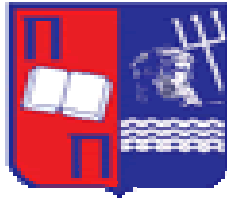


ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



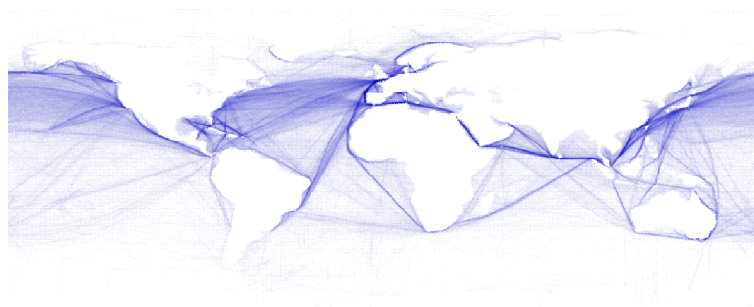
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ

ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:

**“ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ
ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ. ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΗ
ΑΓΑΘΩΝ ΣΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ”**



Επιβλέπων Καθηγητής: ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ

Όνοματεπώνυμο: ΜΑΝΟΥΔΑΚΗ ΜΑΡΙΑ

Αριθμός Μητρώου: MN/10052

Πειραιάς, Νοέμβριος 2012

Το παρόν αφορά :

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

Σελίδα δήλωσης αυθεντικότητας / Ζητήματα Copyright

«Το άτομο το οποίο εκπονεί τη 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».

Μανουδάκη Μαρία

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)
- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος
- Βαλμά Ερασμία

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

Αφιερώνεται στην οικογένειά μου και
στον Καθηγητή μου Κύριο Θαλασσινό
για την απεριόριστη συμπαράσταση και
καθοδήγηση που μου προσέφεραν όλα
αυτά τα χρόνια.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους όσους με στήριξαν ηθικά, αλλά και πρακτικά για την εκπόνηση της παρούσας Διπλωματικής Εργασίας.

Ο πρώτος άνθρωπος, που χωρίς εκείνον δε θα είχα καταφέρει να εκπονήσω την παρούσα Εργασία, είναι ο επιβλέπων Καθηγητής Ελευθέριος Θαλασσινός. Η στήριξη του, η καθοδήγησή του αλλά και η ηθική αναπτέρωση που μου προσέφερε, υπήρξαν καθοριστικής σημασίας. Του οφείλω ένα μεγάλο ευχαριστώ, καθώς κατά τη διάρκεια των σπουδών μου υπήρξε πάντα ο άνθρωπος που με ενθάρρυνε αλλά και εκείνος που μου δίδαξε την αξία της μάθησης και του ευγενούς ανταγωνισμού. Ακόμα, η εμπιστοσύνη που έδειξε στο πρόσωπό μου βοηθώντας με να σταδιοδρομήσω στο χώρο του Πανεπιστημίου λειτούργησε καταλυτικά.

Ακόμα, θα ήθελα να ευχαριστήσω τα αλλά δυο μέλη της Επιτροπής, τον Καθηγητή κ. Θεοδωρόπουλο και την Καθηγήτρια κα Βαλμά. Επίσης, οφείλω ένα ευχαριστώ σε όλους τους Καθηγητές του Προγράμματος, και ιδιαίτερος στους Καθηγητές κ. Παζαρζή και κ. Θεοδωρόπουλο, οι οποίοι μας μετέδωσαν τις γνώσεις τους με τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Θα ήθελα να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου στα μέλη της Γραμματείας του Τμήματός μας, και ιδιαίτερα στην κα Γεωργία Λιάπη, για την απεριόριστη βοήθεια που προσφέρουν σε όλους τους φοιτητές καθημερινά.

Επίσης, κρίνω σκόπιμο να ευχαριστήσω όλα τα στελέχη της ναυτιλιακής κοινότητας που με βοήθησαν με τις χρήσιμες πληροφορίες που μου παρείχαν και κυρίως τον κ. Νικόλαο Τριανταφυλλάκη, Διευθύνοντα Σύμβουλο της εταιρείας W-Marine Inc., για τη βοήθεια που απλόχερα μου χάρισε.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω από τα βάθη της καρδιάς μου την οικογένειά μου, Δημήτρη, Σοφία και Κωνσταντίνο Μανουδάκη και Αντώνη Κωτσή, χωρίς τη συμβολή των οποίων δε θα είχα επιτύχει τίποτα έως σήμερα. Οι αξίες που καθημερινώς μου μεταδίδουν αλλά και η υπομονή που δείχνουν όλα αυτά τα χρόνια, τους καθιστά τα σημαντικότερα πρόσωπα της ζωής μου. Χωρίς εκείνους, το αδύνατο δε θα είχε γίνει δυνατό πολλές φορές στη μέχρι τώρα πορεία μου.

Πίνακας περιεχομένων

Σελίδα δήλωσης αυθεντικότητας / Ζητήματα Copyright	3
Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής.....	4
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....	6
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	9
EXECUTIVE SUMMARY	11
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	13
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΕΡΕΥΝΑΣ	15
1.1 Σκοπός και Στόχοι της Έρευνας.....	15
1.2 Μεθοδολογία και Συλλογή Στοιχείων.....	16
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ.....	17
2.1 Ιστορική Αναδρομή.....	17
2.2 Εννοιολογική Προσέγγιση.....	18
2.3 Η Παγκοσμιοποίηση ως αμφιλεγόμενος όρος.....	19
2.4 Παγκοσμιοποίηση και Διεθνοποίηση	20
2.5 Δείκτης Εμβάθυνσης της Παγκοσμιοποίησης-GLOBALIZATION INDEX.....	21
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ.....	24
3.1 Εισαγωγή	24
3.1.1 Συσχέτιση όρων Παγκοσμιοποίησης και Διεθνούς Εμπορίου	24
3.2 Σύντομη επισκόπηση των Θεωριών του Διεθνούς Εμπορίου	27
3.2.1 Η Κλασική θεωρία του Εμπορίου.....	27
3.2.2 Η Θεωρία του Απόλυτου και Συγκριτικού Πλεονεκτήματος.....	28
3.3 Στόχοι Διεθνούς Εμπορίου Συναρτήσει με Εξωτερική Εμπορική Πολιτική.....	29
3.4 Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου	30
3.5 Παγκόσμια Οικονομία (WORLD ECONOMY) & η συμβολή της Θαλάσσιας Μεταφοράς στο Παγκόσμιο Εμπόριο.....	31
3.5.1 Το Διεθνές Θαλάσσιο Εμπόριο	32
3.5.2 Μεταβλητές που ασκούν επιρροή στο Θαλάσσιο Εμπόριο	34
3.6 Η εξέλιξη του Παγκόσμιου Εμπορίου	37
3.7 Ανεπτυγμένες, Αναπτυσσόμενες και Αναδυόμενες Οικονομίες.....	39
3.7.1 Σύντομη Επισκόπηση ΑΕΠ Χωρών, Τρέχουσες Εξελίξεις και Προβλέψεις για την Παγκόσμια Οικονομία.....	39
3.7.2 Ανάπτυξη Εμπορικού Κόσμου	43
3.7.3 Η Αγορά των Αγαθών.....	45
3.8 Οι Τιμές των Προϊόντων.....	48
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ.....	51

4.1 Εισαγωγή	51
4.2 Ιστορική Αναδρομή	51
4.3 Θεωρία Οικονομικής Γεωγραφίας κατά Krugman.....	53
4.4 Θεωρίες Νέας Οικονομικής Γεωγραφίας (Ν.Ο.Γ.).....	54
4.5 Το Γεωγραφικό-Συγκεντρωτικό Σύστημα του Εμπορίου	55
4.6 Κεντρικές Θαλάσσιες Διαδρομές και Συμβολή των Ωκεανών και των Διωρύγων σε αυτές.....	57
4.6.1 Ωκεανοί.....	58
4.6.2 Διώρυγες (Σουέζ και Παναμά).....	62
4.7 Κοινωνικά Στοιχεία Ηπείρων και Θαλάσσιο Εμπόριο	67
4.7.1 ΕΥΡΩΠΗ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ.....	67
4.7.2 ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ	69
4.7.3 ΝΟΤΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ	71
4.7.4 ΑΦΡΙΚΗ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ	72
4.7.5 ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΚΑΙ ΤΗ ΩΚΕΑΝΙΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ.....	73
4.7.6 ΑΣΙΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ	74
4.8 Η Αγορά των Αγαθών.....	78
4.9 Διεθνές Θαλάσσιο Εμπόριο Σιδηρομεταλλεύματος (Iron-ore)	78
4.9.1 Κύριοι Εισαγωγείς και Εξαγωγείς Σιδηρομεταλλεύματος.....	79
4.9.2 Ζήτηση Σιδηρομεταλλεύματος – Εισαγωγείς.....	81
4.9.3 Εξαγωγείς Σιδηρομεταλλεύματος.....	82
4.9.4 Ροές Διεθνούς Εμπορίου Σιδηρομεταλλεύματος 2001-2011	83
4.9.5 Περίπτωση Κίνας.....	87
4.9.6 Οι Εξελίξεις στο Διεθνές Εμπόριο Σιδηρομεταλλεύματος το 2012.....	92
4.10 Διεθνές Θαλάσσιο Εμπόριο Ανθρακα (COAL).....	93
4.10. 1 Παραγωγοί Ανθρακα.....	96
4.10.2 Εισαγωγείς και Εξαγωγείς Ανθρακα.....	96
4.10.3 Το Φαινόμενο των Η.Π.Α	98
4.10. 4 Ροές Διεθνούς Εμπορίου Ανθρακα 2001-2011.....	100
4.11 Διεθνές Θαλάσσιο Εμπόριο Δημητριακών (Grains).....	104
4.10.1 Εισαγωγείς Δημητριακών.....	106
4.10.2 Εξαγωγείς Δημητριακών	106
4.10. 4 Ροές Διεθνούς Εμπορίου Δημητριακών 2001-2011.....	107
ΕΠΙΛΟΓΟΣ-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	111
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	113

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 2.1 Δείκτης Παγκοσμιοποίησης κατά το έτος 2009.....	22
Πίνακας 2.2 Δείκτης παγκοσμιοποίησης 38 χωρών για το 2010.....	23
Πίνακας 3.1 Οικονομική παγκοσμιοποίηση κατά τα έτη 1990-2009.....	26
Πίνακας 3.2 Το ρεύμα της παγκοσμιοποίησης κατά τον 19ο και 20ο αιώνα.....	27
Πίνακας 3.3 Αύξηση της Παγκόσμιας Παραγωγής (2004-2012), (ποσοστιαία μεταβολή)...	39
Πίνακας 3. 4 Συμβολή Περιφερειών στην Ανάπτυξη του Παγκόσμιου ΑΕΠ, 1970-2012(σε %).	41
Πίνακας 3.5 Εισαγωγές και Εξαγωγές Αγαθών, σε επιλεγμένες περιοχές και χώρες, 2008-2011 (ποσοστιαία κατ' έτος μεταβολή).....	44
Πίνακας 3.6 Παγκόσμιες Τιμές Πρωτογενών Αγαθών, 2008-2012 (σε %).	51
Πίνακας 4.1 Μειώσεις χιλιομετρικών αποστάσεων μέσω διώρυγας Σουέζ (μίλια).....	65
Πίνακας 4.2 Παραγωγοί ακατέργαστου χάλυβα έτους 2012 (Ιανουάριος-Οκτώβριος)σε χιλιάδες τόνους	80
Πίνακας 4.3 Κυριότεροι Εισαγωγείς Σιδηρομεταλλεύματος το 2010 (σε%)	81
Πίνακας 4.4 Κυριότεροι Εξαγωγείς Σιδηρομεταλλεύματος το 2010 (σε%).....	82
Πίνακας 4.5 Εξαγωγές Σιδηρομεταλλεύματος κατά τα έτη 2010-2011 και ποσοστό μεταβολής τους	83
Πίνακας 4.6 Οι κυριότεροι Εξαγωγείς Χάλυβα της Ασίας (2010-2011).....	90
Πίνακας 4.7 Οι κυριότεροι Εισαγωγείς Χάλυβα της Ασίας (2010-2011)	91
Πίνακας 4.8 Κύριοι Παραγωγοί Άνθρακα (2010)	96
Πίνακας 4.9 Κύριες Εισαγωγικές Χώρες Άνθρακα το 2010	97
Πίνακας 4.10 Αλλαγές στους κορυφαίους Εισαγωγείς Άνθρακα κατά τα έτη 2000, 2003, 2006 και 2009 (σε %)	97
Πίνακας 4.11 Κύριες Εξαγωγικές Χώρες Άνθρακα το 2010.....	98
Πίνακας 4.12 Αλλαγές στους κορυφαίους Εξαγωγείς Άνθρακα κατά τα έτη 2000,2003,2006 και 2009 (σε %)	98
Πίνακας 4.13 Το παγκόσμιο εμπόριο δημητριακών ανά κατηγορία (2010).....	105
Πίνακας 4.14 Παγκόσμια Εξαγωγή Δημητριακών ανά κατηγορία (2006-2010).....	107

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 3.1 Οι κύριες διαδρομές του θαλάσσιου διεθνούς εμπορίου	33
Χάρτης 4.1 Ενδοπεριφερειακές και Διαπεριφερειακές εξαγωγές κατά τα έτη 1990-2009 (σε δις δολάρια και ποσοστό)	56
Χάρτης 4.2 Ο Ατλαντικός Ωκεανός	59
Χάρτης 4.3 Ο Ειρηνικός Ωκεανός	60
Χάρτης 4.4 Ο Ινδικός Ωκεανός	61
Χάρτης 4.5 Κύριες Εισαγωγικές και Εξαγωγικές Χώρες Δημητριακών (2010)	106

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

Γράφημα 3.1 Η ανά μέσο μεταφοράς κατανομή του παγκόσμιου εμπορίου	31
Γράφημα 3.2 Οι χρηματοπιστωτικές κρίσεις των ετών 1950-2009	35
Γράφημα 3.3 Εξέλιξη Παγκοσμίου ΑΕΠ 1995 – 2010 (Ετήσια % μεταβολή)	37
Γράφημα 3.4 Διαγραμματική απεικόνιση εισαγωγών και εξαγωγών ανά κατηγορία χωρών το διάστημα 2000-2010 (καθώς και το πρώτο εξάμηνο του 2011)	44
Γράφημα 3.5 Μηνιαίοι Δείκτες τιμών των βασικών εμπορευμάτων κατά ομάδες, Ιανουάριος 2002-Μάιος 2012	49
Γράφημα 4.1 Μεταβολές εξαγωγών σιδηρομεταλλεύματος κατά τα έτη 2009-2011	87
Γράφημα 4.2 Η παραγωγή Χάλυβα στην Ασία (2002-2011)	88
Γράφημα 4.3 Κύρια παγκόσμια ενεργειακά αποθέματα	95

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 3.1 Οι ετήσιοι Δείκτες του παγκόσμιου εμπορίου, του θαλάσσιου εμπορίου, του παγκόσμιου ΑΕΠ και της βιομηχανικής παραγωγής του Ο.Ο.Σ.Α. (1990-2010)	34
Διάγραμμα 3.2 Αύξηση του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου και του ΑΕΠ, 2005-2013 (ΕΤΗΣΙΑ% ΑΛΛΑΓΗ)	38
Διάγραμμα 3.3 Ανταλλαγή Εμπορίου κατά τα έτη 2000-2011	46
Διάγραμμα 4.1 Εισαγωγές Σιδηρομεταλλεύματος Κίνας 1995-2010	91
Διάγραμμα 4.2 Η μηνιαία παραγωγή Χάλυβα στην Ασία (2011-2012)	89

EXECUTIVE SUMMARY

The paternity of the term "globalization", which is used at least since 1944, attributed to Levitt Theodore (1983), professor at Harvard Business School, who says that globalization is the empowerment of all parameters (economy, communication, etc.) which until recently (a few decades) sought to have boundaries within a state - prostate. Parameters tend to be released and diffuse, following globalization, is trade, social structure, technology, culture, political system, knowledge etc.

The analytical framework of Held and McGrew (1999) is structured in three major views based on the historical analysis of globalization: a view on pro-globalization, the skeptical view and position on transformation. Supporters of the first view, consider that "contemporary globalization defines a new era in which people are subjected to more and more sectors of the global market." On the other hand, proponents of the skeptical view insist that globalization as a phenomenon, keeps the overall characteristics, because the only thing that change is the scope and magnitude of the phenomenon. Finally, proponents of the latter view, proponents of transformation, come to reconcile the aforementioned expressing opinions that the driving force of rapid and widespread social, political and economic changes is globalization.

As we can understand, interdependence and interaction terms linking globalization and international trade because the term globalization is often used in the argument for the need of a new type of global hegemony in the world. The British economist David Ricardo analyzed the benefits of international trade (known as the theory of comparative advantage) and these are one of the oldest and most renowned economic principles. Ricardo proved with irrefutable way, that each country has to specialize in what they produce better (or more efficient) because thereby improving global welfare.

With regard to the relationship of productivity - output, very important findings in literature can be characterized in terms of Roberts and Tybout 1997, Clerides and al 1998, Bernard and Jensen 1999, Van Biesebroeck 2006, Alvarez and Lopez 2005, under which exporters are more productive than non-exporters. There are two mechanisms that can explain this difference. The first relates to the criterion of self-

selection and the second reason is that through exports gain the privilege of acquiring both experience and new knowledge.

Keywords: Globalization, National Trade, Economic Geography

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Τις τελευταίες δεκαετίες, έχουμε γίνει όλοι μάρτυρες του φαινομένου της ραγδαίας παγκοσμιοποίησης που λαμβάνει χώρα στην οικονομική δραστηριότητα, και το οποίο έχει αλλάξει σημαντικά τις προοπτικές της παγκόσμιας οικονομίας.

Ένας τυπικός, αν και περιοριστικός ορισμός για το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης, είναι αυτός που δίνει το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, ο οποίος δίνει έμφαση στην αυξανόμενη οικονομική αλληλεξάρτηση των χωρών παγκόσμια μέσω του αυξανόμενου όγκου και ποικιλίας διεθνών συναλλαγών αγαθών και υπηρεσιών, της ελεύθερης ροής κεφαλαίου διεθνώς, και της γρήγορης και ευρείας διάχυσης της τεχνολογίας.

Η πρόσφατη οικονομική κρίση κατάφερε να υπογραμμίσει τη δύναμη της παγκοσμιοποίησης μολονότι κατέστησε επίσης, έκδηλη την ευπάθεια του παγκόσμιου οικονομικού συστήματος. Οι παγκόσμιοι δεσμοί που διέπουν τα κράτη αύξησαν την οικονομική αλληλεξάρτηση μεταξύ των χωρών αλλά παράλληλα, αύξησαν και την εξάπλωση της κρίσης που οδήγησε σε μια δραματική κατάρρευση του διεθνούς εμπορίου και κατά συνέπεια και της ναυτιλίας. Έχουν περάσει περισσότερα από 3 χρόνια από την κατάρρευση του εμπορίου του 2008-2009 αλλά ακόμα, τόσο η οικονομία, όσο και το εμπόριο, παραμένουν εύθραυστα. Μην έχοντας περάσει ακόμα το 2012, οι καθοδικοί κίνδυνοι συνεχίζουν να παραμένουν σε υψηλά επίπεδα. Επίσης, σημαντικό κρίνεται να αναφερθεί και το πρόβλημα πρόβλεψης που έχει προκύψει, από τη σκοπιά των οικονομολόγων, εξαιτίας των επιπέδων μεταβλητότητας των χρηματοπιστωτικών αγορών και της ευρύτερης οικονομίας.

Από τη στιγμή που τα πρώτα φορτία διακινήθηκαν μέσω θαλάσσης, 5.000 χρόνια πριν, η ναυτιλία βρίσκεται στο προσκήνιο της παγκόσμιας ανάπτυξης. Αυτός είναι και ο κυριότερος λόγος σύμφωνα με τον οποίον το θαλάσσιο εμπόριο έχει την τάση να ακολουθεί την πορεία του παγκόσμιου εμπορίου, δίχως την παραμικρή απόκλιση. Η εμφάνιση του διεθνούς και διαπεριφερειακού εμπορίου οφείλεται κυρίως σε τρεις παράγοντες: ο πρώτος είναι το Ρικαρδιανό συγκριτικό πλεονέκτημα, το οποίο εστιάζει στην παραγωγικότητα μεταξύ των χωρών, ο δεύτερος είναι η θεωρία των

Heckscher-Ohlin, κατά την οποία οι χώρες εξάγουν τα προϊόντα που μπορούν να παράγουν σε αφθονία αλλά και οικονομικά, ενώ ο τρίτος παράγοντας είναι η Νέα Οικονομική Γεωγραφία (Ν.Ο.Γ.) η οποία επικεντρώνεται στο ενδοκλαδικό εμπόριο. Για μεγάλο διάστημα, η θεωρητική όσο και η πρακτική διάσταση του χώρου, είχε τελείως αγνοηθεί από το σύνολο των οικονομολόγων και των οικονομικών θεωριών. Οι πρόσφατες τάσεις ενοποίησης των οικονομιών, έδωσαν το έναυσμα στο να αποκτήσει η χωρική διάσταση σημαντικό ρόλο στις οικονομικές αναλύσεις.

Ο στόχος της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι να συγκεράσει τους δυο τομείς του Διεθνούς Εμπορίου και της Οικονομικής Γεωγραφίας μέσα από τη μελέτη των τάσεων της ναυτιλιακής αγοράς. Η μελέτη αυτή διενεργείται με απώτερο σκοπό να αποδείξουμε ότι το εμπόριο, και δη το θαλάσσιο, είναι πλέον δομημένο σε ένα πιο γεωγραφικό-συγκεντρωτικό σύστημα. Διακινείται δηλαδή μεταξύ συγκεκριμένων περιοχών. Μέσω της ενδελεχούς μελέτης και παρουσίασης όλων των γεωγραφικών περιοχών της υδρογείου που παρουσιάζουν ναυτιλιακό ενδιαφέρον, θα καταλήξουμε στο πως κινήθηκε η αγορά αλλά και πως διαμορφώθηκε γεωγραφικά η κατανομή τριών κύριων αγαθών (άνθρακας, σιδηρομετάλλευμα, δημητριακά) κατά τα έτη 2001-2011.

Λέξεις Κλειδιά: Παγκοσμιοποίηση, Διεθνές Εμπόριο, Οικονομική Γεωγραφία

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΕΡΕΥΝΑΣ

1.1 Σκοπός και Στόχοι της Έρευνας

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 2001 έως και το 2011. Επίσης, θα ερευνηθούν οι ροές του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου των φορτίων αυτών για να διαπιστωθεί εάν τελικά δημιουργήθηκαν καινούργιες αγορές, όπως προστάζει το σύγχρονο γεωγραφικά δομημένο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο. Σημαντική μνεία γίνεται στην εξέλιξη του Παγκόσμιου ΑΕΠ συναρτήσει με τα αγαθά που διακινήθηκαν μέσω θαλάσσιας μεταφοράς καθώς όπως θα διαπιστώσουμε, υπάρχει στενή συσχέτιση του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου με το παγκόσμιο ΑΕΠ.

Ο στόχος της έρευνας είναι να εντοπίσουμε τους κυριότερους λόγους που μεταβάλλουν τις ροές του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου των τριών κύριων αγαθών που μεταφέρονται κατά κόρον δια θαλάσσης (άνθρακας, σιδηρομετάλλευμα και δημητριακά). Οι κύριες θαλάσσιες διαδρομές που μελετώνται είναι αυτές που διενεργούνται μεταξύ των κυρίαρχων οικονομικών κέντρων: Βόρειος Αμερική, Ευρώπη και Ασία, ενώ για να καταστεί εμπειριστατωμένη η μελέτη αυτή χρειάστηκε να αναλυθούν επίσης οι επιπτώσεις που έχουν στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο τόσο τα φυσικά δημιουργήματα (ωκεανοί), όσο και τα επιτεύγματα της μηχανικής (διώρυγες).

Επίσης, κρίνεται σημαντικό να αναφέρουμε πως θα ακολουθήσει μια σύντομη επισκόπηση για την τάση που πρόκειται να ακολουθήσει η παγκόσμια οικονομία συναρτήσει με τις αναπτυσσόμενες και ανεπτυγμένες οικονομίες.

1.2 Μεθοδολογία και Συλλογή Στοιχείων

Για την έρευνα που ακολουθεί, συλλέχτηκαν πληθώρα σχετικών στοιχείων από τα οποία αντλήσαμε τις πληροφορίες που χρειαζόμασταν. Αναλυτικότερα:

Στο πρώτο κεφάλαιο σύμφωνα με το οποίο διαφαίνεται η διαλεκτική σχέση που διέπει την Παγκοσμιοποίηση με την Οικονομική Παγκοσμιοποίηση, συλλέξαμε στοιχεία από τον Οργανισμό KOF ενώ παράλληλα αναφερθήκαμε και στο Δείκτη Παγκοσμιοποίησης της κάθε χώρας ο οποίος μετρά το βαθμό παγκοσμιοποίησης της κάθε οικονομίας. Αναλύσαμε ακόμα τον όρο Παγκοσμιοποίηση τόσο από την πλευρά των υποστηρικτών της όσο και από τη σκοπιά των πολέμιών της.

Στο επόμενο κεφάλαιο, αρχικά συσχετίσαμε τους όρους Παγκοσμιοποίηση και Διεθνές εμπόριο διαπιστώνοντας ότι το *sine qua non* όρο του φαινομένου αυτού αποτελεί ο ολοένα και αυξανόμενος βαθμός ενοποίησης των χωρών μεταξύ τους, ενώ στη συνέχεια αναφερθήκαμε στις κυριότερες οικονομικό-φιλοσοφικές θεωρίες που αναπτύχθηκαν για το Διεθνές Εμπόριο. Συνεχίζοντας, περάσαμε στην ανάλυση του Διεθνούς Θαλάσσιου Εμπορίου, το οποίο διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στην εξέλιξη της Παγκόσμιας Οικονομίας. Διαπιστώσαμε επίσης, ότι υπάρχει πληθώρα παραγόντων που είναι σε θέση να ασκήσουν σημαντική επιρροή στο Θαλάσσιο Εμπόριο. Το γεγονός αυτό υφίσταται από τη στιγμή που η ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών είναι παράγωγος ζήτηση, δηλαδή «γεννάται» από την παγκόσμια οικονομία και στη συνέχεια από το θαλάσσιο εμπόριο. Όσον αφορά στις μεταβλητές που προαναφέραμε, θα διαπιστώσουμε στο κεφάλαιο αυτό ότι πρωτίστης σημασίας κρίνεται επίσης το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) της κάθε χώρας το οποίο μεταβάλλει το Δείκτη Παγκόσμιας Οικονομικής Ανάπτυξης. Τέλος, κάναμε μια σύντομη επισκόπηση στις τρέχουσες εξελίξεις που λαμβάνουν χώρα τόσο στις ανεπτυγμένες όσο και στις αναπτυσσόμενες οικονομίες.

Το τελευταίο κεφάλαιο αποτελεί την έρευνά μας για το πώς κινήθηκαν οι αγορές των τριών κύριων αγαθών (άνθρακας, σιδηρομετάλλευμα, δημητριακά) κατά τα έτη 2001 έως 2011. Τα κυριότερα στοιχεία που χρησιμοποιήσαμε ήταν οι εξαγωγές των κυριότερων εξαγωγικών χωρών των αγαθών αυτών, καθώς και οι ροές των εξαγωγών αυτών προς κάθε εισαγωγική χώρα και ως προς οικονομικές περιφέρειες

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ

2.1 Ιστορική Αναδρομή

Κατά την εξέταση της ιστορίας της παγκοσμιοποίησης αρκετοί μελετητές εστιάζουν σε γεγονότα που έλαβαν χώρα το 1492 αλλά οι περισσότεροι τελικά επικεντρώνονται στο πιο πρόσφατο παρελθόν. Ψήγματα παγκοσμιοποίησης λαμβάνουμε πολύ πριν το 1942, όταν οι άνθρωποι άρχισαν να κάνουν λόγο για τη μετανάστευση, γεγονός το οποίο υπήρξε η κινητήριος δύναμη της αλληλεπίδρασης μεταξύ της παγκόσμιας και της τοπικής ιστορίας. Αντιλαμβανόμαστε λοιπόν ότι η παγκοσμιοποίηση δεν αποτελεί πρόσφατο φαινόμενο.

Ο γνωστός στοχαστής I. Wallerstein εντοπίζει το πρώτο παγκόσμιο σύστημα στον 16^ο-17^ο αιώνα. Σ' αυτή την περίοδο αναδύεται στον ευρωπαϊκό κυρίως χώρο μια διεθνής αγορά όπου τα συμμετέχοντα κράτη ανταγωνίζονταν οικονομικά κατά τέτοιο τρόπο ώστε κανένα δεν κατάφερε να κυριαρχήσει πολιτικά – δεν κατάφερε δηλαδή να αντικαταστήσει τη λογική της ανοιχτής αγοράς με τη διοικητική λογική της γραφειοκρατικά οργανωμένου imperium. Κατά τον Wallerstein είναι ακριβώς η δυναμική του πρώτου αυτού παγκόσμιου συστήματος που εξηγεί γιατί πρωτοεμφανίστηκε στη Δύση και όχι σ' της προηγμένες προβιομηχανικές κοινωνίες της η Κίνα.

Μια δεύτερη παγκοσμιοποίηση παρατηρούμε στην περίοδο 1860-1914, μια περίοδο που χαρακτηρίζεται από το άνοιγμα των διεθνών αγορών, την ελεύθερη διακίνηση των κεφαλαίων και την εποπτεία του ανοιχτού αυτού συστήματος από την ηγεμονεύουσα τότε Μ. Βρετανία. Με τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο οι ανοιχτές αγορές καταρρέουν, οι αντιμαχόμενες δυνάμεις υψώνουν τα εθνικά τείχη και ο οικονομικός προστατευτισμός κυριαρχεί της διεθνείς συναλλαγές.

Τέλος, στο τελευταίο τέταρτο του 20ού αιώνα βλέπουμε ξανά ένα νέο, απότομο άνοιγμα των αγορών, μια πρωτοφανή κινητικότητα του κεφαλαίου και τη διαμόρφωση της παγκόσμιου οικονομικού χώρου υπό την εποπτεία των ΗΠΑ αυτή τη φορά.

2.2 Εννοιολογική Προσέγγιση

Η σημερινή, και πλέον διαδεδομένη, μορφή που έχει λάβει το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης ορίζεται ως η θεωρία, της οποίας ο στόχος είναι να συγκεράσει την ερμηνεία των σημερινών γεγονότων που λαμβάνουν χώρα στη διεθνή σφαίρα με της οικονομικές συνθήκες, την ανάπτυξη, τα κοινωνικά σενάρια αλλά και της πολιτικές και πολιτιστικές επιρροές σε ένα ενιαίο πλέον επίπεδο. Ουσιαστικά, περιγράφει το οικονομικό φαινόμενο της απελευθέρωσης των αγορών διεθνώς, και της δημιουργίας ενιαίων κανόνων στο εμπόριο και ευρύτερα, στην οικονομική ζωή. Το αποτέλεσμα του φαινομένου της παγκοσμιοποίησης είναι η δημιουργία μιας σχετικά ομοιογενούς παγκόσμιας αγοράς προϊόντων και υπηρεσιών. Η παγκοσμιοποίηση κάνει λόγο για “τη συμπίεση του κόσμου και εντατικοποίηση της συνείδησης του στο σύνολό του” (R.Robertson, 1992). Ο όρος χρησιμοποιείται τουλάχιστον από το 1944 και ο πρώτος που τον χρησιμοποίησε σε οικονομικό πλαίσιο ήταν ο Θήοντορ Λέβιτ, ενώ παράλληλα, η έννοια της λέξης “παγκοσμιοποίηση” μπορεί να ερμηνευθεί με πολλούς διαφορετικούς τρόπους. Της απαρχές της ετοιμολογίας της λέξης “παγκοσμιοποίηση” καθώς και της της σημασίες που κατέχει, της συναντούμε στο λεξικό Merriam Wedster Distionary μιας και εκεί πρωτοεμφανίστηκε το 1944 το ρήμα “παγκοσμιοποιώ”. Στην πλειονότητα των προτεινόμενων ορισμών οι παράγοντες που παίζουν σημαντικό ρόλο είναι η επέκταση, η συγκέντρωση (οικονομική ή και πολιτική) και η επιτάχυνση των σχέσεων σε παγκόσμια κλίμακα.

Οι εκφάνσεις που μπορεί να λάβει το φαινόμενο έγκεινται κυρίως της εξής :

- *βιομηχανική παγκοσμιοποίηση* – η ενίσχυση και επέκταση των πολυεθνικών εταιρειών
- *χρηματοπιστωτική παγκοσμιοποίηση* – η ανάδυση παγκόσμιων χρηματοπιστωτικών αγορών και η πιο εύκολη πρόσβαση σε εξωτερικές χρηματοδοτήσεις για εταιρικούς και κρατικούς δανειζόμενους
- *πολιτική παγκοσμιοποίηση* – η επέκταση των πολιτικών συμφερόντων σε περιοχές και χώρες που δεν γειτνιάζουν με τα πολιτικά ισχυρά κράτη
- *παγκοσμιοποίηση της πληροφόρησης* – αύξηση της ροής πληροφόρησης μεταξύ γεωγραφικά μακρινών περιοχών

- πολιτισμική παγκοσμιοποίηση – ανάπτυξη διαπολιτισμικών επαφών και δημιουργία μιας παγκόσμιας κουλτούρας

Μολονότι αυτές οι συνιστώσες της παγκοσμιοποίησης είναι σε μεγάλο βαθμό αλληλένδετες, ωστόσο, θα μπορούσε κανείς να υποστηρίξει ότι είναι η οικονομική παγκοσμιοποίηση που καθορίζει αυτές της όψεις.

Οι τρεις κυρίαρχες απόψεις αναφορικά με την ιστορική ανάλυση της παγκοσμιοποίησης σύμφωνα με της Held et al.(1999), είναι η σκεπτικιστική άποψη, η άποψη περί υπέρ-παγκοσμιοποίησης και η θέση περί μετασχηματισμού. Επιπλέον, εάν δούμε την παγκοσμιοποίηση ως ένα «συστημικό» φαινόμενο, αυτό συνεπάγεται ότι τη θεωρούμε το αποτέλεσμα μιας ενδογενούς αλλαγής στην οικονομική πολιτική (δηλ. μιας αλλαγής που εκφράζει υπάρχουσες τάσεις οι οποίες αντανακλούν την δυναμική της οικονομίας της αγοράς). Από την άλλη μεριά, αν δούμε την παγκοσμιοποίηση ως ένα «μη συστημικό» φαινόμενο, αυτό συνεπάγεται ότι τη βλέπουμε ως το αποτέλεσμα μιας εξωγενούς αλλαγής στην οικονομική πολιτική. Σε αυτήν την περίπτωση, η παγκοσμιοποίηση είναι μια αντιστρέψιμη εξέλιξη, ακόμη και μέσα στο σύστημα της οικονομίας της αγοράς. Στην ίδια κατηγορία μπορούμε ακόμη να κατατάξουμε της εκείνες της αντιλήψεις για της οποίες η παγκοσμιοποίηση είναι απλώς της μύθος ή μια ιδεολογία.

2.3 Η Παγκοσμιοποίηση ως αμφιλεγόμενος όρος

Η παγκοσμιοποίηση είναι βαθιά αμφιλεγόμενη. Οι θιασώτες και υποστηρικτές της υποστηρίζουν ότι επιτρέπει της φτωχές χώρες και της πολίτες της να “απολαύσουν” την οικονομική ανάπτυξη και την αύξηση του βιοτικού της επιπέδου τη στιγμή που οι πολέμοι της ισχυρίζονται ότι η δημιουργία μιας διεθνούς ελεύθερης αγοράς ωφέλησε εταιρείες στο δυτικό κόσμο σε βάρος των τοπικών επιχειρήσεων.

Έτσι λοιπόν η αντίσταση στη παγκοσμιοποίηση είναι έκδηλη τόσο σε πολιτικό όσο και σε κυβερνητικό επίπεδο καθώς οι άνθρωποι και οι κυβερνήσεις προσπαθούν να διαχειριστούν τη ροή του κεφαλαίου, της εργασίας, των αγαθών και των ιδεών.

Στο ζήτημα που τίθεται κατά πόσο δηλαδή, η παγκοσμιοποίηση θα βοηθήσει την οικονομική ανάπτυξη, η απάντηση θα μπορεί να δοθεί μελετώντας την αυξανόμενη

παραγωγικότητα, την καινοτομία και το εύρος της αγοράς. Είναι πλέον διαδεδομένο τοις πάσι, ότι οι χώρες που αναπτύχθηκαν ταχύτερα ήταν εκείνες που πέτυχαν μια ανάπτυξη βασισμένη της εξαγωγές. Στον αντίποδα βρίσκονται οι χώρες οι οποίες που προστάτευσαν της οικονομίες της προσβλέποντας παράλληλα σε ανάπτυξη, οι οποίες τελικά αναπτύχθηκαν σε μικρότερο βαθμό.

