



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

**ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

«Ο προστατευτισμός στη Ναυτιλία των ΗΠΑ»

Πτυχιακή Εργασία για το Προπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών

Δημήτριος Χονδροδήμας

05/11/2022

ΧΙΟΣ

Δημήτριος Χονδροδήμας

Ο προστατευτισμός στη Ναυτιλία των ΗΠΑ

05/11/2022

Πτυχιακή Εργασία για το Προπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών

Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών

Συγγραφέας: Χονδροδήμας Δημήτριος

Επιβλέπουσα: Λεκάκκου Μαρία

ΧΙΟΣ

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά την καθηγήτρια κα. Λεκάκκου Μαρία, κυρίως για την εμπιστοσύνη που μου έδειξε, και την υπομονή που έκανε κατά τη διάρκεια υλοποίησης της πτυχιακής εργασίας. Όπως επίσης και για την πολύτιμη βοήθεια και καθοδήγηση της, για την επίλυση διάφορων θεμάτων.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	5
ABSTRACT	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ^ο	
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ^ο	
ΠΡΟΛΟΓΟΣ-ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ.....	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ^ο	
3.1. ΟΡΙΣΜΟΙ	12
3.2 ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ.....	13
3.3 ΕΛΕΥΘΕΡΟ ΕΜΠΟΡΙΟ.....	16
3.4 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ.....	18
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ^ο	
4.1 ΜΕΘΟΔΟΙ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΥ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	20
4.2 ΜΕΘΟΔΟΙ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΥ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΙΣ ΗΠΑ.....	22
4.3 ΚΟΣΤΟΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΥ	24
4.4 ΚΟΣΤΟΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΥ ΣΤΙΣ ΗΠΑ.....	26
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ^ο	
5.1 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΩΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΥ.....	30
5.2 ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΛΕΥΘΕΡΟ ΕΜΠΟΡΙΟ.....	31
5.3 ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ.....	33
5.4 ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΥ ΣΤΑ BULK CARRIER ΚΑΙ TANKER ΠΛΟΙΑ ΣΤΙΣ ΗΠΑ.....	35
5.5 ΝΟΜΟΣ JONES.....	37
5.6 ΝΟΜΟΣ JONES ΚΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ.....	40
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ^ο	
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	42
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	43

Περίληψη

Ο προστατευτισμός στη ναυτιλία παίρνει πολλές μορφές και δε χρησιμοποιείται πάντοτε από κάθε πολιτική ή οικονομική ομάδα χωρών. Η εξέλιξη του ναυτιλιακού προστατευτισμού, όπως διαμορφώθηκε τα τελευταία χρόνια, αποτελεί το αντικείμενο ανάλυσης και εξέτασης της παρούσας πτυχιακής εργασίας. Στην παρακάτω έρευνα θα εστιάσουμε γενικότερα στον ναυτιλιακό προστατευτισμό, και ειδικότερα θα εμβαθύνουμε στο ναυτιλιακό προστατευτισμό στις ΗΠΑ. Πιο συγκεκριμένα, θα αναφερθούμε σε μια ιστορική αναδρομή από τον 17ο αιώνα μέχρι σήμερα και στην επεξήγηση της έννοιας προστατευτισμός και ελεύθερο εμπόριο καθώς είναι δύο αντικρουόμενες απόψεις.

Ο ναυτιλιακός προστατευτισμός έχει ορισμένες μεθόδους τις οποίες και θα αναλύσουμε. Από παλαιότερα μέχρι και σήμερα έχουμε δει σε ορισμένες περιπτώσεις τις κυβερνήσεις να χρησιμοποιούν τον ναυτιλιακό προστατευτισμό προς όφελος τους, ειδικότερα οι μεγαλύτερες δυνάμεις. Συγκεκριμένα, ο ναυτιλιακός προστατευτισμός αναφέρεται στη διάκριση σημαίας, στη προτίμηση σημαίας, στη παρακράτηση φορτίου, στον κρατικό παρεμβατισμό και στις ναυτιλιακές επιχορηγήσεις. Οι μεταφορές αποτελούν ένα αναπόσπαστο μέρος της παραγωγικής διαδικασίας σε κάθε οικονομία και γι' αυτό έχουν άμεση σχέση με την εθνική οικονομία και την ανάπτυξη ενός κράτους.

Στην παρακάτω έρευνα θα δούμε ακόμη, τι αντιμετωπίζουμε τώρα που έχει έρθει η παγκοσμιοποίηση σε σχέση με τον προστατευτισμό, ποιες αλλαγές έχουν δημιουργηθεί και πως δρα αυτό στην ναυτιλία, αλλά και στη κοινωνία. Επιπρόσθετα, ποια είναι τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα που αντιμετωπίζουμε με το προστατευτισμό αλλά και το κόστος προστατευτισμού στις ΗΠΑ και γενικότερα στις δυνάμεις της ναυτιλίας.

Λέξεις κλειδιά: προστατευτισμός, παγκοσμιοποίηση, ελεύθερο εμπόριο, διεθνές εμπόριο

Abstract

Maritime protectionism takes many forms and it isn't always used by every political or economic group of countries. The evolution of maritime protectionism, as it has developed in recent years, it is the subject of analysis and examination of this thesis. In the following research we will focus on maritime protectionism in general, and in particular we will delve into maritime protectionism in the US. More specifically, we will refer to a historical review from the 17th century until today and to the explanation of the concept of protectionism and free trade as they are two conflicting views.

Maritime protectionism has certain methods which we will analyze. From the past to the present we have seen in some cases governments using maritime protectionism to their advantage, especially the great forces. Specifically, maritime protectionism refers to flag discrimination, flag preference, cargo detention, state interventionism and maritime subsidies. Transport is an integral part of the production process in any economy and therefore has a direct relationship with the national economy and the development of a state.

In the following research we will also see what we face now that globalization has come in relation to protectionism, what changes have been created and how this affects shipping, but also society. Additionally, what are the advantages and disadvantages we face with protectionism and also the cost of protectionism in the US and in general the maritime forces.

Key words: protectionism, tariff, protectionist policies, import quotas, subsidies, globalization, free trade , international trade

Κεφάλαιο 1ο

Εισαγωγή

Για τις επιχειρήσεις, η πολιτική του προστατευτισμού έχει θολώσει τα νερά τα τελευταία χρόνια, καθιστώντας το τοπίο όλο και πιο αβέβαιο με την αυξανόμενη πολυπλοκότητα σε εθνικό και διεθνές επίπεδο που επηρεάζει τον τρόπο αλληλεπίδρασης της βιομηχανίας. Οι προστατευτικές πολιτικές εφαρμόζονται από πολλές χώρες σε μια προσπάθεια αποκατάστασης του ανταγωνισμού και προστασίας της οικονομίας σε τοπικό, εγχώριο επίπεδο. Ωστόσο, πολλοί οικονομολόγοι υποστηρίζουν ότι η παγκόσμια οικονομία επωφελείται από το ελεύθερο εμπόριο γενικότερα, και ότι τα προστατευτικά μέτρα είναι αντιπαραγωγικά σε παγκόσμια κλίμακα.

Στη παρούσα εργασία, στο πρώτο κεφάλαιο, αναφέρεται ο προστατευτισμός, τι είναι σαν έννοια, ποιος είναι ο σκοπός του καθώς επίσης και ποιες είναι οι σύγχρονες εξελίξεις του προστατευτισμού. Επιπλέον, παρουσιάζονται οι τύποι του προστατευτισμού και ποιος τύπος εξ αυτών είναι ο πιο διαδεδομένος σε παγκόσμιο επίπεδο. Επιπρόσθετα, αναφέρονται οι έννοιες της παγκοσμιοποίησης, του διεθνούς εμπορίου, του ελεύθερου εμπορίου και οι μέθοδοι προστατευτισμού σε γενικότερο επίπεδο. Παράλληλα, εμβαθύνουμε στα μειονεκτήματα και τα πλεονεκτήματα του προστατευτισμού.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, αναλύουμε τον προστατευτισμό στις ΗΠΑ καθώς επίσης και τις μεθόδους που χρησιμοποιούν οι ΗΠΑ στην πολιτική τους σκοπιά ως προς τον προστατευτισμό. Εμβαθύνουμε στον αντίκτυπο που έχει αυτό στην οικονομία των ΗΠΑ, αλλά και στη κοινωνία. Αναφέρουμε τα μειονεκτήματα και πλεονεκτήματα που επέφεραν οι μέθοδοι προστατευτισμού, καθώς επίσης και το κόστος των μεθόδων αυτών.

Στο τρίτο κεφάλαιο, παρουσιάζουμε τη σύγκριση του προστατευτισμού με το ελεύθερο εμπόριο και τα κοινά τους χαρακτηριστικά που διχάζουν την κοινή γνώμη, καθώς επίσης τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα του ελεύθερου εμπορίου σε σχέση με τον προστατευτισμό. Καταγράφουμε τη σύγκριση της παγκοσμιοποίησης με τον προστατευτισμό και τις διαφορές που παρατηρούνται μεταξύ αυτών.

Τέλος στο τέταρτο και τελευταίο κεφάλαιο, αναγράφονται τα συμπεράσματα στα οποία καταλήγουμε μέσα από την παραπάνω ανάλυση και οι τρόποι με τους οποίους θα μπορούσαν να αποφευχθούν τυχόν συγκρούσεις και να γίνει πιο ασφαλής η χρήση του προστατευτισμού και του ελεύθερου εμπορίου.

Κεφάλαιο 2ο

Πρόλογος-Βιβλιογραφική Ανασκόπηση

Η παρούσα εργασία έχει σκοπό να αναλύσει τον προστατευτισμό στη ναυτιλία και ειδικότερα στις ΗΠΑ. Ο προστατευτισμός στη ναυτιλία αναλύεται παρακάτω από τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματά του μέχρι και τον αντίκτυπο που φέρουν στην οικονομία μίας χώρας, αλλά και στην ίδια τη κοινωνία. Το αυξημένο ενδιαφέρον για τον προστατευτισμό έχει ως αποτέλεσμα το διχασμό της κοινής γνώμης, λόγω του ελεύθερου εμπορίου. Οι δύο αυτές έννοιες είναι εν μέρη αντίθετες μεταξύ τους αλλά έχουν αρκετά κοινά σημεία, που τις καθιστά δυσνόητες για κάποιον που δε γνωρίζει την ορολογία των εννοιών αυτών.

