

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΑΤΡΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

*Τίτλος Εργασίας ...*Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΩΣ ΝΕΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ
ΥΠΕΡΔΥΝΑΜΗ

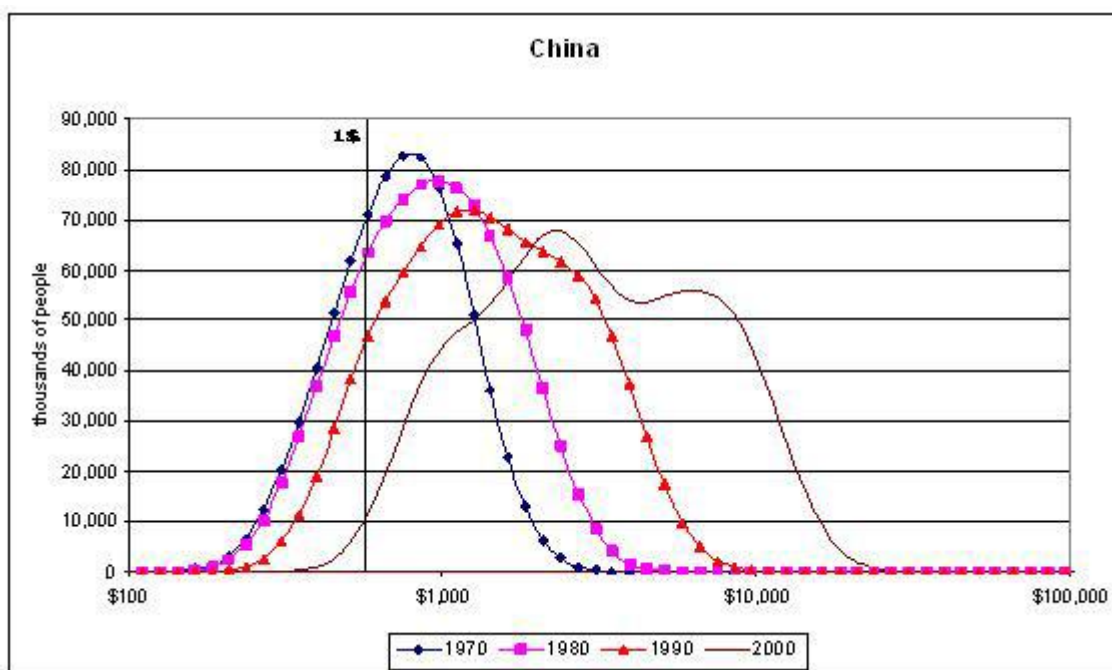
Πτυχιακή Εργασία των

ΚΑΤΣΑΔΟΥΡΗ ΜΑΡΙΑ

ΠΟΝΤΙΚΑΚΟΥ ΕΥΦΡΟΣΥΝΗ

Επιβλέπων : ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ.

ΠΑΤΡΑ, 02/05/2011



ΕΙΣΑΓΩΓΗ

σελ. 1-2

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : Η ΝΕΑ ΥΠΕΡΔΥΝΑΜΗ ΠΟΥ ΟΝΟΜΑΖΕΤΑΙ ΚΙΝΑ

1.1 ΠΡΟΣΦΑΤΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ	σελ. 3-8
1.2 Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ	σελ. 8-9
1.3 Η ΚΙΝΑ ΩΣ ΚΥΡΙΑΡΧΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΥΝΑΜΗ ΤΟΥ ΠΛΑΝΗΤΗ	σελ. 13
1.4 ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΠΡΩΤΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΙΝΕΖΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	σελ. 13
1.5 Η ΚΙΝΑ ΚΑΙ Η ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΗΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	σελ. 16

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : ΕΙΝΑΙ Η ΚΙΝΑ Η ΜΕΓΑΛΗ ΔΥΝΑΜΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

σελ.

18-20

2.1 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΗ ΚΡΙΣΗ	σελ. 21
2.2 ΚΙΝΕΖΙΚΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ	σελ. 27
2.3 Ο ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	σελ. 28
2.4 Η ΚΙΝΑ ΚΑΙ Η ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	σελ. 29
2.5 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΕΛΛΑΔΑΣ – ΚΙΝΑΣ	σελ. 32
2.6 Η ΚΙΝΑ ΚΑΙ Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ	σελ. 34
2.7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	σελ. 38

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ

3.1 ΤΟ ΑΕΠ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ	σελ. 40
3.2 ΚΙΝΕΖΙΚΗ ΕΠΕΛΑΣΗ ΣΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΓΟΡΕΣ	σελ. 42
3.3 Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ	σελ. 43
3.4 ΑΝΤΙΔΡΑΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗ ΔΥΣΗ	σελ. 46
3.5 ΑΛΛΑΓΗ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ	σελ. 46-47
3.6 ΟΙ ΚΙΝΕΖΟΙ ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΙ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	σελ. 47-49
3.7 Η ΚΙΝΑ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	σελ. 49-51
3.8 ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΣΤΗΝ ΣΟΣΙΑΛΙΣΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ	σελ. 51-54
3.9 ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΑΥΤΑΡΚΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΟΥ ΣΤΑΔΙΑΚΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΑΝΟΙΓΜΑΤΟΣ	σελ. 55

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΣΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

4.1 Η ΚΙΝΑ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΣΥΣΤΗΜΑ	σελ. 57-60
4.2 Η ΚΙΝΑ ΣΤΟΝ ΠΟΕ ?	σελ. 60-63
4.3 Η ΚΙΝΑ ΚΑΙ Η ΑΣΙΑΤΙΚΗ ΝΟΜΙΣΜΑΤΙΚΗ ΚΡΙΣΗ	σελ. 64
4.4 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ Ε.Ε – ΚΙΝΑΣ	σελ. 70

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : ΔΥΝΑΤΑ ΚΑΙ ΑΔΥΝΑΜΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ

5.1 ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ	σελ. 73
5.2 ΑΔΥΝΑΜΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ	σελ. 74
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	σελ. 78
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	σελ. 81
ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΑ ΑΡΘΡΑ	σελ. 82

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Κίνα έχει τεράστιο πληθυσμό, με διψήφιους ρυθμούς οικονομικής ανάπτυξης, έκρηξη των εξαγωγών, καθώς και την προσοχή του επιχειρηματικού στίβου του κόσμου. Η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει διαδραματίσει εξέχουσα θέση στην επιτυχία της οικονομίας της Κίνας. Έτσι και η Κίνα διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην αύξηση της συνολικής ναυτιλιακής βιομηχανίας. Αλλά η έκταση του ρόλου της είναι ασαφής. Ο σκοπός αυτής της ερευνητικής προσπάθειας είναι η καλύτερη κατανόηση της σχέσης μεταξύ οικονομικής ανάπτυξης της Κίνας και το σύνολο του κλάδου της ναυτιλίας. Επιπλέον επιδιώκεται η παρουσίαση και η ανάλυση των επιπτώσεων της οικονομικής ανάπτυξης της Κίνας σχετικά με την ναυπηγική βιομηχανία αλλά και η παρουσίαση όλων των χαρακτηριστικών, μέσα από το φάσμα των οποίων αποκαλύπτεται ο βαθμός στον οποίο η Κίνα επηρεάζει την παγκόσμια και ελληνική ναυτιλία.

Ο μετασχηματισμός της Κίνας σε μια δυναμική οικονομία και η ένταξή της σε μια σφαιρική οικονομία ήταν μεταξύ των πιο δραματικών οικονομικών αναπτύξεων των τελευταίων δεκαετιών. Πράγματι, η απόδοση αύξησης της Κίνας κατά τη διάρκεια των τελευταίων δύο δεκαετιών είναι θεαματική, με την αύξηση ΑΕΠ που υπολογίζει κατά μέσο όρο σχεδόν 8 τοις εκατό. Η Κίνα θεωρείτε σήμερα ως η έκτη - μεγαλύτερη οικονομία στον κόσμο (στις συναλλαγματικές ισοτιμίες αγοράς).

Η επέκταση του ρόλου της Κίνας στο παγκόσμιο εμπορικό σύστημα ήταν κάτι παραπάνω από αξιοπρόσεκτο, με το γενικό μερίδιό της στο παγκόσμιο εμπόριο που αυξάνεται το λιγότερο από 1 τοις εκατό το 1979 σε περίπου 6 τοις εκατό το 2003.

Υπάρχουν ισχυρές προοπτικές ότι η γρήγορη οικονομική ανάπτυξη της Κίνας και η εμπορική επέκταση θα μπορούσαν να στηριχτούν καλά στο μέλλον και την παγκόσμια οικονομία. Εντούτοις, διάφορες μακροοικονομικές και δομικές ευπάθειες πρέπει να εξεταστούν για αυτήν την δυνατότητα που πραγματοποιείται πλήρως. Λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος και την πολυπλοκότητα της κινεζικής οικονομίας, πολλές από αυτές τις προκλήσεις μεταρρυθμίσεων είναι αλληλένδετες.

Η παραδοσιακή προσέγγιση της Κίνας στη Εμπορική Ναυτιλία ήταν θετική αλλά, λαμβάνοντας υπόψη το γρήγορο άνοιγμά της στην παγκόσμια οικονομία, μια πολύπλευρη προσέγγιση στη διαδικασία μεταρρύθμισης σε ναυτιλιακά θέματα θα είναι κρίσιμη να διατηρήσει τη ταχεία ανάπτυξη και να διαχειριστεί τις προκλήσεις που συνδέονται με τη διαδικασία της σφαιρικής ολοκλήρωσης.

Στη δεύτερη θέση της μεγαλύτερης οικονομίας του κόσμου βρίσκεται, από το δεύτερο τρίμηνο του 2010, η Κίνα, που ξεπέρασε την Ιαπωνία. Οι αναλυτές προβλέπουν μάλιστα πως σε ορίζοντα δεκαετίας θα υπάρξουν ανατροπές και στην κορυφή της κατάταξης: Κατά τις εκτιμήσεις τους, το 2027 η Κίνα θα παραγκωνίσει τις Ηνωμένες Πολιτείες από τη θέση της ισχυρότερης οικονομίας παγκοσμίως.

Στο δεύτερο τρίμηνο, η ιαπωνική οικονομία υπέρ-σκελίστηκε από την κινεζική σε ονομαστικούς όρους. Βασικοί παράγοντες της εξέλιξης αυτής ήταν η επιβράδυνση της ανάπτυξης στην Ιαπωνία το δεύτερο τρίμηνο, όταν σε ετήσια βάση το ΑΕΠ της Ιαπωνίας αυξήθηκε κατά 0,4%, έναντι του αναθεωρημένου 4,4% του πρώτου τριμήνου. Το ΑΕΠ της Κίνας διαμορφώθηκε στα 1,337 τρισ. δολάρια, όταν το αντίστοιχο ΑΕΠ της Ιαπωνίας έφθασε τα 1,288 τρισ. δολάρια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1°

Η ΝΕΑ ΥΠΕΡΔΥΝΑΜΗ ΠΟΥ ΟΝΟΜΑΖΕΤΑΙ ΚΙΝΑ

1.1 ΠΡΟΣΦΑΤΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ.

Το 1949, το Κομμουνιστικό Κόμμα όμως Κίνας ανήλθε στην εξουσία έχοντας την υποστήριξη του Κινέζικου λαού με την προσδοκία ότι θα προασπίσει τα συμφέροντα του κοινωνικού συνόλου. Μέχρι το 1952, το κυριότερο στοιχείο όμως κινεζικής οικονομίας είναι η αναδιανομή της γης. Η γη από τους γαιοκτήμονες μεταβιβάστηκε στους γεωργούς που τη νοίκιαζαν και η κυβέρνηση προχώρησε στον αφανισμό πολλών γαιοκτημόνων. Η μετάβαση στο κομμουνιστικό καθεστώς θεωρήθηκε ειρηνική, οι επιχειρήσεις οι οποίες στη συντριπτική πλειοψηφία τους ανήκαν στο κράτος, συνέχισαν τη λειτουργία και τα εκπαιδευτικά ιδρύματα το ίδιο. Από το 1953 ο τρόπος διακυβέρνησης του κομμουνιστικού κόμματος έγινε πιο απολυταρχικός.

Οι γεωργοί οργανώθηκαν σε συντεχνίες με το πρόσχημα ότι αυτό θα ωφελήσει την παραγωγικότητα και την προώθηση των προϊόντων. Το αποτέλεσμα ήταν να εξαναγκάζονται οι γεωργοί να παραδίδουν όλη την παραγωγή τους στα αρμόδια κρατικά όργανα. Η κυβέρνηση πλέον ήταν ο μόνος φορέας που μπορούσε να διανέμει τα προϊόντα και να κάνει αγοραπωλησίες. Αντίστοιχα, και στον τομέα της βιομηχανίας, οι καπιταλιστές παρέδωσαν τις επιχειρήσεις τους στο κράτος και παρέμεναν απλοί διευθυντές/εκτελεστές των εντολών της κυβέρνησης.

Το 1958 ο Μάο προωθεί το κίνημα «Μεγάλο Άλμα προς τα Εμπρός», κατά το οποίο η χώρα σύρθηκε σ' ένα πυρετό παραγωγής χάλυβα. Όσον αφορά τη γεωργία, οι

γεωργοί οργανώθηκαν σε κολεκτίβες¹ και όμως ανατέθηκαν ανέφικτοι στόχοι γεωργικής παραγωγής. Το ίδιο έγινε και στη βιομηχανία.

Οι ανέφικτοι στόχοι στην παραγωγή, «το Μεγάλο Άλμα», αλλά και σωρεία λαθών που διέπραξε το καθεστώς, είχαν ως άμεσο αντίκτυπο την οικονομική και οικολογική καταστροφή την τριετία 1959-1961, κατά την οποία η χώρα θρήνησε εκατομμύρια θύματα.

Μετά το 1962, λόγω της αποτυχίας του κινήματος, ο Μάο χάνει την πολιτική δύναμη, αν και παραμένει πρόεδρος του Κομμουνιστικού Κόμματος. Οι στόχοι για την παραγωγή που οδήγησαν στην οικονομική καταστροφή καταργούνται.

Ο πρωθυπουργός Zhou Enlai το 1964 ανακοινώνει τους τέσσερις τομείς όπου η κυβέρνηση προτίθεται να εκσυγχρονίσει, γνωστούς ως τους «Τέσσερις εκσυγχρονισμούς». Οι τομείς αυτοί είναι οι: βιομηχανία, γεωργία, άμυνα, επιστήμη και τεχνολογία. Η διαδικασία του εκσυγχρονισμού όμως είχε διακηρυχθεί διακόπηκε από την «Πολιτιστική Επανάσταση». Η κινεζική διοίκηση και το οικονομικό σύστημα αμφισβητήθηκε από τους Κόκκινους Φρουρούς, την οργανωμένη νεολαία κινητοποιημένη από το Μάο στα πλαίσια της Πολιτιστικής Επανάστασης. Για μια δεκαετία το κίνημα εμπόδιζε την εύρυθμη λειτουργία της κινεζικής οικονομίας. Η «Πολιτιστική Επανάσταση» διήρκεσε μέχρι το 1976, με το θάνατο του Μάο.

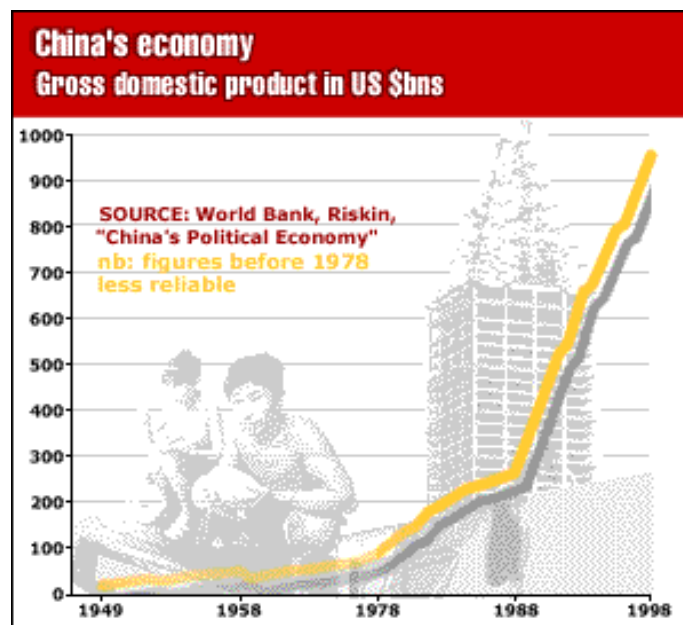
Η εξουσία μετά το θάνατο του Μάο περνάει σε πιο πραγματιστές ηγέτες. Ο Deng Xiaoping αναλαμβάνει την εξουσία το 1978 και προωθεί την οικονομική μεταρρύθμιση.

Συνοψίζοντας, η οικονομία της Κίνας μέχρι το 1978 χαρακτηρίζεται ως μια κεντρικά σχεδιασμένη οικονομία, με τα εξής χαρακτηριστικά:

¹ Ο όρος «κολεκτιβοποίηση» εφαρμόστηκε τόσο από την Κομμουνιστική Κίνα όσο από τη Κομμουνιστική Σοβιετική Ένωση. Το σχέδιο αγροτικής κολεκτιβοποίησης αποσκοπούσε στο να συνενώσει αγροτικές εκμεταλλεύσεις σε μεγαλύτερες μονάδες, κάτω από τη συλλογική ιδιοκτησία των αγροτών. (E.M. Burns, «Ευρωπαϊκή Ιστορία. Ο Δυτικός Πολιτισμός: Νεότεροι χρόνοι», Εκδ. Επίκεντρο, Θεσσαλονίκη, 2006, σσ. 857- 859).

1. Η κεντρική αρχή αποφασίζει τι προϊόντα θα παραχθούν και πως θα διανεμηθούν. Επιπρόσθετα, αποφασίζει πόσα χρήματα θα επενδυθούν και σε ποιους τομείς θα γίνεται η κατανομή αυτών των πόρων.
2. Η κατανάλωση ορισμένων προϊόντων όπως λαχανικά, κρέας, λάδι και βαμβακερό ύφασμα γίνεται με δελτίο.
3. Το εισόδημα των εργαζομένων εξαρτάται από το μισθό που έχει καθορίσει η κεντρική εξουσία. Οι εργαζόμενοι σπανίως απολύονται και αλλάζουν αντικείμενο δουλειάς².

Στον τομέα του εμπορίου, η Κίνα πριν το 1978 ήταν μια απομονωμένη οικονομία. Το 1978 ο συνολικός όγκος εμπορίου αντιστοιχούσε στο 7% του συνολικού εισοδήματος. Με την πολιτική όμως Ανοιχτής Πόρτας, ενισχύθηκαν και οι εισαγωγές και οι εξαγωγές προϊόντων. Το 1987 ο όγκος του εμπορίου αυξήθηκε κατά 25% και μέχρι το 1998 (βλ. πίνακα 1.1.1) κατά 37%. Ενώ στα τέλη του 1970 το εμπορικό ισοζύγιο όμως Κίνας ήταν ελλειμματικό στη δεκαετία του 1990. Από το 1998 μέχρι το 2002 ο όγκος του εμπορίου διπλασιάστηκε, και το 2003 αντιστοιχούσε στο 65% του ΑΕΠ.



² Τα στοιχεία για την περίοδο 1949 έως 1978 βρίσκονται στο: Gregory C. Chow, China's Economic Transformation. (Blackwell Publishing² 2007), κεφάλαιο 2.

Διάγραμμα 1: Η οικονομική ανάπτυξη της Κίνας μεταξύ 1949 - 1998

Πηγή: World Bank, Riskin “Chinas’s Political Economy”

Όσον αφορά την χρηματοπιστωτική κρίση του 1997 στη νότια και νοτιοανατολική Ασία, λόγω της διασύνδεσης των ασιατικών οικονομιών, η κρίση γρήγορα μεταδόθηκε σε όλη την περιοχή, ωστόσο η Κίνα δεν υπέστη σοβαρές οικονομικές επιπτώσεις. Σε αυτό συνέβαλε ο σχετικά κλειστός χαρακτήρας της οικονομίας, η μικρότερη, σε σχέση με άλλες χώρες εξάρτηση από ξένα κεφάλαια και ο έλεγχος του εθνικού νομίσματος από την Κινεζική Τράπεζα.³

Διαρθρωτικό πρόβλημα όμως περιοχής υπήρξε το υψηλό εξωτερικό χρέος. Το εξωτερικό χρέος της Κίνας αυξανόταν σταδιακά τη δεκαετία του 1990 αγγίζοντας τα 112 δις \$ το 1997⁴ και φθάνοντας τα 154 δις \$ το 1999⁵. Από το 1999 και μετά το εξωτερικό χρέος μειώνεται φθάνοντας το 2001 τα 91,7 δις \$ αλλά μετά το 2003 αυξάνεται σε ετήσια βάση φθάνοντας το 2007 τα 305 δις \$⁶. Ωστόσο, δεν θεωρείται ότι αποτελεί πρόβλημα για την κινεζική οικονομία.

Τέλος, στα πλαίσια του ανοίγματος της οικονομίας της Κίνας, ενισχύθηκαν και οι επενδύσεις. Αρχικά, δημιουργήθηκαν 4 οικονομικές ζώνες⁷ στην περιοχή των ανατολικών ακτών όπου παρέχουν για τους επενδυτές υποδομές, φορολογικές ελαφρύνσεις, και κατάλληλη νομοθεσία. Αφού οι μεταρρυθμίσεις σε αυτές τις

³ Τα στοιχεία για την περίοδο 1949 έως 1978 βρίσκονται στο Gregory C. Chow op.cit κεφάλαιο 3

Παναγιώτης Β. Ρουμελιώτης, Παγκόσμια Διακυβέρνηση ή Ηγεμονική Παγκοσμιοποίηση; (Λιβάνη, Αθήνα 2002), 134.

⁴ Στοιχεία από την ιστοσελίδα, <http://www.chinese-post.com/chinapedia/economy/external-debt.asp> ημερομηνία πρόσβασης 19/12/2009

⁵ Παναγιώτης Β. Ρουμελιώτης, op.cit, 135

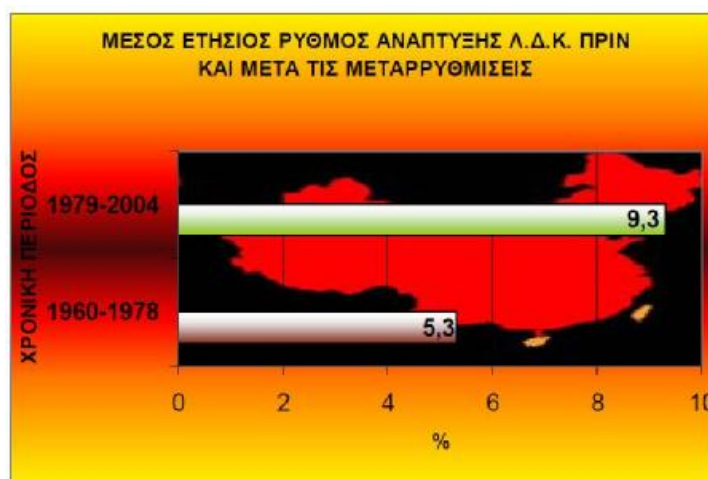
⁶ Στοιχεία από πίνακα στην ιστοσελίδα, <http://www.indexmundi.com/china/debtexternal.html> ημερομηνία πρόσβασης 22/12/2009

⁷ Οι 3 πρώτες, Shenzhen, Zhuhai, Shantou είναι κοντά στην επαρχία Guangdong που συνορεύει με το Hong Kong και η άλλη, Xiamen στην επαρχία Fujian. Ibid, 329 .

περιοχές είχαν θετικό αποτέλεσμα, το σύστημα των ανοιχτών ζωνών εφαρμόστηκε τμηματικά και την υπόλοιπη οικονομία. Οι ξένες επενδύσεις αυξήθηκαν από 1 δις \$ σε ετησία βάση το 1978 σε 30 δις \$ το 1998.

Συμπερασματικά, η προσπάθεια της Κίνας για την εγκαθίδρυση μιας οικονομίας της αγοράς με «κινεζικά χαρακτηριστικά» εκτιμάται πως έχει στεφθεί με επιτυχία. Η σταδιακή εισαγωγή στοιχείων της ιδιωτικής οικονομίας και του ελεύθερου ανταγωνισμού συνέβαλαν τόσο στη συσσώρευση κεφαλαίου όσο και σε μια ασυνήθιστη για τα διεθνή δεδομένα αύξηση της παραγωγικότητας. Το αποτέλεσμα ήταν να πετύχει η χώρα ιδιαίτερα υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης. Περίπου 9.6% κατά μέσο όρο ετησίως συχνά υψηλότερους από των άλλων χωρών της περιοχής για τις οποίες μέχρι πρότινος γίνονταν λόγος περί «οικονομικού θαύματος».

Στο πλαίσιο της τελευταίας συνταγματικής μεταρρύθμισης πρόκειται να καταγραφεί για πρώτη φορά και στο σύνταγμα ο ιδιαίτερος ρόλος της ιδιωτικής οικονομίας και της ιδιωτικής ιδιοκτησίας. Η μέχρι σήμερα νομικά ακατοχύρωτη ιδιωτική οικονομία θα αναγνωρισθεί ως «σημαντικό στοιχείο της σοσιαλιστικής οικονομίας της αγοράς».⁸ Η οικονομική φιλελευθεροποίηση θα εξακολουθήσει να μη συνοδεύεται από την πολιτική φιλελευθεροποίηση.



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2: ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΠΡΟΪΟΝ ΕΩΣ ΤΟ 2004

⁸ Άρθρο από Άγγελος Κότιος : Η Κίνα στην Παγκόσμια οικονομία, στην ιστοσελίδα <http://andreaschadjivassiliou.spaces.live.com/blog/cns!753D90F1E5DA1A15!426.ent>
[ly](#)



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3: ΕΤΗΣΙΟΣ ΡΥΘΜΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΩΣ ΤΟ 2004

Στοιχεία από CIA, The World Fact Book

Πηγή <http://www.cia.gov/cia/publications/factbook/> ημερομηνία πρόσβασης 25/12/2009

1.2 Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ

Μετά την Ολομέλεια Κινεζικού Κομμουνιστικού Κόμματος τον Οκτώβριο του 2003, ακολούθησαν αρκετές προτάσεις για αναθεωρήσεις στο σύνταγμα της χώρας. Μία από τις πιο σημαντικές προτάσεις ήταν η παροχή προστασίας των δικαιωμάτων ιδιωτικής ιδιοκτησίας. Μεγάλη έμφαση δόθηκε στη συνολική οικονομική πολιτική της χώρας. Αυτή περιλάμβανε προσπάθειες για την ελάττωση της ανεργίας, την εξάλειψη των εισοδηματικών διαφορών μεταξύ αστικών και αγροτικών περιοχών και τη διατήρηση της οικονομικής ανάπτυξης, με παράλληλη προστασία του περιβάλλοντος. Το Εθνικό Λαϊκό Συνέδριο το Μάιο του 2004 τελικά ενέκρινε αυτές τις τροποποιήσεις. Κατά την 5^η Ολομέλεια του Κινεζικού Κομμουνιστικού Κόμματος τον Οκτώβριο του 2005 εγκρίθηκε το 11^ο Πενταετές Εθνικό Οικονομικό και Κοινωνικό Πρόγραμμα για τα έτη 2006 με 2010.

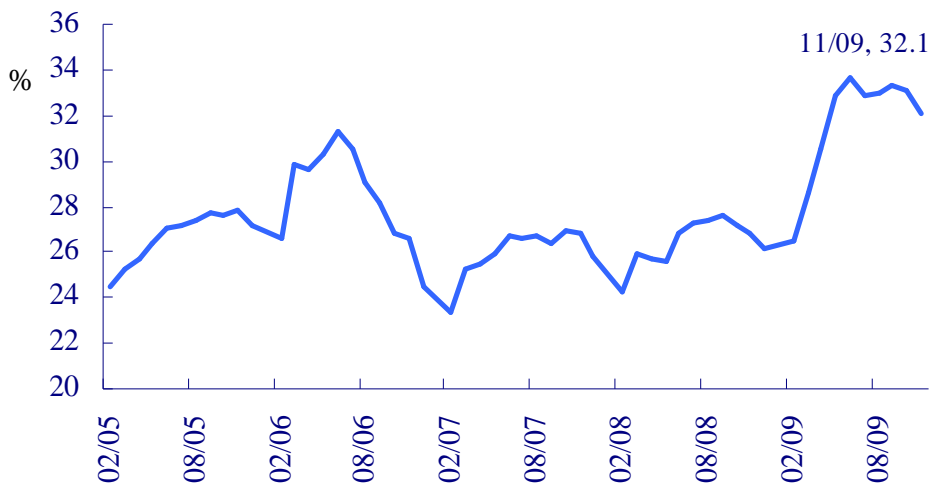
Κύριοι στόχοι του είναι οι εξής⁹:

- Βελτιστοποίηση και αναβάθμιση της βιομηχανικής διάρθρωσης.
- Σταθερή ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας
- Μείωση της χρήσης μη ανανεώσιμων πηγών.
- Βελτίωση της ικανότητας για βιώσιμη ανάπτυξη.
- Τελειοποίηση του συστήματος της οικονομίας της αγοράς.
- Περαιτέρω βελτίωση του βιοτικού επιπέδου.

Πράγματι μελετώντας παρακάτω τα διαγράμματα για την ανάπτυξη της Κίνας κατά τη περίοδο 2005-2009 θα δούμε ότι η οικονομική πορεία της Κίνας είναι καθαρά ανοδική ακόμα και κατά τη διάρκεια της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης.

