οι διεθνείς επενδύσεις και η μεταφορά τεχνογνωσίας είναι μερικά παραδείγματα των δυναμικών ωφελειών από το εμπόριο. Επίσης το διεθνές εμπόριο μπορεί να προσφέρει μια διέξοδο στο πλεόνασμα εμπορευμάτων και να συμβάλει στην απασχόληση ανενεργών παραγωγικών πόρων. Ακόμη το διεθνές εμπόριο επιτρέπει στις χώρες να αγοράσουν και να εισαγάγουν διάφορα αγαθά από το εξωτερικό, τα οποία μπορεί να είναι σημαντικά για δυο λόγους: Πρώτον, αν δεν υπάρχουν υποκατάστατα για τα αγαθά αυτά στην εγχώρια αγορά, η εισαγωγή τους από το εξωτερικό μπορεί να περιορίσει κάποιες στενότητες της εγχώριας παραγωγής. Δεύτερον, τα εισαγόμενα αγαθά ενδέχεται να είναι παραγωγικότερα από τους εγχώριους πόρους.

2.3 ΟΙ ΣΤΑΤΙΚΕΣ ΩΦΕΛΕΙΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

Η δημιουργία στατικών ωφελειών από το εμπόριο βασίζεται στο νόμο του συγκριτικού πλεονεκτήματος. Για παράδειγμα ας θεωρήσουμε την περίπτωση δυο χωρών Α και Β, που παράγουν τα προϊόντα Χ και Υ.

Η κύρια πρόταση της κλασικής θεωρίας του διεθνούς εμπορίου είναι ότι, αν η χώρα Α, έχει συγκριτικό πλεονέκτημα στην παραγωγή του προϊόντος Χ και η χώρα Υ, έχει συγκριτικό πλεονέκτημα στην παραγωγή του προϊόντος Υ, τότε η εξειδίκευση της παραγωγής είναι αμοιβαία επωφελής και για τις δυο χώρες. Η χώρα Α θα πρέπει να εξειδικευτεί στην παραγωγή του προϊόντος χ και η χώρα Β στην παραγωγή του προϊόντος Υ. Το ελεύθερο εμπόριο θα εξασφαλίσει την ανταλλαγή των πλεονασμάτων των προϊόντων Χ και Υ, (των ποσοτήτων που απομένουν μετά την ικανοποίηση της εγχώριας ζήτησης), με δεδομένο ότι ο διεθνής λόγος ανταλλαγής των δυο προϊόντων βρίσκεται ανάμεσα στους εγχώριους λόγους ανταλλαγής προϊόντων.

Το συγκριτικό πλεονέκτημα βασίζεται στην έννοια του κόστους ευκαιρίας και μετράται με τον οριακό λόγο μετασχηματισμού των δυο προϊόντων, ο οποίος δίδεται από την κλίση της καμπύλης των παραγωγικών συντελεστών.

Σε συνθήκες πλήρους ανταγωνισμού όπως υποθέτει και αυτή η ανάλυση, ο εγχώριος λόγος των τιμών των δυο προϊόντων είναι ίσος με τον οριακό λόγο μετασχηματισμού των δυο προϊόντων. Όταν δεν ικανοποιείται αυτή η συνθήκη οι παραγωγοί έχουν το κίνητρο να μεταπηδήσουν από τη παραγωγή του προϊόντος με σχετικά χαμηλή τιμή στην παραγωγή του προϊόντος με τη σχετικά υψηλή τιμή. Με αυτόν τον τρόπο εξασφαλίζεται η ισότητα του λόγου των τιμών των δυο προϊόντων με τον οριακό λόγο μετασχηματισμού των προϊόντων σε κάθε χώρα.

2.4 ΟΙ ΔΥΝΑΜΙΚΕΣ ΩΦΕΛΕΙΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

Η κυριότερη δυναμική ωφέλεια που προκύπτει από την δημιουργία του εμπορίου είναι η διεύρυνση της αγοράς των εγχώρια παραγόμενων προϊόντων, η οποία προκαλείται από τις εξαγωγικές δυνατότητες που αποκτούν οι εγχώριοι παραγωγοί. Όταν η παραγωγή υπόκειται σε αύξουσες αποδόσεις κλίμακας, οι συνολικές ωφέλειες από το εμπόριο υπερβαίνουν τις στατικές ωφέλειες που προκύπτουν από την παραγωγικότερη κατανομή των πόρων. Υπό αυτές τις συνθήκες όλες οι χώρες επωφελούνται από το εμπόριο, όποιοι και αν είναι οι όροι εμπορίου που αντιμετωπίζουν. Επίσης, οι αύξουσες αποδόσεις συνδέονται άμεσα με τις δυνατότητες συσσώρευσης κεφαλαίου. Μια μικρή χώρα η οποία δεν έχει δημιουργήσει εμπορικές σχέσεις με το εξωτερικό πολύ δύσκολα πραγματοποιεί μεγάλης κλίμακας επενδύσεις σε προηγμένο κεφαλαιουχικό εξοπλισμό και η εξειδίκευση της παραγωγής της περιορίζεται στα στενά πλαίσια της εσωτερικής της αγοράς. Ωστόσο, αν μια μικρή χώρα αναπτύσσει εμπορικές σχέσεις με το εξωτερικό, δημιουργεί προοπτικές εκβιομηχάνισης και καταφέρνει να απαλλαγεί από τις παραδοσιακές μεθόδους παραγωγής.

Άλλες εξίσου σημαντικές δυναμικές ωφέλειες του εμπορίου είναι η ενδυνάμωση του ανταγωνισμού, η απόκτηση τεχνογνωσίας, η εισαγωγή νέων ιδεών και η διάδοση της χρήσης μοντέρνων τεχνικών διαδικασιών παραγωγής, η αύξηση της εισροής κεφαλαίων μέσω των άμεσων ξένων επενδύσεων και οι θεσμικές μεταρρυθμίσεις.

Όλες οι παραπάνω επιδράσεις αποτελούν διαφορετικές μορφές εξωτερικών οικονομιών και αποτρέπουν την πτώση του οριακού προϊόντος του κεφαλαίου με αποτέλεσμα το εμπόριο να βελτιώνει τις μακροχρόνιες αναπτυξιακές επιδόσεις των χωρών. Οι δυναμικές ωφέλειες από το εμπόριο, μετατοπίζουν τις καμπύλες παραγωγικών δυνατοτήτων των χωρών προς τα πάνω και δεξιά και οδηγούν σε υψηλότερα επίπεδα κοινωνικής ευημερίας.

3. ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

3.1 ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑ - ΤΟ ΡΙΚΑΡΔΙΑΝΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Ο David Ricardo (1772 – 1823) υπήρξε ο θεμελιωτής του δόγματος του συγκριτικού πλεονεκτήματος¹ και της κλασικής θεωρίας του ελεύθερου εμπορίου. Πριν από αυτόν ο Adam Smith (1723 – 1790) είχε τονίσει τη μεγάλη σημασία που έχει το εμπόριο, επειδή προσφέρει διέξοδο στα πλεονάσματα των εμπορευμάτων και διευρύνει τις αγορές, με αποτέλεσμα να βελτιώνεται ο καταμερισμός των έργων και να αυξάνεται η παραγωγικότητα. Σύμφωνα με τον Adam Smith:

«Όποιες και αν είναι οι χώρες που επιδίδονται στο εξωτερικό εμπόριο, όλες αποκομίζουν δυο ξεχωριστά οφέλη από αυτό. Το εμπόριο διοχετεύει στο εξωτερικό τα πλεονάσματα των προϊόντων της γης τους και την πλεονάζουσα εργασία, για τα οποία δεν εκδηλώνεται ζήτηση στο εσωτερικό τους, και αποφέρει ως αντάλλαγμα άλλα αγαθά, για τα οποία υπάρχει ζήτηση στο εσωτερικό τους. Το εμπόριο προσδίδει αξία στα περισσέματα της παραγωγής τους, μέσω της ανταλλαγής με άλλα αγαθά, τα οποία μπορούν να ικανοποιήσουν ένα μέρος των αναγκών τους και να αυξήσουν τις απολαύσεις τους. Με τη μεσολάβηση του εμπορίου, η στενότητα της εγχώριας αγοράς δεν μπορεί να εμποδίσει την κορύφωση του καταμερισμού των έργων, σε κανέναν τεχνικό ή παραγωγικό κλάδο. Διευρύνοντας τις αγορές για όσες κατηγορίες του προϊόντος της εργασίας έχουν προσφορά μεγαλύτερη από την εγχώρια κατανάλωση, το εμπόριο ενθαρρύνει την αύξηση της παραγωγικής ισχύος και την άνοδο της ετήσιας παραγωγής στο ανώτατο δυνατό επίπεδο, με αποτέλεσμα να αυξάνονται οι πραγματικές απολαβές και ο πλούτος της κοινωνίας».

Το Ρικαρδιανό υπόδειγμα είναι το παλαιότερο και το απλούστερο υπόδειγμα διεθνούς εμπορίου στο οποίο είναι πλήρως ενσωματωμένες οι λεπτομέρειες της παραγωγής. Το υπόδειγμα αυτό δείχνει πως οι διαφορές μεταξύ των χωρών προκαλούν την εμφάνιση του διεθνούς εμπορίου και τα οφέλη από το εμπόριο αυτό. Στο Ρικαρδιανό υπόδειγμα, η εργασία είναι ο μοναδικός συντελεστής παραγωγής και η χώρες διαφέρουν μόνο ως προς την παραγωγικότητα της εργασίας στους διάφορους κλάδους, Ο Ricardo υιοθέτησε της «περί αξίας θεωρία της εργασίας» κατά τον οποίο

¹ Η κλασική αναφορά είναι David Ricardo, (1817), The Principles of Political Economy

ανταλλάσσονται μεταξύ τους τα αγαθά σε οικονομία που δεν έχει τη δυνατότητα να κάνει διεθνείς ανταλλαγές. Σύμφωνα με αυτή την εκδοχή της θεωρίας της αξίας που στηρίζεται στην εργασία:

1. Η εργασία είναι ο μόνος συντελεστής της παραγωγής που εισπράττει αμοιβή.
2. Όλη η εργασία είναι ομογενής και όλα τα επαγγέλματα πληρώνουν τον ίδιο εργατικό μισθό.
3. Σε κάθε επάγγελμα ο αριθμός των ωρών εργασίας που απαιτείται για μια μονάδα προϊόντος ούτε αυξάνεται, ούτε μειώνεται καθώς αυξάνεται το προϊόν. Δηλαδή το πραγματικό κόστος ανά μονάδα παραμένει σταθερό.

3.1.1. ΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΜΕ ΕΝΑΝ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Προκειμένου να παρουσιάσουμε το ρόλο του συγκριτικού πλεονεκτήματος στον καθορισμό της δομής του εμπορίου, αρχίζουμε υποθέτοντας ότι αντιμετωπίζουμε μια οικονομία την Ημεδαπή που διαθέτει έναν παραγωγικό συντελεστή. Η παραγωγικότητα της εργασίας εκφράζεται με όρους αν μονάδα προϊόντος αναγκαίας ποσότητας εργασίας, δηλαδή τον αριθμό των ωρών εργασίας που απαιτούνται για να παραχθούν ενός κιλού ψωμιού a_{LB} και ενός κιλού τυριού a_{LC} .

Εφόσον οι οικονομία έχει περιορισμένους πόρους υπάρχουν και όρια σε αυτά που μπορεί να παράγει, η οικονομία για να παράγει μεγαλύτερη ποσότητα ψωμιού πρέπει να θυσιάσει ένα μέρος της παραγωγής του τυριού. Όταν υπάρχει ένας παραγωγικός συντελεστής, η καμπύλη παραγωγικών δυνατοτήτων είναι μια ευθεία γραμμή. Η εργασία για την παραγωγή ψωμιού θα είναι $A_{LB}Q_B$ και η εργασία που απαιτείται για την παραγωγή τυριού θα είναι $A_{LC}Q_C$. Η συνολική προσφορά εργασίας στην οικονομία είναι L , και τα όρια στην παραγωγή ορίζονται από την ανισότητα

$$A_{LB}Q_B + A_{LC}Q_C \leq L$$

Το κόστος ευκαιρίας του ψωμιού ως προς το τυρί είναι σταθερό. $A_{LB}Q_B / A_{LC}Q_C$

και είναι ίσο με την απόλυτη τιμή της κλίσης της καμπύλης παραγωγικών δυνατοτήτων.

Έστω ότι P_B και P_C είναι οι τιμές του ψωμιού και του τυριού αντίστοιχα. Απαιτούνται A_{LB} εργατοώρες για να παραχθεί ένα κιλό ψωμιού, εφόσον δεν υπάρχουν κέρδη σε ένα υπόδειγμα με έναν συντελεστή παραγωγής, το ύψος του ωρομισθίου στον τομέα της παραγωγής ψωμιού θα είναι ίσο με την αξία της ποσότητας του, την οποία ένας εργάτης μπορεί να παράγει σε μια ώρα P_B / A_{LB} .

Αντίστοιχα, οι μισθοί στον τομέα παραγωγής του τυριού θα είναι P_C / A_{LC} . Οι μισθοί στον τομέα του ψωμιού θα είναι υψηλότεροι αν $P_C / P_B > A_{LC} / A_{LB}$ και το αντίστροφο στην περίπτωση που οι μισθοί στον τομέα παραγωγής του τυριού είναι υψηλότεροι. Ο καθένας όμως θα θέλει να εργαστεί στον κλάδο εκείνο που προσφέρει μεγαλύτερο μισθό. Η οικονομία άρα θα εξειδικευτεί στην παραγωγή ψωμιού αν

$$P_C / P_B > A_{LC} / A_{LB}$$

και στην παραγωγή τυριού αν $P_C / P_B < A_{LC} / A_{LB}$.

Μόνο αν ο λόγος P_C / P_B είναι ίσος με A_{LC} / A_{LB} θα παραχθούν και τα δυο αγαθά. Άρα ποια η σημασία του κλάσματος A_{LC} / A_{LB} ;

Η οικονομία θα εξειδικευτεί στην παραγωγή ψωμιού αν η σχετική τιμή του τυριού υπερβαίνει το κόστος ευκαιρίας του, θα εξειδικευτεί στην παραγωγή τυριού, αν η σχετική τιμή του ψωμιού υπερβαίνει το κόστος ευκαιρίας του.

3.1.2 ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΣΕ ΕΝΑΝ ΚΟΣΜΟ ΜΕ ΕΝΑ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Υποθέτουμε ότι έχουμε δυο χώρες την Ημεδαπή και την Αλλοδαπή. Καθεμία από αυτές τις χώρες έχει έναν συντελεστή παραγωγής (εργασία) και μπορεί να παράγει δυο αγαθά, ψωμί και τυρί. Το εργατικό δυναμικό της Αλλοδαπής συμβολίζεται με L^* και της Ημεδαπής όπως και πριν με L . Υποθέτουμε ότι ο λόγος της ανά μονάδας αναγκαίας ποσότητας εργασίας στην παραγωγή ψωμιού προς αυτήν της παραγωγής τυριού στην Ημεδαπή είναι μικρότερη από αυτή της Αλλοδαπής.

$$A_{LB} / A^*_{LB} < A_{LC} / A^*_{LC}$$

Άρα, η Ημεδαπή έχει συγκριτικό πλεονέκτημα στην παραγωγή ψωμιού. Από τη στιγμή που δεχόμαστε την δυνατότητα διεθνούς εμπορίου οι τιμές δεν θα

προσδιορίζονται μόνο από τους εγχώριους παράγοντες. Αν η σχετική τιμή του ψωμιού είναι υψηλότερη στην Αλλοδαπή απ ό τι στην Ημεδαπή, θα είναι επικερδές να μεταφέρεται ψωμί από την Ημεδαπή στην Αλλοδαπή και το τυρί από την Αλλοδαπή στην Ημεδαπή. Αυτό δεν θα γίνεται ατέρμονα. Η Ημεδαπή θα εξάγει τόσο ψωμί και η Αλλοδαπή τόσο τυρί ώστε οι σχετικές τιμές να εξισωθούν. Αλλά τι προσδιορίζει το επίπεδο στο οποίο διαμορφώνεται αυτή η τιμή;

Οι τιμές των αγαθών που ανταλλάσσονται διεθνώς καθορίζονται από την προσφορά και τη ζήτηση. Ένας χρήσιμος τρόπος να παρακολουθήσουμε δυο αγορές είναι να επικεντρωθούμε στην σχετική προσφορά και ζήτηση. Η παγκόσμια γενική ισορροπία απαιτεί να ισούται η σχετική προσφορά με τη σχετική ζήτηση και έτσι η διεθνής τιμή προσδιορίζεται στο σημείο τομής των δυο καμπύλων ζήτησης και προσφοράς. Το αποτέλεσμα αυτής της σύγκλισης τιμών είναι ότι κάθε χώρα θα εξειδικεύεται στην παραγωγή αυτού του αγαθού που έχει την σχετικά χαμηλότερη μονάδα προϊόντος αναγκαία ποσότητα εργασίας. Στο Ρικαρδιανό υπόδειγμα, οι χώρες θα εξάγουν τα αγαθά που η εργασία τους παράγει σχετικά αποτελεσματικότερα και θα εισάγουν τα αγαθά που η εργασία τους παράγει σχετικά αναποτελεσματικότερα. Με άλλα λόγια, η παραγωγική δομή μιας χώρας προσδιορίζεται από το συγκριτικό πλεονέκτημα. Εξακολουθεί να ισχύει ο κανόνας, ότι αν μια χώρα πράγματι εξειδικεύεται θα το κάνει στην παραγωγή του αγαθού στο οποίο διαθέτει ένα συγκριτικό πλεονέκτημα.

3.1.3 ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΑΠΟ ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

Ο πρώτος τρόπος για να αποδείξουμε ότι το διεθνές εμπόριο είναι επωφελές είναι να θεωρήσουμε το εμπόριο ως μι αμέθοδο παραγωγής. Αντί να παράγει ένα αγαθό για την ίδια, μια χώρα μπορεί να παράγει ένα άλλο αγαθό και να το ανταλλάξει για το επιθυμητό αγαθό. Το απλό υπόδειγμα δείχνει ότι, όταν ένα αγαθό εισάγεται, θα πρέπει να ισχύει η πρόταση ότι αυτή η έμμεση παραγωγή απαιτεί λιγότερη εργασία από όση η άμεση παραγωγή.

Δεύτερον, μπορούμε να αποδείξουμε ότι το διεθνές εμπόριο διευρύνει τις καταναλωτικές δυνατότητες της χώρας με συνέπεια να προκύπτουν οφέλη από το εμπόριο. Όταν δεν υπάρχει διεθνές εμπόριο, οι δυνατότητες κατανάλωσης είναι οι

ίδιες με τις δυνατότητες παραγωγής. Εφόσον όμως το εμπόριο επιτρέπεται, κάθε οικονομία μπορεί να καταναλώνει ένα διαφορετικό μείγμα ποσοτήτων ψωμιού και τυριού από αυτό που παράγει.

Η πρόταση ότι το διεθνές εμπόριο είναι ωφέλιμο, δεν περιέχει ποιοτικά χαρακτηριστικά. Δεν απαιτείται μια χώρα να είναι ανταγωνιστική ή το εμπόριο θεμιτό. Τρεις, κοινά αποδεκτές αντιλήψεις περί του διεθνούς εμπορίου είναι εσφαλμένες.

Πρώτον, μια χώρα ωφελείται από το εμπόριο ακόμα και αν έχει χαμηλή παραγωγικότητα από τους εμπορικούς της εταίρους σε όλους τους κλάδους.

Δεύτερον, το εμπόριο είναι ωφέλιμο ακόμη και αν οι παραγωγικοί κλάδοι του εξωτερικού είναι ανταγωνιστικοί, μόνο λόγω των χαμηλών μισθών.

Τρίτον, το εμπόριο είναι ωφέλιμο ακόμη και αν οι εξαγωγές μιας χώρας ενσωματώνουν περισσότερη εργασία από τις εισαγωγές της.

Η προέκταση του υποδείγματος με έναν συντελεστή παραγωγής και δυο αγαθά σε ένα κόσμο πολλών εμπορευμάτων, δεν διαφοροποιεί τα συμπεράσματα μας. Η μόνη διαφορά είναι ότι καθίσταται αναγκαίο να επικεντρώσουμε την προσοχή μας στη σχετική ζήτηση εργασίας, για να προσδιορίσουμε τους σχετικούς μισθούς αντί να εργαστούμε με την σχετική ζήτηση αγαθών.

3.1.4 ΕΜΠΕΙΡΙΚΕΣ ΕΝΔΕΙΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΡΙΚΑΡΔΙΑΝΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Το Ρικαρδιανό υπόδειγμα του διεθνούς εμπορίου είναι ένα εξαιρετικά χρήσιμο εργαλείο, προκειμένου να εξετάσουμε τους λόγους των οποίων δημιουργούνται εμπορικές συναλλαγές, καθώς και τα αποτελέσματα του διεθνούς εμπορίου στην εθνική ευημερία. Πάραυτα, υπάρχουν προβληματισμοί για το κατά πόσο το υπόδειγμα αυτό, μπορεί να οδηγήσει σε ακριβείς προβλέψεις για τις πραγματικές διεθνείς συναλλαγές. Υπάρχουν πολλές καταστάσεις στις οποίες οι προβλέψεις του Ρικαρδιανού υποδείγματος είναι παραπλανητικές.

Πρώτον, το Ρικαρδιανό υπόδειγμα υποθέτει έναν ακραίο βαθμό εξειδίκευσης που δεν παρατηρούμε στη πραγματικότητα.

Δεύτερον, παρακάμπτει τις επιπτώσεις του διεθνούς εμπορίου στη διανομή του εισοδήματος εντός των χωρών και έτσι προβλέπει ότι οι χώρες ως σύνολο θα επωφελούνται από το εμπόριο. Στην ουσία το διεθνές εμπόριο έχει ισχυρές επιδράσεις στην διανομή του εισοδήματος.

Τρίτον, δεν αποδίδει κανένα ρόλο στις διαφορές των πόρων ανάμεσα των χωρών, σαν μια αιτία του εμπορίου παραλείποντας έτσι μια σημαντική όψη του εμπορικού συστήματος.

Τελικά, το Ρικαρδιανό υπόδειγμα, παραβλέπει τον ρόλο των οικονομιών κλίμακας σαν μια αιτία του εμπορίου.

Ενώ όπως είπαμε και παραπάνω ορισμένες από τις προβλέψεις του Ρικαρδιανού υποδείγματος είναι σαφώς μη ρεαλιστικές, η βασική του πρόβλεψη, ότι οι χώρες θα έχουν την τάση να εισάγουν τα αγαθά στα οποία επιτυγχάνουν σχετικά υψηλότερη παραγωγικότητα έχει επαληθευτεί από αρκετές μελέτες.

3.2.ΤΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΤΩΝ ΕΙΔΙΚΩΝ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Το Ρικαρδιανό υπόδειγμα που αναπτύχθηκε παραπάνω παρουσιάζει τα δυνητικά οφέλη από το εμπόριο. Στο υπόδειγμα αυτό, που αναπτύχθηκε από τους Paul Samuelson και Ronald Jones, το εμπόριο οδηγεί στη διεθνή εξειδίκευση, με τη δυνατότητα του εργατικού δυναμικού κάθε χώρας να μετακινείται από τους κλάδους όπου η εργασία είναι σχετικά μη αποδοτική. Το Ρικαρδιανό υπόδειγμα δείχνει ότι όχι μόνο οι χώρες επωφελούνται από το εμπόριο αλλά ότι και κάθε άτομο βελτιώνει τη θέση του ως αποτέλεσμα του διεθνούς εμπορίου, επειδή το διεθνές εμπόριο δεν επηρεάζει τη διανομή του εισοδήματος. Στη πραγματικότητα όμως το διεθνές εμπόριο έχει σημαντικές επιδράσεις στη διανομή του εισοδήματος σε κάθε εμπλεκόμενη χώρα με αποτέλεσμα τα οφέλη από το εμπόριο να κατανέμονται συχνά άνισα. Παρακάτω θα παρουσιάσουμε τους κύριους λόγους για τους οποίους το διεθνές εμπόριο έχει ισχυρή επίδραση στη διανομή του εισοδήματος.

Οι πόροι δεν μπορούν να μετακινηθούν αυτομάτως από τον ένα κλάδο στον άλλο χωρίς κόστος.

Οι κλάδοι παρουσιάζουν διαφορές ανάλογα με τους συντελεστές παραγωγής που ζητούν. Μια πιθανή μεταβολή στο μείγμα αγαθών που παράγει μια χώρα, κανονικά θα μειώσει τη ζήτηση των συντελεστών παραγωγής, ενώ θα αυξήσει τη ζήτηση άλλων. Άρα το εμπόριο μπορεί να ωφελήσει μια χώρα συνολικά αλλά πλήττει τις ομάδες εντός της χώρας τουλάχιστον σε βραχυπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα.

Το παρόν υπόδειγμα των ειδικών συντελεστών παραγωγής, εισάγει τον παράγοντα της διανομής του εισοδήματος με έναν πολύ σαφή τρόπο. Όπως και στο Ρικαρδιανό υπόδειγμα υποθέτει ότι η οικονομία παράγει δυο αγαθά και μπορεί να κατανείμει την προσφορά εργασίας μεταξύ των δυο τομέων. Αντίθετα από το Ρικαρδιανό υπόδειγμα, το υπόδειγμα των ειδικών συντελεστών παραγωγής επιτρέπει την ύπαρξη και άλλων συντελεστών παραγωγής εκτός της εργασίας. Η εργασία αποτελεί έναν κινητό συντελεστή που μπορεί να μετακινηθεί μεταξύ των τομέων, οι άλλοι συντελεστές θεωρούνται ειδικοί, δηλαδή μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο στην παραγωγή συγκεκριμένων αγαθών.

Συντελεστές παραγωγής: **εργασία L, κεφάλαιο K, γη T.**

Παραγωγή δυο αγαθών: **μεταποιημένα προϊόντα, τρόφιμα**

Τα μεταποιημένα προϊόντα παράγονται με τη χρήση της γης και της εργασίας. Η εργασία λοιπόν αποτελεί τον κινητό συντελεστή ενώ η γη και το κεφάλαιο είναι οι ειδικοί συντελεστές που μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο στην παραγωγή ενός αγαθού.

Συνάρτηση παραγωγής μεταποιημένων αγαθών: $Q_M = Q_M(K, L_M)$

Συνάρτηση παραγωγής τροφίμων: $Q_F = Q_F(T, L_F)$

Οι παραπάνω συναρτήσεις μας δείχνουν πόση ποσότητα μεταποιημένων αγαθών και τροφίμων μπορούν να παραχθούν με δεδομένη εισροή κεφαλαίου και εργασίας για τα μεταποιημένα αγαθά και γης και εργασίας για τα τρόφιμα.

Γενικά για το σύνολο της οικονομίας η συνολική προσφορά εργασίας δίνεται από τον παρακάτω τύπο:

$$L_M + L_F = L$$

Για να εξετάσουμε τις παραγωγικές δυνατότητες της οικονομίας αρκεί να εξετάσουμε την μεταβολή του μείγματος του προϊόντος της οικονομίας καθώς η εργασία μετακινείται από τον ένα τομέα στον άλλο. Για παράδειγμα αν εξετάσουμε την περίπτωση των μεταποιημένων αγαθών. Όσο μεγαλύτερη είναι η εισροή εργασίας για μια δεδομένη προσφορά κεφαλαίου, τόσο μεγαλύτερο θα είναι το προϊόν. Το οριακό προϊόν της εργασίας, μας δείχνει την πρόσθετη παραγόμενη ποσότητα που προκύπτει από την προσθήκη μιας επιπλέον εργατοώρας. Αν όμως η εισροή εργασίας αυξάνει χωρίς να αυξάνει αντίστοιχα και το κεφάλαιο με το οποίο θα εργαστεί, θα υπάρχουν φυσιολογικά φθίνουσες αποδόσεις. Κάθε διαδοχική προσαύξηση εργασίας θα προσθέτει στην παραγωγή λιγότερο απ' ό,τι η προηγούμενη.

3.2.1 ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ ΣΤΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΤΩΝ ΕΙΔΙΚΩΝ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Υποθέτουμε δυο χώρες, την Α και τη Β, οι οποίες διαφέρουν και ως προς την τεχνολογία και ως προς τους πόρους τους. Θα εξετάσουμε πως οι διαφορές στους πόρους μπορούν να επηρεάσουν τη σχετική προσφορά.

Μια χώρα με μεγάλη ποσότητα κεφαλαίου, αλλά ανεπαρκή έκταση γης, θα τείνει να παράγει μια μεγάλη αναλογία μεταποιημένων αγαθών σε σύγκριση με τα τρόφιμα σε κάθε δεδομένο επίπεδο τιμών, ενώ μια χώρα με μεγάλη έκταση γης αλλά με ανεπαρκή ποσότητα κεφαλαίου θα κάνει το αντίστροφο.

Έστω ότι στη χώρα Α επέρχονταν μια αύξηση στην προσφορά κεφαλαιακού αποθέματος, ενώ όλοι οι άλλοι παράγοντες παραμένουν σταθεροί. Μια αύξηση στην ποσότητα κεφαλαίου θα προκαλούσε άνοδο της οριακής παραγωγικότητας της εργασίας, στον μεταποιητικό τομέα. Έτσι η καμπύλη ζήτησης εργασίας στη μεταποίηση θα μετακινηθεί προς τα δεξιά. Περισσότεροι εργάτες θα μετακινούνταν στον μεταποιητικό τομέα από τον τομέα των τροφίμων. Η παραγωγή μεταποιητικών προϊόντων θα αυξάνονταν για δυο λόγους, πρώτον θα υπήρχαν περισσότεροι εργάτες και δεύτερον θα συνδυαζόταν από περισσότερο κεφάλαιο. Από την άλλη μεριά η παραγωγή τροφίμων θα έφθινε εξαιτίας της μειωμένης εργασίας. Συμπεραίνουμε

λοιπόν ότι μια αύξηση στην προσφορά κεφαλαίου θα μετατόπιζε την καμπύλη σχετικής προσφοράς προς τα δεξιά. Αντιστοίχως μια αύξηση της προσφοράς γης θα αύξανε την παραγωγή τροφίμων και θα μείωνε την παραγωγή μεταποιημένων αγαθών, η καμπύλη σχετικής προσφοράς θα μετατοπιζόταν προς τα αριστερά. Το αποτέλεσμα της αύξησης του εργατικού δυναμικού είναι οι μισθοί να μειωθούν καθώς οι εργοδότες θα προσλάβουν περισσότερους εργάτες.

Η χώρα Α έχει θεωρηθεί ότι διαθέτει σχετικά μεγάλο απόθεμα κεφαλαίου και σχετικά μικρή έκταση γης, ενώ για τη χώρα Β ισχύει το αντίστροφο. Η σχετική τιμή προ εμπορίου των μεταποιημένων προϊόντων στην χώρα Α είναι χαμηλότερη από την αντίστοιχη προ εμπορίου τιμή στη χώρα Β. Όταν οι δυο χώρες αρχίζουν τις εμπορικές συναλλαγές δημιουργούν μια παγκόσμια οικονομία, που η παραγωγή σε μεταποιημένα αγαθά και τρόφιμα είναι το άθροισμα των εθνικών ποσοτήτων παραγωγής των δυο αγαθών. Η σχετική παγκόσμια προσφορά των μεταποιημένων αγαθών βρίσκεται μεταξύ των καμπυλών σχετικής προσφοράς των δυο χωρών. Το εμπόριο αύξησε τη σχετική τιμή των μεταποιημένων αγαθών στην χώρα Α και τη μείωσε στην χώρα Β.