Οι απόψεις για το εμπόριο και τον προστατευτισμό έχουν διακυμάνσεις από τις αρχές της δεκαετίας του 2000. Το 2017, ενώ το 67% των Δημοκρατικών πίστευε ότι οι συμφωνίες ελεύθερου εμπορίου είναι καλές για τις Ηνωμένες Πολιτείες, μόνο το 36% των Ρεπουμπλικανών συμφώνησε. Όταν ερωτήθηκαν εάν το ελεύθερο εμπόριο βοήθησε, οι αριθμοί έγκρισης για τους Δημοκρατικούς έπεσαν στο 54%, ωστόσο τα ποσοστά αποδοχής μεταξύ των Ρεπουμπλικανών παρέμειναν σχετικά αμετάβλητα στο 34%. Οι εκλογές του 2016 σηματοδότησαν την αρχή της τάσης επιστροφής στον προστατευτισμό, μια ιδεολογία που ενσωματώθηκε στην προεκλογική ατζέντα του Donald Trump. Κατά τη διάρκεια των ενδοκομματικών εκλογών των Ρεπουμπλικανών, οι ψηφοφόροι του Trump είχαν πολύ πιο θετική άποψη για τον προστατευτισμό και τον «οικονομικό εθνικισμό» από τους ψηφοφόρους του Cruz ή του Kasich. Ωστόσο, μετά τις εκλογές φαίνεται ότι υπήρξε μια οπισθοδρόμηση ενάντια στις απόψεις τους, με μια ανοδική υποστήριξη για συμφωνίες ελεύθερου εμπορίου και στα δύο μέρη, με το 72% των ερωτηθέντων να λέει ότι το διεθνές εμπόριο ήταν ευκαιρία, όχι απειλή. Μελετητές, όπως ο Michael J. Hiscox, έχουν υποστηρίξει ότι η κοινή γνώμη για το διεθνές εμπόριο και τον προστατευτισμό είναι ιδιαίτερα εύπλαστη σε πολιτικό πλαίσιο λόγω της πολυπλοκότητας του ζητήματος. Λόγω αυτής της πολυπλοκότητας, το κοινό είναι πιο πιθανό να ανατρέξει στις ελίτ των δικών του πολιτικών κομμάτων για να σχηματίσει τις απόψεις του. Από το 2005 έως το 2018, η ευνοϊκή θέση των ΗΠΑ προς τη Βορειοαμερικανική Συμφωνία Ελεύθερων Συναλλαγών (NAFTA) αυξήθηκε με σχετικά σταθερό ρυθμό, με το 48% των ανθρώπων να πιστεύουν ότι η συμφωνία ήταν καλή για τις Ηνωμένες Πολιτείες το 2018 σε σύγκριση με μόλις 38% το 2005.

Ιστορικά η Βρετανία ήταν η πρώτη χώρα που χρησιμοποίησε με επιτυχία μιας μεγάλης κλίμακας στρατηγική προώθησης της νεοσύστατης βιομηχανίας. Ωστόσο, ο πιο ένθερμος υποστηρικτής ήταν οι Η.Π.Α., ο οικονομικός ιστορικός Paul Bairoch την αποκάλεσε κάποτε «η πατρίδα και το προπύργιο του σύγχρονου προστατευτισμού». (Bairoch, 2000) Η Βρετανία αρχικά δεν ήθελε να βιομηχανοποιήσει τις αμερικανικές αποικίες και εφάρμοσε πολιτικές για το σκοπό αυτό (για παράδειγμα, απαγόρευση μεταποιητικών δραστηριοτήτων υψηλής προστιθέμενης αξίας). Έτσι, η Αμερικανική Επανάσταση ήταν,

σε κάποιο βαθμό, ένας πόλεμος ενάντια σε αυτήν την πολιτική, κατά την οποία η εμπορική ελίτ των αποικιών επαναστάτησε ενάντια στο να αναγκαστεί να παίξει μικρότερο ρόλο στην αναδυόμενη οικονομία του Ατλαντικού. Αυτό εξηγεί γιατί, μετά την ανεξαρτησία, ο νόμος περί δασμών του 1789 ήταν το δεύτερο νομοσχέδιο της Δημοκρατίας που υπογράφηκε από τον Πρόεδρο Washington που επέτρεπε στο Κογκρέσο να επιβάλει σταθερό δασμό 5% σε όλες τις εισαγωγές, με λίγες εξαιρέσεις. Ο Alexander Hamilton, ο πρώτος υπουργός Οικονομικών των Ηνωμένων Πολιτειών (1789-1795) και ο οικονομολόγος Daniel Raymond ήταν οι πρώτοι θεωρητικοί που παρουσίασαν το επιχείρημα της νεοσύστατης βιομηχανίας (Corden, 1974 & Reinert, 1996). Ο τότε υπουργός και ο Washington πίστευαν ότι η πολιτική ανεξαρτησία βασιζόταν στην οικονομική ανεξαρτησία. Η αύξηση της εγχώριας προσφοράς μεταποιημένων αγαθών, ιδιαίτερα πολεμικού υλικού, θεωρήθηκε ζήτημα εθνικής ασφάλειας. Ο Hamilton υποστήριξε ότι ο ανταγωνισμός από το εξωτερικό και οι «δυνάμεις της συνήθειας» θα σήμαιναν ότι οι νέες βιομηχανίες που θα μπορούσαν σύντομα να γίνουν διεθνώς ανταγωνιστικές δεν θα ξεκινούσαν στις Ηνωμένες Πολιτείες, εκτός εάν ήταν εγγυημένες οι αρχικές απώλειες, με κρατική βοήθεια (Conkin, 1980). Σύμφωνα με τον ίδιο, αυτή η ενίσχυση θα μπορούσε να λάβει τη μορφή εισαγωγικών δασμών ή, σε σπάνιες περιπτώσεις, απαγόρευση εισαγωγών. Ζήτησε τα τελωνειακά εμπόδια για να επιτραπεί η αμερικανική βιομηχανική ανάπτυξη και να συμβάλουν στην προστασία των νεοσύστατων βιομηχανιών, συμπεριλαμβανομένων των επιδοτήσεων που προέρχονται εν μέρει από αυτούς τους δασμούς. Πίστευε επίσης ότι οι δασμοί στις πρώτες ύλες πρέπει να είναι γενικά χαμηλοί (Dorfman & Tugwell, *Early American Policy*, 1960). Το Κογκρέσο ψήφισε έναν δασμολογικό νόμο (1789), επιβάλλοντας κατ' αποκοπή δασμό 5% σε όλες τις εισαγωγές. (Garraty & Carnes, 2000) Μια σημαντική αλλαγή στην πολιτική συνέβη το 1816, όταν εισήχθη ένας νέος νόμος για να διατηρηθεί το επίπεδο των δασμών κοντά στο επίπεδο του πολέμου, ιδιαίτερα προστατευμένα ήταν τα είδη βαμβακιού, μάλλινα και σιδήρου. (Thomas C. Cochran, William Miller, 1942) (Garraty & Carnes, 2000) Σύμφωνα με τον Michael Lind, ο προστατευτισμός ήταν η *de facto* πολιτική της Αμερικής από το πέρασμα των δασμών του 1816 έως τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Τον 19ο αιώνα, πολιτικοί όπως ο γεροϋσιαστής Henry Clay συνέχισε το έργο του Hamilton εντός του Κόμματος των Ουίγγων με το όνομα «Αμερικανικό Σύστημα». (Abraham Lincoln and the Tariff, R. Luthin, 1944) Ο Αμερικανικός Εμφύλιος Πόλεμος (1861-1865) διεξήχθη για το θέμα της δουλείας καθώς και για τις διαφορές για τους δασμούς. Την εποχή της ανεξαρτησίας, τα αγροτικά συμφέροντα του Νότου ήταν αντίθετα σε κάθε προστασία, ενώ τα κατασκευαστικά συμφέροντα του Βορρά ήθελαν να διατηρήσουν την ασφάλειά τους. Από το 1871 έως το 1913, ο μέσος δασμός των ΗΠΑ στις εισαγωγές, που υπόκεινται σε δασμούς, δεν έπεσε ποτέ κάτω από το 38 τοις εκατό και το ακαθάριστο εθνικό προϊόν (ΑΕΠ) αυξανόταν 4,3 τοις εκατό ετησίως, διπλάσιο από το ρυθμό στο ελεύθερο εμπόριο της Βρετανίας και πολύ πάνω από τον μέσο όρο των ΗΠΑ τον 20ό αιώνα. (Alfred Eckes Jr.) Η περίοδος του προστατευτισμού ήταν η χρυσή εποχή της αμερικανικής βιομηχανίας, όταν οι οικονομικές επιδόσεις της Αμερικής ξεπέρασαν τον υπόλοιπο κόσμο με το μεγαλύτερο περιθώριο. Ήταν η εποχή κατά την οποία οι ΗΠΑ μετατράπηκαν από αγροτικό τέλμα, στη μεγαλύτερη οικονομική δύναμη στην ιστορία του κόσμου.

Μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο οι ΗΠΑ απελευθέρωσαν το εμπόριο τους, αν και όχι τόσο ξεκάθαρα όσο η Βρετανία στα μέσα του 19ου αιώνα. οι ΗΠΑ προώθησαν τη Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου (GATT) που θεσπίστηκε το 1947, για να ελαχιστοποιήσει τους δασμούς και άλλους περιορισμούς και να απελευθερώσει το εμπόριο μεταξύ όλων των καπιταλιστικών χωρών. Το 1995 η GATT έγινε ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (ΠΟΕ). Με την κατάρρευση του κομμουνισμού οι ανοιχτές αγορές (ιδεολογία χαμηλών δασμών) έγινε κυρίαρχη παγκοσμίως τη δεκαετία του 1990.

Η αμερικανική βιομηχανία και το εργατικό δυναμικό ευημερούσαν μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, αλλά οι δύσκολες στιγμές ήρθαν μετά το 1970. Για πρώτη φορά υπήρξε σκληρός ανταγωνισμός από παραγωγούς χαμηλού κόστους σε όλο τον κόσμο. Πολλές βιομηχανίες ζωνών σκουριάς ξεθώριασαν ή κατέρρευσαν, ιδιαίτερα η κατασκευή χάλυβα, τηλεοράσεων, παπουτσιών, παιχνιδιών, κλωστοϋφαντουργικών προϊόντων και ενδυμάτων. Η Toyota και η Nissan απείλησαν τη γιγάντια εγχώρια αυτοκινητοβιομηχανία. Στα τέλη της δεκαετίας του 1970, το Ντιτρώιτ και η ένωση εργατών αυτοκινήτων ενώθηκαν για να αγωνιστούν για προστασία. Δεν έλαβαν υψηλούς δασμούς, αλλά εθελοντικό περιορισμό των εισαγωγών από την ιαπωνική κυβέρνηση. Οι ποσοτώσεις ήταν διπλωματικές συμφωνίες δύο χωρών που είχαν το ίδιο προστατευτικό αποτέλεσμα με τους υψηλούς δασμούς, αλλά δεν προκαλούσαν αντίποινα από τρίτες χώρες. Περιορίζοντας τον αριθμό των ιαπωνικών αυτοκινήτων που θα μπορούσαν να εισαχθούν, οι ποσοτώσεις βοήθησαν ακούσια τις ιαπωνικές εταιρείες να προωθηθούν σε μεγαλύτερα και ακριβότερα τμήματα της αγοράς. Οι Ιάπωνες παραγωγοί, περιορισμένοι από τον αριθμό των αυτοκινήτων που μπορούσαν να εξάγουν στην Αμερική, επέλεξαν να αυξήσουν την αξία των εξαγωγών τους για να διατηρήσουν την αύξηση των εσόδων τους. Αυτή η ενέργεια απείλησε την ιστορική επικράτηση των Αμερικανών παραγωγών στις αγορές αυτοκινήτων μεσαίου και μεγάλου μεγέθους.