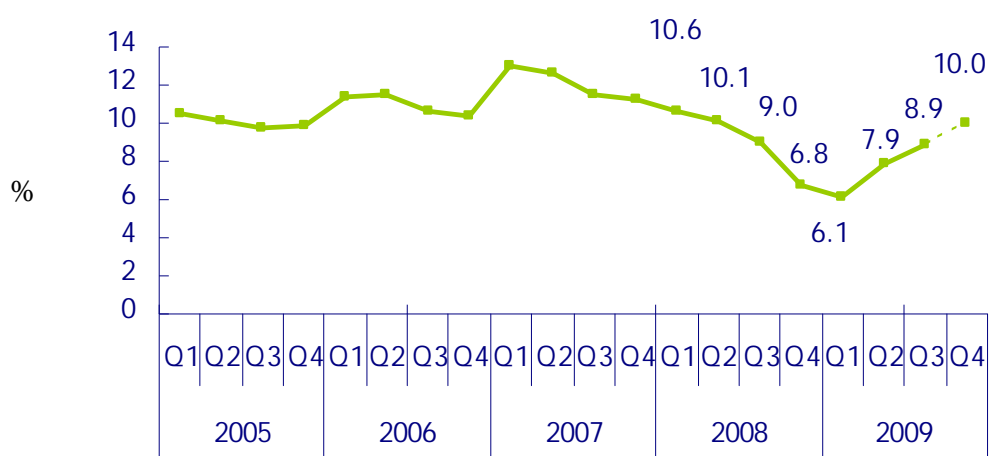
Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, εφόσον οι διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις συνεχιστούν, κυρίως στον τραπεζικό τομέα και τις κρατικές επιχειρήσεις, η Κίνα μπορεί να διατηρήσει έναν ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης 7-8% για τουλάχιστον μία δεκαετία ακόμη. Αυτό σημαίνει πως το ΑΕΠ της χώρας, βάσει αγοραστικής δύναμης, θα ξεπεράσει αυτό των ΗΠΑ πριν το 2020 και της Ιαπωνίας πριν το 2016, αν και το κατά κεφαλήν ΑΕΠ θα εξακολουθεί να είναι κατά πολύ μικρότερο και των δύο χωρών.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4. Ανάπτυξη του ετήσιου ΑΕΠ της Κίνας



⁹ Πηγή από ιστοσελίδα www.china.org.cn/english/features/Brief/192900.htm
ημερομηνία πρόσβασης 15/12/2009

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5: Το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν ανά έτος και ανά τρίμηνο του έτους έως το 2009



ΠΗΓΗ: NBS, PBoC, Bloomberg

1.3 Η ΚΙΝΑ ΩΣ ΚΥΡΙΑΡΧΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΥΝΑΜΗ ΤΟΥ ΠΛΑΝΗΤΗ.

Η Κίνα σήμερα αποτελεί τη κυρίαρχη οικονομική δύναμη του πλανήτη, είναι δυνατόν όμως όταν οι κάτοικοι ζουν σε πρωτόγονες συνθήκες, και χωρίς υδραυλικές εγκαταστάσεις, ενώ κανένας Κινέζος επιστήμονας δεν έχει κερδίσει ποτέ βραβείο Νόμπελ, και γενικά όταν η Κίνα δεν διαθέτει καμία επώνυμη βιομηχανική μάρκα διεθνούς επιπέδου;

Πως λοιπόν μπορεί να θεωρηθεί ως υπερδύναμη;

Η Κίνα είναι ήδη μια παγκόσμια οικονομική υπερδύναμη. Παρά τη φτώχεια της, οπουδήποτε στο κόσμο επιχειρεί κάποιος, σε οποιονδήποτε τομέα, δεν μπορεί να συνεχίσει να επιχειρεί, αν τυχόν αγνοήσει την οικονομική ευρωστία της Κίνας. Και αυτό ακριβώς είναι η ουσία της κινεζικής κυριαρχίας.

Η Κίνα ασκεί πλέον επιρροή, σε μέρη όπου μέχρι πρόσφατα δεν είχε καμία παρουσία. Στη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών, η Κίνα αποτέλεσε τον ιδεολογικό αντίποδα της Αμερικής, συναλλασσόμενη στη προσπάθεια της να αποκτήσει πετρέλαιο, με αντιπαθητικά καθεστώτα όπως αυτά του Ιράν και του Σουδάν, και με τα οποία οι δημοκρατίες αρνούνται παραδοσιακά να συνεργαστούν. Τελευταία, η Κίνα ξεκίνησε την άσκηση επιρροής ακόμη και σε στενούς συμμάχους των ΗΠΑ. Στη διάρκεια της μεγάλης οικονομικής κρίσης, υπέγραψε συμβόλαια αξίας δισεκατομμυρίων δολαρίων τόσο με τη Βρετανία όσο και με τη Γαλλία. Πέτυχε να γίνει ο μεγαλύτερος εμπορικός εταίρος της Ιαπωνίας και της Βραζιλίας ξεπερνώντας ακόμη και την Αμερική. Οι εμπορικές συναλλαγές της με τη Μέση Ανατολή και την Αφρική, ανέρχονται σε ύψος \$100 δις. Κάθε χρόνο. Στην Αφρική, οι κινεζικές εταιρίες κατασκευάζουν αυτοκινητόδρομους και άλλες βασικές υποδομές με ανθρώπινο δυναμικό 750.000 ατόμων που μεταφέρθηκαν από την Κίνα. Οι κινεζικές επιχειρήσεις στο εγγύς μέλλον δεν θα περιορίζονται απλά και μόνο στην αγορά πρόσβασης σε προϊόντα, αλλά θα αγοράζουν Δυτικές φίρμες όπως τη Volvo και τη Hummer. Το χτίσιμο δικών της επώνυμων φιρμών απαιτεί χρόνο. Αυτός είναι και ο λόγος που δεν υπάρχουν αντίστοιχες κινεζικές, σε παγκόσμιο επίπεδο. Μέχρι σήμερα, το βάρος των κινεζικών επιχειρήσεων εστιάζεται κυρίως στην ανταγωνιστικότητα σε θέματα κόστους και τιμών. Αυτό όμως όλο και αλλάζει, καθώς οι Κινέζοι μαθαίνουν πλέον περισσότερα γύρω από το μάρκετινγκ. Οι ανυπόμονες και επιθετικές κινεζικές εταιρίες δεν θέλουν να περιμένουν δεκαετίες προκειμένου να παράγουν επώνυμα προϊόντα, όπως έκαναν η Toyota ή η Sony, προτιμούν λοιπόν να τις αγοράζουν έτοιμες.

Αποδεικνύετε πως η Κίνα αποτελεί ήδη υπερδύναμη, και όχι απλά αναδύεται ως τέτοια, είναι το γεγονός ότι «βράζει» από καινοτομίες. Πολλοί αναλυτές πίστευαν και πιστεύουν,

πως οι Κινέζοι είναι καλοί στην αντιγραφή και μόνο. Αυτό πλέον δεν ισχύει. Η χώρα έχει γίνει ο βασικός αποδέκτης επενδυτικού χρήματος επάνω σε τομείς που άπτονται θεμάτων καθαρής τεχνολογίας. Η κυβέρνηση προσπαθεί να ελέγξει τα αυξημένα κόστη στη υγεία, μειώνοντας τη περιβαλλοντική μόλυνση και ενθαρρύνοντας επ' αυτού τους ξένους επενδυτές. Ξοδεύονται περίπου \$9 δις. Μηνιαίως σε έρευνες καθαρής ενέργειας, ενώ προβλέπεται πως μέσα στα επόμενα 5 χρόνια, η Κίνα θα είναι ο μεγαλύτερος παραγωγός ηλιακής και αιολικής ενέργειας. Τα περισσότερα κτίρια εκμεταλλεύονται ήδη τον ήλιο μέσω ηλιακών θερμοσιφώνων, ενώ η Κίνα εξάγει αιολική τεχνολογία ακόμη και στις ΗΠΑ. Σήμερα, η κινεζική τεχνολογία χρησιμοποιείται στη κατασκευή μιας αιολικής φάρμας στο Τέξας, μεγέθους 36.000 στρεμμάτων. Την ίδια ώρα, παρατηρείται το φαινόμενο πολλοί Κινέζοι της Αμερικής να επαναπατρίζονται στη χώρα τους, τόσο εξαιτίας της άσχημης κατάστασης της αμερικανικής οικονομίας όσο και εξαιτίας των γραφειοκρατικών εμποδίων σχετικά με τη βίζα τους. Περίπου 1.5 εκατομμύρια Κινέζοι πήγαν στο εξωτερικό προκειμένου να σπουδάσουν. Όσοι απ' αυτούς επέλεξαν τις ΗΠΑ στη δεκαετία του '80 και '90, αποφάσισαν να παραμείνουν, και βοήθησαν σημαντικά στην ανάπτυξη της Silicon Valley. Οι περισσότεροι όμως επιστρέφουν σήμερα στη πατρίδα τους, ενώ πολλοί εισάγουν τις εταιρίες τους στη NASDAQ. Ο Robin Li, ιδρυτής της Baidu, και οι James Jianzhang Liang και Neil Shen, συνιδρυτές της Ctrip, που είναι ήδη εγγεγραμμένες στη NASDAQ έχουν όλοι σπουδάσει αλλού, πριν επιστρέψουν στη Κίνα.

Η Κίνα δεν έχει μόνο οικονομική δύναμη, αλλά έχει αρχίσει προ πολλού να ασκεί και μεγάλη, υπεύθυνη πολιτική επιρροή. Αν και φάνηκε ολίγον τι επιθετική σε θέματα εκπομπών ρύπων στη διάρκεια της συνάντησης της Κοπεγχάγης, εν τούτοις απολαμβάνει ενός ισχυρού ρόλου ανάμεσα στα κράτη του G-20, στη προσπάθειά τους να αντιμετωπιστεί η παγκόσμια οικονομική κρίση. Αυτό οφείλεται κυρίως, στο ότι η Κίνα αποτελεί κρίσιμο παράγοντα για τη διεθνή οικονομία. Επίσης θα πρέπει να θυμόμαστε πως η Κίνα έχει καταστεί βασικός μεσολαβητής στη προσπάθεια να βελτιωθεί η διεθνής θέση της Βόρειας Κορέας, και θα παίζει ακόμη μεγαλύτερο ρόλο στις πολιτικές διαπραγματεύσεις που θα ακολουθήσουν τα επόμενα χρόνια. Σίγουρα η Κίνα δεν είναι τόσο πλούσια όσο οι ΗΠΑ ή η Ιαπωνία. Βγαίνει όμως από την οικονομική κρίση που προέκυψε, σαφώς πιο σίγουρη, και με πολύ λίγα σημάδια στο κορμί της. Το 80% των Κινέζων δηλώνουν αισιόδοξοι για το μέλλον τους. Την ίδια ώρα που οι δείκτες ανεργίας της Αμερικής παραμένουν σε υψηλά επίπεδα, ενώ η ζάπλουτη Ιαπωνία τα τελευταία 10 χρόνια έχει ένα από τα μεγαλύτερα

ποσοστά αυτοκτονιών του πλανήτη με 30.000 αυτόχειρες κάθε χρόνο. Οι παλιές παραδοσιακά ισχυρές χώρες δεν είναι πια κυρίαρχες σε οικονομικό ή άλλο επίπεδο. Για πολλά χρόνια τώρα, ο κόσμος αναφερόμενος στη Κίνα τη χαρακτηρίζει ως αναδυόμενη υπερδύναμη. Στη πραγματικότητα, είναι ήδη μια υπερδύναμη. Η αυξημένη οικονομική ισχύς σημαίνει και πραγματική δύναμη¹⁰.

1.4 ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΠΡΩΤΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΙΝΕΖΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ.

Οι εταιρείες της Κίνας δεν έχουν μόνο ενταχθεί πλήρως στο διεθνές καπιταλιστικό σύστημα αλλά πολλές από αυτές αποτελούν μεγαθήρια από άποψη μεγέθους και κερδοφορίας. Το 2008 τα καθαρά κέρδη των 500 καλύτερων κινεζικών εταιρειών ανήλθαν στα 171 δις. δολάρια, συγκριτικά με τα 99 δις. δολάρια που είχαν συνολικά οι 500 μεγαλύτερες αμερικανικές εταιρείες.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι κινεζικές εταιρείες το 2008 είχαν μειωμένα κέρδη κατά 13,2% σε σύγκριση με το 2007, ενώ στις ΗΠΑ οι αντίστοιχε εταιρείες σημείωσαν υποχώρηση κερδών κατά 85%.

Η πρώτη εταιρεία στον κατάλογο των 500 της Κίνας, είναι η κρατική πετρελαϊκή Sinopec, η μεγαλύτερη στον κλάδο διύλισης στην Ασία, με έσοδα 215 δις. δολάρια στο 2008. Η Sinopec βρίσκεται επίσης στις 10 καλύτερες, στην 9η θέση, στον κατάλογο Fortune Global 500.

Δεύτερη εταιρεία στην Κίνα είναι China National Petroleum Corp (CNPC), η μεγαλύτερη πετρελαϊκή της χώρας, με τζίρο στα 190 δις. δολάρια.

¹⁰ Άρθρο από περιοδικό Forbes: Κίνα η μεγαλύτερη οικονομική δύναμη του πλανήτη, στην ιστοσελίδα <http://www.antinews.gr/?p=28754>.

Εκτός από την ενέργεια, η Κίνα έχει τη μεγαλύτερη σε κεφαλαιοποίηση τράπεζα του κόσμου, την ICBC.

Ο τεράστιος οργανισμός της Cosco είναι ο γνωστότερος πρέσβης των κινεζικών ναυτιλιακών συμφερόντων στο εξωτερικό. Πρόκειται για μία εξαιρετικά ισχυρή κρατική εταιρεία, της οποίας ο πρόεδρος κάπτεν Γουέι Τζιανφού στέκεται ως ίσος προς ίσο μπροστά σε ανώτερα κυβερνητικά και κομματικά στελέχη.

Το 2008 συνόδεψε τον Κινέζο πρόεδρο, Χου Ζιντάο, στην Αθήνα και υπέγραψε ενώπιόν του τη συμφωνία, με την οποία η εταιρεία του αναλαμβάνει τη διαχείριση του εμπορευματικού σταθμού στον Πειραιά.

Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία που δημοσίευσε η ναυτιλιακή εφημερίδα TradeWinds, η Cosco παρουσίασε κύκλο εργασιών 26,9 δισ. δολ. το 2008 και βρίσκεται ανάμεσα στις δέκα μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες παγκοσμίως ενώ κατέχει τη πρώτη θέση στην Ασία. Εξυπηρετεί πάνω από 100 λιμάνια, διαθέτοντας περισσότερα από 130 πλοία μοναδοποιημένου φορτίου (Container ships), 600 εμπορικά πλοία με δυνατότητα μεταφοράς 35 εκατ. μετρικών τόνων και 100 δεξαμενόπλοια χωρητικότητας 1,8 δισ. dwt.

Στο τομέα της ναυτιλίας, ένας ακόμα Κινέζος παίκτης έχει κάνει εδώ και καιρό αισθητή την παρουσία του. Ο λόγος για την China Shipping, που ανήκει θυγατρικά στην China Shipping Container Lines με έδρα τη Σαγκάη και αποτελεί τη δεύτερη μεγαλύτερη εταιρεία μεταφοράς φορτίων στην Κίνα. Η CSCL διαθέτει στόλο 147 φορτηγών πλοίων και σε συγκεκριμένα λιμάνια της Κίνας το μερίδιο αγοράς της αγγίζει έως και το 90%. Πραγματοποιεί πληθώρα διαδρομών προς Αυστραλία, Ευρώπη, Αμερική, Περσικό Κόλπο και μαζί με τη Cosco θεωρούνται οι κυρίαρχες των ναυτιλιακών μεταφορών στην Ελλάδα.

Το νέο «αστέρι» της εν αναμονή ναυτιλιακής υπερδύναμης είναι ο οργανισμός Grand China που εκπροσωπεί ιδιωτικά συμφέροντα. Έχει παραγγείλει ήδη 30 πλοία και ετοιμάζεται να παραγγείλει άλλα 100 bulk carrier.

Η Κίνα διαθέτει και πολλές τεράστιου μεγέθους εταιρίες στους κλάδους της επεξεργασίας σιδηρομεταλλεύματος και στον κατασκευαστικό κλάδο. Οι κινεζικές εταιρείες έχουν επίσης κάνει 'ανοίγματα' στην Αφρική για πετρέλαιο, στην Αυστραλία για πρώτες ύλες και σε ολόκληρο τον πλανήτη σε αναζήτηση νέων αγορών. Τέλος στον κατάλογο των 500 καλύτερων κινεζικών εταιρειών, πρέπει να αναφέρουμε ότι οι 34 κορυφαίες είναι κρατικές¹¹.

No.	Company
1	COSCO China
2	China Shipping Tankers (China Shipping)
3	CSC Nanjing Tanker Corporation
4	China Merchants Energy Shipping Co., Ltd.
5	Dalian Ocean Shipping Company (COSCO Dalian)
6	China National Offshore Oil Corporation (CNOOC)
7	China National Petroleum Corporation (CNPC)
8	Hebei Ocean Shipping Company (HOSCO)
9	China Shipping Container Lines Company Limited (CSCL)
10	China Petrochemical Corp. (Sinopec)
11	China Shipping Development Co., Ltd. Tramp (CSTRAMP)
12	COSCO Shipping Co., Ltd. (COSCOL)
13	Zhejiang Shipping Co., Ltd.
14	CSC Phoenix Shipping Company (CSCPC)
15	China National Foreign Trade Transportation (Group) (SINOTRANS)
16	COSCO Tianjin (COSFRE Tianjin)
17	China Shipping Haisheng Co., Ltd.
18	Chinese-Polish Joint Stock Shipping Co., Ltd. (Chipolbrok)
19	Jiangsu Ocean Shipping Company (JOSCO)
20	Ningbo Marine Company Limited
21	Cosco Southern Asphalt Shipping Co., Ltd
22	Fujian Shipping Company (FUSCO)
23	Qingdao Ocean Shipping Company (QDCOSCO)
24	Sinochem Corporation
25	Haichang Group (HCG)

Πίνακας 1 Οι 25 μεγαλύτερες πλοιοκτήτριες εταιρίες της Κίνας.

Πηγή: Clarkson's

¹¹ Άρθρο, Κίνα: Η οικονομική υπερδύναμη του 21ου αιώνα του Μάνου Ρούσσου από την ιστοσελίδα του Reporter.gr

1.5 Η ΚΙΝΑ ΚΑΙ Η ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.

Εν μέσω κρίσης, με όπλο τα μυθώδη συναλλαγματικά τους αποθέματα, οι Κινέζοι κτίζουν τη δική τους «αυτοκρατορία» στη ναυτιλία. Έχουν αποδυθεί σε μία κούρσα αγοράς πλοίων ξηρού φορτίου εξοβελίζοντας τους Έλληνες πλοιοκτήτες από την πρώτη θέση. Η υπερδύναμη της Κίνας έχει βάλει στόχο να αυτονομηθεί στις θαλάσσιες μεταφορές.

Η Σαγκάη το Ντάλιαν και η Γκουανγκτζού (πρώην Καντόνα) είναι τα μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα της νέας «αυτοκρατορίας».

Οι μεγαλύτερες κινεζικές εταιρείες βρίσκονται υπό κρατικό έλεγχο, δηλαδή υπό τον έλεγχο νομαρχιών ασφαλιστικών ταμείων.

Σύμφωνα με στοιχεία διεθνών οργανισμών το 2008 για πρώτη φορά στην ιστορία της αναγορεύεται στην τρίτη ναυτιλιακή δύναμη σε παγκόσμιο επίπεδο¹².

Κάτω από την κινεζική σημαία φαίνεται να υπάρχει ένας στόλος από περίπου 1.770 πλοία, ενώ άλλα 1.300 πλοία περίπου ανήκουν σε εταιρείες κινεζικών συμφερόντων, που είναι όμως εγγεγραμμένα σε ξένα νηολόγια.

¹² Σύμφωνα με τα στοιχεία της CIA (η εν λόγω αναφορά: www.cia.gov/theworldfactbook2007) στην τρίτη θέση, για πρώτη φορά στην ιστορία της, βρίσκεται η Κίνα με 1.775 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 33.819.636 τόνων dwt. Από τα πλοία αυτά, μόνο 12 ανήκουν σε ξένα συμφέροντα. Οι συντάκτες της έκθεσης στην περίπτωση της Κίνας αναφέρουν ότι υπάρχουν άλλα 1.366 εμπορικά πλοία που ελέγχονται από κινεζικές εταιρείες, αλλά έχουν υψωμένες άλλες σημαίες. Συγκεκριμένα, τα πλοία αυτά είναι εγγεγραμμένα σε 28 διαφορετικά νηολόγια πλοίων, τα οποία είναι διάσπαρτα σε διάφορα σημεία του πλανήτη.

Year	Ships Num.	Volume (100M US\$)	World share
2002	33	9.2	
2003	84	27.3	
2004	105	35.0	3.8%
2005	109	50.0	4.5%
2006	154	66.0	4.1%
2007	354	189.0	7.9%

Πίνακας 2: Οι παραγγελίες Κινέζων πλοιοκτητών.

Πηγή: Clarkson's

Στην αρχή αυτής της «κούρσας εξοπλισμών» στη ναυτιλία οι Κινέζοι αγόραζαν πλοία μεγάλης ηλικίας και συνήθως μικρής χωρητικότητας. «Σκούπιζαν» ό,τι κινιόταν προς τα διαλυτήρια της Ινδίας, του Πακιστάν και του Μπαγκλαντές. Στόχος τους ήταν να εξυπηρετήσουν το εσωτερικό εμπόριο της χώρας από λιμάνι σε λιμάνι.

Όμως προς το τέλος του 2009 οι Κινέζοι περνούν στην άλλη όχθη. Αγοράζουν πλέον πλοία νεότερης ηλικίας και μεγαλύτερης χωρητικότητας, κάνουν επενδύσεις παρακολουθώντας στις τιμές τους Έλληνες ανταγωνιστές τους¹³.

Οι Έλληνες εφοπλιστές έχασαν τα πρωτεία που κατείχαν τα τελευταία επτά χρόνια στις αγορές μεταχειρισμένων πλοίων, ενώ οι Νοτιοκορεάτες έπαψαν να είναι η πρώτη δύναμη στον κόσμο στη ναυπηγική βιομηχανία. Αιτία για τις ανατροπές αυτές στον παγκόσμιο χάρτη της ναυτιλίας, είναι η Κίνα που δείχνει να έχει εξαπολύσει μια ολομέτωπη επίθεση από ξηράς και θαλάσσης.

Μπορεί οι Έλληνες πλοιοκτήτες παραδοσιακά να οδηγούσαν την παγκόσμια «κούρσα» στις αγορές πλοίων, αυτό όμως έπαψε να ισχύει από την στιγμή που οι

¹³ Άρθρο: Απειλείται πλέον η παγκόσμια πρωτιά της Ακτής Μιαούλη της Αγγελικής Καλλής για την εφημερίδα Ημερησία

Κινέζοι άρχισαν να αγοράζουν αφειδώς μεταχειρισμένα πλοία. Οι κινεζικές εταιρείες σκαρφάλωσαν στην πρώτη θέση των αγοραστών πλοίων, η συντριπτική πλειοψηφία μάλιστα των οποίων είναι φορτηγά μεταφοράς ξηρού φορτίου.

Σύμφωνα με στοιχεία της ναυλομεσιτικής εταιρείας “Allied Shipbroking”, κινεζικές εταιρείες έχουν επενδύσει 1,54 δις. δολάρια για την απόκτηση 127 πλοίων.

Οι Έλληνες εφοπλιστές απώλεσαν την πρώτη θέση των αγοραστών, έστω και αν τα κεφάλαια που δαπάνησαν για την απόκτηση 114 πλοίων, υπερβαίνουν κατά 800 εκατ. δολάρια τα αντίστοιχα ποσά που επένδυσαν οι Ασιάτες ανταγωνιστές τους. Το ενδιαφέρον των Κινέζων στρέφεται βασικά σε υπερήλικο τονάζ, οι αγοραίες τιμές των οποίων είναι εξαιρετικά χαμηλές.

Με τις αγορές πλοίων bulk carriers¹⁴ σε αυτή τη χρονική συγκυρία, η Κίνα αυτό που πετυχαίνει είναι να αυξάνει με χαμηλό κόστος το τονάζ της. Την ίδια ώρα, σύμφωνα με τον βρετανικό οίκο Clarksons, τα κινεζικά ναυπηγεία με βάση τις νέες παραγγελίες, αλλά και το παγκόσμιο βιβλίο παραγγελιών, κατέστησαν την Κίνα πρώτη δύναμη παγκοσμίως στην ναυπήγηση πλοίων, εκτοπίζοντας από την πρώτη θέση την Νότιο Κορέα. Οι κινεζικές γιάρδες δέχθηκαν παραγγελίες για τη ναυπήγηση πλοίων συνολικού τονάζ 1,9 εκατ. Τόνων κατά τη διάρκεια του πρώτου εξαμήνου 2008, όταν το αντίστοιχο διάστημα οι παραγγελίες στα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας αφορούν τη ναυπήγηση πλοίων συνολικού τονάζ 1,3 εκατομμυρίων τόνων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΕΙΝΑΙ Η ΚΙΝΑ Η ΜΕΓΑΛΗ ΔΥΝΑΜΗ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ;

¹⁴ Σίγουρα είναι σημαντικό μέτρο σύγκρισης αν και υπάρχουν διαφορετικοί τύποι που παίζουν σε παρόμοια κλίμακα DWT. Βασικά αυτό που διαχωρίζει τα bulk carriers σε κατηγορίες είναι η χρήση για την οποία κατασκευάζονται και έχουν διαφορές όπως πχ στον αριθμό των δεξαμενών, στο ότι κάποια έχουν γερανούς στο κατάστρωμα κλπ.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Κίνα μετά την εκδήλωση της οικονομική κρίση κατέβαλλε σκληρές προσπάθειες για την ανοικοδόμηση της οικονομίας της χώρας. Η αναδιάρθρωση μπορεί να χωριστεί σε τέσσερις μεγάλους τομείς. Οι τομείς αυτοί είναι ο τομέας των συνεργασιών, ο τομέας της αγοράς εργασίας, ο χρηματοοικονομικός τομέας, και ο τομέας απελευθέρωσης της αγοράς.

1. Τομέας συνεργασιών

- Ø Υιοθέτηση συνδυασμένων χρηματοοικονομικών αναλύσεων
- Ø Περιορισμό των chaebols μέσω μεγάλων συμφωνιών
- Ø Επετράπη η δημιουργία διεθνών συμμαχιών (global alliances)
- Ø Δημιουργία συμφωνιών μεταξύ τραπεζών και επιχειρήσεων με στόχο τη βελτίωση της κεφαλαιακής δομής τους.
- Ø Διεύρυνση των δικαιωμάτων των μικροεπενδυτών
- Ø Διεύρυνση των κανόνων σε θέματα δικαιοσύνης

2. Τομέας της αγοράς εργασίας

- Ø Δημιουργία τριμερούς επιτροπής που αποτελείτο από εργαζόμενους, επιχειρηματίες και κρατικούς φορείς.
- Ø Αύξηση της ευκαμψίας της αγοράς εργασίας
- Ø Διεύρυνση της ασφαλιστικής κάλυψης των ανέργων
- Ø Εφαρμογή ευρείας δέσμης μέτρων για την αντιμετώπιση της ανεργίας
- Ø Ενίσχυση και ιδιωτικοποίηση των υπηρεσιών ευρέσεως εργασίας.

3. Χρηματοοικονομικός τομέας

- Ø Αναστολή λειτουργίας των χρεοκοπημένων μη τραπεζικών χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων.
- Ø Εσωτερική ρύθμιση του τρόπου διοίκησης των τραπεζών
- Ø Ίδρυση επιτροπής επίβλεψης της χρηματοοικονομικής σταθερότητας της χώρας
- Ø Αύξηση κεφαλαίων για τη χρησιμοποίησή τους σε επενδυτικές δραστηριότητες

3. Απελευθέρωση της αγοράς

- Ø Άνοιγμα βραχυχρόνιων και μακροχρόνιων χρηματοοικονομικών αγορών
- Ø Κατάργηση του ανωτάτου ορίου στην αγορά και διάθεση μετοχών.
- Ø Ρύθμιση για τη χρήση επιχειρηματικών δανείων από μη εγχώριες επιχειρήσεις
- Ø Κατάργηση των ορίων κατοχής γης από μη εγχώριους πλοιοκτήτες
- Ø Διεύρυνση της λίστας με τις βιομηχανίες στις οποίες μπορούν να τοποθετηθούν ξένες επενδύσεις.

Τρεις είναι οι λόγοι, πέραν και ασχέτως του ρυθμού ανάπτυξης, για τους οποίους η κινεζική ζήτηση για πετρέλαιο θα αυξάνεται σταθερά τα επόμενα χρόνια:

1. Πρώτον, η αύξηση του αριθμού των ΙΧ και ΔΧ οχημάτων (το 2009 η Κίνα ξεπέρασε τις ΗΠΑ και έγινε η μεγαλύτερη αγορά αυτοκινήτων στον κόσμο, έστω κι αν κατά κεφαλήν τα κυκλοφορούντα οχήματα είναι ακόμη πολύ λίγα),
2. δεύτερον, η αύξηση της παραγωγικής δυνατότητας των κινεζικών διυλιστηρίων (μέχρι το 2014, θα έχει αυξηθεί κατά 2,5 εκ. βαρέλια περίπου),
3. τρίτον, η ραγδαία αύξηση των στρατηγικών αποθεμάτων της χώρας από τα 102 εκ. βαρέλια το 2008 (έτος ολοκλήρωσης της πρώτης φάσης δημιουργίας στρατηγικών αποθεμάτων) στα 480 εκ. βαρέλια το 2020 (έτος ολοκλήρωσης της τρίτης φάσης).

Η κινεζική ζήτηση για πετρέλαιο ανέρχεται στα 8,8 εκ. βαρέλια ημερησίως και είναι οριακά μεγαλύτερη ακόμη και από την ημερήσια παραγωγική δυνατότητα των κινεζικών διυλιστηρίων (8,7 εκ.). Αν και η διαφοροποίηση των προμηθευτών αποτελεί στρατηγική επιλογή του κινεζικού καθεστώτος, μεγάλο ποσοστό (48%) του πετρελαίου εξακολουθεί να προέρχεται από τη Μ. Ανατολή και ακολουθούν πολύ πίσω η Δ. Αφρική και οι χώρες ΚΑΚ (Κοινοπολιτεία ανεξαρτήτων κρατών).

2.1 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΜΕΤΑ ΤΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΗ ΚΡΙΣΗ.

Η βασική αιτία της πτώσης των ναύλων που αποτέλεσε και την απαρχή της κρίσης ήταν η έλλειψη ενέγγυων επιστολών¹⁵ που έβαζε φραγμούς στη διακίνηση των εμπορευμάτων. Η μη χρηματοδότηση του εμπορίου ως αποτέλεσμα της μειωμένης εμπιστοσύνης στη διατραπεζική αγορά «χτύπησε» καίρια την αγορά, με τους ναύλους να κάνουν βουτιά έως και 90% μέσα σε λίγους μήνες.