3.2.2 Η ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

Το διεθνές εμπόριο δημιουργεί τη δυνατότητα ώστε το μείγμα των ποσοτήτων των μεταποιημένων αγαθών και των τροφίμων που καταναλώνεται να διαφέρει από αυτό που παράγεται. Παρόλο οι ποσότητες κάθε αγαθού που μια χώρα καταναλώνει και παράγει μπορεί να διαφέρουν, εντούτοις μια χώρα δεν μπορεί να δαπανά περισσότερο από όσο κερδίζει, δηλαδή η αξία της κατανάλωσης πρέπει να ισούται με την αξία της παραγωγής.

$$P_M * D_M + P_F * D_F = P_M * Q_M + P_F * Q_F \Leftrightarrow$$

$$\Leftrightarrow D_F - Q_F = (P_M / P_F) * (Q_M - D_M)$$

Όπου $D_F - Q_F$ είναι οι εισαγωγές τροφίμων της οικονομίας, η ποσότητα κατά την οποία η κατανάλωση υπερβαίνει την παραγωγή.

Όπου $(P_M / P_F) * (Q_M - D_M)$ είναι οι εξαγωγές μεταποιημένων αγαθών επί την τιμή των τελευταίων. Η παραπάνω εξίσωση δείχνει ότι η ποσότητα που η οικονομία μπορεί να εισάγει είναι περιορισμένη, ή αναγκαστικά προσδιορισμένη από την ποσότητα που εξάγει. Η εξίσωση αυτή είναι γνωστή ως **εισοδηματικός περιορισμός**.²

Η κλίση της συνάρτησης του εισοδηματικού περιορισμού ισούται με το αρνητικό της PM / PF , δηλαδή της σχετικής τιμής των μεταποιημένων αγαθών. Ο λόγος είναι ότι καταναλώνοντας μια μονάδα λιγότερα μεταποιημένα αγαθά εξοικονομείται PM για την οικονομία. Η εξοικονόμηση αυτή επαρκεί για να αγοραστούν PM / PF επιπλέον μονάδες τροφίμων.

Η γραμμή εισοδηματικού περιορισμού εφάπτεται στην καμπύλη παραγωγικών δυνατοτήτων, στο σημείο που αντιπροσωπεύει την επιλογή παραγωγής της οικονομίας, με δεδομένη τη σχετική τιμή των μεταποιημένων αγαθών.

Σε κατάσταση ισορροπίας, οι εξαγωγές μεταποιημένων αγαθών της χώρας Α πρέπει να είναι ίσες με τις εισαγωγές της χώρας Β, και οι εισαγωγές της χώρας Β σε τρόφιμα να είναι ίσες με τις εξαγωγές της χώρας Α.

3.2.3 ΔΙΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΑΠΟ ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

Έχουμε διαπιστώσει ότι οι παραγωγικές δυνατότητες καθορίζονται από την τεχνολογία, το μέγεθος της παραγωγής προσδιορίζεται από την τιμή των αγαθών. Οι μεταβολές της σχετικής τιμής των μεταποιημένων αγαθών επηρεάζουν τα πραγματικά εισοδήματα των διαφόρων συντελεστών παραγωγής και πως το εμπόριο επηρεάζει τόσο τις σχετικές τιμές όσο και τον εισοδηματικό περιορισμό της οικονομίας.

Το κρίσιμο ερώτημα που προκύπτει από την ανάπτυξη του υποδείγματος των ειδικών συντελεστών παραγωγής είναι ποιος κερδίζει και ποιος χάνει από το διεθνές εμπόριο; Προκειμένου να εκτιμήσουμε τις επιπτώσεις του εμπορίου σε συγκεκριμένες

² Ο περιορισμός ότι η αξία της κατανάλωσης ισούται με αυτή της παραγωγής μπορεί να μην τηρείται όταν κάποιες χώρες μπορούν να δανεισθούν από άλλες ή να τις δανείσουν. Υποθέτουμε ότι δεν υφίσταται δανεισμός, άρα ο εισοδηματικό περιορισμός ισχύει.

παραγωγικές ομάδες, το κρίσιμο σημείο είναι ότι το διεθνές εμπόριο μεταβάλλει τη σχετική τιμή των μεταποιημένων αγαθών και τροφίμων.

Το εμπόριο ωφελεί τον συντελεστή που είναι ειδικός στον εξαγωγικό τομέα κάθε χώρας, ενώ βλάπτει τον συντελεστή που είναι ειδικός στους ανταγωνιζόμενους τις εισαγωγές τομείς, με αντιλεγόμενα αποτελέσματα στους κινητούς συντελεστές.

Αντισταθμίζουν όμως οι ωφέλειες τις ζημιές από το εμπόριο; Για να το διαπιστώσουμε αυτό θα πρέπει να σκεφτούμε αν θα μπορούσαν αυτοί που επωφελούνται από το εμπόριο να αποζημιώσουν αυτούς που βλάπτονται και να παραμείνουν σε καλύτερη θέση. Αν πράγματι συνέβαινε αυτό τότε το εμπόριο είναι δυνητικώς μια πηγή οφέλους για τον καθένα. Παρακάτω, θα παρουσιάσουμε κάποια επιχειρήματα για να στηρίξουμε την άποψη ότι το εμπόριο αποτελεί μια πηγή δυνητικού οφέλους.

Αν απουσίαζε το εμπόριο, η οικονομία θα έπρεπε να παράγει όσο καταναλώνει και αντιστρόφως. Άρα, η κατανάλωση της οικονομίας όταν δεν υφίσταται εμπόριο θα έπρεπε να είναι ένα σημείο πάνω στην καμπύλη παραγωγικών δυνατοτήτων.

Για μια οικονομία με διεθνείς εμπορικές σχέσεις είναι δυνατόν να καταναλώνει μεγαλύτερες ποσότητες και των δύο αγαθών σε σύγκριση με αυτές που θα καταναλώνει έλλειψη εμπορίου.

Επίσης παρατηρούμε ότι αν η οικονομία στο σύνολο καταναλώνει μεγαλύτερες ποσότητες και από τα δύο αγαθά, είναι δυνατόν να προσφέρει σε κάθε άτομο μεγαλύτερες ποσότητες και των δύο αυτών αγαθών. Αυτό θα μπορούσε να βελτιώσει τη θέση όλων. Αυτό δείχνει ότι είναι δυνατόν να διασφαλιστεί η βελτίωση της θέσης όλων ως αποτέλεσμα του εμπορίου. Ασφαλώς ο καθένας θα μπορούσε να βρίσκεται σε ακόμη καλύτερη θέση αν είχε μικρότερη ποσότητα από το ένα αγαθό και μεγαλύτερη από το άλλο, αλλά αυτό ενισχύει το συμπέρασμα ότι όλοι μπορούν δυνητικά να επωφεληθούν από το εμπόριο. Ο κύριος λόγος που το εμπόριο ωφελεί δυνητικά μια χώρα είναι ότι διευρύνει τις επιλογές της οικονομίας. Αυτή η διεύρυνση των επιλογών σημαίνει ότι είναι πάντα δυνατόν να αναδιανεμηθεί το εισόδημα, με τρόπο ώστε όλοι να επωφελούνται από το εμπόριο.

3.3 ΠΟΡΟΙ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ – ΤΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ HECKSCHER – OHLIN

Το Ρικαρδιανό υπόδειγμα, υποθέτει όπως αναλύσαμε και παραπάνω ότι η εργασία είναι ο μοναδικός συντελεστής παραγωγής τότε το συγκριτικό πλεονέκτημα θα προέκυπτε μόνο εξαιτίας των διεθνών τιμών στην παραγωγικότητα εργασίας. Στην πραγματικότητα όμως ενώ το διεθνές εμπόριο εξηγείται εν μέρει από τις διαφορές στην παραγωγικότητα εργασίας, αντιστακτικά επίσης και στις διαφορές στους πόρους των χωρών.

Το υπόδειγμα Heckscher – Ohlin εξετάζει το ρόλο των διαφορών στους πόρους και θεωρεί ότι οι διαφορές στους πόρους αποτελούν την μοναδική γενεσιουργό αιτία του εμπορίου. Το υπόδειγμα αυτό δείχνει ότι το συγκριτικό πλεονέκτημα επηρεάζεται από την αλληλεπίδραση μεταξύ των πόρων των εθνών (την σχετική αφθονία των συντελεστών παραγωγής), και την τεχνολογία παραγωγής (που επηρεάζει την σχετική ένταση, με την οποία οι διάφοροι συντελεστές παραγωγής χρησιμοποιούνται στη παραγωγή των διάφορων αγαθών). Η ιδέα ότι το διεθνές εμπόριο κατευθύνεται από τις διαφορές στους πόρους των χωρών, είναι μια από τις θεωρίες με τη μεγαλύτερη επίδραση στη διεθνή οικονομική, η οποία είναι γνωστή και ως θεωρία των αναλογιών των συντελεστών παραγωγής.

Για να καταλάβουμε το ρόλο των πόρων στο διεθνές εμπόριο, αναπτύσσουμε ένα υπόδειγμα στο οποίο δυο αγαθά παράγονται με δυο συντελεστές παραγωγής. Τα δυο αγαθά αυτά διαφέρουν ως προς την ένταση των συντελεστών που χρησιμοποιούνται στην παραγωγή τους, δηλαδή για κάθε λόγο μισθού-γαιοπροσόδου, στην παραγωγή του ενός από τα δυο αγαθά ο λόγος γης προς εργασία θα είναι υψηλότερος παρότι στην παραγωγή του άλλου αγαθού. Όταν μια χώρα παράγει και τα δυο αγαθά, υπάρχει μια σχέση ένα προς ένα μεταξύ των σχετικών τιμών των αγαθών και των σχετικών τιμών των συντελεστών που χρησιμοποιούνται για την παραγωγή των αγαθών.

3.3.1 ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ ΚΑΙ ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

Η αύξηση της σχετικής τιμής του αγαθού εντάσεως εργασίας θα αλλάξει τη διανομή του εισοδήματος υπέρ της εργασίας και μάλιστα σε σημαντικό βαθμό. Ο πραγματικός μισθός της εργασίας θα αυξηθεί με βάση και τα δύο αγαθά, ενώ το πραγματικό εισόδημα των ιδιοκτητών γης θα πέσει με βάση και τα δύο αγαθά.

Η αύξηση της προσφοράς του ενός συντελεστή παραγωγής αυξάνει τις παραγωγικές δυνατότητες αλλά με έναν πολύ ανισομερή τρόπο. Με αμετάβλητες τις σχετικές τιμές των αγαθών, η ποσότητα του αγαθού, στην παραγωγή του οποίου χρησιμοποιείται περισσότερο ο συντελεστής αυτός, θα αυξηθεί ενώ η παραγωγή του άλλου θα μειωθεί.

Μια χώρα που έχει μεγάλο απόθεμα ενός συντελεστή σε σύγκριση με άλλους, έχει αφθονία αυτού του συντελεστή. Μια χώρα θα έχει την τάση να παράγει σχετικά μεγαλύτερες ποσότητες των αγαθών που χρησιμοποιούν τους εν αφθονία πόρους της εντατικότερα. Το αποτέλεσμα είναι ότι η βασική θεωρία Heckscher – Ohlin για το εμπόριο. Οι χώρες έχουν την τάση να εξάγουν αγαθά που είναι έντασης των συντελεστών παραγωγής που υπάρχουν σε αφθονία.

3.3.2 ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΔΙΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ

Επειδή οι μεταβολές στις σχετικές τιμές των αγαθών έχουν πολύ ισχυρές επιδράσεις στα σχετικά εισοδήματα των συντελεστών, και επειδή το διεθνές εμπόριο μεταβάλλει τις σχετικές τιμές, το διεθνές εμπόριο έχει σημαντικές επιδράσεις στη διανομή του εισοδήματος. Οι κάτοχοι των άφθονων συντελεστών παραγωγής μιας χώρας επωφελούνται από το εμπόριο, ενώ οι κάτοχοι των σπάνιων συντελεστών παραγωγής ζημιώνονται. Σε ένα εξειδικευμένο υπόδειγμα, το διεθνές εμπόριο θα οδηγούσε στην εξίσωση των τιμών των συντελεστών παραγωγής, όπως η εργασία και το κεφάλαιο μεταξύ των χωρών. Στην πραγματικότητα δεν παρατηρείται απόλυτη εξίσωση των τιμών των συντελεστών παραγωγής, λόγω των μεγάλων διαφορών στους πόρους, των εμποδίων στο εμπόριο και των διεθνών διαφορών στην τεχνολογία.

3.3.3 ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ ΓΙΑ ΤΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ HECKSHER – OHLIN

Τα αποτελέσματα των εμπειρικών ελέγχων του υποδείγματος Hechsher – Ohlin είναι μικτά, αλλά οι περισσότεροι ερευνητές δεν πιστεύουν ότι μόνον οι διαφορές στους πόρους μπορούν να εξηγήσουν τη δομή του παγκόσμιου εμπορίου ή των τιμών των συντελεστών παραγωγής διεθνώς. Αντιθέτως, φαίνεται ότι είναι απαραίτητο να ληφθούν υπόψη οι ουσιαστικές διαφορές που υφίστανται διεθνώς ως προς την τεχνολογία. Παρ' όλα αυτά, το υπόδειγμα Hechsher – Ohlin είναι εξαιρετικά χρήσιμο, ιδιαίτερα ως ένα μέσο ανάλυσης των επιδράσεων του εμπορίου στη διανομή του εισοδήματος.

ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

4. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

Τα Έθνη σήμερα είναι στενά συνδεδεμένα μεταξύ τους μέσω του εμπορίου αγαθών και υπηρεσιών, μέσω των ροών του χρήματος καθώς και των επενδύσεων από την μια οικονομία στην άλλη. Όταν οι χώρες πωλούν αγαθά και υπηρεσίες μεταξύ τους, η ανταλλαγή είναι σχεδόν πάντα προς αμοιβαίο όφελος, δηλαδή υπάρχουν κέρδη από το εμπόριο και για τις δυο πλευρές.

Η δομή του παγκόσμιου εμπορίου έχει αλλάξει τις τελευταίες δεκαετίες. Υπήρξε μεγάλη αύξηση του μεριδίου της παραγωγής που πωλείται διεθνώς. Τα είδη των αγαθών που διακινήθηκαν έχουν αλλάξει καθώς και το παγκόσμιο οικονομικό κέντρο έχει μετακινηθεί προς την Ασία. Σύμφωνα με τον Krugman και Obstfeld «Υπάρχει μια ισχυρή εμπειρική σχέση μεταξύ του μεγέθους της οικονομίας μιας χώρας και του όγκου των εισαγωγών και των εξαγωγών της».

Με σκοπό να πάρουμε μια γενική εικόνα για το ποιος εμπορεύεται με ποιόν, μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε το μοντέλο βαρύτητας. Το μοντέλο της βαρύτητας αντλεί το όνομά της από το νόμο της βαρύτητας του Newton και καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το εμπόριο μεταξύ δύο χωρών είναι ανάλογο με το προϊόν του ΑΕΠ τους και μειώνεται με την απόσταση. Το μοντέλο συσχετίζει το εμπόριο μεταξύ δύο χωρών σε σχέση με το μέγεθος των οικονομιών τους. Λόγω του χαμηλότερου κόστους μεταφοράς και της ευκολότερης επικοινωνίας μεταξύ των χωρών, των διεθνές εμπόριο είναι σήμερα σε επίπεδα ρεκόρ σε σχέση με το μέγεθος της παγκόσμιας οικονομίας.

Το παγκόσμιο εμπόριο αλλάζει συνεχώς οι ροές του εμπορίου και η ανάπτυξη σήμερα είναι αρκετά διαφορετικές από ότι ήταν πριν από μια γενιά και ακόμα περισσότερο, πριν από έναν αιώνα. Μία από τις κύριες τάσεις για αυτήν την κίνηση οφείλεται σε αλλαγές στην τεχνολογία στις νεότερες και εξελιγμένες μεταφορές καθώς και στις νέες μεθόδους επικοινωνίας οι οποίες έχουν μικρύνει τις αποστάσεις και έχουν κάνει ευκολότερη την πρόσβαση σε πληροφορίες. Οι πολιτικές δυνάμεις έχουν επίσης επίδραση στη δομή του παγκοσμίου εμπορίου και πραγματικά

ισοσκελίζουν τις επιπτώσεις της τεχνολογίας.

Μια άλλη πρόσφατη αλλαγή στην δομή του παγκοσμίου εμπορίου είναι η άνοδος της συμμετοχής των αναπτυσσόμενων και αναδυόμενων χωρών στο διεθνές εμπόριο, όχι μόνο στην εξαγωγή των πρωτογενών αγαθών, αλλά και σε μεταποιημένα αγαθά. Οι χώρες BRIC, η Βραζιλία, η Ρωσία, η Ινδία και η Κίνα είναι ορισμένα αξιοσημείωτα παραδείγματα των αναδυόμενων και των αναπτυσσόμενων χωρών που συμμετέχουν περισσότερο στο διεθνές εμπόριο.

4.1 ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ Η ΖΗΤΗΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η σημαντικότερη επιρροή της ζήτησης θαλάσσιων μεταφορών είναι η παγκόσμια οικονομία. Οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές είναι μια οικονομική δραστηριότητα η οποία εξαρτάται άμεσα από το διεθνές εμπόριο καθώς το 90% του παγκόσμιου εμπορίου διεξάγεται δια θαλάσσης. Η ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών είναι παράγωγος ζήτηση, δηλαδή γεννάται από την παγκόσμια οικονομία και στη συνέχεια από το θαλάσσιο εμπόριο. Η οικονομική ανάπτυξη καθορίζει την κατανάλωση και τις ροές του εμπορίου. Θέτει επίσης τα θεμέλια για την ανάπτυξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας και την αλλαγή στις δομές της αγοράς και της βιομηχανίας καθώς και της διάρθρωσης της παραγωγής. Πολιτικά γεγονότα και κανονισμοί μπορεί επίσης να έχουν ισχυρές επιδράσεις στην ναυτιλιακή βιομηχανία και μπορεί να οδηγήσουν την προσφορά και της ζήτησης σε απροσδόκητα επίπεδα.

Για να κατανοήσουμε καλύτερα τους λόγους που επηρεάζουν την πορεία των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών θα πρέπει να μελετήσουμε βαθύτερα τα γεγονότα της παγκόσμιας οικονομίας. Το σχήμα 4.1, παρουσιάζει την ετήσια μεταβολή του παγκόσμιου ΑΕΠ την περίοδο 1995 – 2010.³

³ Παράρτημα Α: Εξέλιξη παγκοσμίου ΑΕΠ 1995 - 2010



Γράφημα 4.1 Εξέλιξη Παγκοσμίου ΑΕΠ 1995 – 2010 (Ετήσια % μεταβολή)

Πηγή: United Nations Statistics Division & IMF

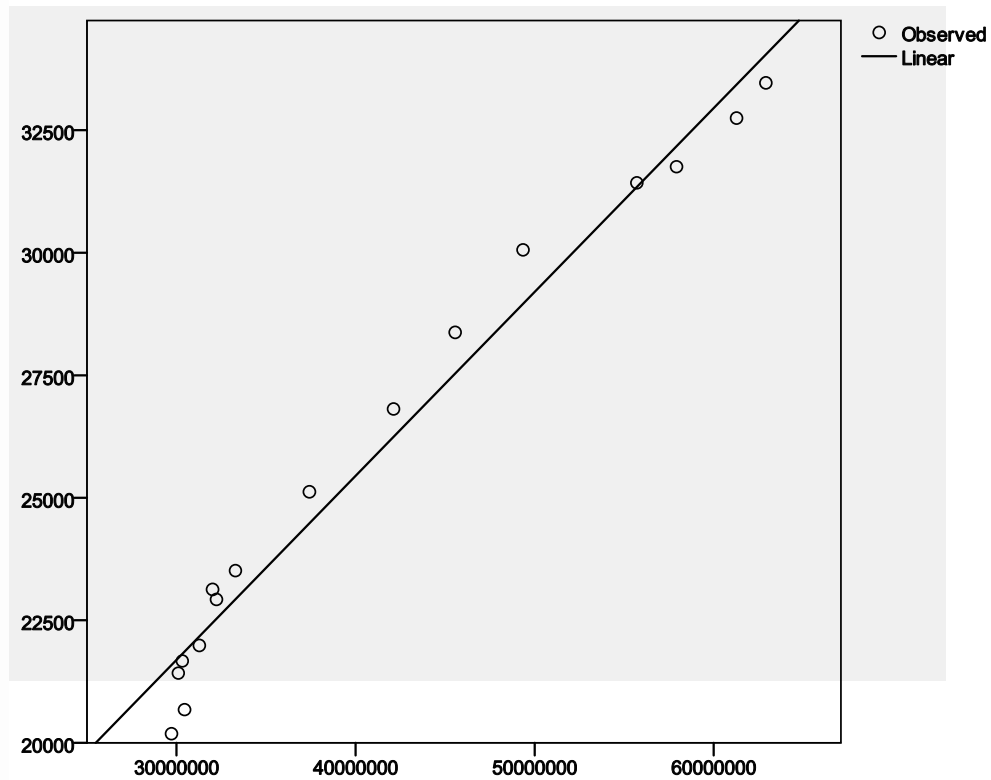
Από το σχήμα 4.1, μπορούμε να εντοπίσουμε ότι κάποια σημαντικά γεγονότα σε παγκόσμιο επίπεδο επηρέασαν σε μεγάλο βαθμό την πορεία του δείκτη παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης. Αναφέρουμε, έτσι την ασιατική κρίση το 1997, στη συνέχεια τα γεγονότα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001 στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής και τέλος την παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση το 2007.

Οι μεταβολές στην παγκόσμια οικονομία έχουν τεράστιες επιπτώσεις στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο. Για να αποδείξουμε αυτή τη συσχέτιση που υπάρχει μεταξύ της παγκόσμιας οικονομίας και του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, θα χρησιμοποιήσουμε κάποια στοιχεία από την μελέτη μας. Αυτά είναι το παγκόσμιο ΑΕΠ και το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο την περίοδο 1995 – 2010.

Την περίοδο 1995 -2010 υπάρχει μια στενή συσχέτιση του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, με το παγκόσμιο ΑΕΠ. Ο συντελεστής συσχέτισης των δυο αυτών μεταβλητών την παραπάνω περίοδο ήταν **0,975**, γεγονός που αποδεικνύει ότι η σχέση των δυο μεταβλητών είναι σχεδόν τέλεια. Αυτός ο μεγάλος βαθμός συσχέτισης μας δείχνει ότι όντως το θαλάσσιο εμπόριο εξαρτάται από το παγκόσμιο ΑΕΠ, και το ΑΕΠ αποτελεί κινητήρια δύναμη της παγκόσμιας ζήτησης για αγαθά και υπηρεσίες. Η αύξηση του ΑΕΠ, οδηγεί σε αύξηση της ζήτησης για αγαθά και αυτή με τη σειρά της οδηγεί σε αύξηση της ζήτησης του θαλάσσιου εμπορίου.

4.2 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΑΕΠ – ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ , ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΤΩΝ ΔΥΟ ΜΕΤΑΒΛΗΤΩΝ

Διεθνές Θαλάσσιο Εμπόριο(δισ. τονομύλια)



Παγκόσμιο ΑΕΠ (εκ. δολάρια)

Γράφημα 4.2 Συσχέτιση Παγκοσμίου ΑΕΠ – Διεθνούς Θαλάσσιου Εμπορίου 1995 – 2010

Πηγή: United Nations Statistics Division & IMF

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,988 ^a	,975	,974	762,02667

a. Predictors: (Constant), ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ_ΑΕΠ

Coefficients^a

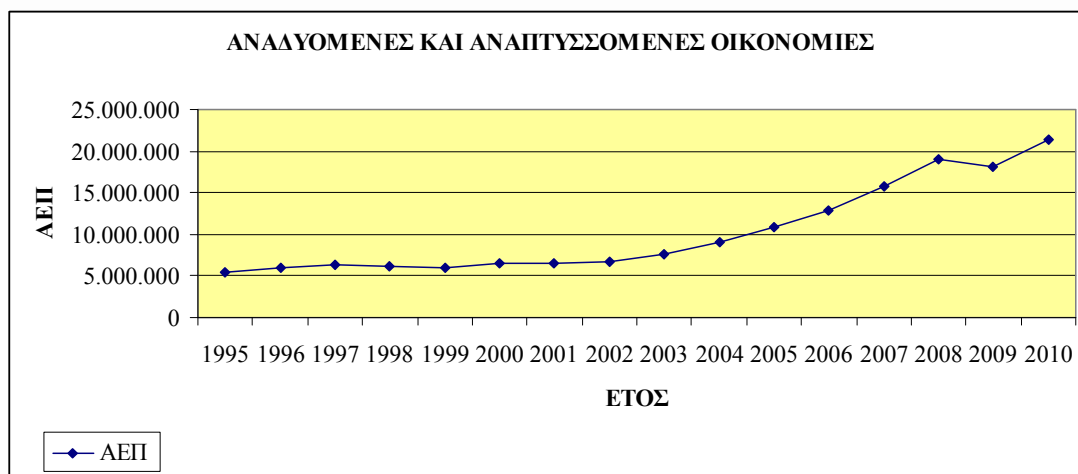
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	
		B	Std. Error	Beta	t
1	(Constant)	10439,995	686,994		15,197
	ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ_ΑΕΠ	3,345	0,765	,988	23,507

a. Dependent Variable: ΔΙΕΘΝΕΣ_ΘΑΛΑΣΣΙΟ_ΕΜΠΟΡΙΟ

Το θαλάσσιο εμπόριο ακολουθεί την κατεύθυνση του παγκόσμιου ΑΕΠ όπως φαίνεται και στο σχήμα 4.2 που είναι το αποτέλεσμα της παλινδρόμησης μεταξύ των δυο μας μεταβλητών, του παγκοσμίου ΑΕΠ ως ανεξάρτητη μεταβλητή και του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου ως η εξαρτημένη μας μεταβλητή. Συγκρίνοντας τις δυο μεταβλητές, παρόλο που το παγκόσμιο ΑΕΠ μετριέται σε τρέχουσες τιμές δολαρίων ΗΠΑ και το θαλάσσιο εμπόριο σε δισεκατομμύρια τονομύλια βρίσκουμε τη στενή σχέση που υπάρχει μεταξύ του παγκοσμίου ΑΕΠ με το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο.

4.3 ΟΙ ΑΝΑΔΥΟΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΣΣΟΜΕΝΕΣ ΧΩΡΕΣ ΕΝΑΝΤΙ ΤΩΝ ΑΝΕΠΤΥΓΜΕΝΩΝ – ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ 1995 -2010

Συνοψίζοντας την ανάλυση μας, και έχοντας μελετήσει αρκετά εις βάθος την οικονομική πορεία ορισμένων χωρών καθώς και σε παγκόσμιο επίπεδο, και το κατά πόσο αυτή επηρεάζει την πορεία του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου θα παρουσιάσουμε ορισμένα στοιχεία που θα μας οδηγήσουν σε ενδιαφέροντα συμπεράσματα σχετικά με τις ροές του εμπορίου και την οικονομική ανάπτυξη των αναδυόμενων οικονομιών σε σχέση με τις ήδη ανεπτυγμένες.



Γράφημα 4.3 Ετήσιο ΑΕΠ αναπτυσσόμενων οικονομιών 1995 – 2010

Πηγή: United Nation Statistics Division & IMF

Στο γράφημα 4.3 παρουσιάζεται το ετήσιο ΑΕΠ των αναδυόμενων και αναπτυσσόμενων χωρών την περίοδο 1995 – 2010. Όπως έχουμε ήδη αναφέρει και αναλύσει παραπάνω στην μελέτη μας, ότι υπάρξει μια αύξηση του ΑΕΠ στις αναδυόμενες και αναπτυσσόμενες χώρες. Οι χώρες αυτές έχουν περάσει από μια εκτενή διαδικασία εκβιομηχάνισης και η συμμετοχή τους στο διεθνές εμπόριο έχει αυξηθεί θεαματικά.

Λόγω της αξιόλογης αυτής οικονομικής πορείας των αναπτυσσόμενων χωρών θέλησα να εξετάσω κατά πόσο η πορεία του παγκοσμίου ΑΕΠ συσχετίζεται και σε τι βαθμό με αυτή των αναδυόμενων και αναπτυσσόμενων χωρών. Έχοντας, βρει τα στοιχεία που μου ήταν απαραίτητα για την εκτέλεση της παλινδρόμησης. Στον πίνακα 4.1 παραθέτω τα εν λόγω στοιχεία.

ΕΤΟΣ	ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΑΕΠ	ΑΕΠ ΑΝΑΠΤΥΣΣΟΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑΔΥΟΜΕΝΩΝ ΧΩΡΩΝ
1995	29.716.793	5.465.815
1996	30.450.657	6.059.856
1997	30.323.317	6.379.099
1998	30.098.357	6.110.146
1999	31.270.676	5.986.546
2000	32.227.389	6.533.414
2001	32.014.376	6.607.452
2002	33.286.868	6.735.307
2003	37.415.905	7.634.711
2004	42.118.885	9.091.483
2005	45.562.273	10.849.371
2006	49.349.478	12.829.070
2007	55.702.376	15.771.052
2008	61.268.094	19.069.594
2009	57.920.270	18.066.910
2010	62.909.274	21.378.247

Πίνακας 4.1 Παγκόσμιο ΑΕΠ – ΑΕΠ Αναπτυσσόμενων χωρών 1995 – 2010

Πηγή: United Nations Statistics Division & IMF

Από την εκτέλεση της παλινδρόμησης διαπιστώνουμε ένα πολύ μεγάλο βαθμό συσχέτισης των δυο μεταβλητών, του παγκόσμιου ΑΕΠ, και του ΑΕΠ των αναδυόμενων και αναπτυσσόμενων χωρών. Ο συντελεστής συσχέτισης των δυο μεταβλητών είναι **0,974**, που μας δείχνει ότι η οικονομική ανάπτυξη των αναπτυσσόμενων χωρών σε όρους ΑΕΠ την περίοδο 1995 – 2010 έχει συμβάλει και καθορίσει σε πολύ μεγάλο βαθμό την πορεία του παγκοσμίου ΑΕΠ και οι δυο μεταβλητές κινούνται προς την ίδια κατεύθυνση.

Variables Entered/Removed ^b			
Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	ΑΕΠ_ΑΝΑΠΤΥΣΣΟΜΕΝΩΝ_ΧΩΡΩΝ	.	Enter

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ_ΑΕΠ

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	
		B	Std. Error	Beta	t
1	(Constant)	18210822,832	1133069,283		16,072
	ΑΕΠ_ΑΝΑΠΤΥΣΣΟΜΕΝΩΝ_ΧΩΡΩΝ	2,250	,098	,987	22,917

a. Dependent Variable: ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ_ΑΕΠ

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,987 ^a	,974	,972	2055969,49653

a. Predictors: (Constant), ΑΕΠ_ΑΝΑΠΤΥΣΣΟΜΕΝΩΝ_ΧΩΡΩΝ

Η θεαματική ανάπτυξη των αναπτυσσόμενων χωρών είναι αυτή που οδηγεί την παγκόσμια ανάπτυξη σε όρους ΑΕΠ, μετά το ξέσπασμα της χρηματοπιστωτικής κρίσης του 2007. Το 2007 το παγκόσμιο ΑΕΠ σημείωσε άνοδο της τάξης του 3,8%. Παρόλο που αυτή θεωρείται μια μέτρια αύξηση σε σχέση με το προηγούμενο έτος, παράνα φαίνεται να άντεξε το διεθνές οικονομικό περιβάλλον τις προκλήσεις που αντιμετώπιζε την περίοδο αυτή. Αυτές οι δυσχέρειες ήταν η ραγδαία αύξηση των τιμών του πετρελαίου και των βασικών εμπορευμάτων εκτός του πετρελαίου, η χρηματοπιστωτική κρίση στις ΗΠΑ, η παγκόσμια πιστωτική κρίση, η υποτίμηση του αμερικάνικου δολαρίου, η εξελισσόμενη κρίση των τροφίμων και οι φόβοι για κλιματικές αλλαγές.

Η ανάπτυξη στις αναπτύγμενες χώρες ήταν από 2,8% το 2006, στο 2,5 % το 2007. Οι σημαντικότερος λόγος για αυτή τη πτώση στη ανάπτυξη ήταν η οικονομική επιβράδυνση στις ΗΠΑ που επηρέασε αρνητικά και την Ευρώπη και την Ιαπωνία.