Υπό τις κυβερνήσεις Eisenhower, Kennedy, Johnson και Nixon, αυξήθηκαν οι συμφωνίες Εθελοντικού Περιορισμού των Εξαγωγών με την Ιαπωνία, τη Νότια Κορέα, την Ταϊβάν, το Χονγκ Κονγκ και τις ευρωπαϊκές χώρες για να αποτραπεί η εφαρμογή εμπορικών φραγμών από τις ΗΠΑ. Τα προϊόντα που υπόκεινται σε ποσοτώσεις περιελάμβαναν υφάσματα, κόντρα πλακέ, ραπτομηχανές, μαχαιροπήρουνα, τόνο, ξυλόβιδες, χάλυβα, προϊόντα χάλυβα και σίδηρο, γυαλί, υποδήματα και ηλεκτρονικά είδη.

Ο φόρος πουλερικών ήταν μια απάντηση του 1964 από τον Πρόεδρο Lyndon B. Johnson στους δασμούς που επιβλήθηκαν από τη Γερμανία (τότε Δυτική Γερμανία) στις εισαγωγές πουλερικών από τις ΗΠΑ. Ξεκινώντας το 1962, επί διακυβέρνησης του Προέδρου Kennedy, οι ΗΠΑ κατηγόρησαν την Ευρώπη ότι περιόριζε άδικα τις εισαγωγές αμερικανικών πουλερικών κατόπιν αιτήματος δυτικογερμανών κτηνοτρόφων κοτόπουλου. Η διπλωματία απέτυχε και τον Ιανουάριο του 1964, δύο μήνες μετά την ανάληψη των καθηκόντων του, ο Πρόεδρος Johnson ανταπέδωσε επιβάλλοντας φόρο 25 τοις εκατό σε όλα τα εισαγόμενα ελαφρά φορτηγά. Αυτό επηρέασε άμεσα τα γερμανικά φορτηγά Volkswagen. Επισήμως εξηγήθηκε ότι ο φόρος ελαφρών φορτηγών θα αντιστάθμιζε το ποσό των εισαγωγών φορτηγών Volkswagen από τη Δυτική Γερμανία σε δολάρια με τις χαμένες αμερικανικές πωλήσεις κοτόπουλων στην Ευρώπη. Αλλά οι ηχητικές κασέτες από τον Λευκό Οίκο Τζόνσον αποκαλύπτουν ότι τον Ιανουάριο του 1964, ο Πρόεδρος Johnson προσπαθούσε να πείσει τον πρόεδρο της ένωσης εργατών

αυτοκινήτων, Walter Reuther, να μην ξεκινήσει απεργία λίγο πριν τις εκλογές του 1964 και να υποστηρίξει την ατζέντα πολιτικών δικαιωμάτων του προέδρου. Ο Reuther με τη σειρά του ήθελε ο Johnson να ανταποκριθεί στις αυξημένες αποστολές της Volkswagen στις Ηνωμένες Πολιτείες.

Κατά τη διάρκεια των κυβερνήσεων Reagan και George H. W. Bush, οι Ρεπουμπλικάνοι εγκατέλειψαν τις προστατευτικές πολιτικές και τάχθηκαν κατά των ποσοτώσεων και υπέρ της πολιτικής της GATT/ΠΟΕ για ελάχιστα οικονομικά εμπόδια στο παγκόσμιο εμπόριο. Το ελεύθερο εμπόριο με τον Καναδά προέκυψε ως αποτέλεσμα του Καναδά-Η.Π.Α. Συμφωνία Ελεύθερου Εμπορίου του 1987, η οποία οδήγησε το 1994 στη Συμφωνία Ελεύθερου Εμπορίου της Βόρειας Αμερικής (NAFTA). Βασίστηκε στο σχέδιο του Reagan να διευρύνει το εύρος της αγοράς για τις αμερικανικές εταιρείες ώστε να συμπεριλάβει τον Καναδά και το Μεξικό. Ο Πρόεδρος Bill Clinton, με ισχυρή υποστήριξη των Ρεπουμπλικανών το 1993, θέσπισε τη Συμφωνία Ελεύθερου Εμπορίου της Βόρειας Αμερικής μέσω του Κογκρέσου παρά την έντονη αντίρρηση των εργατικών συνδικάτων. Το 2000, ο Clinton συνεργάστηκε με τους Ρεπουμπλικάνους για να δώσει στην Κίνα την είσοδο στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου και το καθεστώς του «πιο ευνοημένου κράτους» (δηλαδή, οι ίδιοι χαμηλοί δασμοί που υποσχέθηκαν σε οποιοδήποτε άλλο μέλος του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου). Οι υποστηρικτές της NAFTA και του ΠΟΕ προώθησαν ένα αισιόδοξο όραμα για το μέλλον, με την ευημερία να βασίζεται σε διανοητικές δεξιότητες και διοικητική τεχνογνωσία περισσότερο από ό,τι στη συνηθισμένη εργασία. Υποσχέθηκαν ότι το ελεύθερο εμπόριο σήμαινε χαμηλότερες τιμές για τους καταναλωτές. Η αντίθεση στο απελευθερωμένο εμπόριο προερχόταν ολοένα και περισσότερο από τα εργατικά συνδικάτα, τα οποία υποστήριζαν ότι αυτό το σύστημα σήμαινε επίσης χαμηλότερους μισθούς και λιγότερες θέσεις εργασίας για τους Αμερικανούς εργάτες που δεν μπορούσαν να ανταγωνιστούν μισθούς μικρότερους από ένα δολάριο την ώρα. Το συρρικνούμενο μέγεθος και η μειωμένη πολιτική επιρροή αυτών των συνδικάτων τα άφησε επανειλημμένα στην πλευρά των ηττημένων.

Η μεγάλη πλειοψηφία των μελετών παρατήρησης έχει διαπιστώσει ότι οι οικονομικές δυσκολίες των ψηφοφόρων επηρεάζουν την υποστήριξή τους στον προστατευτισμό. Αυτό επιβεβαιώνεται από τις προεδρικές εκλογές των Ηνωμένων Πολιτειών του 2016, στις οποίες ο Donald Trump υποστηρίχθηκε ευρέως από τη βιομηχανική καρδιά της Αμερικής (The Rust Belt). Ωστόσο, πειραματικές μελέτες διαπιστώνουν ότι η υποστήριξη του προστατευτισμού δεν σχετίζεται επαρκώς, ή έστω απαραίτητα, με τις οικονομικές συνθήκες ενός ατόμου, αλλά αντίθετα είναι βαθιά ριζωμένη στην εσωτερική πολιτική. Παρά τις συνολικές μειώσεις των διεθνών δασμών, ορισμένοι δασμοί ήταν πιο ανθεκτικοί στις αλλαγές. Για παράδειγμα, λόγω εν μέρει της δασμολογικής πίεσης από την Ευρωπαϊκή Κοινή Αγροτική Πολιτική, οι αμερικανικές γεωργικές επιδοτήσεις έχουν μειωθεί ελάχιστα τις τελευταίες δεκαετίες, ακόμη και ενόψει της πρόσφατης πίεσης από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου κατά τις τελευταίες ομιλίες στη Ντόχα.

Κεφάλαιο 3ο

3.1 Ορισμοί

Προστατευτισμός: Ο προστατευτισμός αναφέρεται σε κυβερνητικές πολιτικές που περιορίζουν το διεθνές εμπόριο για να βοηθήσουν τις εγχώριες βιομηχανίες. Οι προστατευτικές πολιτικές εφαρμόζονται συνήθως με στόχο τη βελτίωση της οικονομικής δραστηριότητας σε μια εγχώρια οικονομία, αλλά μπορούν επίσης να εφαρμοστούν για λόγους ασφάλειας ή ποιότητας.

Ελεύθερο εμπόριο: Το ελεύθερο εμπόριο είναι μια εμπορική πολιτική που δεν περιορίζει τις εισαγωγές ή τις εξαγωγές. Μπορεί επίσης να γίνει κατανοητό ως η ιδέα της ελεύθερης αγοράς που εφαρμόζεται στο διεθνές εμπόριο. Στην κυβέρνηση, το ελεύθερο εμπόριο υποστηρίζεται κυρίως από πολιτικά κόμματα που κατέχουν δεξιές θέσεις, ενώ τα οικονομικά εθνικιστικά και αριστερά πολιτικά κόμματα υποστηρίζουν γενικά τον προστατευτισμό, το αντίθετο του ελεύθερου εμπορίου.

Παγκοσμιοποίηση: Η παγκοσμιοποίηση είναι ένας όρος που χρησιμοποιείται για να περιγράψει πώς το εμπόριο και η τεχνολογία έχουν κάνει τον κόσμο σε ένα πιο συνδεδεμένο και αλληλεξαρτώμενο μέρος. Η παγκοσμιοποίηση αποτυπώνει επίσης στο εύρος της τις οικονομικές και κοινωνικές αλλαγές που έχουν επέλθει ως αποτέλεσμα.

Διεθνές εμπόριο: Το διεθνές εμπόριο είναι η ανταλλαγή κεφαλαίων, αγαθών και υπηρεσιών πέρα από διεθνή σύνορα ή εδάφη επειδή υπάρχει ανάγκη ή έλλειψη αγαθών ή υπηρεσιών. Στις περισσότερες χώρες, αυτό το εμπόριο αντιπροσωπεύει σημαντικό μερίδιο του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος (ΑΕΠ). Ενώ το διεθνές εμπόριο υπήρχε σε όλη την ιστορία [για παράδειγμα το βόρειο μονοπάτι (Uttarapatha), ο δρόμος του μεταξιού, ο δρόμος του κεχριμπαριού, αγώνας για την Αφρική, δουλεμπόριο στον Ατλαντικό, δρόμοι αλατιού], η οικονομική, κοινωνική και πολιτική σημασία του έχει αυξηθεί τους τελευταίους αιώνες.