Το ντόμινο των αρνητικών εξελίξεων είχε ήδη ξεκινήσει. Η πτώση των ναύλων θα προκαλέσει μοιραία τη ραγδαία μείωση έως και κατά 60-70% της αξίας των φορτηγών κυρίως πλοίων. Αυτό όμως είχε ως αποτέλεσμα τα δάνεια που έλαβαν οι εφοπλιστές από τις τράπεζες να είναι πλέον στον αέρα όντας ακάλυπτα. Οι εξασφαλίσεις-εγγυήσεις για τα υπόλοιπα των δανείων που είχαν συναφθεί για αγορές πλοίων, εξαιτίας της μεγάλης πτώσης που υπέστησαν οι αξίες τους, μειώθηκαν σημαντικά. Τα πλοία που αποτελούσαν και τις βασικές εγγυήσεις των δανείων, έχασαν μεγάλο μέρος της αξίας τους. Οι τράπεζες λοιπόν με βάση τα νέα αυτά δεδομένα προχώρησαν σε συμφωνίες με τις ναυτιλιακές εταιρείες ώστε να αποδεσμεύονται από την υποχρέωση της προσθήκης επιπλέον εγγυήσεων στα τρέχοντα δάνεια. Για να γίνει βέβαια αυτό οι εφοπλιστές αναγκάστηκαν να συναινέσουν στο να αυξηθεί το κόστος του υπάρχοντος δανεισμού. Αυτό άλλωστε ήταν και το τίμημα της συμφωνίας. Μπορεί με τις συμφωνίες αυτές οι ναυτιλιακές εταιρείες πλέον να διευκολύνονται με μεταθέσεις πληρωμών και να αποδεσμεύονται από την αναζήτηση επιπλέον εγγυήσεων, ωστόσο η αναδιάρθρωση του δανεισμού φέρνει μεγαλύτερα επιτόκια και μεγαλύτερες δανειακές επιβαρύνσεις. Την ίδια ώρα η άρνηση των τραπεζών να ρίξουν χρήμα στην αγορά για νέες επενδύσεις παραμένει σχεδόν στο ακέραιο. Οι τράπεζες επιμένουν να κρατούν κλειστές τις στρόφιγγες δανεισμού προς τις ναυτιλιακές εταιρείες. Το μεγαλύτερο ίσως πρόβλημα που αφορά αυτή καθαυτή τη ναυτιλία είναι ο τεράστιος αριθμός των νέων κατασκευών πλοίων που πρόκειται να πέσουν στο νερό τα επόμενα δύο χρόνια.

¹⁵

Letters of Credit

Η προσφορά τονάζ θα αυξηθεί δυσανάλογα με τη ζήτηση και αυτό σημαίνει πως η πίτα θα αρχίσει να μοιράζεται πλέον σε μικρότερα κομμάτια με ότι αυτό συνεπάγεται για τη ναυλαγορά. Μοναδικό μάλιστα αντίδοτο για την εξισορρόπηση της προσφοράς και ζήτησης είναι οι διαλύσεις των παλαιότερων πλοίων.

Πολλοί Έλληνες εφοπλιστές κτίζουν και επισκευάζουν πλοία στα κινεζικά ναυπηγεία παρέχοντας εργασία σε χιλιάδες Κινέζους καθώς και συνάλλαγμα, ενώ, την ίδια ώρα, οι Κινέζοι μέσω της Ελλάδας και του ΟΛΠ άνοιξαν πύλη στην Ευρώπη για τα προϊόντα τους. Παράλληλα, τα κινεζικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα εκμεταλλευόμενα τη διστακτικότητα των ευρωπαϊκών και αμερικανικών τραπεζών να συνεχίσουν τη χρηματοδότηση της ναυτιλίας, μπαίνουν γερά στο παιχνίδι με στόχο τους Έλληνες εφοπλιστές. Αναμφισβήτητα οι κινέζικες τράπεζες θα παίξουν ενεργό ρόλο στην χρηματοδότηση της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Η άνοδος της εθνικής ναυτιλίας της Κίνας, που ουσιαστικά ξεπέρασε την ελληνόκτητη ναυτιλία, αλλά και η διαθέσιμη ρευστότητα της τραπεζικού συστήματος της Κίνας είναι τα δύο συστατικά που θα βοηθήσουν τις κινέζικες τράπεζες να εισέλθουν στον ανταγωνιστικό χώρο της χρηματοδότησης πλοίων. Μέχρι πριν από δύο χρόνια οι δυνατότητες της τραπεζικής αγοράς περιορίζονταν στην χρηματοδότηση των ναυπηγιών της χώρας αλλά και της εσωτερικής προστατευόμενης ναυτιλιακής αγοράς. Αρκετές ναυτιλιακές εταιρείες άλλων εθνικοτήτων μπόρεσαν να συνάψουν σχέση με την Τράπεζα Εισαγωγών – Εξαγωγών της (Export-Import Bank of China) κυρίως όμως σχετικά με την χρηματοδότηση της κατασκευής των πλοίων. Η ίδια τράπεζα δειλά-δειλά διεθνοποίησε την παρουσία της καθώς άρχισε να συμμετέχει σε δάνεια που παρέχονταν προς μη κινέζικες εταιρείες από τράπεζες του εξωτερικού. Σταδιακά αποκτήθηκε τεχνογνωσία και παράλληλα με εκπαίδευση νέων στην ναυτιλιακή χρηματοδότηση δημιουργήθηκε πλέον στην χώρα ο κορμός στελεχών που θα αναπτύξουν την διεθνή χρηματοδότηση.

Το έρεισμα λοιπόν είναι πολύ μεγάλο και σοβαρό για την οικονομία της Κίνας που θέλει να βρει πελάτες σε προηγμένα ναυτιλιακά κράτη όπως η Ελλάδα και είναι σχεδόν βέβαιο ότι πολύ σύντομα θα δούμε μόνιμες αντιπροσωπείες τραπεζικών εταιριών και στην Ελλάδα.

Η διεθνοποίηση των χαρτοφυλακίων αρκετών τραπεζών της Κίνας όπως οι Bank of China, Export-Import Bank of China, China Construction Bank, Bank of Communications και China Development Bank προσδίδει νέες distάνσεις στην αναμενόμενη εισροή κινέζικου χρήματος στην παγκόσμια αλλά και ελληνική ναυτιλία

Οι πρώτοι πελάτες των κινεζικών τραπεζών σε βάση χορήγησης δανείων μετά την παράδοση των πλοίων θα είναι μεγάλες εταιρείες που θα παραγγέλνουν ή θα αγοράζουν καινούργια πλοία που κτίστηκαν στην Κίνα. Η αρχή έχει γίνει αφού όπως δημοσιεύτηκε στην Lloyd's List International η αμερικανική εταιρεία κολοσσός OSG σύναψε δάνειο ύψους 389 εκ. δολ. με κινέζικες αποκλειστικά τράπεζες¹⁶.

Όπως σε όλους τους άλλους τομείς της οικονομικής πολιτικής της Κίνας όπου τίποτε δεν γίνεται αστάθμητα η τυχαία η Κίνα πλέον καλείται να βοηθήσει την κινέζικη ναυπηγική βιομηχανία που κι αυτή με την σειρά της αγγίζει την παγκόσμια πρωτοκαθεδρία.

Εξάλλου η στήριξη της ναυπηγικής βιομηχανίας είναι σημαντικό στοιχείο για την κινέζικη οικονομία αφού παραμένουν στην θέσεις τους χιλιάδες εργαζόμενοι και παράλληλα διατηρείται ένας σταθερός πελάτης για τις εγχώριες βιομηχανίες χάλυβα αλλά και μηχανών και όλων των άλλων εξαρτημάτων που χρειάζονται τα πλοία.

Είναι πολύ σημαντικό να δοθεί κύρια προσοχή στο γεγονός ότι οι κινέζικες ναυπηγικές μονάδες ολοένα και βελτιώνουν την ποιότητα των πλοίων που καθελκύονται από αυτές και συνάμα εισέρχονται στον χώρο των εξειδικευμένων πλοίων όπως αυτά της εξόρυξης πετρελαίου Drill ships η μεταφοράς φυσικού αερίου (LNG) κλπ.

Τη διετία 2003-2004 οι ναύλοι εκτοξεύθηκαν σε επίπεδα ρεκόρ, γεγονός που επέτρεψε στους Έλληνες εφοπλιστές να αποκομίσουν τεράστια κέρδη. Οι αιτίες ήταν η τεράστια ζήτηση για μεταφορά φορτίων από και προς την Κίνα και η αδυναμία του παγκόσμιου στόλου να ανταποκριθεί στη ζήτηση λόγω έλλειψης πλοίων.

¹⁶ Petrofin Bank Research© - www.petrofin.gr

Παράλληλα εκατοντάδες πλοία παρέμεναν εγκλωβισμένα στα κινεζικά λιμάνια, περιμένοντας επί μέρες για να ξεφορτώσουν και να φορτώσουν. Έτσι, η έλλειψη πλοίων γινόταν ακόμα μεγαλύτερη, οπότε οι ναύλοι αυξάνονταν ακόμα περισσότερο. Τότε οι Κινέζοι δεν ήξεραν και το πλήρωσαν πανάκριβα.

Μαθαίνουν, όμως, γρήγορα και τώρα προσπαθούν με διάφορους τρόπους να ελέγξουν τη ζήτηση ώστε να συγκρατήσουν σε λογικά επίπεδα τους ναύλους.

Η Κίνα αποφάσισε να αναδειχθεί σε ναυπηγική και ναυτιλιακή υπερδύναμη με στόχο να μπορεί να παρεμβαίνει «ρυθμιστικά» στην αγορά.

Άλλωστε Το 90% του εξωτερικού εμπορίου της Κίνας πραγματοποιείται μέσα από τις θαλάσσιες οδούς. Το 2006, οι βιομηχανίες που είχαν σχέση με την θάλασσα αντιπροσώπευαν το 10% του κινεζικού Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος, ενώ επτά από τα σημαντικότερα λιμάνια σε ολόκληρο τον κόσμο είναι κινεζικά¹⁷.

Τα κινεζικά ναυπηγεία το 2009 αξιοποιώντας το μέγιστο του παραγωγικού δυναμικού τους, από την Κίτρινη Θάλασσα ως τη Θάλασσα της Νότιας Κίνας υπερέβησαν για πρώτη φορά τα ιαπωνικά σε τοννάζ και βρίσκονται πλέον στη δεύτερη θέση (μετά τη Ν.Κορέα) παγκοσμίως, ενώ σε αριθμό παραγγελιών είναι ήδη πρώτα.

Καθώς η Κίνα στηρίζεται σε δύο γιγάντιες επιχειρήσεις, την China State Shipbuilding Corporation (CSSC) και την China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC), είναι πολύ πιθανό ότι μέχρι το 2020 θα έχει γίνει η πρώτη ναυπηγική δύναμη στον κόσμο.

Τα κινεζικά ναυπηγεία πλέον μπορούν να εκτελέσουν και την πλέον δύσκολη παραγγελία, καθώς τα παρελθόντα έτη έχουν γίνει τεράστια άλματα ποιότητας, λόγω της σύμπραξης με ιαπωνικά ναυπηγεία και τον πακτωλό επιδοτήσεων που έχουν λάβει από την κινεζική κυβέρνηση. Πλέον μιλάμε για μια πολυπληθή βιομηχανία, με δυνατότητα μαζικής παραγωγής νέων πλοίων, η οποία, πάντως, διέρχεται μια σχετική κρίση, λόγω της ακύρωσης παραγγελιών (υπολογίζονται σε 239 το 2009) και της αναστολής νέων ναυπηγήσεων. Η κρίση αυτή πάντως, είναι εν μέρει ελεγχόμενη, καθώς μεγάλο μέρος των ακυρωθέντων παραγγελιών απορροφάται από κινεζικές ναυτιλιακές εταιρείες (110 παραγγελίες το 2009), με στόχο την μακροπρόθεσμη ναυτιλιακή

¹⁷ Σύμφωνα με το American Association of Port Authorities (www.aapa-ports.org), τα λιμάνια με τη μεγαλύτερη κίνηση στον κόσμο σε αναλογία αριθμού εμπορευματοκιβωτίων είναι: 1. Χονγκ Κονγκ (Κίνα), 2. Σιγκαπούρη, 3. Σαγκάη (Κίνα), 4. Shenzhen (Κίνα), 5. Busan (Ν. Κορέα)

αυτάρκεια της κινεζικής οικονομίας, η οποία θα προέλθει με το "χτίσιμο" του μεγαλύτερου εμπορικού στόλου στον κόσμο, ξεπερνώντας ακόμη και τον ελληνόκτητο¹⁸.

Οι μεγαλύτερες δυνάμεις της κινεζικής ναυπηγικής βιομηχανίας είναι:

1. China State Shipbuilding Corporation (CSSC) (Southern Group)
2. China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC) (Northern Group)

Τα ναυπηγεία CSSC και CSIC είναι υπεύθυνα σήμερα για πάνω από 70% το νέων κατασκευών στην Κίνα. Τα περισσότερα από τα υπόλοιπα ναυπηγεία ανήκουν σε επαρχιακές κρατικές υπηρεσίες-υπουργεία και ανεξάρτητους ιδιώτες. Οι πλειονότητα των πλοίων κάτω από 20,000 dwt χτίζονται σε αυτή τη κατηγορία ναυπηγείων καθώς οι τιμές τους είναι ποιο ανταγωνιστικές από των ναυπηγείων CSSC και CSIC.

Μερικά από αυτά αναπτύσσονται τόσο γρήγορα ώστε είναι ικανά πλέον να χτίζουν πολύ μεγαλύτερα πλοία μεγέθους Aframax.

Τα μεγαλύτερα ναυπηγεία New building στην Κίνα είναι¹⁹:

¹⁸ Από την ομιλία του κ. J.Beiler, Περιφερειακού Διευθυντή του Νορβηγικού Νηογνώμονα στην Κίνα

Βόρεια Κίνα

SHANHAIGUAN SHIPYARD

COSCO DALIAN SHIPYARD

DALIAN NEWBUILDING SHIPYARD

Κεντρική Κίνα

HUDONG SHIPYARD

JIANGNAN SHIPYARD

WAIGAOQIAO SHIPYARD

CHENGXI SHIPYARD

Νότια Κίνα

AFAI SOUTHERN SHIPYARD (PANYU GUANGZHOU) LTD

WENCHONG SHIPYARD

FUJIAN MAWEI SHIPBUILDING YARD

¹⁹ Δεδομένα από την εταιρία EURASIA MARINE CONSULTANTS Co Ltd. Στην ιστοσελίδα:
<http://www.eu-asiama.com/el/eurasia-marine-consultants/newbuilding-yards/newbuilding-shipyards.html>

2.2 ΚΙΝΕΖΙΚΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Η ναυτιλιακή πολιτική που ακολουθεί η Κίνα, εστιάζεται στην κατάκτηση μεγαλύτερου μεριδίου παγκοσμίως, χρησιμοποιώντας τη ναυτιλία της ως όχημα για την ανάπτυξη και εξωστρέφεια της οικονομίας της. Πολλοί ισχυρίζονται, ότι το μέλλον της παγκόσμιας ναυτιλίας εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις εξελίξεις στην Κίνα (ανάπτυξη, εξωτερικό εμπόριο).

Σύμφωνα με στοιχεία του Ναυτιλιακού Ακολουθού στη Σαγκάη, ο στόλος της Κίνας ανέρχεται σε 3.799 πλοία, ολικής χωρητικότητας 24.918.518 GT, κατατάσσοντας την Κίνα στην 9η θέση παγκοσμίως.

Το πλάνο της Κίνας για την αναδιοργάνωση και ανάπτυξη της κινεζικής ναυπηγικής βιομηχανίας²⁰.

- Οικονομική ενίσχυση των ναυπηγείων από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα.
- Κίνητρα να αγοραστούν τα εγκαταλελειμμένα νεόκτιστα πλοία.
- Στήριξη των ναυπηγείων για πρόσθετες ναυπηγικές και παράκτιες δραστηριότητες.

²⁰ Αναφορά του John Stansfeld, Group Strategy Director of Lloyd's Register: Shipping China Energy 2009, A Sustainable Maritime Industry in China?

- Μεταστροφή των ναυπηγείων με μεγάλη παραγωγική ικανότητα και σε ναυπηγό-επισκευαστικές δραστηριότητες.
- Υποστήριξη για συγχωνεύσεις ναυπηγείων.
- Αντικατάσταση του υπερήλικου στόλου εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

Το ερώτημα είναι κατά πόσο οι Κινέζοι θα θελήσουν με αυτές τις επενδύσεις να αυτονομήσουν τον εμπόριό τους ή θα περάσουν και στην tramp ναυτιλία, ένα προνομιακό πεδίο δράσης μέχρι σήμερα για τον ελληνικό εφοπλισμό.

2.3 Ο ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.

Στην πραγματικότητα, είτε εξάγει η Κίνα έτοιμα προϊόντα “προς άγραν συναλλάγματος”, είτε καταναλώνει περισσότερο στην αστείρευτη εσωτερική αγορά μετά την κρίση, και χωρίς ακόμα ανατίμηση του Yuan, αλλά μόνο μέσω της τρέχουσας τόνωσης εισοδημάτων από δημόσιες δαπάνες, που είναι παραγωγικές και μη πληθωριστικές, αφού ενεργοποιούν ανεκμετάλλευτους ακόμα εργατικούς και φυσικούς πόρους, χρειάζεται τις ίδιες ποσότητες α’ υλών. Γι’ αυτό αποκαθίσταται σταδιακά ο όγκος των εισαγωγών μεταλλευμάτων κλπ. Σε συνεχώς υψηλότερα επίπεδα παρά την πτώση των εξαγωγών ετοιμών αγαθών προς τις ευρισκόμενες σε κρίση ανεπτυγμένες.

Ο περιορισμός της αναμενόμενης χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου, μέσω ακυρώσεων παραγγελιών, αναβολών παραδόσεων νέων πλοίων και διαλύσεων παλαιότερων, αποτελεί το βασικό εξισοροπητικό μηχανισμό για την αγορά τα επόμενα χρόνια.

Απώτερος σκοπός του κινεζικού κράτους είναι:

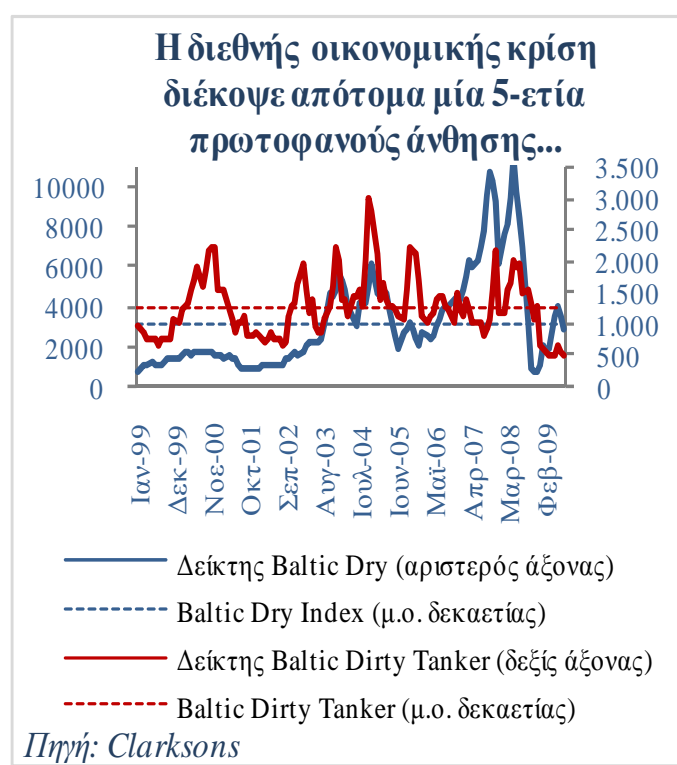
1. Η ενίσχυση της παραγωγικότητας των ναυπηγείων της χώρας.
2. Η δημιουργία ενός ισχυρού στόλου μεταφοράς κινεζικών φορτίων για την κάλυψη των μεγάλων εσωτερικών αναγκών στην μεταφορά εμπορευμάτων.

3. Δημιουργία ισχυρού εμπορικού στόλου για μαζικές εισαγωγές πρώτων υλών, που απέδειξαν ότι μπορούν να ρυθμίζουν τη δυναμική του παγκόσμιου εμπορίου.
4. Επιρροή και έλεγχο της διεθνούς ναυλαγοράς και της ναυτιλίας.

2.4 Η ΚΙΝΑ ΚΑΙ Η ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ο κλάδος της ποντοπόρου ναυτιλίας, υπό το βάρος της διεθνούς οικονομικής κρίσης, παρουσίασε ακραία μεταβλητότητα διανύοντας, σε διάστημα μόλις 6 μηνών (βλ. διάγραμμα), την απόσταση μεταξύ ενός ιστορικού υψηλού στις τιμές των σύνθετων ναύλων (Ιούνιος 2008) και ενός χαμηλού 12-ετίας (Δεκέμβριος 2008).

Οι εξελίξεις αυτές αντανακλούν τόσο την κάμψη της διεθνούς ζήτησης για ναυτιλιακές υπηρεσίες – με εξαίρεση την Κίνα – όσο και την αβεβαιότητα αναφορικά με την επίδραση της εισόδου στην αγορά ενός εξαιρετικά υψηλού αριθμού νεότευκτων πλοίων εξαιτίας του πρωτόγνωρου επιπέδου παραγγελιών, καθώς και τις δυσκολίες χρηματοδότησης λόγω έλλειψης ρευστότητας στο χρηματοπιστωτικό τομέα. Ο κλάδος της ποντοπόρου ναυτιλίας βίωσε τα τελευταία χρόνια τον εντυπωσιακότερο ανοδικό κύκλο στην πρόσφατη ιστορία του ο οποίος κορυφώθηκε με το ιστορικά υψηλό επίπεδο ναύλων στη αγορά ξηρού φορτίου που σημειώθηκε τον Ιούνιο του 2008 (400% πάνω από το 10-ετή του μέσο όρο).



Διάγραμμα: Πως η διεθνής οικονομική κρίση διέκοψε απότομα την περίοδο άνθησης
Πηγή: Clarksons

Κύριοι παράγοντες που συντέλεσαν σε αυτή την πρωτόγνωρη άνθηση, ιδιαίτερα στην αγορά ξηρού φορτίου, ήταν οι ισχυροί ρυθμοί οικονομικής ανάπτυξης παγκοσμίως, η ενίσχυση του ρόλου των αναδυομένων αγορών και ιδιαίτερα η ακόρεστη ζήτηση της Κίνας για πρώτες ύλες (βλ. διάγραμμα), σε συνδυασμό με τη σχετική έλλειψη διαθέσιμης χωρητικότητας ώθησαν του ναύλους, ιδιαίτερα στην αγορά ξηρού φορτίου, σε πρωτόγνωρα επίπεδα. Η αγορά επέδειξε αξιοσημείωτο δυναμισμό έως τα μέσα του 2008 (περίπου 1 χρόνο μετά την έναρξη της διεθνούς οικονομικής κρίσης) υποστηριζόμενη από τις αντοχές των αναδυομένων αγορών και τη συνεχιζόμενη υστέρηση στη διαθεσιμότητα νέων πλοίων. Η κλιμάκωση όμως της διεθνούς οικονομικής κρίσης κατά το 3ο τρίμηνο του 2009 συμπαρέσυρε στη δίνη της ολόκληρη την παγκόσμια οικονομία, συρρικνώνοντας δραματικά το διεθνές εμπόριο και ωθώντας τις τιμές των ναύλων σε ελεύθερη πτώση της τάξης του 93% , το Δεκέμβριο του 2008, από τα υπερβολικά υψηλά επίπεδα που είχαν φθάσει έξι μήνες νωρίτερα.

Η πτώση οξύνθηκε από το γεγονός ότι από το 2006 έως και τα μέσα του 2008 οι πλοιοκτήτες ενθαρρυμένοι από την ισχυρή δυναμική της ζήτησης προέβησαν σε ένα πρωτόγνωρο σε μέγεθος πρόγραμμα παραγγελιών κατασκευής νέων πλοίων - με αναμενόμενο διάστημα παράδοσης των πλοίων την τριετία 2009-2011 - το οποίο ανήλθε στο 63% της διαθέσιμης χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου στα τέλη του 2008.



Διάγραμμα : η ακόρεστη ζήτηση της Κίνας για πρώτες ύλες

Πηγή: Clarksons

Η δυναμική ανάκαμψη της ζήτησης της Κίνας για πρώτες ύλες και κυρίως σιδηρομετάλλευμα που αποτελεί το κυριότερο εμπόρευμα στις μεταφορές χύδην φορτίου, βελτίωσε σημαντικά την εικόνα της αγοράς το 2009, ωθώντας του ναύλους του ξηρού φορτίου πάνω από τις 4000 μονάδες, ήτοι 600% υψηλότερα.

Η Κίνα εκμεταλλεζόμενη τη σημαντική διόρθωση στις τιμές των πρώτων υλών και ειδικά των μετάλλων, καθώς και την ώθηση στην εγχώρια ζήτηση από την εφαρμογή ενός ιδιαίτερα δαπανηρού δημοσιονομικού προγράμματος στήριξης της κινεζικής οικονομίας, αύξησε σημαντικά τη ζήτηση για μεταφορική χωρητικότητα, ενθαρρύνοντας την επανασυσσώρευση αποθεμάτων πρώτων υλών και υποκαθιστώντας σε κάποιες περιπτώσεις και την εγχώρια παραγωγή με εισαγωγές.



Πίνακας : Η Κίνα ως στήριγμα της παγκόσμιας οικονομίας πρώτων υλών

Πηγή: Datastream, DB Research

Κατά συνέπεια, ο ρυθμός συρρίκνωσης του δια θαλάσσης εμπορίου, σε ετήσια βάση, περιορίστηκε περίπου στο μισό από ότι εκτιμόταν αρχικά (4.7% το Α' εξάμηνο του 2009 συγκριτικά με εκτιμήσεις για μείωση της τάξης του 6-7% σε ετήσια βάση).

Οι καθυστερήσεις στην εκφόρτωση των πλοίων λόγω της αυξημένης κίνησης στα λιμάνια της Κίνας και η χρήση δεξαμενοπλοίων για αποθήκευση πετρελαίου με σκοπό την μεταπώλησή του μετά από κάποιο χρονικό διάστημα σε υψηλότερες τιμές, μείωσαν τη διαθέσιμη χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου κατά 5% περίπου, διευκολύνοντας την ανάκαμψη των ναύλων²¹.

2.5 **ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΚΙΝΑΣ**

Οι ναυτιλιακές σχέσεις Ελλάδας-Κίνας διέπονται από τη Ναυτιλιακή Συμφωνία του 1996 (Ν. 2419/96, ΦΕΚ 141 Α' /3.7.96). Παράλληλα υφίσταται και Φορολογική Συμφωνία (Ν. 3331/2005, ΦΕΚ 83Α' /6.4.2005) για την απαλλαγή των ναυτιλιακών κερδών από τη διπλή φορολόγηση, η οποία τέθηκε σε ισχύ την 1.1.2006. Τον Δεκέμβριο 2002 υπεγράφη η Ναυτιλιακή Συμφωνία ΕΕ-Κίνας, η οποία ετέθη σε ισχύ την 1/3/2008 για πέντε έτη με σιωπηρή ανανέωση.

Η κινεζική ναυτιλιακή εταιρεία COSCO υλοποίησε, εντός του 2006, υπόσχεσή της να εγκαινιάσει τακτικά δρομολόγια με τον Πειραιά, σε συνεργασία με την ελληνική εταιρία COSTAMARE. Αργότερα, το 2008, η COSCO επελέγη ως ανάδοχος

²¹ Από δελτίο τύπου Εθνικής Τράπεζας Διεύθυνση Στρατηγικής και Οικονομικής Ανάλυσης στην ιστοσελίδα: [http://www.nbg.gr/PRESS/PUBLICATIONS/Economic and Financial Bulletin](http://www.nbg.gr/PRESS/PUBLICATIONS/Economic_and_Financial_Bulletin)

διεθνούς διαγωνισμού για επενδύσεις στον Λιμένα Πειραιά (εκσυγχρονισμός του δεύτερου και κατασκευή τρίτου λιμενοβραχίονα) και αναμένεται η έναρξη υλοποίησης των σχετικών επενδύσεων (831,2 εκ. ευρώ). Η σχετική σύμβαση υπεγράφη τον Νοέμβριο 2008, κατά την επίσκεψη του Κινέζου Προέδρου στην Ελλάδα. Η σύμβαση χρειάζεται επικύρωση από τη Βουλή. Οι εργασίες θα περατωθούν το 2014. Η διαχείριση από την Cosco θα επεκταθεί σε 30+5 έτη. Στη διάρκεια αυτή η Cosco θα καταβάλει στο ελληνικό δημόσιο, ενοίκια, τέλη κ.ά.

Η προώθηση της διμερούς ναυτιλιακής συνεργασίας αποτελεί, και για τις δύο χώρες, στρατηγική επιλογή. Ιδιαίτερη έμφαση αποδίδουν οι δύο χώρες στη συνεργασία αναφορικά με τα ελληνικά λιμάνια, τα οποία επιθυμούμε να αναχθούν σε διαμετακομιστικά κέντρα προώθησης προϊόντων στην ευρύτερη περιφέρεια.

Η συνεργασία των δύο χωρών στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) είναι πολύ καλή. Το ίδιο και στο πλαίσιο του ΠΟΕ και του ΟΟΣΑ.

Η χώρα μας έχει δύο Προξενικές Ναυτιλιακές Αρχές, μία στη Σαγκάη και μία στο Χονγκ Κονγκ.

Ένα μεγάλο μέρος του εμπορικού ελλείμματος εις βάρος της Ελλάδας αντισταθμίζεται από τις εισπράξεις της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, η οποία παίζει πολύ μεγάλο ρόλο στις μεταφορές εμπορευμάτων από και προς την Κίνα, διεθνώς. Σύμφωνα με στοιχεία του Ναυτιλιακού Ακολουθού στη Σαγκάη, πάνω από το 70% των εισαγωγών πετρελαίου της Κίνας μεταφέρεται με ελληνόκτητα δεξαμενόπλοια, ενώ υπολογίζεται, ότι τα ελληνικά εμπορικά πλοία μεταφέρουν πάνω από το 20% των εμπορευμάτων της Κίνας (στοιχεία Οκτωβρίου 2008).