Από την άλλη μεριά οι αναπτυσσόμενες χώρες σημείωσαν ανάπτυξη της τάξης του 8,4 % το 2007, σε σχέση με το 7,3% του 2006. Η παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη λοιπόν οδηγήθηκε κυρίως από τη οικονομική άνοδο των αναδυόμενων χωρών και κυρίως την δυναμική της Κίνας και της Ινδίας με ποσοστά ανάπτυξης που έφτασαν το 11,4% και 9,7% αντίστοιχα το 2007.

5. ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΟΣ

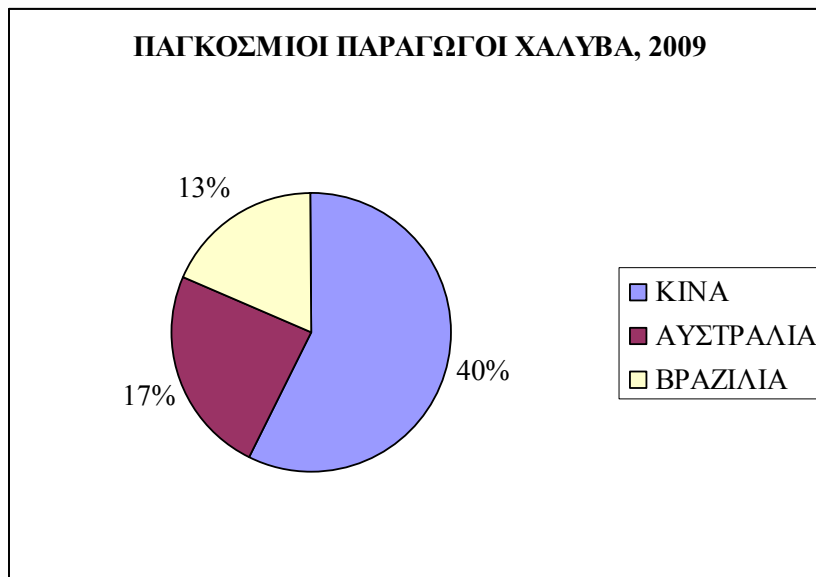
Παρακάτω στην ανάλυση μας θα εξετάσουμε την πορεία του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου των τριών κύριων χύδην φορτίων (σιδηρομετάλλευμα, άνθρακας και δημητριακά) σε σχέση με τους κύριους εισαγωγείς και εξαγωγείς των φορτίων αυτών.

Το θαλάσσιο εμπόριο σιδηρομεταλλεύματος κατέχει κυρίαρχη θέση ανάμεσα στο εμπόριο των άλλων τεσσάρων χύδην φορτίων. Το σιδηρομετάλλευμα είναι η κύρια πρώτη ύλη για τη βιομηχανία σιδήρου και χάλυβα. Το θαλάσσιο εμπόριο σιδηρομεταλλεύματος καθορίζεται από την τοποθεσία των εργοστασίων επεξεργασίας σε σχέση με τους τόπους εξαγωγής. Τα τελευταία χρόνια η ανάπτυξη της παγκόσμιας παραγωγής χάλυβα έχει οδηγήσει σε μεγάλη αύξηση του παγκοσμίου εμπορίου σιδηρομεταλλεύματος. Οι κύριοι παραγωγοί σιδηρομεταλλεύματος είναι η Κίνα, η Βραζιλία, η Αυστραλία, ο Καναδάς, η Ινδία, η Ρωσία η Ν. Αφρική και οι ΗΠΑ.

5.1 ΚΥΡΙΟΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ ΚΑΙ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΟΣ

Παραγωγοί Χάλυβα

Η Κίνα είναι ένα από τα ισχυρά κράτη στην παραγωγή χάλυβα και έχει μια ακραία αύξηση την τελευταία δεκαετία. Το 2009, η Κίνα παρήγαγε 880 εκ. τόνους σιδηρομεταλλεύματος (το 40% της συνολικής παγκόσμιας παραγωγής), η Αυστραλία 394 εκ. τόνους (το 17% της συνολικής παγκόσμιας παραγωγής), και η Βραζιλία 300 εκ. τόνους (το 13% της συνολικής παγκόσμιας παραγωγής).



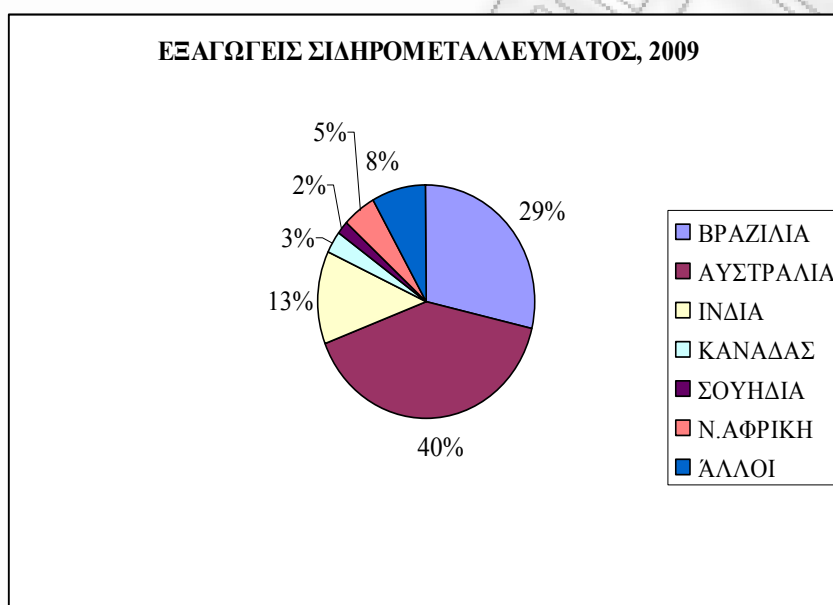
Γράφημα 5.1 Κύριοι παραγωγοί χάλυβα

Πηγή: Development of international seaborne trade 2010

Ωστόσο, το σιδηρομετάλλευμα που παράγεται στην Κίνα, έχει περιεκτικότητα σε σίδηρο 30% ,ενώ εκείνο που παράγεται στην Αυστραλία και στην Βραζιλία έχει περιεκτικότητα σε σίδηρο περίπου τη διπλάσια (60%). Αυτό, έχει ως αποτέλεσμα η παραγωγικότητα της κινέζικης παραγωγής σιδηρομεταλλεύματος να μειώνεται, και έτσι οι Κινέζικες χαλυβουργικές εταιρείες να έχουν ανάγκη από εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος έτσι ώστε να εμπλουτίσουν το μείγμα μετάλλου. Αξίζει να σημειωθεί ότι αν και η ετήσια παραγωγή σιδηρομεταλλεύματος της Κίνας έχει αυξηθεί σημαντικά, δεν είναι αρκετή για να καλύψει την αύξηση της ζήτησης, για την οποία θα μιλήσουμε σε επόμενη ενότητα. Ο μεγαλύτερος παραγωγός σιδηρομεταλλεύματος στον κόσμο είναι η Βραζιλιάνικη εταιρεία εξόρυξης σιδηρομεταλλεύματος η Vale, ακολουθούμενη από τις Αυστραλό- Αγγλικές εταιρείες BHP Biliton και Rio Tinto Group. Ως εκ τούτου η εξέχουσα θέση των παραπάνω εταιρειών στην παραγωγή σιδηρομεταλλεύματος έχουν σημαντικό αντίκτυπο στην δομή του Διεθνούς Θαλάσσιου Εμπορίου σιδηρομεταλλεύματος.

Εξαγωγείς Σιδηρομεταλλεύματος

Η παραγωγή χάλυβα και η ετήσια μεταβολή του είναι βασικοί δείκτες που οδηγούν και καθορίζουν τη ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος. Επίσης, το θαλάσσιο εμπόριο σιδηρομεταλλεύματος εξαρτάται και καθορίζεται από την γεωγραφική κατανομή των εργοστασίων επεξεργασίας του, καθώς και από την γεωγραφική κατανομή των αποθεμάτων του.



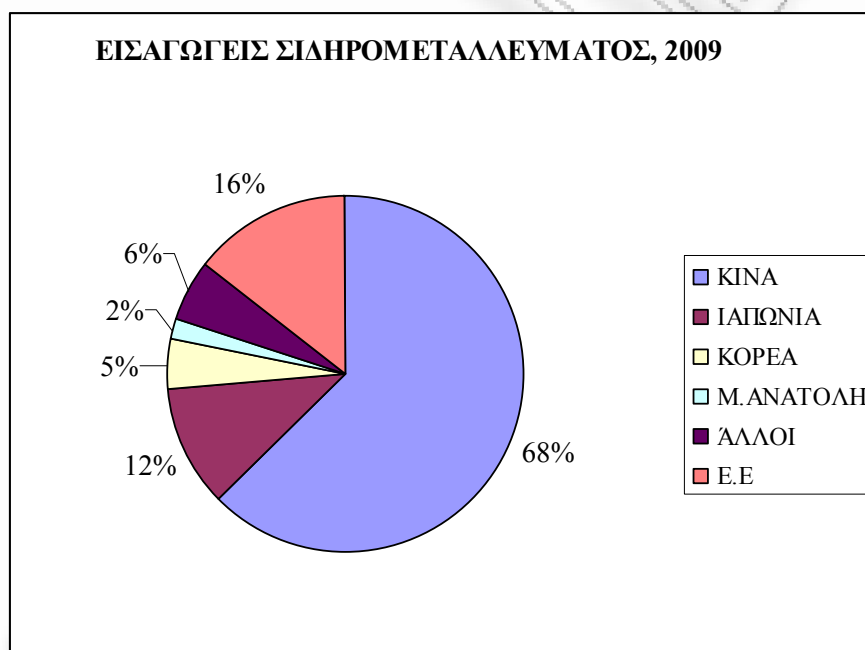
Γράφημα 5.2 Κύριοι εξαγωγείς σιδηρομεταλλεύματος

Πηγή: Development of international seaborne trade 2010

Έτσι κύριοι εξαγωγείς σιδηρομεταλλεύματος συνεχίζουν να είναι η Βραζιλία και η Αυστραλία. Το 2009, οι εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος της Βραζιλίας έφτασαν τους 266 εκ. τόνους και της Αυστραλίας τους 362 εκ. τόνους. Οι εξαγωγές της Βραζιλίας και της Αυστραλίας μαζί το έφτασαν το 2009 το 70% των παγκόσμιων εξαγωγών σιδηρομεταλλεύματος. Η Ινδία το 2009, εξήγαγε το 13% των παγκόσμιων εξαγωγών, η Ν. Αφρική το 5% ο Καναδάς το 3% και η Σουηδία το 2%.

Κύριοι Εισαγωγείς Σιδηρομεταλλεύματος

Κύριοι εισαγωγείς σιδηρομεταλλεύματος είναι χώρες με ισχυρή βιομηχανία χάλυβα. Η Κίνα είναι ο μεγαλύτερος εισαγωγέας σιδηρομεταλλεύματος, αντιπροσωπεύοντας το 2009 το 68% των παγκόσμιων εισαγωγών σιδηρομεταλλεύματος. Δεύτερος μεγαλύτερος εισαγωγέας για το 2009 ήταν οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης με 15,8%, και ακολουθούν η Ιαπωνία με 12%, η Κορέα με 5%. Αξίζει να σημειωθεί ότι το 2009 εισήγαγε 627 εκ. τόνους σημειώνοντας αύξηση εισαγωγών κατά 41% σε σχέση με το 2008.



Γράφημα 5.3 Κύριοι εισαγωγείς σιδηρομεταλλεύματος

Πηγή: Development of international seaborne trade 2010

5.2 ΡΟΕΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΟΣ 1995 – 2010

Παρακάτω θα αναλύσουμε το Θαλάσσιο εμπόριο σιδηρομεταλλεύματος την περίοδο 1995- 2010, και πως οι ροές του εμπορίου άλλαξαν την χρονική περίοδο που εξετάζουμε. Η μελέτη θα βασισθεί σε στους κύριους εξαγωγείς και εισαγωγείς σιδηρομεταλλεύματος και στα μερίδια της αγοράς που κατέχουν καθώς και σε τυχόν οικονομικά, κοινωνικά κ.α. γεγονότα τα οποία προκάλεσαν αλλαγές στην δομή του Θαλάσσιου εμπορίου σιδηρομεταλλεύματος.

Όπως αναφέραμε και παραπάνω, οι τρεις κυριότεροι εξαγωγείς σιδηρομεταλλεύματος είναι η Αυστραλία, η Βραζιλία και η Ινδία. Στον πίνακα 5.1 που ακολουθεί παρουσιάζονται οι εξαγωγές τη Αυστραλίας σε σιδηρομετάλλευμα προς κάποιες από τις κυριότερες εισαγωγικές χώρες, καθώς και ανά ήπειρο και στο σύνολο τους. Η Ασία όπως φαίνεται και από τον πίνακα 5.1 είναι ο μεγαλύτερος εισαγωγέας σιδηρομεταλλεύματος από την Αυστραλία, ακολουθεί η Ιαπωνία, η Ν. Κορέα, η Γαλλία, η Ινδία, οι Ηνωμένες Πολιτείες, η Γερμανία και τέλος η Ισπανία. Σε επίπεδο ηπείρων, η μεγαλύτερη εισαγωγική για το σιδηρομετάλλευμα της Αυστραλίας είναι η Ασία, δεύτερη ακολουθεί η Ευρώπη, τρίτη η Αφρική και τέταρτη η Αυστραλία.

Οι παρακάτω πίνακες μας δείχνουν τις ροές του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου σιδηρομεταλλεύματος ανάμεσα στους κυριότερους εξαγωγείς και εισαγωγείς σιδηρομεταλλεύματος, θα μπορούσαμε να την αποκαλέσουμε και ως origin – destination analysis. Αυτοί οι πίνακες μας βοηθούν ιδιαίτερα στην παρακάτω ανάλυση μας, σχετικά με την πορεία του εν λόγω εμπορίου την περίοδο που μελετούμε 1995- 2010.

ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΟΣ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ (ΕΚ. ΤΟΝΟΙ) ΠΡΟΣ:																
ΕΤΟΣ - ΧΩΡΑ	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
ΚΙΝΑ	24	24	33	28	28	33	38	44	30	80	117	129	143	183	266	274
ΙΑΠΩΝΙΑ	61	61	68	65	68	69	66	70	75	81	77	74	77	77	59	76
Ν. ΚΟΡΕΑ	18	18	18	19	20	21	24	25	26	27	25	27	31	33	28	39
ΓΑΛΛΙΑ	5	6	6	5	5	6	4	38	3	3	3	4	4	3	0	0
ΙΝΔΙΑ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ΗΠΑ	1	1	1	1	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	6	5	7	6	3	3	1	2	1	1	0	0	0	0	0	0
ΙΣΠΑΝΙΑ	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
ΑΛΛΕΣ ΧΩΡΕΣ ΑΣΙΑΣ	5	6	8	8	8	9	10	9	9	9	9	10	10	10	1	0
ΑΣΙΑ	110	111	129	120	125	134	140	150	171	197	228	239	260	303	632	401
ΕΥΡΩΠΗ	26	24	22	23	20	21	15	14	16	13	11	9	6	6	1	2
ΑΦΡΙΚΗ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ-ΩΚΕΑΝΙΑ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Α. ΑΜΕΡΙΚΗ	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Β. ΑΜΕΡΙΚΗ	1	1	1	1	1	1	0	1	67	0	0	0	1	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ	137	135	155	144	146	157	156	165	187	210	239	248	267	309	362	402

Πίνακας 5.1 Εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος Αυστραλίας 1995 – 2010

Πηγή: United Nations Statistics Division

Ομοίως, οι πίνακες 5.2 και 5.3 παρουσιάζουν τις εξαγωγές της Βραζιλίας και Ινδίας σε σιδηρομετάλλευμα προς τις κύριες τους εισαγωγικές χώρες, καθώς και σε επίπεδο ηπείρων και στο σύνολο τους. Με μια πρώτη ματιά στους πίνακες 5.1., 5.2 και 5.3 παρατηρούμε την κυρίαρχη θέση της Ασίας στο διεθνές εμπόριο σιδηρομεταλλεύματος, και ειδικότερα την εξέχουσα θέση της ως κύρια εισαγωγική ήπειρος για το σιδηρομετάλλευμα των τριών κυριότερων εξαγωγικών χωρών σιδηρομεταλλεύματος.

ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΟΣ ΒΡΑΖΙΛΙΑΣ (ΕΚ. ΤΟΝΟΙ) ΠΡΟΣ:																
ΕΤΟΣ - ΧΩΡΑ	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
ΙΑΠΩΝΙΑ	27	27	28	0	24	27	27	25	26	25	29	33	31	36	25	37
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	21	18	18	0	18	22	19	20	20	26	25	24	24	26	11	21
ΚΟΡΕΑ	9	11	7	0	6	7	6	9	10	13	14	12	10	13	9	12
ΚΙΝΑ	8	8	9	11	13	16	28	35	41	52	59	81	105	96	150	152
ΙΤΑΛΙΑ	8	8	8	2	10	11	10	9	10	11	12	11	11	11	5	8
ΓΑΛΛΙΑ	7	6	7	7	7	8	8	10	10	13	14	12	13	11	5	8
ΗΠΑ	5	5	5	0	6	6	4	6	5	5	5	4	4	3	1	1
ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ	4	5	5	5	4	6	4	5	6	6	7	7	6	7	3	8
ΑΣΙΑ	59	59	60	32	58	66	75	84	91	110	122	145	167	179	203	230
ΕΥΡΩΠΗ	57	53	53	88	59	65	59	61	62	78	77	74	80	82	52	63
Β. ΑΜΕΡΙΚΗ	6	8	8	1	9	10	6	9	8	8	8	8	6	6	1	2
Λ. ΑΜΕΡΙΚΗ	4	5	5	12	4	6	5	5	6	7	6	7	6	7	3	8
ΑΦΡΙΚΗ	3	3	3	25	5	6	6	6	7	9	8	8	9	8	5	7
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ-ΩΚΕΑΝΙΑ	1	1	1	1	0	0	0	0	1	0	1	1	1	0	1	1
ΣΥΝΟΛΟ	130	129	130	158	135	152	150	164	175	212	223	242	269	282	266	311

Πίνακας 5.2 Εξαγωγές Σιδηρομεταλλεύματος Βραζιλίας 1995 - 2010

Πηγή: United Nations Statistics Division

ΕΤΟΣ - ΧΩΡΑ	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
ΑΣΙΑ	28	15	26	19	14	20	17	47	48	58	96	85	75	64	96
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ-ΩΚΕΑΝΙΑ	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
ΑΦΡΙΚΗ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ΕΥΡΩΠΗ	3	3	2	3	1	1	1	3	1	3	2	2	1	0	1
Β. ΑΜΕΡΙΚΗ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ΗΠΑ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Λ. ΑΜΕΡΙΚΗ	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ΑΛΛΟΙ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ	32	18	29	22	16	21	19	50	50	61	99	87	76	65	98

Πίνακας 5.3 Εξαγωγές Σιδηρομεταλλεύματος Ινδίας 1995 - 2010

Πηγή: United Nations Statistics Division

Παρακάτω ακολουθεί η ανάλυση μας σχετικά με τις ροές του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου σιδηρομεταλλεύματος την χρονική περίοδο που μελετάμε 1995-2010.

1995-1996

Όπως αναφέραμε και παραπάνω, το εμπόριο σιδηρομεταλλεύματος εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την βιομηχανία χάλυβα. Ας, ξεκινήσουμε την ανάλυση μας με την πορεία της αγοράς σιδηρομεταλλεύματος το έτος 1996. Το 1996, η παγκόσμια παραγωγή χάλυβα μειώθηκε ελαφρά, κατά 0,5% , στους 750 εκ. τόνους. Ως κύρια πρώτη ύλη για την παραγωγή χάλυβα, το σιδηρομετάλλευμα , το θαλάσσιο εμπόριο του το 1996 μειώθηκε κατά 3,1% στους 390 εκ. τόνους από τους 402 εκ. τόνους το 1995.

Όσον αφορά τις διάφορες εθνικές αγορές, οι Ιαπωνικές εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος μειώθηκαν κατά 1,7% στους 106 εκ. τόνους. Η Ασία με κύριο εισαγωγέα την Κίνα, παρουσίασε αξιοσημείωτη αύξηση της τάξης του 10,5% , σε σχέση με το 1995, εισάγοντας 44 εκ. τόνους σιδηρομεταλλεύματος. Η Γερμανία, μείωσε σε μεγάλο βαθμό τις εισαγωγές της, κατά 9,30% φτάνοντας στους 39 εκ. τόνους σε σχέση με τους 43 εκ. τόνους εισαγωγών το 1995.

Από την μεριά των εξαγωγικών χωρών, η Αυστραλία παρουσίασε αύξηση εξαγωγών κατά 2,1%, φτάνοντας τους 117 εκ. τόνους, διατηρώντας την θέση της ως ο μεγαλύτερος εξαγωγέας σιδηρομεταλλεύματος στον κόσμο. Οι Εξαγωγές της Λ. Αμερικής εμφάνισαν σημαντική πτώση της τάξεως του 5,5%.

1997-1998

Το 1997, συνεχίζεται η ανοδική τάση του θαλάσσιου εμπορίου σιδηρομεταλλεύματος, σημειώνοντας αύξηση κατά 8,2%, ως αποτέλεσμα της αύξησης της παγκόσμιας παραγωγής χάλυβα. Οι εισαγωγές της Ευρωπαϊκής Ένωσης αυξήθηκαν κατά 3,8% , στους 136 εκ. τόνους, ενώ παρόμοια πορεία ακολούθησε και η Ιαπωνία όπου οι εισαγωγές της σημείωσαν αύξηση κατά 6,5% σε σχέση με το 1996. Ανάμεσα στους κύριους εισαγωγείς σιδηρομεταλλεύματος η Κορέα παρουσίασε ετήσια αύξηση 3,2% το 1997. Οι κινέζικες εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος έφτασαν τους 48,5 εκ. τόνους το 1997, 10% υψηλότερες σε σχέση με το προηγούμενο έτος .Η Αυστραλία και η Βραζιλία προμήθευσαν 147 και 144 εκ. τόνους αντίστοιχα εκπροσωπώντας ετήσιες αυξήσεις της τάξεως του 8,3% και 9,5%.Οι εξαγωγές Αυστραλίας και Βραζιλίας αντιπροσωπεύουν τα 2/3 συνολικών παγκόσμιων εξαγωγών σιδηρομεταλλεύματος. Η Ινδία, μείωσε τις εξαγωγές τις κατά 0,6% στους 31,5 εκ. τόνους.

Το 1998, ο συνολικός όγκος θαλάσσιου εμπορίου σιδηρομεταλλεύματος μειώθηκε στους 420 εκ. τόνους κατά 2,3% σε σχέση με το 1997. Αυτή η μικρή μείωση δεν προκάλεσε κάποια αξιοσημείωτη αλλαγή στις ροές εμπορίου το 1998.

1999-2000

Παρόλο που το 1999, υπήρξε μια μικρή αύξηση της παγκόσμιας παραγωγής χάλυβα, με την αύξηση της παραγωγής χάλυβα της Κίνας να αντισταθμίζει την μείωση της ευρωπαϊκής και αμερικάνικης παραγωγής, ο συνολικός όγκος του διεθνούς εμπορίου σιδηρομεταλλεύματος μειώθηκε κατά 1,7% , στους 410 εκ. τόνους. Το 1999, αλλαγές στην περιφερειακή κατανομή παραγωγής χάλυβα επηρέασε τις εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος, με τις εισαγωγές της Ασίας να αυξάνονται και αυτές της Ευρώπης να μειώνονται . Αυτό είχε και επιπτώσεις στις κύριες εξαγωγικές χώρες, καθώς οι εξαγωγές της Αυστραλίας προς την Ασία αυξήθηκαν κατά 3%, ενώ αυτές της Βραζιλίας, η οποία εξάγει στη Ευρώπη μειώθηκαν κατά 5%.

Το 2000 το θαλάσσιο εμπόριο σιδηρομεταλλεύματος αυξήθηκε κατά 10,7% φτάνοντας τους 455 εκ. τόνους. Η Αυστραλία και η Βραζιλία σημείωσαν ετήσιες αυξήσεις στις εξαγωγές του περίπου κατά 13%.

2001-2002

Το 2001, παρατηρείται μείωση στο θαλάσσιο εμπόριο σιδηρομεταλλεύματος κατά 2%. Το 2002, η αλματώδης αύξηση της παράγωγης χάλυβα αντανakλάται σε αύξηση κατά 5,1% του θαλάσσιου εμπορίου σιδηρομεταλλεύματος, φτάνοντας τους 475 εκ. τόνους Αυστραλία και η Βραζιλία παρουσίασαν αυξήσεις στις εξαγωγές τους κατά 3,6%. Η Ιαπωνία, αύξησε τις εισαγωγές της κατά 4%, όμως αυτή η αύξηση επισκιάστηκε από την αξιοσημείωτη αύξηση των εισαγωγών της Κίνας κατά 20%.

2003-2004

Το 2003, η αλματώδης αύξηση των εισαγωγών της Κίνας συνεχίζεται σημειώνοντας αύξηση των εισαγωγών σε σιδηρομετάλλευμα κατά 32,5% , με τις Αυστραλία , Βραζιλία και Ινδία να επωφελούνται από αυτήν την αύξηση της ζήτησης της Κίνας.

Η άνθηση στην παγκόσμια παράγωγη χάλυβα, το 2004 αντικατοπτρίζεται ως με αύξηση κατά 12,6% του θαλάσσιου εμπορίου σιδηρομεταλλεύματος πλησιάζοντας τους 590 εκ. τόνους, Η Αυστραλία και η Βραζιλία, αντιπροσωπεύουν το 70% των

παγκόσμιων εξαγωγών, σημειώνοντας αύξηση κατά 8,5% και 10%, στους 205 εκ. τόνους και 203 εκ. τόνους αντίστοιχα, Η Ινδία το 2004 εμφανίζεται στο προσκήνιο σημειώνοντας μια θεαματική αύξηση των εξαγωγών της κατά 27,3% στους 70 εκ. τόνους, Οι εξαγωγές της Ν. Αφρικής παρέμειναν σταθερές στους 26 εκ. τόνους. Ο μεγαλύτερος εισαγωγέας με μεγάλη διαφορά ήταν η Κίνα με τις εισαγωγές τις να φτάνουν τους 208,1 εκ. τόνους, μια αύξηση σχεδόν 50 εκ. τόνων σε σχέση με το 2003. Η Ιαπωνία και οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης εισήγαγαν αντίστοιχα περίπου τις ίδιες ποσότητες με το 2003. Οι παραπάνω κύριοι εισαγωγείς εισήγαγαν περίπου περισσότερο από τα 3/4 των παγκόσμιου εμπορίου σιδηρομεταλλεύματος. Οι εισαγωγές της Κορέας αυξήθηκαν κατά 4,9%, στους 45,2 εκ. τόνους.

2005-2006

Το 2005, συνεχίστηκε η άνοδος στην παγκόσμια παραγωγή χάλυβα, ως αποτέλεσμα την αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου σιδηρομεταλλεύματος κατά 9,3%, τα οποία ανέρχονταν συνολικά στους 645 εκ. τόνους. Η Αυστραλία και η Βραζιλία σημείωσαν αύξηση των εξαγωγών τους κατά 14,5% και 8,3% αντίστοιχως. Η Ινδία συνέχισε την ανοδική της πορεία εξάγοντας 75 εκ. τόνους το 2005, μια ετήσια αύξηση κατά 10%. Η Κίνα σημείωσε αύξηση εισαγωγών κατά 50 εκ. τόνους, φτάνοντας τους 263 εκ. τόνους, Οι άλλοι δυο μεγαλύτεροι εισαγωγείς σιδηρομεταλλεύματος, η Ιαπωνία και οι Ευρωπαϊκή Ένωση εισήγαγαν, 135,7 και 117, 6 εκ. τόνους σημειώνοντας οριακές αυξήσεις σε σχέση με το 2004.

Το 2006, το παγκόσμιο εμπόριο σιδηρομεταλλεύματος έφτασε τους 716 εκ. τόνους. Οι δυο κύριοι εξαγωγείς αντιπροσώπευαν αντίστοιχα το 37,7% και 34,2% των παγκόσμιων εξαγωγών σιδηρομεταλλεύματος και μαζί είναι η πηγή περίπου των 3/4 των παγκόσμιων εξαγωγών. Το ισοζύγιο των παγκοσμίων εξαγωγών σιδηρομεταλλεύματος συμπληρώνει η Ινδία εξάγοντας το 2006, 99 εκ. τόνους. Η Κίνα συνεχίζει να είναι ο κύριος προορισμός των εξαγωγών σιδηρομεταλλεύματος. Το 2005, εκφορτώθηκαν στα λιμάνια της Κίνας 326 εκ. τόνοι σιδηρομεταλλεύματος, μια αύξηση κατά 18,4% σε σχέση με το 2005. Η Ιαπωνία και Ευρωπαϊκή Ένωση σημείωσαν αυξήσεις στις εισαγωγές τους κατά 2,3% και 3,8% αντίστοιχα.

2007-2008

Το 2007, οι εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος έφτασαν τους 792 εκ. τόνους. Όλοι οι εξαγωγείς αύξησαν τις εξαγωγές τους με διαφορετικά ποσοστά. Αξίζει να

σημειωθεί ότι η Βραζιλία ξεπέρασε την Αυστραλία και αύξησε τις εξαγωγές της κατά 11%, εξάγοντας 269,4 εκ. τόνους. Οι εξαγωγές της Αυστραλίας ανέρχονταν στους 266,8 εκ. τόνους. Η Ινδία εξήγαγε 90,1 εκ. τόνους. Η αυξανόμενη ανάπτυξη της παραγωγής χάλυβα στην Κίνα, οδήγησε σε αύξηση των εισαγωγών της κατά 17,6% σε σχέση με το 2006. Η Ιαπωνία, σημείωσε αύξηση κατά 2,3% πλησιάζοντας τους 153 εκ τόνους. Αξιοσημείωτη είναι η απότομη πτώση των εισαγωγών των Ηνωμένων Πολιτειών κατά 25%. Η ραγδαία πτώση των εισαγωγών των Ηνωμένων Πολιτειών, το 2007 σχετίζεται με την χρηματοπιστωτική κρίση τις οποίες οι επιπτώσεις αντικατοπτρίζονταν και επηρέασαν σε σημαντικό βαθμό το διεθνές εμπόριο, καθώς και την θέση των ΗΠΑ στις αγορές. Παρακάτω, από τα στοιχεία μας θα παρουσιάσουμε αναλυτικά, τις ετήσιες εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος των Ηνωμένων Πολιτειών την περίοδο από το 1995 έως το 2010 και πώς ενδεχομένως αυτές σχετίζονται με την οικονομική της ανάπτυξη πριν και μετά την χρηματοπιστωτική κρίση.

Ο όγκος των θαλάσσιου εμπορίου σιδηρομεταλλεύματος το 2008, ανέρχονταν στους 844 εκ. τόνους., μια αύξηση κατά 6,5% σε σχέση με το 2007. Η Αυστραλία ξανακέρδισε τη θέση της ως ο μεγαλύτερος εξαγωγέας σιδηρομεταλλεύματος, εξάγοντας το 2008 309,5 εκ. τόνους σε σχέση με την Βραζιλία που ξαναβρέθηκε στην δεύτερη θέση εξάγοντας 281,7 εκ. τόνους. Η Ινδία, έχει ισχυροποιήσει τη θέση της ανάμεσα στους κύριους εξαγωγείς σιδηρομεταλλεύματος εξάγοντας το 2008, 101,1 εκ. τόνους. Η Κίνα σημειώνει μια μικρότερη αύξηση σε σχέση με το 2007, της τάξεως του 16%., και η Ιαπωνία αύξησε τις εισαγωγές της κατά 1,1%.