Παρόλα αυτά μια μεγάλη μερίδα ανθρώπων παγκοσμίως τάσσεται υπέρ της παγκοσμιοποίησης μιας και τη θεωρούν όχι απλώς ως μια οικονομική διαδικασία, κατά την οποία ο κόσμος γίνεται όλο και πιο αλληλένδετος, αλλά διαβλέπουν και την ολοένα και αυξανόμενη εμπλοκή των Διεθνών Οργανισμών.

Στα πλεονεκτήματα της παγκοσμιοποίησης εντάσσεται και η μεγαλύτερη και ευκολότερη πρόσβαση σε προϊόντα προερχόμενα από της χώρες. Ακόμα, υπάρχει μια σταθερή ροή χρημάτων σε αναπτυσσόμενες χώρες, οι οποίες μειώνουν σταδιακά τη διαφορά του δολαρίου. Η σχέση ανάμεσα στα εν γένει στοιχεία της παγκοσμιοποίησης και της διάφορες μορφές της οποίες λαμβάνει, της προαναφέραμε, είναι μια σχέση αυτονομίας και αλληλεξάρτησης.¹ Με άλλα λόγια υπάρχει μια διαδικασία αλληλεπίδρασης, στην οποία η οικονομική παγκοσμιοποίηση προωθείται από την τεχνολογική παγκοσμιοποίηση αλλά της την ενισχύει, η πολιτική παγκοσμιοποίηση είναι το αναγκαίο συμπλήρωμα της οικονομικής παγκοσμιοποίησης, ενώ η κοινωνική και η πολιτιστική παγκοσμιοποίηση είναι αναπόφευκτες συνέπειες της οικονομικής παγκοσμιοποίησης.

2.4 Παγκοσμιοποίηση και Διεθνοποίηση

Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμο να διευκρινιστεί η βασική διάκριση μεταξύ της οικονομικής παγκοσμιοποίησης και της διεθνοποίησης της οικονομίας της αγοράς.

Η «παγκοσμιοποίηση» αναφέρεται στην περίπτωση μιας παγκόσμιας οικονομίας χωρίς σύνορα, στην οποία ο οικονομικός εθνικισμός έχει εξαλειφθεί και η ίδια η παραγωγή έχει διεθνοποιηθεί με την έννοια ότι οι μεγάλες επιχειρήσεις έχουν γίνει α-

¹ <http://inclusive-democracy.org>

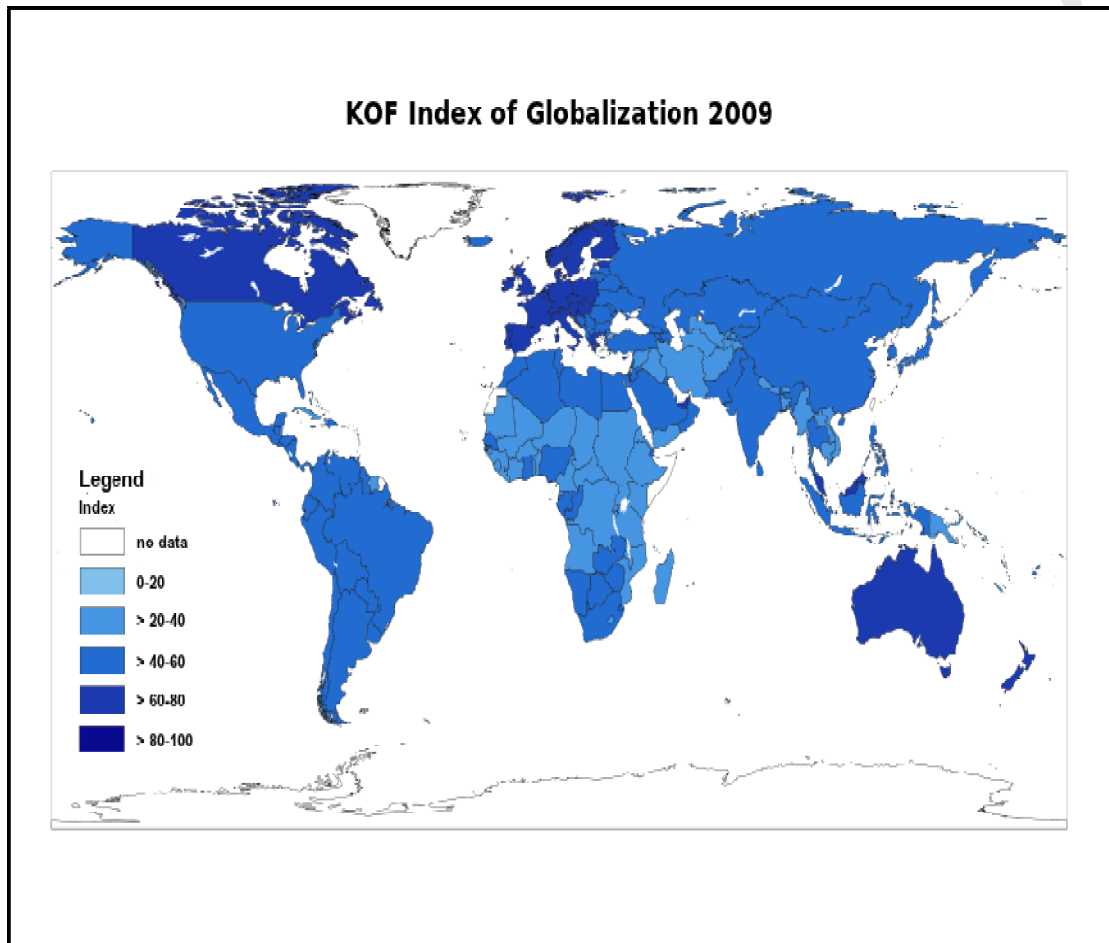
κρατικά σώματα που εμπλέκονται σε έναν ενιαίο εσωτερικό καταμερισμό της εργασίας ο οποίος καλύπτει της χώρες.

Από την άλλη μεριά, η «διεθνοποίηση» αναφέρεται στην περίπτωση όπου οι αγορές μεν έχουν διεθνοποιηθεί, με την έννοια των ανοιχτών συνόρων για την ελεύθερη διακίνηση του κεφαλαίου και των εμπορευμάτων (και, εντός των οικονομικών μπλοκ της η Ευρωπαϊκή Ένωση, ακόμη και της εργασίας), αλλά τα έθνη-κράτη εξακολουθούν να υπάρχουν και να μοιράζονται την εξουσία με της πολυεθνικές επιχειρήσεις, σε ένα σύστημα στο οποίο ο ρόλος του κράτους περιορίζεται προοδευτικά στο να εξασφαλίζει ένα σταθερό πλαίσιο για την οικονομικά αποτελεσματική λειτουργία της αγοράς.

2.5 Δείκτης Εμβάθυνσης της Παγκοσμιοποίησης-GLOBALIZATION INDEX

Ως Δείκτη Παγκοσμιοποίησης ορίζουμε το Δείκτη που χρησιμοποιείται προκειμένου να μετρήσει το βαθμό παγκοσμιοποίησης της κάθε οικονομίας σε σχέση με τις τρεις κύριες συνιστώσες της παγκοσμιοποίησης : οικονομική, κοινωνική και πολιτική. Επιπλέον, εκτός από αυτές τις παραμέτρους που προαναφέραμε που χρησιμοποιούνται για να υπολογίσουν ένα συνολικό Δείκτη της Παγκοσμιοποίησης, υπάρχουν και υπό-Δείκτες όπως οι πραγματικές οικονομικές ροές, οι οικονομικοί περιορισμοί, τα στοιχεία για τη ροή πληροφοριών, τα στοιχεία σχετικά με την προσωπική επαφή και τα δεδομένα σχετικά με την πολιτιστική εγγύτητα. Οι πιο διαδεδομένοι Δείκτες είναι ο KOF Index of Globalization (the KOF Index) του Ελβετικού Ινστιτούτου για την Έρευνα των Οικονομικών Κύκλων του Ομοσπονδιακού Ινστιτούτου Τεχνολογίας, αλλά και ο A.T. Kearney/Foreign Policy Magazine Globalization Index (the KFP Index).

Πίνακας 2.1 Δείκτης Παγκοσμιοποίησης κατά το έτος 2009



Πηγή: KOF Index of Globalization (2009)

Στον Πίνακα 2.2 που ακολουθεί παρουσιάζεται ο δείκτης παγκοσμιοποίησης 38 χωρών, στις οποίες συμπεριλαμβάνεται και η Ελλάδα, όπως διαμορφώθηκε το 2010. Στις πρώτες θέσεις του πίνακα βρίσκονται το Βέλγιο με ποσοστό 92.95% και η Αυστρία με ποσοστό 92.51%, χώρες οι οποίες κατέχουν διαχρονικά τις πρώτες θέσεις μιας και εμφανίζουν τον υψηλότερο δείκτη παγκοσμιοποίησης. Η χώρα μας βρίσκεται στην 31^η θέση με ποσοστό 75.83%.

Πίνακας 2.2 Δείκτης παγκοσμιοποίησης 38 χωρών για το 2010

Rank 	Country 	Globalization Index 
1	 Belgium	92.95
2	 Austria	92.51
3	 Netherlands	91.90
4	 Switzerland	90.55
5	 Sweden	89.75
6	 Denmark	89.68
7	 Canada	88.24
8	 Portugal	87.54
9	 Finland	87.31
10	 Hungary	87.00
11	 Ireland	86.92
12	 Czech Republic	86.87
13	 France	86.18
14	 Luxembourg	85.84
15	 Spain	85.71
16	 Slovakia	85.07
17	 Singapore	84.58
18	 Germany	84.16
19	 Australia	83.82
20	 Norway	83.53
21	 Cyprus	82.45
22	 Italy	82.26
23	 Poland	81.26
24	 United Kingdom	80.18
25	 New Zealand	79.56
26	 Estonia	79.49
27	 United States	78.80
28	 Slovenia	78.78
29	 Croatia	76.85
30	 Malta	76.42
31	 Greece	75.83
32	 Bulgaria	75.41
33	 Lithuania	74.73
34	 Chile	73.74
35	 Malaysia	73.69
36	 Jordan	71.74
37	 Latvia	71.61
38	 Israel	71.58

Πηγή: KOF Index of Globalization (2010)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ

3.1 Εισαγωγή

Από τις αρχές τις δεκαετίας του 1990 η παγκόσμια οικονομία χαρακτηρίζεται από μια επιτάχυνση των ρυθμών “ολοκλήρωσης” ή ενοποίησης, η οποία αντανακλάται στη “σύσφιξη” των οικονομικό-κοινωνικών σχέσεων μεταξύ των κρατών-εθνών. Η διαδικασία αυτή, γνωστή με τον όρο παγκοσμιοποίηση εκφράζεται τόσο με την αύξηση των διεθνών εμπορικών, επενδυτικών και μεταναστευτικών ροών όσο και με τη σύγκλιση των προτιμήσεων των καταναλωτών και των δομών ή χαρακτηριστικών της αγοράς εργασίας σε διεθνές επίπεδο (Salvatore 1998). Η οικονομική ολοκλήρωση συμβαίνει όταν οι χώρες μειώσουν τα εμπόδια όπως οι δασμοί εισαγωγής και ανοίξουν τις οικονομίες τους, τις επενδύσεις και το εμπόριο με τον υπόλοιπο κόσμο. Για να είναι σε θέση όλες οι χώρες να καρπωθούν τα οφέλη της παγκοσμιοποίησης θα πρέπει η Διεθνής Κοινότητα να μειώσει τις στρεβλώσεις στο διεθνές εμπόριο.

3.1.1 Συσχέτιση όρων Παγκοσμιοποίησης και Διεθνούς Εμπορίου

Αντιλαμβανόμαστε επομένως ότι αλληλεξάρτηση αλλά και αλληλεπίδραση συνδέει τους όρους παγκοσμιοποίηση και διεθνές εμπόριο. Ο όρος παγκοσμιοποίηση συχνά χρησιμοποιείται στην επιχειρηματολογία για την ανάγκη μιας νέας καθολικού τύπου ηγεμονίας στον κόσμο. Όσον αφορά στο εμπόριο, η παγκοσμιοποίηση ουσιαστικά αποτελεί τη στροφή προς μια ολοκληρωμένη και αλληλεξαρτώμενη παγκόσμια οικονομία η οποία μπορεί να λάβει τόσο τη μορφή της παγκοσμιοποίησης των αγορών όσο και τη μορφή της παγκοσμιοποίησης της παραγωγής. Ως ένα σύνολο θεωρητικών ισχυρισμών, ο όρος υπογραμμίζει ιδιαίτερα δύο κύριες τάσεις :

- τα παγκόσμια ενεργά συστήματα επικοινωνίας
- τις άριστες οικονομικές συνθήκες και πιο συγκεκριμένα την ιδιαίτερα υψηλή κινητικότητα των οικονομικών πόρων και του εμπορίου.

Μέσα από τη διαδικασία της παγκοσμιοποίησης, η παραδοχή είναι ότι όλο και περισσότερα έθνη εξαρτώνται από τις παγκόσμιες συνθήκες που επικρατούν στους τομείς της επικοινωνίας, του διεθνούς χρηματοπιστωτικού συστήματος και του εμπορίου. Άμεση επίδραση αυτού του γεγονότος είναι ότι όλος ο κόσμος επηρεάζεται από τις διεθνείς οικονομικές συναλλαγές (Sunkel 1995, Carlsson 1995, Scholte 1995), κάτι το οποίο μπορεί να μελετηθεί ενδελεχώς εάν κανείς λάβει υπόψιν του δυο σημαντικές παραμέτρους-σχολές :

- το εξωτερικό επίπεδο των χωρών ή αλλιώς συστημική προσέγγιση και
- τις εγχώριες ή εσωτερικές συνθήκες που επικρατούν στα έθνη ή αλλιώς υπό-συστημική προσέγγιση.²

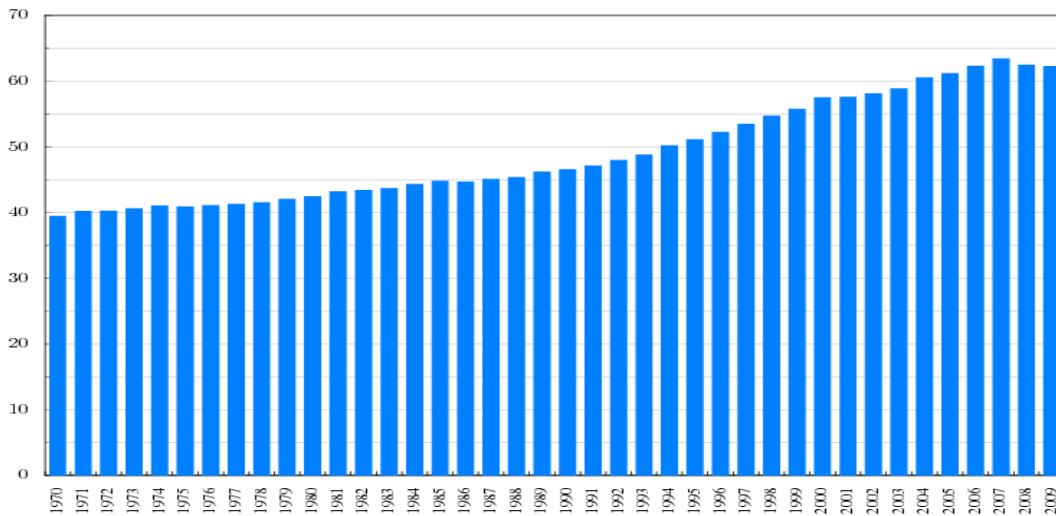
Ο *sine qua non* όρος της παγκοσμιοποίησης είναι ο αυξανόμενος βαθμός ενοποίησης των χωρών μεταξύ τους ο οποίος διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στις περισσότερες κοινωνικές και οικονομικές αλλαγές. Οι πολιτικές αλλά και οι τεχνολογικές εξελίξεις των τελευταίων δεκαετιών έχουν προκαλέσει σημαντική αύξηση στο διασυνοριακό επίπεδο, στις επενδύσεις και στη μετανάστευση ώστε οι μελετητές πιστεύουν πλέον ακράδαντα ότι ο κόσμος έχει εισέλθει σε μια ποιοτικά νέα φάση στον τομέα της οικονομικής ανάπτυξης. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον προκαλεί το γεγονός ότι από το 1950 ο όγκος του παγκόσμιου εμπορίου έχει αυξηθεί κατά 20 φορές.³ Σύμφωνα με στατιστικές, πολλοί οικονομολόγοι βλέπουν την παγκοσμιοποίηση – ειδικά το ελεύθερο εμπόριο- την πορεία προς την ευημερία και την ανάπτυξη.

Επισημαίνεται ότι στη σημερινή εποχή, οι θεμελιώδεις κανόνες της οικονομικής πολιτικής έχουν μετατραπεί. Η αύξηση του εμπορίου έχει με τη σειρά της κυρίως πολιτικά αίτια, αποδίδοντας τη μεγάλη ανάπτυξη μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, στην άρση των προστατευτικών μέτρων που είχαν περιορίσει την παγκόσμια οικονομία από το 1913. Ενώ από τα μέσα της δεκαετίας του 1970 η ανάπτυξη του εμπορίου αντιπροσωπεύει αληθινά ένα νέο βαθμό ολοκλήρωσης.

² Κρίνεται σκόπιμο να επισημανθεί ότι σε αυτήν την περίπτωση, οι μονάδες ανάλυσης θα πρέπει να είναι εκείνες που αντιστοιχούν στις εθνικές μεταβλητές της οικονομικής ανάπτυξης ή στους κοινωνικούς δείκτες.

³ <http://bizcovering.com>

Πίνακας 3.1 Οικονομική παγκοσμιοποίηση κατά τα έτη 1990-2009



Πηγή: <http://www.globalization-index.org/>

Τα δύο θεμελιακά χαρακτηριστικά που χαρακτηρίζουν την σημερινή οικονομική παγκοσμιοποίηση είναι:

-πρώτον, οι ανοικτές αγορές κεφαλαίου και εμπορευμάτων που καθιερώνονται καθολικά, (αν και με μερικές εξαιρέσεις ακόμη) από διεθνείς οργανισμούς όπως ο ΠΟΕ και επιβάλλονται από οργανισμούς όπως το ΔΝΤ και η ΔΤ και

-δεύτερον οι ελαστικές αγορές εργασίας που επιβάλλονται από τους ίδιους οργανισμούς καθώς και από πολυμερείς συνθήκες όπως οι συνθήκες Μάαστριχ - Άμστερνταμ όσον αφορά την ΕΕ, ή οι συνθήκες που καθιέρωσαν την NAFTA. Τα άλλα χαρακτηριστικά της σημερινής οικονομικής παγκοσμιοποίησης (κατάργηση του κρατικού παρεμβατισμού στην οικονομία, ιδιωτικοποιήσεις, δραστική μείωση του κράτους πρόνοια, αναδιανομή του φορολογικού βάρους υπέρ των ανώτερων κοινωνικών στρωμάτων κ.λπ.) αποτελούν δευτερογενή χαρακτηριστικά που είναι συνέπεια των θεμελιακών χαρακτηριστικών που αναφέρθησαν.

Η συνεχής αύξηση των εισαγωγών αλλά και των εξαγωγών θεωρείται ως αποδεικτικό στοιχείο του ότι τα κράτη εξαρτώνται σε μεγαλύτερο βαθμό από τις παγκόσμιες αγορές.

Πίνακας 3.2 Το ρεύμα της παγκοσμιοποίησης κατά τον 19^ο και 20^ο αιώνα

World	1850-1913	1950-2007	1950-73	1974-2007
Population growth	0.8 ^a	1.7	1.9	1.6
GDP growth (real)	2.1 ^a	3.8	5.1	2.9
Per capita	1.3 ^a	2.0	3.1	1.2
Trade growth (real)	3.8	6.2	8.2	5.0
Migration (net) Million				
US, Canada, Australia, NZ (cumulative)	17.9 ^a	50.1	12.7	37.4
US, Canada, Australia, NZ (annual)	0.42 ^a	0.90	0.55	1.17
Industrial countries (less Japan) (cumulative)	...	...	...	64.3
Global FDI outward stock, year			1982	2006
FDI as % of GDP (world)	...	...	5.2	25.3

Το a αναφέρεται στην περίοδο 1870-1913.

Πηγή : Maddison (2001), Lewis (1981), UNCTAD (2007), WTO (2007a).

3. 2 Σύντομη επισκόπηση των Θεωριών του Διεθνούς Εμπορίου

Οι κυριότερες οικονομικό-φιλοσοφικές θεωρίες που αναπτύχθηκαν για το Διεθνές Εμπόριο είναι οι ακόλουθες:

3.2.1 Η Κλασική θεωρία του Εμπορίου

Η κλασική θεωρία του εμπορίου, πηγάζει από τις φιλελεύθερες ιδέες που αναπτύχθηκαν σαν απάντηση στο μερκαντιλισμό, στα τέλη του 18ου αιώνα. Το μερκαντιλιστικό δόγμα (εμποριοκρατία) εστιάζει στο ρόλο που έχει το κράτος στην οικονομική δραστηριότητα των χωρών. Κύρια χαρακτηριστικά του είναι ότι ναι μεν η οικονομική δραστηριότητα έχει σα σκοπό την αύξηση της ευημερίας της χώρας, σαν σύνολο, αλλά και η ευημερία συνδέεται με την συσσώρευση πολυτίμων μετάλλων, ιδίως χρυσού, στα θησαυροφυλάκια του επίσημου κράτους. Επίσης, σύμφωνα με τη θεωρία αυτή, οι εξαγωγές είναι επιθυμητές μόνο στο βαθμό που συντελούν στην αύξηση του αποθέματος πολυτίμων μετάλλων. Σύμφωνα με αυτήν την αρχή, οι εισαγωγές είναι παντελώς άχρηστες. Ο φιλελευθερισμός έφερε το άτομο στο κέντρο του ενδιαφέροντος τονίζοντας το ρόλο του στην κοινωνικό-οικονομική ζωή. Οι κλασικοί συγγραφείς υποστήριζαν την ανάπτυξη του ελεύθερου εμπορίου, διότι

μέσω αυτού τα άτομα θα μπορούσαν να ωφεληθούν. Εκπρόσωποι της κλασικής θεωρία του εμπορίου θεωρούνται οι Adam Smith, David Ricardo, John Steward Mill. Οι κλασικοί συγγραφείς υποστήριζαν ότι υπάρχει όφελος για όλες τις χώρες που συμμετέχουν στο διεθνές εμπόριο. Οι ιδέες τους σ' αυτό το θέμα εκφράζονται κυρίως μέσω της θεωρίας του απόλυτου και του συγκριτικού πλεονεκτήματος.

3.2.2 Η Θεωρία του Απόλυτου και Συγκριτικού Πλεονεκτήματος

Η θεωρία αυτή αποτελεί ένα κλασικό υπόδειγμα εμπορίου γι αυτό και συγκαταλέγεται ανάμεσα στις κλασικές θεωρίες του εμπορίου. Κύριος εκφραστής της υπήρξε ο A.Smith (1723-1823) ο οποίος ήδη από το 1776 αντέκρουε τις εμποροκρατικές αντιλήψεις περί προστατευτισμού και κρατικής παρέμβασης. Μια χώρα είναι σκόπιμο να εξειδικευτεί στην παραγωγή και εξαγωγή εκείνων των αγαθών στα οποία έχει απόλυτο πλεονέκτημα⁴. Σύμφωνα λοιπόν με τον A. 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».

⁴ Το απόλυτο πλεονέκτημα που έχει μια χώρα απέναντι σε συγκεκριμένο προϊόν ισοδυναμεί με την φθηνότερη παραγωγή του εν συγκρίσει με κάποια άλλη χώρα. Η φθηνότερη παραγωγή σημαίνει ή μικρότερο κόστος ή μεγαλύτερη παραγωγικότητα.

Ο David Ricardo (1772 – 1823) υπήρξε ο θεμελιωτής του δόγματος του συγκριτικού πλεονεκτήματος⁵ και της κλασικής θεωρίας του ελεύθερου εμπορίου. Το Ρικαρδιανό υπόδειγμα, το οποίο είναι το παλαιότερο και το απλούστερο υπόδειγμα διεθνούς εμπορίου, αποδεικνύει πως οι διαφορές μεταξύ των χωρών προκαλούν την εμφάνιση του διεθνούς εμπορίου αλλά και τα οφέλη που προκύπτουν από το εμπόριο αυτό. Το διεθνές εμπόριο είναι επιθυμητό γιατί παρέχει μια κατά Pareto βελτίωση σε σχέση με το καθεστώς της αυτάρκειας, όπου δεν υπάρχει εμπόριο. Επίσης, στο υπόδειγμα αυτό, η εργασία είναι ο μοναδικός συντελεστής παραγωγής και οι χώρες διαφέρουν ως προς την παραγωγικότητα της εργασίας στους διάφορους κλάδους.

3.3 Στόχοι Διεθνούς Εμπορίου Συναρτήσει με Εξωτερική Εμπορική Πολιτική

Το Διεθνές Εμπόριο, όπως αναφέραμε, περιγράφει τις ροές των διεθνών αγαθών και εμπορευμάτων έχοντας ως πρωταγωνιστές τα Κράτη, ενώ συλλέγει τις πληροφορίες που χρειάζεται από τα Εθνικά τους Ισοζύγια.

Οι φορείς άσκησης Εξωτερικής Εμπορικής Πολιτικής χωρίζονται σε τρία επίπεδα: εθνικό επίπεδο (Κοινοβούλιο, Κυβέρνηση, Υπουργεία, Οργανισμοί κ.α.), περιφερειακό επίπεδο (Συμβούλιο Υπουργών, Επιτροπή κ.α.) και πολυμερές επίπεδο (ΠΟΕ/GATT, UNCTAD κ.α.)

-ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Οι στόχοι που θέτει η Εθνική Εξωτερική Εμπορική Πολιτική κάθε χώρας μπορεί να ποικίλουν. Δεν παύει όμως να συνοψίζονται σε κοινούς ταξινομικούς στόχους που έχουν ως απώτερο σκοπό τη δημιουργία ενός ισχυρού πλαισίου για το διεθνές εμπόριο, αλλά και σε διαδικαστικούς στόχους που έχουν ως απώτερο σκοπό τον επηρεασμό των διαδικασιών της αγοράς. Ενδεικτικά μπορούμε να αναφέρουμε τους κάτωθι:

⁵ David Ricardo, (1817), The Principles of Political Economy, London : John Murray

Ταξινομικοί Στόχοι:

- απολύτως ελεύθερο εμπόριο
- σχετικά ελεύθερο εξωτερικό εμπόριο (τομεακά ή/και γεωγραφικά)
- παρεμβατική εξωτερική εμπορική πολιτική
- διευρυμένο πεδίο ισχύος της εθνικής εξωτερικής εμπορικής πολιτικής

Διαδικαστικοί Στόχοι:

- άμεσοι στόχοι: αυξομείωση εισαγωγών αλλά και εξαγωγών
- υπέρτεροι στόχοι: αύξηση της εθνικής παραγωγής και απασχόλησης, βελτίωση του ισοζυγίου πληρωμών, περιφερειακή ανάπτυξη, βελτίωση τεχνολογικών βάσεων της οικονομίας
- μη οικονομικοί στόχοι: δημόσια τάξη και ασφάλεια, προστασία υγείας,
- πολιτικοί στόχοι

-ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Οι στόχοι της Διεθνούς Εμπορικής Πολιτικής είναι κυρίως οι εξής: αποφυγή κατάχρησης εμπορικής δύναμης ενός κράτους, η αποφυγή της διεθνούς μετάδοσης του προστατευτισμού, η αντιμετώπιση των επιπτώσεων από τα μέτρα εσωτερικής οικονομικής πολιτικής αλλά και η αντιμετώπιση των επιπτώσεων εθνικών εξωτερικών εμπορικών πολιτικών.

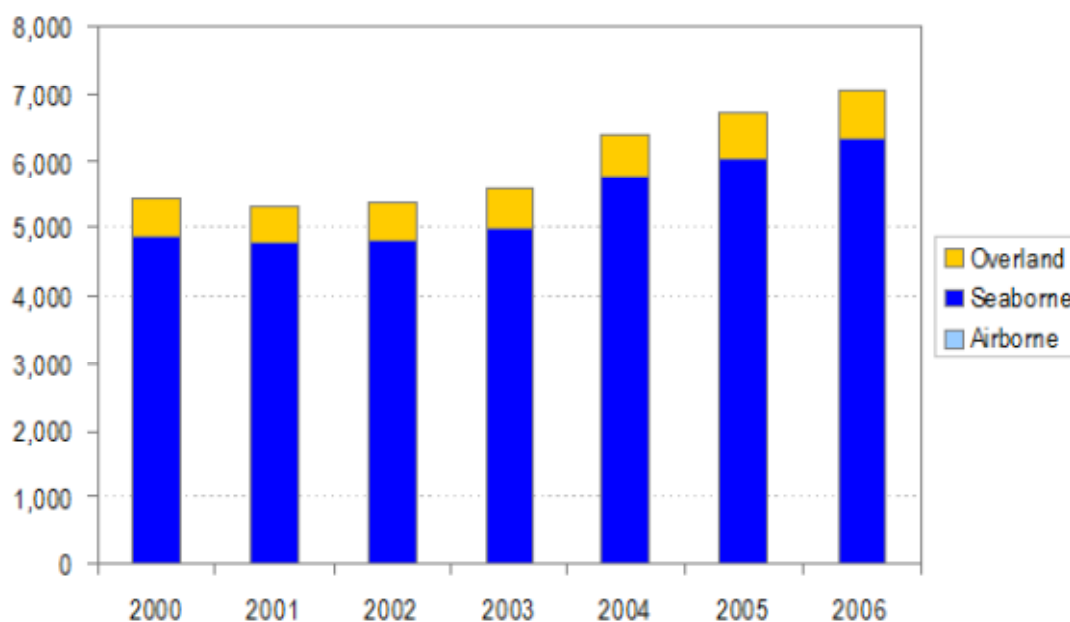
3.4 Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου

Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (ΠΟΕ) είναι ένας Διεθνής Οργανισμός ο οποίος ιδρύθηκε το 1995 λειτουργώντας ως “αντικαταστάτης” της “Γενικής Συμφωνίας Δασμών και Εμπορίου” (GATT) του 1947 στα πλαίσια του ΟΗΕ. Ο ΠΟΕ έχει ως αντικείμενο τους κανόνες που διέπουν το διεθνές εμπόριο. Κρίνεται σκόπιμο να αναφερθεί ότι σκοπός του Οργανισμού είναι η διευκόλυνση τόσο των παραγωγών των αγαθών και υπηρεσιών, όσο και των εξαγωγέων και εισαγωγέων.

3.5 Παγκόσμια Οικονομία (WORLD ECONOMY) & η συμβολή της Θαλάσσιας Μεταφοράς στο Παγκόσμιο Εμπόριο

Όπως έχουμε ήδη τονίσει, η πιο σημαντική επιρροή της ζήτησης θαλάσσιων μεταφορών διενεργείται στην παγκόσμια οικονομία. Περίπου το 90% του παγκόσμιου εμπορίου μεταφέρεται δια θαλάσσης, γεγονός που αποτυπώνεται στο παρακάτω γράφημα.⁶ Χαρακτηριστικό είναι πως το 2006, το θαλάσσιο εμπόριο ξεπέρασε τα 30 τρισεκατομμύρια τονομίλια, μια αύξηση της τάξεως του 49% εν συγκρίσει με το εμπόριο του 1996.

Γράφημα 3.1 Η ανά μέσο μεταφοράς κατανομή του παγκόσμιου εμπορίου



Πηγή: <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch5en/conc5en/modalsplittradetons.html>

Στο παραπάνω γράφημα παρατηρείται επίσης μια τάση αύξησης του εμπορίου. Είναι αδιαμφισβήτητο γεγονός πως τις τελευταίες δεκαετίες ο ρυθμός ανάπτυξης του παγκόσμιου εμπορίου ήταν μεγαλύτερος από την ανάπτυξη της παγκόσμιας

⁶ International Maritime Organisation (IMO)

οικονομίας, ως απόρροια της παγκοσμιοποιημένης παραγωγής και της έντονης συσσώρευσης βιομηχανικών δραστηριοτήτων στις αναπτυσσόμενες χώρες.

Οι τρεις βασικοί τύποι εμπορευμάτων που μεταφέρονται δια θαλάσσης είναι οι κάτωθι: τα χύδην ξηρά φορτία (dry bulk cargo), το πετρέλαιο (oil cargo) και τα εμπορευματοκιβώτια (containerised cargo). Τα ομογενή χύδην ξηρά φορτία, με τα οποία ασχολούμαστε στην παρούσα εργασία, όπως το σιδηρομέταλλευμα, ο άνθρακας, τα δημητριακά, ο βωξίτης, τα βιομηχανικά και γεωργικά προϊόντα μεταφέρονται σε μεγάλες ποσότητες και ο χειρισμός τους γίνεται με αυτόματους μηχανισμούς, όπως αρπάγες ή ιμάντες. Με τον όρο μεταφορά εννοούμε την ενέργεια που παράγει χρησιμότητα μέσω της διακίνησης προσώπων και αγαθών από μια θέση σε κάποια άλλη. Αντικείμενο της μεταφοράς μπορεί να αποτελέσουν τα πάσης φύσεως αγαθά (πρώτες ύλες ή μεταποιημένα προϊόντα), και φυσικά ο άνθρωπος⁷. Το έργο του μεταφορέα περιλαμβάνει τη φόρτωση του φορτίου (ή την παραλαβή του επιβάτη), την παροχή των κάθε είδους διευκολύνσεων που είναι αναγκαίες για την καλή και ασφαλή στοιβασία του φορτίου (ή την άνετη ενδιαίτηση του επιβάτη) αλλά και την ασφαλή εκτέλεση της μεταφοράς στον τόπο προορισμού για την εκφόρτωση του φορτίου (ή την αποβίβαση του επιβάτη). Η θαλάσσια μεταφορά αποτελεί τον «πυρήνα» της παγκόσμιας διακίνησης εμπορίου λόγω της διατιθέμενης χωρητικότητας και ικανότητας να μεταφέρει αγαθά σε μεγάλες αποστάσεις και με χαμηλό κόστος ανά μονάδα φορτίου.

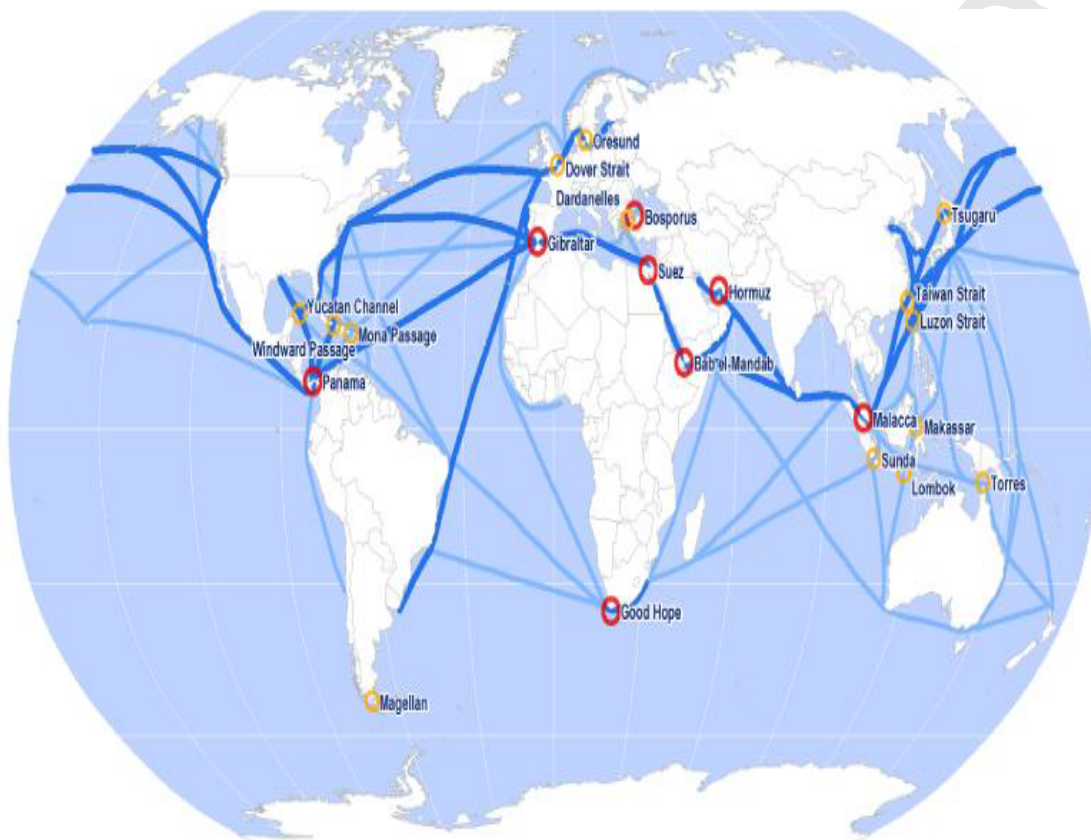
3.5.1 Το Διεθνές Θαλάσσιο Εμπόριο

Η ναυτιλία με το πέρασμα των χρόνων έχει αποδείξει ότι είναι η επιστήμη που κατά κόρων συναρπάζει. Από τη στιγμή που τα πρώτα φορτία διακινήθηκαν μέσω θαλάσσης, 5.000 χρόνια πριν, η ναυτιλία βρίσκεται στο προσκήνιο της παγκόσμιας ανάπτυξης. Τα επικά ταξίδια του Κολόμβου και του Μαγγελάνου υπήρξαν το εφαλτήριο για το άνοιγμα παγκόσμιων θαλάσσιων διαδρομών και με το ίδιο πνεύμα άρχισαν να πρωτοπορούν στις θάλασσες δεξαμενόπλοια, πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και ένα σύμπλεγμα στόλου από εξελιγμένα πλοία τα οποία

⁷ Γεωργαντόπουλος Ε. –Βλάχος Γ., <<Ναυτιλιακή Οικονομική>>, Εκδόσεις Τζέι-Τζέι Ελλάς, Πειραιάς, 1997

κάθε χρόνο διακινούσαν 1 τόνο φορτίου για κάθε άτομο παγκοσμίως. Ειδικότερα, η μεγάλη ναυτιλιακή ανάπτυξη που ξεκίνησε το 2004 και συνεχίστηκε μέχρι το 2008, εκτόξευσε αλλά και ανέδειξε τους πιο πλούσιους επενδυτές όλου του κόσμου.