Υπολογίζεται, ότι ετησίως καταπλέουν σε λιμάνια της Κίνας 150 πλοία με ελληνική σημαία (στοιχεία Οκτωβρίου 2008).

Σύμφωνα με την HSBC Shipping Services, περίπου το 60% των πλοίων που έχει προγραμματιστεί να παραδοθεί μεταξύ των ετών 2010 και 2011 μπορεί τελικά “να μη φτάσει ποτέ στον προορισμό του”.

Όμως, την ίδια στιγμή τα κινεζικά ναυπηγεία -με προτροπή της κυβέρνησης- αναλαμβάνουν τις ακυρωθείσες συμφωνίες. Επίσης, Κινέζοι αγοράζουν πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου σε χαμηλές τιμές, σύμφωνα με χρηματιστές.

Σε μακροχρόνιο διάστημα αύξηση στα πλοία που κατέχουν Κινέζοι θα έχει αρνητική επίδραση για τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες, οι οποίες μετάφεραν μεγάλο όγκο των κινεζικών εξαγωγών κατά τη διάρκεια των χρόνων της άνθησης.

“Οι Έλληνες δεν έχουν αρκετά cargo για να καλύψουν τον μεγάλο όγκο του στόλου τους”, δηλώνει ο κ. Αναγνωστόπουλος και προσθέτει: “Οι ασιατικές χώρες και κυρίως η Κίνα διαθέτουν τεράστιο πληθυσμό και υψηλό όγκο εξαγωγών και εισαγωγών.

Ως εκ τούτου, η Κίνα θα προτιμήσει να έχει δικά της πλοία παρά να πληρώνει τους ξένους σε υψηλές τιμές μόλις η αγορά ανακάμψει. Στην επόμενη άνθηση της αγοράς η Κίνα θα μπορεί να αυτοεξυπηρετηθεί χρησιμοποιώντας τον δικό της στόλο”²².

Η Κίνα αποδείχθηκε η κινητήρια δύναμη, η οποία απεγκλώβισε την παγκόσμια οικονομία από τη στενωπό της ύφεσης το 2009, καθώς η οικονομία κατέστη 90 φορές δυναμικότερη από την έναρξη των μεταρρυθμίσεων το 1978, επί προέδρου Ντεγκ Σιάο Πινγκ. Η εκτίμηση της Goldman Sachs θέλει την οικονομία της Κίνας να καταλαμβάνει την πρώτη θέση το 2027. Τότε το ΑΕΠ της θα υπερβαίνει το αντίστοιχο των ΗΠΑ, το οποίο σήμερα διαμορφώνεται στα 14 τρισ. δολ. Το ότι το δεύτερο τρίμηνο του έτους ξεπέρασε την Ιαπωνία αποτελεί ένδειξη ότι ενισχύεται ολοένα και περισσότερο ο ρόλος της στο παγκόσμιο οικονομικό σκηνικό, παρατηρούν αναλυτές. Το 2009, επίσης, η Κίνα είχε υπερβεί τις ΗΠΑ ως η μεγαλύτερη αγορά αυτοκινήτων και τη Γερμανία ως η μεγαλύτερη εξαγωγική δύναμη.

Η απάντηση λοιπόν για το αν η Κίνα όντως αποτελεί απειλή για την ελληνική ναυτιλία δεν είναι απλή. Σίγουρα υπάρχουν πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα

Από την έως τώρα συνεργασία των ελλήνων εφοπλιστών με εταιρίες με κινέζικα συμφέροντα. Αν ακολουθηθεί ορθή πολιτική από την ελληνική πλευρά και με σύνεση και μετρό διευρυνθεί η έως τώρα συνεργασία, η ελληνική ναυτιλία δεν έχει να φοβηθεί τίποτα.

2.6 Η ΚΙΝΑ ΚΑΙ Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

²² ΠΗΓΗ: FT.com Άρθρο του Robert McDonald. Copyright The Financial Times Ltd. All rights reserved.

Σε αυτό το κεφάλαιο θα εστιάσουμε στο κύριο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της Κίνας που δεν είναι άλλο από την ναυπηγική της βιομηχανία όπως είδαμε και προηγουμένως. Ας ρίξουμε όμως μια γρήγορη ματιά στους ανταγωνιστές της και τι ακριβώς κάνανε για να αντιμετωπίσουν την παγκόσμια κρίση.

Η κρίση χτύπησε και την Ευρωπαϊκή Ένωση όπου η ναυπηγική βιομηχανία χάνει έδαφος από τις αρχές τις δεκαετίας του '60, ενώ ακόμη και σήμερα οι παραγγελίες νέων πλοίων συνεχώς μειώνονται. Παρ' όλα αυτά, με τη πρωτοβουλία Leadership 2015 ενός φιλόδοξου προγράμματος γίνεται προσπάθεια προκειμένου να διασφαλιστεί η βιωσιμότητα και η ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας, να διατηρηθούν τα τεχνολογικά προπύργιά της και να προστατευθεί η καινοτομία και η τεχνογνωσία.

Η Ναυπηγική Βιομηχανία (Shipbuilding Industry) σαν Βιομηχανικός Κλάδος είναι εκείνος που αντικείμενό του είναι η [ναυπήγηση](#) (κατασκευή πλοίων), επισκευή, μετασκευή και συντήρηση πλοίων, όμως σαν οικονομική δραστηριότητα συμπίπτει με την έννοια του [ναυπηγείου](#). Ο κλάδος της ναυπηγικής βιομηχανίας αποτελεί τον κύριο παράγοντα της "ναυτιλιακής υποδομής" μιας χώρας γιατί αφενός εξυπηρετεί τη [Ναυτιλία](#), αφ' ετέρου συμβάλλει στη ναυτιλιακή ανάπτυξη της ίδιας της χώρας.

Ένας άλλος αντίπαλος της Κίνας, τα κορεατικά ναυπηγεία φαίνεται ότι επαναλαμβάνουν τις πρακτικές του παρελθόντος όταν αντιμετωπίζουν μείωση της ζήτησης. Αφενός προσπαθούν να εισέλθουν σε νέα τμήματα της αγοράς (δεξαμενόπλοια μεταφοράς αερίου, θαλάσσιες εξέδρες και κρουαζιερόπλοια), και αφετέρου προσπαθούν να δημιουργήσουν περισσότερη ζήτηση στα παραδοσιακά τμήματα της αγοράς τους (δεξαμενόπλοια και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων). Και τα δύο αυτά επιτυγχάνονται με τη μείωση των τιμών προσφοράς, παρά τις σημαντικές αυξήσεις του κόστους παραγωγής στην Κορέα κατά τους τελευταίους 12 μήνες. Οι μισθοί στα κορεατικά ναυπηγεία αυξήθηκαν κατά περίπου 6%, τα κόστη των υλικών αυξήθηκαν κατά περίπου 5% (αν και ο χάλυβας αυξήθηκε κατά 10%), ο πληθωρισμός είναι περίπου 8% και το WON ανατιμήθηκε κατά περίπου 8 % έναντι του USD. Τα κόστη της εργασίας και των υλικών καλύπτουν από κοινού περίπου 90% του συνολικού κόστους παραγωγής στη ναυπηγεία και, επομένως, οι σχετικές αυξήσεις του κόστους είναι σημαντικές.

Για τους λόγους αυτούς, ορισμένα κορεατικά ναυπηγεία ενδέχεται να αντιμετωπίσουν το φάσμα της χρεοκοπίας. Δυστυχώς, ούτε η κυβέρνηση της Κορέας ούτε τα ίδια τα ναυπηγεία φαίνεται να αντιμετωπίζουν το ενδεχόμενο της μείωσης της παραγωγικής δυναμικότητας, π.χ. με το κλείσιμο των μη κερδοφόρων ναυπηγικών εγκαταστάσεων.

Όσο για την ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία βρίσκεται σήμερα σε μια φάση μαζικής αναδιάρθρωσης, που συγκεντρώνει ορισμένα ναυπηγεία κάτω από την ομπρέλα λίγων μεγάλων ομίλων. Οι συνέργειες που προέκυψαν βοήθησαν τα ιαπωνικά ναυπηγεία να παραμείνουν ανταγωνιστικά (όσον αφορά ιδιαιτέρως τη μαζική παραγωγή πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου), αν και αυτό ενισχύθηκε σημαντικά από το γεγονός ότι περίπου 50% των εισροών παραγγελιών προέρχονται από την εγχώρια ζήτηση (κυρίως λόγω της ζήτησης πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου). Αυτές οι παραγγελίες από ιάπωνες πλοιοκτήτες είναι σχεδόν απροσπέλαστες για άλλες ναυπηγικές χώρες και, επομένως, παρέχουν μια δεσμευμένη αγορά για τα ιαπωνικά ναυπηγεία.

Όπως ήδη τονίσαμε τα κινεζικά ναυπηγεία επωφελούνται από μία πολύ χαμηλότερη βάση κόστους εργασίας σε σχέση με τις άλλες κύριες ναυπηγικές χώρες, εξακολουθούν όμως να πάσχουν από οργανωτικά προβλήματα, περιορισμένη πρόσβαση σε τεχνολογία και καθυστερήσεις των παραδόσεων. Το μερίδιο της αγοράς των κινεζικών ναυπηγείων αυξανόταν σημαντικά κατά τα προηγούμενα έτη (κυρίως λόγω ανταγωνιστικών προσφορών για απλούς τύπους πλοίων) και, όταν υπερνικηθούν τα προαναφερθέντα προβλήματα, η Κίνα μπορεί να καταστεί σημαντικός παράγοντας στην παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία. Εν τούτοις, υπάρχουν ανησυχίες ότι τα ναυπηγεία επεκτείνονται σε έκταση μεγαλύτερη από αυτή που αντιστοιχεί με τις απαιτήσεις της αγοράς και την ανάγκη αναβάθμισης των υφισταμένων εγκαταστάσεων. Η Επιτροπή θα παρακολουθεί στενά τις εξελίξεις αυτές θα προσπαθήσει να αρχίσει έναν επικοινωνιακό διάλογο με την Κίνα για τα ζητήματα αυτά, στο πλαίσιο του ΟΟΣΑ αλλά και διμερώς.

Η ναυπηγική βιομηχανία της Κίνας αναπτύχθηκε με ταχείς ρυθμούς κατά τη διάρκεια του 10ου πενταετούς σχεδίου περίοδο (2000-2005) με μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης της τάξης του 29. Η κινεζική ναυπηγική παραγωγή αντιπροσωπεύει το 19% στην

παγκόσμια ναυπηγική αγορά και κατέχει την τρίτη θέση του κόσμου για 12 συναπτά έτη .Η Κίνα πρόσφατα έλαβε παραγγελίες πλοίων 42,51 εκατ. τόνους νεκρού φορτίου, κατέχει το 30% της παγκόσμιας αγοράς και κατατάσσεται στην δεύτερη θέση της παγκόσμιας αγοράς παραγγελιών πλοίων. Το 2006, η κινεζική ναυπηγική βιομηχανία κατάφερε να συσσωρεύσει έσοδα από πωλήσεις RMB 150.795 εκατ. ευρώ, αυξημένα κατά 30,7% από έτος σε έτος. Επίσης, η ναυπηγική βιομηχανία πραγματοποίησε κέρδος περίπου 10 δισ. ευρώ ως σύνολο, το οποίο ήταν πάνω από τα ακαθάριστα κέρδη της κατά τη διάρκεια του 10ου πενταετούς σχεδίου περίοδο, θέτοντας ρεκόρ. Το 2010, η κινεζική ναυπηγική ικανότητα ενδέχεται να φθάσει τα 40 εκατ. τόνους νεκρού φορτίου.

Την 1/1/2008, το βιβλίο παραγγελιών για τα εμπορικά πλοία προσμετρούσε 8.887 πλοία, με 520,2 εκατομμύρια dwt.

Το 2007, έγιναν 5.044 παραγγελίες ναυπηγήσεων για συνολικά 292,5 εκατομμύρια dwt, σημειώνοντας αύξηση 73% σε σχέση με το 2006.

Οι νέες ναυπηγήσεις που είναι προς παράδοση τα επόμενα χρόνια θα αυξήσουν σημαντικά τη χωρητικότητα του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Συνολικά, η χωρητικότητα προς παραγγελία αντιπροσωπεύει το 48% του σημερινού εμπορικού στόλου.

Η μελλοντική υπερπροσφορά χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου αποτελεί σοβαρό ζήτημα που θα επιδράσει στη ναυλαγορά, στις τιμές κατασκευής νεότευκτων και στην πώληση των μεταχειρισμένων πλοίων, γενικότερα στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία και στη ναυτιλία.

Έτσι η σύγχρονη ναυπηγική έχει ως κύριους στόχους την βελτίωση βασικών χαρακτηριστικών του πλοίου, όπως: της αξιοπιστίας της κατασκευής της ασφάλειας, της ταχύτητας, της άνεσης των επιβαινόντων της οικονομίας καυσίμων και του λόγου μεταφορική ικανότητα/εκτόπισμα και τη μείωση των περιβαλλοντολογικών επιπτώσεων του χρόνου κατασκευής του κόστους κτήσης και των λειτουργικών εξόδων. Νέες τεχνολογίες εφαρμόζονται με την: Χρήση προηγμένων μορφών γαστρών και τύπων πλοίων Χρήση σύνθετων υλικών χαμηλού βάρους και υψηλών επιδόσεων Χρήση σύγχρονων προωστηρίων μέσω Χρήση αυτοματισμών, δορυφορικών επικοινωνιών Χρήση προηγμένων κινητηρίων εγκαταστάσεων,

ηλεκτροκίνησης και φιλικών στο περιβάλλον καυσίμων Χρήση ισχυρών, ολοκληρωμένων λογισμικών συστημάτων μελέτης, σχεδίασης, ανάλυσης, κατασκευής και λειτουργίας πλοίων

Επιπλέον μελλοντικές εξελίξεις που προβλέπονται είναι:

Η αναδιάρθρωση του Παγκόσμιου Στόλου (μερίδια και εξέλιξη τύπων πλοίων) , Η ασφάλεια πλοίου (επιβίωση/ασφαλής επιστροφή στο λιμάνι μετά από βλάβη/θαλασσοταραχή, πυρόσβεση, δυναμική ευστάθεια) Ασφάλεια περιβάλλοντος (εκπομπές NOX, SOX,CO2, wash κτλ.), ανακυκλωσιμότητα Επέκταση της χρήσης του φυσικού αερίου για πρόωση και ηλεκτροπαραγωγή, χρήση κυψελών καυσίμου (fuel cells) σε εμπορικά πλοία Περαιτέρω αύξηση του μεγέθους των μεγάλων πλοίων, μεγαλύτερες ταχύτητες συναρτήσει κόστους καυσίμων, βελτίωση συμπεριφοράς σε κυματισμούς Εκτεταμένη χρήση ρομποτικών συστημάτων στην κατασκευή, επέκταση της χρήσης των σύνθετων υλικών Εκπαίδευση/εξειδίκευση/υποστήριξη πληρώματος με σύγχρονα μέσα ναυσιπλοΐας και συστήματα υποστήριξης αποφάσεων πλοιάρχου σε συνθήκες κρίσεων

2.7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Το κύριο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της Κίνας που δεν είναι άλλο από την ναυπηγική της βιομηχανία όπως είδαμε και προηγουμένως.

Η ναυπηγική βιομηχανία της Κίνας αναπτύχθηκε με ταχείς ρυθμούς κατά τη διάρκεια του 10ου πενταετούς σχεδίου περίοδο (2000-2005) με μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης της τάξης του 29. Η κινεζική ναυπηγική παραγωγή αντιπροσωπεύει το 19% στην παγκόσμια ναυπηγική αγορά και κατέχει την τρίτη θέση του κόσμου για 12 συναπτά έτη .Η Κίνα πρόσφατα έλαβε παραγγελίες πλοίων 42,51 εκατ. τόνους νεκρού φορτίου, κατέχει το 30% της παγκόσμιας αγοράς και κατατάσσεται στην δεύτερη θέση της παγκόσμιας αγοράς παραγγελιών πλοίων. Το 2006, η κινεζική ναυπηγική βιομηχανία κατάφερε να συσσωρεύσει έσοδα από πωλήσεις RMB 150.795 εκατ. ευρώ, αυξημένα κατά 30,7% από έτος σε έτος. Επίσης, η ναυπηγική βιομηχανία πραγματοποίησε κέρδος περίπου 10 δισ. ευρώ ως σύνολο, το

οποίο ήταν πάνω από τα ακαθάριστα κέρδη της κατά τη διάρκεια του 10ου πενταετούς σχεδίου περίοδο, θέτοντας ρεκόρ.

Η μελλοντική υπερπροσφορά χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου αποτελεί σοβαρό ζήτημα που θα επιδράσει στη ναυλαγορά, στις τιμές κατασκευής νεότευκτων και στην πώληση των μεταχειρισμένων πλοίων, γενικότερα στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία και στη ναυτιλία.

Έτσι η σύγχρονη ναυπηγική έχει ως κύριους στόχους την βελτίωση βασικών χαρακτηριστικών του πλοίου, όπως: της αξιοπιστίας της κατασκευής της ασφάλειας, της ταχύτητας, της άνεσης των επιβαινόντων της οικονομίας καυσίμων και του λόγου μεταφορική ικανότητα/εκτόπισμα και τη μείωση των περιβαλλοντολογικών επιπτώσεων του χρόνου κατασκευής του κόστους κτήσης και των λειτουργικών εξόδων. Νέες τεχνολογίες εφαρμόζονται με την: Χρήση προηγμένων μορφών γαστρών και τύπων πλοίων Χρήση σύνθετων υλικών χαμηλού βάρους και υψηλών επιδόσεων Χρήση σύγχρονων προωστηρίων μέσω Χρήση αυτοματισμών, δορυφορικών επικοινωνιών Χρήση προηγμένων κινητηρίων εγκαταστάσεων, ηλεκτροκίνησης και φιλικών στο περιβάλλον καυσίμων Χρήση ισχυρών, ολοκληρωμένων λογισμικών συστημάτων μελέτης, σχεδίασης, ανάλυσης, κατασκευής και λειτουργίας πλοίων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΙΣ ΚΙΝΑΣ

3.1 ΤΟ ΑΕΠ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ

Στον τομέα του εμπορίου, η Κίνα πριν το 1978 ήταν μια απομονωμένη οικονομία. Το 1978 ο συνολικός όγκος εμπορίου αντιστοιχούσε στο 7% του συνολικού εισοδήματος. Ωστόσο, το 1987 ο όγκος του εμπορίου αυξήθηκε κατά 25% και μέχρι το 1998 κατά 37%. Ενώ το εμπορικό ισοζύγιο της Κίνας ήταν ελλειμματικό στη δεκαετία του 1990, από το 1998 μέχρι το 2002 ο όγκος του εμπορίου διπλασιάστηκε, και το 2003 αντιστοιχούσε στο 65% του ΑΕΠ.

Η Κίνα ανακοίνωσε με ικανοποίηση ότι το ΑΕΠ της ξεπέρασε το αντίστοιχο ιαπωνικό, γεγονός που της δίνει τη δεύτερη θέση παγκοσμίως μετά τις ΗΠΑ, εκθρονίζοντας για πρώτη φορά σε διάστημα σαράντα ετών την Ιαπωνία, αναγνώρισε, ωστόσο, ότι μένουν να γίνουν πολλά για να βγουν από τη φτώχεια δεκάδες εκατομμύρια Κινέζων. Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία, το κινεζικό ΑΕΠ έφθασε κατά το δεύτερο τρίμηνο τα 1.336,9 δισεκατομμύρια δολάρια, μπροστά από το ιαπωνικό ΑΕΠ που διαμορφώθηκε στα 1.288,3 δισεκατομμύρια δολάρια.

Τριάντα χρόνια μετά την εφαρμογή της πολιτικής του οικονομικού ανοίγματος, η Κίνα, χάρη σε μία ταχεία οικονομική ανάπτυξη, ξεπέρασε διαδοχικά τη Γαλλία, τη Βρετανία και τη Γερμανία, για να μετατραπεί σε μία από τις πρώτες οικονομικές δυνάμεις στον κόσμο. Όμως, σύμφωνα με αξιωματούχο του υπουργείου Εμπορίου και σύμφωνα με τα κινεζικά μέσα ενημέρωσης, σε ό,τι αφορά το κατά κεφαλήν εισόδημα, η Κίνα βρίσκεται πολύ πίσω από τους ανταγωνιστές της. «Δεν πρέπει να μας απασχολεί μόνο το ΑΕΠ, αλλά πρέπει να δώσουμε προσοχή και στο κατά κεφαλήν εισόδημα», δήλωσε ο Γιάο Τζιάν, εκπρόσωπος του υπουργείου Εμπορίου.

Το κατά κεφαλήν εισόδημα στην Κίνα φθάνει τα 3.800 δολάρια, γεγονός που την κατατάσσει στην 105η θέση παγκοσμίως, ενώ 105 εκατομμύρια Κινέζοι επί πληθυσμού 1,3 δισεκατομμυρίων ζουν κάτω από το όριο της φτώχειας. Και, με το ΑΕΠ θα ξεπερνά πλέον το αντίστοιχο της Ιαπωνίας, η Κίνα έχει δεκαπλάσιο πληθυσμό από αυτόν της Ιαπωνίας και έχει δέκα φορές μικρότερο κατά κεφαλήν εισόδημα. «Έχουμε ακόμη ένα τεράστιο χάσμα να γεφυρώσουμε. Η ποιότητα της κινεζικής οικονομικής ανάπτυξης πρέπει να βελτιωθεί ακόμη, τόσο ως προς το βιοτικό επίπεδο, όσο και ως προς το επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος, της επιστήμης και της τεχνολογίας», παραδέχθηκε ο εκπρόσωπος του υπουργείου Εμπορίου.

Σύμφωνα με τα κινεζικά μέσα ενημέρωσης, ακόμη και αν η Κίνα συμβάλλει σε μεγάλο βαθμό στην παγκόσμια ανάπτυξη και υπήρξε η ατμομηχανή της ανάκαμψης μετά την οικονομική κρίση, ο δρόμος είναι ακόμη μακρύς. «Η κινεζική οικονομία βρίσκεται ακόμη στο επίπεδο μιας αναπτυσσόμενης χώρας. Η δεύτερη σε μέγεθος οικονομία παγκοσμίως δεν αντιστοιχεί κατά συνέπεια στη δεύτερη οικονομική δύναμη παγκοσμίως», γράφει η Λαϊκή Ημερησία, ενώ, σύμφωνα με την China Daily, η διεθνής κοινότητα «δεν πρέπει να έχει μεγάλες προσδοκίες από μια αναπτυσσόμενη οικονομία με χαμηλό κατά κεφαλήν εισόδημα».

«Η κινεζική οικονομία διαθέτει ακόμη μεγάλη αναπτυξιακή δυναμική και μπορεί να συμβάλει περισσότερο στην παγκόσμια ανάκαμψη. Αλλά όσοι θέλουν να αναλάβει η Κίνα μεγαλύτερες διεθνείς ευθύνες αντίστοιχες με το μέγεθος της οικονομίας της, πρέπει επίσης να λάβουν υπ' όψιν τις τεράστιες προκλήσεις τις οποίες έχει να αντιμετωπίσει η χώρα στον τομέα της ανάπτυξης», γράφει η China Daily . Ο Λι Χονγκ, συντάκτης του κύριου άρθρου της Λαϊκής Ημερησίας, δεν διστάζει, ωστόσο, να προβλέψει ότι η Κίνα θα εκθρονίσει τα επόμενα 15 έως 25 χρόνια τις ΗΠΑ για να γίνει η πρώτη σε μέγεθος οικονομία παγκοσμίως. «Στόχος είναι φυσικά να φθάσουμε στην κορυφή, υποσκελίζοντας τις ΗΠΑ», γράφει.

Στον παρακάτω πίνακα μπορούμε να παρατηρήσουμε την πορεία του ΑΕΠ της Κίνας συγκριτικά με τα 15 ισχυρότερα κράτη του πλανήτη σε δις\$.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΕΠ(ακαθάριστο εθνικό προϊόν) σε δις \$ των εκάστοτε 15 ισχυρότερων κρατών του πλανήτη

Χώρες	Ετος 2000	Χώρες	Ετος 2010	Χώρες	Ετος 2020
Η.Π.Α.	9.951	Η.Π.Α.	14.624	Κίνα	31.731
Ιαπωνία	4.667	Κίνα	5.745	Η.Π.Α.	22.920
Γερμανία	1.906	Ιαπωνία	5.391	Ινδία	7.972
Βρετανία	1.481	Γερμανία	3.306	Βραζιλία	5.862
Γαλλία	1.333	Γαλλία	2.555	Ιαπωνία	5.852
Κίνα	1.198	Βρετανία	2.259	Ρωσία	4.730
Ιταλία	1.101	Ιταλία	2.037	Γερμανία	4.441
Καναδάς	725	Βραζιλία	2.026	Γαλλία	4.205
Βραζιλία	642	Καναδάς	1.564	Βρετανία	3.644
Μεξικό	629	**Ρωσία	1.477	Μεξικό	2.991
Ισπανία	582	Ινδία	1.430	Ιταλία	2.868
Ν. Κορέα	533	*Ισπανία	1.375	**Ινδονησία	2.446
Ινδία	480	*Αυστραλία	1.220	Καναδάς	2.346
Αυστραλία	401	Μεξικό	1.004	**Τουρκία	2.169
Ολλανδία*	386	Ν. Κορέα	986	Ν. Κορέα	2.112

* Δεν εμφανίζεται την επόμενη δεκαετία

** Εμφανίζεται για πρώτη φορά

Πηγή: Spiegel (06.03.2011)

Πίνακας: Β. Βιλιάρδος

Σημείωση: Το 2020 υπολογίζεται γραμμικά, σε αξίες του 2010

3.2 Κινεζική επέλαση στις διεθνείς αγορές

«Όταν θα ξυπνήσει η Κίνα, θα κάνει τον κόσμο να τρέμει», υποστήριζε ο Μέγας Ναπολέων, ο οποίος βεβαίως δεν έζησε το 2005 για να δει τα λόγια του να επαληθεύονται. Η χρονιά που πέρασε ήταν αναμφισβήτητα η χρονιά της Κίνας, η οποία, με την κατάργηση από την 1η Ιανουαρίου του 2005 κάθε περιορισμού στις εξαγωγές της, άρχισε να κατακλύζει την παγκόσμια αγορά με καταναλωτικά αγαθά της. Η Δύση, κυρίως οι ΗΠΑ και η Ευρωπαϊκή Ένωση βρέθηκαν αντιμέτωπες μέσα στο πρώτο δίμηνο του έτους με την εκτίναξη των εισαγωγών τους κινεζικών κλωστοϋφαντουργικών προϊόντων σε ποσοστά που άγγιζαν το 1.300%! Το Πεκίνο δέχθηκε ρυθμίσεις με τις οποίες «ομαλοποιήθηκε» η κατάσταση στη διεθνή αγορά, όμως τίποτα δεν δείχνει να αναχαιτίζει τη φόρα του κινεζικού δράκου. Οι επενδύσεις του στο εξωτερικό το 2005 επεκτάθηκαν. Με την κινεζική οικονομία να συνεχίζει να αναπτύσσεται με πυρετώδεις ρυθμούς –αναμένεται να κλείσει το 2005 με ποσοστό ανάπτυξης γύρω στο 9,5%– το Πεκίνο προχώρησε στην ανατίμηση της ισοτιμίας του γουάν, του κινεζικού νομίσματος, ικανοποιώντας ένα πάγιο αίτημα της Ουάσιγκτον. Αιφνιδιάζοντας τις αγορές στα τέλη του Ιουλίου, προχώρησε στην άμεση ανατίμηση του γουάν, σε ποσοστό 2,1% έναντι του δολαρίου ΗΠΑ με την κεντρική ισοτιμία του στα 8,11 γουάν ανά δολάριο. Παράλληλα, το κινεζικό νόμισμα συνδέθηκε με ένα καλάθι νομισμάτων, εκείνων των σημαντικότερων εμπορικών εταίρων της χώρας.

3.3 Η επίδραση της Κίνας

Κατά το μεγαλύτερο μέρος του προηγούμενου αιώνα, καμία περιοχή του κόσμου δεν ήταν οικονομικά δυναμικότερη από την Ανατολική Ασία. Η πρωτοφανής οικονομική ανάπτυξη της ανατολικής Ασίας μετασχημάτισε τα δεδομένα του παγκόσμιου εμπορίου. Η ασιατική οικονομική κρίση το καλοκαίρι του 1997 σήμανε μια προσωρινή οπισθοδρόμηση για διάφορες χώρες. Ειδικά η Κίνα προσελκύει τώρα τη διεθνή προσοχή, λόγω της τεράστιας οικονομικής ανάπτυξης της χώρας και της αρκετά πρόσφατης προσθήκης της στον WTO. Σαν μια από τις διεθνώς πιο γρήγορα αυξανόμενες οικονομίες, η Κίνα πέτυχε μια μέση αύξηση ΑΕΠ της τάξης του 9% που ήταν σε θέση να τη διατηρήσει από το 1979. Στη νέα χιλιετία, η οικονομική ανάπτυξη

κυμαίνεται μεταξύ 7 και 8%, έναντι 9.3% στη δεκαετία του '90 (UNCTAD, 2002). Στο εσωτερικό μέτωπο, ένα νέο κύμα κατανάλωσης έχει προκύψει, και η ιδιωτική επένδυση έχει επίσης ενισχυθεί. Εξωτερικά, η αύξηση των εξαγωγών είναι ισχυρότερη από την προβλεφθείσα, με αποτέλεσμα να οδηγεί σε μια απρόσμενη αύξηση στο εμπορικό πλεόνασμα παρά την ισχυρή αύξηση των εισαγωγών. Σε κάθε τομέα, η Κίνα έχει πετύχει να συνδέσει το ξένο κεφάλαιο και την πείρα των επενδυτών με ένα μεγάλο και χαμηλού κόστους κινεζικό εργατικό δυναμικό. Επιπλέον, οι προσανατολισμένες προς τις εξαγωγές επιχειρήσεις ενθαρρύνθηκαν από τον προσδιορισμό ενός αυξανόμενου αριθμού από ειδικές οικονομικές ζώνες (SEZs), παράκτιες ανοικτές πόλεις, και ζώνες οικονομικής και τεχνολογικής ανάπτυξης (EDTZs), όλες με σκοπό να ενθαρρύνουν τις εξαγωγές.