3.2 Προστατευτισμός

Ο προστατευτισμός, που μερικές φορές αναφέρεται ως εμπορικός προστατευτισμός, είναι η οικονομική πολιτική περιορισμού των εισαγωγών από άλλες χώρες μέσω μεθόδων όπως οι δασμοί στα εισαγόμενα αγαθά, οι ποσοτώσεις εισαγωγής και μια ποικιλία άλλων κυβερνητικών κανονισμών. Οι υποστηρικτές υποστηρίζουν ότι οι πολιτικές προστατευτισμού θωρακίζουν τους παραγωγούς, τις επιχειρήσεις και τους εργαζόμενους του ανταγωνιστικού τομέα των εισαγωγών στη χώρα από ξένους ανταγωνιστές. Ωστόσο, μειώνουν επίσης το εμπόριο και επηρεάζουν αρνητικά τους καταναλωτές γενικά (αυξάνοντας το κόστος των εισαγόμενων αγαθών) και βλάπτουν τους παραγωγούς και τους εργαζόμενους στους εξαγωγικούς τομείς, τόσο στη χώρα που εφαρμόζει προστατευτικές πολιτικές όσο και στις χώρες που προστατεύονται.

Ο προστατευτισμός υποστηρίζεται κυρίως από κόμματα που κατέχουν οικονομικές εθνικιστικές ή αριστερές θέσεις, ενώ τα οικονομικά δεξιά πολιτικά κόμματα υποστηρίζουν γενικά το ελεύθερο εμπόριο.

Υπάρχει συναίνεση μεταξύ των οικονομολόγων ότι ο προστατευτισμός έχει αρνητική επίδραση στην οικονομική ανάπτυξη και την οικονομική ευημερία, ενώ το ελεύθερο εμπόριο και η μείωση των εμπορικών φραγμών έχουν σημαντικά θετική επίδραση στην οικονομική ανάπτυξη. Ορισμένοι μελετητές, όπως ο Ντάγκλας Ίργουιν, έχουν ενοχοποιήσει τον προστατευτισμό ως την αιτία ορισμένων οικονομικών κρίσεων, κυρίως της Μεγάλης Ύφεσης. Αν και η ελευθέρωση του εμπορίου μπορεί μερικές φορές να οδηγήσει σε μεγάλες και άνισα κατανομημένες απώλειες και κέρδη και μπορεί, βραχυπρόθεσμα, να προκαλέσει σημαντική οικονομική εξάρθρωση των εργαζομένων σε τομείς που ανταγωνίζονται τις εισαγωγές, το ελεύθερο εμπόριο έχει πλεονεκτήματα μείωσης του κόστους αγαθών και υπηρεσιών για τόσο οι παραγωγοί όσο και οι καταναλωτές.

Ιστορικά, ο προστατευτισμός συνδέθηκε με οικονομικές θεωρίες όπως ο μερκαντιλισμός (ο οποίος επικεντρώθηκε στην επίτευξη θετικού εμπορικού ισοζυγίου και τη συσσώρευση χρυσού) και την υποκατάσταση των εισαγωγών. Τον 18ο αιώνα, ο Adam Smith προειδοποίησε περίφημα ενάντια στην «ενδιαφέρουσα σοφιστεία» της βιομηχανίας, επιδιώκοντας να κερδίσει ένα πλεονέκτημα σε βάρος των καταναλωτών. Ο Friedrich List είδε τις απόψεις του Adam Smith για το ελεύθερο εμπόριο ως ανειλικρινείς, πιστεύοντας ότι ο Smith υποστήριζε το ελεύθερο εμπόριο έτσι ώστε η βρετανική βιομηχανία να μπορεί να αποκλείσει τον υπανάπτυκτο εξωτερικό ανταγωνισμό.

Ορισμένοι έχουν υποστηρίξει ότι καμία μεγάλη χώρα δεν έχει βιομηχανοποιηθεί ποτέ με επιτυχία χωρίς κάποια μορφή οικονομικής προστασίας. Ο οικονομικός ιστορικός Paul Baïroch έγραψε ότι «ιστορικά, το ελεύθερο εμπόριο είναι η εξαίρεση και ο προστατευτισμός ο κανόνας». Σύμφωνα με τους οικονομικούς ιστορικούς Douglas Irwin και Kevin O'Rourke, «τα σοκ που προέρχονται από σύντομες χρηματοπιστωτικές κρίσεις

τείνουν να είναι παροδικά και έχουν μια μικρή μακροπρόθεσμη επίδραση στην εμπορική πολιτική, ενώ αυτά που διαδραματίζονται σε μεγαλύτερες περιόδους (αρχές της δεκαετίας του 1890, αρχές Η δεκαετία του 1930) μπορεί να προκαλέσει προστατευτισμό που είναι δύσκολο να αντιστραφεί. Οι περιφερειακοί πόλεμοι προκαλούν επίσης παροδικούς κραδασμούς που έχουν μικρό αντίκτυπο στη μακροπρόθεσμη εμπορική πολιτική, ενώ οι παγκόσμιοι πόλεμοι προκαλούν εκτεταμένους κυβερνητικούς εμπορικούς περιορισμούς που μπορεί να είναι δύσκολο να ανατραπούν».

Ένα έγγραφο σημειώνει ότι οι ξαφνικές αλλαγές στο συγκριτικό πλεονέκτημα για συγκεκριμένες χώρες έχουν οδηγήσει ορισμένες χώρες να γίνουν προστατευτικές: «Η αλλαγή του συγκριτικού πλεονεκτήματος που σχετίζεται με το άνοιγμα των συνόρων του Νέου Κόσμου και η επακόλουθη «εισβολή σιτηρών» στην Ευρώπη, οδήγησε σε υψηλότερους γεωργικούς δασμούς από τα τέλη της δεκαετίας του 1870 και μετά, που όπως είδαμε αντέστρεψαν την κίνηση προς το ελεύθερο εμπόριο που χαρακτήριζε την Ευρώπη τα μέσα του 19ου αιώνα. Στις δεκαετίες μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, η ταχεία άνοδος της Ιαπωνίας οδήγησε σε εμπορικές τριβές με άλλες χώρες. Η ανάκαμψη της Ιαπωνίας συνοδεύεται από απότομη αύξηση των εξαγωγών της σε ορισμένες κατηγορίες προϊόντων: βαμβακερά κλωστοϋφαντουργικά προϊόντα τη δεκαετία του 1950, χάλυβας τη δεκαετία του 1960, αυτοκίνητα τη δεκαετία του 1970 και ηλεκτρονικά είδη τη δεκαετία του 1980. Σε κάθε περίπτωση, η ταχεία επέκταση των εξαγωγών της Ιαπωνίας δημιούργησε δυσκολίες στις εμπορικές συναλλαγές της με συνεργάτες και οδήγησε στη χρήση του προστατευτισμού ως αμορτισέρ».

Από το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, ήταν η δηλωμένη πολιτική των περισσότερων χωρών του Πρώτου Κόσμου να εξαλείψουν τον προστατευτισμό μέσω πολιτικών ελεύθερου εμπορίου που επιβάλλονται από διεθνείς συνθήκες και οργανισμούς όπως ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου. Ορισμένες πολιτικές των κυβερνήσεων του Πρώτου Κόσμου έχουν ωστόσο επικριθεί ως προστατευτιστικές, όπως η Κοινή Αγροτική Πολιτική στην Ευρωπαϊκή Ένωση, οι μακροχρόνιες γεωργικές επιδοτήσεις και οι προτεινόμενες διατάξεις «American Buy» σε πακέτα οικονομικής ανάκαμψης στις Ηνωμένες Πολιτείες.

Οι επικεφαλές της συνάντησης της G20 στο Λονδίνο στις 2 Απριλίου 2009 υποσχέθηκαν «Δεν θα επαναλάβουμε τα ιστορικά λάθη του προστατευτισμού των προηγούμενων εποχών». Η τήρηση αυτής της δέσμευσης παρακολουθείται από το Global Trade Alert, παρέχοντας ενημερωμένες πληροφορίες και ενημερωμένο σχολιασμό για να διασφαλιστεί ότι η υπόσχεση της G20 θα εκπληρωθεί με τη διατήρηση της εμπιστοσύνης στο παγκόσμιο εμπορικό σύστημα, αποτρέποντας τις πράξεις απάτης-του γείτονα και τη διατήρηση της συμβολής που θα μπορούσαν να διαδραματίσουν οι εξαγωγές στη μελλοντική ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας.

Αν και επαναλάμβαναν όσα είχαν ήδη δεσμευτεί, τον περασμένο Νοέμβριο στην Ουάσιγκτον, 17 από αυτές τις 20 χώρες αναφέρθηκαν από την Παγκόσμια Τράπεζα ότι είχαν επιβάλει περιοριστικά εμπορικά μέτρα από τότε. Στην έκθεσή της, η Παγκόσμια Τράπεζα αναφέρει ότι οι περισσότερες από τις μεγάλες οικονομίες του κόσμου καταφεύγουν σε προστατευτικά μέτρα καθώς η παγκόσμια οικονομική επιβράδυνση

αρχίζει να «δαγκώνει». Οι οικονομολόγοι που εξέτασαν τον αντίκτυπο των νέων περιοριστικών εμπορικών μέτρων χρησιμοποιώντας λεπτομερείς διμερείς μηνιαίες εμπορικές στατιστικές εκτίμησαν ότι τα νέα μέτρα που ελήφθησαν μέχρι τα τέλη του 2009 στρεβλώνουν το παγκόσμιο εμπόριο εμπορευμάτων κατά 0,25% έως 0,5% (περίπου 50 δισεκατομμύρια δολάρια ετησίως).

Από τότε, ωστόσο, ο πρόεδρος Ντόναλντ Τραμπ ανακοίνωσε τον Ιανουάριο του 2017 ότι οι ΗΠΑ εγκαταλείπουν τη συμφωνία TPP (Trans-Pacific Partnership), λέγοντας: «Θα σταματήσουμε τις γελοίες εμπορικές συμφωνίες που έχουν βγάλει τους πάντες από τη χώρα μας και έχουν πάρει εταιρείες. έξω από τη χώρα μας, και πρόκειται να αντιστραφεί».