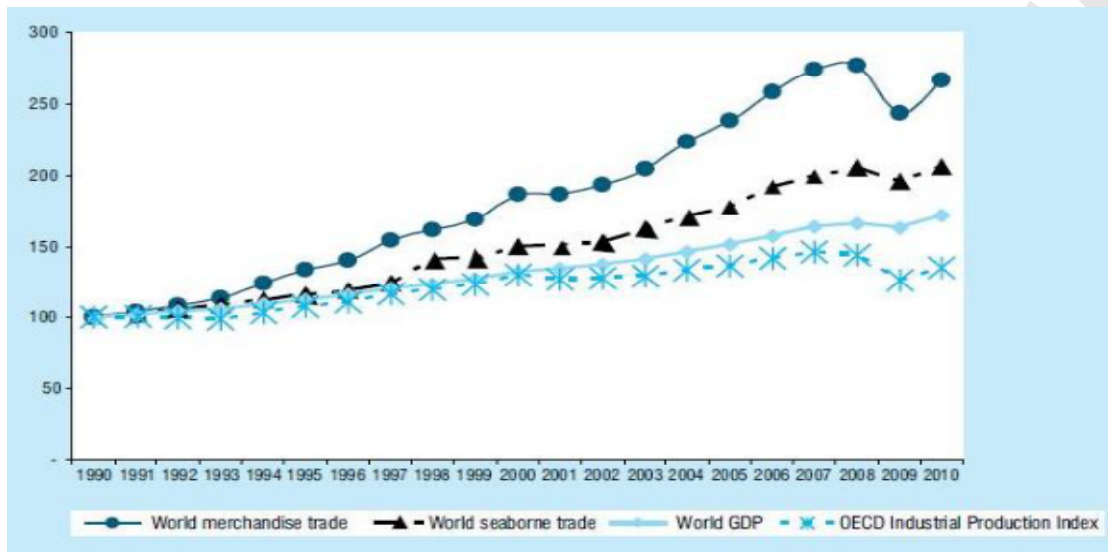
Χάρτης 3.1 Οι κύριες διαδρομές του θαλάσσιου διεθνούς εμπορίου



Πηγή:http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/main_maritime_shipping_routes.html

Επίσης, το θαλάσσιο εμπόριο έχει την τάση να ακολουθεί την πορεία του παγκόσμιου εμπορίου, δίχως σχεδόν την παραμικρή απόκλιση. Η συσχέτιση αυτή είναι «δικαιολογημένη» από τη στιγμή που, όπως προείπαμε, η ναυτιλία αποτελεί το κύριο μέσο διακίνησης των αγαθών. Στο διάγραμμα 3.1 που ακολουθεί, καθίσταται έκδηλη και η εξάρτηση του θαλάσσιου εμπορίου από την οικονομική ανάπτυξη και δραστηριότητα. Παρατηρείται μια παράλληλη πορεία και των δυο, με μόνο σημείο απόκλισης το έτος 2009.

Διάγραμμα 3.1 Οι ετήσιοι Δείκτες του παγκόσμιου εμπορίου, του θαλάσσιου εμπορίου, του παγκόσμιου ΑΕΠ και της βιομηχανικής παραγωγής του Ο.Ο.Σ.Α. (1990-2010)



Πηγή: Review of Maritime Transport 2010, UNCTAD

3.5.2 Μεταβλητές που ασκούν επιρροή στο Θαλάσσιο Εμπόριο

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. Όπως συμβαίνει και στην εσωτερική αγορά, η διεθνής αγορά κινείται και αυτή με τη σειρά της σε ένα ιδιαίτερο περιβάλλον. Οι κύριες μεταβλητές του περιβάλλοντος αυτού που παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον στους αναλυτές του Διεθνούς Θαλάσσιου Εμπορίου παρουσιάζονται παρακάτω:

Το οικονομικό περιβάλλον. Οι διάφορες παγκόσμιες αγορές μέσα στις οποίες κινείται το Θαλάσσιο Εμπόριο μπορεί να διαφέρουν σε σχέση με το στάδιο της οικονομικής τους ανάπτυξης. Έτσι καθίσταται ιδιαίτερα σημαντικός ο καθορισμός της

οικονομικής ανάπτυξης της εκάστοτε αγοράς μέσα στην οποία θα κινηθεί το Θαλάσσιο Εμπόριο λαμβάνοντας υπόψη το είδος των αναγκών που θα πρέπει να ικανοποιηθεί.

Οι οικονομίες των διαφόρων χωρών μπορούν να χαρακτηριστούν ως εξής :

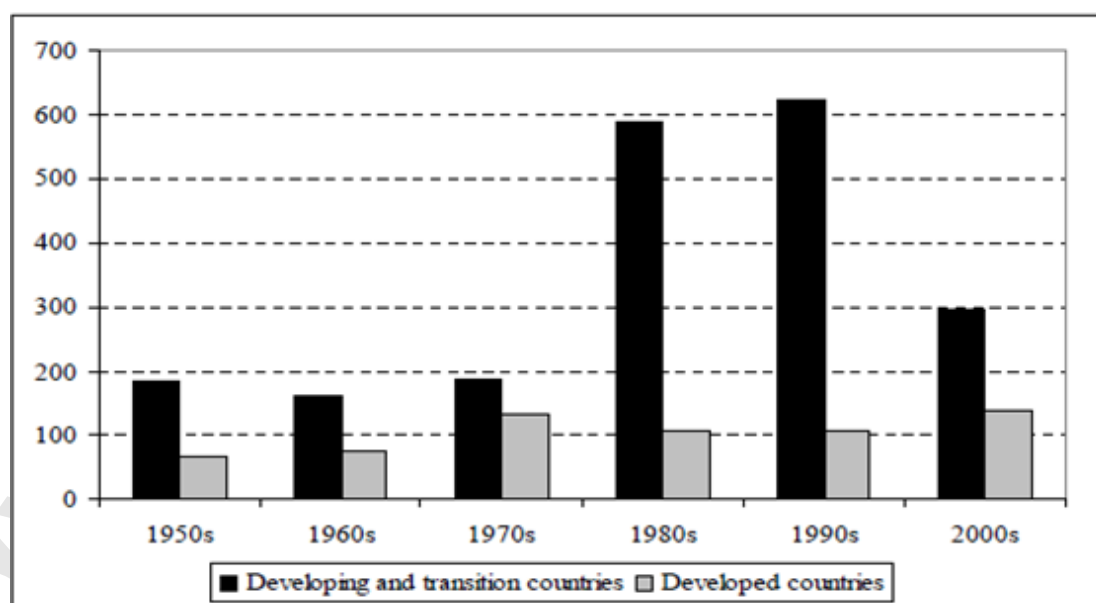
Πρώτον, **οικονομία της αυτάρκειας**. Το οικονομικό αυτό στάδιο χαρακτηρίζεται από την αυτό-ικανοποίηση των αναγκών από γεωργικά κυρίως προϊόντα (π.χ. Αφρική).

Δεύτερον, **οικονομία που βασίζεται στην εξαγωγή πρώτων υλών**. Εδώ, η οικονομία της χώρας στηρίζεται στην εξόρυξη πρώτων υλών (μεταλλεύματα, πετρέλαιο κλπ.) ή στην παραγωγή για εξαγωγή γεωργικών προϊόντων (καφέ, τσάι, μπανάνες, βαμβάκι κλπ.) (π.χ. Μεξικό, Σαουδική Αραβία).

Τρίτον, **αναπτυσσόμενη οικονομία**. Εδώ οι βιομηχανίες μεταποίησης διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο (Αίγυπτος, Ινδία, Βραζιλία).

Τέταρτον, **ανεπτυγμένη οικονομία**. Χαρακτηρίζεται από το γεγονός ότι οι εξαγωγές σε βιομηχανικά ή καταναλωτικά προϊόντα προς τις άλλες χώρες είναι ιδιαίτερα αναπτυγμένες (Η.Π.Α., Ιαπωνία, Γερμανία).

Γράφημα 3.2 Οι χρηματοπιστωτικές κρίσεις των ετών 1950-2009



Πηγή: UNCTAD Secretariat (2011)

Το Κοινωνικό και Πολιτιστικό Περιβάλλον. Το κοινωνικό και πολιτιστικό περιβάλλον επιδρά σημαντικά στη ροή που θα ακολουθήσει η οικονομία μιας χώρας.

Το Πολιτικό και Νομικό Περιβάλλον. Οι πολιτικοί και νομικοί παράγοντες που επικρατούν σε μια χώρα επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό τις αποφάσεις που λαμβάνονται σε οικονομικά πλαίσια. Πιο συγκεκριμένα, μπορούμε να πούμε ότι οι κυβερνήσεις των διαφόρων χωρών επηρεάζουν τις εξαγωγές και τις εισαγωγές μιας χώρας με τους ακόλουθους τρόπους:

-θέτοντας δασμούς ή άλλους φόρους στις εισαγωγές

-θεσπίζοντας ποσοτώσεις ή άλλους περιορισμούς στις εισαγωγές πολλών προϊόντων.

Επίσης, όσον αφορά στα πολιτικά γεγονότα, των οποίων κύριο χαρακτηριστικό είναι η διαμόρφωση μιας αναπάντεχης και ξαφνικής αλλαγής στη ζήτηση της ναυτιλιακής αγοράς, συνοπτικά μπορούμε να αναφέρουμε τα εξής : ο πόλεμος της Κορέας (1950), η Κρίση του Σουέζ και η κρατικοποίηση της διώρυγας από την Αιγυπτιακή κυβέρνηση (1956), ο πόλεμος των έξι ημερών ανάμεσα σε Ισραήλ και Αίγυπτο (δεύτερο κλείσιμο καναλιού) (1967), το κλείσιμο αγωγού πετρελαίου ανάμεσα στη Σαουδική Αραβία και τη Μεσόγειο (1970), η κρατικοποίηση της Λιβεριακής πετρελαϊκής ιδιοκτησίας (1973), η επανάσταση του Ιράν (1979), ο πόλεμος των Falklands (1982), ο πόλεμος του Κόλπου (1990), ο πόλεμος Ιράν-Ιράκ (1982), οι επιθέσεις στο Ιράκ από την Αμερική (2003) και η εξέγερση των λαών της βόρειας Αφρικής (2011).

Οι Εξωγενείς παράγοντες

Στην κατηγορία αυτή κατατάσσονται κυρίως απρόβλεπτα και τυχαία γεγονότα, όπως δηλαδή οι φυσικές καταστροφές και οι ακραίες καιρικές συνθήκες, με πιο πρόσφατο παράδειγμα οι βροχοπτώσεις στη Βόρεια Αυστραλία (Δεκέμβριος 2010-Ιανουάριος 2011), οι οποίες προκάλεσαν πλημμύρες στο εσωτερικό της χώρας με αποτέλεσμα τη σφράγιση των ορυχείων αλλά και την εμφάνιση προβλημάτων στο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας με αποτέλεσμα να μη δύναται η δια θαλάσσης φόρτωση σιτηρών μιας και τα εμπορεύματα αδυνατούσαν να φτάσουν στα λιμάνια.

Η πειρατεία

Ένας ακόμα καθοριστικός παράγοντας που ασκεί επιρροή στο θαλάσσιο εμπόριο και ο οποίος τα τελευταία χρόνια βρίσκεται σε έξαρση, είναι η πειρατεία των εμπορικών πλοίων, κυρίως στη θαλάσσια περιοχή ανοιχτά της Σομαλίας, της Ινδοκίνας και του κόλπου της Γουινέας. Πέρα από τις προφανείς συνέπειες του συγκεκριμένου παράγοντα, η έντονη έξαρση του φαινομένου έχει επηρεάσει σημαντικά τα δρομολόγια των πλοίων, προκειμένου να αποφύγουν τυχόν κατάληψή τους, μεταβάλλοντας με αυτόν τον τρόπο τη μέση διανυόμενη απόσταση του εμπορίου του εκάστοτε αγαθού.

3.6 Η εξέλιξη του Παγκόσμιου Εμπορίου

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 Γράφημα 3.3 παρουσιάζει την ετήσια μεταβολή του παγκόσμιου ΑΕΠ την περίοδο 1995 – 2010.

Γράφημα 3.3 Εξέλιξη Παγκοσμίου ΑΕΠ 1995 – 2010 (Ετήσια % μεταβολή)



Πηγή: United Nations Statistics Division & IMF

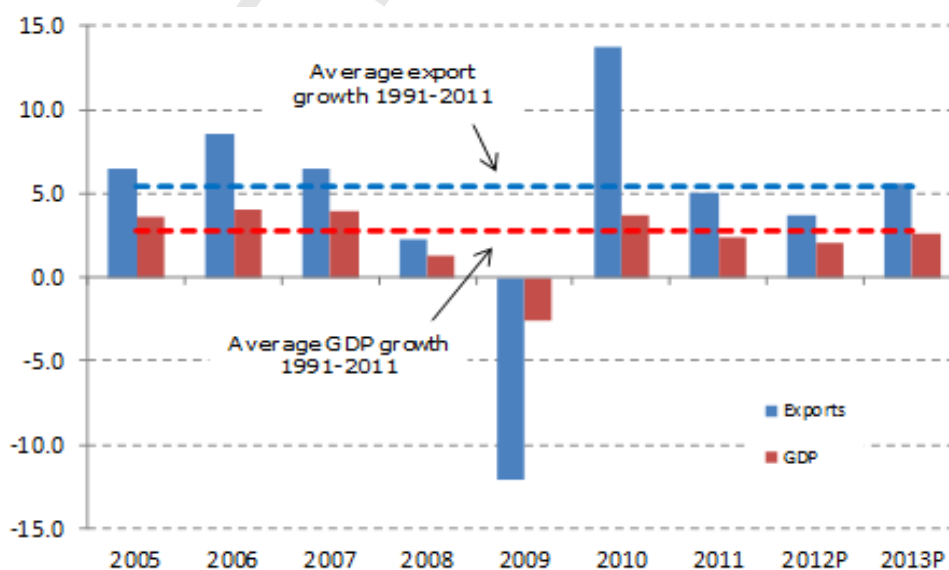
Σύμφωνα με το Γράφημα λοιπόν, μπορούμε να διευκρινίσουμε κάποια σημαντικά γεγονότα που έλαβαν χώρα σε παγκόσμιο επίπεδο και επηρέασαν σε μεγάλο βαθμό

την πορεία του δείκτη παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης . Ενδεικτικά παραδείγματα είναι η ασιατική κρίση του 1997, στη συνέχεια τα γεγονότα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001 στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής και τέλος η παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση του 2008.

Όπως προείπαμε, οι μεταβολές στην παγκόσμια οικονομία έχουν τεράστιες επιπτώσεις στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο. Για να αποδείξουμε τη συσχέτιση αυτή που υπάρχει μεταξύ της παγκόσμιας οικονομίας και του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, θα χρησιμοποιήσουμε κάποια στοιχεία όπως 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.

Διάγραμμα 3.2 Αύξηση του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου και του ΑΕΠ, 2005-2013 (ΕΤΗΣΙΑ% ΑΛΛΑΓΗ)



Πηγή: Review of Maritime Transport 2011, UNCTAD

3.7 Ανεπτυγμένες, Αναπτυσσόμενες και Αναδυόμενες Οικονομίες

3.7.1 Σύντομη Επισκόπηση ΑΕΠ Χωρών, Τρέχουσες Εξελίξεις και Προβλέψεις για την Παγκόσμια Οικονομία

Η παγκόσμια οικονομία αποδυναμώθηκε σημαντικά προς το τέλος του 2011 ενώ περαιτέρω καθοδικοί κίνδυνοι προέκυψαν κατά το πρώτο εξάμηνο του 2012. Σύμφωνα με τον Πίνακα 3.3, ο ρυθμός ανάπτυξης της παγκόσμιας παραγωγής, η οποία είχε ήδη υποστεί σημαντική επιβράδυνση το 2010 (4,1%), έφτασε σε αρκετά χαμηλά επίπεδα το 2011 (2,7%), τη στιγμή που αναμένεται να αγγίξει το 2,5% στο τέλος του 2012⁸.

Πίνακας 3.3 Αύξηση της Παγκόσμιας Παραγωγής (2004-2012), (ποσοστιαία μεταβολή)⁹

Region/country	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012*
World	4.1	3.5	4.1	4.0	1.5	-2.3	4.1	2.7	2.3
Developed countries	3.0	2.4	2.8	2.6	0.0	-3.9	2.8	1.4	1.1
of which:									
Japan	2.4	1.3	1.7	2.2	-1.0	-5.5	4.4	-0.7	2.2
United States	3.5	3.1	2.7	1.9	-0.4	-3.5	3.0	1.7	2.0
European Union (EU-27)	2.6	2.0	3.3	3.2	0.3	-4.4	2.1	1.5	-0.3
of which:									
Euro area	2.2	1.7	3.2	3.0	0.4	-4.4	2.0	1.5	-0.4
France	2.5	1.8	2.5	2.3	-0.1	-3.1	1.7	1.7	0.3
Germany	1.2	0.7	3.7	3.3	1.1	-5.1	3.7	3.0	0.9
Italy	1.7	0.9	2.2	1.7	-1.2	-5.5	1.8	0.4	-1.9
United Kingdom	3.0	2.1	2.6	3.5	-1.1	-4.4	2.1	0.7	-0.6
European Union (EU-12) ^b	5.6	4.8	6.5	6.0	4.1	-3.7	2.3	3.1	1.2
South-East Europe and CIS	7.7	6.5	8.4	8.6	5.2	-6.5	4.2	4.5	4.3
South-East Europe ^c	5.6	4.9	5.3	5.9	4.2	-3.7	0.7	1.1	0.2
CIS, incl. Georgia	7.9	6.7	8.7	8.9	5.3	-6.8	4.6	4.8	4.6
of which:									
Russian Federation	7.2	6.4	8.2	8.5	5.2	-7.8	4.0	4.3	4.7
Developing countries	7.4	6.8	7.6	7.9	5.3	2.4	7.5	5.9	4.9
Africa	7.9	5.4	6.1	6.0	4.8	0.9	4.5	2.5	4.1
North Africa, excl. Sudan	4.8	5.1	5.4	4.7	4.6	3.2	4.0	-1.1	3.9
Sub-Saharan Africa, excl. South Africa	12.8	5.8	6.9	7.2	5.6	0.6	5.8	4.8	4.9
South Africa	4.6	5.3	5.6	5.6	3.6	-1.7	2.8	3.1	2.7
Latin America and the Caribbean	5.8	4.6	5.6	5.6	4.0	-2.0	6.0	4.3	3.4
Caribbean	3.7	7.3	9.3	5.8	3.0	0.2	2.8	2.6	2.7
Central America, excl. Mexico	4.2	4.8	6.4	7.0	4.1	-0.2	4.0	4.9	4.5
Mexico	4.1	3.3	5.1	3.4	1.2	-6.3	5.8	3.9	4.0
South America	7.1	5.0	5.5	6.6	5.4	-0.2	6.5	4.5	3.1
of which:									
Brazil	5.7	3.2	4.0	6.1	5.2	-0.3	7.5	2.7	2.0
Asia	8.0	7.9	8.7	9.0	5.9	4.1	8.4	6.8	5.5
East Asia	8.3	8.6	10.0	11.1	7.0	5.9	9.4	7.6	6.3
of which:									
China	10.1	11.3	12.7	14.2	9.6	9.2	10.4	9.2	7.9
South Asia	7.5	8.2	8.5	8.9	5.8	5.5	7.3	6.0	5.2
of which:									
India	8.3	9.3	9.6	9.7	7.5	7.0	9.0	7.0	6.0
South-East Asia	6.5	5.8	6.2	7.0	4.0	1.3	8.0	4.5	4.9
West Asia	8.8	6.9	6.7	4.5	3.8	-1.1	6.5	6.9	3.7
Oceania	2.2	3.5	2.9	3.6	2.7	2.1	3.4	3.8	3.6

Πηγή : UNCTAD secretariat calculations, based on United Nations, Department of Economic and Social Affairs (UN/DESA), National Accounts Main Aggregates database, and World Economic Situation and Prospects (WESP): Update as of mid-2012; ECLAC, 2012; OECD, 2012; IMF, World Economic Outlook, April 2012; Economist Intelligence Unit, EIU Country Data database; JP Morgan, Global Data Watch; and national sources..

⁸ Trade and Development Report, 2012, United Nations, New York, Geneva 2012

⁹ Τα κράτη που ανήκουν σε γεωγραφικές και οικονομικές περιφέρειες τα διακρίνουμε σε ανεπτυγμένα κράτη δυτικού προτύπου και σε κράτη αναπτυσσόμενα (οικονομίες υπό μετάβαση).

Ειδικότερα, παρά τη μέτρια βελτίωση που υπέστη το ΑΕΠ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής (Η.Π.Α) και την αρκετά ανοδική τάση που συναντάμε στην Ιαπωνία, οι αναπτυγμένες χώρες στο σύνολό τους είναι πιθανόν στο τέλος του 2012 να έχουν σημειώσει μια μηδαμινή, θα λέγαμε, ανάπτυξη της τάξεως του 1%, εξαιτίας της γενικευμένης ύφεσης που έλαβε χώρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) (υπερχρεωμένος ιδιωτικός τομέας, ευάλωτο χρηματοπιστωτικό σύστημα με περιορισμένη πρόσβαση στις διατραπεζικές χρηματοδοτήσεις, άμεση επιρροή στην εγχώρια ζήτηση). Τα προβλήματα αυτά έχουν δυσχεράνει ιδιαίτερα την οικονομική δραστηριότητα της ΕΕ τη στιγμή που δε σημειώθηκε μόνο μια πτώση στην εγχώρια κατανάλωση και στις επενδύσεις (ήδη από το 2011), αλλά παρατηρήθηκε μια κατάσταση που δύσκολα αντισταθμίζεται από την αύξηση των καθαρών εξαγωγών¹⁰.

Στον αντίποδα, συναντάμε μια ιδιαίτερα ισχυρή απόδοση που κατέχουν οι αναπτυσσόμενες χώρες γεγονός που αντικατοπτρίζεται στο αυξημένο ποσοστό που αναμένεται να σημειώσει το ΑΕΠ τους (5-4%). Οι λόγοι που συμβαίνει κάτι τέτοιο είναι φανεροί εάν αναλογιστεί κανείς ότι έχουν μείνει ουσιαστικά ανέπαφες από την οικονομική κρίση.

Στις Η.Π.Α., το ΑΕΠ προβλέπεται να αυξηθεί κατά 2% περίπου (ελαφρώς υψηλότερη αύξηση από το 2011). Η αύξηση αυτή κινείται σχεδόν αποκλειστικά από την εγχώρια ζήτηση, από τη στιγμή που οι εισαγωγές και οι εξαγωγές αυξάνονται με παρόμοια ποσοστά και επομένως η συμβολή των καθαρών εξαγωγών στην ανάπτυξη είναι ουσιαστικά ουδέτερη. Αφού ανέκαμψε από την ύφεση του 2009, η εγχώρια ζήτηση έχει απολέσει τη δυναμική της ήδη από τα τέλη του 2010, εξαιτίας του υψηλού χρέους των νοικοκυριών, των πραγματικά υποτονικών μισθών και των υψηλών ποσοστών ανεργίας.

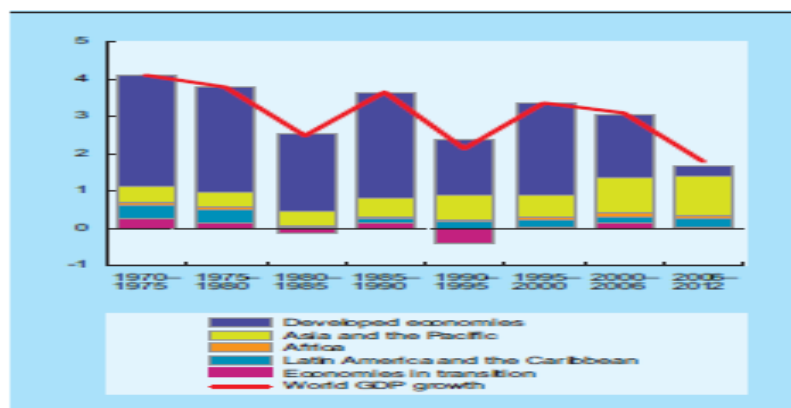
Ο ρυθμός ανάπτυξης της Ιαπωνίας ενδέχεται κατά πάσα πιθανότητα να υπερβεί το 2%, γεγονός που οφείλεται στη σχετικά υψηλή εγχώρια ζήτηση. Συγκεκριμένα, οι δημόσιες δαπάνες για την ανοικοδόμηση μετά από τις φυσικές καταστροφές και το

¹⁰ Αναμένεται μέχρι το τέλος του 2012, σχεδόν όλες οι ευρωπαϊκές χώρες να εμφανίσουν είτε επιβράδυνση ανάπτυξης (π.χ. Γαλλία, Γερμανία και Σουηδία), ή να πέσουν σε ύφεση (π.χ. Τσέχικη Δημοκρατία, Ουγγαρία, Κάτω Χώρες, Ισπανία και Ηνωμένο Βασίλειο). Εν τω μεταξύ η Ελλάδα και η Πορτογαλία είναι ήδη στα πρόθυρα της οικονομικής ύφεσης τη στιγμή που μόνο στην Ισλανδία και τη Νορβηγία διαφαίνεται μια αύξηση του ΑΕΠ.

πυρηνικό ατύχημα¹¹ που έπληξε τη χώρα τον Μάρτιο του 2011, αναμένονται να αναζωογονήσουν το ΑΕΠ του 2012.

Παρατηρούμε ότι η κρίση έχει επιταχύνει την τάση ενίσχυσης του ρόλου των αναπτυσσόμενων χωρών, όσον αφορά στην παγκόσμια οικονομία. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον προκαλεί το γεγονός ότι μεταξύ του 2006 και του 2012, το 74% της παγκόσμιας ανάπτυξης του ΑΕΠ προήλθε από τις αναπτυσσόμενες χώρες, ενώ μόνο το 22% παρήχθει από τις αναπτυσσόμενες. Αυτό έρχεται σε αντίθεση με την αντίστοιχη συμβολή των χωρών στην παγκόσμια ανάπτυξη κατά τις προηγούμενες δεκαετίες. Χαρακτηριστικά, στη δεκαετία 1980-1990, οι ανεπτυγμένες χώρες αντιπροσώπευαν το 75% της παγκόσμιας ανάπτυξης, ενώ το διάστημα 2000-2006, το ποσοστό αυτό μόλις και μετά βίας άγγιζε το 50%.

Πίνακας 1. 4 Συμβολή Περιφερειών στην Ανάπτυξη του Παγκόσμιου ΑΕΠ, 1970-2012 (σε %)



Πηγή : UNCTAD secretariat calculations, based on table 1.1; UNCTADstat; UN/DESA, National Accounts Main Aggregates database; World Bank, World Development Indicators; and Maddison, 2008.

Στη Λατινική Αμερική και την Καραϊβική η αύξηση του ΑΕΠ έχει μια μέτρια επιβράδυνση και ενδέχεται να φτάσει το 3,5%. Η ανάπτυξη αυτή προέρχεται κυρίως από εγχώρια ζήτηση.

¹¹ Θεωρήθηκε πυρηνική απειλή η φωτιά που προκλήθηκε από τους αντιδραστήρες του πυρηνικού σταθμού της Φουκουσίμα.

Ο ρυθμός ανάπτυξης της Αφρικής αυξήθηκε το 2011, η οικονομία της οποίας είχε κλυδωνιστεί αρκετά εξαιτίας εσωτερικών συγκρούσεων. Παρόλα αυτά, θα είναι δύσκολο πριν το 2013 να επιστρέψει η Αφρική στο επίπεδο που βρισκόταν το ΑΕΠ της το 2010, και αυτό οφείλεται κυρίως στην ύφεση που υπάρχει στην Ευρώπη, σε μια ιδιαίτερα σημαντική αγορά για την Αφρική. Σημαντικό είναι επίσης να αναφέρουμε πως η διαιώνιση κάποιων εξωτερικών αλλά και φορολογικών ανισορροπιών που υπάρχει οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στις σχετικά υψηλές τιμές πρωτογενών προϊόντων. Επιπλέον, η αφρικάνικη οικονομία έχει ωφεληθεί από την εκμετάλλευση των ορυχείων, του πετρελαίου και του φυσικού αερίου.

Παρά το γεγονός ότι η Ασία εξακολουθεί να κατέχει τα πρωτεία ως η ταχύτερα αναπτυσσόμενη περιοχή, βιώνει και αυτή με τη σειρά της μια επιβράδυνση στην οικονομική της δραστηριότητα. Πιο συγκεκριμένα, ο ρυθμός αύξησης του ΑΕΠ έχει μειωθεί από το 6,8% σε περίπου 5,5%. Αρκετές χώρες, συμπεριλαμβανομένης της Κίνας, της Ινδίας και της Τουρκίας, έχουν επηρεαστεί από τη μειωμένη ζήτηση που υπάρχει από τις αναπτυγμένες χώρες. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον προκαλεί ο ολοένα και αυξανόμενος ρυθμός ανάπτυξης της Ανατολικής Ασίας, ξεπερνώντας τη μέτρια οικονομική δραστηριότητα που είχε παρατηρηθεί στα μέσα του 2011. Η Κίνα επομένως, αναμένεται να αγγίξει το 8%. Αντιθέτως, η Ταϊβάν, μια επαρχία της Κίνας, θα βιώσει μια σημαντική υποχώρηση του ετήσιου ρυθμού ανάπτυξης του ΑΕΠ της εξαιτίας της μικρότερης εγχώριας αγοράς της. Στη Νότια Ασία, η πρόσφατη επιβράδυνση της Ινδίας αντανακλά επίσης την επιβράδυνση της ιδιωτικής εγχώριας ζήτησης, ιδιαίτερα στον τομέα των επενδύσεων. Στη Νότιο-Ανατολική Ασία, κάποιες οικονομίες με ιδιαίτερα εξαγωγικό προσανατολισμό, σημείωσαν χαμηλό ρυθμό ανάπτυξης κατά το τελευταίο τρίμηνο του 2011. Από την άλλη πλευρά, πολυπληθείς οικονομίες της υπό εξέταση περιοχής, συνεχίζουν να παρουσιάζουν ισχυρή εγχώρια ζήτηση (π.χ. Ινδονησία και Ταϊλάνδη). Προχωρώντας στη Δυτική Ασία, είναι έκδηλες οι ενδείξεις για σημαντική επιβράδυνση της οικονομικής ανάπτυξης ιδιαίτερα προς το τέλος του 2012. Επιπλέον, η σύγκρουση στην Αραβική Δημοκρατία της Συρίας επηρεάζει σημαντικά την οικονομία της, ενώ παράλληλα παρατηρείται το φαινόμενο της εισαγωγής πετρελαίου κάτω από την εγχώρια ζήτηση. Τέλος, στην κεντρική Ασία, η ανάπτυξη εξακολουθεί να είναι ισχυρή, ως απόρροια των σχετικά υψηλών τιμών των εμπορευμάτων αλλά και της αύξησης των δημοσίων δαπανών που χρησιμοποιούνται για υποδομές.

Συνοψίζοντας, παρατηρήσαμε πως η πληθώρα των αναπτυσσόμενων οικονομιών έχουν σημειώσει αύξηση του ΑΕΠ τους ενθαρρύνοντας έτσι την εγχώρια ζήτηση και την ιδιωτική κατανάλωση εάν και τελικά αυτό δεν αποδείχθηκε αρκετό για να αποφευχθεί μια επιβράδυνση. Ωστόσο, οι υπό μετάβαση οικονομίες δε μπορούν να αποφύγουν τις επιπτώσεις των οικονομικών προβλημάτων που λαμβάνουν χώρα στις αναπτυγμένες χώρες. Αυτό αντικατοπτρίζεται ήδη από τη στασιμότητα του όγκου των εξαγωγών από τις χώρες αυτές, αλλά και από την πτωτική τάση των τιμών των εμπορευμάτων που παρατηρείται από το δεύτερο τρίμηνο του 2011. Τέλος, ο κίνδυνος μιας παγκόσμιας κρίσης των χρηματοπιστωτικών αγορών που ελλοχεύει, θα έχει σημαντικές επιπτώσεις στο διεθνές εμπόριο.

3.7.2 Ανάπτυξη Εμπορικού Κόσμου

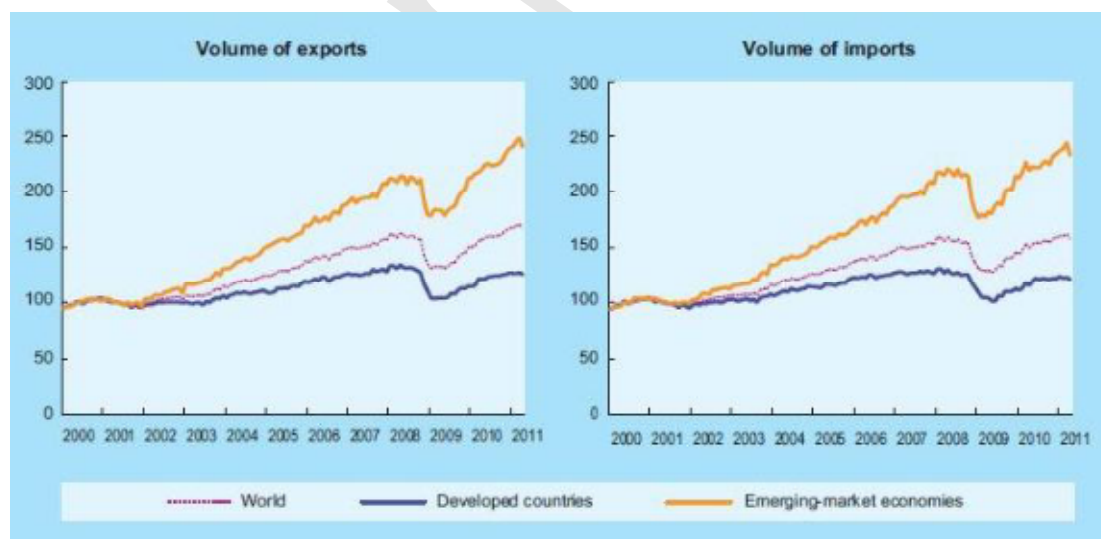
Η ανάπτυξη του εμπορικού κόσμου επιβραδύνθηκε σημαντικά σε ποσοστό περίπου 5,5% το 2011 μετά από μια απότομη ανάκαμψη που είχε σημειώσει το 2010, όταν είχε αναφερθεί αύξηση κατά 14% του όγκου, όπως φαίνεται και στον Πίνακα 3.5. Επιπλέον, σύμφωνα με τα στοιχεία που αφορούν τους πρώτους μήνες του 2012, προμηνύεται μια ακόμα επιβράδυνση της τάξεως του 3,5% για το σύνολο του έτους (Γράφημα 3.4). Τα ποσοστά αυτά είναι πολύ χαμηλότερα από τα αντίστοιχα που σημειώθηκαν την περίοδο πριν την κρίση (έτη 2003-2007). Τα βαθύτερα αίτια της επιβράδυνσης αυτής τα συναντούμε στις αδύναμες οικονομικές επιδόσεις των ανεπτυγμένων χωρών, οι οποίες παραμένουν οι σημαντικότεροι παράγοντες του παγκόσμιου εμπορίου διαδραματίζοντας καθοριστικό ρόλο. Ως απόρροια αυτής της αργής οικονομικής ανάπτυξης σημειώνεται η πτωτική τάση των εισαγωγών, καθώς αυξήθηκαν μόλις κατά 3,5% κατά όγκο το 2011. Η ανάκτηση των εμπορικών ροών από την ύφεση του 2009 φαίνεται να μη σημειώθηκε ποτέ ουσιαστικά, ενώ παράλληλα ο όγκος των εισαγωγών παρέμεινε πιο στάσιμος από ποτέ. Στις εξαγωγές από την άλλη, τα δεδομένα κρίνονται περισσότερο ενθαρρυντικά μιας και παρατηρήθηκε μια αύξηση της τάξεως του 5,1% το 2011.