Τα logistics έχουν γίνει μια σημαντική αγορά αύξησης. Η πρακτική εργασίας πολλών δυτικών επιχειρήσεων ήταν να πουλήσουν τα προϊόντα τους σε έναν τοπικό κινεζό έμπορο που φρόντιζε τη διανομή στην Κίνα. Όλο και περισσότερες μεγάλες εταιρίες λαμβάνουν τώρα μέτρα προς τον έλεγχο των ροών διανομής από διάφορες εταιρίες logistics.

Η κινεζική οικονομική έκρηξη απεικονίζονται στον προγραμματισμό των σκαφών liner των μεγάλων ναυτιλιακών εταιριών. Η αγορά liner μιλά για το φαινόμενο της Κίνας (the China effect). Οι ναυτιλιακές εταιρίες αφιερώνουν υψηλότερες χωρητικότητες και διαθέτουν μεγαλύτερα σκάφη για να αντιμετωπίσουν τις αυξανόμενες κινεζικές εισαγωγές και εξαγωγές εμπορευματοκιβωτίων, ιδιαίτερα στη γραμμή Κίνα-Ευρώπη. Η ώθηση των κινεζικών εξαγωγών στις δυτικές χώρες οδήγησε σε χαμηλά ναύλα στην επιστροφή, στη δημιουργία νέων ευκαιριών για την τοποθέτηση σε εμπορευματοκιβώτια χαμηλής αξίας αγαθά. Τα απορρίμματα μετάλλων (scrap), τα λιπάσματα και τα άχρηστα χαρτιά είναι μεταξύ των πολλών αγαθών όλοκαι περισσότερο συσκευασμένων σε εμπορευματοκιβώτια. Κινεζικές εταιρίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων όπως η Cosco και η China Shipping έχουν μερικά προνόμια, αλλά σίγουρα υπάρχει χώρος για εταιρίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που θέλουν να αναπτύξουν τις δραστηριότητες τους στην Κίνα. Οι τελωνειακές διαδικασίες έχουν βελτιωθεί ουσιαστικά και ξένες ναυτιλιακές εταιρίες μπορούν να λειτουργήσουν ανεξάρτητα για να εξυπηρετήσουν την κινεζική αγορά.

Το φαινόμενο της Κίνας έχει οδηγήσει επίσης σε αλλαγές στην παγκόσμια κατάταξη των μεγαλύτερων λιμένων διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων. Τα κορυφαία δέκα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων της Κίνας σημείωσαν αύξηση 34% το 2003 φθάνοντας τα 40 εκατομμύρια TEU. Η μέση ετήσια αύξηση στους λιμένες εμπορευματοκιβωτίων στην ηπειρωτική Κίνα (αποκλείοντας το Χογκ Κονγκ) ανήλθαν σε 61 τοις εκατό την περίοδο 1998-2003. Δεδομένου ότι η Κίνα συσκευάζει μόνο 5% του φορτίου της, αυτή τη στιγμή, η αγορά εμπορευματοκιβωτίων αναμένεται να αυξηθεί εντυπωσιακά κατά τη διάρκεια των επόμενων 10 ετών. Ο αυξανόμενος ρυθμός απόδοσης εμφανίζεται να δικαιολογεί τις προσπάθειες επένδυσης για να κρατηθεί η προσφορά στα επίπεδα της αυξανόμενης ζήτησης, με τους περισσότερους μεγάλους λιμένες ή να προβλέπεται να επεκταθούν, ή ήδη να βρίσκονται στο στάδιο της ριζικής και εντατικής ανακατασκευής, π.χ. η τεράστια ανάπτυξη στο Yangshan κοντά στη Σανγκάη.

Ενώ η Δύση είχε μέχρι πρότινος το βλέμμα στραμμένο στις «ασιατικές τίγρεις», ο «κινεζικός δράκος» με την ιλιγγιώδη οικονομική του ανάπτυξη, φαίνεται να αλλάζει τις παγκόσμιες ισορροπίες, μετατοπίζοντας το κέντρο βάρους του διεθνούς ενδιαφέροντος. Η κυβέρνηση του Πεκίνου ανακοίνωσε την Τετάρτη 20 Δεκεμβρίου ότι η οικονομία της είναι ισχυρότερη από ό,τι είχε αρχικά εκτιμηθεί. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας, το Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν άγγιξε τα δύο τρισ. δολάρια το 2004 και όχι τα 1,6 τρισ., όπως είχε αρχικά εκτιμηθεί.

Η Κίνα αντιμετωπίζεται πλέον από όλες τις οικονομίες του κόσμου ως η ανερχόμενη δύναμη του 21ου αιώνα. Οι «πρωτιές» της κινεζικής οικονομίας αφορούν τομείς, τους οποίους πριν από μερικά χρόνια η ανάπτυξη ήταν υποτυπώδης, αν όχι ανύπαρκτη. Αποτελεί, για παράδειγμα, την ταχύτερα αναπτυσσόμενη αγορά οίνου στον κόσμο.

Η Κίνα δεν είναι πλέον, όπως εξακολουθούν να πιστεύουν πολλοί, μια τριτοκοσμική χώρα που στηρίζει την ιλιγγιώδη οικονομική της ανάπτυξη αποκλειστικά στα χαμηλά ημερομίσθια, στην υπερεντατικοποίηση της εργασίας και στις εξαγωγές φτηνών, αλλά χαμηλής ποιότητας προϊόντων. Για πρώτη φορά ξεπέρασε (σύμφωνα με τα στοιχεία του ΟΟΣΑ για το 2004) τις Ηνωμένες Πολιτείες, για να κατακτήσει την κορυφαία θέση σε παγκόσμια κλίμακα στις εξαγωγές προϊόντων υψηλής τεχνολογίας στα πεδία της πληροφορικής και των τηλεπικοινωνιών (φορητοί υπολογιστές, κινητά

τηλέφωνα, ψηφιακές κάμερες κ.ά.). Όπως προκύπτει από τα στατιστικά στοιχεία της Παγκόσμιας Τράπεζας, η οικονομική ανάπτυξη της Κίνας συνέβαλε, κατά μέσο όρο, σε ποσοστό 13% στην παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη στο διάστημα 2000-2004.

3.4 Αντιδράσεις από τη Δύση

Επόμενο είναι η ορμητική είσοδος της κινεζικής οικονομίας στη διεθνή σκηνή να ανησυχεί και να προκαλεί αντιδράσεις. Η συχνά παράνομη εισροή προϊόντων κλωστοϋφαντουργίας στις διεθνείς αγορές -ιδιαίτερα σε χώρες της Ε.Ε.- παραμένει δύναμι αιτία τριβών μεταξύ Πεκίνου, ευρωπαϊκών πρωτευουσών και Ουάσιγκτον. Επιχειρώντας να αμβλύνει τις εντυπώσεις, η κινεζική κυβέρνηση χρησιμοποιεί συνθήματα όπως «Ειρηνική άνοδος», και πιο πρόσφατα «Ειρηνικός Δρόμος Ανάπτυξης», προκειμένου για την οικονομία της. «Η «Ανάπτυξη» υποδηλώνει την πρόθεση της Κίνας για ευημερία, ενώ ο όρος «Ανοδος» υπονοεί ότι η Κίνα παλεύει να μειώσει το χάσμα με τις ανεπτυγμένες χώρες», ανέφερε ο επικεφαλής του Ινστιτούτου Διεθνών Σχέσεων του πανεπιστημίου της Τσινγκούα, Γιαν Ξουετόνγκ. Ωστόσο, ο «κινεζικός δράκος» εμπνέει πάντα δέος στη Δύση, και σε ορισμένους οικονομολόγους.

Δέος εμπνέει και η «κατασκευαστική έκρηξη», μια από τις εντυπωσιακότερες πτυχές του «οικονομικού θαύματος» της Κίνας. Ολόκληρη σχεδόν η χώρα έχει μεταβληθεί σε τεράστιο εργοτάξιο. Τα περισσότερα υπό ανέγερση κτίρια βρίσκονται στο Πεκίνο, το οποίο αλλάζει εντελώς πρόσωπο, εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2008. Αποτέλεσμα αυτού του οικοδομικού «οργασμού» είναι ότι η Κίνα καταναλώνει το 50% της ετήσιας παραγωγής τσιμέντου και το ένα τρίτο της ετήσιας παραγωγής χάλυβα στον κόσμο. Η φρενήρης οικιστική ανάπτυξη έχει αναδείξει την Κίνα σε πόλο έλξης των αρχιτεκτόνων. Ο Ρεμ Κούλχαας, ο Ζακ Χέρτζογκ, η Ζάχα Χαντίντ, ο Ζαν Νουβέλ και ο Ουίλ Αλσοπ έχουν ήδη αναλάβει ή προσπαθούν να αναλάβουν έργα στην Κίνα.

3.5 Αλλαγή στρατιωτικής πολιτικής

Στον στρατιωτικό τομέα, στην πέμπτη Λευκή Βίβλο που συντάχθηκε το 2006 συμπυκνώνεται η σημασία που έχει για το Πεκίνο οτιδήποτε αφορά τις θάλασσες. Μάλιστα, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η αφύπνιση ξεκίνησε τη δεκαετία του '90. Οι προτεραιότητες μετατοπίζονται από τον Στρατό Ξηράς που κυριαρχούσε παραδοσιακά, προς το Ναυτικό και την Αεροπορία. Στην Κεντρική Επιτροπή του ΚΚΚ, καθώς και στην ισχυρή κεντρική στρατιωτική επιτροπή η οποία αποτελεί παρακλάδι της, περιλαμβάνονται ολοένα περισσότεροι αξιωματικοί του Ναυτικού και της Αεροπορίας : το 2007, οι τελευταίοι αποτελούσαν το 25% της στρατιωτικής ελίτ, έναντι 14% το 1992.

Αντίστοιχες αλλαγές παρατηρούνται σε όλα τα μείζονα συστήματα των ενόπλων δυνάμεων. Καθένας από τους τρεις στόλους (Ανατολικό Ναυαρχείο με έδρα τη Σαγκάη, Νότιο Ναυαρχείο στο Ζαν Ζιανγκ και Βόρειο στο Τσινγκ Τάο) διαθέτει τη δική του αεροναυτική πτέρυγα που περιλαμβάνει βομβαρδιστικά και καταδιωκτικά αεροσκάφη. Παραλαμβάνουν δε ολοένα πιο σύγχρονα όπλα, όπως τα αντιτορπιλικά αντιαεροπορικής προστασίας Luyang ή οι « αόρατες » φρεγάτες Ma'anshan κινεζικής κατασκευής, οι οποίες αντικαθιστούν τις φρεγάτες κλάσης Jiangwei που ναυπηγήθηκαν τη δεκαετία του 1990. Ενώ στα τέλη της δεκαετίας του 1970 ο κινεζικός στόλος διέθετε περισσότερες από πεντακόσιες ακταιωρούς, ο αριθμός τους σήμερα έχει μειωθεί στο ήμισυ. Αντίθετα, έχει αυξηθεί η ισχύς του στόλου ανοιχτής θαλάσσης, ο οποίος αριθμεί σήμερα εξήντα μονάδες. Όσον αφορά στον τομέα των αμφίβιων επιχειρήσεων, έχει καταβληθεί κι εδώ σημαντική προσπάθεια : έχουν ναυπηγηθεί εκατό περίπου σκάφη με τα οποία θα μπορούσαν να υλοποιηθούν οι βλέψεις της Κίνας στις νήσους Σπράτλει ή στην Ταιβάν. Επίσης, έχουν παραγγελθεί ναρκαλιευτικά, πυραυλάκατοι και νέα πετρελαιοφόρα για τον ανεφοδιασμό του στόλου σε καύσιμα. Συχνά, στη ναυπηγική προσπάθεια συμμετέχουν και ξένες χώρες : η Κίνα προμηθεύεται αυστραλιανά καταμαράν υψηλών ταχυτήτων τύπου WPC, ρωσικά αντιτορπιλικά Sovremenny και υποβρύχια Kilo, ιταλικά και γαλλικά οπλικά συστήματα μάχης και ολλανδικά πυροβόλα ειδικά σχεδιασμένα για πολεμικά πλοία.

3.6 Οι Κινέζοι πρωτοπόροι στη ναυτιλία

Οι Κινέζοι υπήρξαν πρωτοπόροι στην πλοήγηση με βάση τους αστρονομικούς υπολογισμούς και την χρήση της πυξίδας, ενώ είχαν «εφεύρει» την άγκυρα, την εκτύπωση των ναυτικών χαρτών, το βαρούλκο για τις άγκυρες του πλοίου και την κινητή τρόπιδα, ενώ λέγεται ότι είχαν αρχίσει να ναυπηγούν γιγάντια πλοία που διέθεταν πολλά κατάρτια με ένα νέο τύπο αρματωσιάς που τους επέτρεπε να περιστρέφονται. Οι ζόνκες τους (τα παραδοσιακά κινεζικά πλοία με την χαρακτηριστική μορφή) διέθεταν στεγανά διαμερίσματα και τιμόνι που στηριζόταν σε ποδόστημα. Όλες αυτές τις καινοτομίες τις τελειοποίησαν οι Δυτικοί και τις χρησιμοποίησαν για... να ταπεινώσουν την Αυτοκρατορία του Μέσου.

Στα τέλη της δυναστείας Μινγκ, η Κίνα αδιαφόρησε για την ανοιχτή θάλασσα και ξέχασε τα κατορθώματα των θαλασσοπόρων του 15ου αιώνα. Η πλέον εμβληματική μορφή υπήρξε ο ευνούχος ναύαρχος Ζενγκ Χε, ο οποίος οδήγησε το στόλο του αυτοκράτορα -ο οποίος διέθετε περισσότερα από τριακόσια πλοία- στην εξερεύνηση των ωκεανών του κόσμου. Μάλιστα, η χώρα έφθασε στο σημείο να θεσπίσει την ποινή του θανάτου για όσους κατασκεύαζαν πλοία ανοιχτής θαλάσσης. Σήμερα, αναγνωρίζεται ανοιχτά ότι αυτή η τακτική υπήρξε μεγάλο σφάλμα και καταβάλλεται προσπάθεια για την αξιοποίηση αυτής της κληρονομιάς.

Ωστόσο, οι Κινέζοι κτίζουν με σταθερά βήματα τη δική τους «αυτοκρατορία» στη ναυτιλία με στόχο να αυτονομηθεί στις θαλάσσιες μεταφορές. Η Σαγκάη το Ντάλιαν και η Γκουανγκτζού (πρώην Καντόνα) είναι τα μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα της νέας «αυτοκρατορίας». Σύμφωνα με στοιχεία διεθνών οργανισμών το 2008 για πρώτη φορά στην ιστορία της αναγορεύεται στην τρίτη ναυτιλιακή δύναμη σε παγκόσμιο επίπεδο. Κάτω από την κινέζικη σημαία φαίνεται να υπάρχει ένας στόλος από περίπου 1.770 πλοία, ενώ άλλα 1.300 πλοία περίπου ανήκουν σε εταιρείες κινεζικών συμφερόντων, που είναι όμως εγγεγραμμένα σε ξένα νηολόγια.

Στην αρχή αυτής της «κούρσας εξοπλισμών» στη ναυτιλία οι Κινέζοι αγόραζαν πλοία μεγάλης ηλικίας και συνήθως μικρής χωρητικότητας. Στόχος τους ήταν να εξυπηρετήσουν το εσωτερικό εμπόριο της χώρας από λιμάνι σε λιμάνι. Όμως προς το

τέλος του 2009 οι Κινέζοι αγοράζουν πλέον πλοία νεότερης ηλικίας και μεγαλύτερης χωρητικότητας, κάνουν επενδύσεις παρακολουθώντας στις τιμές τους Έλληνες ανταγωνιστές τους. Οι Έλληνες εφοπλιστές έχασαν τα πρωτεία που κατείχαν τα τελευταία επτά χρόνια στις αγορές μεταχειρισμένων πλοίων, ενώ οι Νοτιοκορεάτες έπαψαν να είναι η πρώτη δύναμη στον κόσμο στη ναυπηγική βιομηχανία. Αιτία για τις ανατροπές αυτές στον παγκόσμιο χάρτη της ναυτιλίας, είναι η Κίνα που δείχνει να έχει εξαπολύσει μια ολομέτωπη επίθεση από ξηράς και θαλάσσης. Μπορεί οι Έλληνες πλοιοκτήτες παραδοσιακά να οδηγούσαν την παγκόσμια «κούρσα» στις αγορές πλοίων, αυτό όμως έπαψε να ισχύει από την στιγμή που οι Κινέζοι άρχισαν να αγοράζουν αφειδώς μεταχειρισμένα πλοία. Οι κινεζικές εταιρείες σκαρφάλωσαν στην πρώτη θέση των αγοραστών πλοίων, η συντριπτική πλειοψηφία μάλιστα των οποίων είναι φορτηγά

Σε αυτά τα ταραγμένα νερά της Νοτιοανατολικής Ασίας ήδη έχουν πολλαπλασιαστεί οι αμερικανικές πρωτοβουλίες που αποσκοπούν στην εδραίωση των ανταλλαγών και τη συνεργασία ανάμεσα στις ναυτικές δυνάμεις των χωρών της Ασίας (του ινδικού και του ιαπωνικού Ναυτικού), αλλά και του κινεζικού: χωρίς αμφιβολία, οι Ηνωμένες Πολιτείες επιθυμούν να ελέγξουν –όσο αυτό είναι δυνατόν- την ενίσχυση του τελευταίου, η οποία αναμένεται να πραγματοποιηθεί με ταχύτατο ρυθμό.

Ο πιο πρόσφατος ελιγμός των Ηνωμένων Πολιτειών, η Global Maritime Partnership Initiative, η οποία προτάθηκε από το αμερικανικό ναυτικό το 2007, αποσκοπεί σε μια παγκόσμια ναυτική συμμαχία: η πρόταση απευθύνεται σε κάθε «σύμμαχο» (μεταξύ των οποίων και η Κίνα) ο οποίος καλείται να συμμετάσχει σε ένα «στόλο χιλίων σκαφών» (thousand ship fleet) με αποστολή την αντιμετώπιση της πειρατείας. Σύμφωνα με τον Γιανγκ Γι, διευθυντή του Ινστιτούτου Στρατηγικών Μελετών του Πανεπιστημίου Άμυνας του κινεζικού στρατού, δεν είναι βέβαιο ότι η Κίνα θα δεχθεί παρόμοιες προτάσεις, τουλάχιστον όσο δεν θα έχει εντοπίσει τις υστερόβουλες σκέψεις που κρύβονται πίσω από αυτές, τα κίνητρά τους και τις μακροπρόθεσμες συνέπειες που θα μπορούσαν να έχουν γι' αυτήν. Φαίνεται δε μάλλον αποφασισμένη να μην αφήσει κανέναν παρελκυστικό ελιγμό να της κλέψει τη δεύτερη ιστορική ευκαιρία της να αναδυθεί ως παγκόσμια ναυτική δύναμη.

3.7 Η Κίνα στην παγκόσμια οικονομία

Η χώρα αυτή ανήκει ήδη σ' ένα από τα σημαντικότερα εμπορικά έθνη στον παγκόσμιο οικονομικό χάρτη. Αυτό σημαίνει ότι αλλαγές στον όγκο και στη σύνθεση των εμπορικών ροών της Κίνας ή στο εμπορικό καθεστώς της επιδρούν άμεσα στις αντίστοιχες εμπορικές ροές, στην παραγωγή, στην απασχόληση και στην οικονομική ανάπτυξη των εμπορικών της εταιρών. Η Κίνα απορροφά υψηλό ποσοστό των ξένων άμεσων επενδύσεων, δηλαδή αποτελεί έναν ιδιαίτερα ελκυστικό τόπο για την εγκατάσταση παραγωγικών μονάδων και την ανάληψη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Πέραν τούτου, η Κίνα επιδιώκει την αναβάθμιση της θέσης της στα fora της πολυμερούς οικονομικής συνεργασίας και τη μετεξέλιξή της σε σημαντικό παράγοντα ("Global Player") επηρεασμού των αποφάσεων που λαμβάνονται στα πλαίσια του διεθνούς οικονομικού συστήματος. Λόγω του αυξανόμενου βαθμού οικονομικής ολοκλήρωσής της στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής και Νοτιοανατολικής Ασίας, η χώρα υφίσταται έντονα τις επιδράσεις της πρόσφατης νομισματικής, συναλλαγματικής και γενικότερα οικονομικής κρίσης που πλήττει σχεδόν όλες τις υπόλοιπες χώρες της περιοχής. Από την άλλη, η αντίδραση και ο τρόπος διαχείρισης της εν λόγω κρίσης από τις κινεζικές αρχές έχει τεράστια σημασία για τις οικονομίες των χωρών αυτών και όχι μόνο.

Η μεταρρυθμιστική πολιτική των τελευταίων δυο δεκαετιών μετέτρεψε το οικονομικό σύστημα της Κίνας σ' ένα μεικτό σύστημα, όπου συνυπάρχουν η κρατική με την ιδιωτική οικονομία. Το σύστημα αυτό λειτουργεί στο πλαίσιο ενός μονοκομματικού κράτους, το οποίο εξακολουθεί να έχει μεγάλη συμμετοχή στην παραγωγή και να ελέγχει την οικονομική δραστηριότητα είτε μέσω διοικητικών ρυθμίσεων, είτε μέσω κλαδικών πολιτικών, είτε εμμέσως μέσω των εργαλείων της μακροοικονομικής πολιτικής. Παρόλ' αυτά, δεν αμφισβητείται ότι η Κίνα πέτυχε μεγάλα άλματα στην μεταρρύθμιση της εσωτερικής της οικονομίας. Ήδη, εκτιμάται ότι οι τιμές για το 90% περίπου των προϊόντων διαμορφώνονται στην αγορά χωρίς κρατική παρέμβαση. Έλεγχοι τιμών υφίστανται σε ορισμένα αγροτικά προϊόντα (π.χ. βαμβάκι, τσάι, ουρία, αλάτι, δημητριακά), στους τομείς της ενέργειας (π.χ. ακατέργαστο πετρέλαιο, φυσικό αέριο, βενζίνη, πετρέλαιο ντίζελ) και των υπηρεσιών κοινής ωφέλειας (π.χ. τηλεπικοινωνίες, δημόσιες μεταφορές, αστικές κατοικίες), σε ορισμένα χημικά, φαρμακευτικά και μεταφορικά προϊόντα.

Παράλληλα, έχει ατονήσει ο κεντρικός σχεδιασμός της οικονομίας. Το Ένατο Πενταετές Πλάνο (1996-2000) αναφέρεται κατά κύριο λόγο στην πολιτική των μεταρρυθμίσεων και σε έμμεσες μορφές διαχείρισης της οικονομίας και λιγότερο σε διοικητικούς στόχους για την κινέζικη βιομηχανία. Αντιθέτως, ισχυρός παραμένει ο ρόλος του κράτους στην κατανομή των πιστώσεων. Περίπου 2/3 των καταθέσεων και των χρηματοδοτήσεων αντιστοιχούν σε κρατικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Σχεδόν το σύνολο των δανείων διοχετεύεται στις κρατικές επιχειρήσεις, παρόλο που το 75% του ΑΕΠ παράγεται από τη μη κρατική οικονομία. Το 1/3 περίπου της βιομηχανικής παραγωγής αντιστοιχεί σε κρατικές βιομηχανίες, συν ένα 10% περίπου στις δημοτικές και κοινοτικές κολλεκτίβες. Συμπερασματικά, μπορεί να λεχθεί ότι η προσπάθεια της Κίνας για την εγκαθίδρυση μιας οικονομίας της αγοράς με "κινεζικά χαρακτηριστικά" φαντάζει ως μη αναστρέψιμη. Η σταδιακή εισαγωγή στοιχείων της ιδιωτικής οικονομίας και του ελεύθερου ανταγωνισμού συνέβαλαν τόσο στη συσσώρευση κεφαλαίου όσο και σε μια ασυνήθιστη για τα διεθνή δεδομένα αύξηση της παραγωγικότητας. Το αποτέλεσμα ήταν να πετύχει η χώρα ιδιαίτερα υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης, συχνά υψηλότερους από αυτούς των άλλων χωρών της περιοχής για τις οποίες μέχρι πρότινος γίνονταν λόγος περί "οικονομικού θαύματος". Πρόσφατα κατέκτησε τους τίτλους της πρώτης εξαγωγικής δύναμης στο κόσμο, της πρώτης σε μέγεθος αγοράς αυτοκινήτων και της πρώτης παραγωγού χάλυβα παγκοσμίως.

Στο άρθρο αυτό επιχειρείται μια καταγραφή της σημασίας της πολιτικής των οικονομικών μεταρρυθμίσεων και μια συνολική αποτίμηση του διεθνούς ρόλου της Κίνας στο νέο παγκοσμιοποιημένο οικονομικό περιβάλλον. Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στις επιπτώσεις της ασιατικής κρίσης στην κινέζικη οικονομία καθώς και στις σχέσεις της με τους δυο σημαντικότερους δρώντες στη διεθνή οικονομία, τις ΗΠΑ και την Ευρωπαϊκή Ένωση, με έμφαση στη στάση τους στο ζήτημα της ένταξης της Κίνας στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου (Π.Ο.Ε., πρώην GATT).

3.8 Από τον κεντρικό σχεδιασμό στη σοσιαλιστική οικονομία της αγοράς

Το καθεστώς της κεντρικά σχεδιαζόμενης οικονομίας που χαρακτήριζε την Κίνα μέχρι τα τέλη περίπου της δεκαετίας του '70 δεν επέτρεπε την ανάπτυξη εντατικών εξωτερικών οικονομικών σχέσεων και κατ' επέκταση την ενσωμάτωση της Κίνας στο διεθνή καταμερισμό εργασίας και στους διεθνείς οικονομικούς οργανισμούς που είχαν εγκαθιδρύσει οι χώρες της Δύσης μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, μέσω των οποίων επεδίωκαν την αύξηση του διεθνούς εμπορίου και της διεθνούς κίνησης κεφαλαίων καθώς και την εμπέδωση της οικονομικής συνεργασίας στη βάση κυρίως των αρχών και των μηχανισμών λειτουργίας της οικονομίας της αγοράς. Το καθεστώς της εσωτερικής οικονομίας, στοχεύοντας στην αυτάρκεια, επέβαλε αυτομάτως ως συστημικό συμπλήρωμά του τον απόλυτο κρατικό έλεγχο και τον κεντρικό σχεδιασμό των εξωτερικών οικονομικών σχέσεων, δεδομένου ότι τα δύο καθεστάτα οικονομικής οργάνωσης, εσωτερικό και εξωτερικό, δύνανται να λειτουργήσουν μόνον εφόσον στηρίζονται στις ίδιες αρχές και είναι συμβατά μεταξύ τους. Η πολιτική της αυτάρκειας περιόριζε τη σημασία του εξωτερικού τομέα της οικονομίας σ' ένα ρόλο παθητικό. Οι εισαγωγές αγαθών και υπηρεσιών επιτρέπονταν μόνο σε περίπτωση απουσίας εγχώριας παραγωγής, οι δε εξαγωγές λειτουργούσαν ως ιμάντας διοχέτευσης στην αλλοδαπή πλεονασματικής παραγωγής και ως μέσο προσπορισμού των μέσων για τη χρηματοδότηση των εισαγωγών. Αυτό είχε ως συνέπεια έναν περιορισμένο όγκο εξωτερικών συναλλαγών. Τα πλάνα εισαγωγών και εξαγωγών αφορούσαν περί τα 3.000 προϊόντα και τα υλοποιούσαν αποκλειστικά οι 12 κρατικές εταιρείες εξωτερικού εμπορίου¹. Εξάλλου, υπήρχε απόλυτος κρατικός έλεγχος των τιμών των εισαγωγών και των εξαγωγών. Αυτό είχε ως επακόλουθο το πολύ χαμηλό ποσοστό διαπλοκής της κινεζικής οικονομίας με τη διεθνή οικονομία. Το σκηνικό αυτό άλλαξε ραγδαία με τις οικονομικές μεταρρυθμίσεις που έλαβαν χώρα μετά το 1978 και συνεχίζονται μέχρι σήμερα². Μέσω των μεταρρυθμίσεων αυτών επιδιώχθηκε η σταδιακή μετάβαση από μια κεντρικά διευθυνόμενη οικονομία σε μια οικονομία όπου η κατανομή των πόρων θα διεξάγεται, στο μεγαλύτερο βαθμό, μέσω των μηχανισμών της ελεύθερης αγοράς. Η μετάβαση αυτή, η οποία δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί, επιχειρείται κλιμακωτά και επιλεκτικά. Κατά κανόνα, οι όποιες μεταρρυθμίσεις επιχειρούνται πρώτα πειραματικά, κυρίως στις περιοχές των ανατολικών ακτών, και εν συνεχεία εφαρμόζονται στο σύνολο της οικονομίας. Οι μεταρρυθμίσεις ξεκίνησαν το 1978 με την κατάργηση του συστήματος της κollectivisation στον αγροτικό τομέα (decollectivisation) και συμπεριέλαβαν

προοδευτικά, μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1980, το βιομηχανικό τομέα. Τα πρώτα μεταρρυθμιστικά μέτρα περιελάμβαναν τη μερική απελευθέρωση των τιμών, τη φορολόγηση των επιχειρήσεων, ένα σύστημα καταμερισμού των εσόδων μεταξύ της κεντρικής και των περιφερειακών ή τοπικών κυβερνήσεων, τη στενότερη σύνδεση των αμοιβών της εργασίας με την παραγωγικότητα καθώς και την τραπεζική χρηματοδότηση των επενδύσεων των επιχειρήσεων. Το μέγεθος και το βάθος των μεταρρυθμίσεων διευρύνθηκαν στο διάστημα 1986-88 με την ίδρυση κέντρων για το εμπόριο των εσόδων σε ξένο νόμισμα (swap centers), με την αποκέντρωση του εξωτερικού εμπορίου μέσω της ταχύτατης αύξησης του αριθμού των επιχειρήσεων εξωτερικού εμπορίου, οι οποίες μπορούσαν πλέον να συναλλάσσονται με το εξωτερικό για δικό τους λογαριασμό και με την υιοθέτηση της συμβατικής ευθύνης από τις βιομηχανικές επιχειρήσεις. Η μακροοικονομική αστάθεια της περιόδου 1988-91 ώθησε τις κινεζικές αρχές σε μια πρώτη συνολική αξιολόγηση του κοινωνικού και οικονομικού κόστους των μεταρρυθμίσεων και σε μερικό περιορισμό της ελεύθερης διαμόρφωσης των τιμών καθώς και σε επανενεργοποίηση ορισμένων διοικητικών ελέγχων.