2009-2010

Ο όγκος του θαλάσσιου εμπορίου σιδηρομεταλλεύματος υπολογίστηκε στους 907 εκ. τόνους, μια αύξηση κατά 8,6% σε σχέση με το 2008. Η Αυστραλία παρέμεινε και αυτή τη χρονιά ο κύριος εξαγωγέας, σημειώνοντας αύξηση κατά 14%, εξάγοντας 362,4 εκ. τόνους, σε αντίθεση με την Βραζιλία η οποία μείωσε τις εξαγωγές της κατά 5,64% εξάγοντας 266 εκ τόνους. Η μηχανή της ανάπτυξης παρέμεινε η Κίνα., της οποίας οι εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος αυξήθηκαν κατακόρυφα, κατά 41,8%. Αυτή η θεαματική αύξηση των εισαγωγών της Κίνας οφείλεται κυρίως σε ένα πακέτο κινήτρων της κινεζικής κυβέρνησης, τα οποία θα τόνωναν την εγχώρια ζήτηση για χάλυβα σε μια εποχή που η εξαγωγική αγορά ήταν καταθλιπτική. Αυτό αντανακλάται στην έντονη αύξηση της παραγωγής χάλυβα της Κίνα, παραμένοντας

στην ηγετική θέση στην παγκόσμια παραγωγή χάλυβα. Η Ιαπωνία από την άλλη μεριά σημείωσε θεαματική πτώση κατά 25% στις εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος.

Το 2010, η Αυστραλία και η Βραζιλία συνεχίζουν να έχουν ανοδικές τάσεις στις εξαγωγές του. Η Αυστραλία εξήγαγε το 2010, 402 εκ. τόνους, και η Βραζιλία 310 εκ. τόνους, σημειώνοντας ετήσιες αυξήσεις κατά 10% και 14,19% αντίστοιχα. Η ανοδική πορεία των Κινεζικών εισαγωγών σιδηρομεταλλεύματος σταμάτησε το 2010, σημειώνοντας μια οριακή πτώση κατά 1,44%. Η Ιαπωνία, σε αντίθεση, αύξησε κατά 27,6% τις εισαγωγές της.

Έχοντας αναλύσει παραπάνω τη πορεία του διεθνούς εμπορίου σιδηρομεταλλεύματος, εστιάζοντας στους κύριους παίκτες της εν λόγω αγοράς μπορούμε να διευρύνουμε την έρευνα μας.

5.3 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ – Η ΡΑΓΔΑΙΑ ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ ΤΗΣ ΣΕ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑ 1995 - 2010

Είναι φανερό ότι από το 1995 έως το 2010, δηλαδή και η περίοδος που εξετάζουμε, οι ροές του διεθνούς εμπορίου άλλαξαν, και ιδιαίτερη αίσθηση μας κάνει η Κίνα.

Η Κίνα, όπως αναφέραμε και παραπάνω στην ετήσια ανάλυση των στοιχείων μας, αύξησε τις εισαγωγές της κατακόρυφα, κερδίζοντας έτσι ηγετική θέση στην αγορά σιδηρομεταλλεύματος. Στο γράφημα 4.4 μπορούμε να δούμε ξεκάθαρα την ανοδική πορεία των εισαγωγών της Κίνας σε σιδηρομετάλλευμα την περίοδο 1995 – 2010.



Γράφημα 5.4 Εισαγωγές Σιδηρομεταλλεύματος Κίνας 1995-2010

Πηγή: United Nations Statistics Division

ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΟΣ ΚΙΝΑΣ - ΑΕΠ 1995-2010			
ΕΤΟΣ	ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΕΚ. ΔΟΛΑΡΙΑ	ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΕΚ. ΤΟΝΟΙ	ΑΕΠ
1995	1.226	41	727.946
1996	1.320	44	856.084
1997	1.614	49	952.649
1998	1.467	51	1.019.481
1999	1.378	55	1.083.285
2000	1.857	70	1.198.478
2001	2.502	92	1.324.814
2002	2.769	111	1.453.833
2003	4.856	148	1.640.962
2004	12.699	208	1.931.646
2005	18.379	263	2.256.919
2006	20.913	326	2.712.917
2007	33.797	382	3.494.235
2008	60.709	442	4.519.950
2009	50.140	627	4.990.528
2010	79.071	618	5.878.257

Πίνακας 5.4 Εισαγωγές Σιδηρομεταλλεύματος Κίνας 1995-2010

Πηγή: United Nations Statistics Division & IMF

Ένας σημαντικός παράγοντας ο οποίος είναι αναγκαίο να σχολιαστεί στην παρούσα φάση της μελέτης μας είναι η οικονομική εξέλιξη της Κίνας την περίοδο που μελετάμε καθώς και τους οικονομικούς ή άλλους παράγοντες που οδήγησαν την Κίνα να αποκτήσει την εξέχουσα θέση που κατέχει στο θαλάσσιο εμπόριο σιδηρομεταλλεύματος. Όπως έχουμε ήδη αναφέρει παραπάνω η Κίνα, είναι ο μεγαλύτερος παραγωγός χάλυβα στον κόσμο. Η παραγωγή χάλυβα εκτιμάται περίπου στους 140 εκ τόνους το 2000, και το 2006 έφτασε τους 419 εκ τόνους. Άρα, η αυξανόμενη ζήτηση εισαγωγών σιδηρομεταλλεύματος μπορεί να εξηγηθεί από την αύξηση της εγχώριας παραγωγής χάλυβα. Η Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας, τα 30 τελευταία χρόνια παρουσίασε υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης. Είναι η δεύτερη μεγαλύτερη οικονομία στον κόσμο, με μέσους ρυθμούς ανάπτυξης 10% για τα τελευταία 30 χρόνια. Η Κίνα είναι επίσης και ο μεγαλύτερος εξαγωγέας και ο δεύτερος μεγαλύτερος εισαγωγέας αγαθών στον κόσμο, καθώς και το 2010 απέκτησε τον τίτλο του κορυφαίου κατασκευαστή στον κόσμο, ξεπερνώντας τις Ηνωμένες Πολιτείες. Το 2010 το Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ (PPP) βάση του IMF ανήλθε στα \$7.518.

Συνεπώς, η ταχύτερη αυτή οικονομική ανάπτυξη της Κίνας είναι ένας σημαντικότερος παράγοντας ο οποίος έδωσε ώθηση σε αυτήν την μεγάλη ζήτηση της Κίνας για σιδηρομετάλλευμα. Η οικονομική ανάπτυξη, η εκβιομηχάνιση, η άνθιση των κατασκευών και της παραγωγής δεν μπορεί να μην συνδέεται με το θαλάσσιο εμπόριο σιδηρομεταλλεύματος, το σιδηρομετάλλευμα το οποίο είναι η κύρια πρώτη ύλη για την παραγωγή χάλυβα.

5.3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΟΣ ΚΙΝΑΣ – ΑΕΠ 1995 -2010

Στον πίνακα 5.4 παρουσιάζονται οι εισαγωγές της Κίνας σε σιδηρομετάλλευμα, καθώς και η πορεία του ΑΕΠ της για την περίοδο της μελέτης μας από το 1995 έως 2010.

Στην παρούσα φάση της μελέτης μας είναι ενδιαφέρον να εξετάσουμε τη συσχέτιση των εισαγωγών της Κίνας σε σιδηρομετάλλευμα με το ετήσιο ΑΕΠ της. Με αυτό τον τρόπο θα δούμε κατά πόσο οι εισαγωγές της σε ένα φορτίο ιδιαίτερος σημαντικό για την Κινεζική βιομηχανία εξαρτώνται με την πορεία του οικονομικού της δείκτη ΑΕΠ. Ή κατά μια άλλη οπτική γωνία θα εξετάσουμε κατά πόσο επηρεάζεται η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές του εν λόγω φορτίου από την

οικονομική ανάπτυξη της Κίνας. Στην συγκεκριμένη παλινδρόμηση η εξαρτημένη μας μεταβλητή είναι οι εισαγωγές της Κίνας σε σιδηρομετάλλευμα και η ανεξάρτητη μεταβλητή είναι το ΑΕΠ της Κίνας.

Variables Entered/Removed^b

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	ΑΕΠ_ΚΙΝΑΣ	.	Enter

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ_ΚΙΝΑΣ_ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑ

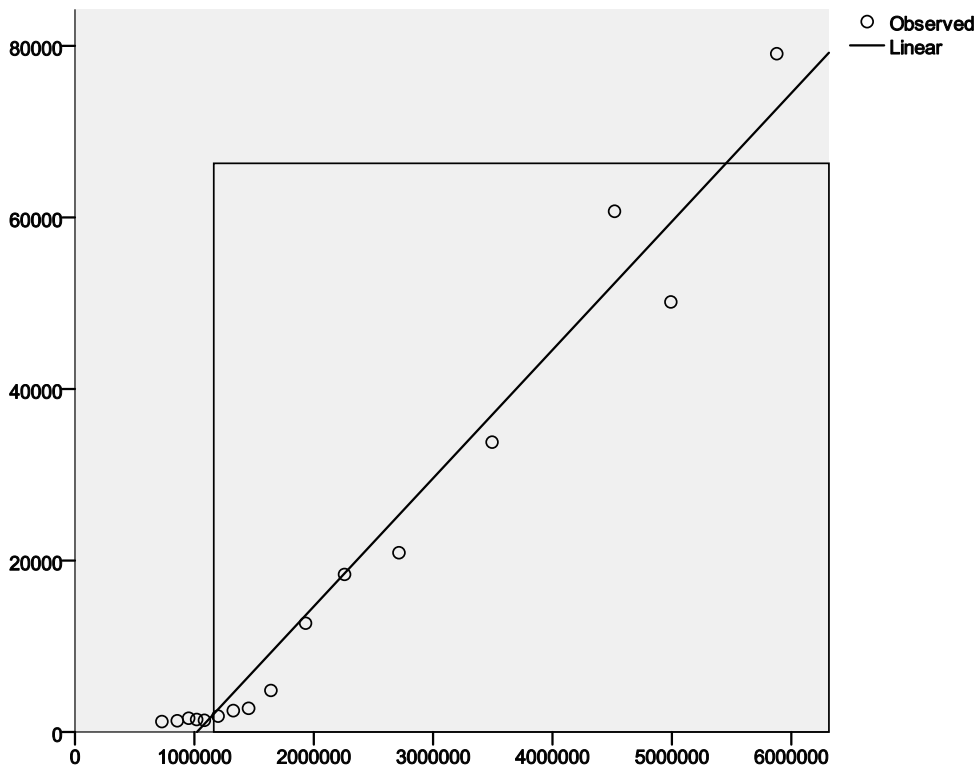
Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	
		B	Std. Error	Beta	t
1	(Constant)	15277,843	2090,271		15,873
	ΑΕΠ_ΚΙΝΑΣ	2,015	0,601	,982	19,653

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,982 ^a	,965	,963	4782,308

Εισαγωγές Κίνας σε σιδηρομετάλλευμα (εκ. δολάρια)



ΑΕΠ Κίνας (εκ. δολάρια)

Γράφημα 5.5 Εισαγωγές Κίνας σε σιδηρομετάλλευμα σε συσχέτιση με ΑΕΠ

Τα συμπεράσματα από την παραπάνω μελέτη των δυο μεταβλητών φαίνονται ξεκάθαρα από την εκτίμηση του συντελεστή συσχέτισης ο οποίος πλησιάζει το **0,97**, δηλαδή τη μονάδα. Είναι σαφές ότι υπάρχει μια πολύ στενή και θετική σχέση μεταξύ των εισαγωγών της Κίνας σε σιδηρομετάλλευμα και του ΑΕΠ της. Αυτό μας δείχνει ότι το θαλάσσιο εμπόριο και πόσο μάλλον οι εισαγωγές της Κίνας σε σιδηρομετάλλευμα οδηγούνται και καθορίζονται σε πολύ μεγάλο βαθμό από την οικονομική της ανάπτυξη το ΑΕΠ της.

5.3.1 ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ – ΑΕΠ ΚΙΝΑΣ 1995 - 2010

Εκτιμώντας την παραπάνω συσχέτιση καθώς και μελετώντας εκτενέστερα την οικονομική πορεία και εξέλιξη της Κίνας, θέλησα να εξετάσω κατά πόσο η οικονομική ανάπτυξη της Κίνας σε όρους ετήσιου ΑΕΠ, συσχετίζεται και σε τι βαθμό με την ανάπτυξη του Διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου την περίοδο που μελετούμε 1995 – 2010. Στον πίνακα 5.5 παρουσιάζεται η ανάπτυξη του Διεθνούς Θαλάσσιου εμπορίου καθώς και η οικονομική ανάπτυξη της Κίνας την περίοδο 1995 – 2010.

ΕΤΟΣ	ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ	ΑΕΠ ΚΙΝΑΣ
1995	20.188	727.946
1996	20.678	856.084
1997	21.672	952.649
1998	21.425	1.019.481
1999	21.990	1.083.285
2000	22.927	1.198.478
2001	23.131	1.324.814
2002	23.516	1.453.833
2003	25.124	1.640.962
2004	26.814	1.931.646
2005	28.376	2.256.919
2006	30.058	2.712.917
2007	31.425	3.494.235
2008	32.746	4.519.950
2009	31.756	4.990.528
2010	33.465	5.878.257

Πίνακας 5.5 Διεθνές Θαλάσσιο Εμπόριο – ΑΕΠ Κίνας

Πηγή: United Nations Statistics Division & IMF

Variables Entered/Removed^b

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	ΑΕΠ_ΚΙΝΑΣ ^a	.	Enter

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: ΔΙΕΘΝΕΣ_ΘΑΛΑΣΣΙΟ_ΕΜΠΟΡΙΟ

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized	t
		B	Std. Error	Coefficients	
1	(Constant)	19841,638	721,871		27,486
	ΑΕΠ_ΚΙΝΑΣ	4,003	0,7340	,940	10,325

a. Dependent Variable: ΔΙΕΘΝΕΣ_ΘΑΛΑΣΣΙΟ_ΕΜΠΟΡΙΟ

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted Square	R	Std. Error of the Estimate
1	,980 ^a	,950	,947		1651,561

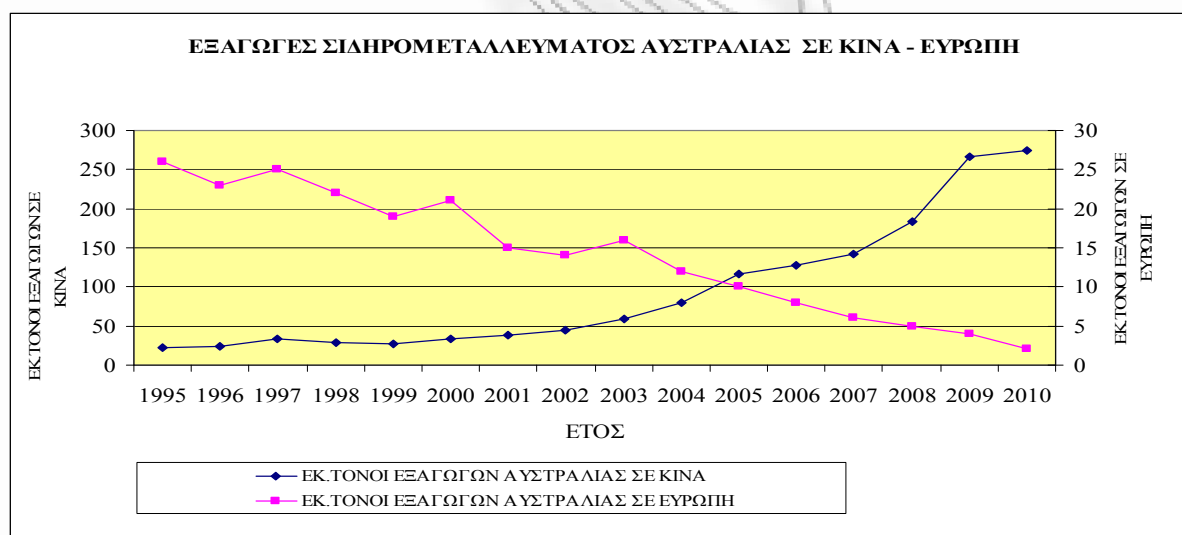
a. Predictors: (Constant), ΑΕΠ_ΚΙΝΑΣ

Η εξαιρετική ανάπτυξη της Κίνας είναι ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες που επηρέασαν τη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών και την ναυτιλιακή αγορά καθώς και την αγορά των χύδην φορτίων που μελετούμε.

Από την εξέταση της παραπάνω παλινδρόμησης μεταξύ του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου και του ΑΕΠ της Κίνας την περίοδο 1995 – 2010, βλέπουμε ότι ο συντελεστής συσχέτισης ανέρχεται στο **0,95** το οποίο υποδηλώνει ότι η οικονομική ανάπτυξη της Κίνας σε όρους ετήσιου ΑΕΠ, είναι η κύρια πηγή αύξησης των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών.

5.3.2 ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΟΣ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ ΣΕ ΚΙΝΑ 1995 - 2010

Στο παρακάτω διάγραμμα απεικονίζονται οι εξαγωγές του μεγαλύτερου εξαγωγέα σιδηρομεταλλεύματος, της Αυστραλίας, προς την Κίνα και την Ευρώπη, την χρονική περίοδο 1995-2010. Από τα στοιχεία μας απεικονίζοντας τα σε ένα γράφημα, φαίνεται ξεκάθαρα, πώς η Αυστραλία αυξάνει υπέρμετρα τις εξαγωγές της σε σιδηρομέταλλευμα προς την Κίνα, ενώ την ίδια περίοδο μειώνει αισθητά τις εξαγωγές της προς την Ευρώπη. Για ακόμη μια φορά από αυτή την ανάλυση, διαπιστώνουμε την αναπτυξιακή πορεία της Κίνας, σε αντίθεση με την πορεία της Ευρώπης. Οι ροές των εξαγωγών της Αυστραλίας είναι ολοφάνερο ότι άλλαξαν, και κινήθηκαν προς την Ασία, μειώνοντας αισθητά το μερίδιο αγοράς της στην Ευρωπαϊκή αγορά.⁴



Γράφημα 5.6 Εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος Αυστραλίας σε Κίνα και Ευρώπη
Πηγή: United Nations Statistics Division

Όπως αναφέραμε και παραπάνω, αυτή η τάση των εξαγωγών έχει να κάνει με την ζήτηση του σιδηρομεταλλεύματος. Η Κίνα, παρόλο το ξέσπασμα της χρηματοοικονομικής κρίσης ήταν εκείνη που κατάφερε να διατηρήσει την αναπτυξιακή της πορεία. Το έτος 2007 η παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη αυξήθηκε κατά 3,8% και αυτό ήταν αποτέλεσμα κυρίως από τα ισχυρά αποτελέσματα που καταγράφονται από τις αναδυόμενες αναπτυσσόμενες οικονομίες κυρίως της Κίνας

⁴ Πίνακας 5.1 Εξαγωγές Αυστραλίας σε σιδηρομέταλλευμα 1995 – 2010

και της Ινδίας. Από την άλλη μεριά η ανάπτυξης στις αναπτυγμένες οικονομίες κυμάνθηκε από 2,8 % το 2006 σε 2,5% το 2007. Κύρια αίτια αυτής της πτώσης της οικονομικής ανάπτυξης των ανεπτυγμένων χωρών ήταν η οικονομική επιβράδυνση και η χρηματοπιστωτική κρίση των Ηνωμένων Πολιτειών και οι επιπτώσεις της στην Ευρώπη και την Ιαπωνία.

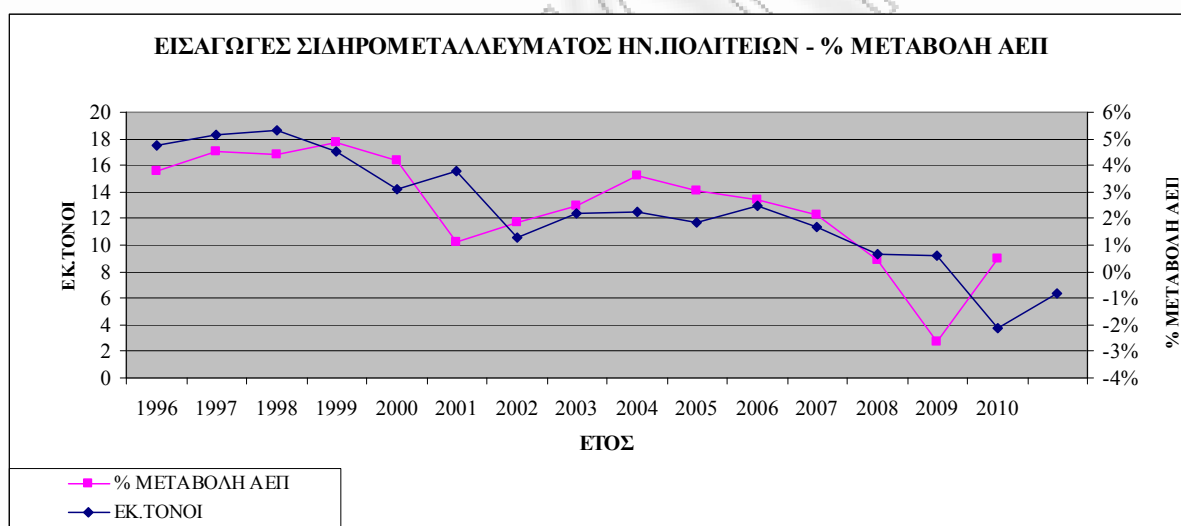
5.3.3 ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΟΣ ΗΠΑ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΗΣ - ΑΕΠ 1995 – 2010

Οι Ηνωμένες Πολιτείες είναι το μεγαλύτερο εμπορικό έθνος του κόσμου. Δεδομένου ότι είναι ο μεγαλύτερος εισαγωγέας στον κόσμο, υπάρχουν πολλά δολάρια σε κυκλοφορία σε όλο τον πλανήτη. Το δολάριο χρησιμοποιείται επίσης ως η τυπική μονάδα του νομίσματος στις διεθνείς αγορές για αγαθά όπως ο χρυσός και το πετρέλαιο (το τελευταίο μερικές φορές ονομάζεται “retrocurrency” είναι η πηγή του όρου πετροδολαρίων. Οι μεγάλες ξένες οικονομίες όπως η Κίνα, η Ιαπωνία και τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης διαθέτουν τα δικά τους τεράστια αποθεματικά σε δολάρια

Η διεθνής Χρηματοπιστωτική Κρίση του 2007

Η Διεθνής Χρηματοπιστωτική Κρίση του 2007 είναι μια παγκόσμια κατάσταση απειλούμενης οικονομικής ύφεσης στον ευρύτερο χρηματοπιστωτικό και τραπεζικό τομέα με γενεσιουργό χώρα τις Ηνωμένες Πολιτείες. Το 2008 η οικονομία των Ηνωμένων Πολιτειών παρουσίασε μια ισχυρή κρίση. Προέκυψε μετά το ξέσπασμα των προβλημάτων στην αγορά στεγαστικών δανείων χαμηλής εξασφάλισης και την αλόγιστη χρήση δομημένων επενδυτικών προϊόντων που εξαρτιόνταν άμεσα από τη δυνατότητα αποπληρωμής των δανείων από τα οποία παράγονταν. Η προσπάθεια απομάκρυνσης του πιστωτικού και επιτοκιακού κινδύνου από τις τράπεζες, η μετατροπή στάσιμων κεφαλαίων σε εμπορεύσιμους τίτλους και η μετακίνηση των σύνθετων επενδυτικών τίτλων στις καταστάσεις ειδικών οντοτήτων, προκάλεσαν ένα "ντόμινο" αλυσιδωτών αντιδράσεων στον αμερικανικό και ευρωπαϊκό τραπεζικό και κτηματομεσιτικό τομέα. Χαρακτηριστικά αυτής της γενικευμένης κατάστασης είναι ο κίνδυνος κατάρρευσης τραπεζών από φημολογία, πώληση άλλων σε ιδιαίτερα χαμηλό τίμημα και άσκηση νομισματικής πολιτικής από τις Κεντρικές Τράπεζες με σκοπό τη

διάσωση του χρηματοοικονομικού συστήματος και όχι για τη διασφάλιση των τιμών, όπως παραδοσιακά οφείλουν να πράττουν. Ζημιωμένα βγήκαν τα συστήματα που εκτέθηκαν στα "τοξικά", όπως χαρακτηρίστηκαν, ομόλογα, συστήματα που στρέφονται πλέον προς ένα νέο κρατικό παρεμβατισμό, παράλληλα με την κατάρτιση σχεδίων επίλυσης της κρίσης προτού επεκταθεί στην ευρύτερη οικονομία των κρατών που επλήγησαν. Αυτή η σύντομη αναφορά στην χρηματοπιστωτική κρίση του 2007 που ξεκίνησε από τις Ηνωμένες Πολιτείες θα μας βοηθήσει να εξηγήσουμε την πορεία των εισαγωγών των Ηνωμένων Πολιτειών σιδηρομεταλλεύματος όπως φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα σε σχέση με την ετήσια οικονομική ανάπτυξη των Ηνωμένων Πολιτειών.⁵



Γράφημα 5.7 Εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος ΗΠΑ – ετήσια μεταβολή ΑΕΠ 1995-2010

Πηγή: United Nations Statistics Division & IMF

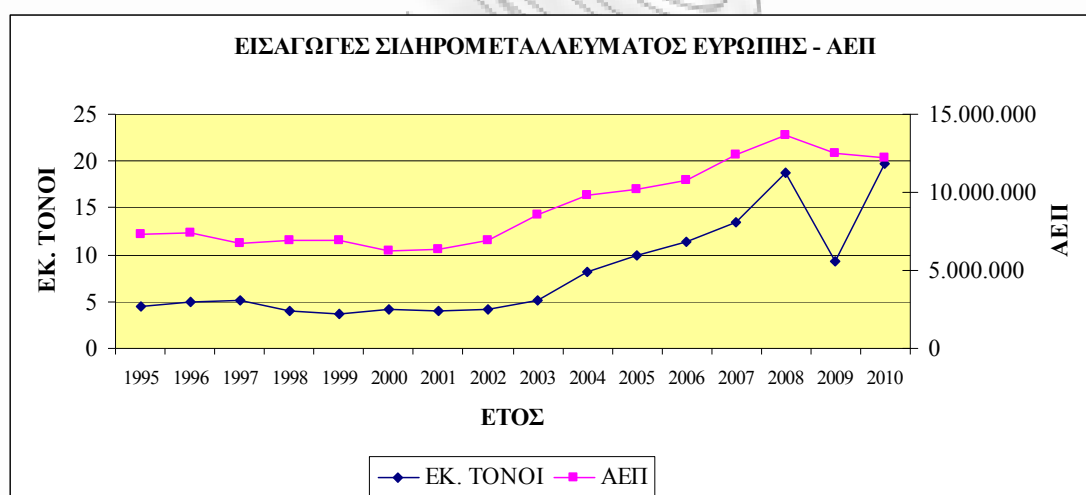
Μελετώντας τις ετήσιες εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος των Ηνωμένων Πολιτειών από το 2006 διαπιστώνουμε μια αισθητή μείωση των εισαγωγών της. Την ίδια χρονική περίοδο παρατηρούμε μια επιβράδυνση στην αύξηση του ΑΕΠ τόσο των Ηνωμένων Πολιτειών όσο και του παγκοσμίου.

⁵ Παράρτημα Β : Εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος ΗΠΑ - ΑΕΠ ΗΠΑ 1995 – 2010

5.3.4 ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΣΕ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑ - ΑΕΠ 1995 – 2010

Η χρηματοπιστωτική κρίση δεν επηρέασε μόνο το εμπόριο σιδηρομεταλλεύματος των Ηνωμένων Πολιτειών, αλλά και αυτό της Ευρώπης. Από το διάγραμμα διαπιστώνουμε την έντονη πτώση των Ευρωπαϊκών εισαγωγών σιδηρομεταλλεύματος.⁶ Το διάγραμμα απεικονίζει το ΑΕΠ της Ευρώπης σε συνδυασμό με τις ετήσιες εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος. Είναι φανερό ότι η Ευρωπαϊκή αγορά κλονίστηκε ιδιαίτερα λόγω της χρηματοπιστωτικής κρίσης και αυτό επηρέασε όπως είναι οικονομικώς ορθό το εμπόριο της. Η ζήτηση για σιδηρομετάλλευμα μειώθηκε σε σημαντικό βαθμό

Το 2008 οι εισαγωγές των χωρών της Ευρώπης έφτασαν στο ανώτερο σημείο της τελευταίας δεκαετίας, για να ακολουθήσει μια καθοδική πορεία το 2009, η οποία οδήγησε σε μείωση εισαγωγών κατά περίπου 6%.



Γράφημα 5.8: Εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος Ευρώπης – ΑΕΠ 1995-2010

Πηγή: United Nations Statistics Division & IMF

Οι εισαγωγές της Ευρώπης σε σιδηρομετάλλευμα, το 2010, παρουσιάζουν ανοδική πορεία σε σχέση με το προηγούμενο έτος φτάνοντας τους 20 εκ. τόνους εισαγωγών.

⁶ Παράρτημα Γ : Εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος Ευρώπης – ΑΕΠ Ευρώπης 1995 - 2010

5.3.5 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ – Η ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΕΞΑΓΩΓΩΝ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

Η Ινδία είναι η δεύτερη αναπτυσσόμενη χώρα που θα εξετάσουμε μετά την Κίνα, η οποία εμφανίστηκε στο προσκήνιο πετυχαίνοντας σημαντικούς ρυθμούς ανάπτυξης.

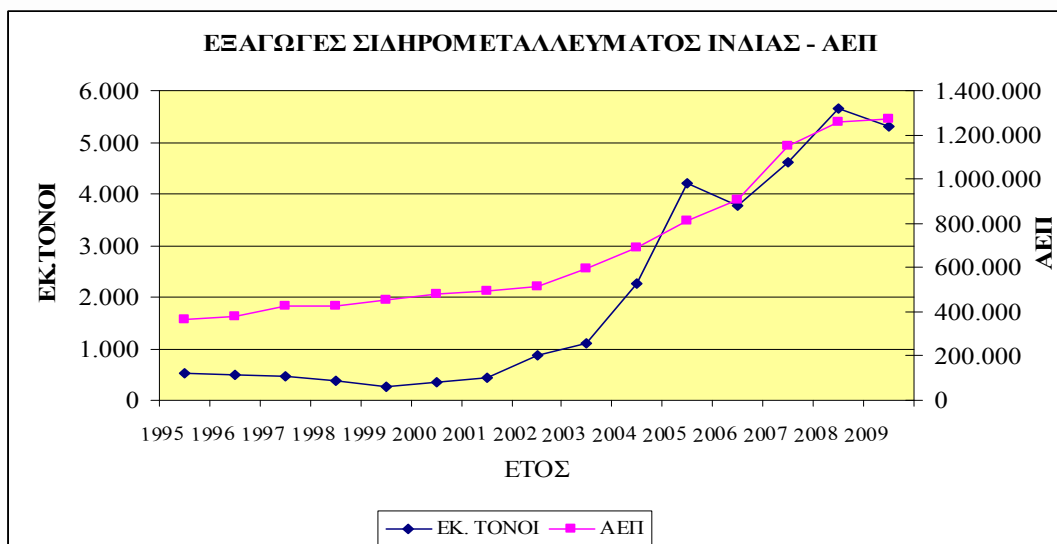
Σύμφωνα με το Διεθνές Νομισματικό ταμείο, το ονομαστικό ΑΕΠ της Ινδίας ανέρχεται σε 1,53 τρισεκατομμύρια δολάρια, καθιστώντας την, την δέκατη μεγαλύτερη οικονομία στον κόσμο. Εκτιμώντας την οικονομία της σύμφωνα με την ισοτιμία αγοραστικής δύναμης, η οικονομία της Ινδίας είναι η τέταρτη μεγαλύτερη στον κόσμο, με 4,06 τρισεκατομμύρια δολάρια. Με το μέσο ετήσιο ΑΕΠ της να αυξάνεται κατά 5,8% τις τελευταίες δύο δεκαετίες, η Ινδία είναι επίσης μια από τις ταχύτερα αναπτυσσόμενες οικονομίες στον κόσμο.