Πίνακας 3.5 Εισαγωγές και Εξαγωγές Αγαθών, σε επιλεγμένες περιοχές και χώρες, 2008-2011 (ποσοστιαία κατ' έτος μεταβολή)

Region/country	Volume of exports				Volume of imports			
	2008	2009	2010	2011	2008	2009	2010	2011
World	2.4	-13.1	13.9	5.9	2.5	-13.4	14.1	5.0
Developed countries	2.5	-15.2	13.2	5.1	-0.2	-14.5	11.0	3.5
of which:								
Japan	2.3	-24.9	27.5	-0.4	-0.6	-12.4	10.1	1.9
United States	5.5	-14.9	15.3	7.2	-3.7	-16.4	14.8	3.8
European Union	2.4	-14.3	12.0	6.0	0.8	-14.2	10.0	3.2
Transition economies	-0.2	-14.4	11.5	6.0	15.5	-28.6	15.5	17.0
of which:								
CIS	-2.6	-11.4	13.3	2.3	22.0	-32.5	18.2	19.1
Developing countries	3.2	-9.7	15.4	7.0	6.6	-9.9	19.2	6.2
of which:								
Africa	-3.1	-9.7	8.7	-5.1	10.6	-3.9	7.1	3.9
Sub-Saharan Africa	-4.1	-8.0	10.2	2.9	3.2	-4.4	8.8	7.0
Latin America and the Caribbean	-0.3	-11.0	10.3	3.4	8.5	-17.9	23.3	7.1
East Asia	7.3	-10.6	23.8	9.9	0.4	-5.3	25.0	7.5
of which:								
China	10.6	-13.9	29.0	12.8	2.3	-1.8	30.8	10.6
South Asia	6.8	-6.0	6.0	9.1	20.9	-5.6	13.9	4.1
of which:								
India	16.8	-6.6	5.9	13.7	29.7	-0.8	13.8	5.3
South-East Asia	1.6	-10.9	18.8	4.5	8.0	-16.3	21.9	6.1
West Asia	4.4	-1.1	2.6	12.7	12.5	-11.5	5.4	3.8

Πηγή UNCTAD secretariat calculations, based on UNCTADstat

Γράφημα 3.4 Διαγραμματική απεικόνιση εισαγωγών και εξαγωγών ανά κατηγορία χωρών το διάστημα 2000-2010 (καθώς και το πρώτο εξάμηνο του 2011).



Πηγή UNCTAD secretariat calculations, based on the CPB Netherlands Bureau of Economic Policy Analysis, World Trade database

Μεταξύ των ανεπτυγμένων χωρών, οι εξαγωγές από τις Η.Π.Α. συνέχισαν να αυξάνονται με ταχύτερο ρυθμό από τις αντίστοιχες που προέρχονται από την Ιαπωνία καθώς οι τελευταίες επηρεάστηκαν από τη διακοπή της προσφοράς λόγω των φυσικών καταστροφών του 2011.

Στην ΕΕ, το διαπεριφερειακό εμπόριο, το οποίο αντιπροσωπεύει ένα μεγάλο ποσοστό των εμπορικών συναλλαγών των χωρών-μελών, υπέστη ένα μεγάλο πλήγμα εξαιτίας της οικονομικής ύφεσης. Χαρακτηριστικό είναι πως τους πρώτους μήνες του 2012, οι εξαγωγές των κρατών-μελών της ΕΕ ήταν μόνο κατά 8% αυξημένες, συγκρινόμενες με τις αντίστοιχες του 2006, ενώ οι εισαγωγές κινήθηκαν στο ίδιο επίπεδο (Γράφημα 3.4).

Οι αναπτυσσόμενες χώρες της Ασίας αναμένεται να είναι εκείνες που θα επηρεαστούν περισσότερο από την υποτονική ζήτηση από τη μεριά των ανεπτυγμένων χωρών, και αυτό γιατί οι εξαγωγές τους εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τις ανεπτυγμένες χώρες-αγορές. Στον αντίποδα όμως, συναντούμε τόσο τη Νότια όσο και τη Δυτική Ασία καθώς οι εξαγωγές τους επιταχύνθηκαν το 2011. Στην πραγματικότητα αυτό συνέβη επειδή κάποιες μεγάλες οικονομίες των περιοχών αυτών, όπως η Ινδία και η Τουρκία, δεν κατάφεραν να υπερκεράσουν τα επίπεδα ανάκαμψης που είχαν σημειώσει το 2008. Συνολικά, διαφαίνεται μια πτωτική τάση στις εξαγωγές προερχόμενες από την Ασία, μιας και τα επίπεδα εξαγωγών της περιοχής ήταν μόνο 2% υψηλότερα από τα προηγούμενα έτη.

Στις υπόλοιπες αναπτυσσόμενες περιοχές, καθώς και στις λεγόμενες μεταβατικές οικονομίες, ο όγκος των εξαγωγών επίσης σημείωσε πορεία επιβράδυνσης, ιδιαίτερα το πρώτο εξάμηνο του 2011. Οι εξαγωγές από την Αφρική και τη Λατινική Αμερική αυξήθηκαν πολύ πιο πάνω από τον παγκόσμιο μέσο όρο, το πρώτο εξάμηνο του 2012, και αυτό οφείλεται κυρίως σε μια στροφή ζήτησης πρωτογενών εμπορευμάτων, κυρίως ενέργειας και τροφίμων. Οι εισαγωγές από την άλλη, αυξήθηκαν σημαντικά.

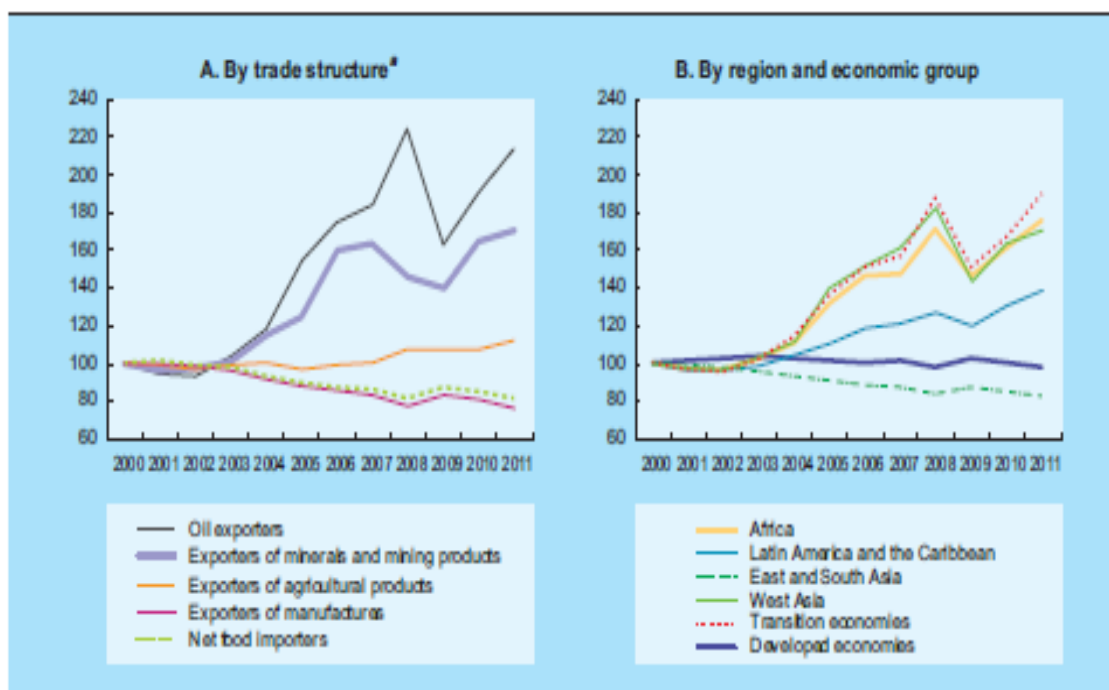
3.7.3 Η Αγορά των Αγαθών

Το θαλάσσιο εμπόριο το 2011 αυξήθηκε κατά 4% περίπου, μια ανάπτυξη που οφείλεται κυρίως στην άνθιση του χύδην ξηρού εμπορίου αλλά και της μεταφοράς

των εμπορευματοκιβωτίων. Το εμπόριο του πετρελαίου από την άλλη, το οποίο αντιπροσωπεύει περίπου το ένα τρίτο του συνολικού θαλάσσιου εμπορίου, αυξήθηκε λιγότερο από 1%. Σημαντικό κρίνεται να επισημανθεί πως το 2011, το 57% του συνολικού παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου (κατ' όγκο) διακινήθηκε σε αναπτυσσόμενες χώρες ενώ το 60% του εμπορίου αυτού προέρχεται από αυτές τις χώρες.

Διάγραμμα 3.3 Ανταλλαγή Εμπορίου κατά τα έτη 2000-2011

(Index numbers, 2000 = 100)



Πηγή UNCTAD secretariat calculations, based on UNCTADstat

Γεωγραφικά, η Ασία διατήρησε τον πρωταγωνιστικό της ρόλο στο θαλάσσιο εμπόριο κατέχοντας ποσοστό 56% από τα εμπορεύματα που εκφορτώνονται, και ποσοστό 39% από τα αγαθά που φορτώνονται. Επιπλέον, η απότομη αύξηση της ζήτησης της Κίνας για εισαγωγές βιομηχανικών εμπορευμάτων η οποία έχει ξεκινήσει ήδη από το 2000, καθιστά αναγκαία την εξεύρεση νέων πηγών εφοδιασμού της ακόμα και από απομακρυσμένες περιοχές όπως είναι η Βραζιλία, η Νότια Αφρική και οι Η.Π.Α.. Εντύπωση προκαλεί το γεγονός πως η εκτιμώμενη μέση απόσταση του παγκόσμιου εμπορίου σιδηρομεταλλεύματος αυξήθηκε κατά 15% μεταξύ των ετών 1998 και 2011

ενώ εκτιμάται πως το ποσοστό αυτό θα αυξηθεί και άλλο εξαιτίας των νέων ορυχείων που βρίσκονται στην Αρκτική και στη Δυτική Αφρική.

Από το 2002 και ύστερα παρατηρείται το φαινόμενο των μεγάλων αποκλίσεων μεταξύ των οικονομιών συγκεκριμένων ομάδων περιοχών των αναπτυσσόμενων χωρών και ιδιαίτερα όσων έχουν υψηλά ποσοστά πετρελαίου και ορυκτών στα συνολικά εμπορεύματα που εξάγουν. Δεδομένου ότι οι περισσότερες από αυτές ανήκουν στο σύμπλεγμα των υπό μετάβαση οικονομιών ή βρίσκονται στην Αφρική, στη Λατινική Αμερική και τη Δυτική Ασία, έχουν συμβάλει τις μέγιστες βελτιώσεις στους εμπορικούς τους όρους. Στις χώρες που οι εξαγωγές καυσίμων αντιπροσωπεύουν το μεγαλύτερο μερίδιο των συνολικών τους εξαγωγών, το εμπόριο τους υπερδιπλασιάστηκε μεταξύ του 2002 και του 2011. Αντίθετα, οι αναπτυσσόμενες χώρες οι οποίες κατέχουν μεγάλο ποσοστό κατασκευαστών-παραγωγών στο σύνολο των εξαγωγών τους, πολλοί από τους οποίους βρίσκονται στην Ανατολική ή τη Νοτιοανατολική Ασία, δέχτηκαν μια επιδείνωση στους όρους συναλλαγών τους. Τα αίτια οφείλονται εν μέρει, στην αύξηση των τιμών των προϊόντων που εισήγαγαν αλλά και στην κάμψη των τιμών των κατασκευών που εξάγονται από τις χώρες αυτές σε σχέση με τις κατασκευές που εξάγονται από τις αναπτυσσόμενες χώρες.

Αναφορικά με τις χώρες που κυριαρχούν στις εξαγωγές ορυκτών και μεταλλευτικών προϊόντων, οι χώρες-εξαγωγείς χαλκού ή/και χρυσού (λ.χ. Χιλή, Περού, Νότια Αφρική) υπέστησαν μια πολύ σημαντική βελτίωση όσον αφορά στο εμπόριο τους ήδη από το 2004 (με εξαίρεση το 2009). Η θετική επίδραση της αύξησης των διεθνών τιμών του χαλκού και του χρυσού ξεπέρασε τις αρνητικές επιπτώσεις που είχαν parέλθει με την άνοδο των τιμών του πετρελαίου.

Στο χώρο των γεωργικών προϊόντων σημειώθηκαν σημαντικές μεταβολές μεταξύ των διάφορων οικονομιών που τα προϊόντα αυτά κυριαρχούν εξαγωγικά. Οι διακυμάνσεις των τιμών των ίδιων των γεωργικών προϊόντων, οι διαφορές ως προς το μερίδιο των άλλων πρωτογενών εξαγωγικών προϊόντων σε όλες τις χώρες αλλά και οι διαφορές στο μερίδιο του πετρελαίου στις εισαγωγές τους είναι οι αιτίες για τις εξελίξεις στον τομέα αυτόν. Δυο χώρες που κυριαρχούν στις γεωργικές εξαγωγές, η Αργεντινή και η Ουρουγουάη, επωφελήθηκαν από τις υψηλές τιμές της σόγιας και ορισμένων δημητριακών.

Από την άλλη πλευρά, ορισμένες αναπτυσσόμενες χώρες που εισάγουν πετρέλαιο και των οποίων οι εξαγωγές εμπορευμάτων κυριαρχούνται από παραγωγούς, όπως η Ινδία και η Δημοκρατία της Κορέας, υπέστησαν μια επιδείνωση του εμπορίου τους εξαιτίας της μεγάλης εξάρτησης που έχουν από τις εισαγωγές καυσίμων και ορυκτών αλλά και από τη μείωση των τιμών των εξαγωγών των κατασκευαστών τους.

Το φαινόμενο που συνδυάζει τις χαμηλές τιμές των εξαγωγών από υψηλής έντασης εργατικού δυναμικού παραγωγούς με τις υψηλές τιμές των εισαγωγικών προϊόντων ήταν λιγότερο έντονο σε χώρες που έχουν μετατραπεί από εξαγωγείς σε παραγωγούς. Αυτό το φαινόμενο παρουσιάστηκε κυρίως σε ορισμένες χώρες της Λατινικής Αμερικής (λ.χ. Βραζιλία, Κολομβία και Μεξικό) και της Ανατολικής Ασίας (λ.χ. Ινδονησία) καθώς και στη Νότιο Αφρική.

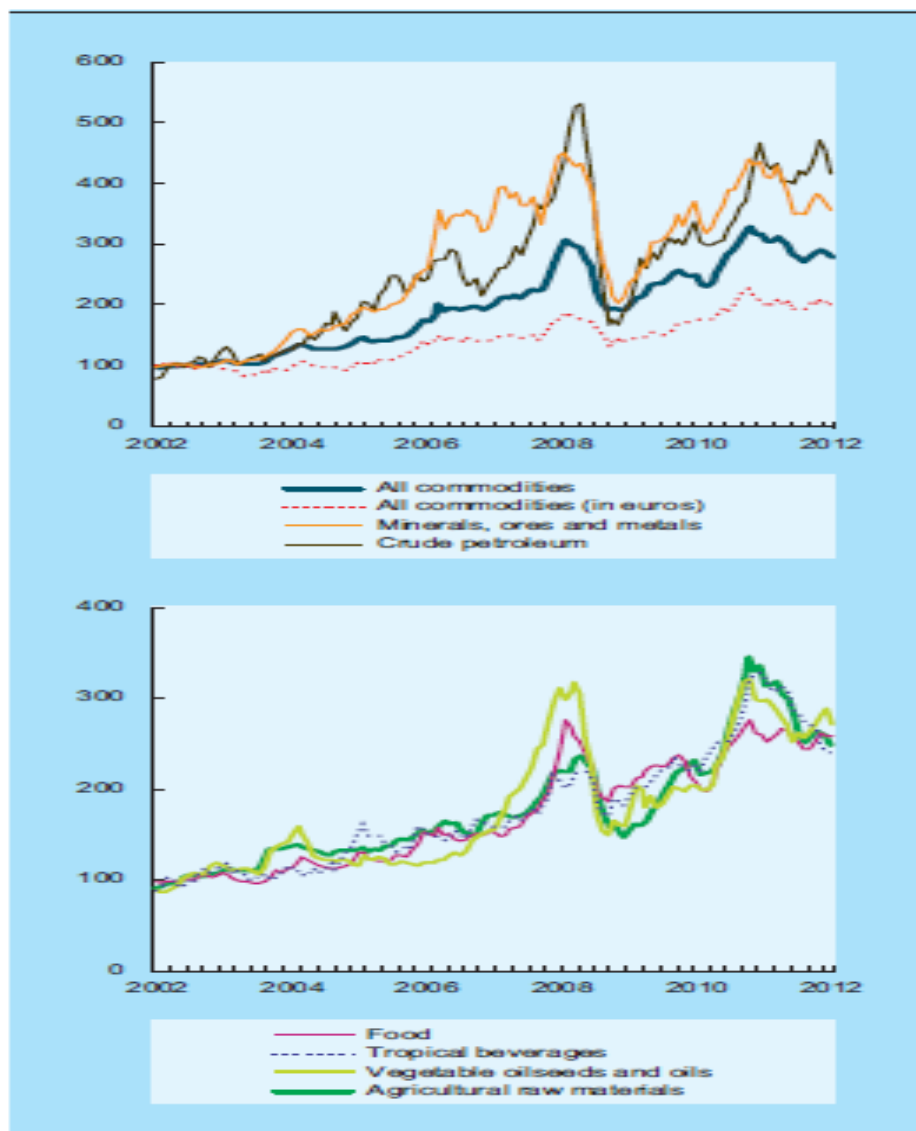
Στο Μεξικό και στη Σαουδική Αραβία, όπου τα καύσιμα αντιπροσωπεύουν ένα σημαντικό μερίδιο των συνολικών εξαγωγών των χωρών αυτών, οι υψηλές τιμές των καυσίμων αποζημίωσαν κατά κάποιον τρόπο τις αρνητικές επιπτώσεις της πτώσης των τιμών των εξαγωγών ή ακόμα και της αύξησης των τιμών των εισαγωγών τροφίμων. Εν κατακλείδι, παρατηρούμε μια ακόμα καινοτομία στο χώρο του εμπορίου, αυτή της εξουδετέρωσης των επιπτώσεων.

3.8 Οι Τιμές των Προϊόντων

Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμο να κάνουμε μια σύντομη ανασκόπηση στην κίνηση των τιμών των εμπορευμάτων, μιας και θα αναλυθούν εκτενέστερα σε επόμενο κεφάλαιο.

Αρχικά, στο Γράφημα 3.5 παραθέτουμε τις τιμές βασικών προϊόντων. Παρατηρούμε λοιπόν ότι το 2011 καθώς και το πρώτο εξάμηνο του 2012, οι τιμές κινήθηκαν σε σχετικά υψηλά επίπεδα, παρόλο που υπήρξε μια πτωτική τάση κατά τους πρώτους μήνες του 2011. Σε αυτήν τη γενική τάση υπήρξε και η εξαίρεση των τιμών του πετρελαίου

Γράφημα 3.5 Μηνιαίοι Δείκτες τιμών των βασικών εμπορευμάτων κατά ομάδες,
Ιανουάριος 2002-Μάιος 2012



Πηγή UNCTAD secretariat calculations, based on UNCTAD, Commodity Price Statics
Online database

Αναλύοντας τον πίνακα 3.6, οι τιμές ανά εμπόρευμα σημειώνουν μια πτώση το πρώτο εξάμηνο του 2012. Επίσης, εάν αναλογιστούμε ότι την περίοδο 2003-2008 υπήρξε έκρηξη τιμών στα βασικά προϊόντα, προκαλεί ιδιαίτερη εντύπωση το γεγονός ότι την περίοδο 2011-2012 οι τιμές αυτές στο σύνολό τους κινήθηκαν σε πραγματικά υψηλά επίπεδα. Είναι σημαντικό να αναφέρουμε πως οι τιμές των εμπορευμάτων διαφέρουν

ανάλογα με το είδος του εμπορεύματος ενώ παράλληλα υπάρχουν διάφοροι παράγοντες που επηρεάζουν την κάθε αγορά.

Πίνακας 3.6 Παγκόσμιες Τιμές Πρωτογενών Αγαθών, 2008-2012 (σε %)

Commodity groups	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012*	Change from last peak ^b	2011-2012 versus 2003-2008 ^c
All commodities^d	30.2	13.0	24.0	-16.9	18.2	17.4	-6.5	-15.2	70.8
All commodities (in SDRs)^d	30.5	8.6	19.5	-14.5	19.5	13.5	-4.2	-13.5	64.1
All food	16.3	13.3	39.2	-8.5	7.4	17.8	-3.6	-9.5	77.9
Food and tropical beverages	17.8	8.6	40.4	-5.4	5.6	16.5	-3.6	-8.6	77.7
<i>Tropical beverages</i>	6.7	10.4	20.2	1.9	17.5	26.8	-17.1	-26.9	97.5
Coffee	7.1	12.5	15.4	-6.9	27.3	42.9	-18.5	-31.8	124.7
Cocoa	3.5	22.6	32.2	11.9	8.5	-4.9	-22.1	-33.4	52.4
Tea	11.7	-12.3	27.2	16.5	-1.0	11.4	-1.7	-7.4	55.1
Food	19.0	8.5	42.5	-6.0	4.4	15.4	-2.1	-6.7	75.8
Sugar	49.4	-31.7	26.9	41.8	17.3	22.2	-11.3	-29.7	144.1
Beef	-2.4	1.9	2.6	-1.2	27.5	20.0	4.7	-3.8	62.8
Maize	24.4	38.2	34.0	-24.4	13.2	50.1	-5.0	-13.8	106.3
Wheat	26.6	34.3	27.5	-31.4	3.3	35.1	-12.1	-23.1	48.3
Rice	5.5	9.5	110.7	-15.8	-11.5	5.9	3.7	-0.7	61.8
Bananas	18.5	-0.9	24.6	0.7	3.7	10.8	5.0	-17.0	61.5
Vegetable oilseeds and oils	5.0	52.9	31.9	-28.4	22.7	27.2	-3.7	-15.4	78.9
Soybeans	-2.2	43.0	36.1	-16.6	3.1	20.2	-0.1	-0.3	60.5
Agricultural raw materials	13.3	12.0	20.5	-17.5	38.3	28.1	-15.9	-28.4	89.1
Hides and skins	5.1	4.5	-11.3	-30.0	60.5	14.0	-2.5	-4.6	20.2
Cotton	5.9	10.2	12.8	-12.2	65.3	47.5	-36.2	-61.5	120.9
Tobacco	6.4	11.6	8.3	18.0	1.8	3.8	-2.1	-5.3	47.9
Rubber	40.6	9.5	16.9	-27.0	90.3	32.0	-20.7	-37.2	154.0
Tropical logs	-4.7	19.5	39.3	-20.6	1.8	13.8	-4.2	-10.7	32.4
Minerals, ores and metals	60.3	12.8	6.2	-30.3	33.7	12.7	-7.7	-19.3	53.7
Aluminium	35.4	2.7	-2.5	-35.3	30.5	10.4	-11.8	-24.9	8.3
Phosphate rock	5.3	60.5	387.2	-64.8	1.1	50.3	2.8	-13.6	92.3
Iron ore	..	77.4	26.8	-48.7	82.4	15.0	-15.4	-27.0	37.9
Tin	18.9	65.6	27.3	-26.7	50.4	28.0	-14.8	-37.3	139.4
Copper	82.7	5.9	-2.3	-26.3	47.0	17.1	-6.8	-19.7	78.1
Nickel	64.5	53.5	-43.3	-30.6	48.9	5.0	-18.0	-39.8	7.7
Lead	32.0	100.2	-19.0	-17.7	25.0	11.8	-13.9	-27.3	65.8
Zinc	137.0	-1.0	-42.2	-11.7	30.5	1.5	-8.8	-21.7	10.0
Gold	35.9	15.3	25.1	11.6	26.1	27.8	5.9	-10.5	182.5
Crude petroleum^e	20.4	10.7	36.4	-36.3	28.0	31.4	6.9	-11.6	80.5
<i>Memo item:</i>									
Manufactures^f	3.4	7.5	4.9	-5.6	1.9	8.4	..	..	..

Πηγή UNCTAD secretariat calculations, based on UNCTAD, Commodity Price Statics Online database

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Αναφορικά με το πετρέλαιο, παρατηρούμε ότι στις αρχές του 2012 σημειώθηκε μια αύξηση στην τιμή του γεγονός που σχετίζεται άμεσα με τις γεωπολιτικές εντάσεις που έλαβαν χώρα στη Δύση εκείνη την περίοδο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ

4.1 Εισαγωγή

Η Οικονομική Γεωγραφία είναι ιδιαίτερος επιστημονικός κλάδος της Ανθρωπογεωγραφίας και επικουρικός των Οικονομικών Επιστημών. Προσπαθώντας να δώσουμε έναν ορισμό για την έννοια της Οικονομικής Γεωγραφίας, θα μπορούσαμε να αναφέρουμε ότι, ως Οικονομική Γεωγραφία ορίζουμε «την επισταμένη θεωρητική και εφαρμοσμένη μελέτη της αλληλεπίδρασης των οικονομικών δραστηριοτήτων του ανθρώπου, σε σχέση με τη γεωγραφική θέση, το χώρο, τις πολυποίκιλες κατανομές των συντελεστών παραγωγής και το ευρύτερο κοινωνικό πλαίσιο».

Αντικείμενο έρευνας και μελέτης του κλάδου αυτού είναι συνοπτικά η κατανομή των οικονομικών δραστηριοτήτων (παραγωγή, συναλλαγές κ.λπ.) του ανθρώπου στην επιφάνεια της Γης. Βασικό μέλημά της είναι τόσο η περιγραφή των φυσικών πλουτοπαραγωγικών πηγών και της αξιολογικής συμβολής τους στην οικονομική ανάπτυξη, καθώς και η μελέτη των προσδιοριστικών παραγόντων στο βαθμό ανάπτυξης διαφόρων περιοχών. Εξ αυτού η έρευνα και μελέτη της επεκτείνεται στα αίτια και τις μορφές επιδράσεων των διαφόρων οικονομικών δραστηριοτήτων ή παρεμβάσεων που συμβαίνουν είτε προς υποστήριξη είτε όχι των τοπικών φυσικών πόρων. Ανάλογα του ειδικότερου αντικειμένου μελέτης η Οικονομική Γεωγραφία διακρίνεται σε επιμέρους κλάδους, είτε κατά περιοχές, (όπως π.χ. παγκόσμια, κατά ήπειρο, ή κατά χώρα), είτε σε επιμέρους κλάδους ανά οικονομική δραστηριότητα (όπως π.χ. βιομηχανική γεωγραφία, γεωγραφία αγροτικής οικονομίας, γεωγραφία μεταφορών, γεωγραφία εργατικού δυναμικού, κ.λπ.

4.2 Ιστορική Αναδρομή

Όσον αφορά τα ιστορικά στοιχεία για την πορεία της Οικονομικής Γεωγραφίας από τον 19ο αιώνα έως και σήμερα, έχουμε να παρατηρήσουμε τα εξής:

Πρώτος το 1882, ο Goetz, όρισε την Οικονομική Γεωγραφία σε μια πρακτική έκφανση της εμπορικής γεωγραφίας σε ένα περισσότερο ακαδημαϊκό επίπεδο. Ακολούθως, το 1903, ο Chisholm, διαπίστωσε πως η Οικονομική Γεωγραφία διαδραματίζει σημαντικότατο ρόλο και στο εμπόριο καθώς, ανάλογα με τη γεωγραφική θέση της κάθε χώρας, η παραγωγή προϊόντων είναι διαφορετική και επομένως παρουσιάζεται άμεσα η ευκαιρία για εμπορικές συναλλαγές. Το 1937, ο Sir Josiah C. (Lord) Stamp (1880-1941), πραγματοποίησε μια σημαντική έρευνα για τη σχέση της Οικονομικής Θεωρίας με την Οικονομική Γεωγραφία. Το βασικό του συμπέρασμα ήταν πως υπάρχει η τάση μιας ισορροπημένης μεγέθυνσης στο παγκόσμιο περιβάλλον όσον αφορά το κεφάλαιο, την πυκνότητα του πληθυσμού και τη γνώση. Τη δεκαετία του 1940, ο V.C. Finch, μετακίνησε το ενδιαφέρον της Οικονομικής Γεωγραφίας και στην περιφερειακή κατανομή των διαφορετικών τύπων οικονομικής δραστηριότητας σε μια προσπάθεια για ισόρροπη ανάπτυξη μέσω της περιφερειακής ολοκλήρωσης.

Γενικότερα, η Οικονομική Γεωγραφία ξεκίνησε αρχικά τελείως εμπειρικά με τη μελέτη που αφορούσε την παγκόσμια κατανομή και παραγωγή διαφόρων αγαθών, και κατ' επέκταση κατά ήπειρο και κατά κράτος, όπως π.χ. σίτου, ελαίου, χρυσού, ενέργειας κ.λπ. σε συσχέτιση με το υφιστάμενο περιβάλλον, προσδιορίζοντας έτσι οικονομικές περιοχές.

Στη σύγχρονη όμως έρευνα, εξετάζονται παράλληλα και οι διάφορες κυβερνητικές πολιτικές και μέτρα που εφαρμόζονται και την εξέλιξη επ' αυτών, που έχουν να κάνουν με τη σημασία της αγοράς σ' ένα τόπο εγκατάστασης, π.χ. βιομηχανιών κ.ά., καθώς και των παραγόντων που συμβάλουν σ' αυτό.

Έτσι υπό τη θεωρητική προσέγγιση αυτή, και την ανάλυση της αλληλεπίδρασης δεσμών, που παρατηρούνται μεταξύ παραγωγικών και καταναλωτικών μονάδων, η Οικονομική Γεωγραφία σχετίζεται πολύ στενά με τη διαμόρφωση της περιφερειακής κυβερνητικής πολιτικής. Για παράδειγμα η ανάλυση ενός αστικό-βιομηχανικού συμπλέγματος αποτελεί βασικό αντικείμενο της Οικονομικής Γεωγραφίας συνέπεια του οποίου είναι ο καθορισμός των βιομηχανικών ζωνών.

4.3 Θεωρία Οικονομικής Γεωγραφίας κατά Krugman

Το αξιοσημείωτο γεγονός το οποίο θέτει σε κυρίαρχη θέση την επιστήμη της Οικονομικής Γεωγραφίας, είναι η γενική διαπίστωση πως σε ορισμένες γεωγραφικές περιοχές παρατηρείται έντονη οικονομική δραστηριότητα ενώ αντίθετα σε άλλες όχι. Το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού κάθε κράτους ζει σε πυκνοκατοικημένες μητροπολιτικές περιοχές ενώ ταυτόχρονα έχουμε περιοχές όπου σε απόσταση ενός χιλιομέτρου διαμένουν ελάχιστοι κάτοικοι. Σύμφωνα με τα Ηνωμένα Έθνη, «υπολογίζεται πως το 48% του παγκόσμιου πληθυσμού ζει σε αστικές περιοχές» με περαιτέρω αύξηση. Η ίδια συγκέντρωση, ισχύει και για τον κλάδο της βιομηχανίας και των υπηρεσιών, όσον αφορά κυρίως το δευτερογενή και τριτογενή τομέα. Δύο νεοεισερχόμενοι όροι οι οποίοι ερίζουν για το κατά πόσο η οικονομική ανάπτυξη συγκεκριμένων γεωγραφικών περιοχών οφείλεται σε αυτούς, είναι οι όροι κεντρομόλες και φυγόκεντρες δυνάμεις. Αυτοί οι δύο όροι προσπαθούν να εξηγήσουν το φαινόμενο της μη γεωγραφικά ισόρροπης ανάπτυξης. Τα σημαντικότερα στοιχεία των δύο αυτών όρων συγκεντρώνονται στον παρακάτω πίνακα:

Κεντρομόλες (centripetal) δυνάμεις	Φυγόκεντρες (centrifugal) δυνάμεις
Διασύνδεση αγορών	Μη κινητικότητα συντελεστών
Αγορές εργασίας	Ενοίκια γης
Καθαρές εξωτερικές οικονομίες	Καθαρές εξωτερικές αντι-οικονομίες

Πηγή: The Role of Geography in Development, Paul Krugman, April 1998

Ο P. Krugman το 1991, στο βιβλίο του "Geography and Trade", ουσιαστικά οδήγησε τους οικονομολόγους στο να δώσουν έμφαση στην Οικονομική Γεωγραφία και το περιεχόμενό της καθώς ο πλέον σύγχρονος όρος της Νέας Οικονομικής Γεωγραφίας είχε ουσιαστικά κοινή βάση με την περιφερειακή επιστήμη.

4.4 Θεωρίες Νέας Οικονομικής Γεωγραφίας (Ν.Ο.Γ.)

Η Νέα Οικονομική Γεωγραφία (Ν.Ο.Γ.), ουσιαστικά εκφράζει μια νέα προσέγγιση των θεωριών περί οικονομιών του χώρου. Οι αρχές της θεωρίας αυτής στηρίζονται στην εξέταση των οικονομικών συσσωρεύσεων που σχηματίζονται και κάτω από ποιές συνθήκες εδραιώνονται. Η θεωρία της ΝΟΓ μπορεί επίσης να μεταφραστεί ως μια σύνθεση μεταξύ των θεωριών ανάπτυξης πόλωσης και των νεοκλασικών μοντέλων.

Τα μοντέλα πόλωσης, βασίζονται σε μια έμφυτη τάση του οικονομικού συστήματος της αγοράς για χωρική ισορροπία. Επίσης, τα εν λόγω μοντέλα, προϋποθέτουν μια διαδικασία ενίσχυσης της αυξανόμενης συγκέντρωσης της χωρικής ισορροπίας. Σε υποτιθέμενο παράδειγμα δυο περιοχών Α και Β οι οποίες βρίσκονται στο ίδιο επίπεδο ανάπτυξης, εάν η περιοχή Α επηρεαστεί από ένα χωροθετικό παράγοντα αλλάζει τότε όλη η ισορροπία. Ο παράγοντας αυτός μπορεί να είναι η σύσταση μιας εταιρείας. Σύμφωνα με τις νεοκλασικές θεωρίες, η άμεση επίπτωση αυτού του γεγονότος θα είναι η κίνηση δυνάμεων εργασίας. Στη θεωρία της πόλωσης, για να μπορέσει να εξισωθεί η αυξανόμενη απόκλιση από τη χωρική ισορροπία, θα πρέπει να μετακινηθούν εργατικές δυνάμεις από την περιοχή Β στην περιοχή Α. Έτσι τα πλεονεκτήματα της συσσώρευσης και της αστικοποίησης αθροίζονται, με αποτέλεσμα η περιοχή Α να αυξήσει τις οικονομικές της δραστηριότητες στην περιοχή.

Από την πλευρά των καταναλωτών, μπορούμε να επισημάνουμε πως όταν μετακινούνται σε μια περιοχή, μετακυλούν τις επιπτώσεις που επιφέρει η αυξανόμενη ζήτηση. Σαν αποτέλεσμα αυτού, είναι η άθροιση των πλεονεκτημάτων συσσώρευσης στη συγκεκριμένη περιοχή, έτσι ώστε οι επιχειρήσεις να επιτρέψουν την παραγωγή φθηνότερων καταναλωτικών αγαθών εξαιτίας του μηδενικού κόστους μεταφοράς. Έτσι φθηνότερες τιμές σημαίνει αυξανόμενο πραγματικό εισόδημα, το οποίο με τη σειρά του σημαίνει μετανάστευση ανθρώπινου δυναμικού στην εν λόγω περιοχή.

Το βασικό τμήμα της Ν.Ο.Γ. είναι βασισμένο στο μοντέλο του μονοπωλιακού ανταγωνισμού. Όταν ένα βιομηχανικό αγαθό μεταφέρεται μεταξύ δυο περιοχών, τότε υπεισέρχεται ο παράγοντας «μεταφορικό κόστος». Σύμφωνα με τη θεωρία του «παγόβουνου» (Samuelson 1952, Fujita, Krugman και Venables 1999), αν μια

μονάδα προϊόντος πρόκειται να φθάσει σε μια περιοχή τότε περισσότερες από μια μονάδες προϊόντων πρέπει να σταλούν στην περιοχή-πηγή.

4.5 Το Γεωγραφικό-Συγκεντρωτικό Σύστημα του Εμπορίου

Στο κεφάλαιο αυτό θα προσπαθήσουμε να αποδείξουμε ότι το εμπόριο και πιο συγκεκριμένα το θαλάσσιο εμπόριο, είναι πλέον δομημένο σε ένα πιο γεωγραφικό-συγκεντρωτικό σύστημα. Το εμπόριο δηλαδή, στη σημερινή του μορφή, διακινείται μεταξύ συγκεκριμένων γεωγραφικών περιοχών. Για να κατανοήσουμε την έννοια αυτή κρίνεται χρήσιμη η μελέτη του Χάρτη 4.1 που παραθέτουμε, στον οποίον αφενός μελετάται το σύνολο των εξαγωγών εμπορευμάτων των χωρών που ανήκουν στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου (ΠΟΕ), κατά τα έτη 1990-2009, και αφετέρου παρουσιάζονται τόσο το ενδοπεριφερειακό (intra-regional) όσο και το διαπεριφερειακό (extra-regional) εμπόριο.