Παρόλ' αυτά, τον Οκτώβριο του 1992, το Κομμουνιστικό Κόμμα της Κίνας υπό την καθοδήγηση του Deng Xiaoping υιοθέτησε το στόχο της εγκαθίδρυσης μιας "σοσιαλιστικής οικονομίας της αγοράς" ("socialist market economy"). Στη συνέχεια, εντατικοποιήθηκε ο ρυθμός εισαγωγής μέτρων μεταρρύθμισης και ενισχύθηκε ο βαθμός φιλελευθεροποίησης του οικονομικού συστήματος της χώρας. Παράλληλα, έγινε αναγκαία η δημιουργία νέων θεσμών και μηχανισμών για τη μακροοικονομική διαχείριση της οικονομίας. Έτσι, δόθηκε έμφαση στη φορολογία και στον κρατικό προϋπολογισμό, στη διεύρυνση του θεσμικού και ρυθμιστικού ρόλου της κεντρικής τράπεζας (People's Bank of China), ώστε να δύναται να ασκεί νομισματική πολιτική και να εποπτεύει το χρηματοπιστωτικό σύστημα, καθώς και στη βελτίωση της λειτουργίας των αγορών κεφαλαίων και συναλλάγματος. Πρόσφατα μάλιστα, στο πλαίσιο της συνεχιζόμενης μεταρρύθμισης του νομισματικού τομέα, αποφασίστηκε η περαιτέρω αναδιάρθρωση της κεντρικής τράπεζας με την κατάργηση των 31 επαρχιακών αντιπροσωπειών και την ίδρυση 9 περιφερειακών θυγατρικών ώστε να περιοριστεί η αρνητική επιρροή που είχαν οι αντιπροσωπείες αυτές στο χρηματοπιστωτικό σύστημα της χώρας. Πέραν τούτου, οι κινέζικες αρχές με αφορμή την πτώχευση μιας από τις μεγαλύτερες εταιρείες επενδύσεων που είχαν ιδρύσει οι

περιφερειακές αρχές με σκοπό την άντληση κεφαλαίων από τις διεθνείς αγορές, της Guangdong International Trust and Investment Corporation, ανακοίνωσε πως στο εξής δε θα καλύπτει τα ελλείμματά τους και δεν εγγυάται την αποπληρωμή των δανείων τους, αλλά θα εφαρμόζει νομικά διαφανείς διαδικασίες εκκαθάρισης. Η μεταρρυθμιστική πολιτική των τελευταίων δυο δεκαετιών μετέτρεψε το οικονομικό σύστημα της Κίνας σ' ένα μεικτό σύστημα, όπου συνυπάρχουν η κρατική με την ιδιωτική οικονομία. Το σύστημα αυτό λειτουργεί στο πλαίσιο ενός μονοκομματικού κράτους, το οποίο εξακολουθεί να έχει μεγάλη συμμετοχή στην παραγωγή και να ελέγχει την οικονομική δραστηριότητα είτε μέσω διοικητικών ρυθμίσεων, είτε μέσω κλαδικών πολιτικών, είτε εμμέσως μέσω των εργαλείων της μακροοικονομικής πολιτικής. Παρόλ' αυτά, δεν αμφισβητείται ότι η Κίνα πέτυχε μεγάλα άλματα στην μεταρρύθμιση της εσωτερικής της οικονομίας. Ήδη, εκτιμάται ότι οι τιμές για το 90% περίπου των προϊόντων διαμορφώνονται στην αγορά χωρίς κρατική παρέμβαση. Έλεγχοι τιμών υφίστανται σε ορισμένα αγροτικά προϊόντα (π.χ. βαμβάκι, τσάι, ουρία, αλάτι, δημητριακά), στους τομείς της ενέργειας (π.χ. ακατέργαστο πετρέλαιο, φυσικό αέριο, βενζίνη, πετρέλαιο ντίζελ) και των υπηρεσιών κοινής ωφέλειας (π.χ. τηλεπικοινωνίες, δημόσιες μεταφορές, αστικές κατοικίες), σε ορισμένα χημικά, φαρμακευτικά και μεταφορικά προϊόντα. Παράλληλα, έχει ατονήσει ο κεντρικός σχεδιασμός της οικονομίας. Το Ένατο Πενταετές Πλάνο (1996-2000) αναφέρεται κατά κύριο λόγο στην πολιτική των μεταρρυθμίσεων και σε έμμεσες μορφές διαχείρισης της οικονομίας και λιγότερο σε διοικητικούς στόχους για την κινέζικη βιομηχανία. Αντιθέτως, ισχυρός παραμένει ο ρόλος του κράτους στην κατανομή των πιστώσεων. Περίπου 2/3 των καταθέσεων και των χρηματοδοτήσεων αντιστοιχούν σε κρατικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Σχεδόν το σύνολο των δανείων διοχετεύεται στις κρατικές επιχειρήσεις, παρόλο που το 75% του ΑΕΠ παράγεται από τη μη κρατική οικονομία. Το 1/3 περίπου της βιομηχανικής παραγωγής αντιστοιχεί σε κρατικές βιομηχανίες, συν ένα 10% περίπου στις δημοτικές και κοινοτικές κολλεκτίβες. Συμπερασματικά, μπορεί να λεχθεί ότι η προσπάθεια της Κίνας για την εγκαθίδρυση μιας οικονομίας της αγοράς με "κινεζικά χαρακτηριστικά" φαντάζει ως μη αναστρέψιμη. Η σταδιακή εισαγωγή στοιχείων της ιδιωτικής οικονομίας και του ελεύθερου ανταγωνισμού συνέβαλαν τόσο στη συσσώρευση κεφαλαίου όσο και σε μια ασυνήθιστη για τα διεθνή δεδομένα αύξηση της παραγωγικότητας. Το αποτέλεσμα ήταν να πετύχει η χώρα ιδιαίτερα υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης, συχνά

υψηλότερους από αυτούς των άλλων χωρών της περιοχής για τις οποίες μέχρι πρότινος γίνονταν λόγος περί "οικονομικού θαύματος". Η σημερινή κινέζικη ηγεσία συνεχίζει αταλάντευτα το έργο του αρχιτέκτονα των μεταρρυθμίσεων Deng Xiaoping. Πρόσφατα μάλιστα, η Διαρκής Επιτροπή του Εθνικού Λαϊκού Κογκρέσου ψήφισε, μετά από πρόταση του κόμματος, υπέρ της τρίτης μεγάλης συνταγματικής μεταρρύθμισης. Στο πλαίσιο αυτής της μεταρρύθμισης πρόκειται να καταγραφεί για πρώτη φορά και στο σύνταγμα ο ιδιαίτερος ρόλος της ιδιωτικής οικονομίας και της ιδιωτικής ιδιοκτησίας. Η μέχρι σήμερα νομικά ακατοχύρωτη ιδιωτική οικονομία θα αναγνωρισθεί ως "σημαντικό στοιχείο της σοσιαλιστικής οικονομίας της αγοράς". Η οικονομική φιλελευθεροποίηση θα εξακολουθήσει όμως να μη συνοδεύεται από την πολιτική φιλελευθεροποίηση.

3.9 Από την πολιτική της αυτάρκειας στην πολιτική του σταδιακού εξωτερικού ανοίγματος

Οι εσωτερικές μεταρρυθμίσεις κατέστησαν δυνατό το σταδιακό άνοιγμα της κινέζικης οικονομίας στον έξω κόσμο. Πέραν τούτου, η ανάπτυξη του εξωτερικού εμπορίου, η προσέλκυση ξένων άμεσων επενδύσεων και η άντληση κεφαλαίων από τη διεθνή κεφαλαιαγορά αναγνωρίστηκαν ως καθοριστικά μέσα για την ανάπτυξη της κινέζικης οικονομίας. Από το 1978 και μετά, ολοένα και περισσότερο, οι κινέζικες εισαγωγές και εξαγωγές προσδιορίζονται από τις δυνάμεις της αγοράς και τα κινέζικα συγκριτικά πλεονεκτήματα. Ο λόγος των εξαγωγών και των εισαγωγών προς το ΑΕΠ ανέρχεται σήμερα σε περίπου 45% και η χώρα είναι δέκατη στο κατάλογο των σημαντικότερων εμπορικών χωρών του κόσμου (έκτη αν θεωρηθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση ως μια χώρα) Παρόλο που οι κινέζικες αρχές ακόμη ελέγχουν την έκδοση των αδειών στις επιχειρήσεις εξωτερικού εμπορίου, το 1996 υπήρχαν 5.000 τέτοιες επιχειρήσεις και πάνω από 200.000 ξένες και μεγάλες κρατικές επιχειρήσεις παραγωγής με δικαίωμα να διενεργούν εξωτερικές συναλλαγές για ίδιο λογαριασμό. Οι επιχειρήσεις εξωτερικού εμπορίου δύνανται πλέον να προμηθεύονται από τους εγχώριους παραγωγούς τα προϊόντα που εξάγουν σε τιμές αγοράς και οι παραγωγοί να πωλούν τα προϊόντα τους στον εξαγωγέα της αρεσκείας τους. Όλες οι επιχειρήσεις με χρηματοδότηση από το εξωτερικό έχουν το δικαίωμα να εμπορεύονται για ίδιο

λογαριασμό. Μάλιστα, από το 1996 επιτρέπεται σε ξένους να σχηματίζουν μεικτές επιχειρήσεις εξωτερικού εμπορίου. Ο μη κρατικός τομέας έχει κατεξοχήν εξαγωγικό προσανατολισμό. Το μεγαλύτερο μέρος του εξωτερικού εμπορίου της Κίνας διενεργείται από επιχειρήσεις με χρηματοδότηση από το εξωτερικό (συμπεριλαμβανομένων των μεικτών και αμιγώς ξένων επιχειρήσεων). Ενεργό συμμετοχή στο εξωτερικό εμπόριο της χώρας έχουν και ορισμένες δημοτικές και κοινοτικές επιχειρήσεις. Για παράδειγμα, αυτές παράγουν περίπου το 90% των ενδυμάτων που εξάγονται. Η διαδικασία της μετάβασης από τον ολοκληρωτικό έλεγχο του εξωτερικού εμπορίου σ' ένα καθεστώς ελεύθερων εξωτερικών συναλλαγών βρίσκεται ακόμη σε εξέλιξη, όπως συμβαίνει και με το μετασχηματισμό της εσωτερικής οικονομίας. Τυπικά ο σχεδιασμός (το πλάνο) του εξωτερικού εμπορίου καταργήθηκε το 1994 και καθιερώθηκε η πλήρης μετατρεψιμότητα του γιουάν για τις εξωτερικές εμπορικές συναλλαγές. Παρόλ' αυτά εξακολουθούν να υφίστανται αρκετές διοικητικές ρυθμίσεις και μέτρα προστασίας που εμποδίζουν τις εισαγωγές (και λιγότερο τις εξαγωγές) ορισμένων προϊόντων. Άμεσοι έλεγχοι στις εισαγωγές εξακολουθούν να ισχύουν για ορισμένα προϊόντα του πρωτογενή τομέα όπως δημητριακά, καπνός, μαλλί, βαμβάκι, φυτικά έλαια, πετρέλαιο κλπ. καθώς και για μια σειρά από βιομηχανικά προϊόντα όπως τσιγάρα, ακρυλικό, σίδηρος, χάλυβας, χημικά λιπάσματα κ.α.. Εξάλλου, προκειμένου να μη διαταραχθεί ο βαθμός εφοδιασμού της εσωτερικής αγοράς ελέγχονται άμεσα οι εξαγωγές προϊόντων όπως πετρέλαιο, τσάι, άνθρακας, ρύζι, μετάξι, βαμβάκι, καπνός, καλαμπόκι, σόγια κ.α. Ο έλεγχος ασκείται με τη βοήθεια του συστήματος της λεγόμενης "καναλοποίησης" ("canalisation"), δηλαδή μέσω της χορήγησης αποκλειστικών δικαιωμάτων σε ορισμένες μεγάλες κρατικές επιχειρήσεις ή σε κεντρικές εταιρείες εξωτερικού εμπορίου να εισάγουν ή να εξάγουν προϊόντα στρατηγικής σημασίας. Το 1995 περίπου το 20% των κινεζικών εισαγωγών διεξάγονταν μέσω του συστήματος της "καναλοποίησης", ενώ το ποσοστό των εξαγωγών ήταν αισθητά χαμηλότερο (5%). Οι δασμοί σε μια κεντρικά διευθυνόμενη οικονομία με απόλυτα ελεγχόμενο εξωτερικό εμπόριο δεν έχουν πρακτική σημασία. Όσο περισσότερο όμως ανοίγει η οικονομία προς τα έσω και προς τα έξω τόσο μεγαλύτερη σημασία αποκτούν οι δασμοί ως μέσο εμπορικής προστασίας. Στο πλαίσιο της πολιτικής του εξωτερικού ανοίγματος των αγορών η κινεζική κυβέρνηση προχώρησε σε σταδιακές μειώσεις του μέσου σταθμισμένου δασμού. Έτσι, ενώ ο δασμός αυτός ανερχόταν το 1992 σε 32%,

ήταν το 1996 19,4%. Πρόσφατα η Κυβέρνηση της χώρας ανακοίνωσε περαιτέρω μειώσεις δασμών. Όσον αφορά τα μη δασμολογικά εμπόδια, σημαντική πρόοδος σημειώθηκε στη μείωση των αδειών και των ποσοστώσεων. Το ποσοστό των εισαγωγών που υπόκειται σ' αυτά τα εμπόδια ανερχόταν το 1992 σε 43,5%, ενώ το 1996 σε 25,3%. Πάντως, υπάρχει μια σειρά από άλλα μη δασμολογικά διοικητικά και τεχνικά εμπόδια που περιορίζουν σημαντικά την ελευθερία του εξωτερικού εμπορίου. Επίσης, σημαντικό είναι το ζήτημα των εξαγωγικών επιδοτήσεων. Το 1991 καταργήθηκαν οι εξαγωγικές επιδοτήσεις των εταιρειών διεθνούς εμπορίου, παρέμειναν όμως διάφορες μορφές ενισχύσεων υπέρ των ζημιογόνων κρατικών επιχειρήσεων, μέσω των οποίων επιχειρείται η βελτίωση της διεθνούς ανταγωνιστικότητάς τους. Τέλος, θα πρέπει να σημειωθεί ότι μετά το 1992 η Κίνα εφαρμόζει μια ιδιαίτερα επιθετική πολιτική στον τομέα των ξένων επενδύσεων²¹.

•ένοι επενδυτές δύνανται να αναπτύξουν παραγωγική δραστηριότητα σ' όποιον κλάδο επιθυμούν, να συμμετέχουν σε μεικτές επιχειρήσεις ή να ιδρύουν αμιγώς ξένες επιχειρήσεις. Ιδιαίτερα ενθαρρύνονται επενδύσεις με εξαγωγικό προσανατολισμό και επενδύσεις που συμβάλλουν στην τεχνολογική ανάπτυξη της χώρας. Η πολιτική προσέλκυσης ξένου επενδυτικού κεφαλαίου περιλαμβάνει μια σειρά από μέτρα όπως προτιμησιακή φορολογική μεταχείριση των κερδών, δασμολογική ατέλεια και φορολογική απαλλαγή για τον εισαγόμενο μηχανολογικό και λοιπό εξοπλισμό της επένδυσης καθώς και οργανωμένους χώρους για τη χωροθέτηση των μονάδων παραγωγής (π.χ. ειδικές οικονομικές ζώνες, ελεύθερες ζώνες, βιομηχανικές περιοχές, τεχνολογικά πάρκα).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΣΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

4.1 Η Κίνα στο διεθνές οικονομικό σύστημα

Η ανάδειξη της Κίνας σε έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες της διεθνούς πολιτικής στα χρόνια μετά την εγκαθίδρυση του κομμουνιστικού καθεστώτος δεν συνοδευόταν από μια αντίστοιχη αναβάθμιση της χώρας στο πεδίο των διεθνών οικονομικών σχέσεων. Η πολιτική της αυτάρκειας δεν επέτρεπε την ένταξή της στο διεθνή καταμερισμό εργασίας και επενδύσεων. Οι σταδιακές εσωτερικές οικονομικές μεταρρυθμίσεις και το άνοιγμα στην παγκόσμια οικονομία συνέβαλαν καθοριστικά στην σύζευξη της κινέζικης οικονομίας με τις διεθνείς αγορές αγαθών, υπηρεσιών και κεφαλαίων.

Συνοπτικά, η νέα θέση της Κίνας στη διεθνή οικονομία εμφανίζει τα κάτωθι χαρακτηριστικά:

- Ολοένα αυξανόμενο ειδικό βάρος στις διεθνείς αγορές. Οι ιδιαίτερα υψηλοί ρυθμοί οικονομικής ανάπτυξης και οι ακόμη υψηλότεροι ρυθμοί ανάπτυξης του όγκου των εξωτερικών εμπορικών συναλλαγών της, οι οποίοι είναι κατά πολύ μεγαλύτεροι του παγκόσμιου μέσου όρου (19% έναντι 7,5% για το διάστημα 1990-95)²², αυξάνουν διαρκώς τη σημασία της Κίνας ως προμηθευτή και ως αγοραστή αγαθών και την καθιστούν ως μία από τις σημαντικότερες αναδυόμενες εμπορικές αγορές στον κόσμο. Το 1997 οι κινέζικες εξαγωγές ανέρχονταν σε 182,7 δις δολάρια ΗΠΑ, οι δε εισαγωγές σε 142,4 δις δολάρια ΗΠΑ, στοιχεία τα οποία τη χαρακτηρίζουν σήμερα ως τη δέκατη εμπορική δύναμη στον κόσμο²³. Είναι αξιοσημείωτο όμως, ότι σε μια σειρά από προϊόντα η Κίνα αποτελεί τον μεγαλύτερο παγκόσμιο εξαγωγέα. Υπολογίζεται ότι εάν συνεχιστούν οι σημερινοί ρυθμοί οικονομικής ανάπτυξης και αύξησης του εξωτερικού εμπορίου, σύντομα η χώρα θα καταστεί η μεγαλύτερη εθνική αγορά της παγκόσμιας οικονομίας.
- Εντατικές περιφερειακές οικονομικές σχέσεις. Η εξωτερική οικονομική δραστηριότητα της Κίνας συνδέεται κατά κύριο λόγο με τον ασιατικό χώρο. Το 1997 περίπου το 60% του εξωτερικού της εμπορίου διεξάχθηκε με τις χώρες της Ασίας και

κυρίως με την Ιαπωνία (18,7%), Χόνγκ Κόνγκ (15,6%), Ν. Κορέα (7,4%) και Ταϊβάν (6,1%)²⁴. Τα ποσοστά για τις ΗΠΑ και την Ευρωπαϊκή Ένωση ήταν 15,1% και 13,2% αντιστοίχως. Ομοίως, ο κύριος όγκος των κεφαλαίων για ξένες επενδύσεις προέρχεται από τις γειτονικές ασιατικές χώρες²⁵. Έτσι, από το σύνολο των άμεσων επενδύσεων που διενεργήθηκαν μέχρι το Σεπτέμβριο του 1997 και ανέρχονταν σε 208 δις \$ ΗΠΑ, τα 117,5 δις προέρχονταν από το Χόνγκ Κόνγκ, τα 17,5 δις από την Ταϊβάν, τα 16,9 δις από την Ιαπωνία, ενώ οι αμερικάνικες και οι ευρωπαϊκές (Ε.Ε) άμεσες επενδύσεις ανέρχονταν σε 16,1 δις και σε 10,9 δις αντιστοίχως. Ο παραπάνω περιφερειακός συγκεντρωτισμός των κινέζικων εξωτερικών οικονομικών σχέσεων εμπεριέχει κινδύνους για την οικονομική ανάπτυξη της χώρας, δεδομένου ότι την εξαρτά από την οικονομική κατάσταση και τις εξελίξεις σ' έναν ιδιαίτερα περιορισμένο αριθμό χωρών.

• Σχετικά περιορισμένος αριθμός εξαγωγίμων προϊόντων. Από την άποψη των εισροών στην παραγωγή οι κινέζικες εξαγωγές εμφανίζουν μια αξιοσημείωτη ετερογένεια. Έτσι, από το σύνολο των εξαγωγών του έτους 1996 το 43% ήταν προϊόντα έντασης εργασίας, το 23% προϊόντα έντασης τεχνολογίας, το 15% προϊόντα έντασης ανθρώπινου κεφαλαίου, το 4% βιομηχανικά προϊόντα έντασης φυσικών υλών και το 15% προϊόντα του πρωτογενούς τομέα²⁶. Οι εξαγωγές αυτές αφορούσαν όμως έναν συγκριτικά περιορισμένο αριθμό προϊόντων. Τα 2/3 των εξαγωγών του έτους 1996 αντιστοιχούσαν σε 40 κατηγορίες προϊόντων. Δέκα κατηγορίες προϊόντων (υποδήματα, παιδικά είδη, ενδύματα, τηλεπικοινωνιακός και ηλεκτρονικός εξοπλισμός, βαμβακερά υφάσματα, ακατέργαστο πετρέλαιο, νήματα, ραδιόφωνα, αθλητικά είδη) απέφεραν πάνω από το 1/3 των συνολικών εμπορικών εσόδων της χώρας. Σ' όλα τα παραπάνω προϊόντα (πλην του πετρελαίου) η Κίνα κατέχει στην παγκόσμια αγορά μερίδια που κυμαίνονται από 16% (βαμβακερά υφάσματα) μέχρι 43% (υποδήματα) και 48% (περισκελίδες)²⁷. Συνεπώς, σ' ορισμένα προϊόντα, οι εξαγωγείς της χώρας κατέχουν ηγετική θέση στην παγκόσμια αγορά. Η σχετικά μεγάλη εξάρτηση των εξαγωγών της χώρας από ένα σχετικά μικρό αριθμό προϊόντων με σημαντικά μερίδια στην παγκόσμια αγορά την καθιστά ευάλωτη σε διακυμάνσεις της ζήτησης, σε μέτρα εμπορικής προστασίας των χωρών εισαγωγής και σε περίπτωση εμφάνισης νέων ανταγωνιστικών χωρών. Εξάλλου, το σχετικά υψηλό ποσοστό των προϊόντων έντασης εργασίας, η ανταγωνιστικότητα των οποίων εξαρτάται κυρίως από την τιμή, σημαίνει πως μεταβολές στους παράγοντες

διαμόρφωσης των τιμών (π.χ. αμοιβές εργασίας, αλλαγές στην πραγματική ισοτιμία του γιουάν) δύνανται να επιφέρουν μεγάλες μεταβολές στην ποσότητα των εξαγωγών και κατ' επέκταση στα συναλλαγματικά έσοδα.

- Ασυμμετρική εξωτερική οικονομική αλληλεξάρτηση. Η εξάρτηση της Κίνας από τους σημαντικότερους εμπορικούς της εταίρους είναι συγκριτικά μεγαλύτερη απ' ό,τι αντιστρόφως. Έτσι, για παράδειγμα, και ενώ η Κίνα διοχετεύει το 20% περίπου των εξαγωγών της στις ΗΠΑ, οι ΗΠΑ διοχετεύουν στην πρώτη μόνο το 2% των δικών τους εξαγωγών. Το συνολικό εμπόριο (εισαγωγές και εξαγωγές) της ΕΕ με την Κίνα ανέρχεται το 1997 σε 3,9%, το δε αντίστοιχο της Κίνας σε 13,2%. Οι εξαγωγές της προς την Ιαπωνία ανέρχονται το ίδιο έτος σε 17,4%, ενώ των ιαπωνικών προς την Κίνα σε 5,3%²⁸. Η εξάρτηση της χώρας είναι καθολική στην περίπτωση των άμεσων επενδύσεων, δεδομένου ότι δεν υπάρχουν αξιοσημείωτες κινέζικες επενδύσεις στο εξωτερικό. Η ασυμμετρική αλληλεξάρτηση, σε συνδυασμό με τον αυξανόμενο εξωτερικό προσανατολισμό της κινέζικης οικονομίας, αφενός περιορίζει τη διαπραγματευτική ικανότητα της χώρας στο πεδίο των διμερών σχέσεων, ιδιαίτερα με τις τρεις σημαντικότερες δυνάμεις της διεθνούς οικονομίας (ΗΠΑ, ΕΕ, Ιαπωνία), και αφετέρου την καθιστά ευάλωτη σε περίπτωση μονομερούς επιβολής μέτρων περιορισμού των εξαγωγών της. Η όποια διμερής εμπορική διαμάχη με τις ως άνω δυνάμεις θα επέφερε συγκριτικά πολύ μεγαλύτερο κόστος στη κινέζικη οικονομία απ' ό,τι αντιστρόφως. Ο μετριασμός ή η άρση των μειονεκτημάτων της ασυμμετρικής αλληλεξάρτησης δύναται να επιτευχθεί, μεταξύ άλλων, με την ένταξη της Κίνας στον Π.Ο.Ε., ο οποίος θέτει φραγμούς στην επιθετική μονομερή εμπορικοπολιτική συμπεριφορά των κρατών μελών του και διαθέτει θεσμοθετημένους μηχανισμούς επίλυσης των διαφορών.

Από τα παραπάνω συμπεραίνεται ότι το οικονομικό βάρος της Κίνας στην παγκόσμια οικονομία αυξάνεται με ταχύτατους ρυθμούς. Ο μεγάλος πληθυσμός της χώρας σε συνδυασμό με τη παρατηρούμενη σταθερή αύξηση του κατά κεφαλήν ΑΕΠ την αναδεικνύει σταδιακά σε μια από τις σημαντικότερες διεθνείς αγορές και σ' έναν ελκυστικό επενδυτικό στόχο. Η ποσοτική αναβάθμισή της δεν συνοδεύθηκε όμως μέχρι στιγμής από μια αντίστοιχη αναβάθμιση του ρόλου της χώρας στη διεθνή εμπορική διπλωματία. Αυτό οφείλεται τόσο στην ύπαρξη ασυμμετρικών αλληλεξαρτήσεων στις εξωτερικές της σχέσεις και ιδιαίτερα στις σχέσεις της με τις ΗΠΑ, την ΕΕ και την Ιαπωνία, όσο και στη μη συμμετοχή της στον ΠΟΕ.