3.3 Ελεύθερο εμπόριο

Όπως αναφέρθηκε και στη παράγραφο 3.1, το ελεύθερο εμπόριο είναι μια εμπορική πολιτική που δεν περιορίζει τις εισαγωγές ή τις εξαγωγές. Μπορεί επίσης να γίνει κατανοητό ως η ιδέα της ελεύθερης αγοράς που εφαρμόζεται στο διεθνές εμπόριο. Στην κυβέρνηση, το ελεύθερο εμπόριο υποστηρίζεται κυρίως από πολιτικά κόμματα που κατέχουν δεξιές θέσεις, ενώ τα οικονομικά εθνικιστικά και αριστερά πολιτικά κόμματα υποστηρίζουν γενικά τον προστατευτισμό, το αντίθετο του ελεύθερου εμπορίου.

Τα περισσότερα έθνη είναι σήμερα μέλη των πολυμερών εμπορικών συμφωνιών του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου. Το ελεύθερο εμπόριο αποδείχθηκε καλύτερα από τη μονομερή στάση της Μεγάλης Βρετανίας που μείωσε τους κανονισμούς και τους δασμούς στις εισαγωγές και τις εξαγωγές από τα μέσα του δέκατου ένατου αιώνα έως τη δεκαετία του 1920. Μια εναλλακτική προσέγγιση, της δημιουργίας ζωνών ελεύθερων συναλλαγών μεταξύ ομάδων χωρών με συμφωνία, όπως αυτή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και των ανοιχτών αγορών Mercosur, δημιουργεί ένα προστατευτικό φράγμα μεταξύ αυτής της ζώνης ελεύθερων συναλλαγών και του υπόλοιπου κόσμου. Οι περισσότερες κυβερνήσεις εξακολουθούν να επιβάλλουν ορισμένες προστατευτικές πολιτικές που αποσκοπούν στη στήριξη της τοπικής απασχόλησης, όπως η εφαρμογή δασμών στις εισαγωγές ή οι επιδοτήσεις στις εξαγωγές. Οι κυβερνήσεις μπορούν επίσης να περιορίσουν το ελεύθερο εμπόριο για να περιορίσουν τις εξαγωγές φυσικών πόρων. Άλλα εμπόδια που ενδέχεται να εμποδίσουν το εμπόριο περιλαμβάνουν ποσοστώσεις εισαγωγής, φόρους και μη δασμολογικούς φραγμούς, όπως η κανονιστική νομοθεσία.

Ιστορικά, το άνοιγμα στο ελεύθερο εμπόριο αυξήθηκε σημαντικά από το 1815 έως το ξέσπασμα του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου. Το άνοιγμα του εμπορίου αυξήθηκε ξανά κατά τη δεκαετία του 1920, αλλά κατέρρευσε (ιδίως στην Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική) κατά τη διάρκεια της Μεγάλης Ύφεσης. Το άνοιγμα του εμπορίου αυξήθηκε σημαντικά ξανά από τη δεκαετία του 1950 και μετά (αν και με επιβράδυνση κατά τη διάρκεια της πετρελαϊκής κρίσης του 1973). Οι οικονομολόγοι και οι οικονομικοί ιστορικοί υποστηρίζουν ότι τα τρέχοντα επίπεδα εμπορικού ανοίγματος είναι τα υψηλότερα από ποτέ.

Οι οικονομολόγοι υποστηρίζουν γενικά το ελεύθερο εμπόριο. Υπάρχει ευρεία συναίνεση μεταξύ των οικονομολόγων ότι ο προστατευτισμός έχει αρνητική επίδραση στην οικονομική ανάπτυξη και την οικονομική ευημερία ενώ το ελεύθερο εμπόριο και η μείωση των εμπορικών φραγμών έχει θετική επίδραση στην οικονομική ανάπτυξη και οικονομική σταθερότητα. Ωστόσο, βραχυπρόθεσμα, η απελευθέρωση του εμπορίου μπορεί να προκαλέσει σημαντικές και άμεσα κατανεμημένες απώλειες και την οικονομική εξάρθρωση των εργαζομένων σε τομείς που ανταγωνίζονται τις εισαγωγές.

Η ιστορία του διεθνούς εμπορίου καταγράφει αξιοσημείωτα γεγονότα που έχουν επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ διαφόρων χωρών. Στην εποχή πριν από την άνοδο του εθνικού κράτους, ο όρος «διεθνές» εμπόριο δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί κυριολεκτικά,

αλλά σημαίνει απλώς εμπόριο σε μεγάλες αποστάσεις. το είδος της κυκλοφορίας αγαθών που θα αντιπροσώπευε το διεθνές εμπόριο στον σύγχρονο κόσμο.

3.4 Παγκοσμιοποίηση

Η παγκοσμιοποίηση (Commonwealth English, βλ. ορθογραφικές διαφορές), είναι η διαδικασία αλληλεπίδρασης και ολοκλήρωσης μεταξύ ανθρώπων, εταιρειών και κυβερνήσεων παγκοσμίως. Ο όρος παγκοσμιοποίηση εμφανίστηκε για πρώτη φορά στις αρχές του 20ου αιώνα (αντικαθιστώντας έναν παλαιότερο γαλλικό όρο mondialization), ανέπτυξε τη σημερινή του σημασία κάποια στιγμή στο δεύτερο μισό του 20ου αιώνα και άρχισε να χρησιμοποιείται δημοφιλής τη δεκαετία του 1990 για να περιγράψει την άνευ προηγουμένου διεθνή συνδεσιμότητα του κόσμου μετά τον Ψυχρό Πόλεμο. Η προέλευσή του εντοπίζεται στον 18ο και τον 19ο αιώνα λόγω της προόδου στην τεχνολογία των μεταφορών και των επικοινωνιών. Αυτή η αύξηση των παγκόσμιων αλληλεπιδράσεων έχει προκαλέσει ανάπτυξη στο διεθνές εμπόριο και την ανταλλαγή ιδεών, πεποιθήσεων και πολιτισμού. Η παγκοσμιοποίηση είναι πρωτίστως μια οικονομική διαδικασία αλληλεπίδρασης και ολοκλήρωσης που συνδέεται με κοινωνικές και πολιτιστικές πτυχές. Ωστόσο, οι διαφωνίες και η διεθνής διπλωματία αποτελούν επίσης μεγάλα κομμάτια της ιστορίας της παγκοσμιοποίησης και της σύγχρονης παγκοσμιοποίησης.

Οικονομικά, η παγκοσμιοποίηση περιλαμβάνει αγαθά, υπηρεσίες, δεδομένα, τεχνολογία και τους οικονομικούς πόρους του κεφαλαίου. Η επέκταση των παγκόσμιων αγορών απελευθερώνει τις οικονομικές δραστηριότητες της ανταλλαγής αγαθών και κεφαλαίων. Η άρση των διασυνοριακών εμπορικών φραγμών κατέστησε πιο εφικτή τη διαμόρφωση παγκόσμιων αγορών. Η πρόοδος στις μεταφορές, όπως η ατμομηχανή, το ατμόπλοιο, η μηχανή τζετ και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, και οι εξελίξεις στις τηλεπικοινωνιακές υποδομές, όπως ο τηλεγράφος, το Διαδίκτυο, τα κινητά τηλέφωνα και τα smartphones, υπήρξαν σημαντικοί παράγοντες στην παγκοσμιοποίηση και έχουν δημιουργήσει περαιτέρω αλληλεξάρτηση των οικονομικών και πολιτιστικές δραστηριότητες σε όλο τον κόσμο.

Αν και πολλοί μελετητές τοποθετούν τις απαρχές της παγκοσμιοποίησης στη σύγχρονη εποχή, άλλοι ανιχνεύουν την ιστορία της πολύ πριν από την Ευρωπαϊκή Εποχή των Ανακαλύψεων και των ταξιδιών στον Νέο Κόσμο, και μερικοί ακόμη και στην τρίτη χιλιετία π.Χ. Η μεγάλης κλίμακας παγκοσμιοποίηση ξεκίνησε τη δεκαετία του 1820 και στα τέλη του 19ου αιώνα και στις αρχές του 20ου αιώνα οδήγησε σε μια ταχεία επέκταση στη συνδεσιμότητα των οικονομιών και των πολιτισμών του κόσμου. Ο όρος παγκόσμια πόλη διαδόθηκε στη συνέχεια από την κοινωνιολόγο Saskia Sassen στο έργο της *The Global City: New York, London, Tokyo* (1991).

Το 2000, το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (ΔΝΤ) προσδιόρισε τέσσερις βασικές πτυχές της παγκοσμιοποίησης: εμπόριο και συναλλαγές, κινήσεις κεφαλαίων και επενδύσεων, μετανάστευση και μετακίνηση ανθρώπων και διάδοση της γνώσης. Οι διαδικασίες παγκοσμιοποίησης επηρεάζουν και επηρεάζονται από την οργάνωση των επιχειρήσεων και της εργασίας, τα οικονομικά, τους κοινωνικοπολιτιστικούς πόρους και το φυσικό περιβάλλον. Η ακαδημαϊκή βιβλιογραφία συνήθως χωρίζει την παγκοσμιοποίηση σε τρεις κύριους τομείς: οικονομική παγκοσμιοποίηση, πολιτισμική παγκοσμιοποίηση και πολιτική παγκοσμιοποίηση.

Κεφάλαιο 4ο

4.1 Μέθοδοι Προστατευτισμού στη Ναυτιλία

Η παγκόσμια βιομηχανία θαλάσσιων μεταφορών διευκολύνει τη βιώσιμη ανάπτυξη και τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου μεταξύ του διευρυνόμενου πληθυσμού του κόσμου. κινούμενη ενέργεια, πρώτες ύλες και τρόφιμα, συν βιομηχανικά εξαρτήματα και προϊόντα.

Περίπου το 90% του παγκόσμιου εμπορίου, κατ' όγκο, μεταφέρεται δια θαλάσσης και η Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD) εκτιμά ότι, το 2019, περίπου 11 δισεκατομμύρια τόνοι φορτίου μεταφέρθηκαν με τη ναυτιλία. Το θαλάσσιο εμπόριο διπλασιάστηκε επίσης μεταξύ των ετών 2000 και 2018, με τη βοήθεια της ευρείας αποδοχής των αρχών του ελεύθερου εμπορίου, του θεμιτού ανταγωνισμού και των ανοιχτών ναυτιλιακών αγορών.

Σύμφωνα με την UNCTAD, περίπου το 60% της δραστηριότητας των θαλάσσιων μεταφορών εξυπηρετεί πλέον τις οικονομίες των αναπτυσσόμενων χωρών. Χωρίς έναν αποτελεσματικό παγκόσμιο τομέα θαλάσσιων μεταφορών θα ήταν αδύνατο να λειτουργήσουν οι οικονομίες του 21ου αιώνα.