Παρατηρούμε λοιπόν ότι η περιοχή με το μεγαλύτερο μερίδιο ενδοπεριφερειακού εμπορίου στο σύνολο των εξαγωγών είναι η Ευρώπη. Πιο συγκεκριμένα, οι ευρωπαϊκές εξαγωγές αυξήθηκαν από 1,7 τρις δολάρια που είχαν σημειώσει το 1990, σε 6,5 τρις δολάρια το 2008 πριν πέσουν τελικά στα 5 τρις δολάρια το 2010. Παρόλα αυτά το ενδοπεριφερειακό της εμπόριο παρέμεινε σχεδόν σταθερό στο 73% καθ' όλη την περίοδο.

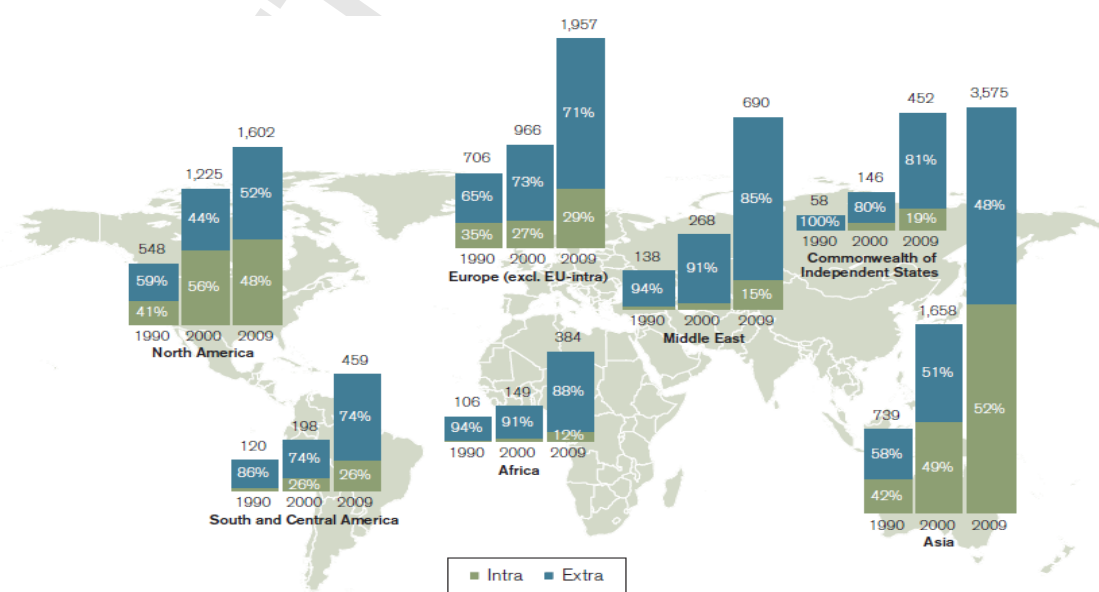
Μετά την Ευρώπη, η περιοχή που παρουσιάζει μεγάλο ενδοπεριφερειακό εμπόριο στο σύνολο των εξαγωγών της είναι η Ασία της οποίας το εμπόριο, με την πάροδο των χρόνων, παρουσίασε την αξιοσημείωτη αύξηση του 52%. Παρατηρούμε επίσης πως το ενδοπεριφερειακό μερίδιο της Ασίας σε εξαγωγές γεωργικών προϊόντων σημείωσε μείωση, από 65% που είχε παρουσιάσει το 1990, το 2010 άγγιξε το 57%. Οι επιπτώσεις αυτής της πτώσης ήταν δυσδιάκριτες μιας και η γεωργία αντιπροσωπεύει μόλις το 6% των εξαγωγών της Ασίας. Ακόμα, μεταξύ του 1995 και του 2008, οι εξαγωγές της Κίνας προς την Ιαπωνία αυξήθηκαν με βραδύτερο ρυθμό απ' ό,τι οι συνολικές εξαγωγές της Κίνας προς τον κόσμο γενικότερα. Από την άλλη πλευρά, παρατηρήθηκε μια αύξηση στις θαλάσσιες μεταφορές της Ιαπωνίας στην Κίνα η οποία υπήρξε εντονότερη από την αύξηση των εξαγωγών της πρώτης προς τον

υπόλοιπο κόσμο. Επιπλέον, οι εξαγωγές της Ιαπωνίας προς την αναπτυσσόμενη Ασία (συμπεριλαμβανομένης και της Κίνας) αυξήθηκαν από το 31% του 1999 σε 54% το 2009.

Όσον αφορά το μερίδιο του θαλάσσιου ενδοπεριφερειακού εμπορίου που σημείωσαν οι εξαγωγές της Βορείου Αμερικής, σημείωσαν αύξηση από το 41% του 1990, σε 56% το 2000, προτού πέσουν πάλι σε 48% το 2009. Σημαντικό είναι να αναφέρουμε πως το χαμηλό αυτό ποσοστό που σημειώθηκε το 2009 δεν είναι αμιγώς ένα προϊόν της κατάρρευσης του εμπορίου που ακολούθησε από την παγκόσμια οικονομική κρίση, δεδομένου ότι το ποσοστό αυτό ήταν σχεδόν ίδιο και το 2008 όταν το παγκόσμιο εμπόριο βρισκόταν στην κορύφωσή του. Το ποσοστό που αναλύουμε υπήρξε η απόρροια από τη μείωση σημαντικών πηγών ενδοπεριφερειακού εμπορίου, συμπεριλαμβανομένων των προϊόντων αυτοκινητοβιομηχανίας, των γεωργικών και των μεταλλευτικών προϊόντων.

Οι υπόλοιπες περιοχές (Αφρική, Μέση Ανατολή και Νότιος Αμερική), είθισται να παρουσιάζουν μικρά ποσοστά στο σύνολο των εξαγωγών τους σε ενδοπεριφερειακό επίπεδο, γεγονός που ως επί το πλείστον οφείλεται στο ότι εξάγουν μεγάλες ποσότητες φυσικών πόρων στις αναπτυγμένες οικονομίες (Ευρώπη, Βόρεια Αμερική, Ασία).

Χάρτης 4.1 Ενδοπεριφερειακές και Διαπεριφερειακές εξαγωγές κατά τα έτη 1990-2009 (σε δις δολάρια και ποσοστό)



Πηγή: WTO International Trade Statistics 2010

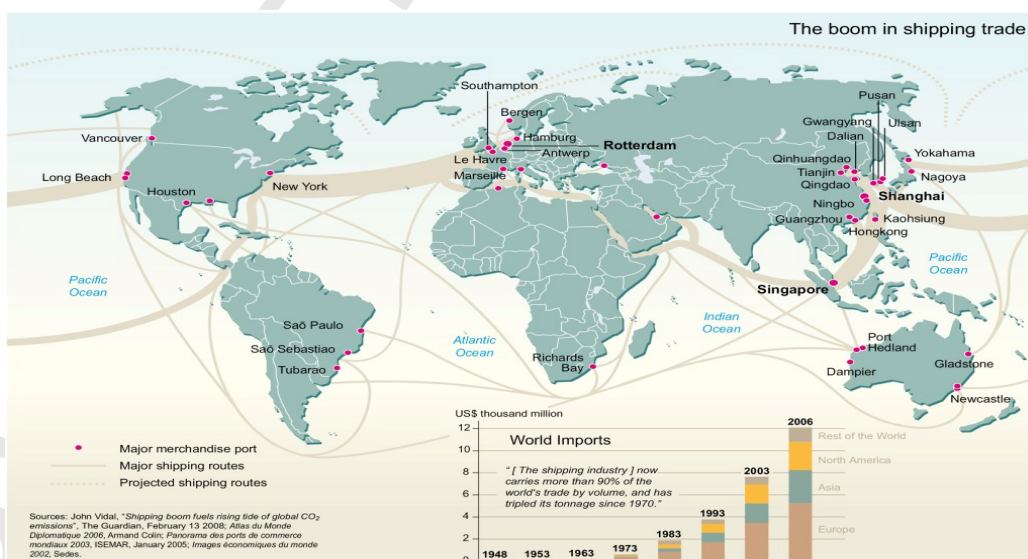
Τέλος, άξιο λόγου κρίνεται το γεγονός ότι σήμερα διακινούνται εμπορεύματα-αγαθά μεταξύ 3.000 και άνω εμπορικών λιμένων. Για την κατανόηση του οικονομικού αυτού μηχανισμού, μέσω της επιστήμης της Οικονομικής Γεωγραφίας, θα πρέπει να εξετάσουμε ενδελεχώς τις θαλάσσιες διαδρομές που δημιουργήθηκαν ανά τους αιώνες μεταξύ των ηπείρων αλλά και τις αιτίες που συνέβαλαν στη δημιουργία αυτών.

4.6 Κεντρικές Θαλάσσιες Διαδρομές και η Συμβολή των Ωκεανών και των Διωρύγων σε αυτές

Σκοπός αυτού του κεφαλαίου, όπως προείπαμε, είναι η παρουσίαση όλων των γεωγραφικών περιοχών της υδρογείου που παρουσιάζουν ναυτιλιακό ενδιαφέρον. Κρίνεται όμως υψίστης σημασίας να παρουσιαστούν πρωτίστως, συνοπτικά οι κυριότεροι ωκεανοί αλλά και οι διώρυγες έτσι ώστε να αποτυπωθούν όλες οι θαλάσσιες οδοί κίνησης πλοίων και διακίνησης φορτίων.

Είναι πλέον κοινός τόπος ότι το θαλάσσιο εμπόριο διακινείται κυρίως μεταξύ των τριών κυρίαρχων οικονομικών κέντρων: Β. Αμερική, Ευρώπη και Ασία.

Ο χάρτης που ακολουθεί απεικονίζει τις κεντρικές θαλάσσιες διαδρομές όπως αυτές δημιουργήθηκαν μετά την άνθιση που σημειώθηκε στον τομέα της ναυτιλίας το 2004.



Οι γραμμές του χάρτη επιδεικνύουν τις διαδρομές που διαγράφουν τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου τα οποία μεταφέρουν πρώτες ύλες όπως πετρέλαιο, σιδηρομετάλλευμα, άνθρακα, δημητριακά και φωσφάτα μεταξύ των τριών οικονομικών κέντρων που προαναφέραμε, τα οποία παρασκευάζουν το 90% των αγαθών και των τεχνολογιών που εμπορεύονται δια θαλάσσης. Οι πολυεθνικές εταιρείες με έδρα τα οικονομικά αυτά κέντρα κατέχουν τα περισσότερα εμπορικά δικαιώματα, αναπτύσσουν τις πιο σύγχρονες τεχνολογίες και επομένως επενδύουν μεγάλα χρηματικά ποσά στην εισαγωγή μεγάλου όγκου πρώτων υλών. Χαρακτηριστικό είναι ότι το 2005, τα κορυφαία αυτά κέντρα εισήγαγαν το 88% σε σύνολο 7 δις τόνων εμπορεύματος που μεταφέρθηκαν μέσω θαλάσσης.

4.6.1 Ωκεανοί

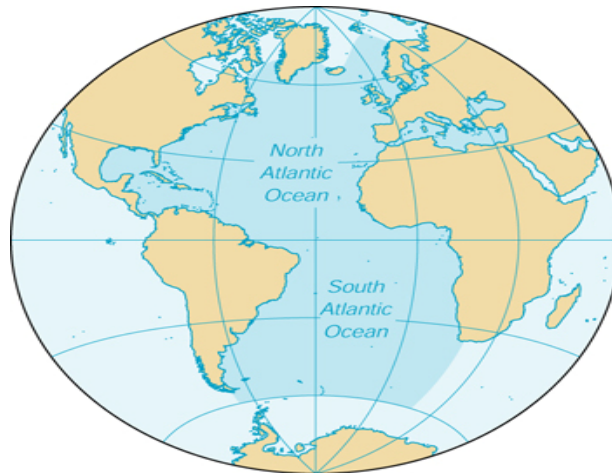
Οι συνολικές μετακινήσεις (εισαγωγές και εξαγωγές) εντός των κυρίαρχων οικονομικών κέντρων είναι τα όρια στα οποία λειτουργεί το διεθνές ναυτικό εμπόριο και η προσπάθεια ανάλυσης και βελτιστοποίησης των μετακινήσεων εμπορευμάτων πάνω στον χάρτη είναι η ουσία που πραγματεύεται η επιστήμη των ναυτιλιακών.

Ο Ατλαντικός, ο Ειρηνικός και ο Ινδικός Ωκεανός καλύπτουν το 71% της επιφάνειας της Γης, δηλαδή 361 εκατομμύρια τετραγωνικών χιλιομέτρων της γήινης επιφάνειας.

Ατλαντικός Ωκεανός

Ο Ατλαντικός Ωκεανός είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος ωκεανός της γης, μετά τον Ειρηνικό. Στα δυτικά του βρίσκεται η Αμερική και στα ανατολικά του η Ευρώπη (βορειοανατολικά) και η Αφρική (νοτιοανατολικά). Οι κυριότερες θάλασσες του Ατλαντικού που παρουσιάζουν ιδιαίτερο εμπορικό ενδιαφέρον είναι οι εξής: η Βαλτική θάλασσα, η Μεσόγειος θάλασσα, η Μαύρη θάλασσα, η Καραϊβική θάλασσα αλλά και ο κόλπος του Μεξικού. Έχει υπολογιστεί δε, πως το 2005 ο πληθυσμός που διέμενε σε χώρες της περιοχής του Ατλαντικού ξεπερνούσε τα 2,1 δις ενώ το ΑΕΠ τους άγγιζε τα 31 τρις δολάρια.

Χάρτης 4.2 Ο Ατλαντικός Ωκεανός



Πηγή : <http://el.Wikipedia.org>

Έντονη θαλάσσια δραστηριότητα παρατηρείται και στις δυο πλευρές του Ατλαντικού αλλά κυρίως στο Βόρειο Ατλαντικό. Τα εμπορευματοκιβώτια είναι στην κορωνίδα του εμπορίου που διακινείται, ενώ ακολουθούν το πετρέλαιο και οι πρώτες ύλες με εξαγωγές δημητριακών, σιδηρομεταλλεύματος αλλά και προϊόντων ξυλείας προερχόμενων από τη Βόρειο Αμερική. Στην ανατολική πλευρά, το κανάλι του Σουέζ παρέχει πρόσβαση στον Ινδικό ωκεανό ενώ η Διώρυγα του Παναμά προσφέρει μια πιο σύντομη διαδρομή στην ανατολική πλευρά του Ειρηνικού. Η Μεσόγειος θάλασσα είναι εξέχουσας σημασίας εμπορική περιοχή ενώ στη Μαύρη θάλασσα, διαμέσου των στενών των Δαρδανελίων, παρατηρείται έντονη δραστηριότητα δεξαμενοπλοίων. Μελετώντας τη βόρεια πλευρά, παρατηρούμε ότι η Βαλτική θάλασσα παρέχει πρόσβαση στη βορειοανατολική Ευρώπη, η οποία περικλείεται από σημαντικά εμπορικά λιμάνια, στη Σκανδιναβία και τη Ρωσία. Νότια, ο κόλπος του Μεξικού οδηγεί στη Διώρυγα του Παναμά και κατ' επέκταση στον Ειρηνικό ωκεανό.

Ο Νότιος Ατλαντικός, έχει μια πιο περιορισμένη εμπορική δραστηριότητα. Ενδεικτικό είναι ότι η ανατολική ακτή της Νότιας Αμερικής συμμετέχει 5% στο διεθνές εμπόριο. Παρόλα αυτά, αξιοσημείωτη είναι η ανοδική τάση που παρατηρείται στη δυτική ακτή της Αφρικής.

Ειρηνικός Ωκεανός

Ο Ειρηνικός Ωκεανός εκτείνεται στο ένα τρίτο της επιφάνειας της γης (οπότε και οι θαλάσσιες αποστάσεις είναι μεγαλύτερες¹²), από τη Βερίγγειο θάλασσα στην Αρκτική, μέχρι τη θάλασσα του Ρος στην Ανταρκτική. Στα Δυτικά διαβρέχει την Ασία και την Αυστραλία και στα ανατολικά την Αμερική. Οι χώρες του Ειρηνικού ωκεανού που δραστηριοποιούνται στο θαλάσσιο εμπόριο γεωγραφικά καλύπτουν μικρότερη έκταση από αυτές του Ατλαντικού (2.7 δις εκτάρια σε σύγκριση με 7.9 δις εκτάρια), ενώ σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του 2005 ο πληθυσμός των περιοχών που διαβρέχονται από τους ωκεανούς αυτούς ήταν 1,9 δις και 2,1 δις αντίστοιχα. Χαρακτηριστικό είναι πως η Κίνα έχοντας σχεδόν αντίστοιχο γεωγραφικό πλάτος με αυτό των Η.Π.Α. (9,6 εν αντιθέσει με 9,4), η πληθυσμιακή της κατανομή αγγίζει τα 1,3 δις ενώ το ποσό για τις Η.Π.Α. είναι 297 εκατ.

Χάρτης 4.3 Ο Ειρηνικός Ωκεανός



Πηγή : <http://el.Wikipedia.org>

Ο ωκεανός αυτός δε, διαβρέχει καθ' όλη την έκτασή του βιομηχανικά αναπτυσσόμενες περιοχές (αντίθετα με το Βόρειο Ατλαντικό). Όσον αφορά στη δυτική ακτογραμμή της Δυτικής Αμερικής, συναντούμε μικρής εντάσεως θαλάσσια

¹² Ανατολικά της Διώρυγας του Παναμά μέχρι δυτικά της Σιγκαπούρης είναι 10.300 μίλια, ενώ η ακτή της Κίνας απέχει 8.600 μίλια (δηλαδή 27 ημέρες με μέση ταχύτητα τους 13 κόμβους).

διακίνηση χύδην εμπορίου. Πρωταρχικό ρόλο στη διακίνηση θαλάσσιου ξηρού εμπορίου διαδραματίζει η περιοχή που περιλαμβάνει τις εξής χώρες: Ιαπωνία, Κορέα, Κίνα, Χόνγκ Κόνγκ, Ινδονησία, Μαλαισία, Ταϊβάν, Φιλιππίνες, Βιετνάμ, Ταϊλάνδη και Σιγκαπούρη οι οποίες εισάγουν κυρίως προϊόντα ενέργειας, τρόφιμα και πρώτες ύλες ενώ εξάγουν βιομηχανικά προϊόντα όπως χάλυβα, οχήματα, τσιμέντο και γενικά φορτία. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι η προαναφερθείσα περιοχή κατέχει τον υψηλότερο αριθμό διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων.

Τελειώνοντας, η Νοτιοδυτική περιοχή του ωκεανού, γνωστή και ως Ωκεανία, περιλαμβάνει τις χώρες: Αυστραλία, Νέα Ζηλανδία, Παπούα Νέα Γουινέα καθώς και κάποια μικρά νησιά, έχει πληθυσμό 30 εκατ. και έχει μεγάλο πλούτο σε φυσικά αποθέματα. Είναι ο κυριότερος εξαγωγέας πρώτων υλών (σιδηρομετάλλευμα, άνθρακας, βωξίτης) στην Ανατολική Ασία.

Ινδικός Ωκεανός

Ο Ινδικός Ωκεανός είναι ο τρίτος μεγαλύτερος ωκεανός της γης και καλύπτει σχεδόν το 20% της επιφάνειάς της. Στο βορρά, διαβρέχει τη νότια Ασία, στη δύση την Αραβία και την Αφρική και στην ανατολή, τη χερσόνησο της Μαλαισίας, τα νησιά Σούντα και την Αυστραλία. Ο ωκεανός αυτός αποτελείται από έξι θάλασσες που έχουν διαδραματίσει εξέχοντα ρόλο στο θαλάσσιο εμπόριο οι οποίες είναι: η Ερυθρά Θάλασσα, ο Περσικός Κόλπος, η Θάλασσα της Αραβίας, ο Κόλπος της Βεγγάλης, η Θάλασσα Τιμόρ και η Θάλασσα Αραφούρα.

Χάρτης 4.4 Ο Ινδικός Ωκεανός



Πηγή : <http://el.Wikipedia.org>

Οι χώρες που διαβρέχονται από τον Ινδικό ωκεανό καταλαμβάνουν σε γεωγραφικό πλάτος 4,3 δις εκτάρια, δηλαδή 56% μεγαλύτερο από τις αντίστοιχες του Ειρηνικού (εκτός της Β. Αμερικής). Επίσης, οι χώρες είναι πιο πυκνοκατοικημένες γι αυτό άλλωστε και οι αποστάσεις είναι μικρότερες σε σχέση με τους άλλους δυο ωκεανούς.

Η ακτογραμμή που διέρχεται από τη Νότιο Αφρική έως την Ερυθρά Θάλασσα περιλαμβάνει τις χώρες Μοζαμβίκη, Τανζανία, Κένυα και Σομαλία με πληθυσμό που αγγίζει τα 112 εκατ. Το μέγεθος των χωρών αυτών είναι σχεδόν ίσο με αυτό των χωρών της Νότιας Ασίας, όμως επειδή δε μπορούμε να τις κατατάξουμε στις δυνατές οικονομικά περιοχές αλλά και ούτε είναι πλούσιες σε πρώτες ύλες και αγαθά, η εμπορική τους θαλάσσια δραστηριότητα είναι ιδιαίτερα συρρικνωμένη. Ανατολικότερα, και τοποθετημένη σε ένα από τα πιο κομβικά σημεία του θαλάσσιου εμπορίου, βρίσκεται η Ερυθρά Θάλασσα η οποία μέσω της διώρυγας του Σουέζ ενώνει τη Μεσόγειο με τον Περσικό κόλπο. Στο βόρειο τμήμα του ωκεανού, συγκεντρώνονται οι χώρες του Πακιστάν, της Ινδίας, του Μπαγκλαντές και της Μιανμάρ που εάν και καταλαμβάνουν γεωγραφικά μόνο 0,5 δις εκτάρια, κατοικούνται από 1,1 δις κατοίκους. Το 50% του εισαγωγικού όγκου είναι αργό πετρέλαιο και τα παράγωγα του μιας και τα αποθέματά τους είναι αρκετά μικρά.

4.6.2 Διώρυγες (Σουέζ και Παναμά)

Αξια λόγω θεωρούνται τα δημιουργήματα των διωρύγων του Παναμά και του Σουέζ. Οι αποστάσεις μεταξύ των ωκεανών είναι τεράστιες ενώ παράλληλα ο χρόνος που απαιτείται για τη διέλευση από συγκεκριμένα κομβικά σημεία πολλές φορές διογκώνεται και ως εκ τούτου η συμβολή μιας διώρυγας που μπορεί να ελαχιστοποιεί αυτές τις αποστάσεις κρίνεται καθοριστικής σημασίας.

Η Διώρυγα του Σουέζ (SUEL CANAL)

Η διώρυγα του Σουέζ είναι η μεγαλύτερη διώρυγα του κόσμου, συνολικού μήκους 168 χλμ. ενώ, προσθέτοντας τα σημεία αγκυροβολίων και το μήκος της ενδιάμεσης

λίμνης, το συνολικό της μήκος φθάνει τα 190 χλμ. Έχει μέγιστο πλάτος, σε ορισμένα σημεία, 160-200 μέτρα και βάθος 11,60 μέτρα και λειτουργεί ως ο συνδετικός κρίκος της θάλασσας της Μεσογείου με την Ερυθρά θάλασσα. Αρχίζει από το Πορτ Σάιτ, λιμένα εισόδου στη Μεσόγειο και καταλήγει στον λιμένα Σουέζ του κόλπου της Ερυθράς.

Η πρωταρχική σκέψη διάνοιξης της διώρυγας, που θα ένωσε το δέλτα του ποταμού Νείλου με την Ερυθρά, τοποθετείται περί τον 13^ο αιώνα π.Χ., ενώ μετά από αλλεπάλληλες καθυστερήσεις, το έργο τελικά ολοκληρώνεται στις 25 Απριλίου του 1869.



Χαρακτηριστικό είναι πως το 2009, περίπου το 8% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου διακινήθηκε μέσω της διώρυγας. Η τεράστια σημασία της διώρυγας στην Παγκόσμια Ναυσιπλοΐα διαφαίνεται επίσης, εάν αναλογιστούμε τις μειώσεις που επιφέρει στις χιλιομετρικές αποστάσεις (Πίνακας 4.1):

- ❖ Η απόσταση Περσικού ή Αραβικού κόλπου – Μεσογείου (μέσω Ακρωτηρίου Αφρικής) είναι 10.800 μίλια και Ευρώπης 11.100 μίλια. Μέσω διώρυγας Σουέζ πρώτη απόσταση μειώνεται στα 4.700 μίλια και η δεύτερη στα 6.400 μίλια.
- ❖ Η απόσταση Μεσογείου – Δυτικών ακτών Αμερικής είναι 12.000 μίλια, ενώ με τη χρήση της διώρυγας μειώνεται στα 6.400 μίλια.
- ❖ Η απόσταση Ρότερνταμ – Βομβάη μειώνεται κατά 42% κάνοντας χρήση της διώρυγας, ενώ η απόσταση Τζέντα – Πειραιάς κατά 88%.

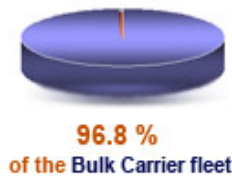
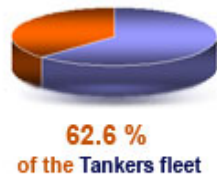
Πίνακας 4.1 Μειώσεις χιλιομετρικών αποστάσεων μέσω διώρυγας Σουέζ (μίλια)

From	To	Distance (Nautical Miles)		Saving	
		SC	Cape	Miles	%
Ras Tanura	Constanza	4 144	12 094	7 950	66
	Lavera	4 684	10 783	6 099	57
	Rotterdam	6 436	11 169	4 733	42
	New York	8 281	11 794	3 513	30
Jeddah	Piraeus	1 320	11 207	9 887	88
	Rotterdam	6 337	10 743	4 406	41
Tokyo	Rotterdam	11 192	14 507	3 315	23
Singapore	Rotterdam	8 288	11 755	3 647	29

Πηγή: <http://www.suezcanal.gov.eg/sc.aspx?show=11>

Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμο να αναφερθούμε στην άμεση επίδραση που έχει η απόσταση στη ζήτηση της χωρητικότητας. Συγκεκριμένα, το πιο από παράδειγμα που μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε είναι αυτό του κλεισίματος της διώρυγας του Σουέζ. Το συγκεκριμένο γεγονός έχει συμβεί δυο φορές μέχρι σήμερα με αποτέλεσμα τα πλοία να αναγκαστούν για τα δρομολόγια από την Ασία και τον Αραβικό Κόλπο προς την Ευρώπη και αντίστροφα, να περάσουν από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας (περίπλους της Αφρικής), αυξάνοντας δραματικά τη μέση απόσταση διάνυσης από τα 6.000 ναυτικά μίλια στα 11.000, όπως προείπαμε, και κατ' επέκταση του χρόνου διάνυσης τους. Αποτέλεσμα αυτής της κατάστασης, ήταν η ραγδαία αύξηση της ζήτησης για πλοία καθώς και η γενικότερη άνθηση της αγοράς, η οποία μεταφράζεται σε αύξηση της τιμής των ναύλων, αύξηση της αξίας των πλοίων κ.α. Σε ένα γενικότερο πλαίσιο αναφοράς, η παραπάνω αύξηση της μέσης απόστασης σημαίνει αντίστοιχα αύξηση των απαιτούμενων τονομιλίων, η οποία για να καλυφθεί απαιτείται είτε αύξηση της συχνότητας των πλοίων, μέσω αύξησης του αριθμού τους, είτε η κατά πολύ αύξηση της χωρητικότητάς τους.

Η Αρχή της διώρυγας του Σουέζ (Suez Canal Authority) ολοκλήρωσε με επιτυχία, τον Ιανουάριο του 2010, την προγραμματισμένη φάση αύξησης του επιτρεπτού βυθίσματος της διώρυγας στα 66 πόδια (20,12 μέτρα). Αυτό δίνει τη δυνατότητα στο κανάλι να δέχεται τα κάτωθι ποσοστά πλήρως έμφορτων πλοίων:



Η Διώρυγα του Παναμά (PANAMA CANAL)

Η διώρυγα του Παναμά, ένα ακόμα κολοσσιαίο μηχανικό κατόρθωμα, είναι η δεύτερη σε ναυτιλιακή σπουδαιότητα, από την άποψη των μεταφορών (εξυπηρετεί το 5% της παγκόσμιας ναυτιλιακής κίνησης), στον κόσμο διώρυγα. Με ανισοϋψείς δεξαμενές ενώνει την επί του Ατλαντικού βόρεια ακτή με εκείνη του Ειρηνικού ωκεανού, νότια, μειώνοντας έτσι τη χιλιομετρική τους απόσταση περί τα 7.000-9.000 μίλια. Έχει συνολικό μήκος 151 χλμ, πλάτος 45 μέτρα και βάθος 12 μέτρα. Οι συζητήσεις για την πραγματοποίηση της επιθυμίας που υπήρχε για μια υδάτινη γέφυρα που θα ένωνε τον Ατλαντικό με τον Ειρηνικό, είχαν ξεκινήσει ήδη από το 1501. Η πρώτη διέλευση πλοίου έγινε στις 15 Αυγούστου 1914. Ένα πλοίο μεσαίου μεγέθους δαπανά περίπου περί τις 9 ώρες για τη διέλευσή του από το κανάλι ενώ η δυναμικότητα διέλευσης ορίζεται στα 35 περίπου πλοία ημερησίως. Επίσης και εδώ, όπως και στη διώρυγα του Σουέζ, τα πλοία καταβάλουν τέλη βάσει της χωρητικότητας που έχουν.



Ένα πολύ σημαντικό έργο, αυτό της διαπλάτυνσης της διώρυγας, που θα επιτρέψει το διπλασιασμό του όγκου των διερχόμενων αγαθών έχει ήδη ξεκινήσει από το Σεπτέμβριο του 2007 και αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2014. Το έργο αυτό είναι η πρώτη επέκταση στην ιστορία του αιωνόβιου πλέον έργου διασύνδεσης Ατλαντικού και Ειρηνικού. Η ικανότητα της διώρυγας να εξυπηρετήσει περί τα 35 πλοία ημερησίως, όπως προείπαμε, σημαίνει ότι ανοιχτά κάθε ακτής της χώρας βρίσκονται εν αναμονή δεκάδες πλοία, με χρόνο αναμονής που ενίοτε ξεπερνά τα δύο 24ωρα. Η δυνατότητα διέλευσης πολύ μεγαλύτερων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (κοντέινερ) και άλλων εμπορικών σκαφών από τη διώρυγα αναμένεται με τη σειρά της να μεταβάλει τα εμπορικά πρότυπα της ανατολικής ακτής των ΗΠΑ και να ασκήσει αφόρητες πιέσεις στις Αρχές των λιμανιών της Νέας Ορλεάνης και της Σαβάννα στη Τζόρτζια, μεταξύ άλλων, να προχωρήσουν σε αναγκαίες εκβαθύνσεις των λιμένων και βελτίωση των υποδομών τους. Επίσης, με την ολοκλήρωση της επέκτασης, που «μεταφράζεται» σε βαθύτερο και πιο φαρδύ κανάλι από το τωρινό, τα ασιατικά –και άρα και τα κινεζικά- εμπορεύματα που εξάγονται, θα ξεφορτώνονται κατευθείαν στη Νέα Υόρκη ή στη Βοστώνη, χωρίς να πρέπει να χρησιμοποιήσουν τους σιδηροδρομικούς σταθμούς και τα φορτηγά, για να μεταφερθούν στη συνέχεια στον τελικό τους προορισμό. Η εξέλιξη αυτή εξοικονομεί από τους εξαγωγείς 30% του συνολικού κόστους που απαιτείται για την όλη διαδικασία φόρτωσης των πλοίων. Το 43% των ασιατικών εμπορευμάτων που ναυλώνονται στα λιμάνια της Ανατολικής Ακτής, περνά αναγκαστικά από τη διώρυγα του Παναμά. Ένα ακόμα πλεονέκτημα που προκύπτει, είναι ότι θα ανοίξουν καινούργιοι εμπορικοί δρόμοι αφού θα είναι δυνατό να εξάγεται μετάλλευμα από τη Δυτική Αφρική κατευθείαν στην Κίνα. Τέλος, κατά την άποψη της Goldman Sachs, «η ολοκαίνουργια διώρυγα θα παίζει πρωτεύοντα ρόλο στην επενδυτική ιστορία των χωρών BRIC (Βραζιλίας, Ρωσίας, Ινδίας, Κίνας) αφού θα συνδέονται απευθείας Κινεζικές και Βραζιλιάνικες αγορές».

4.7 ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΗΠΕΙΡΩΝ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

4.7.1 ΕΥΡΩΠΗ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

Η Ευρώπη παραμένει ακόμα μια από τις μεγαλύτερες περιοχές εμπορικού συναλλάγματος όντας χωρισμένη σε τρεις κύριες ζώνες, αυτή της Δυτικής Ευρώπης, της Βαλτικής και της Μεσογείου.

Στη Δυτική Ευρώπη αντιστοιχεί το 23% των παγκόσμιων συναλλαγών, εισαγωγών και εξαγωγών, ενώ στη Ρωσία και στην Ανατολική Ευρώπη το 3%. Τα τελευταία 40 χρόνια, οι εξαγωγές έχουν σημειώσει κατακόρυφη αύξηση σε σχέση με τις εισαγωγές, οι οποίες παρέμειναν στάσιμες στις αρχές του 1970, μειώθηκαν για λίγο στις αρχές του 1980 και επανήλθαν σε μικρή ανοδική τροχιά.

Το 2005 η Ευρώπη εισήγαγε 2.1 δις τόνους προϊόντα και εξήγαγε 1.2 τόνους, δικαιολογώντας έτσι γιατί οι ευρωπαϊκές εταιρίες διαδραματίζουν κυρίαρχο ρόλο στη ναυτιλιακή βιομηχανία, κατέχοντας μάλιστα το 42% του παγκοσμίου στόλου.

Η σημασία της Ευρώπης στο διεθνές εμπόριο δικαιολογείται εξαιτίας της αναπτυγμένης οικονομίας της και του αυξημένου πληθυσμού της. Ο πληθυσμός της, εξαιρώντας τις χώρες της Βαλτικής, της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, ανέρχεται στα 353 εκατομμύρια κατοίκων.

Παρόλη την έντονη γεωργία και τους συντηρητικούς νόμους, η περιοχή της Ευρώπης έχει κατορθώσει να έχει αυτάρκεια στα προϊόντα της, καθώς και θετικό πρόσημο στις εξαγωγές της. Χαρακτηριστικό είναι, ότι αν και η Ευρώπη στο παρελθόν υπήρξε πολύ πλούσια σε όλες τις πρώτες ύλες, εκτός του βωξίτη, πλέον αυτά τα προϊόντα είτε έχουν ελαχιστοποιηθεί, είτε είναι πολύ δαπανηρή η εκμετάλλευσή τους.

Η Ευρώπη είναι μια έντονα ναυτιλιακή ήπειρος, καθώς διαβρέχεται από θάλασσα από όλες τις πλευρές της, εκτός από τα σύνορά της με τη Ρωσία. Οι ανατολικές ακτές διαβρέχονται από τον Ατλαντικό Ωκεανό, στα βόρεια διαβρέχεται από τη Βαλτική Θάλασσα, νότια από τη Μεσόγειο Θάλασσα και ανατολικά από τη Μαύρη Θάλασσα. Όπως γίνεται κατανοητό με τόσες θάλασσες σε όλη της την έκταση, οι ναυτιλιακές μεταφορές παίζουν κυρίαρχο ρόλο στην οικονομία της Ευρώπης.

Αρχικά, στο Βορειοανατολικό μέρος της βρίσκονται οι ακτές της Ρωσίας με τη Σκανδιναβία. Το Νάρβικ, είναι το βορειότερο λιμάνι, και εξάγει σιδηρομετάλλευμα. Αν και η Ανατολική Ευρώπη και η Ρωσία διακινούν 3% του θαλάσσιου εμπορίου η συγκεκριμένη περιοχή είναι πολύ σημαντική λόγω της ανάπτυξης της. Το γεγονός αυτό είναι πολύ σημαντικό, αφού δίνεται η ευκαιρία και σε άλλες χώρες αυτής της περιοχής να εισέλθουν στην παγκόσμια οικονομία, δεδομένου του γεωγραφικού τους πλάτους και των πηγών πρώτων υλών τους.

Νοτιότερα, οι Βαλτικοί λιμένες διαχειρίζονται το εμπόριο χωρών όπως η Φιλανδία, η Ρωσία, η Λετονία, η Λιθουανία και η Εσθονία, η Πολωνία, η Βόρειος Γερμανία και η Σουηδία. Μετά τη διάσπαση της πρώην Σοβιετικής Ένωσης ο χάρτης της περιοχής άλλαξε ριζικά, αφού ο Κόλπος της Φιλανδίας στη Βόρειο Βαλτική, έδωσε πρόσβαση στα ρωσικά λιμάνια. Ξυλεία, πετρέλαιο, άνθρακας, και διάφορα αγαθά μεταφέρονται μέσω των λιμένων της Αγ. Πετρούπολης, Βεντσπιλς, Πριμόρσκ, Γκάνστ, Ροστόσκ, Σβινούζιεσβ και Στοκχόλμης. Νοτιότερα, το Αμβούργο και η Βρέμη τοποθετημένες στους ποταμούς Έλμπε και Βάισερ εξυπηρετούν τη Γερμανία και την ενδοχώρα. Τα λιμάνια που προαναφέρθηκαν διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο, καθώς διαχειρίζονται τη ροή χύδην φορτίων, όπως σιτάρι, δημητριακά, χάλυβας, αλλά και οχήματα, αν και τελευταία έχει παρατηρηθεί ραγδαία αύξηση στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων.