4.2 Η Κίνα στον ΠΟΕ;

Κεντρικό στόχο της κινέζικης εξωτερικής εμπορικής πολιτικής αποτελεί η ένταξή της στον ΠΟΕ. Το Δεκέμβριο του 1995 η χώρα κατέθεσε αίτηση για την προσχώρησή της στον οργανισμό, χωρίς όμως να έχει σημειωθεί μέχρι σήμερα επιτυχία στις σχετικές διαπραγματεύσεις²⁹. Η αντίδραση προέρχεται κατά κύριο λόγο από τις ΗΠΑ, οι οποίες συνδέουν το ενταξιακό αίτημα της Κίνας με πολιτικούς και οικονομικούς όρους³⁰. Αναλυτικότερα, οι ΗΠΑ θα συναινούν σε μια ένταξη της Κίνας αφού προηγουμένως όμως υπάρξει πρόοδος σε θέματα εκδημοκρατισμού και σεβασμού των δικαιωμάτων του ανθρώπου και αφού η Κίνα προχωρήσει ταχύτερα στη φιλελευθεροποίηση του εξωτερικού εμπορικού της καθεστώτος, στη μείωση των εσωτερικών κρατικών παρεμβασμών και στο άνοιγμα των εσωτερικών μονοπωλιακών αγορών της. Αντίθετα, η ΕΕ δεν θέτει πολιτικούς όρους, εμμένει όμως, αν και ηπιότερα απ' ό,τι οι ΗΠΑ, στην προηγούμενη περαιτέρω φιλελευθεροποίηση του εμπορικού καθεστώτος της χώρας και τάσσεται υπέρ της ένταξης με μεταβατική περίοδο προσαρμογής³¹. Τόσο όμως οι ΗΠΑ όσο και η ΕΕ δεν αποδέχονται το αίτημα της Κίνας να ενταχθεί ως αναπτυσσόμενη χώρα, γεγονός που θα σήμαινε την παραχώρηση ενός καθεστώτος προτιμησιακής μεταχείρισης με πολλές εξαιρέσεις και μακρές μεταβατικές περιόδους υπέρ αυτής. Αναμφισβήτητα, η Κίνα, παρά τα σημαντικά ανοίγματα και τις διοικητικές μεταρρυθμίσεις, διατηρεί ακόμη πολλά εμπορικά εμπόδια και διοικητικούς περιορισμούς στην ελευθερία ανάληψης εμπορικής δραστηριότητας στο έδαφός της. Πέραν τούτου, η επιβίωση των μεγάλων κρατικών επιχειρήσεων, στις οποίες απασχολούνται τα 2/3 του κινεζικού αστικού πληθυσμού και οι οποίες χαρακτηρίζονται από χαμηλή ανταγωνιστικότητα, εξαρτάται ακόμη από τις κρατικές ενισχύσεις. Τα μεγάλα κρατικά μονοπώλια, ιδιαίτερα στον τομέα των υπηρεσιών, αποκλείουν κάθε μορφή ανταγωνισμού, εμποδίζοντας έτσι την εφαρμογή της συμφωνίας της GATT (ΠΟΕ) για τις υπηρεσίες αλλά και για το άνοιγμα των κρατικών αγορών και συμβάσεων σε ξένες επιχειρήσεις. Παρόλ' αυτά, η άμεση ένταξη της Κίνας στον ΠΟΕ και η σταδιακή μετεξέλιξή της σε πλήρες μέλος μετά από μια φάση προσαρμογής θα είχε πολλαπλά οφέλη για όλα τα ενδιαφερόμενα μέλη³². Για την Κίνα η ένταξη θα σήμαινε την πολυμερή κατοχύρωση σε διαρκή

βάση της ρήτηρας του μάλλον ευνοουμένου κράτους και της μη διάκρισης. Από τα μέσα της δεκαετίας του '80, σχεδόν όλες οι χώρες μέλη του ΠΟΕ παραχώρησαν στην Κίνα τα δικαιώματα που απορρέουν από την αρχή αυτή σε καθαρά διμερή βάση, δηλαδή υπό αίρεση, γεγονός που δεν επιτρέπει τη δημιουργία σταθερών και διαφανών συνθηκών, απαραίτητων για την ομαλή ανάπτυξη του εξωτερικού εμπορίου. Πέραν τούτου, οι κινέζοι παραγωγοί αγαθών και υπηρεσιών με εξαγωγικό προσανατολισμό θα μπορούσαν να επωφεληθούν από το περαιτέρω άνοιγμα των αγορών των χωρών μελών του ΠΟΕ που επιτεύχθηκε στο πλαίσιο του Γύρου της Ουρουγουάης και ιδιαίτερα στους τομείς των υπηρεσιών, των κρατικών προμηθειών και συμβάσεων, στα κλωστοϋφαντουργικά, στα αγροτικά προϊόντα καθώς και από τον περαιτέρω περιορισμό της εφαρμογής μη δασμολογικών εμπορικών εμποδίων και της καταχρηστικής εφαρμογής μέτρων εμπορικής αμύνης (π.χ. μέτρων αντιντάμπινγκ). Η ένταξη στον ΠΟΕ θα απάλλαζε τη Κίνα από τις συχνές πιέσεις που δέχεται σε διμερές επίπεδο από ορισμένες χώρες με τις οποίες εμφανίζει ασυμμετρική αλληλεξάρτηση και έναντι των οποίων βρίσκεται σε μειονεκτική διαπραγματευτική θέση. Τέλος, μέσω της συμμετοχής της στον ΠΟΕ θα υποστηριζόταν η πολιτική των περαιτέρω μεταρρυθμίσεων στον εσωτερικό και εξωτερικό τομέα της οικονομίας. Πολλαπλά θα ήταν τα οφέλη και για τις χώρες μέλη του ΠΟΕ από μια ένταξη της Κίνας με όρους και σε φάσεις. Η σταθεροποίηση και παγίωση των μέχρι τώρα ανοιγμάτων θα προσέφερε την αναγκαία βεβαιότητα και ασφάλεια που χρειάζονται οι ξένες επιχειρήσεις που εμπορεύονται ή έχουν επενδύσει στην Κίνα. Το περαιτέρω άνοιγμα των αγορών και η αποδοχή από την πλευρά της Κίνας των βασικών αρχών του ΠΟΕ, όπως π.χ. των αρχών της μη διάκρισης, της εθνικής μεταχείρισης, της απαγόρευσης εφαρμογής μη δασμολογικών εμπορικών εμποδίων, θα αύξανε τις δυνατότητες εξαγωγών και άμεσων επενδύσεων στη χώρα αυτή, που, όπως αναφέρθηκε, εξελίσσεται δυναμικά ως η μεγαλύτερη αγορά του κόσμου. Η αποδοχή από την Κίνα του κεκτημένου του ΠΟΕ για την προστασία της βιομηχανικής και πνευματικής ιδιοκτησίας, δηλαδή για την καταπολέμηση της πειρατείας σημάτων και ευρεσιτεχνιών, καθώς και για την άρση ορισμένων εθνικών όρων που επιβάλλονται στους ξένους επενδυτές, θα ήταν προς όφελος των βιομηχανικών χωρών της Δύσης. Τέλος, η ένταξη θα ολοκλήρωνε τη διαδικασία ενσωμάτωσης της Κίνας στα fora της διεθνούς οικονομικής διπλωματίας και θα υποβοηθούσε τη χώρα στις προσπάθειές

της για μετάβαση στην οικονομία της αγοράς, έστω "με κινεζικά χαρακτηριστικά", στην ανάπτυξή της και πιθανόν στον εκδημοκρατισμό της.

Σήμερα, οι αναδυόμενες οικονομίες (emerging economies) διαδραματίζουν έναν όλο και περισσότερο σημαντικό ρόλο στην παγκόσμια οικονομία. Η Βραζιλία, η Ρωσία, η Ινδία και η Κίνα είναι οι τέσσερις μεγαλύτερες αναδυόμενες, οι οποίες συχνά αναφέρονται με το ακρωνύμιο ΒΡΙΚ (Βραζιλία, Ρωσία, Ινδία και Κίνα). Τα τελευταία σχεδόν τριάντα χρόνια (1980- 2009) το ΑΕΠ (σε πραγματικές τιμές) στην ομάδα των χωρών ΒΡΙΚ έχει αυξηθεί με μέσο ετήσιο όρο κατά 5.3%, σε σύγκριση με μόλις 2.1% στην ομάδα των επτά πλουσιότερων χωρών του πλανήτη. Έχοντας μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής του ΑΕΠ της τάξης του 10% την περίοδο 1980-2009 η Κίνα μπορεί να χαρακτηριστεί ως η πιο σταθερώς αναδυόμενη οικονομία. Ακολουθείται από την Ινδία και τη Βραζιλία με μέσα ποσοστά ετήσιας ανάπτυξης 6.1% και 2.7% την εν' λόγω τριακονταετία. Η Ρωσία σημείωσε επίσης υψηλή ανάπτυξη, κοντά στα επίπεδα της Ινδίας, κυρίως από το 1998 μέχρι και το 2008. Την τελευταία πενταετία (2005-2009), η ετήσια ανάπτυξη της Κίνας (σε σταθερές τιμές) φτάνει κατά μέσον όρο το 11.4%, ο οποίος είναι ο ταχύτερος ρυθμός ανάπτυξης μεταξύ των τεσσάρων ΒΡΙΚ και πολύ μεγαλύτερος από τον αντίστοιχο μέσο ρυθμό ανάπτυξης (0.6%) της ομάδας των πλουσίων οικονομιών.

Οι σταθεροί ρυθμοί υψηλής οικονομικής μεγέθυνσης των χωρών ΒΡΙΚ κατά τις τελευταίες δεκαετίες αντανακλώνται στη σταδιακά αυξανόμενη σχετική σημασία των χωρών αυτών στην παγκόσμια οικονομία. Έτσι, ενώ οι χώρες ΒΡΙΚ έχουν αυξήσει σημαντικά το μερίδιό τους στο παγκόσμιο ΑΕΠ τις τελευταίες δεκαετίες (σε όρους ισοτιμίας αγοραστικής δύναμης)¹, το αντίθετο ακριβώς φαίνεται να συμβαίνει με τις πιο ανεπτυγμένες οικονομίες. Η τάση αυτή φαίνεται πιο έντονα την τελευταία δεκαετία, καθώς το μερίδιο των χωρών ΒΡΙΚ στο παγκόσμιο ΑΕΠ αυξήθηκε κατά επτά ποσοστιαίες μονάδες (από 16.4 το 2000 σε 23.5 το 2009), την ίδια στιγμή που η ομάδα των πλουσιότερων χωρών (G7 group) έχανε εννέα ποσοστιαίες μονάδες (από 49.1 το 2000 σε 40.8 το 2009) στο μερίδιο της στην παγκόσμια οικονομία. Το 2009 η συνολική απόδοση των τεσσάρων χωρών ΒΡΙΚ κάλυψε σχεδόν το ένα τέταρτο (23.5%) του παγκόσμιου ΑΕΠ (σε όρους ισοτιμίας αγοραστικής δύναμης). Η Κίνα καταλαμβάνει τη δεύτερη θέση (μετά τις ΗΠΑ) στη σχετική κατάταξη με τις μεγαλύτερες οικονομίες με βάση το ΑΕΠ υπολογιζόμενου σε όρους ισοτιμίας

αγοραστικής δύναμης, η Ινδία την τέταρτη, ενώ η Ρωσία και η Βραζιλία κατατάσσονται στην ομάδα των δέκα πρώτων χωρών διότι οι ΒΡΙΚ ως χώρες καλύπτουν ένα σημαντικό τμήμα του πληθυσμού της γης. Ο πληθυσμός της Κίνας αντιστοιχεί σχεδόν στο 20% του παγκόσμιου πληθυσμού, της Ινδίας σχεδόν στο 18%, της Βραζιλίας στο 2.8% και της Ρωσίας στο 2.1%. Οι οικονομικές επιδόσεις των χωρών ΒΡΙΚ αφορούν, επομένως, άμεσα ένα μεγάλο μέρος του παγκόσμιου πληθυσμού στο οποίο τα ζητήματα εξάλειψης της φτώχειας και βελτίωσης του βιοτικού επιπέδου παραμένουν ως βασικά ζητούμενα. Εκτιμάται ότι η Κίνα το 2040 θα αποτελεί την πρώτη οικονομική δύναμη του κόσμου, ενώ η Ρωσία, η Βραζιλία και η Ινδία θα έχουν ισχυρότερες οικονομίες συγκρινόμενες με τη Γερμανία, τη Βρετανία και τη Γαλλία. Οι ΗΠΑ, η Βρετανία και οι υπόλοιπες ανεπτυγμένες χώρες δε θα επηρεάζουν την παγκόσμια οικονομία στο μέλλον. Δικαίως, λοιπόν, η προσοχή έχει αρχίσει να στρέφεται στις ΒΡΙΚ οι οποίες έχουν ενταχθεί στο παγκόσμιο σύστημα παραγωγής και το διεθνές εμπόριο. Αυτό που θα μπορούσε να τονιστεί είναι ότι οι ΒΡΙΚ έχουν σημασία, κυρίως επειδή με βάση τις πρόσφατες επιδόσεις τους δείχνουν ότι μπορούν να αλλάξουν τις παγκόσμιες ισορροπίες.

4.3 Η Κίνα και η ασιατική νομισματική κρίση

Η Κίνα μαζί με την Ταϊβάν (και σε μικρότερο βαθμό το Χόνγκ Κόνγκ και η Σιγκαπούρη) αποτελούν τις μοναδικές χώρες της Ανατολικής και Νοτιοανατολικής Ασίας στις οποίες δεν εμφανίστηκαν σφοδρές νομισματικές και συναλλαγματικές αναταράξεις. Η μαζική έξοδος κεφαλαίων από τις υπόλοιπες χώρες, οφειλόμενη κυρίως στην προηγούμενη αθρόα εισροή ανασφάλιστων κεφαλαίων τα οποία τα διαχειρίστηκαν επισφαλώς ελάχιστα εποπτευόμενοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί και τράπεζες, η πραγματική ανατίμηση των νομισμάτων τους έναντι του δολαρίου, τα ελλείμματα στα ισοζύγια τρεχουσών συναλλαγών, η χρηματοδότηση επισφαλών επενδυτικών σχεδίων, και τα λάθη στη μακροοικονομική πολιτική, προκάλεσαν τεράστια πτώση των τιμών των μετοχών στα χρηματιστήρια, απώλεια των συναλλαγματικών τους αποθεμάτων, μεγάλες υποτιμήσεις στα νομίσματά τους, κρίση στα εθνικά τραπεζικά συστήματα και μείωση της ρευστότητας, χρεωκοπία πολλών

επιχειρήσεων και χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, υποβάθμιση της διεθνούς πιστοληπτικής τους ικανότητας και γενικότερα μια πτώση της παραγωγής και της απασχόλησης καθώς και κοινωνικές εκρήξεις³³. Το ερώτημα που τίθεται είναι γιατί τα φαινόμενα της κρίσης αυτής δεν εμφανίστηκαν στην Κίνα. Συνοπτικά, δύνανται να αναφερθούν οι εξής λόγοι:

- Η Κίνα, σε αντίθεση με τις άλλες χώρες της περιοχής, δεν επιτρέπει την ελεύθερη κίνηση κεφαλαίων. Η μετατρεψιμότητα του γιουάν ισχύει μόνο για εμπορικούς σκοπούς. Συνεπώς, μια μαζική φυγή από το εθνικό της νόμισμα σ' άλλα σταθερότερα δεν ήταν εφικτή ακόμη και εάν συνέτρεχαν λόγοι γι' αυτό. Γενικά, τόσο η θεωρία όσο και η εμπειρία διδάσκουν ότι σταθερές συναλλαγματικές ισοτιμίες, ελεύθερη κίνηση κεφαλαίων και αυτόνομη οικονομική πολιτική δεν δύνανται να επιτευχθούν ταυτοχρόνως, αλλά μόνο ανά ζεύγη. Σε αντίθεση με τις χώρες σε κρίση που επεδίωξαν την ταυτόχρονη υλοποίηση και των τριών στόχων, από το παραπάνω "μαγικό τρίγωνο" η Κίνα επέλεξε την άσκηση μιας αυτόνομης εσωτερικής οικονομικής πολιτικής και την πρόσδεση του νομίσματος της με το δολάριο, θυσιάζοντας την ελεύθερη κίνηση κεφαλαίων.
- Το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών της Κίνας εμφανίζει χρόνια πλεονάσματα, τα δε συναλλαγματικά αποθέματα της χώρας ξεπερνούν τα 145 δις δολάρια ΗΠΑ και είναι σχεδόν εξαπλάσια του εξωτερικού βραχυπρόθεσμου χρέους της και τριπλάσια του εξωτερικού χρέους των κινέζικων τραπεζών. Ο λόγος του εξωτερικού χρέους προς το ΑΕΠ ανέρχεται σε περίπου 17% και είναι ιδιαίτερα χαμηλός. Εξάλλου, η εισροή ξένου κεφαλαίου στην Κίνα έχει κυρίως τη μορφή των άμεσων επενδύσεων ή του μακροπρόθεσμου δανεισμού (80% του συνολικού χρέους) και πολύ λιγότερο του ιδιαίτερα αποσταθεροποιητικού βραχυπρόθεσμου δανεισμού. Ακόμη, λόγω έλλειψης αναπτυγμένης κεφαλαιαγοράς οι ξένες επενδύσεις χαρτοφυλακίου στην Κίνα, οι οποίες κατά κανόνα εμφανίζουν μεγάλη διεθνή κινητικότητα, είναι πολύ περιορισμένες.

Όλα τα παραπάνω δείχνουν ότι η απόφαση για υποτίμηση του γιουάν δεν ανήκει στην αγορά αλλά στα χέρια της κινέζικης κυβέρνησης, η οποία δηλώνει επίσημα ότι δεν πρόκειται να προβεί σε καμιά υποτίμηση. Πόσο ασφαλής όμως είναι αυτή η δήλωση; Ασφαλώς υπάρχουν λόγοι υπέρ και κατά της υποτίμησης. Οι κυριότεροι λόγοι έχουν να κάνουν με την ανταγωνιστική θέση των κινέζικων προϊόντων και τη μεγάλη συμβολή των εξαγωγών στην αύξηση του ΑΕΠ. Οι μεγάλες πραγματικές υποτιμήσεις

των νομισμάτων των χωρών σε κρίση σημαίνουν καταρχήν τη μείωση των τιμών εξαγωγής τους σε ξένο νόμισμα και ως εκ τούτου την αύξηση των εξαγωγών τους. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε αντίστοιχη μείωση των εξαγωγών των κινέζικων αγαθών και υπηρεσιών στις αγορές τρίτων χωρών αλλά και στις χώρες υποτίμησης. Πέραν τούτου, αυξημένες εισαγωγές στην Κίνα από τις χώρες αυτές δύνανται να εκτοπίσουν από την εγχώρια αγορά κινέζους παραγωγούς. Μια μείωση των εξαγωγών θα είχε όμως για την Κίνα ιδιαίτερα αρνητικές επιπτώσεις. Κι αυτό γιατί στο πλαίσιο της αναδιάρθρωσης των κινέζικων βιομηχανιών αυξήθηκε ο συνολικός αριθμός των απολύσεων σε περίπου 12 εκατομμύρια εργαζομένους (μέχρι τις αρχές του 1998) δημιουργώντας κοινωνικές εντάσεις στα αστικά κέντρα³⁵. Το πρόβλημα της ανεργίας (ο αριθμός των ανέργων υπολογίζεται ότι κυμαίνεται μεταξύ 30 εκατ. και 110 εκατ.) εντείνεται ακόμη περισσότερο αν αναλογισθεί κανείς ότι 14 εκατ. νέα άτομα εισέρχονται κάθε χρόνο στην αγορά εργασίας. Περίπου οι μισές κινεζικές βιομηχανίες λειτουργούσαν τους πρώτους μήνες του 1998 με το 60% της δυναμικότητάς τους, ενώ παράλληλα συνεχίζουν να εμφανίζουν τεράστια αδιάθετα αποθέματα έτοιμων προϊόντων. Ο κίνδυνος περαιτέρω αύξησης των απολύσεων είναι πλέον ορατός. Εκτιμάται, ότι μια μονάδα αύξησης του κινεζικού ΑΕΠ δημιουργεί 800.000 νέες θέσεις εργασίας. Συνεπώς, ο ρόλος της οικονομικής μεγέθυνσης για την αύξηση της απασχόλησης είναι καθοριστικός. Στην επιδιωκόμενη όσο ποτέ οικονομική μεγέθυνση συμβάλλουν αποφασιστικά οι εξαγωγές, δεδομένου ότι η εσωτερική ζήτηση εμφανίζει πτωτικές τάσεις. Υπολογίζεται ότι περίπου το 1/3 της αύξησης του κινέζικου ΑΕΠ προκύπτει από τις εξαγωγές. Ένας ακόμη λόγος που θα μπορούσε να συνηγορήσει υπέρ της υποτίμησης σχετίζεται με τις άμεσες επενδύσεις. Μια χειροτέρευση της σχετικής ανταγωνιστικότητας των κινέζικων εξαγωγών λόγω των υποτιμήσεων στις ανταγωνίστριες χώρες θα μπορούσε να στρέψει ορισμένες ξένες επιχειρήσεις σε επενδύσεις σ' άλλες χώρες της περιοχής. Μείωση των εισροών κεφαλαίων μπορεί να προκύψει και από τη προσδοκία ότι αργά ή γρήγορα οι κινέζικες αρχές θα προβούν σε υποτίμηση του γιουάν. Ακόμη μεγαλύτερος είναι όμως ο κίνδυνος μείωσης των ξένων άμεσων επενδύσεων που προέρχονται από τις χώρες της περιοχής που έχουν πληγεί από την κρίση, διότι, όπως ήδη αναφέρθηκε, η συντριπτική πλειοψηφία αυτών των επενδύσεων στην Κίνα προέρχεται απ' αυτές τις χώρες.

Υπάρχουν όμως και μια σειρά από επιχειρήματα κατά της υποτίμησης: Πρώτον, μια

υποτίμηση προκαλεί αύξηση του εισαγομένου πληθωρισμού, με αποτέλεσμα, σύντομα να εξαφανίζονται τα όποια πλεονεκτήματά της για την εξαγωγική ανταγωνιστικότητα. Η υποτίμηση της επίσημης ισοτιμίας του γιουάν (από 5,8 σε 8,7 δολάρια ανά γιουάν) στο ξεκίνημα του 1994, προκάλεσε αύξηση του κινέζικου πληθωρισμού (25% το 1994 και 17% το 1995), εξαφανίζοντας έτσι τα πλεονεκτήματα της πραγματικής υποτίμησης³⁶. Ομοίως, αναμένεται αντίστοιχη σταδιακή πληθωριστική επίδραση και απώλεια των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων στις χώρες της περιοχής με μεγάλες υποτιμήσεις. Πέραν τούτου, μια ενδεχόμενη υποτίμηση του γιουάν πολύ πιθανό να άνοιγε έναν νέο κύκλο ανταγωνιστικών υποτιμήσεων στην περιοχή και συνεπώς να οδηγούσε σε περαιτέρω αποσταθεροποίηση. Η αύξηση των εξαγωγών που θα μπορούσε να προκύψει από την υποτίμηση θα δημιουργούσε προβλήματα όχι μόνο στις χώρες της περιοχής αλλά και σε ορισμένες χώρες, όπως οι ΗΠΑ, με τις οποίες το διμερές εμπόριο εμφανίζει τα τελευταία χρόνια ολοένα αυξανόμενο πλεόνασμα υπέρ της Κίνας. Σ' αυτή την περίπτωση δεν θα πρέπει να αποκλείονται πιέσεις για αντισταθμιστικά ανοίγματα της κινεζικής αγοράς ή προβλήματα στη διατήρηση του καθεστώτος του μάλλον ευνοούμενου κράτους. Ακόμη, η διαφύλαξη της ισοτιμίας του γιουάν ενισχύει τις επιδιώξεις της Κίνας για ένταξή της στον ΠΟΕ, αλλά και για τη καθιέρωσή της ως μιας περιφερειακής υπερδύναμης η οποία είναι σε θέση να παράγει το "δημόσιο αγαθό" της σταθερότητας στην περιοχή. Εξάλλου, η χώρα συναρτά την όποια εξέλιξη στο ζήτημα της υποτίμησης με την εξέλιξη των ισοτιμιών του ιαπωνικού γιέν, με την εξέλιξη του ισοζυγίου πληρωμών της και με την εξέλιξη του κόστους των εξαγωγών της. Και στις τρεις περιπτώσεις η εξέλιξη δεν υπήρξε μέχρι στιγμής για την Κίνα ιδιαίτερα ανησυχητική. Ας σημειωθεί ότι τα πιθανά ανταγωνιστικά μειονεκτήματα της σταθερής ισοτιμίας δύνανται να μετριασθούν ή να εξουδετερωθούν από την μείωση των τιμών σε εγχώριο νόμισμα ή από μια αύξηση της παραγωγικότητας στο διεθνώς προσανατολισμένο τομέα της οικονομίας. Οι πιθανές περιοριστικές εισοδηματικές επιδράσεις που θα προέκυπταν από μια πιθανή μείωση των εξαγωγών θα μπορούσαν να αντιμετωπισθούν μέσω μιας επεκτατικής νομισματικής και δημοσιονομικής πολιτικής. Είναι λοιπόν προφανές ότι τα επιχειρήματα υπέρ της διατήρησης της σταθερότητας του γιουάν υπερισχύουν εκείνων της υποτίμησης. Ασφαλώς, τα οικονομικά δεδομένα ενδεχομένως να μεταβληθούν και να υπάρξει αύξηση του κόστους της επιλογής της μη υποτίμησης. Συνεπώς, το ερώτημα που

τίθεται στο σημείο αυτό είναι το πως επέδρασε η ασιατική κρίση στην κινεζική οικονομία μέχρι σήμερα. Παρά την έλλειψη επαρκούς εμπειρικής τεκμηρίωσης, δύνανται να διατυπωθούν κάποια πρώτα συμπεράσματα. Αναμφισβήτητα, οι εξαγωγές της Κίνας, οι οποίες κατά τα προηγούμενα έτη αναπτύσσονταν με ραγδαίους ρυθμούς, εμφάνισαν το 1998 μια μικρή κάμψη σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος και ανήλθαν σε 182 δις δολάρια (183 δις δολάρια το 1997)³⁷. Η κάμψη αυτή οφείλεται κυρίως στη πτώση των εξαγωγών προς ορισμένες ασιατικές χώρες και ιδιαίτερα προς την Ιαπωνία, της οποίας η οικονομία βρίσκεται σε ύφεση. Αντιθέτως, το πλεόνασμα του εμπορικού ισοζυγίου ανήλθε το 1998 σε 45 δις δολάρια ξεπερνώντας σημαντικά το πλεόνασμα του προηγούμενου έτους (40,3 δις δολάρια). Αυτό οφειλόταν στη μείωση των εισαγωγών κατά 4% (137 δις δολάρια). Ως αποτέλεσμα η χώρα αύξησε τα συναλλαγματικά της αποθέματα σε 145 δις δολάρια. Το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν αυξήθηκε το 1998 κατά 7,8% (8,8% το 1997). Η αύξηση αυτή είναι ιδιαίτερα εντυπωσιακή, αν ληφθούν υπόψη οι μεγάλες πλημμύρες που έπληξαν τη χώρα, τη στασιμότητα των εξαγωγών και τη μεγάλη ύφεση της εσωτερικής ζήτησης³⁸, η οποία οδήγησε σε πτώση του Γενικού Δείκτη Τιμών Καταναλωτή κατά 0,8% από το επίπεδο του προηγούμενου έτους. Η αύξηση του ΑΕΠ το 1998 (κατά 0,2% κατώτερη του τεθέντος στόχου 8%) οφείλονταν στην εσωτερική επεκτατική δημοσιονομική και νομισματική πολιτική και κυρίως στη αύξηση των δημοσίων επενδύσεων στις υποδομές καθώς και στην αύξηση κατά 22% των επενδύσεων των κρατικών επιχειρήσεων. Ως προς τις ξένες άμεσες επενδύσεις, αυτές ανήλθαν κατά τους πρώτους εννέα μήνες του 1998 σε 31,4 δις δολάρια και ήταν ανάλογες του προηγούμενου έτους.

Ωστόσο, πρόσφατα ανακοινώθηκε η ελεγχόμενη ανατίμηση του κινεζικού γουάν έναντι του δολαρίου από την People's Bank of China, προκαλώντας ενθουσιασμό στις αγορές για την πορεία της παγκόσμιας ανάκαμψης. Το σταθερό εύρος διακύμανσης διαμορφωνόταν επί 23 μήνες στα 6,83 γουάν ανά δολάρια. Μετά από πολύ σημαντικές πιέσεις που άσκησαν οι ΗΠΑ προς τον Κινέζο πρόεδρο Hu Jintao να άρει τα προστατευτικά μέτρα του κινεζικού νομίσματος, η Κεντρική τράπεζα της Κίνας ανακοίνωσε ότι θα αυξήσει την ευελιξία του νομίσματος της, αλλά δεν θα προχωρήσει σε μεγάλες αλλαγές της ισοτιμίας του. Η Κεντρική Τράπεζα της Κίνας διευκρίνισε ότι η αναπροσαρμογή της ισοτιμίας του γιουάν θα γίνει σταδιακά, ενώ ο

εκπρόσωπός της σημείωσε ότι οι κινεζικές αρχές πρέπει να διατηρήσουν τον έλεγχο της διακύμανσης των ισοτιμιών. Η διαχείριση και η προσαρμογή της ισοτιμίας του γουάν θα γίνει σταδιακά. Στην ανακοίνωση της τράπεζας αναφέρεται ότι το ημερήσιο εύρος διακύμανσης της τάξης του $\pm 0,5\%$ έναντι του δολαρίου δεν θα αλλάξει. Ένα ισχυρότερο γουάν θα αυξήσει την αγοραστική δύναμη των Κινέζων βοηθώντας στην αύξηση των εισαγωγών στην πολυπληθέστερη οικονομία του πλανήτη. Σύμφωνα με τους αναλυτές της Deutsche Bank η ανατίμηση του γουάν θα οδηγήσει την Κίνα στη σταδιακή προσαρμογή σε μία καταναλωτική οικονομία, καθώς θα ενισχύσει την εγχώρια ζήτηση. Ο οίκος εξάλλου εκτιμά ότι για κάθε αύξηση του γουάν κατά 3% έναντι του δολαρίου, η ανάπτυξη της Κίνας θα μπορούσε να επιβραδυνθεί κατά $0,2\%$, ενώ ο όγκος των εξαγωγών θα μπορούσε να μειωθεί κατά $0,7\%$. Η κίνηση αυτή προωθεί τη διάχυση του πλούτου στην κινεζική κοινωνία, τον περιορισμό των εισοδηματικών ανισοτήτων αλλά και τον περιορισμό της εξάρτησης από τις εξαγωγικές επιχειρήσεις που απαιτούν υψηλές επενδύσεις. Το σταθερότερο γουάν θα επιτρέψει επίσης τον έλεγχο των πληθωριστικών πιέσεων. Ωστόσο, μερίδα των αναλυτών εμφανίζεται επιφυλακτική, καθώς κατά την περίοδο 2005-2008, όπου είχε δοθεί ευελξία στην κεντρική τράπεζα της Κίνας, είχε γίνει μια αρχική, κατά $2,1\%$, ανατίμηση του γουάν τον Ιούλιο του 2005, στα χρόνια που ακολούθησαν το νόμισμα είχε ενισχυθεί κατά 19% , αλλά τους υπόλοιπους μήνες του 2005, ανατιμήθηκε μόλις $0,56\%$. Το παράδειγμα της Ιαπωνίας, η οποία αντιμετώπιζε πολύχρονη χαμηλή ανάπτυξη και αποπληθωρισμός, εξαιτίας της μεγάλης αύξησης της συναλλαγματικής ισοτιμίας του γεν υπό τις ξένες πιέσεις, είναι ένας σημαντικός λόγος που η Κίνα δε θα προχωρήσει σε ανατίμηση του γουάν που θα ξεπεράσει το $0,2\%$ σε μηνιαία βάση μέχρι τη σταθεροποίηση της Ευρώπης. Επομένως, είναι εμφανής η αλλαγή της κινεζικής πολιτικής τα τελευταία χρόνια μετά την απόφαση της Κεντρικής Τράπεζας της Κίνας να προσδώσει ευελξία στο νόμισμα της χώρας. Αυτό που μένει να δούμε, τονίζει, είναι ο τρόπος με τον οποίο το Πεκίνο θα το υλοποιήσει. Σε αντίθεση με τις προσδοκίες των Ηνωμένων Πολιτειών, οι οποίες ασκούν ισχυρές πιέσεις στην Κίνα για υποτίμηση του νομίσματός της, το γουάν εκτιμάται ότι θα γίνεται σταδιακά πιο ευέλικτο κατά τη διετία μετά την αποσύνδεσή του από το δολάριο. Η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα και το Eurogroupe έχουν αντιμετωπίσει θετικά τη δέσμευση της Κεντρικής Τράπεζας της Κίνας για τη

βελτίωση της ευελιξίας του γιουάν δεδομένου του σημαντικού ρόλου της Κίνας στην παγκόσμια οικονομία.

4.4 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ Ε.Ε-ΚΙΝΑΣ

Προκειμένου να προωθηθεί η ανάπτυξη στον βιομηχανικό και αγροτικό τομέα χρειάζεται διαφοροποίηση των οικονομικών τους συνδέσμων, ενθάρρυνση επιστημονικής και τεχνολογικής προόδου, νέες πηγές προμήθειας και νέες αγορές που θα βοηθήσουν τις οικονομίες τους ν' αναπτυχθούν και να φτάσουν αξιόλογο βιοτικό επίπεδο. Η Ε.Ε. και η Κίνα αναπτύσσουν οικονομική συνεργασία στους εξής τομείς:

- Βιομηχανία και ορυχεία
- Αγροτικό τομέα και αγροτική βιομηχανία
- Επιστήμη και τεχνολογία
- Ενέργεια
- Μεταφορές και επικοινωνίες
- Προστασία περιβάλλοντος
- Συνεργασία με τρίτες χώρες

Η Ε.Ε. και η Κίνα ενθαρρύνουν την βιομηχανική και τεχνολογική συνεργασία απο κοινά τολμήματα, κοινή εκμετάλλευση, μεταφορά τεχνολογίας, επαφές και δραστηριότητες για την προαγωγή ανταλλαγών μέσα στις οικονομικές κοινότητες, σεμινάρια, συνεργασία

μεταξύ οικονομικών ινστιτούτων, συμβουλευτικές υπηρεσίες, τεχνική βοήθεια και ανταλλαγή πληροφοριών.