Μέχρι το 1991, όλες οι ινδικές κυβερνήσεις ακολούθησαν πολιτικές προστατευτισμού που επηρεάστηκαν από τη σοσιαλιστική οικονομία. Η εκτεταμένη κρατική παρέμβαση προκάλεσε την ινδική οικονομία να είναι σε μεγάλο βαθμό κλειστή στον έξω κόσμο. Μετά από μία οξεία κρίση ισοζυγίου πληρωμών το 1991, το έθνος ελευθέρωσε την οικονομία της και έκτοτε εξακολουθεί να εξελίσσεται σε ένα σύστημα ελεύθερης αγοράς, δίνοντας έμφαση τόσο το εξωτερικό εμπόριο και τις επενδύσεις. Η Ινδία ήταν ο δέκατος πέμπτος μεγαλύτερος εισαγωγέας στον κόσμο το 2009, και ο δέκατος όγδοος εισαγωγέας.

ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΟΣ ΙΝΔΙΑΣ 1995-2009			
ΕΤΟΣ	ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΕΚ. ΔΟΛΑΡΙΑ	ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΕΚ. ΤΟΝΟΙ	ΑΕΠ
1995	512	32	367.725
1996	480	17	378.985
1997	476	29	424.143
1998	383	22	427.546
1999	272	15	456.517
2000	354	21	479.871
2001	431	19	491.436
2002	863	50	514.253
2003	1.111	49	595.437
2004	2.267	61	690.321
2005	4.192	99	809.723
2006	3.768	86	908.036
2007	4.607	75	1.151.619
2008	5.638	64	1.258.960
2009	5.298	98	1.268.878

Πίνακας 5.6 Εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος Ινδίας – ΑΕΠ 1995 - 2010

Πηγή: United Nations Statistics Division



Γράφημα 5.9 Εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος Ινδίας – ΑΕΠ 1995 – 2010

Πηγή: United Nations Statistics Division & IMF

Από τον πίνακα 5.6 και την αποτύπωση των στοιχείων του στο γράφημα 5.9 σχετικά με την οικονομική ανάπτυξη και εξέλιξη της Ινδίας, συμπεραίνουμε ότι η αύξηση των εξαγωγών της σε σιδηρομετάλλευμα, κατέχοντας την τελευταία δεκαετία κυρίαρχη θέση ανάμεσα στους μεγαλύτερους εξαγωγείς σιδηρομεταλλεύματος μπορεί να εξηγηθεί. Αξίζει να μελετήσουμε την συσχέτιση αυτής της ανοδικής πορείας της Ινδικής οικονομίας με την ανοδική πορεία των εξαγωγών της σε σιδηρομετάλλευμα. Το γράφημα 5.9, απεικονίζει τις εξαγωγές της Ινδίας σε εκ. τόνους, καθώς και την οικονομική ανάπτυξη της, ετήσια αύξηση του ΑΕΠ., την χρονική περίοδο από το 1995 έως το 2010.

Χρησιμοποιώντας τα παραπάνω στοιχεία του πίνακα 5.6, εκτελούμε μια γραμμική παλινδρόμηση μεταξύ δυο μεταβλητών, της εξαρτημένης μεταβλητής των εξαγωγών της Ινδίας σε σιδηρομετάλλευμα και της ανεξάρτητης μεταβλητής, του ετήσιου ΑΕΠ της Ινδίας την περίοδο της μελέτης μας 1995 – 2010. Παρακάτω βλέπουμε τα αποτελέσματα της παλινδρόμησης μας.

Variables Entered/Removed^b

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	ΑΕΠ_ΙΝΔΙΑΣ ^a	.	Enter

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: ΕΞΑΓΩΓΕΣ_ΙΝΔΙΑΣ_ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑ

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	
		B	Std. Error	Beta	t
1	(Constant)	2084,729	152,366		13,682
	ΑΕΠ_ΙΝΔΙΑΣ	2,006	0,300	,998	65,112

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,972 ^a	,945	,941	497,354

a. Predictors: (Constant), ΑΕΠ_ΙΝΔΙΑΣ

Από την ανάλυση της παραπάνω παλινδρόμησης με την συσχέτιση των δυο μεταβλητών, των εξαγωγών της Ινδίας σε σιδηρομετάλλευμα και του ετήσιου ΑΕΠ της Ινδίας βλέπουμε ότι υπάρχει μια στενή σχέση μεταξύ των δυο αυτών μεταβλητών. Ο συντελεστής συσχέτισης εκτιμάται στο **0,945** που μας δείχνει την στενή και θετική σχέση μεταξύ των εξαγωγών της Ινδίας σε σιδηρομετάλλευμα και του οικονομικού της δείκτη ΑΕΠ. Όπως και είπαμε παραπάνω η οικονομική ανάπτυξη της Ινδίας, ακολουθείται από μια αύξηση των εξαγωγών της και συγκεκριμένα των εξαγωγών της σε σιδηρομετάλλευμα στο οποίο εδραίωσε τη θέση της στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο και γενικότερα στην διεθνή οικονομική σκηνή.

6. ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΑΝΘΡΑΚΑ

Το εμπόριο άνθρακα κατέχει την πρώτη θέση ανάμεσα στα υπόλοιπα χύδην φορτία. Ο άνθρακας, κατά κύριο λόγο χρησιμοποιείται ως στερεό καύσιμο για την παραγωγή ηλεκτρισμού και θερμότητας μέσω καύσης. Η παγκόσμια κατανάλωση άνθρακα ήταν περίπου 6.743.786.000 μετρικών τόνων το 2006 και αναμένεται να αυξηθεί κατά 48% σε 9.980 εκατομμύρια μικρών τόνων το 2030. Κίνα παρήγαγε 2380 εκατομμύρια τόνους το 2006. Ινδία παρήγαγε περίπου 447,3 εκατομμύρια τόνους το 2006. Οι Ηνωμένες Πολιτείες καταναλώνουν περίπου το 14% του παγκόσμιας παραγωγής άνθρακα.

6.1 ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ ΣΕ ΔΥΟ ΑΓΟΡΕΣ

Το θαλάσσιο εμπόριο άνθρακα, αν και σχετίζεται με αυτό του σιδηρομεταλλεύματος είναι πιο σύνθετο, καθώς υπάρχουν δυο διαφορετικές αγορές. Η πρώτη είναι η αγορά του μεταλλουργικού άνθρακα, ο οποίος είναι η πρώτη ύλη για την βιομηχανία χάλυβα.(coking coal). Η δεύτερη αγορά είναι αυτή του θερμικού άνθρακα ο οποίος χρησιμοποιείται ως καύσιμο για την βιομηχανία παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας. (steam coal). Ως καύσιμο δηλαδή ο άνθρακας χρησιμοποιείται από τους σταθμούς παραγωγής ενέργειας. Οι χώρες με τα μεγαλύτερα αποθέματα άνθρακα το 2008, ήταν πρώτες οι Ηνωμένες Πολιτείες αντιπροσωπεύοντας το 22,6% των συνολικών παγκόσμιων αποθεμάτων, δεύτερη η Ρωσία με ποσοστό 14,4% και τρίτη η Κίνα με 12,6%.

6.2 ΚΥΡΙΟΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ ΚΑΙ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΑΝΘΡΑΚΑ

Ανάμεσα στους καθιερωμένους εξαγωγείς άνθρακα συγκαταλέγονται πρώτη η Αυστραλία, αντιπροσωπεύοντας το 34% των παγκόσμιων εξαγωγών άνθρακα. Ακολουθεί, η Ινδονησία με 29% , η Ρωσία, η Κολομβία και η Ν. Αφρική κατέχοντας η καθεμία το 8% των παγκόσμιων εξαγωγών. Μικρότεροι εξαγωγείς είναι οι Ηνωμένες Πολιτείες με 4%,ο Καναδάς με 3%, και η Κίνα με 2%.

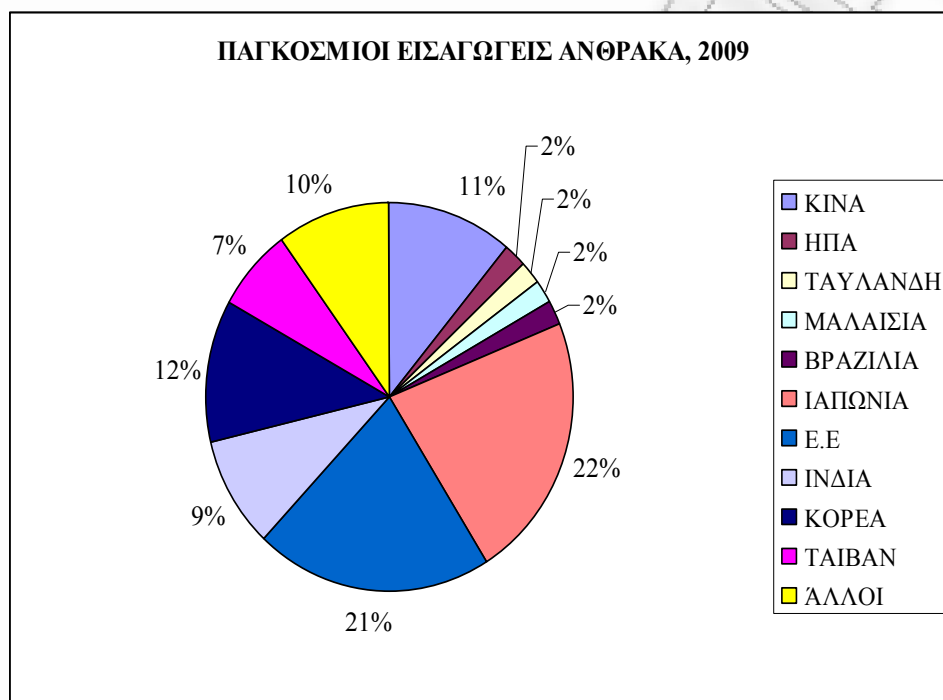


Γράφημα 6.1 Κύριοι εξαγωγείς άνθρακα

Πηγή: Development of international seaborne trade 2009

Κύριοι Εισαγωγείς Άνθρακα

Η μεγαλύτερη εισαγωγική άνθρακα στον κόσμο το 2009 αναδείχτηκε η Ιαπωνία αντιπροσωπεύοντας το 22% των παγκόσμιων εισαγωγών,. Η Ευρώπη ακολουθεί κατέχοντας το 21% και η Κορέα το 12% των παγκόσμιων εισαγωγών.



Γράφημα 6.2 Κύριοι εισαγωγείς άνθρακα

Πηγή: Development of international seaborne trade 2009

6.3 ΡΟΕΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ 1995 – 2010

Στον Πίνακα 6.1 παρουσιάζονται οι εξαγωγές της Αυστραλίας σε άνθρακα την περίοδο 1995 -2010 προς τους κύριους εμπορικούς της εταίρους, καθώς και ανά ήπειρο και τελικά στο σύνολο τους.

ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΑΝΘΡΑΚΑ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ (ΕΚ. ΤΟΝΟΙ) ΠΡΟΣ:																
ΕΤΟΣ - ΧΩΡΑ	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
ΑΣΙΑ	103,2	115,4	124,8	125,4	12,9	141,0	145,0	153,0	160,9	181,0	187,0	184,0	198,0	218,0	248,0	268,0
ΕΥΡΩΠΗ	17,7	16,4	19,3	25,9	2,6	27,8	30,7	29,5	30,8	29,4	27,0	28,0	28,3	25,4	12,8	18,8
Α. ΑΜΕΡΙΚΗ	4,7	4,9	5,8	6,6	0,7	7,6	5,8	5,6	6,9	4,9	5,3	5,3	5,2	6,2	4,4	5,1
ΕΙΔΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	9,8	3,2	6,7	7,1	0,7	7,9	7,7	9,7	8,8	4,9	4,6	9,6	12,1	7,7	3,6	4,5
ΑΦΡΙΚΗ	1,2	1,1	1,8	2,3	0,1	1,8	4,2	4,5	3,7	3,7	5,1	4,2	4,4	4,0	2,1	3,1
Β. ΑΜΕΡΙΚΗ	0,0	0,0	0,1	0,6	0,0	0,6	1,7	2,1	5,7	2,1	6,2	6,0	4,4	0,8	3,9	2,6
ΗΠΑ	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	0,1	0,3	0,7	0,2	0,3	0,2	0,2	1,0	0,1	0,1	0,4
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ-ΩΚΕΑΝΙΑ	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,9	0,1	0,1
ΣΥΝΟΛΟ	137	141	159	168	17	187	195	205	217	226	235	237	254	263	275	303
ΚΙΝΑ	1,1	2,1	1,9	2,2	0,2	2,1	1,2	4,7	5,2	6,4	5,5	7,3	4,3	3,5	47,0	37,0
ΙΑΠΩΝΙΑ	19,0	65,0	73,0	71,0	7,9	87,0	92,0	91,0	95,0	102,0	104,0	103,0	11,0	117,0	101,0	117,0
ΗΠΑ	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	0,1	0,3	0,6	0,2	0,3	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,4
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	2,2	1,0	2,3	4,5	0,4	5,0	5,6	6,0	5,7	6,1	6,3	7,5	7,7	6,0	2,9	4,2
ΑΓΓΛΙΑ	3,3	3,9	4,1	5,7	0,6	6,4	6,5	4,9	6,0	5,4	5,0	4,7	3,8	3,9	2,8	3,6
ΓΑΛΛΙΑ	2,5	2,7	2,6	4,0	0,4	4,3	4,9	5,0	4,7	4,9	4,0	4,5	3,7	3,9	2,2	2,8
ΙΤΑΛΙΑ	2,7	1,9	2,2	2,5	0,3	2,5	2,3	2,3	2,7	2,5	2,3	2,2	2,4	2,0	1,1	1,7
ΣΟΥΗΔΙΑ	0,6	0,6	0,8	0,9	0,1	1,1	1,1	1,0	1,2	1,4	1,2	1,4	1,3	1,4	1,1	1,8
ΙΣΠΑΝΙΑ	0,9	0,9	1,1	1,3	0,3	3,2	3,9	3,9	3,9	3,3	3,4	3,2	3,0	2,8	0,8	1,7
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	0,3	0,9	1,2	2,4	0,2	2,6	3,0	1,4	1,5	1,8	1,9	1,8	2,1	1,8	0,7	1,3
ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ	0,4	0,4	0,5	0,5	0,1	0,6	0,4	0,6	0,7	0,6	0,8	0,6	0,6	0,6	0,3	0,6
ΒΡΑΖΙΛΙΑ	2,9	3,1	3,3	3,2	0,5	5,3	4,7	3,7	4,9	3,2	3,5	3,0	3,4	5,0	3,7	3,5
ΧΙΛΗ	1,4	1,2	1,9	2,7	0,1	1,7	0,7	1,2	1,2	1,1	1,0	1,7	1,3	0,6	0,5	0,9

Πίνακας 6.1 Εξαγωγές άνθρακα Αυστραλίας 1995 – 2010

Πηγή: United Nations Statistics Division

Ομοίως στους πίνακες 6.2 και 6.3 αντιστοίχως παρουσιάζονται οι εξαγωγές άνθρακα της Ινδονησίας και της Κολομβίας προς τους κύριους εμπορικούς της εταίρους. Οι πίνακες μας δείχνουν με έναν πολύ σαφή τρόπο τις ροές του θαλάσσιου εμπορίου άνθρακα ανάμεσα στις κύριες εξαγωγικές χώρες του άνθρακα και στις κυριότερες εισαγωγικές χώρες, καθώς και σε επίπεδο ηπείρων

ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΑΝΘΡΑΚΑ ΙΝΔΟΝΗΣΙΑΣ (ΕΚ. ΤΟΝΟΙ) ΠΡΟΣ:																
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
ΑΣΙΑ	27,1	28,6	34,0	38,9	45,1	47,3	54,1	61,0	73,8	87,2	107,0	147,0	168,0	174,0	214,0	275,0
ΕΥΡΩΠΗ	3,3	2,1	5,4	6,6	7,1	8,5	9,2	10,2	12,5	14,4	17,0	27,0	20,2	21,0	16,0	12,0
ΗΠΑ	0,7	0,9	1,4	1,2	1,1	0,6	0,7	1,1	1,9	2,0	2,0	3,7	4,5	3,9	2,0	1,9
Α. ΑΜΕΡΙΚΗ	0,7	0,3	1,0	1,4	1,7	1,4	1,4	1,1	0,7	1,2	1,5	2,1	1,7	0,4	0,6	0,8
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ-ΩΚΕΑΝΙΑ	0,0	0,0	0,0	7,5	0,1	0,0	0,3	0,0	0,4	0,7	1,0	1,4	0,7	0,5	0,8	0,3
ΑΦΡΙΚΗ	0,0	0,0	0,0	6,6	0,6	0,7	0,1	0,1	0,3	0,3	0,3	1,1	0,4	0,1	0,2	0,0
Β. ΑΜΕΡΙΚΗ	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,8	0,1	0,3	0,0	0,0	0,1	0,1	0,3	0,1	0,0
ΕΙΔΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,7	0,1	0,1
ΣΥΝΟΛΟ	32	32	42	62	56	59	67	74	90	106	129	182	196	200	234	290

Πίνακας 6.2 Εξαγωγές άνθρακα Ινδονησίας 1955 - 2010

Πηγή: United Nations Statistics Division

ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΑΝΘΡΑΚΑ ΚΟΛΟΜΒΙΑΣ (ΕΚ. ΤΟΝΟΙ) ΠΡΟΣ:																
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
ΑΣΙΑ	1,3	1,4	2,1	2,9	2,0	0,9	2,3	2,7	4,8	4,5	6,8	6,5	5,9	4,6	5,3	15,0
ΑΦΡΙΚΗ	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,5	0,1	0,1	0,7	0,2	0,9	0,1
Β. ΑΜΕΡΙΚΗ	1,0	0,5	0,7	1,3	1,9	1,9	2,8	2,5	2,5	1,7	3,0	2,6	2,4	3,2	3,1	3,9
ΕΥΡΩΠΗ	11,9	18,2	19,1	22,2	20,3	22,9	21,7	16,6	26,0	25,7	22,8	24,0	31,0	21,3	32,4	31,4
ΗΠΑ	2,8	3,5	3,1	3,1	4,8	6,3	10,2	8,5	14,0	15,1	18,6	23,0	24,0	17,9	18,5	13,5
Α. ΑΜΕΡΙΚΗ	0,7	1,0	0,7	0,4	1,1	1,3	1,0	1,4	2,3	2,7	2,2	3,0	4,0	13,8	7,4	6,3
ΕΙΔΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	0,0	5,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
ΣΥΝΟΛΟ	18	30	26	30	30	33	38	32	50	50	54	59	68	61	68	70

Πίνακας 6.3 Εξαγωγές άνθρακα Κολομβίας 1995 – 2010

Πηγή: United Nations Statistics Division

Παρακάτω ακολουθεί η ανάλυση μας σχετικά με τις ροές του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου άνθρακα την χρονική περίοδο που μελετάμε 1995-2010.

1995 -1996

Το θαλάσσιο εμπόριο άνθρακα, ακόμη μια πρώτη ύλη για την παραγωγή χάλυβα, αυξήθηκε κατά 1,2% το 1996 και έφτασε τους 175 εκ. τόνους σε σχέση με τους 173 εκ. τόνους το 1995. Το θαλάσσιο εμπόριο θερμικού άνθρακα σημείωσε μια ισχυρή ανάπτυξη από τους 250 εκ. τόνους το 1995 στους 262 εκ τόνους το 1996, που αποδίδεται κυρίως στις ενδο-ασιατικές συναλλαγές. Οι Ιαπωνικές εισαγωγές άνθρακα

το 1996 παρουσίασαν πτώση κατά 2,3% και έπεσαν στους 116 εκ. τόνους. Η Βόρεια Ευρώπη, ο δεύτερος μεγαλύτερος εισαγωγέας άνθρακα, σημείωσε αύξηση της τάξης του 5,1% , αντιπροσωπεύοντας εισαγωγές των 94 εκ. τόνων. Η Νότια Ευρώπη και αυτή με τη σειρά της αύξησε τις εισαγωγές της κατά 2,4%, στους 46 εκ. τόνους.

Από την μεριά των εξαγωγών, η Αυστραλία, ο μεγαλύτερος εξαγωγέας άνθρακα, εξήγαγε το 1996, 138 εκ. τόνους, σημειώνοντας αύξηση κατά 1,7% σε σχέση με το 1995. Οι εξαγωγές της Ν. Αφρικής αυξήθηκαν κατά 4,5% το 1996.

1997-1998

Το 1998 το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο άνθρακα έφτασε τους 460 εκ. τόνους, Ο άνθρακα για ακόμη μια χρονιά ήταν το σημαντικότερο μεταφερόμενο αγαθό. Το εμπόριο θερμικού άνθρακα έφτασε τους 288 εκ. τόνους από τους 279 το 1997, ενώ το εμπόριο μεταλλουργικού άνθρακα μειώθηκε στους 177 εκ. τόνους από τους 181 εκ. τόνους το 1997. Η Αυστραλία , αύξησε τις εξαγωγές της κατά λιγότερο από 1% το 1998, εξάγοντας 153 εκ. τόνους. με πάνω από το ήμισυ των εξαγωγών της Αυστραλίας να αποστέλλονται στην Ιαπωνία, οι Αυστραλιανές εξαγωγές παραμένει ασταθής σε οποιαδήποτε κρίση προκύψει στις Ασιατικές αγορές. Οι εξαγωγές από τις Ηνωμένες Πολιτείες και τον Καναδά, τους δεύτερους μεγαλύτερους εξαγωγείς στον κόσμο, μειώθηκαν κατά περίπου 1% στους 130 εκ. τόνους το 1998. Οι Κινέζικες εξαγωγές άνθρακα έφτασαν τους 35 εκ. τόνους . Η Ασία και ιδιαίτερα η Ιαπωνία παραμένει η μεγαλύτερη αγορά εισαγωγών άνθρακα, με σύνολο εισαγωγών το 1998 τους 230 εκ. τόνους. Τα μειωμένα επίπεδα παράγωγής χάλυβα το 1998, οδήγησαν σε χαμηλότερη ζήτηση άνθρακα για αυτές τις χώρες, παρόλο τη μετριοπαθή αύξηση σε ζήτηση θερμικού άνθρακα. Η Ευρώπη στο σύνολο της εισήγαγε περίπου 145 εκ. τόνους άνθρακα.

1999-2000

Το θαλάσσιο εμπόριο άνθρακα το 1999 ήταν για ακόμη μια χρονιά το μεγαλύτερο ανάμεσα στα χύδην φορτία, αυξανόμενο κατά 1,5% στους 480 εκ. τόνους. Το θαλάσσιο εμπόριο θερμικού άνθρακα αυξήθηκε κατά 3,3% φτάνοντας τους 306 εκ. τόνους, ενώ το εμπόριο μεταλλουργικού άνθρακα μειώθηκε κατά 1,7% στους 177 εκ. τόνους. Οι συνολικές εξαγωγές της Αυστραλίας, παρουσίασαν συνεχιζόμενη ισχυρή ανάπτυξη το 1999, αυξανόμενες κατά 4%, ενώ οι Ιαπωνικές εισαγωγές από τις Ηνωμένες Πολιτείες και τον Καναδά μειώθηκαν. Οι συνολικές εξαγωγές των Ηνωμένων Πολιτειών μειώθηκαν κατά 23%, στους 40 εκ. τόνους το

1999 από τους 52 εκ. τόνους το 1998. Ο Καναδάς επίσης μείωσε τις εξαγωγές της κατά 3% το 1999. Το μεγαλύτερο ποσοστό της ζήτησης της Ασίας καλύφθηκε από την προσφορά της Αυστραλίας και της Κίνας, παρά από αυτές τις Β. Αμερικής. Οι Κινέζικες εξαγωγές άνθρακα αυξήθηκαν κατά περίπου 20%. Οι εισαγωγές της Ινδίας παρέμειναν ισχυρές, ωφελώντας την Αυστραλία και άλλους ασιατικούς προμηθευτές.

Το 2000, το θαλάσσιο εμπόριο άνθρακα σημείωσε αύξηση της τάξης του 7,9% σε σχέση με το 1999, και έφτασε σε ρεκόρ όλων των εποχών στους 520 εκ. τόνους. Η ανάπτυξη αυτή ήταν πιο ισχυρή στο εμπόριο θερμικού άνθρακα, το οποίο αυξήθηκε κατά 8,4%, πλησιάζοντας τους 335 εκ. τόνους, ενώ το εμπόριο του μεταλλουργικού άνθρακα αυξήθηκε κατά 6,9%, στους 185 εκ. τόνους. Οι δυο εξαγωγείς θερμικού άνθρακα από τη Λ. Αμερική, η Κολομβία και η Βενεζουέλα, αύξησαν τις εξαγωγές τους κατά 18,3% και 25% φτάνοντας τους 35,6 και 8,5 εκ. τόνους αντίστοιχα. Το πιο εντυπωσιακό ήταν η κατά 47,3% αύξηση των εξαγωγών της Κίνας, εξηγώντας 58,8 εκ. τόνους. Οι εξαγωγές των άλλων κύριων εξαγωγών άνθρακα, Ηνωμένες Πολιτείες, ο Καναδάς και η Ινδονησία παρέμειναν σταθερές.

2001-2002

Το 2001 ήταν ακόμη μια χρονιά που το θαλάσσιο εμπόριο άνθρακα σημείωσε αύξηση, αυτή ήταν της τάξης του 7% , σε σχέση με το 2000, φτάνοντας τους 560 εκ. τόνους, Όπως και το 2000, η αύξηση του εμπορίου άνθρακα, οφειλόταν στο εμπόριο θερμικού άνθρακα. Η Κίνα, σημείωσε τις μεγαλύτερες αυξήσεις στις εξαγωγές τις, εξάγοντας 72,2 εκ. τόνους, Η Αυστραλία, ο μεγαλύτερος εξαγωγέας άνθρακα, αντιπροσωπεύοντας το ένα τρίτο των συνολικών εξαγωγών αύξησε τις εξαγωγές τις κατά 4%, σε χρονική περίοδο 10 μηνών φτάνοντας τους 161,9 εκ. τόνους. Οι εξαγωγές της Β. Αμερικής μειώθηκαν κατά 15% και αυτές των Ηνωμένων Πολιτειών κατά 7%. Οι Ιαπωνικές εισαγωγές άνθρακα, σημείωσαν αύξηση κατά 6,6% το 2001 εισάγοντας 144,14 εκ. τόνους.

Το 2002, το διεθνές εμπόριο άνθρακα σημείωσε νέο ρεκόρ, αγγίζοντας τους 575 εκ τόνους, Όπως και τα προηγούμενα χρόνια, το εμπόριο θερμικού άνθρακα κατείχε το 70% του συνολικού εμπορίου άνθρακα, και το 2002 σημείωσε αύξησης κατά 3,7%, για να φτάσει τους 403 εκ. τόνους, Το εμπόριο μεταλλουργικού άνθρακα παρέμενε σταθερό όλα αυτά τα χρόνια. Η Αυστραλία, συνεχίζει την ανοδική της πορεία στις εξαγωγές της, σε αντίθεση με τους άλλους εξαγωγείς όπως η Ηνωμένες Πολιτείες και ο Καναδάς που μείωσαν αισθητά τις εξαγωγές τους.

2003-2004

Το 2003, ο όγκος του θαλάσσιου εμπορίου άνθρακα αυξήθηκε και πάλι φτάνοντας τους 610 εκ. τόνους. Συγκεκριμένα το εμπόριο θερμικού άνθρακα αυξήθηκε κατά 8,4%, για να φτάσει τους 430,7 εκ. τόνους, και αυτό του μεταλλουργικού άνθρακα αυξήθηκε περίπου κατά 4% σε σχέση με το 2002. Τους πρώτους δέκα μήνες του 2003, η Αυστραλία σημείωσε εξαγωγές 178,4 εκ. τόνων, μια αύξηση σε σχέση με την ίδια χρονική περίοδο του 2002 κατά 7%. Η Κίνα, η Ινδονησία και η Ν. Αφρική αντιπροσωπεύουν το 33% των παγκόσμιων εξαγωγών άνθρακα. Η Κίνα αύξησε τις εξαγωγές της τους δέκα πρώτους μήνες του 2003 κατά περίπου 14%, στους 78 εκ. τόνους. Ομοίως, οι εξαγωγές της Ινδονησίας αυξήθηκαν κατά το σημαντικό ποσοστό του 26% , στους 50,6%, τους πρώτους 7 μήνες του 2003. Η Ν. Αφρική από την άλλη, μείωσε τις εξαγωγές της κατά 6%, στους 31,3 εκ. τόνους την ίδια περίοδο. Οι κύριοι εισαγωγείς άνθρακα είναι οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αντιπροσωπεύοντας το 30% των παγκόσμιων εισαγωγών άνθρακα και η Ιαπωνία κατέχοντας το ένα τέταρτο των παγκόσμιων εισαγωγών.

Το 2004, η άνθιση του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου έφτασε συνεχίζεται και σημειώνει ετήσια αύξηση κατά 5%, στους 650 εκ. τόνους. Οι εξαγωγές της Αυστραλίας αυξήθηκαν περίπου κατά 3,7%. Η Κίνα και η Ν. Αφρική παρέμειναν σταθερές στις εξαγωγές τους περίπου στους 80 και 70εκ. τόνους αντίστοιχα. Οι εξαγωγές της Ινδονησίας, της Κολομβίας και της Ρωσίας επεκτάθηκαν εντυπωσιακά, σημειώνοντας αυξήσεις κατά 16%, 18,2% και 12,7% αντίστοιχα. Οι εξαγωγές αυτών των χωρών έφτασαν τους 106,5, 51,9 και 33,7 εκ. τόνους αντίστοιχα. Το ποσοστό των του εμπορίου του θερμικού άνθρακα ποικίλει σε 3/4 του συνόλου για τις χώρες τις Ευρωπαϊκής Ένωσης και το 60% του συνόλου για την Ιαπωνία. Άλλοι εισαγωγείς, είναι η Κορέα και η Ταϊβάν, αντιπροσωπεύοντας το 10% του συνόλου των εισαγωγών η καθεμία. Άλλη, μια καινοτομία ήταν η θεαματική αύξηση των εισαγωγών της Χιλής, από 1,8 εκ. τόνους το 2003 στους 3,8 εκ. τόνους το 2004.

2005-2006

Το 2005, το εμπόριο άνθρακα, έφτασε τους 682 εκ. τόνους, με την Αυστραλία κύριο εξαγωγέα αντιπροσωπεύοντας το 1/3 των παγκόσμιων εξαγωγών, εξηγώντας περίπου 234 εκ. τόνους. Οι εξαγωγές της Ινδονησίας ήταν περίπου 120 εκ. τόνους , περίπου 18% των παγκόσμιων εξαγωγών. Άλλοι εξαγωγείς, όπως η Κίνα, η Ν.

Αφρική και η Κολομβία σημείωσαν όγκους εξαγωγών των 73,6 και 57 εκ. τόνων αντίστοιχα. Κύριοι εισαγωγείς το 2005 ήταν οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η Ιαπωνία με περίπου 27% και 26% των παγκόσμιων εισαγωγών αντίστοιχα. Οι εισαγωγές θερμικού άνθρακα της Χιλής μειώθηκαν κατά περίπου 10 εκ. τόνους, ενώ αυτές της Βραζιλίας αυξήθηκαν κατά 25% στους 11 εκ. τόνους το 2005.