Αναγνωρίζεται ευρέως ότι ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (ΠΟΕ) και το τρέχον πολυμερές εμπορικό σύστημα πρέπει να μεταρρυθμιστούν για να επιτευχθούν ουσιαστικές και αμοιβαία επωφελείς βελτιώσεις, οι οποίες αντικατοπτρίζουν πλήρως τις τρέχουσες και μελλοντικές ανάγκες του παγκόσμιου εμπορίου. Όσον αφορά τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, ο ναυτιλιακός κλάδος τάσσεται σθεναρά υπέρ της επανέναρξης των πλήρους διαπραγματεύσεων στο πλαίσιο της Γενικής Συμφωνίας του ΠΟΕ για το εμπόριο υπηρεσιών (GATS) –ή κάποιου άλλου πολυμερούς μηχανισμού– που περιλαμβάνει εστίαση στις θαλάσσιες μεταφορές.

Είναι σημαντικό ότι οι δεσμεύσεις των κυβερνήσεων για τις θαλάσσιες υπηρεσίες δεν κωδικοποιήθηκαν από τη GATS όταν τέθηκε σε ισχύ το 1995, και οι δεσμεύσεις που ανέλαβαν στη συνέχεια τα μέλη του ΠΟΕ στο πλαίσιο των διαπραγματεύσεων του Γύρου της Ντόχα δεν ήταν οριστικές. Επομένως, αυτές οι δεσμεύσεις παραμένουν μη κωδικοποιημένες, πράγμα που σημαίνει ότι οι θαλάσσιες υπηρεσίες είναι πιο ευάλωτες από πολλούς άλλους μεγάλους βιομηχανικούς τομείς στη μονομερή εφαρμογή προστατευτικών/περιοριστικών μέτρων από τις κυβερνήσεις.

Λόγω της στρατηγικής σημασίας για τις εθνικές οικονομίες ενός αποτελεσματικού διεθνούς ναυτιλιακού τομέα, η παροχή ασφάλειας δικαίου στις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στο πλαίσιο του ΠΟΕ ή μια παρόμοια πολυμερής διαδικασία θα πρέπει να είναι θεμελιώδους ενδιαφέροντος για τις κυβερνήσεις.

Η ICS επιδιώκει μέσω της μελέτης PRIME να ενθαρρύνει μια σοβαρή συζήτηση σχετικά με την επανάληψη των διαπραγματεύσεων της GATS και του ΠΟΕ με ιδιαίτερη έμφαση στη σύναψη πολυμερούς συμφωνίας για τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών. Ενώ μια πολυμερής εμπορική συμφωνία για τις θαλάσσιες μεταφορές είναι σημαντική και επιθυμητή, η μελέτη προτείνει ότι η τρέχουσα απουσία μιας τέτοιας συμφωνίας δεν είναι ο μόνος παράγοντας που εμποδίζει τις εθνικές οικονομίες να καρπωθούν πλήρως τα οφέλη των αποτελεσματικών υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών.

Ειδικότερα, η μελέτη υποδηλώνει ότι είναι αυτοκαταστροφικό για κάθε χώρα να κρατά τις δικές της ναυτιλιακές μεταρρυθμίσεις όμηρους οποιουδήποτε χαμηλότερου επιπέδου φιλοδοξίας των εμπορικών εταίρων της. Όπως τονίζεται στη Μελέτη, οι εθνικές οικονομίες θα εξυπηρετούνταν καλύτερα αν κινηθούν όσο το δυνατόν περισσότερο προς τη διευκόλυνση των ανοιχτών αγορών και του θεμιτού ανταγωνισμού στον ναυτιλιακό τομέα – ακόμη και αν αυτό σημαίνει να το κάνουν μεμονωμένα, εκτός του πλαισίου που προβλέπει μια πολυμερής συμφωνία.

Η μελέτη αυτή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι κυβερνήσεις έχουν περισσότερα να κερδίσουν αφαιρώντας ή μειώνοντας τους μη δασμολογικούς περιορισμούς παρά εστιάζοντας μόνο στους παραδοσιακούς δασμούς, σημειώνοντας ότι οι μέσοι μη δασμολογικοί περιορισμοί που καταγράφονται στη βαθμολογία PRIME μιας μεμονωμένης χώρας (επίπεδο περιορισμού) είναι τέσσερις φορές υψηλότεροι από τα παραδοσιακά δασμολογικά μέτρα. Από άποψη πολιτικής, αυτό το εύρημα καταδεικνύει την ανάγκη να προχωρήσουμε πέρα από τους παραδοσιακούς δασμούς στις συζητήσεις και τις διαπραγματεύσεις για τη μεταρρύθμιση.

4.2 Μέθοδοι προστατευτισμού στη Ναυτιλία των ΗΠΑ

Οι ΗΠΑ υιοθέτησαν μια σειρά εμπορικών προστατευτικών μέτρων το 2018. Σύμφωνα με τις ΗΠΑ, η στροφή προς τον προστατευτισμό οφείλεται στο ότι οι δασμοί στις εισαγωγές των ΗΠΑ ήταν χαμηλότεροι από εκείνους στις εξαγωγές των ΗΠΑ αλλού στον κόσμο και από τις αθέμιτες πρακτικές των εμπορικών τους εταίρων. Στην περίπτωση της Κίνας, η διαφορά αφορούσε επίσης την ανεπαρκή προστασία της πνευματικής ιδιοκτησίας και το γεγονός ότι οι αμερικανικές εταιρείες δεν επιτρέπεται να αποκτήσουν πλειοψηφικό μερίδιο σε κοινοπραξίες. Σύμφωνα με τον Πρόεδρο Trump, η άνιση θέση των ΗΠΑ στο διεθνές εμπόριο προκαλούσε αύξηση του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών τους. Μετά από μια σειρά ανεπιτυχών συνομιλιών με τους εταίρους τους, οι ΗΠΑ επέβαλαν δασμούς σε μια ολόκληρη σειρά προϊόντων.

Η μονομερής δράση των ΗΠΑ οδήγησε σε κλιμάκωση των εμπορικών διαφορών, ιδίως με την Κίνα. Το πρώτο βήμα των ΗΠΑ ήταν να επιβάλουν δασμούς στις εισαγωγές ηλιακών συλλεκτών και πλυντηρίων ρούχων, ειδικά εκείνων από την Κίνα και άλλες χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας. Τον Μάρτιο, εισήγαγε εισαγωγικούς δασμούς σε χάλυβα και αλουμίνιο (και άλλα κινεζικά προϊόντα). Η Κίνα απάντησε στις αρχές Απριλίου με δασμούς στις εισαγωγές επιλεγμένων προϊόντων των ΗΠΑ (φασόλια σόγιας, αυτοκίνητα, χημικά κ.λπ.). Στα μέσα Μαΐου, η Κίνα πρόσφερε μια δέσμη μέτρων με στόχο τη μείωση του εμπορικού ελλείμματος των ΗΠΑ με την Κίνα έως και 200 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ, συμπεριλαμβανομένης της άρσης ορισμένων δασμών στα αγροτικά προϊόντα των ΗΠΑ, αλλά οι δύο πλευρές δεν κατόρθωσαν να συμφωνήσουν. Αντίθετα, οι ΗΠΑ επέβαλαν περαιτέρω δασμούς στις εισαγωγές αγαθών έως και 50 δισεκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ ετησίως. Η Κίνα ανταπέδωσε με δασμούς στις εισαγωγές επιλεγμένων προϊόντων των ΗΠΑ (σόγια, βόειο κρέας κ.λπ.). Ο Πρόεδρος Τραμπ επανέλαβε στη συνέχεια ότι ήταν έτοιμος να επιβάλει δασμούς σε αγαθά αξίας 550 δισεκατομμυρίων δολαρίων, δηλαδή περισσότερο από το σύνολο των εισαγωγών των ΗΠΑ από την Κίνα πέρυσι (506 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ). Οι ΗΠΑ ετοιμάζουν τώρα δασμούς 10% στις εισαγωγές από την Κίνα ύψους 200 δισεκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ με ισχύ από τον Σεπτέμβριο. Για πρώτη φορά, οι δασμοί θα ισχύουν για καταναλωτικά αγαθά όπως τσάντες και ψηφιακές φωτογραφικές μηχανές.

Τα τρέχοντα μέτρα είχαν περιορισμένες επιπτώσεις σε άλλες χώρες εκτός της Κίνας, αλλά έχουν ληφθεί μια σειρά από αντίποινα. Τα υφιστάμενα μέτρα των ΗΠΑ κατά όλων των εμπορικών εταίρων ήταν περιορισμένα μέχρι στιγμής (ισχύουν για λιγότερο από το 3% των συνολικών εισαγωγών των ΗΠΑ). Το πιο σημαντικό στοιχείο είναι οι δασμοί στις εισαγωγές χάλυβα και αλουμινίου, αλλά αντιπροσωπεύουν λιγότερο από το 4% των συνολικών εξαγωγών των κύριων εμπορικών εταίρων της (Μεξικό και Καναδάς). 1 Αρκετές χώρες έχουν ανταποκριθεί στα προστατευτικά μέτρα με αντίποινα στις εισαγωγές προϊόντων των ΗΠΑ. Ο Καναδάς, η ΕΕ και το Μεξικό αντιπροσωπεύουν τους μεγαλύτερους όγκους εισαγωγών που επηρεάστηκαν.

Οι δασμοί στις εισαγωγές αυτοκινήτων και ανταλλακτικών αυτοκινήτων θα μπορούσαν να έχουν μεγαλύτερο αντίκτυπο στο εμπόριο. Ο Πρόεδρος Trump έχει απειλήσει με

τέτοιους δασμούς ως αντίδραση στα αντίποινα που περιγράφονται παραπάνω. Δασμοί 25% θα επιβληθούν σε αυτοκίνητα από όλες τις χώρες και σε φορτηγά από χώρες της NAFTA. Ο όγκος των εισαγωγών (εξαιρουμένων των ανταλλακτικών) που υπόκεινται στους δασμούς θα είναι σχεδόν το 9% του συνόλου των εισαγωγών στις ΗΠΑ. Το Μεξικό, η ΕΕ, ο Καναδάς και η Ιαπωνία θα είναι οι πιο σκληροί εμπορικοί εταίροι με τον αντίκτυπο σε σχέση με το μέγεθος της εξαγωγικής οικονομίας να είναι ιδιαίτερα σημαντικός για το Μεξικό. Οι δασμοί θα επηρεάσουν περίπου το ένα τρίτο των συνολικών εξαγωγών αυτοκινήτων από την ΕΕ. Επιπλέον, οι παγκόσμιες αλυσίδες στην αυτοκινητοβιομηχανία πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την αξιολόγηση των επιπτώσεων. Έως και τα μισά από τα αυτοκίνητα που πωλούν η Toyota και η Honda στις ΗΠΑ παράγονται εκεί, ενώ τα περισσότερα αυτοκίνητα του Ομίλου VW, της BMW και της Daimler στην πραγματικότητα εισάγονται. Το ερώτημα είναι εάν οι παραγωγοί θα ανταποκριθούν ανακατανέμοντας την παραγωγή ή/και εστιάζοντας στις εξαγωγές στο τμήμα της ανώτερης κατηγορίας, το οποίο είναι λιγότερο ευαίσθητο στις διακυμάνσεις των τιμών. Από την σκοπιά της ΕΕ, η Γερμανία είναι πιθανό να πληγεί περισσότερο, με απώλειες να φτάνουν τα 5 δισεκατομμύρια ευρώ, ή το 0,16% του γερμανικού ΑΕΠ, σύμφωνα με εκτιμήσεις του Ifo.