Η βορειοδυτική ακτή είναι ένα από τα κεντρικά ναυτιλιακά κέντρα στον κόσμο με κομβικά λιμάνια όπως αυτά του Αμβούργου, της Βρέμης, του Ρότερνταμ και της Χάβρης. Ο Ρήνος, όντας πλεύσιμος, διαχειρίζεται 500 εκατ. τόνους φορτίων το χρόνο. Το λιμάνι του Ρότερνταμ από την άλλη, είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης και διαχειρίζεται πετρέλαιο, σιτάρι, άνθρακα, ξυλεία, οχήματα και πετροχημικά. Το 2006 το Αμβούργο διαχειρίστηκε 8.1 εκατομμύρια TEUs¹³, η Βρέμη 3.7 εκατομμύρια TEUs, το λιμάνι της Χάβρης 2.1 εκατομμύρια TEUs και του Ρότερνταμ 9.6 εκατομμύρια TEUs.

Οι λιμένες της περιοχής της Μεσογείου εξυπηρετούν κυρίως τις βιομηχανικά αναπτυγμένες περιοχές της νότιας Ισπανίας, καθώς και τη βιομηχανική περιοχή της

¹³ Η TEUS (Μονάδα ισοδύναμη είκοσι ποδών) είναι μονάδα μέτρησης που ισοδυναμεί με εμπορευματοκιβώτιο μήκους 20 ποδών (6.10m). Χρησιμοποιείται για να εκφράσει έναν αριθμό εμπορευματοκιβωτίων διαφορετικού μήκους, κυρίως όσον αφορά τη χωρητικότητα των πλοίων ή των σταθμών φορτοεκφόρτωσης

Γαλλίας, από τη Μασσαλία έως την Τριέστη στη Βόρειο Ιταλία. Τα λιμάνια της Μασσαλίας, της Γένοβας και της Τριέστης είναι πολύ σημαντικά και διαχειρίζονται σιτάρι, σιδηρομετάλλευμα, πετρέλαιο και εμπορευματοκιβώτια. Τα μεγαλύτερα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων εδρεύουν στη νότια ακτή της Αλγεθίρας, στη νότιο Ισπανία με διαχείριση 3.2 εκατομμύρια TEUs το 2006 και στη Γένοβα της Ιταλίας με 1.4 εκατομμύρια TEUs αντιστοίχως. Κρίνεται σκόπιμο να επισημανθεί ότι, σύμφωνα με πρόσφατες έρευνες, τα λιμάνια που προαναφέραμε παρέχουν τέσσερις φορές μεγαλύτερη ικανότητα διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων σε σχέση με τα αντίστοιχα ανταγωνιστικά λιμάνια της νότιας ακτής της Ευρώπης. Το γεγονός αυτό αντανακλάται και στην ήδη αυξημένη ροπή μετατόπισης του θαλάσσιου εμπορίου από τον νότο προς το βορρά.

Εν κατακλείδι, η δυτική Ευρώπη επηρεάζει σημαντικά τη ναυτιλιακή αγορά παράγοντας συγχρόνως ένα μεγάλο όγκο του θαλάσσιου εμπορίου.

4.7.2 ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

Η Βόρειος Αμερική, στην οποία ανήκει ο Καναδάς και οι Η.Π.Α. λογίζεται για το 12% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου που διακινήθηκε το 2005. Οι εισαγωγές της αυξήθηκαν από 294 εκατ. τόνους το 1965, σε 1124 εκατ. τόνους το 2005, ενώ οι εξαγωγές της από 232 εκατ. τόνους άγγιξαν τα 598 εκατ. τόνους.

Είναι η περιοχή με την μεγαλύτερη οικονομία, ο πληθυσμός της αγγίζει τους 330 εκατομμύρια κατοίκους και έχει γεωγραφικό πλάτος 1.9 εκτάρια γης. Το 2006 οι Η.Π.Α. παρήγαγαν 100 εκατ. τόνους χάλυβα, 329 εκατ. τόνους δημητριακών, 368 εκατ. τόνους πετρελαίου, 951 εκατ. τόνους άνθρακα, 509 δις κυβικών μέτρων φυσικού αερίου και 55 εκατ. τόνους σιδηρομεταλλεύματος.

Ως μια από τις πιο πλούσιες περιοχές του κόσμου, οι αγορές της Βόρειου Αμερικής έχουν σημειώσει ραγδαία ανάπτυξη στον κλάδο της βιοτεχνίας, όπως επίσης και στις εισαγωγές οχημάτων αλλά και σε μια μεγάλη ποικιλία προϊόντων που καταφτάνουν από την Ευρώπη και την Άπω Ανατολή.

Γεωγραφικά, η Βόρειος Αμερική διαχωρίζεται σε τρεις περιοχές:

- (1) Μια λοφώδης περιοχή ανατολικά, όπου η παραγωγή άνθρακα και σιδηρομεταλλεύματος δεσπόζει στη ζώνη μεταξύ Σικάγο και Πιτσμπούργκ,
- (2) Μια επίπεδη περιοχή, η οποία παράγει κυρίως γεωργικά και κτηνοτροφικά προϊόντα,
- (3) Μια βραχώδης περιοχή δυτικά, χωρίζοντας ουσιαστικά την ακτή του Ειρηνικού με την υπόλοιπη χώρα της Βορείου Αμερικής.

Η κεντρική και ανατολική περιοχή εξυπηρετούνται από δύο σημαντικούς υδροβιότοπους, τη Περιοχή των Μεγάλων Λιμνών και αυτή του Μισισσιπή-Μισούρι.

Λόγω εξάντλησης των αποθεμάτων των τοπικών πηγών πετρελαίου, η εισαγωγή αργού πετρελαίου και των παραγόντων του θεωρείται μαζί με την εισαγωγή εμπορευματοκιβωτίων, εξαιρετικά σημαντική. Οι εξαγωγές ξηρού χύδην φορτίου συμπεριλαμβάνουν προϊόντα όπως άνθρακας, σιτάρι, ξυλεία, θείο, καθώς και απορρίμματα χάλυβα. Η Βόρειος Αμερική είναι ο κυριότερος εξαγωγέας σιταριού το οποίο εξάγεται κυρίως από τη δυτική ενδοχώρα των Η.Π.Α. δια μέσου του Κόλπου του Μεξικό, της Περιοχής των Μεγάλων Λιμένων και της ακτής του Ειρηνικού. Ο άνθρακας, κυρίως από τα ορυχεία της Απαλάτσια στην ανατολική ακτή, αλλά και από τα ορυχεία του Καναδά στη δυτική ακτή, εξάγεται από τα λιμάνια Νόρφολκ και Χάμπτον Ρόουντς ανατολικά και από το Βανκούβερ δυτικά. Από τα κυριότερα λιμάνια για το 2005 ήταν αυτό της Νέας Υόρκης (4.8 εκατομμύρια TEUs), του Χάμπτον Ρόουντς (2.0 εκατομμύρια TEUs) και του Κάρλεστον (2.0 εκατομμύρια TEUs). Την κύρια εξαγωγή ξηρού φορτίου αποτελεί ο άνθρακας, που μεταφέρεται από τα λιμάνια του Χάμπτον Ρόουντς και της Βαλτιμόρης.

Νοτιότερα, συναντούμε το λιμάνι της Τάμπα. Ένα λιμάνι υποδοχής κρουαζιερόπλοιων και πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, με μερική μεταφορά ξηρού φορτίου, όπως ο χάλυβας. Ακόμη πιο νότια συναντά κανείς μια σειρά τερματικών σταθμών πετρελαίου, στη Νέα Ορλεάνη, το Χιούστον, το Γκάλβεστον, και το Κόρπους Κρίστι. Αυτή η περιοχή λιμένων διαχειρίζεται πάνω από 1.2 εκατομμύρια βαρέλια ημερησίως και συνδέεται μέσω αγωγών με το 35% των διυλιστηρίων των Η.Π.Α.. Ο Κόλπος του Μεξικού είναι μια σημαντική διαδρομή εξαγωγής ξηρού φορτίου ενώ ο ποταμός του Μισισσιπή παρέχει μια σημαντική δίοδο στην ενδοχώρα της ηπείρου μεταφέροντας εξαγωγές άνθρακα και σιταριού.

Νοτιοδυτικά, εξετάζουμε τα λιμάνια της Καλιφόρνιας, και πιο συγκεκριμένα του Οουκλάντ, του Σαν Φρανσίσκο και του Λος Άντζελες. Από αυτά τα λιμάνια διακινείται χύδην ξηρό φορτίο καθώς και πετρέλαιο, αλλά και εμπορευματοκιβώτια. Τα λιμάνια του Λος Άντζελες και του Λονγκ Μπίτς διαχειρίζονται κατά μέσο όρο περίπου 7 εκατομμύρια TEUs το χρόνο.

4.7.3 ΝΟΤΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

Η Νότιος Αμερική δομείται κάτω από τις επιταγές ενός εντελώς διαφορετικού μοντέλου εμπορίου από αυτό της Βορείου Αμερικής. Είναι κυρίως μια παραγωγική ήπειρος, εξάγοντας 974 εκατ. τόνους και εισάγοντας 368 εκατ. Τόνους κάθε χρόνο. Τα τελευταία 40 χρόνια οι εξαγωγές παρουσιάζουν μια συνεχόμενη αύξηση, ενώ την περίοδο 1985 με 2005, διπλασιάστηκαν. Επίσης, έχει παρατηρηθεί και μια μικρή αύξηση από το 1970. Η ήπειρος χωρίζεται σε τρεις περιοχές:

- (1) Την Κεντρική Αμερική και την Καραϊβική
- (2) Την Ανατολική Ακτή Νοτίου Αμερικής
- (3) Την Δυτική Ακτή Νοτίου Αμερικής

Η περιοχή που περιλαμβάνει την Κεντρική Αμερική και την Καραϊβική, ξεκινά από το Μεξικό στο Βορρά και συμπεριλαμβάνει τα νησιά της Καραϊβικής ενώ εκτείνεται έως τις κάτωθι περιοχές: Μπελίζε, Ονδούρα, Νικαράγουα, Κόστα Ρίκα και Παναμά. Ο πληθυσμός αυτής της περιοχής το 2005 ανήλθε στα 269 εκατομμύρια.

Η κύρια εξαγωγή αυτής της περιοχής είναι το πετρέλαιο του Μεξικό το οποίο διακινείται κυρίως από το λιμάνι του Κοατσακοάλκος, νότια του Κόλπου του Μεξικό. Άλλα προϊόντα που εξάγονται από την Καραϊβική είναι ο βωξίτης από την Τζαμάικα και ζάχαρη και μπανάνες από την Κούβα.

Όπως και η Βόρειος Αμερική έτσι και η Νότιος , χωρίζει γεωγραφικά την ήπειρο στα δύο, εξαιτίας της οροσειράς των Άνδεων. Η Ανατολική Ακτή τη Νότιας Αμερικής εκτείνεται σε όλη την ακτογραμμή του Ατλαντικού Ωκεανού από την Βενεζουέλα, τη Γουινέα και τη Σουρινάμ και από τη Βραζιλία έως την Αργεντινή. Ο πληθυσμός της ανέρχεται στα 302 εκατομμύρια κατοίκους και έχει γεωγραφικό πλάτος 1.8 δις

εκτάρια γης. Διαβρέχεται από τρεις πολύ σημαντικούς ποταμούς: τον Αμαζόνιο , τον Ορινόκο και τον Ρίβερ Πλέιτ. Αυτή η περιοχή της ηπείρου εξάγει κυρίως πρώτες ύλες και βιοτεχνικά προϊόντα.

Το 2005 η Ανατολική Ακτή της Νοτίου Αμερικής εξήγαγε 558 εκατ. τόνους αγαθών και εισήγαγε 153 εκατ. τόνους. Οι εξαγωγές ξηρού φορτίου ανήλθαν σε 393 εκατ. τόνους σιδηρομεταλλεύματος προερχόμενο από τη Βραζιλία και τη Βενεζουέλα καθώς και από μικρές ποσότητες άνθρακα, λιπάσματος, ξυλείας και αλατιού. Αξίζει να σημειωθεί πως η Βραζιλία είναι ο κυριότερος εξαγωγέας σιδηρομεταλλεύματος, με τις εξαγωγές της να έχουν αυξηθεί από 7 εκατ. τόνους το 1963 σε 249 εκατ. τόνους το 2006 (ισοδυναμεί με το εν τρίτον του παγκόσμιου εμπορίου σιδηρομεταλλεύματος). Τα κύρια λιμάνια εξαγωγής σιδηρομεταλλεύματος είναι του Τουβαραο, Πόντα ντο Ούβα, Πόντα ντε Μαντέιρα και ο Κόλπος του Σεπετίμα.

Η Δυτική Ακτή της Νότιου Αμερικής εκτείνεται σε μια στενή λωρίδα γης, από την Κολομβία και το Εκουαδόρ στα βόρεια, έως το Περού και τη Χιλή. Αυτή η περιοχή έχει γεωγραφικό πλάτος μόλις 342 εκατομμύρια εκτάρια γης ενώ το 2005 ο πληθυσμός της ανήλθε σε 66 εκατομμύρια κατοίκους. Τα λιμάνια αυτής της περιοχής είναι μικρά, με αποτέλεσμα οι εξαγωγές αγαθών να είναι περιορισμένες και ως εκ τούτου να εξυπηρετούνται μόνο οι τοπικές ανάγκες. Το 2005 οι εξαγωγές που σημειώθηκαν, ανήλθαν στους 152 εκατ. τόνους αγαθών ενώ το αντίστοιχο νούμερο των εισαγωγών ανήλθε στα 56 εκατ. τόνους. Τα κυριότερα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων είναι αυτά Γουακακίλ στο Εκουαδόρ, Καλλάο στο Περού, Βαλπαρίσο και Σαν Αντόνιο της Χιλής. Η κορυφαία εξαγωγή είναι αυτή του άνθρακα από την Κολομβία, η οποία έχει κατέχει τη μεγαλύτερη επιχείρηση εξόρυξης άνθρακα στη Νότιο Αμερική.

4.7.4 ΑΦΡΙΚΗ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

Η Αφρική είναι μια τεράστια ήπειρος που καλύπτει 1,8 δις εκτάρια, αλλά το εμπόριο της είναι αρκετά μικρότερο από το αναμενόμενο. Είναι μια θεωρητικά φτωχή ήπειρος, παρόλο που σαράντα χώρες της δραστηριοποιούνται ενεργά στο θαλάσσιο εμπόριο. Το 2005 η Αφρική εισήγαγε 258 εκατ. τόνους αγαθών και εξήγαγε 602 εκατ. τόνους, δηλαδή το 6% του παγκόσμιου εμπορίου. Οι πρώτες ύλες κυριαρχούν στις

εξαγωγές ενώ τα $\frac{3}{4}$ αυτών είναι πετρέλαιο προερχόμενο από την Αλγερία, τη Λιβύη, τη Νιγηρία και το Καμερούν. Τα ξηρά φορτία που εξάγονται είναι κυρίως σιδηρομετάλλευμα, φώσφορος, βωξίτης και διάφορα γεωργικά προϊόντα. Μεταξύ του 1990 και του 2005 ο όγκος εμπορίου αυξήθηκε κατά 1% ανά έτος.

Η Δυτική Αφρική εκτείνεται από το Μαρόκο στο βορρά έως τη Ναμίμπια. Αυτή η περιοχή καλύπτει 825 εκατομμύρια εκτάρια γης με πληθυσμό 258 εκατομμύρια και εξήγαγε 218 εκατ. τόνους αγαθών ενώ εισήγαγε 50 εκατ. τόνους το 2005. Τα $\frac{2}{3}$ των εξαγωγών είναι πετρέλαιο από τη Νιγηρία, ενώ το υπόλοιπο $\frac{1}{3}$ είναι κυρίως σιδηρομετάλλευμα (Μαυριτανία), φώσφορος (Μαρόκο) και βωξίτης (Γουινέα).

Η Βόρειος Αφρική εκτείνεται από την Αίγυπτο έως την Αλγερία και έχει γεωγραφικό πλάτος 254 εκτάρια γης. Το 2005 εξήγαγε 204 εκατ. τόνους ενώ εισήγαγε 142 εκατ. Τόνους.

Η Ανατολική Αφρική από την άλλη, αποτελείται από έξι χώρες (Σουδάν, Αιθιοπία, Σομαλία, Κένυα, Τανζανία και Μοζαμβίκη) καθώς και δυο νησιά (Μαδαγασκάρη και Μαυρίκιο). Καλύπτει 514 εκατομμύρια εκτάρια γης και ο πληθυσμός το 2005 ανήλθε στα 112 εκατομμύρια κατοίκους ενώ την ίδια χρονιά εξήγαγε 9 εκατ. τόνους και εισήγαγε 26 εκατ. τόνους.

Τέλος, η Νότιος Αφρική, η οποία αποτελεί και την πιο πλούσια χώρα της Αφρικής με πληθυσμό 45 εκατομμύρια κατοίκους, είναι από τους κυριότερους εξαγωγείς ξηρού φορτίου όπως άνθρακας και σιδηρομετάλλευμα.

4.7.5 ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΚΑΙ ΤΗ ΩΚΕΑΝΙΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

Η Αυστραλία έχει πληθυσμό 20 εκατομμύρια κατοίκους ενώ καταλαμβάνει γεωγραφικό πλάτος 771 εκατομμύρια εκτάρια γης. Είναι προικισμένη με τεράστια αποθέματα πρώτων υλών και είναι κύριος εξαγωγέας πρωταρχικής σημασίας αγαθών όπως σιδηρομετάλλευμα, άνθρακας, βωξίτης και σιτάρι. Χαρακτηριστικό είναι πως τη δεκαετία 1995 έως 2005 οι εξαγωγές διπλασιάστηκαν από 300 εκατ. τόνους σε 600 εκατ. τόνους. Στη βόρειο-δυτική ακτή της Αυστραλίας βρίσκονται τα κύρια αποθέματα σιδηρομεταλλεύματος. Το 2005 η Αυστραλία υπήρξε ο κυριότερος

εξαγωγέας σιδηρομεταλλεύματος με 38% της παγκόσμιας αγοράς. Τα κυριότερα λιμάνια διακίνησης σιδηρομεταλλεύματος είναι το Πορτ Χεντλαντ , το Πορτ Ουολκοτ και το Νταμπιέρ. Το λιμάνι Νταμπιέρ διακινεί 80 εκατ. τόνους σιδηρομεταλλεύματος το χρόνο και 11 εκατ. τόνους LNG και LPG από τοπικά αποθέματα. Το 2005 επίσης, η Αυστραλία εξήγαγε 232 εκατ. τόνους άνθρακα ενώ συναντώνται και αρκετά μεγάλα αποθέματα βωξίτη.

4.7.6 ΑΣΙΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

Η περιοχή της Ασίας εκτείνεται από την Ιαπωνία βόρεια, έως την Ινδονησία στο νότο, και καταλήγει δυτικά στην Ινδία και το Πακιστάν. Οικονομικά οι χώρες αυτές χωρίζονται σε τέσσερις κατηγορίες. Στη πρώτη, συναντάμε την Ιαπωνία και τη Νότιο Κορέα οι οποίες και θεωρούνται αναπτυγμένες βιομηχανικά οικονομίες. Η καθεμία διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη ναυτιλία καθώς επίσης και στο χώρο των ναυπηγείων, αφού τα 2/3 των πλοίων παγκοσμίως κατασκευάζονται εκεί. Στη δεύτερη κατηγορία υπάγεται η Κίνα με την ιδιαίτερα μεγάλη ακτογραμμή που εκτείνεται από το Νταλιάν στο Σχενζέν. Στην επόμενη κατηγορία ανήκουν η Ταϊλάνδη, η Καμπότζη, το Βιετνάμ και η Σιγκαπούρη ενώ στην τέταρτη κατηγορία (στη νοτιότερη πλευρά της θάλασσας της Κίνας), εντάσσονται τα νησιά Μαλαισία, Ινδονησία και Φιλιππίνες.

Σωρευτικά αυτές οι περιοχές κατατάσσουν την Ασία ως τον κορυφαίο διακινητή θαλάσσιου εμπορίου παγκοσμίως εισάγοντας 2.9 δις τόνους φορτίων, το 2005, και εξάγοντας 1.6 δις τόνους. Η περιοχή αυτή έχει γεωγραφικό πλάτος 1.6 δις εκτάρια γης, εκ των οποίων τα 2/3 καλύπτονται από την Κίνα, και πληθυσμό 2 δις κατοίκους. Στο διάστημα 1990 και 2005 οι εξαγωγές τριπλασιάστηκαν και παράλληλα, οι εισαγωγές διπλασιάστηκαν. Για την καλύτερη περιγραφή της περιοχής αυτής κρίνεται αναγκαίος ο διαμελισμός της στις ακόλουθες τρεις ζώνες: της Ιαπωνίας, της Κίνας και της Ανατολικής Ασίας. Οι τρεις αυτές ζώνες μαζί αποτελούν τους κύριους εισαγωγείς ενέργειας, τροφίμων και πρώτων υλών και εξαγωγείς χάλυβα, οχημάτων, τσιμέντου αλλά και γενικού φορτίου.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Το θαλάσσιο εμπόριο της Ιαπωνίας στηρίζεται κυρίως στην εισαγωγή αλλά και στην παραγωγή χάλυβα για την παραγωγή του οποίου εισάγει μεταξύ άλλων και σιδηρομετάλλευμα, αλλά και γενικότερα στην εισαγωγή και στην παραγωγή πρώτων υλών, συμπεριλαμβανομένου του άνθρακα, του πετρελαιο και της ξυλείας. Τα κυριότερα λιμάνια της Ιαπωνίας βρίσκονται στη βιομηχανική ζώνη του Τόκυο και της Οσάκα. Όσον αφορά στα λιμάνια υποδοχής εμπορευματοκιβώτιων, τα μεγαλύτερα λιμάνια είναι τα εξής: Γιοκοχόμα, Κόμπε, Ναγκούα, Οσάκα και Τόκυο. Χαρακτηριστικό αυτών των λιμένων είναι η πληθώρα ιδιωτικών τερματικών σταθμών που ανήκουν σε ιδιωτικές βιοτεχνίες. Το 2007 διακινήθηκαν 90 εκατ. τόνοι φορτίων, εκ των οποίων τα 43 εκατ. Τόνοι από αυτούς να είναι εξαγωγές και τα 47 εκατ. τόνους, εισαγωγές. Οι εισαγωγές περιελάμβαναν 6 εκατ. τόνους σιταριού, 7 εκατ. τόνους αργού πετρελαίου και 6.5 εκατ. τόνους LNG. Οι εξαγωγές περιελάμβαναν 14 εκατ. τόνους οχημάτων, 5 εκατ. τόνους ανταλλακτικών οχημάτων, 2 εκατ. τόνους χημικών, και 1 εκατ. τόνους από προϊόντα καουτσούκ.

ΚΙΝΑ

Το 1990 υπήρξε η δεκαετία ορόσημο για την Κίνα μιας και τότε ξεκίνησε να αναδύεται ως η κυρίαρχη δύναμη στη ναυτιλία σε όλη την ήπειρο της Ασίας. Χαρακτηριστικό είναι ότι το 1990 η Κίνα εισήγαγε 80 εκατ. τόνους φορτίων δια θαλάσσης, ενώ το 2006 οι εισαγωγές αυξήθηκαν στους 801 εκατ. τόνους. Από αυτές τις εισαγωγές το 40% είχε σχέση με τη βιομηχανία του χάλυβα ενώ το 21% με τη βιομηχανία του πετρελαίου. Σημαντικό χαρακτηριστικό της Κίνας είναι η πληθώρα λιμανιών, μιας και έχει πάνω από 40 λιμάνια με κυριότερα τα εξής: Νταλιάν, Τιαντζίν, Σχενσζέν και Σαγκάη. Το λιμάνι της Σαγκάης διαχειρίστηκε 537 εκατ. τόνους το 2006, γεγονός που το κατέστησε ως ένα από τα κορυφαία εμπορικά λιμάνια παγκοσμίως. Το λιμάνι του Νταλιάν είναι το μεγαλύτερο λιμάνι διαχείρισης πετρελαίου στην Κίνα και το τρίτο μεγαλύτερο παγκοσμίως.



ΝΟΤΙΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΣΙΑ

Η Νότιος και η Ανατολική Ασία το 2005 διαχειρίστηκαν 934 εκατ. τόνους από εξαγωγές και 1384 εκατ. τόνους από εισαγωγές, καθιστώντας τις ως τις πλέον σημαντικές ναυτιλιακές περιοχές. Από το 1990 ως το 2005 οι εξαγωγές αυξήθηκαν κατά 5.3% ετησίως και οι εισαγωγές κατά 6.1%. Η ακτογραμμή τους διατρέχει 18 χώρες, από την Ινδονησία έως τη Νότιο Κορέα συν το Πακιστάν και την Ινδία. Στο κέντρο αυτού του συμπλέγματος, βρίσκεται η Σιγκαπούρη, δημιουργώντας έτσι όλες τις προϋποθέσεις για αναπτυγμένο θαλάσσιο εμπόριο.

Βόρειο-ανατολικά αυτής της περιοχής βρίσκεται η Νότιος Κορέα, με γεωγραφικό πλάτος 10 εκατομμύρια εκτάρια .η οικονομική ανάπτυξη της Νοτίου Κορέας, όπως και της Ιαπωνίας, οφείλεται κυρίως στα ναυπηγεία, και σε αγαθά όπως ο χάλυβας, τα οχήματα και τα ηλεκτρονικά είδη. Το κυριότερο λιμάνι της είναι το Πουσάν, το οποίο βρίσκεται στη νότιο-ανατολική περιοχή της χώρας και διαχειρίζεται 100 εκατ. τόνους φορτίων ετησίως.

Οι υπόλοιπες χώρες, όπως η Ταϊλάνδη και το Βιετνάμ παρουσιάζουν πολύ μικρή ανάπτυξη με πρόωρα σημάδια οικονομικής βελτίωσης. Αντίθετα, η Ινδία με πληθυσμό 1.1 δις κατοίκους είναι μια περιοχή με δυναμική για ανάπτυξη, η οποία έχει ήδη ξεκινήσει, και θα είναι ενδιαφέρον να την παρακολουθήσουμε τις επόμενες δεκαετίες.

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ, ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΑΣΙΑ ΚΑΙ ΡΩΣΙΑ

Οι περιοχές της Μέσης Ανατολής, της Κεντρικής Ασίας και της Ρωσίας διαμορφώνουν ένα σύμπλεγμα οικονομιών που εξαρτάται σημαντικά από την εξαγωγή πετρελαίου. Οι χώρες των περιοχών αυτών κατέχουν το 71.5% των παγκόσμιων αποθεμάτων πετρελαίου. Αναφέρουμε μερικά νούμερα στην περιοχή του Περσικού Κόλπου με το μέσο ποσοστό που καταλαμβάνουν οι χώρες στο συνολικό αριθμό αποθεμάτων πετρελαίου στη Μέση Ανατολή, χαρακτηριστικά: Σαουδική Αραβία (35%), Ιράκ (15%), Κουβέιτ (14%) και Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα (13%). Σημαντικό πλεονέκτημα των χωρών αυτών που ευνοεί τις θαλάσσιες μεταφορές τους, είναι κυρίως η τοποθεσία τους.

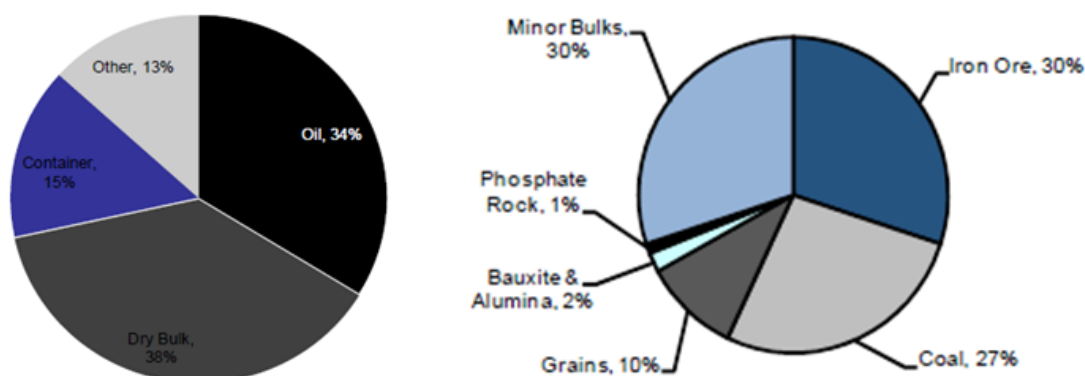
Τα τελευταία 20 χρόνια η Μέση Ανατολή, λόγω των τεράστιων αποθεμάτων της και την ιδανική της γεωγραφική θέση όπως προείπαμε, έχει υπάρξει μια σημαντική περιοχή καθορίζοντας την παγκόσμια ναυτιλία. Οι κυριότερες χώρες που εμπορεύονται στην περιοχή αυτή είναι το Μπαχρέιν, το Ομάν, το Κατάρ, το Ιράν, η Σαουδική Αραβία, το Ιράκ, τα Η.Α.Ε., το Κουβέιτ, και η Υεμένη. Η Μέση Ανατολή έχει πληθυσμό 129 εκατομμύρια και είναι ο μεγαλύτερος εξαγωγέας πετρελαίου με 1121 εκατ. τόνους και εισαγωγές της τάξεως των 160 εκατ. τόνους για το έτος 2005. Οι εξαγωγές πετρελαίου αυξήθηκαν ραγδαία το 1973, φτάνοντας το 1 δις τόνους το χρόνο, πέφτοντας όμως στους 440 εκατ. τόνους μέχρι το 1985 λόγω της «πετρελαϊκής κρίσης», για να επακολουθήσει η μείωση της τιμής του πετρελαίου ώστε να σημειώσουν και πάλι αύξηση οι εξαγωγές του. Σημαντική χρονιά υπήρξε το 2004 μιας και εξήγαγαν πάνω από 1 δις τόνους.

Βορειότερα, βρίσκεται η Ρωσία η οποία εκτείνεται από τη Βαλτική Θάλασσα στη δύση έως τη Θάλασσα της Ιαπωνίας ανατολικά. Έχει γεωγραφικό πλάτος 1.7 δις εκτάρια γης και πληθυσμό 143 εκατομμύρια κατοίκους. Τα κοιτάσματα πετρελαίου της βρίσκονται στα βόρεια και βορειοδυτικά της Κασπίας Θάλασσας καθώς και στα νησιά Σακχαλίν, στην ανατολική ακτή της. Χαρακτηριστική είναι η μεγάλη ακτογραμμή της Ρωσίας καθώς και η εύκολη προσβασιμότητα της από 4 κεντρικούς θαλάσσιους άξονες (από το Μουρμάσκ στον Αρκτικό Ωκεανό, ο Κόλπος της Φιλανδίας, η Μαύρη Θάλασσα και ανατολικά από το Βλαντιβοστόκ).

Η οικονομία της Ρωσίας τα πρώτα χρόνια του περασμένου αιώνα επικεντρώθηκε στις εξαγωγές βασικών αγαθών και κυρίως πετρελαίου. Όμως με την πτώση του Κουμμουνισμού, οι εξαγωγές μειώθηκαν από 250 εκατ. τόνους το χρόνο σε 75 εκατ. τόνους, για να επακολουθήσει καινούργιο ετήσιο υψηλό το 2005 με 360 εκατ. τόνους.

4.8 Η Αγορά των Αγαθών

Όπως έχουμε αναφέρει, η κύρια έρευνα της εργασίας αυτής επικεντρώνεται στην ανάλυση των τριών κύριων αγαθών που μεταφέρονται δια θαλάσσης, του σιδηρομεταλλεύματος, του άνθρακα και των δημητριακών. Επιλέξαμε αυτά τα προϊόντα καθώς αντιπροσωπεύουν το μεγαλύτερο ποσοστό της διακίνησης του παγκόσμιου χύδην φορτίου όπως παρατηρούμε και στη σχηματική απεικόνιση που ακολουθεί.



4.9 Διεθνές Θαλάσσιο Εμπόριο Σιδηρομεταλλεύματος (Iron-ore)

Το σιδηρομετάλλευμα αποτελεί την πρώτη ύλη για την παραγωγή του σιδήρου, ενώ ο σίδηρος ανήκει στην ευρύτερη κατηγορία των μετάλλων. Τα μέταλλα διαδραμάτισαν καθοριστικό ρόλο στην ιστορία του ανθρώπου, γεγονός που αποδεικνύεται και από τις ονομασίες που δόθηκαν σε δύο προϊστορικές εποχές της ανθρωπότητας: η εποχή του Χαλκού και η εποχή του Σιδήρου. Άλλα στοιχεία που ανήκουν στην κατηγορία

των μετάλλων είναι τα εξής: ασβέστιο, αργίλιο, βάριο, κάδμιο, κοβάλτιο, λευκόχρυσος, λίθιο, μαγνήσιο, νάτριο, νικέλιο, όσμιο, σίδηρος, τιτάνιο, χαλκός, ψευδάργυρος κ.α. Ανάλογα με τη χρησιμότητά τους τα μέταλλα χωρίζονται σε κατηγορίες: πολύτιμα μέταλλα, σίδηρος, βασικά μέταλλα, ελαφριά μέταλλα και κράματα μετάλλων. Όπως παρατηρούμε, ο σίδηρος αποτελεί μια κατηγορία από μόνος του, μιας και είναι το πιο ευρέως παραγόμενο και εμπορεύσιμο μέταλλο.

Το σιδηρομετάλλευμα χαρακτηρίζεται από πολλούς ως ο «νέος χρυσός» και όχι αδικώς μιας και μαζί με τον μεταλλουργικό άνθρακα (cocking coal), αποτελεί την κύρια πρώτη ύλη για τη βιομηχανία σιδήρου και χάλυβα. Το σιδηρομετάλλευμα συμπεριλαμβάνει μεταλλεύματα όπως μαγνήτη, λιμονίτη, σιδερίτη και πυρωμένη σιδηροπυριτίδα. Το θαλάσσιο εμπόριο σιδηρομεταλλεύματος αποτελεί το δεύτερο μεγαλύτερο από τα εμπόρια των χύδην ξηρών φορτίων και ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια, η ανάπτυξη της παγκόσμιας παραγωγής χάλυβα έχει οδηγήσει σε εκτόξευση του εμπορίου αυτού. Οι κύριες χώρες παραγωγής σιδηρομεταλλεύματος είναι η Αυστραλία, η Βραζιλία, ο Καναδάς, η Κίνα, η Ομοσπονδία της Ρωσίας, η Νότιος Αφρική, η Σουηδία και οι Η.Π.Α..

4.9.1 ΚΥΡΙΟΙ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΟΣ

Παραγωγοί Χάλυβα (Crude Steel)

Όπως αναφέραμε, το σιδηρομετάλλευμα αποτελεί την κύρια πρώτη ύλη για την παραγωγή χάλυβα. Επομένως κρίνεται σκόπιμο να μελετήσουμε τους κυριότερους παραγωγούς χάλυβα παγκοσμίως οι οποίοι είναι η Κίνα, η Αυστραλία και η Βραζιλία.

Η Κίνα αποτελεί ένα από τα πλέον πιο ισχυρά κράτη στην παραγωγή χάλυβα έχοντας μια ακραία αύξηση την τελευταία δεκαετία. Το Σεπτέμβριο του 2012, όπως φαίνεται και από τον Πίνακα 24.2, παρήγαγε 58,0 εκατ. τόνους, σημειώνοντας 0,6% αύξηση σε σύγκριση με το Σεπτέμβριο του 2011. Παράλληλα, η Ασία γενικότερα παρήγαγε 748,6 εκατ. τόνους ακατέργαστου χάλυβα κατά τους εννέα μήνες του 2012, σημειώνοντας αύξηση 1,5% σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του 2011.

Ένας ακόμα σημαντικός παραγωγός είναι η Αυστραλία η οποία το Σεπτέμβριο του 2012 παράγαγε 42,8 εκατ. τόνους. Ενώ, η παραγωγή ακατέργαστου χάλυβα της Βραζιλίας για το Σεπτέμβριο του 2012 ήταν 2,8 εκατ. τόνους, 0,4% μειωμένη σε σχέση με την αντίστοιχη του 2011.