Το 2006, το θαλάσσιο εμπόριο άνθρακα, έφτασε στους 728 εκ. τόνους, με το εμπόριο του θερμικού άνθρακα να εκτιμάται στους 542 εκ. τόνους, αντιπροσωπεύοντας το 74,4% του παγκόσμιου εμπορίου άνθρακα. Η Ινδονησία και η Αυστραλία μαζί αντιπροσώπευαν περίπου το 50% των παγκόσμιων εξαγωγών άνθρακα. Από το 2005, η Ινδονησία ξεπέρασε την Αυστραλία, ως ο μεγαλύτερος εξαγωγέας θερμικού άνθρακα, σημειώνοντας αύξηση εξαγωγών κατά 48,7%, φτάνοντας 160,6 εκ. τόνους το 2006. Οι εξαγωγές της Αυστραλίας αυξήθηκαν το 2006, αντιμετωπίζοντας ταυτόχρονα υλικοτεχνικούς περιορισμούς στα λιμάνια της Αυστραλίας, προκαλούμενες από σοβαρή κυκλοφοριακή συμφόρηση σε κάποια λιμάνια και τερματικούς σταθμούς. Εκτός από την Ινδονησία και την Αυστραλία, κύριοι εξαγωγείς θερμικού άνθρακα το 2006, ήταν η Ν. Αφρική, εξηγώντας 65,4 εκ. τόνους, η Κολομβία με 58,3 εκ. τόνους, η Κίνα και η Ρωσία με 53,7 εκ. τόνους η καθεμία και η Βενεζουέλα με 7,8 εκ. τόνους. με εξαίρεση, την Κίνα και την Ν. Αφρική που σημείωσαν πτώση στις εξαγωγές τους, οι υπόλοιποι εξαγωγείς σημείωσαν αύξηση σε σύγκριση με το 2005, παρέμειναν σταθερές. Οι κύριοι προορισμοί και των δυο ειδών άνθρακα είναι η Ιαπωνία και οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αντιπροσωπευόταν συνολικά το 54,6% των παγκόσμιων εισαγωγών άνθρακα. Οι εισαγωγές σε Κίνα (έφτασαν τους 4,4 εκ τόνους) και Ταϊλανδή περίπου διπλασιάστηκαν, κατά 9,9% και 9,6% . Οι εισαγωγές της Χιλής, έφτασαν τους 4,4 εκ τόνους, μια αύξηση κατά 37,5% από το 2005.

2007-2008

Το 2007, η Αυστραλία παρέμεινε η μεγαλύτερη εξαγωγέας μεταλλουργικού άνθρακα, εξάγοντας 132,4 εκ τόνους μια αύξηση κατά 9,9%. Ο Καναδάς, με τη σειρά του αύξησε τον όγκο των συναλλαγών της. Αξιοσημείωτη αύξηση εισαγωγών μεταλλουργικού άνθρακα πέτυχαν οι Ηνωμένες Πολιτείες κατά 24,5% σε σχέση με το 2006. Την ίδια στιγμή η Κίνα ξεχώρισε, παρουσιάζοντας μείωση στις εξαγωγές μεταλλουργικού άνθρακα περισσότερο από 40%. Με την αύξηση της εγχώριας ζήτησης η Κίνα εξελίσσεται σε καθαρό εισαγωγέα μεταλλουργικού άνθρακα. Με το μεγαλύτερο μέρος των πόρων άνθρακα της Κίνας να βρίσκεται στην ενδοχώρα ή σε

επαρχίες και η μεγαλύτερη αύξηση της ζήτησης να συμβαίνει σε παράκτιες περιοχές, η αυξημένη πίεση στα εγχώρια συστήματα μεταφοράς κάνει τις εισαγωγές από τη θάλασσα πιο ανταγωνιστικές και ως εκ τούτου αυτό ωφελεί την ναυτιλίας και τις θαλάσσιες μεταφορές. Όσον αφορά το θαλάσσιο εμπόριο θερμικού άνθρακα από το 2005 η Ινδονησία ξεπέρασε την Αυστραλία, κερδίζοντας την θέση του μεγαλύτερου εξαγωγέα. Το 2007, η Ινδονησία, σημείωσε άνοδο εξαγωγών κατά 11,7% εξάγοντας 196,1 εκ. τόνους, ενώ η Αυστραλία, μείωσε τις εξαγωγές της κατά 2,6%.

Αντανακλώντας τις δυσμενείς επιπτώσεις των οικονομικών δυσχερειών που ξέσπασαν κατά το τέταρτο τρίμηνο του 2008, το θαλάσσιο εμπόριο άνθρακα σημείωσε ένα ποσοστό αύξησης περίπου το μισό από αυτό που καταγράφηκε το 2007, αγγίζοντας τους 799 εκ. τόνους. Όσον αφορά τις εξαγωγές θερμικού άνθρακα, υπολογίστηκαν στους 590 εκ. τόνους, και αυτές του μεταλλουργικού άνθρακα αυξήθηκαν κατά 4,1%, για να φτάσουν τους 225 εκ. τόνους. Η Ινδονησία, συνέχισε να ξεπερνάει την Αυστραλία και να είναι η πρώτη εξαγωγέας θερμικού άνθρακα. Έτσι, η πρώτη αύξησε τις εξαγωγές της σε θερμικό άνθρακα κατά 6,1%, εξάγοντας 200 εκ. τόνους. Έχοντας λιγότερα υλικοτεχνικά προβλήματα, από αυτά που αντιμετώπισε το 2007, η Αυστραλία σημείωσε άνοδο εξαγωγών κατά 8,5%. Οι υπόλοιποι μεγάλοι εξαγωγείς θερμικού άνθρακα εξήγαγαν, η Ν. Αφρική 61,5 εκ. τόνους, η Κολομβία 68,7 εκ. τόνους, η Κίνα 35,8 εκ. τόνους και η Ρωσία 60,4 εκ. τόνους. Όσον αφορά το εμπόριο μεταλλουργικού άνθρακα, η Αυστραλία παρέμεινε και το 2008 η κυρίαρχη εξαγωγέας με σύνολο εξαγωγών στους 136,9 εκ. τόνους μια οριακή πτώση της τάξης του 0,5%. Αξιοσημείωτη άνοδο εξαγωγών σημείωσαν οι Ηνωμένες Πολιτείες, με ετήσια αύξηση κατά 34%. Τέλος, οι Κινέζικες εξαγωγές συνέχισαν να μειώνονται κατά 11%.

2009-2010

Το 2009 το σύνολο του διεθνούς εμπορίου άνθρακα παρέμεινε στα επίπεδα του προηγούμενου έτους χωρίς να παρουσιάζει ιδιαίτερες διακυμάνσεις, Υπολογίστηκε ότι μεταφέρθηκαν περίπου 800 εκ. τόνοι άνθρακα, από τους οποίους οι 590 εκ. τόνοι θερμικού άνθρακα, και 215 εκ. τόνοι μεταλλουργικού. Μαζί, η Ινδονησία και η Αυστραλία εξήγαγαν το 63% των παγκόσμιων εξαγωγών θερμικού άνθρακα με την Ινδονησία να παραμένει η μεγαλύτερη εξαγωγέας στον κόσμο, αυξάνοντας κατά 16,8% τις εξαγωγές της, ενώ η Αυστραλία σημείωσε άνοδο κατά 7,1%. Όσον αφορά το εμπόριο του μεταλλουργικού άνθρακα, η Αυστραλία σημείωσε οριακή αύξηση

κατά 1% σε σχέση με το 2008. Η Αυστραλία είναι σε θέση να αυξήσει το μερίδιό της στο παγκόσμιο εμπόριο, δεδομένου ενός αριθμού επεκτάσεων για τα ορυχεία μεταλλουργικού άνθρακα., προγραμματισμένων να αναπτυχθούν τα επόμενα χρόνια. Τα αναπτυξιακά αυτά σχέδια δείχνουν τη σταθερή δέσμευση τόσο των ορυχείων όσο και των φορέων εκμετάλλευσης των υποδομών για την υποστήριξη μιας μακροπρόθεσμης ανάπτυξης της βιομηχανίας και εξαγωγής του μεταλλουργικού άνθρακα στην Αυστραλία. Προκειμένου, η Αυστραλία να επωφεληθεί ακόμη περισσότερο από τις σημαντικές εξαγωγικές ευκαιρίες που συνδέονται με τα παραπάνω επενδυτικά προγράμματα, σχεδιάζει μεγάλα λιμενικά έργα υποδομής τα οποία έχουν προγραμματιστεί για την επόμενη δεκαετία.

Όσον αφορά τις εισαγωγές, οι κύριοι προορισμοί και των δυο τύπων άνθρακα είναι η Ιαπωνία και η Ευρώπη, οι οποίες μαζί αντιπροσωπεύουν το 42,7% των παγκόσμιων εισαγωγών άνθρακα το 2009. Τα τελευταία χρόνια οι εξαγωγές άνθρακα επικεντρώθηκαν στην Ασία. Για παράδειγμα, η Κολομβία έχει ξεκινήσει να μεταφέρει φορτία άνθρακα δια του Ειρηνικού. Η Ν. Αφρική εξίσου, προσπαθεί να εντείνει τις εξαγωγές της στην Ασία. Παρακάτω, παρουσιάζονται κάποιες από τις σημαντικές εξελίξεις στη δομή του θαλάσσιου εμπορίου άνθρακα.

6.3.1 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ, Η ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΣΕ ΑΝΘΡΑΚΑ, 2009

Όπως σημειώνεται ανωτέρω μια ενδιαφέρουσα εξέλιξη για το 2009 ήταν η εντυπωσιακή αύξηση των εισαγωγών άνθρακα στην Κίνα. Ο συνολικός όγκος των εισαγωγών της Κίνας σε μεταλλουργικό άνθρακα αυξήθηκε περίπου κατά δέκα φορές, ενώ οι εισαγωγές θερμικού άνθρακα σχεδόν τετραπλασιάστηκαν, καθώς η κυβέρνηση έκλεισε πολλά εγχώρια ορυχεία που θεωρούνταν μη ασφαλείς και οι διεθνείς τιμές του άνθρακα ήταν πιο ελκυστικές. Οι αυξανόμενες εγχώριες ενεργειακές απαιτήσεις και χαμηλές διεθνείς τιμές του άνθρακα οδήγησαν την Κίνα και άλλες ασιατικές χώρες, συμπεριλαμβανομένης της Ινδίας να αυξήσουν τις εισαγωγές τους.

6.3.2 ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΑΝΘΡΑΚΑ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΚΙΝΑ 1995 - 2010

Η αύξηση των εξαγωγών άνθρακα από την Αυστραλία στην Κίνα⁷ προκάλεσε στα λιμάνια της συμφόρηση και οι καθυστερήσεις με αποτέλεσμα την αύξηση των ναύλων. Στο γράφημα, παρουσιάζονται οι εξαγωγές της Αυστραλίας στην Κίνα, από το 1995 έως το 2010.



Γράφημα 6.3 Εξαγωγές άνθρακα Αυστραλίας στην Κίνα 1995 - 2010

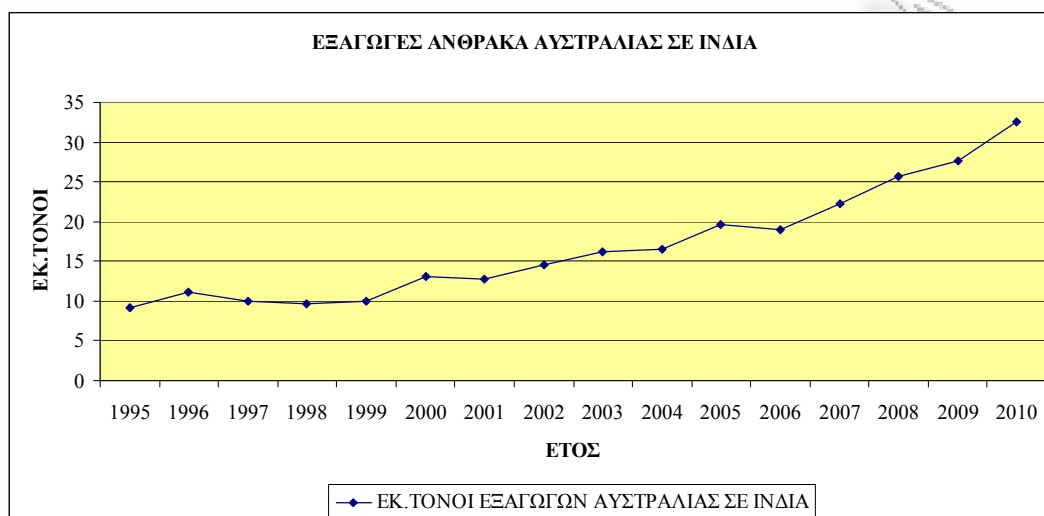
Πηγή: United Nations Statistics Division

6.3.4 ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΑΝΘΡΑΚΑ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΙΝΔΙΑ 1995 - 2010

Η αύξηση των εξαγωγών προς την Κίνα, την Ταϊβάν και την Ινδία αντιστοιχήθηκε από μια μείωση των εξαγωγών από την Ν. Αφρική προς την Ευρώπη και προς τις Ηνωμένες Πολιτείες. Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζονται οι εξαγωγές σε άνθρακα τις Αυστραλίας προς την Ινδία. Όπως διαπιστώσαμε και στην ανάλυση μας για την αγορά σιδηρομεταλλεύματος, η Ινδία ακολουθεί παρόμοια ανοδική πορεία και στην αγορά του θαλάσσιου εμπορίου άνθρακα.⁸

⁷ Πίνακας 6.1 Εξαγωγές άνθρακα Αυστραλίας στην Κίνα, 1995 – 2010

⁸ Πίνακας 6.1 Εξαγωγές άνθρακα Αυστραλίας στην Ινδία, 1995 – 2010



Γράφημα 6.4 Εξαγωγές άνθρακα Αυστραλίας στην Ινδία 1995 – 2010

Πηγή: United Nations Statistics Division

Η Ινδία την τελευταία δεκαετία αύξησε τις εισαγωγές της σε άνθρακα. Αυτή η ανοδική τάση των εισαγωγών της Ινδίας σε άνθρακα οφείλεται κυρίως στις αυξανόμενες εγχώριες ενεργειακές απαιτήσεις καθώς και στις χαμηλές διεθνείς τιμές στην αγορά του άνθρακα. Δεν πρέπει να ξεχνούμε βέβαια, ότι η Ινδία μετά το 1991 ακολούθησε μια οικονομική πολιτική βασισμένη στο σύστημα της ελεύθερης αγοράς. Έτσι, αφήνοντας πίσω της τις πολιτικές προστατευτισμού που ακολουθούσε μέχρι το 1991, εστίασε στην ανάπτυξη των επενδύσεων και του διεθνούς εμπορίου.

Οι αυξανόμενες εγχώριες ενεργειακές απαιτήσεις και χαμηλές διεθνείς τιμές του άνθρακα οδήγησαν την Κίνα και άλλες ασιατικές χώρες, συμπεριλαμβανομένης της Ινδίας να αυξήσουν τις εισαγωγές τους σε άνθρακα. Αξίζει να σημειωθεί ότι το 2009, η Ινδία ξεπέρασε την Ολλανδία και έγινε εκείνη η πρώτη εξαγωγική αγορά για τον άνθρακα της Ν. Αφρικής.

Η Ινδία όπως και στη περίπτωση του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου σιδηρομεταλλεύματος που όπως συμπεράναμε και παραπάνω έτσι και στην περίπτωση του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου άνθρακα φαίνεται να ισχυροποιεί τη θέση της και να μεταβάλλεται χρόνο με το χρόνο σε κυρίαρχο παίκτη του διεθνούς οικονομικού στερεώματος.

Αξίζει να θέσουμε το ερώτημα κατά πόσο η οικονομική ανάπτυξη της Ινδίας την περίοδο της μελέτης μας, 1995 – 2010 επηρέασε και σε πόσο μεγάλο βαθμό το θαλάσσιο εμπόριο της σε άνθρακα, δηλαδή τις εισαγωγές της. Έχοντας στη διάθεση μας τις εξαγωγές της Αυστραλίας σε άνθρακα προς την Ινδία καθώς και το ετήσιο ΑΕΠ της Ινδίας, θα τα χρησιμοποιήσουμε για να δούμε το βαθμό συσχέτισης των δυο μεταβλητών.

Variables Entered/Removed^b

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	ΑΕΠ_ΙΝΔΙΑΣ ^a	.	Enter

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: ΕΞΑΓΩΓΕΣ_ΑΝΘΡΑΚΑ_ΑΥΣΤΡ_ΣΕ_ΙΝΔΙΑ

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	
		B	Std. Error	Beta	t
1	(Constant)	1,408	1,108		1,270
	ΑΕΠ_ΙΝΔΙΑΣ	0,230	0,520	,968	13,935

Model Summary

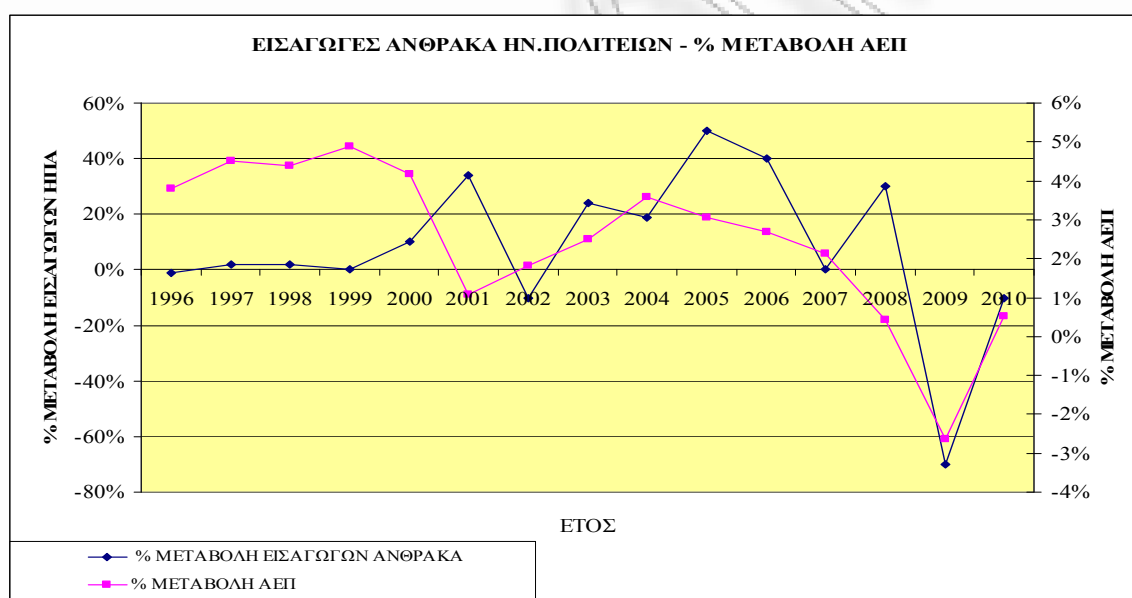
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,968 ^a	,937	,932	1,54738

a. Predictors: (Constant), ΑΕΠ_ΙΝΔΙΑΣ

Κάνοντας την παραπάνω ανάλυση, παλινδρομώντας τις δυο μεταβλητές οδηγούμαστε στο συμπέρασμα ότι ο συντελεστής συσχέτισης των δύο μεταβλητών είναι **0,937**, που αυτό μας δείχνει ένα μεγάλο βαθμό συσχέτισης των δυο μεταβλητών. Οι εισαγωγές της Ινδίας σε άνθρακα, συγκεκριμένα από την Αυστραλία, εξαρτώνται και οδηγούνται κατά ένα πολύ μεγάλο ποσοστό από την οικονομική της ανάπτυξη.

6.3.5 ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΑΝΘΡΑΚΑ ΕΥΡΩΠΗΣ ΚΑΙ ΗΠΑ - % ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΕΠ

Η ραγδαία αύξηση της ζήτησης άνθρακα από τις Ασιατικές χώρες και κυρίως από την Κίνα και την Ινδία το 2009 που οδήγησε σε αύξηση των εισαγωγών τους, αντιστοιχήθηκε από μια μείωση των εισαγωγών της Ευρώπης και των Ηνωμένων Πολιτειών την ίδια περίοδο. Η οικονομική επιβράδυνση των Ηνωμένων Πολιτειών ως συνέπεια της χρηματοπιστωτικής κρίσης στις αρχές του 2007, όπως παρουσιάζεται στο παρακάτω διάγραμμα, επηρέασε και τις εισαγωγές της σε άνθρακα. Το 2009, οι εισαγωγές των Ηνωμένων Πολιτειών, μειώθηκαν αισθητά σε ποσοστό περίπου 30% (εισαγωγές μετρημένες σε εκ. δολάρια) σε σχέση με το προηγούμενο έτος.⁹

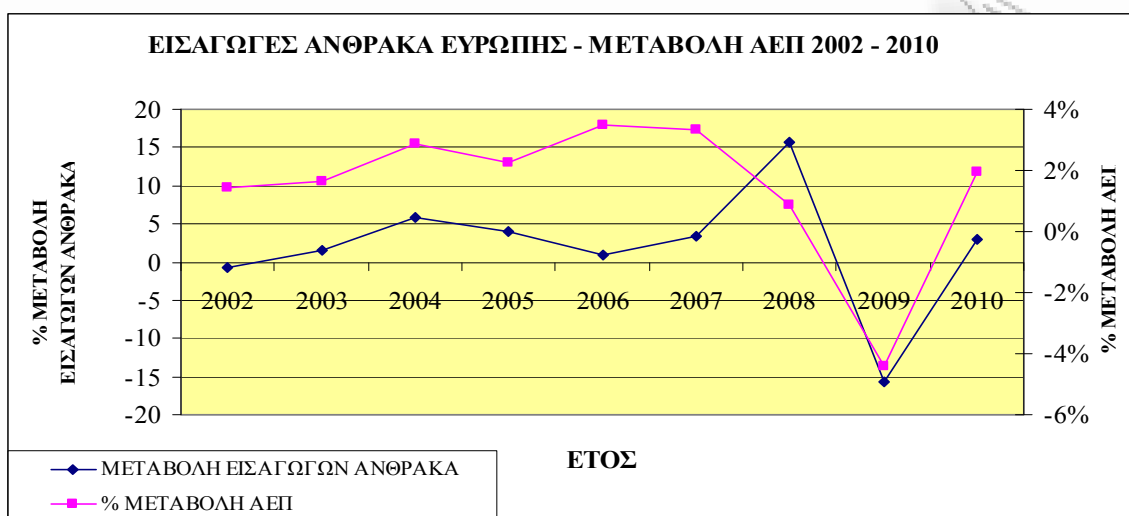


Γράφημα 6.5 Εισαγωγές άνθρακα ΗΠΑ - % ετήσια μεταβολή ΑΕΠ ΗΠΑ

Πηγή: United Nations Statistics Division & IMF

Παρόμοια καθοδική πορεία με τις Ηνωμένες Πολιτείες ακολούθησε και η Ευρώπη, παρατηρώντας τις εισαγωγές της σε άνθρακα να μειώνονται κατά 39%, το 2009. Αυτή η ραγδαία πτώση των εισαγωγών σε άνθρακα, σε συνδυασμό με την μείωση της οικονομικής ανάπτυξης των ΗΠΑ το 2009 κατά 2,63% μας δείχνει με τον πλέον ενδεδειγμένο τρόπο την αρνητική επιρροή της χρηματοπιστωτικής κρίσης στο εμπόριο των Ηνωμένων Πολιτειών.

⁹ Παράρτημα Δ: Εισαγωγές άνθρακα ΗΠΑ – ΑΕΠ ΗΠΑ 1995 – 2010



Γράφημα 6.6 Εισαγωγές άνθρακα Ευρώπης - % ετήσια μεταβολή ΑΕΠ

Πηγή: United Nations Statistics Division & IMF

Η Ευρώπη φαίνεται να επηρεάστηκε σε μεγαλύτερο βαθμό από το ξέσπασμα της χρηματοοικονομικής κρίσης, καθώς παρατηρούμε μείωση του ΑΕΠ της κατά 4,38% το 2009, σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Όπως και στην περίπτωση του εμπορίου σιδηρομεταλλεύματος, έτσι και τώρα η Ευρώπη φαίνεται να επηρεάστηκε σε σημαντικό βαθμό από την χρηματοπιστωτική κρίση. Η ευρωπαϊκή ζήτηση για άνθρακα από το 2008 μειώνεται αισθητά για να επανέλθει το 2010, αλλά και πάλι σε μικρότερα επίπεδα από αυτά του έτους 2008.

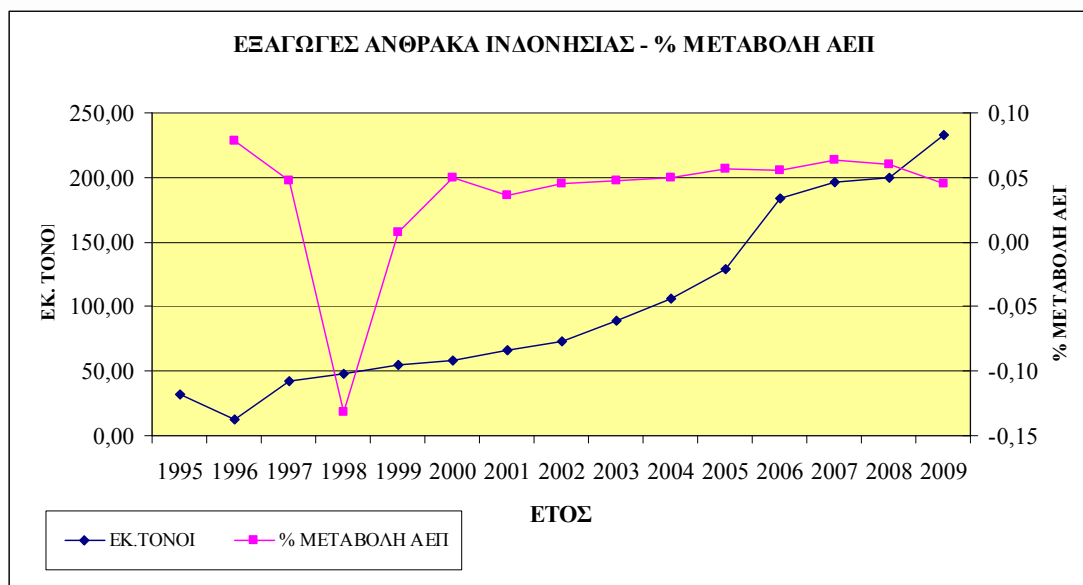
6.4 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΙΝΔΟΝΗΣΙΑΣ, ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΑΝΘΡΑΚΑ ΙΝΔΟΝΗΣΙΑΣ – ΑΕΠ

Η Ινδονησία έχει μια μικτή οικονομία στην οποία τόσο ο ιδιωτικός τομέας και η κυβέρνηση παίζουν σημαντικό ρόλο. Η χώρα είναι η μεγαλύτερη οικονομία στην Νοτιοανατολική Ασία και μέλος του G-20 μεγαλύτερων οικονομιών. Εκτιμάται ότι το κατά Κεφαλήν ακαθάριστο εγχώριο προϊόν της το 2010 ήταν 3.015 δολάρια. Τον Ιούνιο του 2011 στο παγκόσμιο Οικονομικό Φόρουμ για την Ανατολική Ασία, ο Πρόεδρος της Ινδονησίας, δήλωσε ότι η Ινδονησία θα είναι στην πρώτη δεκάδα των χωρών με την ισχυρότερη οικονομία μέσα στην επόμενη δεκαετία.

Το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν το 2010 είναι σχεδόν 117.600.000 δολάρια και ο λόγος του χρέους προς το ΑΕΠ είναι 26 τις εκατό. Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου η Ινδονησία ήταν η 27^η μεγαλύτερη χώρα εξαγωγής στον κόσμο το 2010 κερδίζοντας τρεις θέσεις σε σχέση με το 2009. Οι κύριοι εξαγωγείς της Ινδονησίας το 2009 ήταν η Ιαπωνία (17,28%), η Σιγκαπούρη (11,29%), οι Ηνωμένες Πολιτείες (10,81%), και η Κίνα (7,62%). Οι κύριοι εισαγωγείς της Ινδονησίας είναι η Σιγκαπούρη (24,96%), η Κίνα (12,52%), και η Ιαπωνία (8,92%). Η χώρα διαθέτει εκτεταμένες πηγές φυσικών πόρων, συμπεριλαμβανομένου του αργού πετρελαίου, του φυσικού αερίου, του κασσίτερου, χαλκού και χρυσού.

Η Ινδονησία ήταν η χώρα που πλήγηκε περισσότερο από την ασιατική οικονομική κρίση του 1997 – 1998. Το τοπικό νόμισμα της Ινδονησίας, η ρουπία υποχώρησε έναντι του δολαρίου από 2600 Rp., στο χαμηλότερο σημείο των 14.000 Rp. και η οικονομία συρρικνώθηκε κατά 13,7%. Η ρουπία σταθεροποιήθηκε στα 8000 Rp. και μια αργή αλλά σημαντική οικονομική ανάκαμψη ακολούθησε. Μεταξύ του 2004-2006 το ΑΕΠ παρουσίασε αύξηση κατά μέσο όρο 5%.

Η ανάπτυξη, δυστυχώς, δεν ήταν σε θέση να κάνει μια ευρέως πραγματικό αντίκτυπο προς την ανεργία και τη φτώχεια, ιδίως λόγω των στάσιμων μισθών και της ταχείας ανόδου των τιμών των τροφίμων, του πετρελαίου και του φυσικού αερίου. Από το 2007, ωστόσο η ετήσια οικονομική ανάπτυξη κυμάνθηκε στο 6%, με αποτέλεσμα να αντεπεξέλθει χωρίς ιδιαίτερα προβλήματα κατά την περίοδο της χρηματοπιστωτικής κρίσης, σημειώνοντας ρυθμούς ανάπτυξης 6% και 4,5% το 2008 και το 2009 αντίστοιχα. Από το 2005, η Ινδονησία ξεπέρασε την Αυστραλία, ως ο μεγαλύτερος εξαγωγέας θερμικού άνθρακα, σημειώνοντας αύξηση εξαγωγών κατά 48,7%, φτάνοντας 160,6 εκ. τόνους το 2006.



Γράφημα 6.7 Εξαγωγές άνθρακα Ινδονησίας – ετήσια μεταβολή ΑΕΠ

Πηγή: United Nations Statistics Division

Στο γράφημα 6.7 παρουσιάζεται η πορεία των εξαγωγών της Ινδονησίας σε άνθρακα την περίοδο 1995 έως 2010, καθώς και η πορεία του ΑΕΠ της την ίδια περίοδο.¹⁰

Όπως έχουμε αναφέρει και στην παραπάνω διεξοδική ανάλυση μας για την πορεία του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, η Ινδονησία από το 2004 και έπειτα, έχει αποκτήσει κυρίαρχη θέση ανάμεσα στους μεγαλύτερους εξαγωγείς άνθρακα. Αυτή η ανοδική τάση των εξαγωγών της Ινδονησίας, διατυπώνεται με ακρίβεια στο γράφημα μας, όπου παρουσιάζονται σε ετήσια κλίμακα οι εξαγωγές της σε εκ. τόνους άνθρακα. Αξίζει να σημειωθεί, και η πορεία της ανάπτυξης του ΑΕΠ, ιδίως μετά την βύθιση της οικονομίας της κατά την περίοδο 1997-1998 λόγω της Ασιατικής οικονομικής κρίσης.

Παρακάτω θα παραθέσουμε μια παλινδρόμηση των εξαγωγών της Ινδονησίας σε άνθρακα σε σχέση με το ετήσιο ΑΕΠ της, την περίοδο 1998 – 2010. επιλέγουμε αυτή την χρονική περίοδο, καθώς όπως αναλύσαμε και παραπάνω από το 1998 παρατηρείται αυτή η θεαματική άνοδος των εξαγωγών της Ινδονησίας σε άνθρακα και ταυτόχρονα η Ινδονησία, ανεβάζει τους ρυθμούς ανάπτυξης της.