Οι μελλοντικές ενέργειες των ΗΠΑ είναι δύσκολο να προβλεφθούν, αλλά μια περαιτέρω κλιμάκωση των εμπορικών διαφορών θα είχε σημαντικό αντίκτυπο στην παγκόσμια δραστηριότητα. Επιπλέον, οι τάσεις προστατευτισμού και οι αυξανόμενες εμπορικές διαμάχες προκαλούν αύξηση της αβεβαιότητας στις χρηματοπιστωτικές αγορές και, με τη σειρά τους, ξαφνικές εκροές κεφαλαίων. Πολλές χώρες είχαν ήδη να αντιμετωπίσουν τέτοιες καταστάσεις τους τελευταίους μήνες. Οι υψηλότερες τιμές εισαγωγής που προκαλούνται από τα αντίποινα συνοδεύονται από αποδυνάμωση των νομισμάτων των εν λόγω χωρών, προκαλώντας σημαντική αύξηση των πληθωριστικών πιέσεων. Τα προστατευτικά μέτρα μπορεί επίσης να οδηγήσουν στην εισαγωγή μη δασμολογικών φραγμών ή ρυθμιστικών μέτρων που επηρεάζουν ξένα υποκαταστήματα αμερικανικών εταιρειών που ειδικεύονται στην καινοτομία. Ο προστατευτισμός μπορεί επομένως να μειώσει τις διαρροές τεχνολογίας στην παγκόσμια οικονομία. Από την άλλη πλευρά, η ΕΕ κατάφερε να υπογράψει μια συμφωνία ελεύθερου εμπορίου με την Ιαπωνία και οι διαπραγματεύσεις στο ίδιο πνεύμα συνεχίζονται με την Κίνα.

4.3 Κόστος προστατευτισμού

Νέα έκθεση που δόθηκε στη δημοσιότητα στο G20 δείχνει ότι οι υψηλοί δασμοί και οι εμπορικοί περιορισμοί θα μπορούσαν να μειώσουν το παγκόσμιο ΑΕΠ κατά 10 τρισεκατομμύρια δολάρια ετησίως, επιβραδύνοντας την οικονομική ανάκαμψη από την κρίση του COVID-19.

Η παγκόσμια οικονομία θα χάσει έως και 10 τρισεκατομμύρια δολάρια ΑΕΠ το 2025, εκτός εάν οι κυβερνήσεις καταργήσουν ή μειώσουν τους δασμούς και τους μη δασμολογικούς φραγμούς που παρεμποδίζουν επί του παρόντος το παγκόσμιο εμπόριο εμπορευμάτων, σύμφωνα με μια νέα έκθεση που δόθηκε στη δημοσιότητα (17/09/2022, BCG) για τις κυβερνήσεις της G20.

Η έκθεση, με τίτλο *The \$10 Trillion Case for Open Trade*, εκπονήθηκε από ειδικούς του Boston Consulting Group (BCG) και της HSBC. Με βάση το έργο που προετοιμάστηκε για το Business 20 (B20) - το φόρουμ των παγκόσμιων επιχειρηματικών ηγετών που παρέχουν συστάσεις πολιτικής στο G20 - ποσοτικοποιεί τα σχετικά οφέλη και το κόστος του ανοιχτού εμπορίου έναντι του προστατευτισμού.

Χρησιμοποιώντας ένα αποδεδειγμένο μοντέλο για την ανάλυση του αντίκτυπου των εμπορικών ροών στην οικονομική ανάπτυξη, η ερευνητική ομάδα συνέκρινε δύο σενάρια ροών εμπορευμάτων μεταξύ των χωρών της G20. Το ένα σενάριο προϋποθέτει υψηλό επίπεδο ανοιχτού και βασισμένου σε κανόνες εμπορίου και το άλλο προϋποθέτει το μέγιστο εύλογο επίπεδο εμπορικών περιορισμών, συμπεριλαμβανομένης της αύξησης των μέσων παγκόσμιων δασμών, της συνέχισης των δασμών που συνδέονται με τις εμπορικές εντάσεις ΗΠΑ-Κίνας και την εφαρμογή ελάχιστα νέα μέτρα διευκόλυνσης του εμπορίου.

Τον πρώτο χρόνο, τα δύο σενάρια έχουν παρόμοιες οικονομικές επιπτώσεις, αλλά στη συνέχεια αποκλίνουν. Σύμφωνα με το σενάριο προστατευτισμού, η αξία των εμπορευόμενων αγαθών μειώνεται, όπως και το ΑΕΠ. Σύμφωνα με το σενάριο ανοιχτού εμπορίου, η αξία του εμπορίου αυξάνεται κατά 2,0 έως 2,6 ποσοστιαίες μονάδες ετησίως, με το ΑΕΠ να ακολουθεί με ρυθμό αύξησης 1,8 έως 2,3 ποσοστιαίες μονάδες ετησίως. Η έρευνα λαμβάνει υπόψη μόνο το εμπόριο εμπορευμάτων. Εάν περιλαμβανόταν το εμπόριο υπηρεσιών, η αξία της χαλάρωσης των εμπορικών περιορισμών θα ήταν ακόμη πιο σημαντική.

«Σε μια παγκόσμια οικονομία που ήδη παλεύει με τις επιπτώσεις της πανδημίας COVID-19, η ανάλυσή μας δείχνει ότι το ανοιχτό εμπόριο αποφέρει οφέλη σε κάθε χώρα, καθώς και στη συνολική παγκόσμια οικονομία», δήλωσε ο Sukand Ramachandran, διευθύνων σύμβουλος της BCG και ανώτερος συνεργάτης. «Η πρόσθετη ανάπτυξη που υπολογίζουμε από το ανοιχτό εμπόριο μεταφράζεται σε θέσεις εργασίας σε όλο τον κόσμο».

Σύμφωνα με τον ΠΟΕ, τα περιοριστικά μέτρα που εφαρμόζονται από το 2009 και εξακολουθούν να ισχύουν επηρεάζουν περίπου το 10,3% των εισαγωγών της G20, αξίας περίπου 1,6 τρισεκατομμυρίων δολαρίων.

Υποστηρίζεται ότι αν πέσει το εμπόριο τότε ο προστατευτισμός θα έχει πολλές αρνητικές επιπτώσεις:

- Ο προστατευτισμός οδηγεί σε αντίποινα και ως εκ τούτου υψηλότερες τιμές εισαγωγής και υψηλότερες τιμές καταναλωτή.
- Οι καταναλωτές θα πρέπει να πληρώσουν υψηλότερες τιμές για τις εισαγωγές αγαθών (π.χ. ηλεκτρονικά προϊόντα από την Κίνα, τρόφιμα από την Αφρική).
- Οι υψηλότερες τιμές οδηγούν σε χαμηλότερη συνολική ζήτηση προκαλώντας απώλειες θέσεων εργασίας σε άλλους κλάδους.
- Οι εξαγωγείς θα δουν πτώση της ζήτησης, προκαλώντας μικρότερη παραγωγή και πιθανώς ανεργία.
- Ο προστατευτισμός μπορεί να ενθαρρύνει τις αναποτελεσματικές επιχειρήσεις να παραμείνουν στην επιχείρηση και υπάρχει μικρότερο περιθώριο εξειδίκευσης και οικονομιών κλίμακας.
- Ο προστατευτισμός μπορεί να κρατήσει μικρότερες εθνικές επιχειρήσεις που δεν μπορούν να επωφεληθούν από τις ίδιες οικονομίες κλίμακας. Υπάρχουν λιγότερες ανταγωνιστικές πιέσεις για τις επιχειρήσεις και τις οικονομίες να μειώσουν το κόστος.

Δεδομένου ότι το Ηνωμένο Βασίλειο βασίζεται στο εμπόριο για μεγάλο μέρος της οικονομίας του, η αύξηση του προστατευτισμού θα βλάψει την οικονομία του Ηνωμένου Βασιλείου (ίσως περισσότερο από άλλες οικονομίες). Οι υψηλότεροι δασμοί θα οδηγήσουν σίγουρα σε χαμηλότερες εξαγωγές, χαμηλότερες εισαγωγές και χαμηλότερο ρυθμό οικονομικής ανάπτυξης.

Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί ότι το 60% του εμπορίου του Ηνωμένου Βασιλείου γίνεται πλέον με την ΕΕ. Επομένως, εάν πρόκειται απλώς για προστατευτισμό για χώρες εκτός ΕΕ, το αποτέλεσμα θα είναι μικρότερο και ο αντίκτυπος όχι τόσο σοβαρός.

4.4 Κόστος Προστατευτισμού στις ΗΠΑ

United States



PRIME Score

	Score	Rank in World	Rank in Europe/Atlan.
Entry & Licensing	4.4 out of 18.0	#23 out of 46	#15 out of 21
Management & Employment	2.6 out of 12.9	#33 out of 46	#18 out of 21
Operation & Competition	10.2 out of 29.1	#40 out of 46	#20 out of 21
Tariffs and Trade Agreements	5.7 out of 20.0	#32 out of 58	#25 out of 26
Governmental Efficiency & Integrity	2.9 out of 20.0	#11 out of 58	#9 out of 26
Total PRIME	25.8 out of 100.0	#29 out of 46	#21 out of 21

Economic Profile

Population: 327.2 million	GDP: \$20.5 trillion	GDP per Capita: \$62,795
Goods Exports: \$1,674.3 billion	Goods Imports: \$2,561.7 billion	Total Goods Trade: \$4.2 trn.
Total Trade per Capita: \$12,947	Trade Share of GDP: 20.6%	Global Seafarers Share: 2.02%
Merchant Fleet: 1,978 ships	% Merchant Fleet (dwt): 2.97%	Fleet Value: \$112.7 billion

Impact of Policies

	United States	Average for All Countries	Average for Europe/Atlantic
Average Applied MFN Tariff	1.7%	3.2%	2.0%
Tariff Equivalent of Other PRIME Elements	11.2%	9.8%	7.4%
Total Tariff Equivalent of Policies	12.9%	13.1%	9.4%

Πηγή: <https://www.ics-shipping.org/current-issue/protectionism-in-maritime-economies-study/#>

Στα τέλη του 2019, η ναυτιλιακή βιομηχανία ετοιμάζεται να τελειώσει μια από τις πιο έντονες χρονιές για τις επιχειρήσεις εδώ και πολύ καιρό. Η προθεσμία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) για το ανώτατο όριο θείου πλησιάζει γρήγορα, ενώ οι πιέσεις από το κοινό πιέζουν για περισσότερη ισότητα των φύλων στο εργατικό δυναμικό του κλάδου. Οι μεταβαλλόμενες γεωπολιτικές ισορροπίες στέκονται επίσης εμπόδιο στις καλές επιχειρήσεις για το καλύτερο μέρος του 2019, καθώς η βιομηχανία κράτησε την ανάσα της όταν οι εντάσεις κοντά στα στενά του Ορμούζ και στα ανοιχτά της Βενεζουέλας έφτασαν στο αποκορύφωμά τους νωρίτερα φέτος.