Οι δύο πλευρές επίσης, ενθαρρύνουν την επένδυση, συγκεκριμένα δημιουργώντας ένα ευνοϊκό κλίμα και παρέχοντας προώθηση επενδύσεων και προστασία των συμφωνηθέντων.

Το 2009, η Κίνα ήταν ο μεγαλύτερος επενδυτής παγκοσμίως στον τομέα της ενέργειας και των εταιρειών ενέργειας, και ο δεύτερος μεγαλύτερος για υλικά: οι πόροι αντιπροσώπευαν τα δύο τρίτα όλων των κινεζικών συμφωνιών στο εξωτερικό. Οι Δυτικές επιχειρήσεις παραμένουν ένας σημαντικός πόλος έλξης για την Κίνα, όχι μόνον για τα φυσικά αποθέματα που θα φέρουν αλλά επίσης και για την αρτιότητα γνώσεων που θα αποκτήσουν.

Όπως η προσπάθειες της Κίνας να αγοράσουν αυστραλιανές και αμερικανικές εταιρείες είχαν περιορισμένη επιτυχία εξ αιτίας ανησυχιών τόσο πολιτικών όσο και εθνικής ασφάλειας. Η αποτυχία της προσπάθειας των 19 δισ. δολαρίων ΗΠΑ της Chinalco για να αποκτήσει την Rio Tinto της Αυστραλίας οδήγησε σε μια κίνηση προς την κατεύθυνση λιγότερο «απειλητικών» μικρότερων αγορών, όπως είναι η αγορά 3 δισ.δολαρίων ΗΠΑ από την Yanzhou Coal Mining της Felix Resources της Αυστραλίας. Με την επένδυση σε μεγάλη κλίμακα σε πολλές δυτικές εταιρείες φυσικών πόρων στο εξωτερικό, η Κίνα όλο και περισσότερο στόχευσε τις επενδύσεις σε αναδυόμενες αγορές, ιδιαίτερος στην Κεντρική Ασία και την Υπο-Σαχάρια Αφρική.

Η Κεντρική Ασία για πολύ καιρό ήταν μια περιοχή ενδιαφέροντος για την Κίνα πάνω σε γεωπολιτική μάλλον βάση παρά σε οικονομική. Η Κίνα φοβάται την Ισλαμιστική διείσδυση από την Κεντρική Ασία σε σχέση με τους Μουσουλμάνους Ουιγούρους της πλέον δυτικής επαρχίας Xinjiang, στην οποία εκδηλώθηκε μαζική αναταραχή το 2009. Το Πεκίνο φοβάται ότι οι κοινότητες των Ουιγούρων της διασποράς στο Κιργιστάν και στο Καζακστάν μπορεί να προσφέρουν υποστήριξη διοικητικής μέριμνας στους συγγενείς τους που μένουν στην Κίνα. Το Πεκίνο δεν επιθυμεί να δει επεκταμένη στρατιωτική παρουσία των ΗΠΑ στην Κεντρική Ασία καθώς φοβάται ότι αυτό μπορεί να είναι μέρος μιας απόπειρας για την περικύκλωση της Κίνας, παροχής καλυμμένης υποστήριξης στους Ουιγούρους ακτιβιστές, και για την μείωση της Κινεζικής επιρροής στην περιοχή.

Η Κίνα έχει δώσει δάνεια στο Καζακστάν και στο Τουρκμενιστάν ενώ την ίδια στιγμή κάνει μεγάλες επενδύσεις στην περιοχή στις βιομηχανίες πετρελαίου, αερίου και ακόμη και ουρανίου. Κάτι που δεν θα ικανοποιήσει μόνον την ανάγκη της Κίνας σε φυσικούς πόρους, αλλά θα δεσμεύσει περισσότερο τα κράτη της περιφέρειας αυτής στο Πεκίνο. Για παράδειγμα, ένα δάνειο 4 δισ. δολαρίων ΗΠΑ στο Τουρκμενιστάν για να αναπτύξει το τεράστιο κοίτασμα αερίου του Δυτικού Ιολοταν συνέπεσε με τον Αγωγό Αερίου Κεντρικής Ασίας-Κίνας, μιας σύνδεσης 2.000 χιλιομέτρων η οποία εγκαινιάστηκε τον Δεκέμβριο του 2009. Ο πρώτος αγωγός θα μεταφέρει 13 δισεκατομμύρια κυβικά μέτρα (m³) αερίου από το Τουρκμενιστάν στην Κίνα το 2010, ενώ ένας δεύτερος αγωγός θα προωθήσει την συνολική χωρητικότητα μέχρι τα 40 δισ. m³ μέχρι το 2012-2014, και θα περιλαμβάνει εξαγωγές από το Ουζμπεκιστάν και το Καζακστάν.

Παρόμοιες στρατηγικές χρησιμοποιούνται στην Υποσαχάρια Αφρική. Ο Πρωθυπουργός Wen Jiabao υπαινίχθηκε ότι 10 δισ. δολάρια ΗΠΑ θα μπορούσαν να δοθούν σε δάνεια κατά τα επόμενα τρία χρόνια - σαν τα 10 δισ. δολάρια ΗΠΑ δάνειο που δόθηκαν στο Καζακστάν κατά τη διάρκεια της κρίσης του τραπεζικού τομέα της - ανοίγοντας το δρόμο για την πραγματοποίηση επενδύσεων. Μάλιστα, ορισμένες από τις προτεινόμενες συμφωνίες είναι ακόμα μεγαλύτερες από αυτές της Κεντρικής Ασίας. Το πρόγραμμα πετρελαίου Νίγηρα-Κίνας ανέρχεται σε περίπου 5 δισ. δολάρια ΗΠΑ, ενώ έχουν προταθεί επενδύσεις ύψους 7-9 δισ. δολαρίων ΗΠΑ στην Γουινέα.

Υπάρχει μια σειρά από δέλεαρ και για τις δύο πλευρές σε αυτές τις συμφωνίες. Για τα κράτη της Αφρικής, η Κίνα προσφέρει μια πηγή τόσο για βοήθεια όσο και για επενδύσεις, κάτι που δεν συνδέεται άμεσα με τη μεταρρύθμιση της διακυβέρνησης ή άλλα πολιτικά κριτήρια. Για την Κίνα, πρώτα και κύρια η επένδυση είναι φυσικά μια επιχειρηματική απόφαση. Ωστόσο, ένα σημαντικό δευτερεύον ζήτημα για την Κίνα είναι η προώθηση της άποψης της μη επέμβασης στις υπέρτατες υποθέσεις των άλλων κρατών. Με δεδομένες τις ευαισθησίες της Κίνας γύρω από το πολιτικό καθεστώς του Θιβέτ και της Ταϊβάν, καθώς και των αυτονομιστών Ουιγούρων, αυτή παραμένει μια λογική πορεία δράσης.

Και ενώ είναι άμεσα ελκυστική και για τις δύο πλευρές, είναι συζητήσιμο το κατά πόσο θα είναι για το μακροπρόθεσμο συμφέρον των αφρικανικών κρατών.

Υπάρχουν ήδη αναφορές ότι Κινέζοι επενδυτές εγκατέλειψαν τα προγράμματα επενδύσεων σε αρκετά κράτη της Υποσαχάριας Αφρικής, και η επένδυση πάνω στην υποδομή αργή να υλοποιηθεί.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

ΔΥΝΑΤΑ Κ ΑΔΥΝΑΜΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ

5.1 ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ ΚΙΝΑΣ

Η Κίνα είναι η χώρα που γνώρισε την πιο σημαντική οικονομική ανάπτυξη εδώ και μία δεκαετία,(Bessiere, 2008) Γιατί η οικονομία της Κίνας συνέχισε να αυξάνεται γρήγορα κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών ,ακόμη και όταν η παγκόσμια οικονομία βρίσκεται σε ύφεση;

- 1) Ένας από τους λόγους είναι ότι η Κίνα έχει μετατοπιστεί στις εγχώριες αναπτύξεις.
- 2) Το οικονομικό άνοιγμα της Κίνας στον κόσμο. Αυτό προσφέρει δύο πλεονεκτήματα. Το ένα είναι ότι μια ανοικτή οικονομία γίνεται πολύ ευέλικτη στις αλλαγές της παγκόσμιας αγοράς. Το άλλο πλεονέκτημα είναι ότι είναι πιο ανοικτή στις ξένες άμεσες επενδύσεις. Ορισμένες άλλες ασιατικές χώρες βασίζονται σε μεγάλο βαθμό στον εξωτερικό δανεισμό και όχι στις άμεσες επενδύσεις.
- 3) Είναι η θεσμική παγκοσμιοποίηση της Κίνας.
- 4) Η Κίνα αγκαλιάζει τον ανταγωνισμό.

- 5) Επίσης η Κίνα έχει δημιουργήσει μια επιχειρηματική κοινωνία τόσο σε αγροτικές όσο και στις αστικές περιοχές. Αυτό σημαίνει ότι χιλιάδες άνθρωποι είναι πρόθυμοι να αδράξουν τις ευκαιρίες για την ανάπτυξη των επιχειρήσεων.
- 6) Παρόλο που η κεντρική κυβέρνηση στηρίχθηκε σε μεγάλο βαθμό σε κρατικές επιχειρήσεις, προσπαθεί τώρα να κρατήσει απόσταση από μεγάλες επιχειρήσεις και ταυτόχρονα να επιβάλλει μεγάλες μεταρρυθμίσεις(William, 2004).
- 7) Και τέλος, Μεγάλο μέρος της ταχείας ανάπτυξης της Κίνας κατά τη διάρκεια των τελευταίων τριών δεκαετιών κατέστη δυνατή από εκατοντάδες εκατομμύρια ανειδίκευτων κινέζων εργατών που ήταν πρόθυμοι να εγκαταλείψουν τα σπίτια τους για μήνες για να εργαστούν σε εργοστάσια στη νότια Κίνα, κατασκευάζοντας φτηνά προϊόντα για εταιρείες όπως η Nike και η Apple με χαμηλές αμοιβές(Bobby,2010). Ίσως το μεγαλύτερο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της Κίνας που είναι και ο καταλύτης για την ανάπτυξή της είναι το φθηνό εργατικό δυναμικό(Shaun,2010).

5.2 ΑΔΥΝΑΜΑ ΣΗΜΕΙΑ ΚΙΝΑΣ

- Οικονομίας

Η Κίνα σήμερα έχει τεράστια πλεονεκτήματα και τεράστια προβλήματα. Είναι σαν άνθρωπος που τρέχει κυνηγημένος από ένα λιοντάρι. Αν επικεντρωθεί ο άνθρωπος στον εαυτό του τρέχει πολύ γρήγορα, αλλά αν επικεντρωθεί στο λιοντάρι, ο άνθρωπος είναι πιθανό να φαγωθεί από αυτό(William, 2004). Για αυτό το λόγο οι Κινέζοι ηγέτες δεν προσπαθούν μόνον να βρουν λύσεις στα προβλήματα που έχουν συμβεί, αλλά ενδιαφέρονται επίσης να βρουν γιατί συνέβησαν κατά πρώτο λόγο, έτσι ώστε να αποφύγουν στο μέλλον παρόμοια προβλήματα(Jing, 2009).

Παρά την επιτυχή οικονομική άνοδος της Κίνας μέχρι σήμερα υποστηρίζεται από πολλούς η συνέχιση της ανάπτυξης και για τις επόμενες δεκαετίες, παρόλα αυτά υπάρχουν πολλές αδυναμίες και πιθανές αδυναμίες που είναι πρόκληση για τη χάραξη πολιτικής της Κίνας(Keidel, 2007).

1. Μία από τις πιο σοβαρές αδυναμίες αφορά τη δυσκολία της κεντρικής κυβέρνησης να πειθαρχήσει την συμπεριφορά των τοπικών κυβερνήσεων. Οι τοπικοί αξιωματούχοι έχουν σαν προτεραιότητα να προωθήσουν τον εαυτό τους και τη σταδιοδρομία τους, μαζί με την ώθηση για τα υψηλά ποσοστά επενδύσεων και επιπέδων παραγωγής. Αντίθετα, τα στελέχη της κεντρικής κυβέρνησης ενδιαφέρονται περισσότερο για υπερβολική επένδυση, για τα απύλητα αποθέματα ενώ οι τοπικές κυβερνήσεις με την πολιτική τους διακινδυνεύουν τον εθνικό πληθωρισμό. Η τοπική συμπεριφορά είναι δύσκολο να ελεγχθεί. Η κεντρική κυβέρνηση πετυχαίνει τους στόχους της σε τοπικό επίπεδο μέσω της λειτουργίας τοπικών γραφείων της κυβέρνησης, όχι μαζί τους (Keidel, 2007).
2. Οικονομικές στατιστικές εξακολουθούν να αποτελούν μια αδυναμία στη διαχείριση της οικονομικής ανόδου της Κίνας. Αντί να χρησιμοποιούν εποχικά διορθωμένα στοιχεία, όπως τα ποσοστά μεταβολής, την παραγωγή, το εμπόριο, τον πληθωρισμό και τα χρηματοοικονομικά μεγέθη, εξακολουθούν να βασίζονται σε υπερβολικά μεγάλο βαθμό σε προηγούμενα έτη. Επιπλέον, τα επίσημα στοιχεία της Κίνας για το ΑΕΠ της φαίνεται να υποβαθμίζονται σε περιόδους ταχείας ανάπτυξης και υπερεκτιμούνται σε περιόδους αργής ανάπτυξης.. Ίσως το πιο σημαντικό μειονέκτημα των σχετικών πολιτικών είναι η αποτυχία της διπλής έρευνας για την οικονομική συμπεριφορά των νοικοκυριών σε αστικές και αγροτικές περιοχές, για να καταλάβει γιατί 100 εκατομμύρια ενεργοί αγρότες μετανάστευσαν σε αστικές περιοχές (Keidel, 2007).
3. Ένα από τα σοβαρότερα προβλήματα της Κίνας είναι η διαφθορά, που υπάρχει σε όλες τις αναπτυσσόμενες χώρες. Στην Κίνα είναι κατά κύριο λόγο φαινόμενο της τοπικής κυβέρνησης . Υπάρχουν λίγα στοιχεία ότι η διαφθορά είναι αυτό, που έχει απειλήσει σοβαρά την ακεραιότητα των οικονομικών πολιτικών σε εθνικό επίπεδο. Διεθνείς έρευνες για την διαφθορά από την Παγκόσμια Τράπεζα και τη Διεθνή Διαφάνεια βαθμού διαφθοράς της Κίνας είναι λιγότερο σοβαρή από εκείνη που βρέθηκε σε χώρες όπως η Ινδονησία, η Ινδία, οι Φιλιππίνες ή ακόμα και την Αργεντινή (Keidel, 2007).

- Οι δύο πιο σοβαροί κίνδυνοι που αντιμετωπίζει η Κίνα είναι:
 - a) Το ενδεχόμενο κατάρρευσης του χρηματοοικονομικού τομέα της Κίνας, λόγω των μη εξυπηρετούμενων δανείων και η αδυναμία να επιταχυνθεί η ελευθέρωση του χρηματοπιστωτικού τομέα στην κατεύθυνση της αγοράς
 - b) Ένας άλλος διαφορετικός κίνδυνος προέρχεται από κυβερνητικές πολιτικές που περιορίζουν τη διαφοροποίηση της αγροτικής παραγωγής και, επομένως, τις δυνατότητες των αγροτικών νοικοκυριών για τη βελτίωση του βιοτικού τους επιπέδου. Η Κίνα έχει από καιρό αρνηθεί να εισάγει περισσότερο από ένα πολύ μικρό μέρος του σπόρου που χρειάζεται για να καλύψει την εγχώρια ζήτηση της .Αυτή η σημερινή μορφή εντείνει την αστυφιλία, και οι κίνδυνοι τόσο στις αστικές όσο και στις αγροτικές περιοχές αυξάνουν τις κοινωνικές εντάσεις (Keidel, 2007).

- Στην εκπαίδευση

Την 1^η Οκτωβρίου 1949 ιδρύεται η λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας. Η εκπαιδευτική επανάσταση αρχίζει στην Κίνα. Με την κομμουνιστική νίκη και την καθιέρωση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, το συμβαλλόμενο μέρος αρχίζει μια εκπαιδευτική εκστρατεία που αφιερώνεται στην επέκταση των εγγράμματων και εκπαιδευμένων μαζών του έθνους ([Schugurenky](#), n.d). Στην Κίνα μέχρι τότε το 90% του πληθυσμού ήταν αναλφάβητοι αλλά μετά την καθιέρωση του συστήματος παιδείας τριών επιπέδων το ποσοστό αυτό άρχισε να μειώνεται αισθητά .Σύμφωνα με επίσημα στοιχεία της unicef σχετικά με τον αναλφαβητισμό παγκοσμίως 799 εκατομμύρια είναι οι αναλφάβητοι. Το 2000 – 2004 η Κίνα ανακοίνωσε καθολική πρόσβαση στην εννιάχρονη υποχρεωτική εκπαίδευση χωρίς δίδακτρα .Εκείνη την περίοδο οι αναλφάβητοι ήταν 11,2% σε παγκόσμια κλίμακα. Παρόλη αυτή την μεγάλη μείωση ο αναλφαβητισμός είναι ακόμη μια αδυναμία της Κίνας (Πολυχρονόπουλος Δ.,2006). Σήμερα, το εκπαιδευτικό σύστημα στην Κίνα λειτουργεί ως αρχικό θεσμικό σώμα για την ενστάλαξη των τιμών και των δεξιοτήτων για τις μάζες των κινέζων πολιτών ([Schugurenky](#), n.d).

- Στην εργασία

Ένα από τα σημαντικότερα κοινωνικά προβλήματα στην Κίνα είναι η παιδική εργασία. Τα παιδιά στην Κίνα είναι πλούσια πηγή εργατικού δυναμικού. Σε ορισμένες περιοχές της Κίνας, τα παιδιά αποτελούν το δέκα έως είκοσι τοις εκατό του εργατικού δυναμικού. Πολλές εταιρείες προτιμούν την παιδική εργασία, επειδή τα παιδιά είναι φθηνά, υπάκουα και ευκίνητα για την στενότητα των χώρων εργασίας (Carroll et. al, 1999). Στην παιδική αγορά εργασίας υπάρχουν παιδιά ακόμα και επτά ετών (Sigmalive, 2008). Παιδιά στην Κίνα κατέχουν θέσεις εργασίας πλήρους απασχόλησης αντί να πηγαίνουν στο σχολείο κάθε χρόνο. Η κινεζική κυβέρνηση θεωρεί ότι η παιδική εργασία είναι ένας τρόπος για την καταπολέμηση της φτώχειας και κάνει ελάχιστα για να εκτελέσει τους νόμους εναντίον της (Carroll et. al, 1999). "Η άνθιση της αγοράς της παιδικής εργασίας οφείλεται στους τοπικούς αρχιεργάτες που ο κάθε ένας ελέγχει από 50 ως 100 παιδιά", Σύμφωνα με το πρακτορείο Νέα Κίνα, τοπικοί αξιωματούχοι έχουν προσπαθήσει να σώσουν τα παιδιά αυτά, αλλά ορισμένα αρνούνται να φύγουν λέγοντας ότι τα πούλησαν οι γονείς τους ή προσφέρθηκαν μόνα τους να δουλέψουν (Sigmalive, 2008).

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Αναμφισβήτητα, η Κίνα βρίσκεται σε μια τροχιά συνεχούς αναβάθμισης της θέσης της στην παγκόσμια οικονομία. Λόγω του ήδη σημαντικού ποσοστού της στο διεθνές εμπόριο και στην κατανομή των άμεσων επενδύσεων, οι εξελίξεις που αφορούν τις αποφάσεις οικονομικής πολιτικής, το καθεστώς της εξωτερικής οικονομίας, τα μακροοικονομικά μεγέθη, την ισοτιμία του γιουάν κ.α. έχουν έναν ολοένα αυξανόμενο αντίκτυπο στη διεθνή οικονομία, και ιδιαίτερα στην οικονομία των χωρών της περιοχής με τις οποίες η Κίνα έχει αναπτύξει έντονες σχέσεις. Αντιστρόφως, αυξάνεται προοδευτικά και ο βαθμός εξάρτησης της κινέζικης οικονομίας από τις εξελίξεις στις διεθνείς αγορές. Η αναβάθμιση της βαρύτητας της Κίνας στις διεθνείς αγορές δεν συνοδεύτηκε όμως από μια αντίστοιχη αύξηση της επιρροής της στο σύστημα των θεσμοθετημένων διεθνών οικονομικών σχέσεων, δηλαδή σ' εκείνους τους διεθνείς οικονομικούς οργανισμούς και σ' εκείνα τα fora της οικονομικής διπλωματίας τα οποία διαδραματίζουν αποφασιστικό ρόλο στη διαμόρφωση, στη λειτουργία και στη μετεξέλιξη της παγκόσμιας οικονομικής τάξης. Και αυτό είτε γιατί σ' ορισμένους οργανισμούς (π.χ. Παγκόσμια Τράπεζα, Διεθνές Νομισματικό Ταμείο) η χώρα βρίσκεται στην πλευρά των χωρών που λαμβάνουν βοήθεια και όχι στην ομάδα των χωρών με υψηλές καθαρές εισφορές και συνεπώς με μεγάλη επιρροή στη λήψη αποφάσεων, είτε γιατί σ' ορισμένους δε συμμετέχει (π.χ. ΠΟΕ, G-7 ή G-8, ΟΟΣΑ).

Η μελλοντική θέση της Κίνας στο παγκόσμιο οικονομικό σύστημα θα εξαρτηθεί μεταξύ των άλλων από την πορεία των εσωτερικών της μεταρρυθμίσεων, από την αποτελεσματική αντιμετώπιση εσωτερικών οικονομικών προβλημάτων (όπως είναι π.χ. η οικονομική ύφεση, η υπερχρέωση και υποαπασχόληση πολλών κρατικών επιχειρήσεων, η αστική ανεργία, οι αυξανόμενες περιφερειακές και κοινωνικές ανισότητες στη δημιουργία και κατανομή του πλούτου, η οικονομική διαφθορά, το χαμηλό επίπεδο ανάπτυξης του τομέα των υπηρεσιών), από την πρόοδο στο εξωτερικό άνοιγμα της οικονομίας, από την περιφερειακή και τομεακή διαφοροποίηση των εξωτερικών εμπορικών σχέσεων της και γενικά από τη διασφάλιση της αξιοπιστίας και της φερεγγυότητάς της στις διεθνείς αγορές. Οι πρόσφατες αποφάσεις της κινεζικής κυβέρνησης για συνταγματική κατοχύρωση του ρόλου της ιδιωτικής οικονομίας, για αναδιάρθρωση των κρατικών επιχειρήσεων, για πάταξη της διαφθοράς, για εκσυγχρονισμό του χρηματοπιστωτικού συστήματος, για μερική φιλελευθεροποίηση του τουριστικού κλάδου, για μεγαλύτερη ελευθερία στην επιλογή του τόπου εγκατάστασης ξένων επιχειρήσεων κ.α. ασφαλώς αναβαθμίζουν την εικόνα της χώρας προς τα έξω. Ακόμη, η ένταξη της Κίνας στον ΠΟΕ θα συνοδευόταν από οφέλη τόσο για την ίδια όσο και για τις χώρες-μέλη του. Για μια άρση του αδιεξόδου θα μπορούσε να ενταχθεί η Κίνα στη βάση ενός συγκεκριμένου προγράμματος σταδιακών προσαρμογών στη νομοθεσία και στις απαιτήσεις του ΠΟΕ καθώς και στη βάση μιας προοδευτικής εφαρμογής της αρχής της αμοιβαιότητας. Όσον αφορά την αντιμετώπιση της ασιατικής κρίσης, η μέχρι τώρα στάση της Κίνας εκτιμάται ως ιδιαίτερα θετική και ως καθοριστική για την αποκατάσταση της σταθερότητας στην περιοχή. Η περαιτέρω στάση της χώρας θα εξαρτηθεί ασφαλώς από μια σειρά παραγόντων (π.χ. από την κατάσταση της ιαπωνικής οικονομίας καθώς και της οικονομίας των άλλων χωρών της περιοχής, από την εξέλιξη των συναλλαγματικών ισοτιμιών των νομισμάτων των ανταγωνιστριών χωρών και ιδιαίτερα του γιεν, από τη συνολική πορεία των κινέζικων εξαγωγών, από την κατάσταση της εσωτερικής οικονομίας) των οποίων η εξέλιξη δε δύναται να προβλεφθεί με βεβαιότητα. Πάντως, κάτω από τις παρούσες συνθήκες φαίνεται πως οι λόγοι διατήρησης της σταθερότητας του κινέζικου νομίσματος να υπερισχύουν αυτών της υποτίμησης

Οι μακροοικονομικές επιδόσεις της Κίνας, τα τελευταία χρόνια είναι εξαιρετικές. Οι δείκτες ανάπτυξης του εθνικού προϊόντος φτάνουν το 12%-13% τα τρία τελευταία χρόνια με ρυθμό ανάπτυξης των επενδύσεων 20%. Το εμπόριο της Κίνας αυξήθηκε από 20 δις δολάρια σε 273 δις δολάρια μεταξύ του 1979 και του 1994. Παρά τις διακυμάνσεις το εμπόριο της Κίνας φαίνεται υγιές.

Ωστόσο, η σκιά που επιβαρύνει αυτή την εικόνα είναι ένας αυξανόμενος ρυθμός πληθωρισμού. Οι λόγοι γι' αυτό είναι δομικοί λόγω μιας μη ανεπτυγμένης νομισματικής πολιτικής και μιας εκτεταμένης δημοσιονομικής. Ωστόσο και άλλες ανισοροπίες θα μπορούσαν να υποσκάψουν την μελλοντική οικονομική ανάπτυξη της Κίνας. Οι διαφορές ανάμεσα στις παράκτιες περιοχές και σε εκείνες της ενδοχώρας εξαπλώνονται γρήγορα, οδηγώντας σε μαζικές μεταναστεύσεις και σε αποδυνάμωση του περιβάλλοντος. Η μεταστροφή της παραγωγής στον ιδιωτικό τομέα και η υποβάθμιση του αγροτικού τομέα θα μπορούσε να οδηγήσει σε μαζική ανεργία.

Η Ε.Ε έχει πολλά να προσφέρει στην Κίνα σε αυτόν τον τομέα. Μία ανταλλαγή πείρας και πληροφοριών μπορεί να στηρίξει τις προσπάθειες της Κίνας για μεταρρύθμιση, καθώς και να αυξήσει τις γνώσεις της Ε.Ε για την μοντέρνα οικονομία της Κίνας. Οι οικονομικοί διάλογοι στον τομέα της νομισματικής πολιτικής μπορούν να είναι το επόμενο βήμα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΒΙΒΛΙΑ

1. Βασίλη Μεταξά, Βιβλίο "Ναυτιλιακή Οικονομική".
2. Κ.Γκιζιάκη, Βιβλίο "Εισαγωγή Στις Ναυλώσεις".
3. Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος, «Χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων», εκδόσεις Α. Σταμούλης.
4. Alba, P., et al, "Volatility and Contagion in a Financially - Integrated World: Lessons from East Asia's Experience" Paper presented at the PAFTAD 24 Conference, "Asia Pacific Financial Liberalization and Reform", May 20-22, 1998, Changnoi, Thailand, 1998 και Corsetti, G., et al., "What Caused the Asia Currency and Financial Crisis?", Yale University, (<http://www.stern.nyu.edu/~nrubini/asia/Asia Home Page.html>)
5. Stopford M. 1997. Maritime Economics. Routledge
6. Ministry of Foreign Trade and Economic Cooperation (MOFTEC), Basic Policies Governing China's Foreign Trade and Economic Cooperation 1998, p.p. 10-13
7. World Trade Organization, op. cit., p.3.Ibid., p. 6.
8. World Trade Organisation (WTO), "World Trade Growth", Geneva, 19 March 1998, p.p. 14-16 (<http://www.wto.org/wto/intltrad/internat.htm>) Από τις αρχές του 1995 η Κίνα συμμετέχει στον ΠΟΕ ως παρατηρητής.

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΑ ΑΡΘΡΑ

1. G. Mina and F. Perkins, China's Transition Economy-Between Plan and Market, Department of Foreign Affairs and Trade, Australia, Briefing Paper Series No 5, July 1997, p. 10 Ibid., pp. 3-9
3. Neue Zürcher Zeitung, "China restrukturiert seine Zentralbank", 18.11.1998, Nr. 268 23
4. Financial Times, "China: Five More Trusts to Be Closed", February 3, 1999 και Financial Times, "China: Beijing Drafts Bankruptcy Laws", February 5, 1999
5. Neue Zürcher Zeitung, "Erstes Wertpapiergesetz in China", 4.1.1999, Nr. 302
6. World Bank, World Development Report: From Plan to Market, New York: Oxford University Press, 1996, p. 24
7. Neue Zürcher Zeitung, "China wertet die Privatwirtschaft auf", 2.2.1999, Nr. 26
8. Financial Times, "China: Beijing Fillip for Private Sector", February 4, 1999
9. Financial Times, "China: Beijing Fillip for Private Sector", op. cit.
10. Zhang, X., Trade Reform and Resource Allocation Efficiency in China, Asian Business Centre Working Paper 1/95, Institute of Applied Economic and Social Research, University of Melbourne, Melbourne 1995; World Bank, Internal Market Development and Regulation, World Bank Country Study, Washington D.C., 1994
11. World Trade Organisation, World Trade Growth Accelerated in 1997, "Despite Turmoil in Some Asian Financial Markets", Focus, March 1998, No.2, Geneva 1998, p.6.
12. IMF, Economic Reform in China: A New Phase IMF Occasional Paper 114, Washington D.C., 1994, p.10.