¹⁰ Παράρτημα Ε: Εξαγωγές άνθρακα Ινδονησίας - ετήσια μεταβολή ΑΕΠ Ινδονησίας 1995 – 2010

Variables Entered/Removed^b

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	ΑΕΠ_ΙΝΔΟΝΗΣΙΑΣ	.	Enter

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: ΕΞΑΓΩΓΕΣ_ΙΝΔΟΝΗΣΙΑΣ_ΑΝΘΡΑΚΑ

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized	t
		B	Std. Error	Beta	
1	(Constant)	91,480	23,544		3,885
	ΑΕΠ_ΙΝΔΟΝΗΣΙΑΣ	399,009	380,867	,289	1,048

a. Dependent Variable: ΕΞΑΓΩΓΕΣ_ΑΝΘΡΑΚΑ_ΙΝΔΟΝΗΣΙΑΣ

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted Square	R	Std. Error of the Estimate
1	,986 ^a	,971	,969		13,746

a. Predictors: (Constant), ΑΕΠ_ΙΝΔΟΝΗΣΙΑΣ

Την χρονική περίοδο 1998 – 2010 που μελετήσαμε στην παραπάνω παλινδρόμηση μας, καταλαβαίνουμε την πολύ στενή σχέση μεταξύ των εξαγωγών της Ινδονησίας σε άνθρακα σε σχέση με το ΑΕΠ της. Ο συντελεστής συσχέτισης αγγίζει το **0,971**, και μας δείχνει ότι η οικονομική άνοδος της Ινδονησίας ακολουθείται από την αύξηση των εξαγωγών της σε άνθρακα.

6.5 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΙΑΠΩΝΙΑΣ, ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΑΝΘΡΑΚΑ ΙΑΠΩΝΙΑΣ – ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΕΠ 1995 – 2010

Η οικονομία της Ιαπωνίας είναι η τρίτη μεγαλύτερη στον κόσμο , μετά τις Ηνωμένες Πολιτείες και της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, αλλά μπροστά από τη Γερμανία.. Σύμφωνα με το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, το κατά Κεφαλήν ΑΕΠ ήταν 32.608 δολάρια, το 23^ο υψηλότερο το 2009. Για τρεις δεκαετίες από το 1960, η Ιαπωνία γνώρισε ταχεία οικονομική ανάπτυξη, η οποία αναφέρεται ως το ιαπωνικό μεταπολεμικό οικονομικό θαύμα. Με μέσο όρο ρυθμούς ανάπτυξης που έφτασαν το 10% τη δεκαετία του 1960, 5% στη δεκαετία του 1970, και 4% στη δεκαετία του 1980, η Ιαπωνία ήταν σε θέση να καθιερώσει και να διατηρηθεί ως η δεύτερη μεγαλύτερη οικονομία του κόσμου από το 1968 μέχρι το 2010, όταν αντικαταστάθηκε από τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας. Ωστόσο, στο δεύτερο μισό της δεκαετίας του 1980, η αύξηση των αποθεμάτων και των τιμών των ακινήτων προκάλεσε την ιαπωνική οικονομία να υπερθερμανθεί σε αυτό που ήταν αργότερα γνωστή ως η ιαπωνική φούσκα τιμών των περιουσιακών στοιχείων. Η οικονομική φούσκα ήρθε σε ένα απότομο τέλος, όπως στο Χρηματιστήριο του Τόκιο συντρίβει την περίοδο 1990-92 και οι τιμές των ακινήτων κορυφώθηκαν το 1991.

Η ανάπτυξη στην Ιαπωνία τη δεκαετία του 1990 κατά 1,5% ήταν βραδύτερη από την αύξηση σε άλλες ανεπτυγμένες μεγάλες οικονομίες, δίνοντας αφορμή για το Lost όρο της δεκαετίας. Με τις προσπάθειες της κυβέρνησης για την αναζωογόνηση της οικονομικής ανάπτυξης σε όλη τη δεκαετία του 1990 καθώς και ακολουθώντας πολιτικές για την προώθηση των εξαγωγών, πέτυχε την αποτελεσματική αύξηση του ΑΕΠ κατά μέσο όρο 2,1% ετησίως από το 2003 έως το 2007. Στη συνέχεια, η παγκόσμια οικονομική κρίση η κατάρρευση της εγχώριας ζήτησης είδε την οικονομία συρρικνωθεί κατά 1,2% το 2008 και 5,0% το 2009.

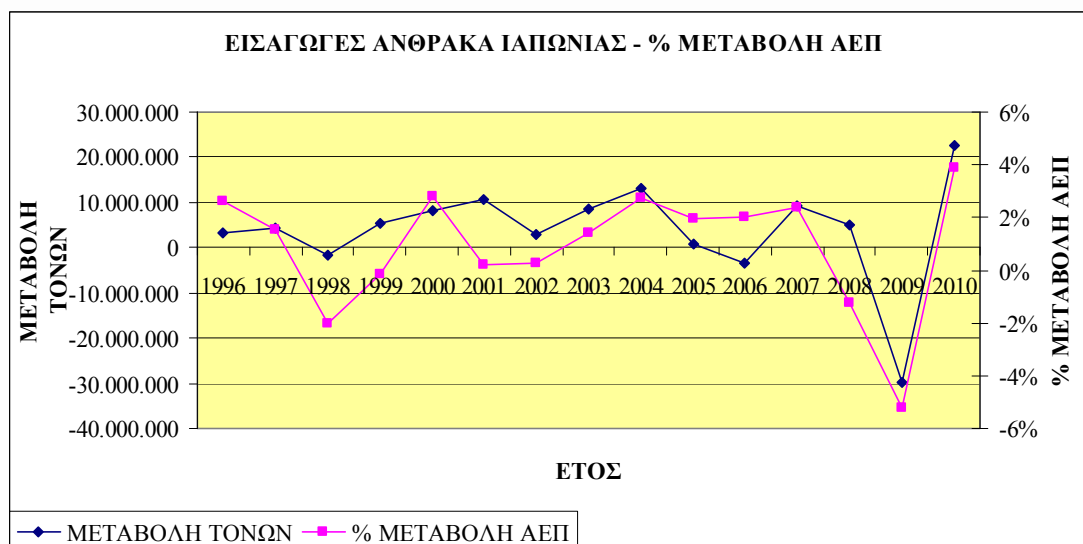
Η Ιαπωνία έχει το υψηλότερο ακαθάριστο δημόσιο χρέος στον κόσμο με 225% του ΑΕΠ. Η Ιαπωνία είναι ένα ηφαιστειογενές με ανεπαρκείς φυσικούς πόρους για τη στήριξη της αναπτυσσόμενης οικονομία της και τον μεγάλο της πληθυσμό. Τα αποθέματα μετάλλων που διαθέτει είναι πολύ χαμηλής ποιότητας. Το 70% της χώρας καλύπτουν μεγάλες και ποικίλες δασικές εκτάσεις . Λόγω όμως πολιτικών

αποφάσεων σε τοπικό, νομαρχιακό και εθνικό επίπεδο, η Ιαπωνία αποφάσισε να μην εκμεταλλεύονται τους δασικούς πόρους της για οικονομικό κέρδος. Η γεωργία και η αλιεία ήταν ότι καλύτερο αναπτύχθηκε αλλά μόνο μέσα από χρόνια επίπονης επενδύσεων και μόχθο. Το έθνος ως εκ τούτου δημιούργησε μεγάλες βιομηχανίες παραγωγής και επεξεργασίας για τη μετατροπή των πρώτων υλών που εισάγονται από το εξωτερικό. Αυτή η στρατηγική για την οικονομική ανάπτυξη κατέστησε αναγκαία την δημιουργία μιας ισχυρής οικονομικής υποδομής να παρέχει την απαιτούμενη ενέργεια, μεταφορές, επικοινωνίες, και την τεχνολογία.

Η Ιαπωνία εξαρτάται από ξένες πηγές για πολλά από τα μέταλλα τα οποία εισάγει. Το 2010 η αύξηση του ΑΕΠ ήταν 3,9% που ήταν μια από τις υψηλότερες ανόδους του ΑΕΠ για περίπου 20 χρόνια. Αλλά οικονομία της Ιαπωνίας διαταράχθηκε το Μάρτιο του 2011, λόγω από το σεισμό και τις επιπτώσεις του τσουνάμι. Η αύξηση του ΑΕΠ είχε προσβληθεί κατά 3,5% το 1ο τρίμηνο του 2011 μετά από μια αύξηση το 2010 κατά 3,9%. Καθώς η οικονομία της Ιαπωνίας είχε υποστεί δύο τριμηνιαίες συστολές, η Ιαπωνία εισήλθε σε ύφεση Ωστόσο, η παραγωγή είναι πιθανό να ανακάμψουν κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2011. Το 2011 η αύξηση του ΑΕΠ σύμφωνα με προβλέψεις του ΟΟΣΑ αναμένεται να είναι στο 2,9%.

Η σύντομη αναφορά μας στην οικονομική πρόοδο της Ιαπωνίας και στο πως αυτή μετεξελίχθηκε στην πορεία των χρόνων μας βοηθά να κατανοήσουμε το παρακάτω μας γράφημα. Το γράφημα 6.8, απεικονίζει την ετήσια μεταβολή των τόνων εισαγωγής άνθρακα της Ιαπωνίας την περίοδο 1995-2010. Στο ίδιο γράφημα, παρουσιάζεται η μεταβολή του ΑΕΠ της Ιαπωνίας την ίδια χρονική περίοδο ¹¹

¹¹ Παράρτημα Ζ: Εισαγωγές άνθρακα Ιαπωνίας – ετήσια μεταβολή ΑΕΠ



Γράφημα 6.8 Εισαγωγές άνθρακα Ιαπωνίας - ετήσια μεταβολή ΑΕΠ 1995 - 2010

Πηγή: United Nations Statistics Division

Η Ιαπωνία όπως αναφέραμε και παραπάνω είναι η πρώτη εισαγωγική χώρα σε άνθρακα στον κόσμο, αντιπροσωπεύοντας το 22% των παγκόσμιων εισαγωγών κατά το 2009. Στο γράφημα μας, φαίνεται ξεκάθαρα αυτό που ειπώθηκε στην παραπάνω ανάλυση μας για την οικονομική πορεία της Ιαπωνίας. Η Ιαπωνία ήταν από τις χώρες που επηρεάστηκαν σε μεγάλο βαθμό από τη παγκόσμια οικονομική κρίση. Σε αντίθεση με άλλες αναπτυσσόμενες χώρες όπως η Κίνα, και η Ινδία οι οποίες την περίοδο της κρίσης, κατάφεραν να διατηρήσουν θετικούς και αυξανόμενους ρυθμούς ανάπτυξης, η Ιαπωνία βυθίστηκε στην κρίση, με ρυθμούς ανάπτυξης -1,2% και -5,2% το 2008 και 2009 αντίστοιχα. Την ίδια περίοδο, παρατηρείται και μείωση των εισαγωγών της σε άνθρακα κατά περίπου 15,5% το 2009, που αντικατοπτρίζεται σε 30 εκ. λιγότερους τόνους εισαγωγής.

7. ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΩΝ

Τα δημητριακά, ανήκουν στην κατηγορία των χύδην ξηρών φορτίων και συγκαταλέγεται ανάμεσα στα πέντε κύρια χύδην φορτία. Το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο των δημητριακών παρουσιάζει ορισμένες ιδιομορφίες σε σχέση με τα υπόλοιπα τέσσερα χύδην φορτία.

Τα δημητριακά ανήκουν στην κατηγορία των εποχικών προϊόντων και όπως είναι λογικό το εμπόριο τους παρουσιάζει εποχικότητα και ακανόνιστο χαρακτήρα. Ο όγκος του θαλάσσιου εμπορίου δημητριακών δεν μπορεί να καθοριστεί σε μεγάλο βαθμό, και οι θαλάσσιες διαδρομές δεν είναι πάντα καθορισμένες. Αυτές οι ιδιαιτερότητες του εν λόγω αγαθού καθιστούν δύσκολο τον σχεδιασμό των θαλάσσιων μεταφορών των δημητριακών.

Τα δημητριακά αποτελούν την κύρια πρώτη ύλη για την παραγωγή των δυο βασικών προϊόντων διατροφής, του ψωμιού και του κρέατος. Επομένως χρησιμοποιούνται ως ανθρώπινη τροφή και ως ζωοτροφή για την παραγωγή κρέατος. Το θαλάσσιο εμπόριο δημητριακών παρουσιάζει ανοδική τάση και αυτό οφείλεται στην τάση των κοινωνιών να καταναλώνουν μεγαλύτερες ποσότητες κρέατος. Ο μεγαλύτερος όγκος του θαλάσσιου εμπορίου δημητριακών προορίζεται για ζωοτροφές στις βιομηχανικές χώρες.

Το εμπόριο σιτηρών εξαρτάται από το τυπικό μοντέλο προσφοράς και ζήτησης. Η ζήτηση των τροφίμων εξαρτάται από το εισόδημα και τον πληθυσμό, και προτιμήσεις των καταναλωτών, ενώ η προσφορά εξαρτάται από την απόδοση της γης, των πολιτικών, των τιμών των ζωοτροφών. Παραδοσιακά, η εστίαση της αγοράς σιτηρών είναι στην πλευρά της προσφοράς, καθώς αυτά προκαλούν τις μεγαλύτερες κινήσεις στην τιμή, την μεταφερόμενη ποσότητα, και τον τελικό προορισμό.

Οι εξελίξεις στην πλευρά της ζήτησης, ωστόσο, δεν πρέπει να αγνοηθούν. Η ζήτηση των τροφίμων και ζωοτροφών του έχει αυξηθεί, καθώς οι αναπτυσσόμενες χώρες έχουν αναπτυχθεί κύμα προς τα εμπρός οικονομικά. Στην αγορά σιταριού, οι αναπτυσσόμενες χώρες αποτελούν ένα μεγάλο και αυξανόμενο μερίδιο της παγκόσμιας κατανάλωσης. Ο ρυθμός αύξησης της κατανάλωσης αυτής

επηρεάζεται από την πρόοδο των οικονομιών τους, από την ικανότητά τους να χρηματοδοτήσουν τις εισαγωγές, το υψηλότερο εισόδημα των καταναλωτών, το οποίο με τη σειρά του οδηγεί σε υψηλότερη ζήτηση. Στην αγορά των κτηνοτροφικών σιτηρών, η αύξηση των εισοδημάτων των καταναλωτών επηρεάζει τη ζήτηση, καθώς οδηγεί σε υψηλότερη ζήτηση για το κρέας το οποίο με τη σειρά της απαιτεί ακόμη περισσότερο ποσό δημητριακών.

Η πλευρά της προσφοράς του μοντέλου εμπόριο των δημητριακών εξαρτάται κατά κύριο λόγο από την φυτική παραγωγή. Η φυτική παραγωγή εξαρτάται από την απόδοση των καλλιεργειών, όσον αφορά την καλλιέργεια και τη διαθεσιμότητα της καλλιεργήσιμης γης. Στο παρελθόν, η αύξηση της φυτικής παραγωγή προερχόταν είτε από την αύξηση της έκτασης της καλλιεργήσιμης γης ή από την αύξηση που της εργασίας. Κατά τη διάρκεια του εικοστού αιώνα έχουν αυτές οι τάσεις αντιστρέφθηκαν. Οι γεωργικές παραγωγές αυξήθηκαν σταθερά, ενώ το ποσό της καλλιεργήσιμης γης παρέμεινε σταθερό. Μια τέτοια βελτίωση της παραγωγής ήταν σε μεγάλο βαθμό λόγω της μεγαλύτερης χρήσης λιπασμάτων, στις βελτιωμένες ποικιλίες σπόρων, την μηχανοποίηση, τα φυτοφάρμακα και καλύτερες τεχνικές καλλιέργειας. Η παγκόσμια παραγωγή κατά συνέπεια, αυξήθηκε δραματικά.

Μεταξύ 1980 και 1990 η παγκόσμια παραγωγή τροφίμων αυξήθηκε κατά 26%. Οι τιμές, οι πολιτικές και πολιτικές μεταβολές των αποθεμάτων των δημητριακών είναι επίσης σημαντικές μεταβλητές που επηρεάζουν την προσφορά. Από αυτούς, οι πολιτικές της κυβέρνησης είναι ο κύριος ένοχος σε στρέβλωση της παραγωγής σιτηρών και στις τιμές.

Το θαλάσσιο εμπόριο σιτηρών επηρεάζεται άμεσα από την κυβερνητική παρέμβαση για την παραγωγή σπόρων. Το τελικό ποσό που διατίθεται στο εμπόριο εξαρτάται από το πόσο προσφοράς. Όταν μια σημαντική χώρα εξαγωγής σιτηρών παρεμβαίνει στη γεωργική παραγωγή της, το ποσό των σιτηρών που διατίθενται για το εμπόριο χειραγωγείται. Το γεγονός αυτό επηρεάζει την τιμή των δημητριακών αρνητικά καθώς θεωρούνται σε τεχνητά χαμηλά επίπεδα.

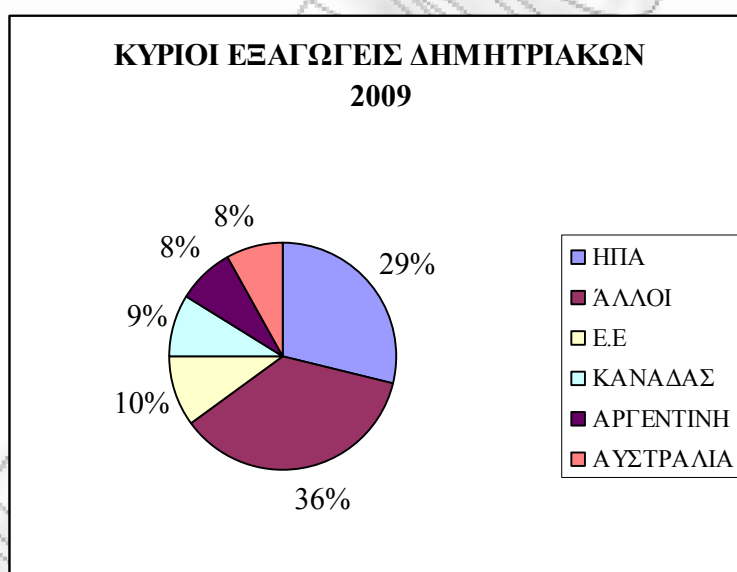
Αυτό ισχύει στην περίπτωση των Ηνωμένων Πολιτειών και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι οποίοι έχουν εμπλακεί σε πολέμους επιδότησης που έχουν επιδεινώσει

την αδυναμία των τιμών των σιτηρών. Η καθίζηση των τιμών του σιταριού θα μπορούσε να τεθεί ένα βαθούλωμα στα ισοζυγίου πληρωμών των αναπτυγμένων , αλλά για τις αναπτυσσόμενες χώρες μια τέτοια κατάσταση μπορεί να φέρει η οικονομία μιας χώρας σε ένα οδυνηρό αδιέξοδο και να την περιπλέξουν περισσότερο.

7.1 ΚΥΡΙΟΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ ΚΑΙ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΩΝ

Κύριοι Εξαγωγείς Δημητριακών

Κύριοι εξαγωγείς σιδηρομεταλλεύματος είναι οι Ηνωμένες Πολιτείες αντιπροσωπεύοντας το 29% των παγκόσμιων εξαγωγών το 2009, ακολουθούν οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης με ποσοστό 10%, ο Καναδάς κατέχοντας το 9% και η Αργεντινή και η Αυστραλία με το 8% των παγκόσμιων εξαγωγών.



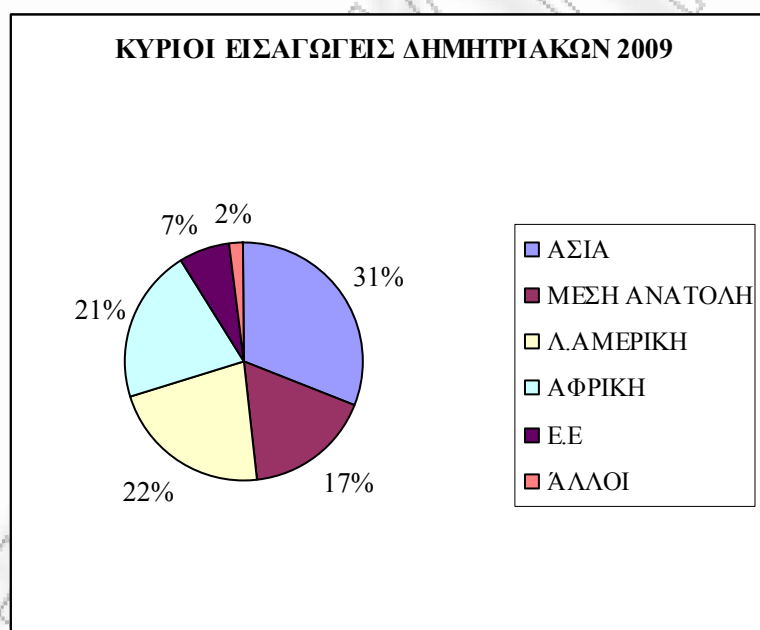
Γράφημα 7.1 Κύριοι εξαγωγείς δημητριακών

Πηγή: Development of international seaborne trade 2009

Κύριοι Εισαγωγείς Δημητριακών

Κατά τη δεκαετία του 1960, οι κύριες εισαγωγικές χώρες του κόσμου ήταν η Ευρώπη και η Ιαπωνία, οι οποίες αντιπροσώπευαν το ένα τρίτο των παγκόσμιων εισαγωγών δημητριακών. Από το 1980 όμως η ανάπτυξη του εισαγωγικού εμπορίου

στηρίχθηκε της Ανατολικής Ευρώπης και των αναπτυσσόμενων χωρών. Αυτή η αλλαγή στη δομή του θαλάσσιου εμπορίου των δημητριακών είχε ως αποτέλεσμα, το ποσοστό των Ευρωπαϊκών εισαγωγών να έχει μειωθεί το 1995 στο 4%, η Ιαπωνική αγορά να κατέχει το 13%, σε αντίθεση με τις αγορές των αναπτυσσόμενων χωρών να αντιπροσωπεύουν μεγαλύτερο μερίδιο εισαγωγών. Συγκεκριμένα, η Ν. Αμερική κατείχε το 1995 το 17% των παγκόσμιων εισαγωγών και η Αφρική το 16% αυτών. Το 2009 οι κύριες εισαγωγικές χώρες του πλανήτη διαμορφώθηκαν ως εξής: οι χώρες της Ασίας αντιπροσώπευαν το 31% των παγκόσμιων εισαγωγών δημητριακών, ακολουθούμενες από τη Λατινική Αμερική με ποσοστό 22%, τρίτες οι χώρες της Αφρικής με ποσοστό 21%, οι χώρες της Μέσης Ανατολής με ποσοστό 17%, και την Ευρώπη να ακολουθεί με ποσοστό επί των παγκόσμιων εισαγωγών μόλις στο 7%.



Γράφημα 7.2 Κύριοι εισαγωγείς δημητριακών

Πηγή: Development of international seaborne trade 2009

7.2 ΡΟΕΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΩΝ 1995 – 2010

ΕΞΑΓΩΓΕΣ (ΔΙΣ. ΔΟΛΑΡΙΑ ΕΞΑΓΩΓΩΝ) ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΩΝ ΗΠΙΑ ΠΡΟΣ:

ΧΩΡΑ -ΕΤΟΣ	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
ΑΣΙΑ	8,80	9,30	6,40	4,90	5,20	4,60	4,40	4,40	4,40	6,20	5,06	6,40	9,00	14,10	8,50	9,70
Β. ΑΜΕΡΙΚΗ	1,70	2,90	1,80	2,20	2,10	2,30	2,60	3,01	3,07	3,40	3,20	3,90	5,29	7,63	5,20	5,33
ΑΦΡΙΚΗ	1,80	2,00	1,50	1,30	1,40	1,60	1,40	1,40	1,60	2,01	1,70	1,80	3,51	3,21	1,90	2,83
Α. ΑΜΕΡΙΚΗ	0,92	1,10	0,65	0,89	0,73	0,58	0,56	0,76	0,85	0,80	0,75	0,88	1,72	2,63	1,10	1,40
ΕΥΡΩΠΗ	1,08	1,10	0,80	0,65	0,58	0,47	0,45	0,46	0,51	0,52	0,40	0,30	1,15	1,10	0,32	0,49
ΑΛΛΟΙ	0,34	0,33	0,12	0,13	0,14	0,08	0,10	0,06	0,08	0,14	0,13	0,03	0,31	0,11	0,08	0,18
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ-ΩΚΕΑΝΙΑ	0,04	0,08	0,09	0,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,03	0,02	0,04	0,06	0,13	0,12
ΙΑΠΩΝΙΑ	2,70	3,50	2,90	2,20	2,10	2,00	2,00	2,20	2,30	2,70	2,40	2,80	3,70	5,80	4,10	4,10
ΜΕΧΙΚΟ	0,91	1,80	0,90	1,30	1,20	1,30	1,50	1,60	1,50	1,70	1,60	2,06	2,70	4,10	2,60	2,90
ΚΟΡΕΑ	1,30	1,60	0,68	0,69	0,79	0,39	0,46	0,30	0,28	0,80	0,43	0,94	1,20	2,70	1,40	1,80
ΝΗΠΡΙΑ	0,96	0,16	0,10	0,14	0,15	0,15	0,22	0,26	0,27	0,39	0,51	0,46	0,66	0,93	0,77	0,84
ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ	0,22	0,23	0,19	0,19	0,17	0,17	0,17	0,16	0,20	0,18	0,20	0,18	0,32	0,88	0,40	0,49
ΚΑΝΑΔΑΣ	0,21	0,26	0,25	0,24	0,21	0,25	0,42	0,53	0,50	0,40	0,40	0,42	0,68	0,83	0,61	0,39
ΚΙΝΑ	1,10	0,44	0,04	0,09	0,05	0,03	0,02	0,03	0,04	0,50	0,08	0,05	0,02	0,01	0,14	0,34
ΣΥΝΟΛΟ	14,68	16,81	11,36	10,14	10,14	9,63	9,52	10,09	10,52	13,07	11,27	13,34	21,02	28,84	17,23	20,05

Πίνακας 7.1 Εξαγωγές δημητριακών ΗΠΙΑ

Πηγή: United Nations Statistics Division

Στην παρακάτω ανάλυση μας θα εξετάσουμε διεξοδικά την πορεία του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου δημητριακών την περίοδο από το 1995 έως το 2010. Θα εστιάζουμε στην ανάπτυξη του εν λόγω εμπορίου στην περίοδο που εξετάσουμε, καθώς και στους κύριους παίκτες της αγοράς δημητριακών. Η ανάλυση μας θα μας βοηθήσει να καταλάβουμε το πώς άλλαξε η δομή του διεθνούς εμπορίου δημητριακών και πως οι ροές του εμπορίου άλλαζαν με το πέρασμα των χρόνων. Επίσης, θα εξετάσουμε ποιες χώρες κέρδισαν μερίδιο στην αγορά αυτή, και ποιοι ισχυροποίησαν τη θέση τους και ποιοι υποχώρησαν. Τέλος, θα επισημάνουμε τυχόν οικονομικούς, κοινωνικούς και άλλους παράγοντες που μπορεί να οδήγησαν σε αλλαγές στη δομή του θαλάσσιου εμπορίου δημητριακών.

1995-1996

Το 1995, το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο δημητριακών ανήλθε στους 196 εκ. τόνους ενώ το 1996 σημείωσε αύξηση κατά 4,1%, φτάνοντας τους 188 εκ. τόνους μεταφερόμενων φορτίων.

Οι κλιματικές συνθήκες το 1996, οδήγησαν σε μειωμένη σοδειά των Ηνωμένων Πολιτειών. Επίσης μειώθηκαν τα παγκόσμια αποθέματα, και μειώθηκαν σημαντικά οι τιμές. Οι εξαγωγές των Ηνωμένων Πολιτειών μειώθηκαν κατά 11,2%, από 101 εκ. τόνους το 1995, σε 90 εκ. τόνους το 1996. Οι εξαγωγές από άλλες κύριες εξαγωγικές χώρες όπως την Αργεντινή, τον Καναδά και τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης αυξήθηκαν το 1996 κατά 4,3%, 1,6% και 6,3%, στους 14 εκ. τόνους, 21 εκ. τόνους και 14 εκ. τόνους αντίστοιχα.

1997-1998

Το 1997, το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο έφτασε τους 203 εκ. τόνους. Οι εξαγωγές των Ηνωμένων Πολιτειών αυξήθηκαν οριακά το 1997, εξάγοντας 92 εκ. τόνους. Το επόμενο έτος, υπήρξε μια καθοδική πορεία στο θαλάσσιο εμπόριο δημητριακών με συνολικούς τόνους μεταφοράς τους 190 εκ. τόνους. Μέρος αυτής της μείωσης οφείλεται στα υψηλά αποθέματα των χωρών σε δημητριακά καθώς και αυξανόμενη παραγωγή σε πολλές χώρες. Η επιρροή του Ελ Νίνο στην παραγωγή δημητριακών δεν φαίνεται να μείωσε την παραγωγή της Αυστραλίας και της Αργεντινής, αλλά οδήγησε σε αυξημένα επίπεδα σοδειάς στις Ηνωμένες Πολιτείες το 1998. Οι εξαγωγές των Ηνωμένων Πολιτειών επανήλθαν, αγγίζοντας τους 96 εκ. τόνους, λόγω κυρίως της αυξημένης ζήτησης από τη Μέση Ανατολή, την Ιαπωνία και την Λατινική Αμερική. Οι εξαγωγές του Καναδά παρέμειναν σταθερές το 1998 στους 26 εκ. τόνους, ενώ αυτές της Αυστραλίας επεκτάθηκαν σημαντικά κατά περίπου 10%, στους 13 εκ. τόνους. Η Λατινική Αμερική και κυρίως η Αργεντινή, μείωσε τις εξαγωγές της, στους 26 εκ. τόνους, καθώς το εμπόριο με την Δυτική Ευρώπη και τις χώρες της Μέσης Ανατολής μειώθηκε αισθητά. Οι εισαγωγές της Ιαπωνίας αυξήθηκαν κατά περίπου 1% σε σχέση με το 1997. Οι χώρες της Μέσης Ανατολής αύξησαν τις εισαγωγές τους κατά 5%, στους 37 εκ. τόνους. Οι εισαγωγές της Λατινικής Αμερικής επανήλθαν από την πτώση του 1997, με αύξηση κατά 11%, φτάνοντας τους 21 εκ. τόνους.

1999-2000

Το 1999, υπήρξε μια άνοδος στις θαλάσσιες μεταφορές δημητριακών κατά 7,1%, με το συνολικό μεταφερόμενο όγκο φορτίου να φτάνει τους 210 εκ. τόνους. Από την μεριά των εξαγωγών, οι εξαγωγές των Ηνωμένων Πολιτειών σημείωσαν θεαματική άνοδο της τάξης του 18,3%, ενώ αυτές του Καναδά αυξήθηκαν κατά 6,2% στους 19,3 εκ. τόνους. Η Αυστραλία εξήγαγε 20,6 εκ. τόνους, σημειώνοντας αύξηση κατά 8,7%, ενώ η Αργεντινή έπεσε κατακόρυφα κατά 28,7% στους 17,3 εκ. τόνους εξαγωγών. Από την μεριά των εισαγωγών, τα φορτία μεταφερόμενα από την Αυστραλία στην Άπω Ανατολή και από την Ευρώπη στη Μέση Ανατολή ήταν μεγαλύτερα από κάθε άλλη χρονιά. Το εμπόριο δημητριακών έφτασε το 2000 τους 225 εκ. τόνους., μια αύξηση κατά 2,3% σε σχέση με το 1999. Οι εξαγωγές του μεγαλύτερου εξαγωγέα, των Ηνωμένων Πολιτειών, έφτασαν τους 86 εκ. τόνους, ενώ αυτές της Αργεντινής και της Αυστραλίας παρέμειναν σταθερές στους 19,3 και 20,8 εκ. τόνους αντίστοιχα. Αυτές του Καναδά και της Ευρωπαϊκής Ένωσης αυξήθηκαν φτάνοντας τους 22,2 και 29,6 εκ. τόνους.