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

Πίνακας 4.2 Παραγωγοί ακατέργαστου χάλυβα έτους 2012 (Ιανουάριος-Οκτώβριος) σε χιλιάδες τόνους

ΧΩΡΑ	Φεβρ	Απρ	Μ	Ιού	Ιού	Αύγο	Σεπτέ	Οκτ		
	Ιανου	ουάρι	Μάρ	ίλιο	άιο	νιο	λιο	υστο	μβριο	ώβρι
	άριος	ος	τιος	ς	ς	ς	ς	ς	ς	ος
China	56,733	55,883	61,581	60,575	61,234	60,213	61,693	58,703	57,946	59,096
India	6,357	6,039	6,253	6,360	6,593	6,375	6,359	6,487	6,299	6,510 e
Japan	8,630	8,612	9,324	9,077	9,224	9,198	9,251	9,207	8,802	8,841
South Korea	5,774	5,439	6,095	5,915	6,032	5,764	5,907	5,632	5,602	5,790 e
Taiwan, China	1,679	1,714	1,855	1,783	1,804	1,781	1,761	1,730	1,440	1,490 e
Asia	79,173	77,688	85,108	83,710	84,887	83,330	84,971	81,758	80,088	81,727
Argentina	396	450	497	480	458	451	344	380	396	414
Brazil	2,790	2,802	3,132	3,013	2,855	2,756	2,993	2,871	2,864	3,154
Chile	140	136	155	141	150	144	133	153	136	140
Colombia	102	98	134	122	126	121	103	97	102	105
Ecuador	38	34	38	38	41	43	45	47	49	50
Paraguay	1	3	3	3	4	4	4	4	4	5
Peru	84	75	78	80	84	88	93	97	102	105
Uruguay	9	9	10	10	11	11	12	12	13	15
Venezuela	170	173	255	188	243	217	212	179	188	195
South America	3,730	3,780	4,302	4,075	3,972	3,835	3,939	3,840	3,854	4,183
Australia	412	388	402	405	396	403	412	445	430	428
New Zealand	78	65	61	80	82	82	82	74	81	76
Oceania	490	454	463	485	477	485	494	519	511	504

Πηγή: <http://www.worldsteel.org>

Σε αυτό το σημείο κρίνεται σκόπιμο να επισημανθεί πως, σύμφωνα με τη Deutsche Bank, το σιδηρομετάλλευμα που παράγεται στην Κίνα έχει περιεκτικότητα 20% σε σίδηρο, ενώ το αντίστοιχο τόσο της Αυστραλίας όσο και της Βραζιλίας έχει περίπου τη διπλάσια περιεκτικότητα (55%), γεγονός που καθιστά ακριβότερη και τη διαδικασία εξόρυξής του.

4.9.2 ΖΗΤΗΣΗ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΟΣ – ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ

Κύριοι εισαγωγείς σιδηρομεταλλεύματος είναι χώρες, όπως προείπαμε, με ισχυρή βιομηχανία χάλυβα. Η Κίνα είναι ο μεγαλύτερος εισαγωγέας σιδηρομεταλλεύματος, αντιπροσωπεύοντας το 2009 το 68% των παγκόσμιων εισαγωγών σιδηρομεταλλεύματος και για το 2010 το 61%. Δεύτερος μεγαλύτερος εισαγωγέας για το 2009 ήταν οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης με 15,8%, ενώ το 2010 βρέθηκαν στην τρίτη θέση με ποσοστό 11%. Το 2009 η Ιαπωνία με 12% ήταν ο τρίτος μεγαλύτερος εισαγωγέας, ενώ το 2010 αντιπροσώπευε το 14% των παγκόσμιων εισαγωγών. Η Κορέα σημείωσε ποσοστό 5% το 2009, 41% αυξημένο σε σχέση με το αντίστοιχο του 2008, ενώ το 2010 6%.

Πίνακας 4.3 Κυριότεροι Εισαγωγείς Σιδηρομεταλλεύματος το 2010 (σε%)

China	61
Japan	14
EU 15	11
Republic of Korea	6
Middle East	2
Other	6

Πηγή: Review of Maritime Transport 2011, UNCTAD Secretariat

4.9.3 ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΟΣ

Οι εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος κυριαρχούνται από την Αυστραλία και τη Βραζιλία, με ζήτηση που μονοπωλούν οι κινέζικες αγορές ειδικά τα τελευταία έτη. Βασικές εταιρείες εξόρυξης σιδηρομεταλλεύματος είναι η Vale (Βραζιλία), η BHP Billiton (Αυστραλία) και η Rio Tinto (Αυστραλία / Ηνωμένο Βασίλειο).

Το 2009, οι εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος της Αυστραλίας έφτασαν τους 362 εκατ. τόνους και της Βραζιλίας τους 266 εκατ. τόνους. Οι εξαγωγές της Βραζιλίας και της Αυστραλίας μαζί άγγιξαν, το 2009, το 70% των παγκόσμιων εξαγωγών σιδηρομεταλλεύματος. Η Ινδία το 2009, εξήγαγε το 13% των παγκόσμιων εξαγωγών, η Νότιος Αφρική το 5% ο Καναδάς το 3% και η Σουηδία το 2%.

Το 2010 οι εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος εκτινάχθηκαν στα ύψη. Έτσι, η Αυστραλία, ως ο κυρίαρχος εξαγωγέας, εξήγαγε 427 εκατ. τόνους, η Βραζιλία 311 εκατ. τόνους και η Ινδία 104 εκατ. τόνους.

Πίνακας 4.4 Κυριότεροι Εξαγωγείς Σιδηρομεταλλεύματος το 2010 (σε%)

Australia	40
Brazil	31
India	10
South Africa	5
Canada	3
Sweden	2
Other	9

Πηγή: Review of Maritime Transport 2011, UNCTAD Secretariat

Πίνακας 4.5 Εξαγωγές Σιδηρομεταλλεύματος κατά τα έτη 2010-2011 και ποσοστό μεταβολής τους

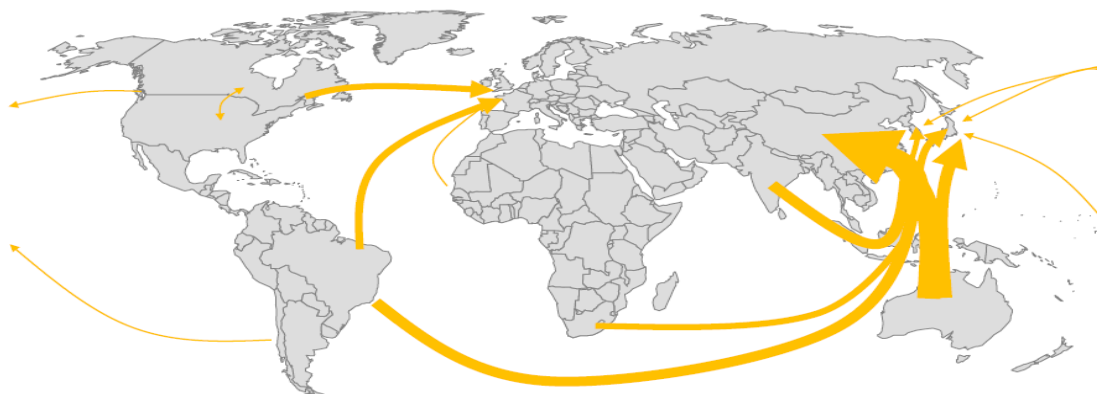
	2010	2011	% Change
AUSTRALIA	427	466	9
BRAZIL	311	331	6
INDIA*	104	79	-24
SOUTH AFRICA	48	53	11
UKRAINE	33	34	4
CANADA	31	34	10
RUSSIA	20	27	33
SWEDEN	21	21	2
IRAN*	15	17	14
INDONESIA	9	14	60
OTHER	51	51	0
TOTAL TOP 15	1068	1126	5

Πηγή: International Steel Statistics Bureau

4.9.4 ΡΟΕΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΟΣ 2001-2011

Το 90% του εμπορίου του σιδηρομεταλλεύματος μεταφέρεται δια θαλάσσης, ενώ το εναπομείναν ποσοστό προορίζεται για εμπορία μεταξύ των Η.Π.Α. και του Καναδά αλλά και μεταξύ των Πρώην Σοβιετικών χωρών και των Ανατολικών Ευρωπαϊκών

χωρών.



2001-2008

Το 2001, παρατηρείται μείωση στο θαλάσσιο εμπόριο σιδηρομεταλλεύματος κατά 2%. Το 2002, η αλματώδης αύξηση της παράγωγης χάλυβα αντανακλάται σε αύξηση κατά 5,1% του θαλάσσιου εμπορίου σιδηρομεταλλεύματος, φτάνοντας τους 475 εκατ. 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%. 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 παράγωγή χάλυβα, το 2004 αντικατοπτρίζεται ως με αύξηση κατά 12,6% του θαλάσσιου εμπορίου σιδηρομεταλλεύματος πλησιάζοντας τους 590 εκατ. τόνους, Η Αυστραλία και η Βραζιλία, αντιπροσωπεύουν το 70% των παγκόσμιων εξαγωγών, σημειώνοντας αύξηση κατά 8,5% και 10%, στους 205 εκατ. τόνους και 203 εκατ. τόνους αντίστοιχα, Η Ινδία το 2004 εμφανίζεται στο προσκήνιο σημειώνοντας μια θεαματική αύξηση των εξαγωγών της κατά 27,3% στους 70 εκατ. τόνους, Οι εξαγωγές της Ν. Αφρικής παρέμειναν σταθερές στους 26 εκατ. τόνους. Ο μεγαλύτερος εισαγωγέας με μεγάλη διαφορά ήταν η Κίνα με τις εισαγωγές τις να φτάνουν τους 208,1 εκατ. τόνους, μια αύξηση σχεδόν 50 εκατ. 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 εκατ. τόνους. Το 2005, συνεχίστηκε η άνθηση στην παγκόσμια παραγωγή χάλυβα, ως αποτέλεσμα την αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου σιδηρομεταλλεύματος κατά 9,3%, τα οποία ανέρχονταν συνολικά στους 645 εκατ. τόνους. Η Αυστραλία και η Βραζιλία σημείωσαν αύξηση των εξαγωγών τους κατά 14,5% και 8,3% αντιστοίχως. Η Ινδία συνέχισε την ανοδική της πορεία εξάγοντας 75 εκατ. τόνους το 2005, μια ετήσια αύξηση κατά 10%. Η Κίνα σημείωσε αύξηση εισαγωγών κατά 50 εκατ. τόνους, φτάνοντας τους 263 εκατ. 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 εκατ. τόνους. Οι δύο 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 εκατ. τόνους. Η Κίνα συνεχίζει να είναι ο κύριος προορισμός των εξαγωγών σιδηρομεταλλεύματος. Το 2005, εκφορτώθηκαν στα λιμάνια της Κίνας 326 εκατ. 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. Το 2007, οι εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος έφτασαν τους 792 εκατ. 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 εκατ. τόνους. Οι εξαγωγές της Αυστραλίας ανέρχονταν στους 266,8 εκατ. 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 εκατ. 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 οποίας 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.

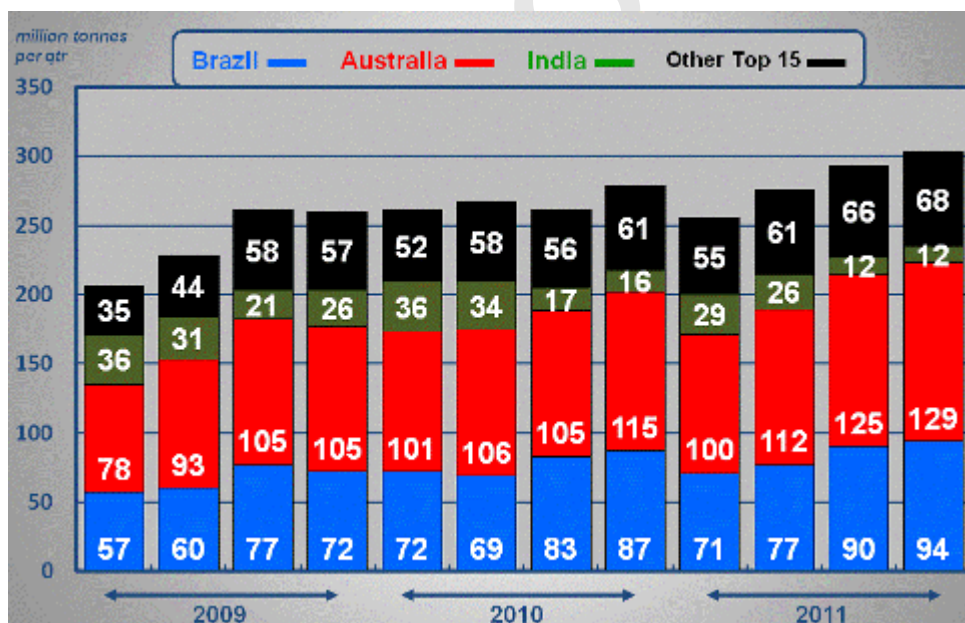
Ο όγκος των θαλάσσιου εμπορίου σιδηρομεταλλεύματος το 2008, ανέρχονταν στους 844 εκατ. τόνους., μια αύξηση κατά 6,5% σε σχέση με το 2007. Η Αυστραλία ξανακέρδισε τη θέση της ως ο μεγαλύτερος εξαγωγέας σιδηρομεταλλεύματος, εξάγοντας το 2008 309,5 εκατ. τόνους σε σχέση με την Βραζιλία που ξαναβρέθηκε στην δεύτερη θέση εξάγοντας 281,7 εκατ. τόνους. Η Ινδία, έχει ισχυροποιήσει τη θέση της ανάμεσα στους κύριους εξαγωγείς σιδηρομεταλλεύματος εξάγοντας το 2008, 101,1 εκατ. 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, 2011

Το 2009 ο συνολικός όγκος του θαλάσσιου εμπορίου σιδηρομεταλλεύματος υπολογίστηκε στους 907 εκατ. τόνους, σημειώνοντας έτσι μια αύξηση κατά 8,6% ε συγκρίσει με το 2008. Η Αυστραλία παρέμεινε ο κύριος εξαγωγέας, σημειώνοντας αύξηση κατά 14%, εξάγοντας 362,4 εκατ. τόνους , σε αντίθεση με την Βραζιλία η οποία μείωσε τις εξαγωγές της κατά 5,64% εξάγοντας 266 εκατ. τόνους. Η Κίνα αποδεικνύεται ο κυρίαρχος εισαγωγέας αυξάνοντας θεαματικά τις εισαγωγές της κατά 41,8% γεγονός που οφείλεται στην προσπάθεια της κυβέρνησης να τονώσει την εγχώρια ζήτηση. Η Ιαπωνία από την άλλη μεριά σημείωσε θεαματική πτώση κατά 25% στις εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος. Το 2010, χωρίς να υπάρχουν περιθώρια αλλαγής, η Αυστραλία και η Βραζιλία συνεχίζουν να έχουν ανοδικές τάσεις στις εξαγωγές τους, οι οποίες μαζί ελέγχουν σχεδόν τα τρία τέταρτα της αγοράς, σημείωσαν αύξηση των εξαγωγών τους κατά 10,9% και 17,0% αντίστοιχα. Πιο συγκεκριμένα, η Αυστραλία εξήγαγε 402 εκατ. τόνους και η Βραζιλία 310 εκατ. τόνους. 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. Με εξαίρεση την Ινδία και τη Μαυριτανία, και άλλοι εξαγωγείς, όπως είναι ο Καναδάς, η Σουηδία, η Νότιος Αφρική και το Περού, είδαν τον όγκο τους να αυξάνεται. Το 2010, ισχυροί εισαγωγείς σιδηρομεταλλεύματος υπήρξαν η Ιαπωνία, η Δημοκρατία της Κορέας και

η Ευρωπαϊκή Ένωση αντισταθμίζοντας έτσι τη μείωση των εισαγωγών της Κίνας οι οποίες μειώθηκαν κατά 2%. Παρόλα αυτά, οι εισαγωγές της Κίνας αγγίζουν το 60% του παγκόσμιου συνόλου. Το 2011 βρήκε τις εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος να αυξάνονται κατά 5%. Οι εισαγωγές της Κίνας αυξήθηκαν και πάλι ταχύτερα από την αύξηση της εγχώριας παραγωγής ακατέργαστου χάλυβα, αγγίζοντας τους 687 εκατ. τόνους σημειώνοντας έτσι αύξηση 11% από το 2010. Από τους κυριότερους εξαγωγείς, μόνο η Ινδία παρουσίασε μείωση, μετά την επιβολή νέων φόρων στις εξαγωγές. Επίσης, η Ουκρανία, το Καζακστάν και η Ρωσική Ομοσπονδία αύξησαν τις εξαγωγές τους με κύρια πηγή αγοράς την Κίνα. Η μεταφορική ικανότητα λειτούργησε ως ένας περιοριστικός παράγοντας για την περαιτέρω επέκταση.

Γράφημα 4.1 Μεταβολές εξαγωγών σιδηρομεταλλεύματος κατά τα έτη 2009-2011



Πηγή: <http://www.issb.co.uk/asia.html>

4.9.5 ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΚΙΝΑΣ

Η Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας, τα 30 τελευταία χρόνια παρουσίασε υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης. Είναι η δεύτερη μεγαλύτερη οικονομία στον κόσμο, με μέσους

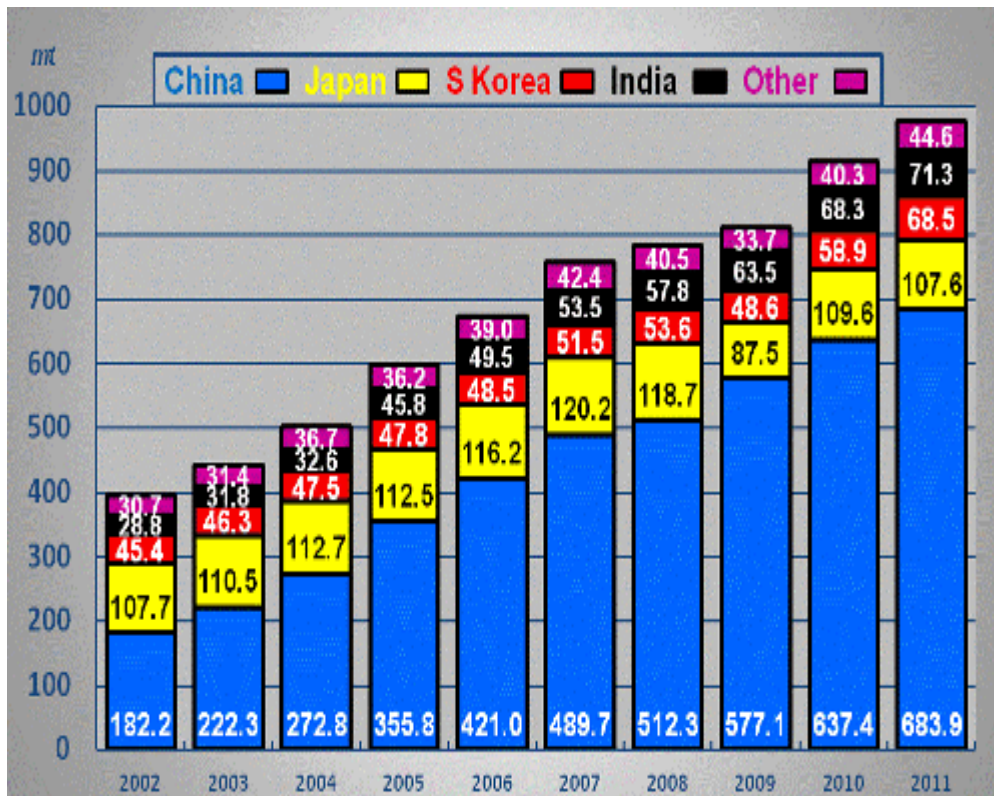
ρυθμούς ανάπτυξης 10% για τα τελευταία 30 χρόνια. Η Κίνα είναι επίσης και ο μεγαλύτερος εξαγωγέας και ο δεύτερος μεγαλύτερος εισαγωγέας αγαθών στον κόσμο, καθώς και το 2010 απέκτησε τον τίτλο του κορυφαίου κατασκευαστή στον κόσμο, ξεπερνώντας τις Ηνωμένες Πολιτείες. Το 2010 το Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ (PPP) βάση του IMF ανήλθε στα \$7.518.

Η τάση εκβιομηχάνισης της Ασίας κατά τα τελευταία έτη, την έχει καταστήσει την περιοχή με τη μεγαλύτερη παραγωγή, αλλά συγχρόνως και ζήτηση, χάλυβα στον κόσμο, όπως προείπαμε. Οι περιοχές που παράγουν συνολικά το 99,5% του χάλυβα παγκοσμίως είναι οι: Κίνα, Ιαπωνία, Ινδία, Νότιος Κορέα, Ταϊβάν, Μαλαισία, Ταϊλάνδη, Ινδονησία και Σιγκαπούρη.

Ιδιαίτερα, η ανάπτυξη της κινεζικής παραγωγής χάλυβα κυριαρχεί τόσο στην Ασία όσο και στην παγκόσμια παραγωγή. Το 2000, η Κίνα αντιπροσώπευε μόλις το 39% της παραγωγής ακατέργαστου χάλυβα της Ασίας, ποσοστό το οποίο έχει πλέον αυξηθεί σε 70% μια και η κινεζική παραγωγή αυξήθηκε περισσότερο από πέντε φορές μεταξύ των ετών 2000 και 2011.

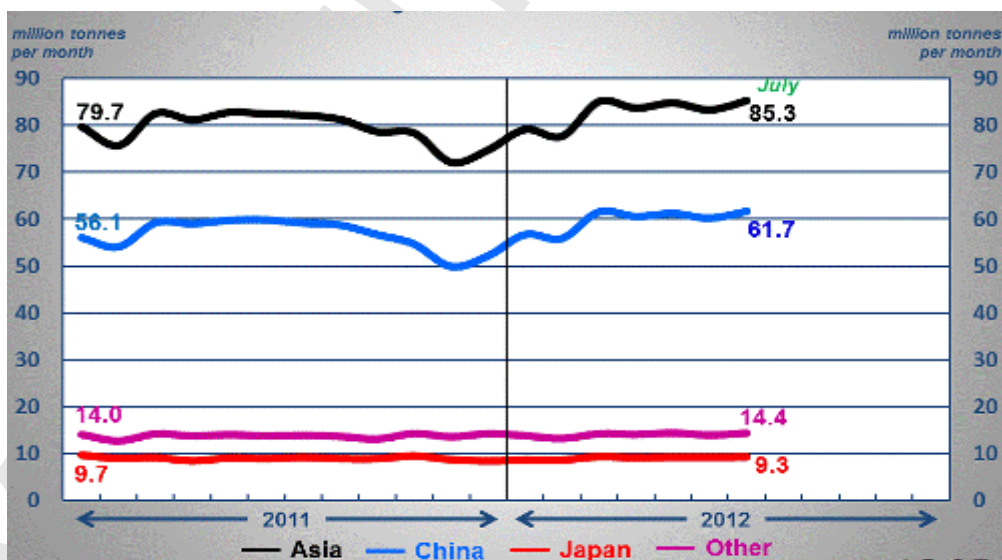
Επίσης, το 2000 η Ασία στο σύνολό της αντιπροσώπευε το 39% της παγκόσμιας παραγωγής ακατέργαστου χάλυβα με την Κίνα να αντιπροσωπεύει το 15%. Το 2011, η Κίνα κατείχε το 46% του παγκόσμιου συνόλου μόνη της με την Ασία στο σύνολό της το 65%, όπως φαίνεται και στα γραφήματα 4.2 και 4.3 που παραθέτουμε παρακάτω. Η παραγωγή της Ινδίας από την άλλη έχει αυξηθεί επίσης γρήγορα, από τα 27 εκατ. τόνους το 2000 σε 72 εκατ. τόνους το 2011.

Γράφημα 4.2 Η παραγωγή Χάλυβα στην Ασία (2002-2011)



Πηγή: <http://www.issb.co.uk/asia.html>

Διάγραμμα 4.3 Η μηνιαία παραγωγή Χάλυβα στην Ασία (2011-2012)



Πηγή: <http://www.issb.co.uk/asia.html>

Η Ασία περιλαμβάνει μερικές από τις μεγαλύτερες χώρες εισαγωγής και εξαγωγής χάλυβα. Όπως αναφέραμε, οι κινεζικές εξαγωγές έχουν κυριαρχήσει τα τελευταία χρόνια, όχι μόνο λόγω των μεγάλων ποσοτήτων που εξάγουν αλλά και της μεγάλης μεταβλητότητας που έχουν, γεγονός που λειτουργεί ως φαινόμενο «ντόμινο» με σοβαρές επιπτώσεις στις υπόλοιπες αγορές παγκοσμίως. Σε αντίθεση με την Κίνα, οι ιαπωνικές εξαγωγές χάλυβα τείνουν να παρουσιάζουν μεγαλύτερη σταθερότητα με την πάροδο του χρόνου. Με πτώση μόλις 11% το 2009, η Ιαπωνία υπήρξε για ακόμη μια φορά ο μεγαλύτερος εξαγωγέας χάλυβα, θέση την οποία διατήρησε για το 2010. Το 2011 οι εξαγωγές της σημείωσαν εξασθένηση 5% με αποτέλεσμα να την κατατάξουν στη δεύτερη θέση των μεγαλύτερων εξαγωγέων, μετά την Κίνα. Επομένως, εύκολα διαπιστώνει κανείς πως η ολοένα και αυξανόμενη ζήτηση εισαγωγών σιδηρομεταλλεύματος της Κίνας μπορεί να εξηγηθεί από την αύξηση της εγχώριας παραγωγής χάλυβα.

Πίνακας 4.6 Οι κυριότεροι Εξαγωγείς Χάλυβα της Ασίας (2010-2011)

Rank	Exporter	million tonnes		% Change
		2010	2011	
1	China	38.8	44.4	15
2	Japan	42.4	40.3	-5
3	South Korea	23.9	28.0	17
4	Taiwan	9.8	10.3	5
5	India*	6.2	9.3*	50
6	Malaysia	2.0	2.5	23
7	Singapore	1.7	2.1	22
8	Thailand	1.6	1.4	-13
9	Hong Kong	1.4	1.2	-13
10	Indonesia	1.2	1.2	0
	Other	1.0	1.4	40
	Total	129.8	142.0	9

* estimated data

Πηγή: <http://www.issb.co.uk/asia.html>

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

4.9.6 ΟΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΟΣ ΤΟ 2012

Σύμφωνα με τα σημερινά δεδομένα, η πτώση τόσο στις τιμές σιδηρομεταλλεύματος όσο και στα ναυτιλιακά έξοδα για τη μεταφορά ξηρού φορτίου καθιστά πλέον οικονομικότερο για τα κινεζικά εργοστάσια να αγοράζουν τις πρώτες ύλες από τη Βραζιλία, η οποία απέχει περισσότερο από 8.000 ναυτικά μίλια από τις κινεζικές ακτές, παρά να αγοράζουν πρώτες ύλες υποδεέστερης ποιότητας από την Κίνα.

Αυτό, έχει ως αποτέλεσμα η παραγωγικότητα της κινεζικής 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.

Οι εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος από την Κίνα, η οποία ήρθε αντιμέτωπη με μια απaráμιλλη ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια, ενδέχεται να αλλάξουν εξαιτίας των προσπαθειών που καταβάλει η κυβέρνηση να επιβραδύνει την ταχεία οικονομική της ανάπτυξη. Εκτός από αυτό, σημαντικό ρόλο παίζει το γεγονός ότι ειδικά το τελευταίο διάστημα, η Κίνα έχει πετύχει το απόθεμα που χρειαζόταν.

Ακόμα, έχουν ανακαλύψει δικό τους κοιτάσμα, περίπου 3,5 δισ. τόνων, που, αν και είναι χαμηλής περιεκτικότητας, χαρακτηρίζεται εκμεταλλεύσιμο. Οι Κινέζοι εκτιμούν ότι, μέχρι το 2015, θα έχουν τη δυνατότητα να καλύπτουν περίπου το 50% των αναγκών τους. Παράλληλα, η Βραζιλία σε σχέδιο που είχε παρουσιάσει το Φεβρουάριο του 2011, αναμένεται να διπλασιάσει μέχρι το 2030 την παραγωγή βασικών ομάδων ορυκτών, συμπεριλαμβανομένου και του σιδηρομεταλλεύματος. Η

εξαγωγή σιδηρομεταλλεύματος υπολογίζεται να αυξηθεί κατά 58% μεταξύ των ετών 2010 και 2015.

Αλλά και η Ινδία, στην οποία όμως δεν χρησιμοποιούνται capes για τις μεταφορές, λόγω έλλειψης κατάλληλων λιμενικών υποδομών, έχει σταματήσει τις εξαγωγές για δύο λόγους. Πρώτον, λόγω της επιβολής νέου φόρου στις εξαγωγές, αλλά και της απαγόρευσης των εξαγωγών σιδηρομεταλλεύματος που προέρχεται από παράνομη εξόρυξη.

Ταυτόχρονα προβλήματα αντιμετώπισε και ο βραζιλιάνικος εξορυκτικός κολοσσός, η Vale, λόγω φυσικών καταστροφών. Οι έντονες βροχοπτώσεις του Ιανουαρίου, έχουν κλείσει από κατολισθήσεις ορυχεία της Vale σε τρεις περιφέρειες της Βραζιλίας. Υπολογίζεται ότι η εταιρεία θα εξαγάγει περίπου 130 εκατ. τόνους λιγότερους.

Αναφορικά με το 2012, η Intermodal¹⁴ εκτιμά ότι είναι δύσκολο να υπάρξει παγκόσμια ανάκαμψη, εκτός αν η ανάπτυξη της Κίνας ξεπεράσει τις προσδοκίες των αναλυτών, που τη δίνουν στο 8,5% για το 2012, από 9,5% πέρυσι. Ωστόσο, σημειώνει ότι υπάρχει το ενδεχόμενο να καλύψει τη διαφορά, εάν αυξήσει τις εισαγωγές της σε λιγνίτη - άνθρακα, για να ικανοποιήσει τις ανάγκες που έχει για ενέργεια. Ήδη η κρατική εταιρεία εξόρυξης άνθρακα της Ινδίας σχεδιάζει να ανοίξει νέα ορυχεία στην Ινδονησία, για την κάλυψη των μελλοντικών αναγκών. Παρόλο που δεν είναι δυνατόν να αλλάξουν τα πράγματα από τη μια μέρα στην άλλη, η Ινδία θα διαδραματίσει σίγουρα τον καταλυτικό ρόλο της ως κινητήρια δύναμη της ζήτησης και υποστηρικτής της αγοράς ξηρού φορτίου για τα επόμενα χρόνια.

4.10 ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΑΝΘΡΑΚΑ (COAL)

Ο άνθρακας είναι το κατεξοχήν προϊόν που μεταφέρεται δια θαλάσσης. Αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα στοιχεία που συναντώνται σε αφθονία στη φύση μιας και χρησιμοποιείται, κατά κύριο λόγο, ως στερεό καύσιμο για την παραγωγή ηλεκτρισμού και θερμότητας μέσω καύσης. Όπως καταλαβαίνουμε η εφαρμογή του

¹⁴ <http://www.marineews.gr/pub/category.asp?lang=gr&contentid=16949>

άνθρακα κρίνεται σημαντική για την ανάπτυξη οικονομιών και χωρών. Υπάρχουν διάφορα είδη άνθρακα με πολλαπλές εφαρμογές και χρήσεις το καθένα. Τα κυριότερα είδη είναι τα εξής:

Ανθρακίτης: Είναι ο αρχαιότερος και καθαρότερος γαιάνθρακας ενώ περιέχει μεταξύ 86% και 97% άνθρακα. Είναι σώμα στερεό, καίγεται εύκολα με μικρή και πολύ θερμαντική φλόγα και χρησιμοποιείται κυρίως ως καύσιμο υλικό και ένα μικρό ποσοστό του για την Παρασκευή υγραερίου και γραφίτη.

Λιθάνθρακας: Σχηματίστηκε μετά τον ανθρακίτη και είναι κατώτερος σε ποιότητα καθώς περιέχει 75% άνθρακα. Είναι σώμα στερεό, καίγεται με μια γαλάζια φλόγα και χρησιμοποιείται ευρύτατα σαν καύσιμο υλικό. Με ξηρή απόσταξη του λιθάνθρακα λαμβάνουμε το κοκ, τη λιθανθρακόπισσα, την αμμωνία και αέριες ενώσεις που αποτελούν το φωταέριο.

Λιγνίτης: Είναι ο γαιάνθρακας με τη νεότερη ηλικία και περιέχει 65% περίπου άνθρακα. Είναι σώμα στερεό ενώ συχνά έχει τη μορφή του ξύλου από το οποίο προέρχεται (ξυλίτης). Χρησιμοποιείται στα εργοστάσια και για την παραγωγή ηλεκτρικού ρεύματος.

Τύρφη: είναι ο γαιάνθρακας που προέρχεται από την απανθράκωση υδρόβιων φυτών ενώ περιέχει 55% περίπου άνθρακα. Είναι πορώδης και καίγεται δύσκολα. Χρησιμοποιείται σαν καύσιμη ύλη κατώτερης ποιότητας.

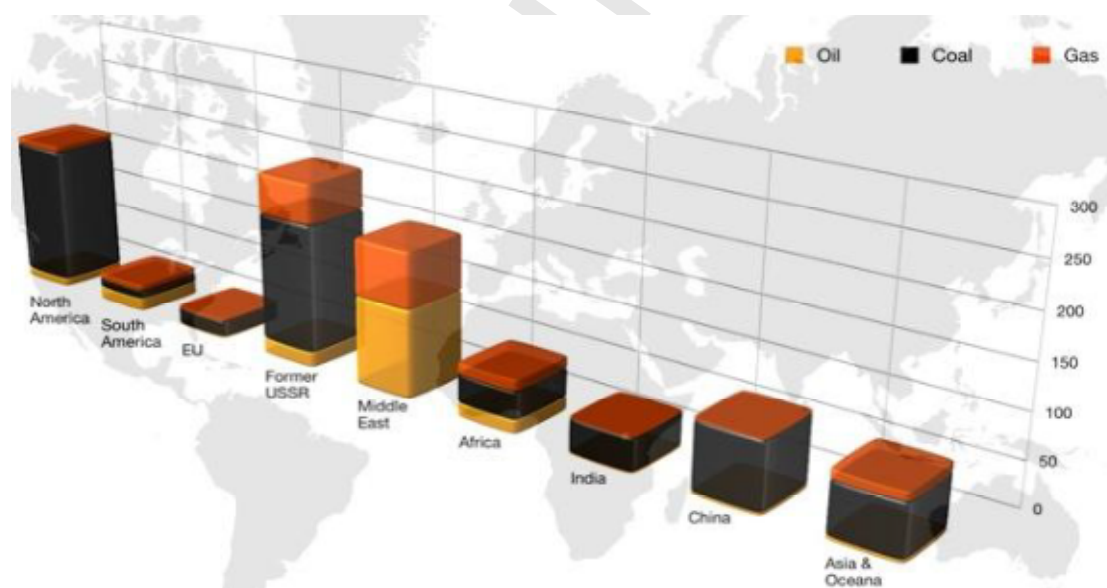
Η αναγκαιότητα του άνθρακα ως πρώτη ύλη, ανάγεται σε παγκόσμια κλίμακα μιας και χρησιμοποιείται κυρίως στην παραγωγή ενέργειας και θερμότητας, στη μεταλλουργία κατά την παρασκευή του χάλυβα, στην παρασκευή τσιμέντου αλλά και ως υγρό καύσιμο.

Όσον αφορά τον άνθρακα ως μεταφερόμενο θαλάσσιο αγαθό, κρίνεται αναγκαίος ο διαχωρισμός του σε δυο κατηγορίες, και κατά συνέπεια μελετάται ως δυο διαφορετικές αγορές. Η πρώτη είναι η αγορά του μεταλλουργικού άνθρακα, ο οποίος είναι η πρώτη ύλη για την βιομηχανία χάλυβα.(coking coal) ενώ η δεύτερη αγορά, είναι αυτή του θερμικού άνθρακα ο οποίος χρησιμοποιείται ως καύσιμο στη βιομηχανία παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας. (steam coal). Ως καύσιμο δηλαδή ο άνθρακας χρησιμοποιείται από τους σταθμούς παραγωγής ενέργειας.

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Άνθρακα (World Coal Association, WCA), εκτιμάται ότι υπάρχουν 847 δισεκατομμύρια «Πραγματικά Αποθέματα» (proved reserves)¹⁵ άνθρακα. Αυτό συνεπάγεται ότι με τους παρόντες ρυθμούς παραγωγής, καλύπτονται οι ανάγκες για άνθρακα για τα επόμενα 118 χρόνια, αριθμός αρκετά μεγάλος εάν αναλογιστεί κανείς ότι τα «Πραγματικά Αποθέματα» πετρελαίου και αερίου προσφέρουν επάρκεια για περίπου 46 και 59 χρόνια αντιστοίχως.

Αποθέματα άνθρακα (μικρά ή μεγάλα) συναντώνται σχεδόν σε κάθε χώρα του πλανήτη, ενώ υπάρχει η δυνατότητα εξόρυξης σε πάνω από 70 χώρες. Τα μεγαλύτερα από αυτά βρίσκονται στις Η.Π.Α., στη Ρωσία, στην Κίνα και στην Ινδία. Το παρακάτω σχήμα απεικονίζει την παγκόσμια κατανομή των αποθεμάτων πετρελαίου, άνθρακα και αερίου ανά γεωγραφική περιοχή, την Κίνα και την Ινδία (Γράφημα 4.4).