2001-2002

Το 2001 ο όγκος του θαλάσσιου εμπορίου δημητριακών μειώθηκε κατά 4,3%, στους 220 εκ. τόνους. Οι Ηνωμένες Πολιτείες, κατά το πρώτο δεκάμηνο του 2001, υπέστησαν πτώση στις εξαγωγές τους κατά 6% σε σχέση με την ίδια περίοδο του 2000. Κατά την ίδια περίοδο μόνο η Αργεντινή σημείωσε αύξηση 2% στις εξαγωγές της, ενώ οι άλλοι εξαγωγείς όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση, η Αυστραλία και ο Καναδάς μείωσαν τις εξαγωγές τους κατά 20%, 17% και 12% αντιστοίχως. Αυτή η πτώση στις εξαγωγές των χωρών σε δημητριακά, έρχεται σε αντίθεση με την αύξηση της οικονομικής ανάπτυξης όλων αυτών των χωρών το 2000. Το 2000, οι Ιαπωνικές εισαγωγές μειώθηκαν κατά 1,6%, στους 29,9 εκ. τόνους. Οι εισαγωγές της Κίνας και του Μεξικού αυξήθηκαν κατά 81,9% και 6,8% στους 13 εκ. τόνους και 16,5 εκ. τόνους αντίστοιχα.

Το 2002 οι εξαγωγές των Ηνωμένων Πολιτειών μειώθηκαν κατά τους πρώτους εννέα μήνες κατά 5%. Την ίδια περίοδο μόνο η Αυστραλία σημείωσε άνοδο στις εξαγωγές της κατά 6%, ενώ άλλοι κύριοι εξαγωγείς όπως ο Καναδάς, η Αργεντινή και η Ευρωπαϊκή Ένωση μείωσαν τις εξαγωγές τους κατά 20%, 18% και 14% αντίστοιχα.

2003-2004

Το 2003 οι Ηνωμένες Πολιτείες παρουσίασαν μείωση εξαγωγών κατά τους δέκα πρώτους μήνες κατά 8%, ενώ οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης την ίδια περίοδο παρουσίασαν θεαματική αύξηση της τάξης του 25%, και αυτές του Καναδά μειώθηκαν κατά 19%. Οι εξαγωγές της Αργεντινής παρέμειναν σταθερές.

Το 2004 τα μεγαλύτερα φορτία εξαγωγών φορτώθηκαν από τα λιμάνια της Β. Αμερικής και της ανατολικής ακτής της Ν. Αμερικής, αντιπροσωπεύοντας το 46% και 15% των παγκόσμιων εξαγωγών δημητριακών. Κατά τη διάρκεια αυτού του έτους οι εξαγωγές των Ηνωμένων Πολιτειών παρουσίασαν μείωση κατά περίπου 4%. Οι παραδοσιακοί εισαγωγείς δημητριακών όπως η Ιαπωνία και η Ευρωπαϊκή Ένωση κράτησαν τις εισαγωγές τους σταθερές. Οι εισαγωγές της Ρωσίας διπλασιάστηκαν, και έφτασαν τους 1,9 εκ. τόνους, ενώ χώρες της Ανατολικής Ευρώπης αύξησαν τις εισαγωγές τους κατά 28,9% στους 5,8 εκ. τόνους. Στην Ασία και συγκεκριμένα η Κίνα, διπλασίασε τις εισαγωγές της στους 5,1 εκ. τόνους δημητριακών και η Κορέα αύξησε τις εισαγωγές της κατά 10,5, εισάγοντας το 2004 13,7 εκ. τόνους. Οι εισαγωγές της Μέσης Ανατολής επίσης αυξήθηκαν κατά 25%.

2005-2006

Το 2005, υπήρξε μια μεγάλη άνοδος στην παραγωγή δημητριακών, η οποία ανήλθε στους 1.649 εκ. τόνους, και τον συνολικό όγκο του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου δημητριακών να ανέρχεται στους 274 εκ. τόνους. Αυτή αύξηση στην παραγωγή οδήγησε σε επιδοτήσεις των εξαγωγών των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης έτσι ώστε να μην υπάρχει συσσώρευση στα αποθέματα δημητριακών.

Το 2006, η παγκόσμια παραγωγή σιτηρών μειώθηκε στους 1.602 εκ. τόνους. Ενώ η ζήτηση για ανθρώπινη κατανάλωση δημητριακών παρέμεινε σταθερή, και η προσφορά δημητριακών ήταν αρκετά συγκρατημένη, η βιομηχανική ζήτηση παρουσίασε αύξηση. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να οδηγήσει σε υψηλότερες τιμές των σιτηρών παγκοσμίως. Το 2006, ο Καναδάς και οι Ηνωμένες Πολιτείες εξήγαγαν το 48,2% των παγκόσμιων εξαγωγών σιτηρών. Οι εξαγωγές της Αργεντινής αντιπροσώπευαν το 9,4%, η Αυστραλία και η Ευρωπαϊκή Ένωση αντιπροσώπευαν το 9,5% και το 8,8% των παγκόσμιων εξαγωγών. Το ίδιο έτος οι κυριότερες περιοχές εισαγωγών σιτηρών παραμένουν η Ασία, εισάγοντας το 71,2 εκ. τόνους δημητριακών εξαιρουμένης της σόγιας, ακολουθούν η Αφρική και η Λ. Αμερική με 46,5 εκ. τόνους η καθεμία, η Δ. Ασία με 31 εκ. τόνους εισαγωγών, η Ευρώπη συμπεριλαμβανομένης

της Ευρωπαϊκής Ένωσης εισάγοντας 11 εκ. τόνους. Παρόλο που οι κύριοι εισαγωγείς σιτηρών όπως η Ιαπωνία και η Κορέα σημείωσαν αυξήσεις στις εισαγωγές τους, η πτώση των εισαγωγών της Κίνας το 2006, κατά 62,9%, συνετέλεσε στη πτώση των εισαγωγών της Ασία σε δημητριακά κατά 6,2%. Οι εισαγωγές της Λ. Αμερικής το 2006 αυξήθηκαν κατά 4,3%. Οι εισαγωγές της Ευρώπης σημείωσαν πτώση κατά 16,7%, οφειλόμενη από την ασθενέστερη ζήτηση των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των εκτός αυτής. Οι πρώτες σημείωσαν πτώση εισαγωγών κατά 15,1% και 23,1% αντίστοιχα

2007-2008

Η παγκόσμια παραγωγή δημητριακών το 2008 αυξήθηκε κατά 6,5%, καθώς οι παγκόσμιοι παραγωγοί αύξησαν τις καλλιεργήσιμες εκτάσεις τους, λόγω των ευνοϊκών τιμών των που επικράτησαν στην αγορά σιτηρών. Τις μεγαλύτερες παραγωγές πέτυχαν οι κύριες εξαγωγικές χώρες, η Αυστραλία με άνοδο παραγωγής 63,3%, η Ρωσία με αύξηση κατά 28,9%, η Ευρωπαϊκή Ένωση με ποσοστό ανόδου 26,6% και οι Ηνωμένες Πολιτείες με αύξηση κατά 21,9%.

Οι εισαγωγικές περιοχές του πλανήτη με την μεγαλύτερη εισροή δημητριακών το 2008 παρέμειναν η Ασία εισάγοντας 67,5 εκ. τόνους, ακολουθούμενη από την Λ. Αμερική με 54 εκ. τόνων εισαγωγών, τρίτη η Αφρική με εισαγωγές που έφτασαν τους 42,2 εκ. τόνους., Μέση Ανατολή εισάγοντας 32 εκ. τόνους και μετά ακολουθεί η Ευρώπη με 27,6 εκ τόνους. Η Ιαπωνία ο κύριος εισαγωγέας σιτηρών στον κόσμο, μείωσε τις εισαγωγές της κατά 5,3%. Συνολικά στην Ασία οι εισαγωγές σημείωσαν πτώση κατά 7,4%. Αυτή η μείωση των εισαγωγών των Ασιατικών χωρών επηρεάστηκε σε σημαντικό βαθμό από την χρηματοπιστωτική κρίση που ξέσπασε στις Ηνωμένες Πολιτείες. Οι χώρες που αύξησαν τις εισαγωγές τους, ήταν η Μ. Ανατολή κατά 6,6%, η Αφρική με αύξηση κατά 7%, η Λατινική Αμερική σημειώνοντας άνοδο εισαγωγών κατά 2,4 και τέλος η Ευρώπη διπλασίασε της εισαγωγές της.

2009-2010

Η παγκόσμια οικονομική κρίση οδήγησε σε μια παγκόσμια επισιτιστική κρίση που οδήγησε σε αύξηση των τιμών των τροφίμων έλλειψη τροφίμων και μείωσης των αποθεμάτων. Η εν λόγω οικονομική κρίση βύθισε πολλές οικονομίες ανά τον κόσμο σε ύφεση, με αποτέλεσμα η ζήτηση δημητριακών να μειωθεί αισθητά.

Η κατανάλωση τροφίμων σε μια περίοδο σαν αυτή της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης είναι λογικό να περιορίζεται. Τα δημητριακά, η κύρια πρώτη ύλη για την παραγωγή κρέατος και ψωμιού επηρεάστηκε αρνητικά από τις διεθνείς οικονομικές εξελίξεις. Η χρήση των σιτηρών από τις αναπτυσσόμενες χώρες το 2009, αυξήθηκε οριακά για παράδειγμα στην Ινδία λόγω των σχετικά χαμηλότερων τιμών της αγοράς και τα μεγάλα αποθέματα έχουν στηρίξει τη ζήτηση σιταριού. Όμως, η χρήση των δημητριακών για την ζωική παραγωγή μειώθηκε αισθητά σε πολλές χώρες το 2009. Η βιομηχανική χρήση του καλαμποκιού και του σιταριού για την παραγωγή αμύλου και αιθανόλης κυρίως Επίσης περιορίστηκε καθώς δεν συνέφερε λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κατάστασης.

8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

8.1 ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΜΕ ΑΕΠ 1995 – 2010

Η μελέτη μας επιβεβαίωσε ότι θαλάσσιου εμπόριο αυξάνεται προς την ίδια κατεύθυνση, με το ΑΕΠ και ότι υπάρχει στενή σχέση μεταξύ των δύο. Το ΑΕΠ είναι η βασική κινητήρια δύναμη της παγκόσμιας κατανάλωσης η οποία με τη σειρά της οδηγεί για αγαθά και υπηρεσίες που αυτό με τη σειρά του οδηγεί στη ζήτηση για το διεθνές εμπόριο. Όμως καθώς γνωρίζουμε η πιο σημαντική επιρροή της ζήτησης θαλάσσιων μεταφορών είναι η παγκόσμια οικονομία. Έχει υπολογιστεί ότι το 80-90% του παγκοσμίου εμπορίου σε όρους μεταφερόμενου φορτίου μεταφέρεται δια θαλάσσης. Έχει αποδειχτεί επίσης ότι οι διακυμάνσεις των ναύλων συμπίπτουν χρονικά με τις αντίστοιχες των κύκλων στην παγκόσμια οικονομία. Αυτό είναι απολύτως όρθρο καθώς η ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών είναι «Παράγωγος Ζήτηση», (derived demand), δηλαδή γεννάται αρχικά από την παγκόσμια οικονομία και στη συνέχεια από το παγκόσμιο εμπόριο.

8.2 Η ΑΝΟΔΟΣ ΤΩΝ ΑΣΙΑΤΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ ΟΔΗΓΕΙ ΤΗΝ ΑΝΘΙΣΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

Το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο την περίοδο που μελετούμε (1995- 2010), καθώς και οι αλλαγές στις ροές του μπορούν να εξηγηθούν κυρίως από την μακροπρόθεσμη παγκόσμια ανάπτυξη η οποία καθοδηγείται από την εκβιομηχάνιση των αναδυόμενων ασιατικών χωρών ενώ σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα, από την αμερικανική χρηματοπιστωτική κρίση η οποία μετεξελίχθηκε σε παγκόσμια οικονομική κρίση. Έχει υπάρξει μια άνοδος των ασιατικών χωρών λόγω της υψηλής εκβιομηχάνισης. Οι αναδυόμενες χώρες όπως η Κίνα και η Ινδία αναπτύσσονται με γοργούς ρυθμούς, και μετεξελίσσονται και κύριους παίκτες της διεθνούς οικονομικής σκηνής και του Διεθνούς εμπορίου. Οι χώρες αυτές έχουν μετατοπιστεί από την πρωτογενή παραγωγή σε τομείς μεταποίησης και των υπηρεσιών παραγωγής. Οι χώρες αυτές συνέχισαν να αυξάνονται καθ 'όλη τη δεκαετία του 2000 και η βιομηχανική τους παραγωγή έφθασε σε επίπεδα δεν είχε γνωρίσει ποτέ πριν χώρες της Δυτικής Ευρώπης και των ΗΠΑ .

8.3 ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΚΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗΣ ΤΩΝ ΠΡΩΗΝ ΑΝΑΠΤΥΣΣΟΜΕΝΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

Η εκβιομηχάνιση των πρώην αναπτυσσόμενων και αναδυόμενων χωρών είχε μεγάλες επιπτώσεις στην ναυτιλιακή αγορά. Η προσφορά και η ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών αυξήθηκε με αποτέλεσμα να αυξηθούν με μεγαλύτερη ταχύτητα οι εισαγωγές και οι εξαγωγές. Ένα πολύ σημαντικό εμπόρευμα για την Κίνα ήταν το σιδηρομετάλλευμα το οποίο μαζί με τον άνθρακα είναι οι κύριες πρώτες ύλες για την παραγωγή χάλυβα. Το διεθνές εμπόριο, η οικονομική ανάπτυξη και τα πολιτικά γεγονότα είναι όλα σημαντικοί και καθοριστικοί παράγοντες της εξέλιξης του θαλάσσιου εμπορίου.

8.4 Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΣΙΑΣ – Η ΔΙΕΥΡΥΝΣΗ ΤΗΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥΣ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ

8.4.1 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ

Η εκβιομηχάνιση και η απελευθέρωση της Κίνας, την έχει οδηγήσει στο υψηλότερο οικονομικό επίπεδο από ποτέ άλλοτε. Οι εξαγωγές και οι εισαγωγές αυξήθηκαν με τον ίδιο ρυθμό όπως και το ΑΕΠ της. Η Κίνα είναι ο μεγαλύτερος παραγωγός χάλυβα με αποτέλεσμα η ζήτηση της Κίνας για σιδηρομετάλλευμα να αυξάνεται. Από την μελέτη μας οδηγηθήκαμε στο σημαντικότερο συμπέρασμα, ότι η Κίνα, και συγκεκριμένα η ραγδαία άνοδος των εισαγωγών της σε σιδηρομετάλλευμα και άνθρακα, κύριες πρώτες ύλες για την παραγωγή χάλυβα ωθεί και προκαλεί σε πολύ σημαντικό βαθμό την άνθιση του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου. Η εξαιρετική ανάπτυξη της Κίνας είναι ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες που επηρέασαν τη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών και την ναυτιλιακή αγορά καθώς και την αγορά των χύδην φορτίων που μελετήσαμε.

8.4.2 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

Η Ινδία είναι επίσης μια από τις ταχύτερα αναπτυσσόμενες οικονομίες στον κόσμο. Την τελευταία δεκαετία έχει εμφανιστεί δυναμικά στο παγκόσμιο προσκήνιο καθώς και στο διευρύνει την θέση της στο Διεθνές Εμπόριο. Συγκεκριμένα, όσον αφορά τη μελέτη μας, η Ινδία, αυξάνει τις εξαγωγές της σε σιδηρομέταλλευμα και κυριαρχεί στο εν λόγω εμπόριο τα τελευταία χρόνια. Αυτή η αύξηση των εξαγωγών της, οδηγείται σε πολύ μεγάλο βαθμό κατόπιν της μελέτης της παλινδρόμησης που αναλύσαμε παραπάνω από την θεαματική αύξηση του ΑΕΠ της. Η Ινδία, την τελευταία δεκαετία αύξησε τις εισαγωγές της σε άνθρακα. Αυτή η ανοδική τάση των εισαγωγών της Ινδίας σε άνθρακα οφείλεται κυρίως στις αυξανόμενες εγχώριες ενεργειακές απαιτήσεις καθώς και στις χαμηλές διεθνείς τιμές στην αγορά του άνθρακα. Συνοψίζοντας, αξίζει να σημειωθεί ότι η Ινδία μαζί με την Κίνα συνέβαλαν σημαντικά στην ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών καθώς και όπως αναλύσαμε και στην μελέτη μας οι οικονομίες αυτές οδήγησαν και την αναπτυξιακή πορεία του παγκοσμίου ΑΕΠ μετά το ξέσπασμα της χρηματοπιστωτικής κρίσης.

8.4.3 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΙΝΔΟΝΗΣΙΑΣ

Η Ινδονησία από το 2007, παρουσιάζει μια θεαματική οικονομική ανάπτυξη με αποτέλεσμα να έχει καταφέρει να αντεπεξέλθει χωρίς ιδιαίτερα προβλήματα στην χρηματοπιστωτική κρίση, σημειώνοντας ρυθμούς ανάπτυξης 6% και 4,5% το 2008 και το 2009 αντίστοιχα. Από το 2005, η Ινδονησία ξεπέρασε την Αυστραλία, ως ο μεγαλύτερος εξαγωγέας θερμικού άνθρακα, σημειώνοντας αύξηση εξαγωγών κατά 48,7%, φτάνοντας 160,6 εκ. τόνους το 2006. Αυτή η σημαντική αύξηση των εξαγωγών της σε άνθρακα συσχετίζεται όπως και συμπεράναμε από την μελέτη της σχετικής παλινδρόμησης μας με την οικονομική άνοδο της. Από το 2008, σημειώνει αύξηση στο ΑΕΠ της και αυτό οδηγεί σε περαιτέρω εδραίωση της θέσης της στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο και γενικότερα στην διεθνή οικονομική σκηνή.

8.5 ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΙΣ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΗΣ

8.5.1 ΟΙ ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑΣΤΙΚΗ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΤΗΣ ΔΥΣΗΣ ΟΔΗΓΕΙ ΣΕ ΑΥΞΗΣΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ.

Η αγοραστική συμπεριφορά της Δύσης άλλαξε με αποτέλεσμα η ζήτηση για αγαθά των χωρών της Δυτικής Ευρώπης τα οποία παράγονται με χαμηλό εργατικό κόστος στην Ανατολή. Αυτή η αλλαγή στη καταναλωτικές ανάγκες της Δύσης οδηγεί σε αύξηση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές επομένως και αύξηση του Διεθνούς εμπορίου.

8.5.2 ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ ΔΥΣΗΣ.

Η χρηματοπιστωτική κρίση που ξέσπασε στις Ηνωμένες Πολιτείες το 2007, επηρέασε σε σημαντικό βαθμό το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο και τη δομή του, καθώς και τη θέση της άλλοτε ισχυρής δύσης στον παγκόσμιο οικονομικό στίβο. Από την διεξοδική ανάλυση μας καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι οι Ηνωμένες Πολιτείες επηρεάστηκαν σε πολύ μεγάλο βαθμό από την κρίση αυτή και αυτό αντικατοπτρίζεται σε σχέση με τις εισαγωγές της στα κύρια φορτία που αναλύσαμε. Από το 2006 διαπιστώθηκε μια αισθητή μείωση των εισαγωγών της σε σιδηρομετάλλευμα και άνθρακα καθώς την ίδια χρονική στιγμή παρατηρείται μια αισθητή επιβράδυνση του ΑΕΠ της.

Η χρηματοπιστωτική κρίση δεν επηρέασε μόνο το εμπόριο σιδηρομεταλλεύματος και άνθρακα των Ηνωμένων Πολιτειών, αλλά και αυτό της Ευρώπης. Είναι φανερό ότι η Ευρωπαϊκή αγορά κλονίστηκε ιδιαίτερα λόγω της χρηματοπιστωτικής κρίσης και αυτό επηρέασε όπως είναι οικονομικώς ορθό το εμπόριο της.

8.6 Η ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΩΝ

8.6.1 ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΩΝ ΣΤΙΣ ΑΣΙΑΤΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ

Με το ξέσπασμα της χρηματοπιστωτικής κρίσης το διεθνές εμπόριο δημητριακών επηρεάστηκε αρνητικά από τις διεθνείς οικονομικές εξελίξεις. Η οικονομική κρίση ήταν λογικό να βυθίσει πολλές από τις οικονομίες στην ύφεση με αποτέλεσμα η κατανάλωση δημητριακών τα οποία είναι η κύρια πρώτη ύλη για την παραγωγή ψωμιού και κρέατος να μειωθεί.

Οι εισαγωγές σε δημητριακά των αναπτυσσόμενων χωρών το 2008 αυξήθηκε οριακά, αν και συνολικά στην Ασία οι εισαγωγές δημητριακών μειώθηκαν αισθητά. Το 2009, η παγκόσμια οικονομική κρίση οδήγησε σε μια παγκόσμια επισιτιστική κρίση που οδήγησε σε αύξηση των τιμών των τροφίμων έλλειψη τροφίμων και μείωση των αποθεμάτων. Η εν λόγω οικονομική κρίση βύθισε πολλές οικονομίες ανά τον κόσμο σε ύφεση, με αποτέλεσμα η ζήτηση δημητριακών να μειωθεί αισθητά. Η κατανάλωση τροφίμων σε μια περίοδο σαν αυτή της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης είναι λογικό να περιορίζεται.

Είναι αξιοσημείωτο ότι η δομή του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου την περίοδο της μελέτης μας 1995 – 2010 άλλαξε σημαντικά. Η οικονομική άνοδος των αναπτυσσόμενων χωρών και στην περίπτωση της μελέτης μας κυρίως των χωρών της νοτιοανατολικής Ασίας, οδήγησε σε περαιτέρω αύξηση του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, με την θεαματική άνοδο των εισαγωγών πρώτων υλών και γενικότερο μέσω της μεγάλης αύξησης της ζήτησης φορτίων. Οι χώρες της νοτιοανατολικής Ασίας πλέον βρίσκονται στο επίκεντρο της διεθνούς οικονομικής σκηνής και του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου. Από τη ανάλυση μας καταλήξαμε στο συμπέρασμα η εκβιομηχάνιση των πρώην αναπτυσσόμενων και αναδυόμενων χωρών είχε μεγάλες επιπτώσεις στην ναυτιλιακή αγορά. Η προσφορά και η ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών αυξήθηκε με αποτέλεσμα να αυξηθούν με μεγαλύτερη ταχύτητα οι εισαγωγές και οι εξαγωγές.

8.7 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ – ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ

Τα ερωτήματα τα οποία προκύπτουν είναι κατά πόσο αυτή η αλματώδης οικονομική άνοδος των χωρών αυτών μπορεί να συνεχιστεί; Και σε περίπτωση κατά την οποία οι οικονομίες παρουσιάσουν σημάδια κόπωσης ή ακόμα αν εισέλθουν σε στάδιο οικονομικής κρίσης, ποιες θα είναι οι επιπτώσεις για το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο; Πως μια πιθανή οικονομική κατάρρευση των αναδυόμενων και αναπτυσσόμενων χωρών και συγκεκριμένα αν θέλουμε των χωρών της νοτιοανατολικής Ασίας θα επηρεάσει το Διεθνές θαλάσσιο εμπόριο;

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Η. Πλωμαρίτου, (2006) Ναυλώσεις εκδ. Σταμούλης
- 2.Θαλασσινός Ι. Ελευθέριος , Σταματόπουλος Β. Θεόδωρος, (1998) Διεθνή Οικονομικά εκδ. Σταμούλης
3. Παντελής Καλαϊτζιδάκης, Σαράντης Καλυβίτης, (2002) Οικονομική Μεγέθυνση - Θεωρία και πολιτική
- 4.Πουρναράκης Ευθύμιος, (1996), Διεθνή Οικονομικά εκδ. Σακκουλάς
5. Louis Cabral, (2003) Βιομηχανική Οργάνωση εκδ. Κριτική
6. Richard E. Caves, Jeffrey A. Frankel, Ronald W. Jones, (1992) Διεθνές Εμπόριο και Πληρωμές εκδ. Παπαζήση
3. Paul Krugman & Maurice Obstfeld, (1995) Διεθνής Οικονομική - Θεωρία και πολιτική, εκδ. Κριτική
7. N. Gregory Mankiw, (2002) Μακροοικονομική Θεωρία εκδ. Gutenberg
8. Stopford M, (1998) Maritime economics London
4. A .P. Thirlwall, (2003) Μεγέθυνση και ανάπτυξη , εκδ. Παπαζήση
5. UNCTAD, (2010) Review of Maritime Transport, 2010. New York and Geneva 2010. Διαθέσιμα στο διαδίκτυο :http://www.unctad.org/en/docs/rmt2010_en.pdf
6. UNCTAD, (2009) Review of Maritime Transport, 2009. New York and Geneva 2009 Διαθέσιμα στο διαδίκτυο : http://www.unctad.org/en/docs/rmt2009_en.pdf

7. UNCTAD, (2008) Review of Maritime Transport, 2008. New York and Geneva
2008 Διαθέσιμα στο διαδίκτυο : http://www.unctad.org/en/docs/rmt2008_en.pdf
8. UNCTAD, (2007) Review of Maritime Transport, 2007. New York and Geneva
2007 Διαθέσιμα στο διαδίκτυο : http://www.unctad.org/en/docs/rmt2007_en.pdf
9. UNCTAD, (2006) Review of Maritime Transport, 2006. New York and Geneva
2006 Διαθέσιμα στο διαδίκτυο : http://www.unctad.org/en/docs/rmt2006_en.pdf
10. UNCTAD, (2005) Review of Maritime Transport, 2005. New York and Geneva
2005 Διαθέσιμα στο διαδίκτυο : http://www.unctad.org/en/docs/rmt2005_en.pdf
11. UNCTAD, (2004) Review of Maritime Transport, 2004. New York and Geneva
2004 Διαθέσιμα στο διαδίκτυο : http://www.unctad.org/en/docs/rmt2004_en.pdf
12. UNCTAD, (2003) Review of Maritime Transport, 2003. New York and Geneva
2003 Διαθέσιμα στο διαδίκτυο : http://www.unctad.org/en/docs/rmt2003_en.pdf
13. UNCTAD, (2002) Review of Maritime Transport, 2002. New York and Geneva
2002 Διαθέσιμα στο διαδίκτυο : http://www.unctad.org/en/docs/rmt2002_en.pdf
14. UNCTAD, (2001) Review of Maritime Transport, 2001. New York and Geneva
2001 Διαθέσιμα στο διαδίκτυο : http://www.unctad.org/en/docs/rmt01ch1_en.pdf
15. UNCTAD, (2000) Review of Maritime Transport, 2000. New York and Geneva
2000 Διαθέσιμα στο διαδίκτυο : http://www.unctad.org/en/docs/rmt2000_en.pdf
16. UNCTAD, (1999) Review of Maritime Transport, 1999. New York and Geneva
1999 Διαθέσιμα στο διαδίκτυο : http://www.unctad.org/en/docs/rmt1999ch5_en.pdf
17. UNCTAD, (1998) Review of Maritime Transport, 1998. New York and Geneva
1998 Διαθέσιμα στο διαδίκτυο : http://unctad.ch/en/docs/rmt1998ch6_en.pdf

18. UNCTAD, (1997) Review of Maritime Transport, 1997. New York and Geneva
1997 Διαθέσιμα στο διαδίκτυο : http://www.unctad.org/en/docs/rmt1997ch1_en.pdf

19. UNCTAD, (1996) Review of Maritime Transport, 1996. New York and Geneva
1996 Διαθέσιμα στο διαδίκτυο : <http://www.unctad.org/templates/>

Ιστοσελίδες στο Διαδίκτυο

<http://comtrade.un.org/db/>

<http://www.oecd.org/home>

<http://www.imf.org/external/data.htm>

<http://data.worldbank.org/>

<http://en.wikipedia.org/wiki/India#Economy>

<http://en.wikipedia.org/wiki/Indonesia>

<http://en.wikipedia.org/wiki/China>

<http://en.wikipedia.org/wiki/Japan>

<http://www.marisec.org/shippingfacts/>

<http://www.economist.com/>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α : ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΔΕΠ 1995-2010

ΕΤΟΣ	ΕΤΗΣΙΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΔΕΠ	% ΜΕΤΑΒΟΛΗ
1995	3,28	
1996	3,76	
1997	4,28	
1998	2,56	
1999	3,49	
2000	4,78	
2001	2,28	
2002	2,87	
2003	3,63	
2004	4,92	
2005	4,57	
2006	5,24	
2007	5,40	
2008	2,87	
2009	-0,52	
2010	5,01	

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β: ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΟΣ ΗΠΑ - ΑΕΠ ΗΠΑ 1955-2010

ΕΤΟΣ	ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΔΟΛΑΡΙΑ	ΕΚ.	ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΤΟΝΟΙ	ΕΚ.	ΑΕΠ ΗΠΑ
1995	567		18		7.414.625
1996	630		18		7.838.475
1997	641		19		8.332.350
1998	610		17		8.793.475
1999	463		14		9.353.500
2000	480		16		9.951.475
2001	343		11		10.286.175
2002	364		12		10.642.300
2003	402		13		11.142.175
2004	451		12		11.867.750
2005	611		13		12.638.375
2006	677		11		13.398.925
2007	646		9		14.061.800
2008	1.048		9		14.369.075
2009	410		4		14.119.050
2010	761		6		14.657.800

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ: ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΟΣ ΕΥΡΩΠΗΣ –
ΑΕΠ 1995 – 2010**

ΕΤΟΣ	ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΔΟΛΑΡΙΑ	ΕΚ.	ΑΕΠ ΕΥΡΩΠΗΣ
1995	5		7.287.914
1996	5		7.367.954
1997	5		6.734.882
1998	4		6.912.790
1999	4		6.885.439
2000	4		6.277.711
2001	4		6.350.417
2002	4		6.932.226
2003	5		8.551.431
2004	8		9.786.047
2005	10		10.167.105
2006	11		10.763.795
2007	14		12.371.631
2008	19		13.614.242
2009	9		12.476.122
2010	20		12.192.829

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ: ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΑΝΘΡΑΚΑ ΗΠΑ – ΑΕΠ ΗΠΑ 1995 -2010

ΕΤΟΣ	ΕΚ. ΔΟΛΛΑΡΙΑ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ ΑΝΘΡΑΚΑ	ΑΕΠ ΗΠΑ
1995	0,30	7.414.625
1996	0,29	7.838.475
1997	0,31	8.332.350
1998	0,33	8.793.475
1999	0,33	9.353.500
2000	0,43	9.951.475
2001	0,77	10.286.175
2002	0,67	10.642.300
2003	0,91	11.142.175
2004	1,10	11.867.750
2005	1,60	12.638.375
2006	2,00	13.398.925
2007	2,00	14.061.800
2008	2,30	14.369.075
2009	1,60	14.119.050
2010	1,50	14.657.800

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε: ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΑΝΘΡΑΚΑ ΙΝΔΟΝΗΣΙΑΣ – ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΕΠ ΙΝΔΟΝΗΣΙΑΣ 1995 -2010

ΕΤΟΣ	ΕΚ. ΤΟΝΟΙ	% ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΕΠ
1995	31,90	
1996	12,99	0,08
1997	42,20	0,05
1998	48,10	-0,13
1999	55,00	0,01
2000	57,90	0,05
2001	66,10	0,04
2002	73,40	0,04
2003	89,40	0,05
2004	105,60	0,05
2005	128,90	0,06
2006	183,60	0,06
2007	196,00	0,06
2008	200,00	0,06
2009	233,00	0,05

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ: ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΑΝΘΡΑΚΑ ΙΑΠΩΝΙΑ – ΕΤΗΣΙΑ
ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΕΠ ΙΑΠΩΝΙΑΣ 1995 -2010**

ΕΤΟΣ	ΕΚ. ΤΟΝΟΙ	% ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΕΠ
1995	126.179.359	
1996	129.416.779	2,64%
1997	133.587.358	1,56%
1998	131.764.154	-2,05%
1999	137.199.898	-0,14%
2000	145.282.932	2,83%
2001	155.784.782	0,21%
2002	158.537.337	0,26%
2003	167.033.379	1,41%
2004	179.998.936	2,74%
2005	180.810.781	1,93%
2006	177.228.519	2,04%
2007	186.513.567	2,36%
2008	191.696.603	-1,23%
2009	161.822.219	-5,23%
2010	184.577.088	3,90%

РАСЧЕТНО ТЕРА