Γράφημα 4.4 Κύρια παγκόσμια ενεργειακά αποθέματα



Πηγή: <http://www.worldcoal.org/>

¹⁵ «Πραγματικά Αποθέματα» (proved reserves) : Αποθέματα τα οποία όχι μόνο μπορούν να ανακτηθούν πρακτικά, όμως η ανάκτησή τους είναι εφικτή τεχνικά αλλά οικονομικά ασύμφορη. Αυτό σημαίνει ότι λαμβάνονται υπόψη οι δυνατότητες της υφιστάμενης εξορυκτικής τεχνολογίας και τα οικονομικά στοιχεία της ανάκτησης των αποθεμάτων αυτών. Η ποσότητα των «Πραγματικών Αποθεμάτων» αλλάζει κάθε φορά που η τιμή του άνθρακα στις αγορές μεταβάλλεται. Παραδείγματος χάριν, εάν η τιμή του άνθρακα μειωθεί, τότε και η ποσότητα των «Πραγματικών Αποθεμάτων» θα ελαττωθεί ανάλογα, διότι θα είναι οικονομικά ασύμφορη η εξόρυξη ορισμένων κοιτασμάτων.

4.10. 1 ΠΑΡΑΓΩΓΟΙ ΑΝΘΡΑΚΑ

Στον παρακάτω πίνακα παρατηρούμε ότι οι κυριότεροι παραγωγοί άνθρακα παγκοσμίως είναι η Κίνα η οποία το έτος 2010 παράγαγε περίπου το 50% της παγκόσμιας παραγωγής άνθρακα, η Η.Π.Α. με ποσοστό παραγωγής για το 2010, 15% και οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης με ποσοστό περίπου 8,5%.

Πίνακας 4.8 Κύριοι Παραγωγοί Άνθρακα (2010)

Κύριες χώρες παραγωγής άνθρακα, 2010 (εκατ. τόνους)		
Χώρα	2010	Ποσοστό %
Κίνα	3240	49,95%
Η.Π.Α.	984,6	15,18%
Ευρωπαϊκή Ένωση	535,7	8,26%
Αυστραλία	423,9	6,53%
Ρωσία	316,9	4,89%
Ινδονησία	305,9	4,72%
Νότιος Αφρική	253,8	3,91%
Γερμανία	182,3	2,81%
Πολωνία	133,2	2,05%
Καζακστάν	110,8	1,71%

Πηγή: <http://www.iea.or>

4.10.2 ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ & ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ ΑΝΘΡΑΚΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ

Σύμφωνα με τον πίνακα 4.9 που ακολουθεί, η μεγαλύτερη εισαγωγική χώρα σε άνθρακα στον κόσμο, το 2010, αναδείχτηκε η Ιαπωνία αντιπροσωπεύοντας περίπου το 27% των παγκόσμιων εισαγωγών. Η Κίνα ακολουθεί κατέχοντας το 25% και η Νότιος Κορέα το 17% των παγκόσμιων εισαγωγών.

Πίνακας 4.9 Κύριες Εισαγωγικές Χώρες Άνθρακα το 2010

Κύριες Εισαγωγικές Χώρες Άνθρακα, 2010 (σε εκατ. τόνους)				
Χώρα	2010	Ποσοστό %	Θερμικός (steaming)	Μεταλλουργικός (coking)
Ιαπωνία	187	26,38	129	58
Κίνα	177	24,96	129	48
Νότιος Κορέα	119	16,78	91	28
Ινδία	90	12,69	60	30
Κινεζική Ταϊπέι	63	8,89	58	5
Γερμανία	46	6,49	38	8
Τουρκία	27	3,81	20	20

Πηγή: <http://www.iea.org/>

Πίνακας 4.10 Αλλαγές στους κορυφαίους Εισαγωγείς Άνθρακα κατά τα έτη 2000, 2003, 2006 και 2009 (σε %)

	2000	2003	2006	2009
1	Japan	Japan	Japan	Japan
2	Korea, South	Korea, South	Korea, South	China
3	Taiwan	Taiwan	Taiwan	Korea, South
4	Germany	Germany	United Kingdom	India
5	Russia	United Kingdom	India	Taiwan
6	United Kingdom	Russia	Germany	Germany
7	Canada	United States	China	United Kingdom
8	India	India	United States	Russia
9	Netherlands	Canada	Russia	United States
10	Spain	Netherlands	Italy	Turkey

Πηγή: <http://www.eia.gov/>

ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ

Ανάμεσα στους καθιερωμένους εξαγωγείς άνθρακα, το 2010, όπως φαίνεται και στον πίνακα 4.11 που παραθέτουμε, συγκαταλέγονται πρώτη η Αυστραλία, αντιπροσωπεύοντας το 37% των παγκόσμιων εξαγωγών άνθρακα. Ακολουθεί, η Ινδονησία με περίπου 20% και η Ρωσία με περίπου 14%.

Πίνακας 4.11 Κύριες Εξαγωγικές Χώρες Άνθρακα το 2010

Κύριες Εξαγωγικές Χώρες Άνθρακα, 2010 (σε εκατ. τόνους)				
Χώρα	2010	Ποσοστό %	Θερμικός (steaming)	Μεταλλουργικός (coking)
Αυστραλία	298	36,70%	143	155
Ινδονησία	162	19,95%	160	2
Ρωσία	109	13,42%	95	14
Η.Π.Α.	74	9,11%	23	51
Νότιος Αφρική	70	8,62%	68	2
Κολομβία	68	8,37%	67	1
Καναδάς	31	3,82%	4	27

Πηγή: <http://www.iea.org/>

Πίνακας 4.12 Αλλαγές στους κορυφαίους Εξαγωγείς Άνθρακα κατά τα έτη 2000, 2003, 2006 και 2009 (σε %)

	2000	2003	2006	2009
1	Australia	Australia	Australia	Australia
2	China	China	Indonesia	Indonesia
3	South Africa	Indonesia	Russia	Russia
4	Indonesia	South Africa	China	Colombia
5	United States	Russia	South Africa	South Africa
6	Russia	Colombia	Colombia	United States
7	Colombia	United States	United States	China
8	Canada	Canada	Canada	Canada
9	Kazakhstan	Kazakhstan	Kazakhstan	Vietnam
10	Poland	Poland	Poland	Kazakhstan

Πηγή: <http://www.eia.gov/>

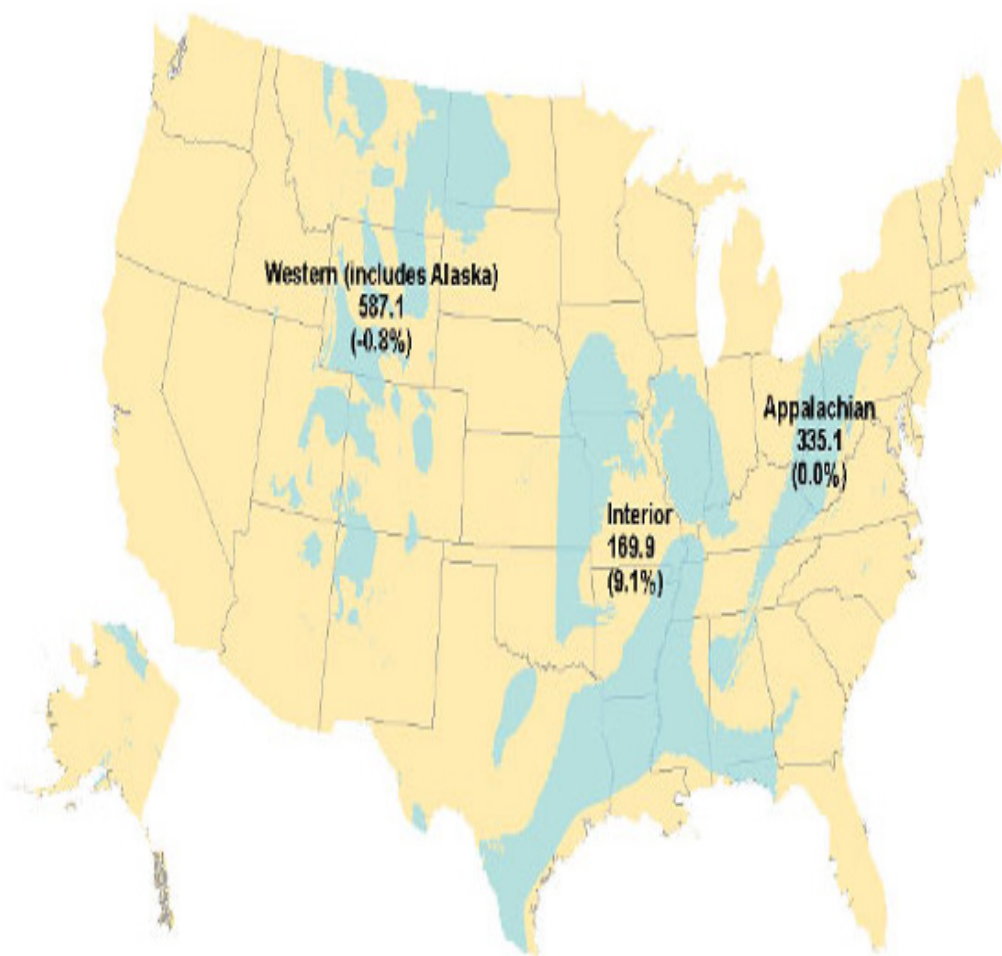
4.10.3 ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΩΝ Η.Π.Α

Οι Η.Π.Α. κατέχουν το μεγαλύτερο εκτιμώμενο ανακτήσιμο ποσοστό αποθέματος άνθρακα παγκοσμίως. Το 2011, τα ανθρακωρυχεία του κράτους παρήγαγαν περισσότερο από 1 δις short tons άνθρακα ενώ περισσότερο από το 90% αυτού

χρησιμοποιήθηκε από τις αμερικάνικες μονάδες παραγωγής ηλεκτρισμού. Μολονότι ο άνθρακας αποτελεί τη μεγαλύτερη πηγή παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας για πάνω από 60 χρόνια, το ετήσιο μερίδιο παραγωγής μειώθηκε από 49% που σημειώθηκε το 2007, σε 42% το 2011 καθώς μερικοί παραγωγοί ηλεκτρικής ενέργειας δελεάστηκαν από τις χαμηλές τιμές του φυσικού αερίου. Το 2011 η παραγωγή άνθρακα των Η.Π.Α. αυξήθηκε ελαφρά σε σχέση με το 2010 εξαιτίας της εξαγωγικής ζήτησης, σε περίπου 1,1 δις short tons ενώ ο μέσος αριθμός των εργαζομένων στα ανθρακωρυχεία αυξήθηκε 6,3% ανεβάζοντας το νούμερο σε 91.611

2011 Coal Production by Region

Million Short Tons (percent change from 2010)



πηγή: http://www.eia.gov/energy_in_brief/article/role_coal_us.cfm

4.10. 4 ΡΟΕΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ 2001-2011



2001-2008

Το 2001 υπήρξε η χρονιά που το θαλάσσιο εμπόριο άνθρακα σημείωσε αύξηση, της τάξεως του 7%, αγγίζοντας τους 560 εκατ. τόνους ενώ για ακόμη μια χρονιά, η αύξηση του εμπορίου άνθρακα, οφειλόταν στο εμπόριο θερμικού άνθρακα. Η Κίνα, σημείωσε τις μεγαλύτερες αυξήσεις στις εξαγωγές τις, εξάγοντας 72,2 εκατ. τόνους, ενώ η Αυστραλία, ο μεγαλύτερος εξαγωγέας άνθρακα, αύξησε τις εξαγωγές τις κατά 4%, σε χρονική περίοδο 10 μηνών φτάνοντας τους 161,9 εκατ. 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 εκατ. τόνους. Την επόμενη χρονιά, το διεθνές εμπόριο άνθρακα σημείωσε νέο ρεκόρ, αγγίζοντας τους 575 εκατ. τόνους, ενώ και πάλι η αύξηση αυτή οφείλεται στη διόγκωση του εμπορίου του θερμικού άνθρακα ο οποίος κατείχε το 70% του συνολικού εμπορίου άνθρακα. Στον αντίποδα, το εμπόριο μεταλλουργικού άνθρακα σημείωσε ισορροπία. Η Αυστραλία, συνεχίζει την ανοδική της πορεία στις εξαγωγές της, σε αντίθεση με τους άλλους εξαγωγείς όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες και ο Καναδάς που μείωσαν αισθητά τις εξαγωγές τους. Το 2003, ο όγκος του θαλάσσιου εμπορίου άνθρακα αυξήθηκε και πάλι φτάνοντας τους 610 εκατ. τόνους. Συγκεκριμένα το εμπόριο θερμικού άνθρακα αυξήθηκε κατά 8,4%, για να φτάσει τους 430,7 εκατ. τόνους. Η Αυστραλία σημείωσε εξαγωγές 178,4 εκατ. τόνων, 7% παραπάνω από την αντίστοιχη του 2002. Η Κίνα, η Ινδονησία και η Ν. Αφρική

αντιπροσωπεύουν το 33% των παγκόσμιων εξαγωγών άνθρακα. Πιο συγκεκριμένα, η Κίνα αύξησε τις εξαγωγές της κατά περίπου 14%, στους 78 εκατ. τόνους. Ομοίως, οι εξαγωγές της Ινδονησίας αυξήθηκαν κατά το σημαντικό ποσοστό του 26% , στους 50,6%. Η Ν. Αφρική από την άλλη, μείωσε τις εξαγωγές της κατά 6%, στους 31,3 εκατ. 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 χρονιά που συνεπάγεται και την άνθιση του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, ο άνθρακας σημείωσε ετήσια αύξηση κατά 5% φτάνοντας στους 650 εκατ. 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 70 εκατ. 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 εκατ. τόνους αντίστοιχα. 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 εκατ. τόνους το 2003 στους 3,8 εκατ. τόνους το 2004. Το 2005, το εμπόριο άνθρακα, έφτασε τους 682 εκατ. τόνους, με την Αυστραλία κύριο εξαγωγέα αντιπροσωπεύοντας το 1/3 των παγκόσμιων εξαγωγών, εξηγώντας περίπου 234 εκατ. τόνους. Οι εξαγωγές της Ινδονησίας ήταν περίπου 120 εκατ. 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 εκατ. 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 εκατ. τόνους, ενώ αυτές της Βραζιλίας αυξήθηκαν κατά 25% στους 11 εκατ. τόνους το 2005. Το 2006, το θαλάσσιο εμπόριο άνθρακα, έφτασε στους 728 εκατ. τόνους, με το εμπόριο του θερμικού άνθρακα να εκτιμάται στους 542 εκατ. 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 εκατ. 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 εκατ. τόνους, η Κολομβία με 58,3 εκατ. τόνους, η Κίνα και η Ρωσία με 53,7 εκατ. τόνους η καθεμία και η Βενεζουέλα με 7,8 εκατ. 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 εκατ. τόνους, μια αύξηση κατά 37,5% από το 2005. Το 2007, η Αυστραλία παρέμεινε η μεγαλύτερη εξαγωγέας μεταλλουργικού άνθρακα, εξάγοντας 132,4 εκατ. 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. Όσον αφορά το θαλάσσιο εμπόριο θερμικού άνθρακα από το 2005 η Ινδονησία ξεπέρασε την Αυστραλία , κερδίζοντας τη θέση του μεγαλύτερου εξαγωγέα. Το 2007, η Ινδονησία, σημείωσε άνοδο εξαγωγών κατά 11,7%, 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 εκατ. τόνους. Όσον αφορά τις εξαγωγές θερμικού άνθρακα, υπολογίστηκαν στους 590 εκατ. τόνους, και αυτές του μεταλλουργικού άνθρακα αυξήθηκαν κατά 4,1%. 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 εκατ. 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 εκατ. τόνους, η Κολομβία 68,7 εκατ. τόνους, η Κίνα 35,8 εκατ. τόνους και η Ρωσία 60,4 εκατ. τόνους. Όσον αφορά το εμπόριο μεταλλουργικού άνθρακα, η Αυστραλία παρέμεινε και το 2008 η κυρίαρχη εξαγωγέας με σύνολο εξαγωγών στους 136,9 εκατ. 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, 2011

Το 2009 το σύνολο του διεθνούς εμπορίου άνθρακα παρέμεινε στα επίπεδα του προηγούμενου έτους χωρίς να παρουσιάζει ιδιαίτερες διακυμάνσεις, Υπολογίστηκε ότι μεταφέρθηκαν περίπου 800 εκατ. τόνοι άνθρακα, από τους οποίους οι 590 εκατ. τόνοι θερμικού άνθρακα, και 215 εκατ. 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

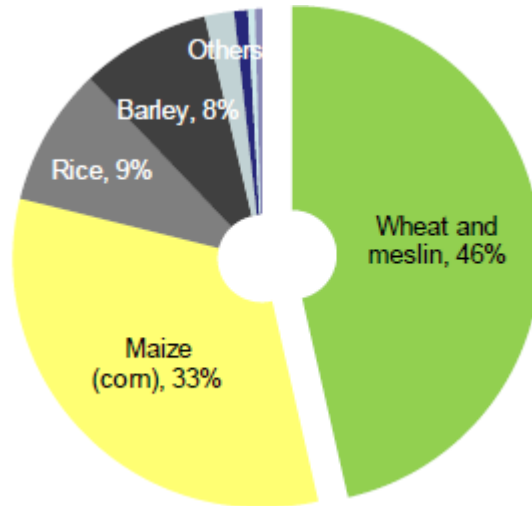
επικεντρώθηκαν στην Ασία. Για παράδειγμα, η Κολομβία έχει ξεκινήσει να μεταφέρει φορτία άνθρακα δια του Ειρηνικού. Η Ν. Αφρική εξίσου, προσπαθεί να εντείνει τις εξαγωγές της στην Ασία. Παρακάτω, παρουσιάζονται κάποιες από τις σημαντικές εξελίξεις στη δομή του θαλάσσιου εμπορίου άνθρακα.

4.11 ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΩΝ (Grains)

Τα δημητριακά αποτελούν μια βαρυσήμαντη κατηγορία φορτίων, αποτελώντας το βασικό είδος διατροφής τόσο στον ανεπτυγμένο όσο και στον υπό ένταξη κόσμο. Μολονότι συγκαταλέγονται στα πέντε κύρια χύδην ξηρά φορτία, σε οικονομικούς και ναυτιλιακούς όρους η μεταφορά τους είναι μια διαφορετική επιχείρηση. Μεταφέρονται σε μεγάλες ποσότητες από τις χώρες παραγωγής, στους τόπους κατανάλωσης, κυρίως τους φθινοπωρινούς μήνες μετά το πέρας της συγκομιδής τους. Τα δημητριακά ανήκουν στην κατηγορία των εποχικών προϊόντων και όπως είναι λογικό το εμπόριο τους παρουσιάζει εποχικότητα και ακανόνιστο χαρακτήρα. Η διακύμανση στην ποσότητα αλλά και η χρονική περίοδος της μεταφοράς των δημητριακών οφείλεται κυρίως στις καιρικές συνθήκες που επικρατούν στις χώρες παραγωγής και οι οποίες επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό το ύψος της ετήσιας παραγωγής.

Σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση SOLAS (1974), ως δημητριακά ορίζονται τα εξής: το σιτάρι, το καλαμπόκι, η βρώμη, η σίκαλη, το κριθάρι, το ρύζι, τα όσπρια, οι σπόροι καθώς και τα επεξεργασμένα υλικά τους που παρουσιάζουν τις ίδιες ιδιότητες, όπως η φυσική τους κατάσταση.

Πίνακας 4.13 Το παγκόσμιο εμπόριο δημητριακών ανά κατηγορία (2010)



Πηγή: UN Comtrade

Ανάλογα με το συντελεστή στοιβασίας τους¹⁶, τα δημητριακά διακρίνονται σε σκληρά (σιτάρι, καλαμπόκι, σίκαλη και σόγια) και μαλακά (κριθάρι και βρώμη).

Τα δημητριακά χρησιμοποιούνται ως 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.

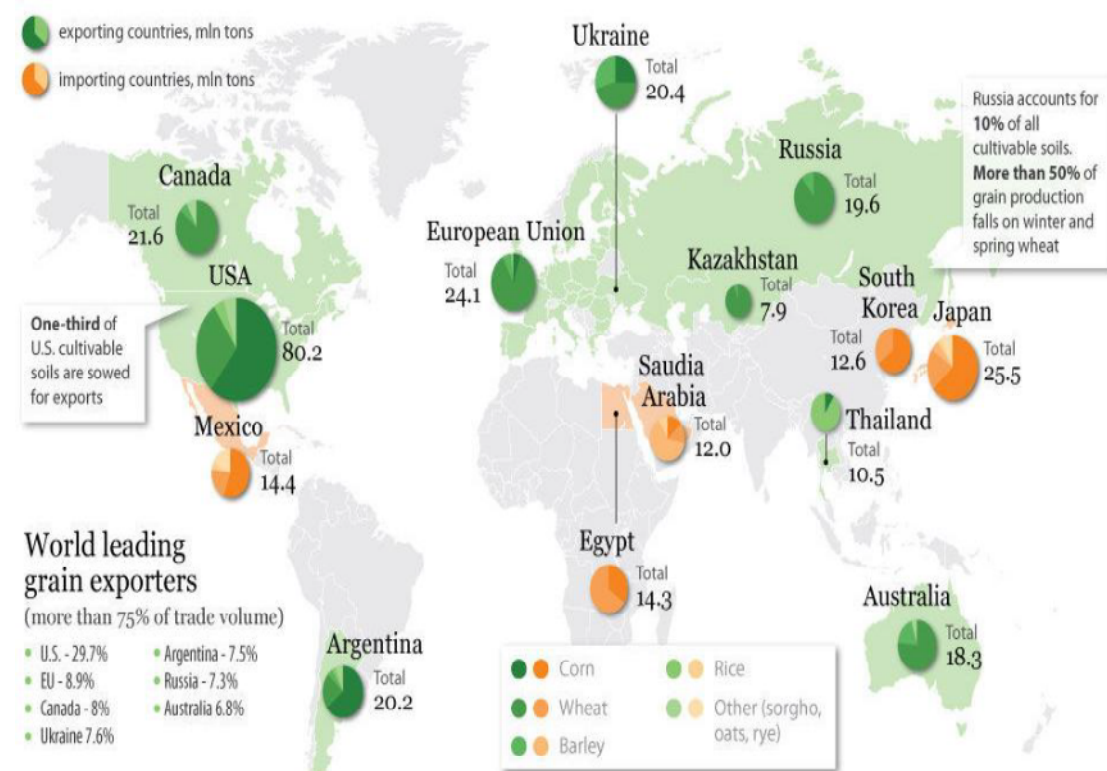
Το εμπόριο σιτηρών εξαρτάται από το τυπικό μοντέλο προσφοράς και ζήτησης. Η ζήτηση των τροφίμων εξαρτάται από το εισόδημα, τον πληθυσμό και τις προτιμήσεις των καταναλωτών, ενώ η προσφορά εξαρτάται από την απόδοση της γης και των τιμών των ζωοτροφών. Παραδοσιακά, η εστίαση της αγοράς σιτηρών είναι στην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

¹⁶ Ως συντελεστή στοιβασίας ορίζουμε το μέγεθος που μας δείχνει τον όγκο που καλύπτεται εντός του πλοίου από έναν τόνο του δεδομένου κάθε φορά φορτίου.

4.10.1 ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ

Οι κύριες χώρες εισαγωγής δημητριακών είναι η Ιαπωνία, η Ανατολική Ευρώπη, η Ρωσία, η Δυτική Ευρώπη και η Βόρεια Αφρική.

Χάρτης 4.5 Κύριες Εισαγωγικές και Εξαγωγικές Χώρες Δημητριακών (2010)



Πηγή: <http://en.rian.ru/infographics/20100812/160171412.html>

4.10.2 ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ

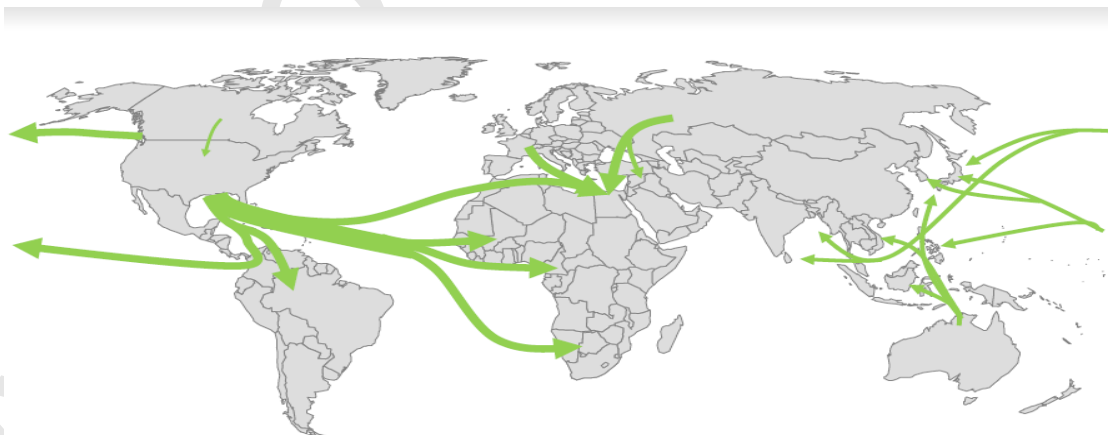
Κύριοι εξαγωγείς σιτηρών είναι οι Η.Π.Α., ο Καναδάς, η Αργεντινή, η Αυστραλία, η Γαλλία, η Ουκρανία και η Ρωσία.

Πίνακας 4.14 Παγκόσμια Εξαγωγή Δημητριακών ανά κατηγορία (2006-2010).

ΠΡΟΙΟΝ	2006	2007	2008	2009	2010	%
Wheat and meslin	127,590	129,021	162,876	153,129	143,186	3%
Maize (corn)	95,628	109,362	155,400	100,193	100,341	1%
Rice	31,010	33,071	32,488	30,279	27,736	-3%
Barley	24,499	23,763	28,585	25,703	26,027	2%
Grain sorghum	5,292	7,781	-	5,357	5,879	3%
Oats	3,005	2,880	2,945	2,728	2,766	-2%
Buckwheat, millet and canary seed	1,199	-	1,316	1,452	1,405	4%
Rye	1,923	1,255	944	1,647	1,375	-8%
Global Totals	290,148	307,132	384,553	320,488	308,715	2%

Πηγή: UN Comtrade

4.10. 4 ΡΟΕΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΩΝ



2001-2008

Το 2001 ο όγκος του θαλάσσιου εμπορίου δημητριακών μειώθηκε κατά 4,3%. 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%. Οι εισαγωγές της Κίνας και του Μεξικού αυξήθηκαν κατά 81,9% και 6,8% στους 13 εκατ. τόνους και 16,5 εκατ. 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. 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 εκατ. τόνους, ενώ χώρες της Ανατολικής Ευρώπης αύξησαν τις εισαγωγές τους κατά 28,9% στους 5,8 εκατ. τόνους. Στην Ασία και συγκεκριμένα η Κίνα, διπλασίασε τις εισαγωγές της στους 5,1 εκατ. τόνους δημητριακών. Οι εισαγωγές της Μέσης Ανατολής επίσης αυξήθηκαν κατά 25%. Το 2005, υπήρξε μια μεγάλη άνοδος στην παραγωγή δημητριακών, η οποία ανήλθε στους 1.649 εκατ. τόνους, και τον συνολικό όγκο του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου δημητριακών να ανέρχεται στους 274 εκατ. 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 εκατ. 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 εκατ. τόνους δημητριακών εξαιρουμένης της σόγιας, ακολουθούν η Αφρική και η Λ. Αμερική με 46,5 εκατ. τόνους η καθεμία, η Δ. Ασία με 31 εκατ. τόνους εισαγωγών, η Ευρώπη συμπεριλαμβανομένης της Ευρωπαϊκής Ένωσης εισάγοντας 11 εκατ. 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. 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 εκατ. τόνους, ακολουθούμενη από την Λ. Αμερική με 54 εκατ. τόνων εισαγωγών, τρίτη η Αφρική με εισαγωγές που έφτασαν τους 42,2 εκατ. τόνους., Μέση Ανατολή εισάγοντας 32 εκατ. τόνους και μετά ακολουθεί η Ευρώπη με 27,6 εκατ. 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.

2009-2011

Η παγκόσμια οικονομική κρίση οδήγησε σε μια παγκόσμια επισιτιστική κρίση που οδήγησε σε αύξηση των τιμών των τροφίμων. 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. 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 γενικά περιορίστηκε καθώς δεν συνέφερε λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κατάστασης.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι κυριότεροι στόχοι της παρούσας Διπλωματικής Εργασίας ήταν αρχικά να μελετήσουμε την αγορά τριών κύριων αγαθών (άνθρακας, σιδηρομέταλλευμα και δημητριακά) που μεταφέρονται δια θαλάσσης, κατά τα έτη 2001-2011 και στη συνέχεια να ερευνήσουμε εάν η ανάπτυξη του παγκοσμίου εμπορίου συντέλεσε ώστε να δημιουργηθούν νέες αγορές. Με άλλα λόγια, κατά πόσο το Διεθνές Θαλάσσιο Εμπόριο συνεχίζει να κινείται στο ίδιο γεωγραφικά κατανομημένο περιβάλλον που επικρατεί εδώ και χρόνια.

Το συμπέρασμα που εξάγεται λοιπόν, είναι ότι όσον αφορά τη γεωγραφική κατανομή των θαλάσσιων διαδρομών που διαγράφουν οι μεταφορές των αγαθών αυτών, είναι ότι κατά τα έτη της έρευνας (2001-2001), σε σημειώθηκε κάποια ιδιαίτερη εξέλιξη ενώ καθόλα αυτά τα χρόνια το εμπόριο κινείται στα πλαίσια της αειφορίας ενώ παράλληλα δε σημειώθηκαν ιδιαίτεροι φραγμοί ή συγκρούσεις μεταξύ των οικονομικών συμφερόντων των χωρών.

Από την άλλη πλευρά, οι όποιες αλλαγές στις ροές του Διεθνούς Θαλάσσιου Εμπορίου 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 μετεξελίχτηκε σε παγκόσμια οικονομική κρίση. Η άνοδος των αναπτυσσόμενων οικονομιών των ασιατικών χωρών είναι πλέον έκδηλη λόγω της υψηλής εκβιομηχάνισης. Οι αναδυόμενες χώρες, όπως η Κίνα και η Ινδία αναπτύσσονται με γοργούς ρυθμούς, και μετεξελίσσονται σε κύριους παίκτες της διεθνούς οικονομικής σκηνής και του Διεθνούς Εμπορίου. Οι χώρες αυτές έχουν μετατοπιστεί από την πρωτογενή παραγωγή σε τομείς μεταποίησης ενώ συνέχισαν να αυξάνονται καθ' όλη τη δεκαετία του 2000 και η βιομηχανική τους παραγωγή έφθασε σε πρωτόγνωρα υψηλά επίπεδα.

Επίσης, κρίνεται σημαντικό να αναφέρουμε πως παρά το γεγονός ότι το εξωτερικό εμπόριο της Ευρώπης έχει μετατοπιστεί σημαντικά προς την Ασία και, συνεπώς, προς Σουέζ, η εσωτερική οικονομική γεωγραφία της Ασίας καθώς και οι μεταφορικές της υποδομές έχουν αλλάξει μόνο σταδιακά, ενώ η μεγαλύτερη

ανταπόκριση των θαλάσσιων μεταφορών φαίνεται να είναι ο καθοριστικός παράγοντας.

Μια ακόμα επίπτωση της ανάπτυξης των αναπτυσσόμενων χωρών, είναι ότι η προσφορά και η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές αυξήθηκε με αποτέλεσμα να αυξηθούν με μεγαλύτερη ταχύτητα οι εισαγωγές και οι εξαγωγές. Όσον αφορά στα αγαθά που μελετήθηκαν, παρατηρήσαμε την ολοένα και αυξανόμενη ζήτηση σιδηρομεταλλεύματος από την Κίνα, γεγονός που μαρτυρά τη σύγχρονη τάση εκβιομηχάνισης της προαναφερθείσας χώρας και την ανάγκη της για χάλυβα. Από την άλλη πλευρά, η Ινδία, την τελευταία δεκαετία αύξησε τις εισαγωγές της σε άνθρακα και αυτή η ανοδική τάση οφείλεται κυρίως στις αυξανόμενες εγχώριες ενεργειακές απαιτήσεις καθώς και στις χαμηλές διεθνείς τιμές στην αγορά του άνθρακα. Το εμπόριο των δημητριακών το οποίο κλυδωνίστηκε ιδιαίτερα εξαιτίας της χρηματοπιστωτικής κρίσης που ξέσπασε το 2008, δε μπόρεσε να ανακάμψει ούτε από τις εισαγωγές σε δημητριακά των αναπτυσσόμενων χωρών μιας και αυξήθηκε οριακά. Η κατανάλωση τροφίμων σε μια περίοδο σαν αυτή της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης είναι λογικό να περιορίζεται.

Επίσης, διαπιστώσαμε τη μεταβλητότητα του διεθνούς εμπορίου μιας και η οικονομική ανάπτυξη και τα πολιτικά γεγονότα είναι οι σημαντικοί και καθοριστικοί παράγοντες της εξέλιξης του θαλάσσιου εμπορίου. Πολιτικά γεγονότα και κανονισμοί μπορεί επίσης να έχουν ισχυρές επιδράσεις στην ναυτιλιακή βιομηχανία και μπορεί να οδηγήσουν την προσφορά και τη ζήτηση σε απροσδόκητα επίπεδα

Τέλος, για ακόμη μια φορά, εντύπωση προκαλεί ότι η μελέτη της ναυτιλιακής βιομηχανίας, από την οπτική ενός οικονομολόγου, τεχνηέντως συγκεράζει τη θεωρία με την πράξη. Με άλλα λόγια, οι κινήσεις των επενδυτών-πλοιοκτητών, οι οποίοι έρχονται αντιμέτωποι σε καθημερινή βάση με το λεγόμενο ναυτιλιακό ρίσκο, είναι με λεπτομερή τρόπο στοιχειοθετημένες, και ως αποτέλεσμα φανερές, οπότε και διευκολύνεται η παρακολούθηση των ναυτιλιακών τάσεων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

- Γκιζιάκης Κωνσταντίνος, Παπαδόπουλος Αντώνης, Πλωμαρίτου Εύη, (2006) Ναυλώσεις Εκδόσεις Σταμούλης
- Θαλασσινός Ι. Ελευθέριος , Σταματόπουλος Β. Θεόδωρος, (1998) Διεθνή Οικονομικά Εκδόσεις Σταμούλης
- Καραβέλη Ελένη, (2009), Ανισότητες, Συγκεντρώσεις και Νέα Οικονομική Γεωγραφία, Εκδόσεις Gutenberg
- Γ.Π. Βλάχος, Εμμ. Δ. Νικολαΐδης, (2002), Ναυτιλιακή Οικονομική Γεωγραφία, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς
- Θεόδωρος Πελαγίδης, (2001), Πόσο έχει προχωρήσει η Παγκοσμιοποίηση, Εκδόσεις Παπαζήση
- Κυριάκου Σοφία, (2011), Διπλωματική Εργασία Η Αγορά των COMMODITIES πριν και μετά τη Χρηματοπιστωτική Κρίση 1995 – 2010, Πανεπιστήμιο Πειραιώς
- Paul Krugman & Maurice Obstfeld, (1995) Διεθνής Οικονομική - Θεωρία και πολιτική, Εκδόσεις Κριτική

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

- BIMCO, (2011), Dry Bulk Shipping, BIMVO Bulletin, vol.106, August 2011
- DnB NOR Markets, (2010), Dry Bulk Outlook: Iron Ore and Coal
- Derwent S. Whittlesey, (1925), An Introduction to Economic Geography, The University of Chicago Press, p.3
- Gianmarco Ottaviano, Jacques-Francois Thisse,(2003),Agglomeration and Economic Geography, 25 February 2003
- M. Fujita και P. Krugman, “When is the Economy Monocentric: von Thunen and Christaller Unified”, Regional Studies and Urban Economics, 1995

- Masahisa Fujita, Paul Krugman and Anthony Venables, (1999), The Spatial Economy-Cities, Regions and International Trade, M.I.T. Press, July 1999
- Stopford M, (1997) Maritime economics, 2nd ed., Routledge, London
- The Platou Report 2011
- UNCTAD, (2012), Trade and Development Report, New York and Geneva 2012
- UNCTAD,(2010), Review of Maritime Transport, 2010, New York and Geneva 2010.
- UNCTAD, (2009), Review of Maritime Transport, 2009, New York and Geneva 2009
- UNCTAD, (2008), Review of Maritime Transport, 2008, New York and Geneva 2008
- UNCTAD, (2007), Review of Maritime Transport, 2007, New York and Geneva 2007
- UNCTAD, (2006), Review of Maritime Transport, 2006, New York and Geneva 2006
- UNCTAD, (2005), Review of Maritime Transport, 2005, New York and Geneva 2005
- UNCTAD, (2004), Review of Maritime Transport, 2004, New York and Geneva 2004
- UNCTAD, (2003), Review of Maritime Transport, 2003, New York and Geneva 2003
- UNCTAD, (2002), Review of Maritime Transport, 2002, New York and Geneva 2002
- UNCTAD, (2001), Review of Maritime Transport, 2001, New York and Geneva 2001
- UNCTAD, (2004), Development and Globalization: Facts and Figures, United Nations
- World Trade Organization, (2011), World Trade Report
- ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ
 - <http://www.ersj.eu/>

- <http://www.platts.com/>
- <http://www.clarksons.net/>
- <http://www.issb.co.uk/>
- <http://www.eia.gov/>
- <http://www.usda.gov/>
- <http://www.wto.org/>
- <http://www.suezcanal.gov.eg/>

Πανεπιστήμιο Πειραιώς