Ωστόσο, πολλοί ενδιαφερόμενοι έχουν εκφράσει ανησυχίες σχετικά με την άνοδο και την εφαρμογή προστατευτικών πολιτικών σε ορισμένες από τις κορυφαίες οικονομίες του

κόσμου, συμπεριλαμβανομένων των ΗΠΑ και της Κίνας, του Ηνωμένου Βασιλείου και της Βραζιλίας.

Ο συνεχιζόμενος εμπορικός πόλεμος μεταξύ των ΗΠΑ και της Κίνας αντιπροσωπεύει την υψηλότερη μορφή προστατευτικής πολιτικής που εφαρμόζεται αυτή τη στιγμή. Ένας εικονικός πόλεμος φθοράς μεταξύ δύο από τις πιο ισχυρές χώρες στον κόσμο, ξεκίνησε περίπου τον Μάρτιο του 2018, όταν ο πρόεδρος Ντόναλντ Τραμπ αποφάσισε να επιβάλει κυρώσεις στις εισαγωγές χάλυβα από το Πεκίνο στο 25%. Η Κίνα έσπευσε να αντιδράσει, αυξάνοντας τους δασμούς σε ορισμένα αμερικανικά προϊόντα, όπως σπόροι σόγιας, κρασί, φρούτα και ξηροί καρποί.

Το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο έχασε τη δυναμική του το 2018 λόγω της αυξημένης αβεβαιότητας. Το πιο σημαντικό μέτρο περιορισμού του εμπορίου που υπάρχει, σηματοδότησε την έναρξη μιας νέας τάσης προστατευτισμού που, με τα χρόνια, οδήγησε στην εφαρμογή 137 παρόμοιων πολιτικών σε όλο τον κόσμο.

Όπως εξηγεί ο ανώτερος σύμβουλος πολιτικής του Διεθνούς Επιμελητηρίου (ICS), Helio Vicente, αυτά τα μέτρα θέτουν σε κίνδυνο τον ήδη εύθραυστο ναυτιλιακό τομέα: «Το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο έχασε τη δυναμική του το 2018 λόγω της αυξημένης αβεβαιότητας ως αποτέλεσμα του κλιμακούμενου εμπορικού πολέμου μεταξύ των ΗΠΑ και των ΗΠΑ. Η Κίνα, μαζί με τις αυξημένες ανησυχίες για τη διάδοση περιοριστικών εμπορικών πολιτικών και μέτρων σε όλο τον κόσμο».

Σχεδόν δύο χρόνια αργότερα, το παγκόσμιο εμπόριο αρχίζει να αισθάνεται τις επιπτώσεις αυτών των εντάσεων, οδηγώντας τους φορείς της ναυτιλίας να ζητούν επείγουσα δράση από τις κυβερνήσεις και τους διεθνείς οργανισμούς.

Τον Μάιο του 2019, το ICS προσχώρησε σε άλλους οργανισμούς για να εκφράσει την ανησυχία του για αυτήν την αύξηση των προστατευτικών πολιτικών. Η αντιπροσωπεία πήγε στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου (ΠΟΕ) για να παρουσιάσει δύο έγγραφα θέσης που περιγράφουν την υποστήριξη της για το ελεύθερο εμπόριο και ένα πολυμερές εμπορικό σύστημα βασισμένο σε κανόνες. Οι εθνικές πολιτικές μπορούν να έχουν αρνητικό αντίκτυπο στο θαλάσσιο εμπόριο και τις αναπτυξιακές φιλοδοξίες όλων. Οι μελέτες αποκάλυψαν περαιτέρω επταπλάσια αύξηση των περιοριστικών εισαγωγικών εμπορικών μέτρων μόνο το 2017, τα οποία αντιπροσώπευαν περίπου 588,3 δισεκατομμύρια δολάρια σε επιπλέον κόστος για το παγκόσμιο εμπόριο.

Οι ανησυχίες έφθασαν στο αποκορύφωμά τους τον Οκτώβριο του τρέχοντος έτους, όταν η ετήσια ανασκόπηση των θαλάσσιων μεταφορών της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη αποκάλυψε σημαντική πτώση στην ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου από 4,1% το 2017 σε 2,7% το 2018.

Ένα σημαντικό θύμα αυτού του πλαισίου ήταν η ανάπτυξη του εμπορίου με εμπορευματοκιβώτια, η οποία μειώθηκε από 6% το 2017 σε 2,6% το 2018. Η ανάπτυξη της κυκλοφορίας εμπορευματοκιβωτίων λιμένων σημείωσε επίσης πτώση, καθώς τα ποσοστά αυξήθηκαν κατά 4,7% το 2018, από 6,7% το προηγούμενο έτος. Σχολιάζοντας τα στοιχεία, ο γενικός γραμματέας της UNCTAD Mukhisa Kituyi είπε: «Η πτώση στην ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου είναι αποτέλεσμα πολλών τάσεων,

συμπεριλαμβανομένης της αποδυνάμωσης του πολυμερούς εμπορικού συστήματος και του αυξανόμενου προστατευτισμού.

Είναι μια προειδοποίηση ότι οι εθνικές πολιτικές μπορεί να έχουν αρνητικό αντίκτυπο στο θαλάσσιο εμπόριο και τις αναπτυξιακές φιλοδοξίες όλων. Με μια νέα αύξηση των δασμών που σχεδιάζεται για τα μέσα Δεκεμβρίου 2019, τα κλάσματα μεταξύ Πεκίνου και Ουάσιγκτον κάθε άλλο παρά έχουν επιλυθεί, με τον επικεφαλής αναλυτή ναυτιλίας της Bimco, Peter SAND , να προειδοποιεί ότι οι επιπτώσεις αναδιαμορφώνουν ριζικά τους παγκόσμιους εμπορικούς δρόμους.

«Ενώ η ίδια η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει πολύ λίγο έλεγχο στο τι μεταφέρει πού, ο εμπορικός πόλεμος έχει οδηγήσει σε αναδιάταξη των εμπορικών λωρίδων», εξηγεί ο Sand. Για παράδειγμα, οι εισαγωγές από την Ασία έχουν σημειώσει μέτρια ανάπτυξη παρά την κατακόρυφη πτώση των εισαγωγών των ΗΠΑ από την Κίνα. Από την άλλη πλευρά, οι ΗΠΑ βρήκαν νέους αγοραστές σόγιας, ωθώντας με τη σειρά τους την Κίνα να τους αγοράσει από τη Βραζιλία.

Η αλλαγή των χωρών εισαγωγής/εξαγωγής μπορεί να προκαλέσει προβλήματα στους παράγοντες της βιομηχανίας που δεν μπορούν πλέον να βασίζονται απαραίτητα σε εποχιακές συναλλαγές. Ωστόσο, η εμπορική λωρίδα με κατεύθυνση προς τα ανατολικά του Ειρηνικού πληρώνει το υψηλότερο τίμημα. «Ο εμπορικός πόλεμος έδωσε αρχικά ώθηση σε αυτόν τον εμπορικό δρόμο στα τέλη του περασμένου έτους, καθώς οι εισαγωγείς έσπευσαν να εφοδιάσουν τα προϊόντα τους πριν αυξηθούν οι τιμές», εξηγεί ο Sand.

Αν και αυτό αρχικά σήμαινε μια ώθηση για την αγορά ναυτιλιακών εμπορευματοκιβωτίων, δεν υπάρχουν πλέον στοιχεία προεφοδιασμού τις εβδομάδες πριν από την επόμενη αύξηση των δασμών. «Από τη στιγμή που αυτό τεθεί σε ισχύ», συνεχίζει ο Sand, «με δασμούς σχεδόν σε όλες τις εισαγωγές των ΗΠΑ από την Κίνα, δεν μπορούν να αναμένονται άλλες ενισχύσεις από τον προεφοδιασμό. Αυτό έχει ήδη οδηγήσει σε χαμηλότερους όγκους και χαμηλότερους ναύλους». Καθώς οι εισαγωγές των ΗΠΑ από την Κίνα συνεχίζουν να πέφτουν –μειωμένες κατά 7% τους πρώτους εννέα μήνες του 2019– το ίδιο συμβαίνει και με τις αμερικανικές εξαγωγές κόκκων σόγιας, οι οποίες μειώθηκαν σχεδόν στο μηδέν πέρυσι.

Ωστόσο, ο Sand προειδοποιεί ότι αυτά τα εναλλακτικά μέτρα πιθανότατα δεν θα καταφέρουν να συγκρατήσουν τις ζημιές του εμπορικού πολέμου εάν οι εντάσεις συνεχίσουν να κλιμακώνονται στο μέλλον. «Ακόμη και αν ληφθούν υπόψη οι μεταβαλλόμενες εμπορικές συνθήκες», λέει, «οι πλοιοκτήτες τοποθετούν τα πλοία τους ανάλογα με το πού υπήρχε μεγάλη ζήτηση τα τελευταία χρόνια και η αλλαγή των χωρών εισαγωγής/εξαγωγής μπορεί να προκαλέσει προβλήματα στους παράγοντες του κλάδου που δεν μπορούν πλέον να βασίζονται απαραίτητα σε εποχιακές συναλλαγές και μοτίβα που είχαν συνηθίσει».

Με τις εντάσεις να εντείνονται, ο Σαντ ισχυρίζεται ότι η κατάσταση είναι πιθανό να επιδεινωθεί. «Μόλις οι αλυσίδες εφοδιασμού διαταραχθούν και η εμπιστοσύνη διαβρωθεί στο βαθμό που συνέβη κατά τη διάρκεια αυτού του εμπορικού πολέμου», λέει,

«η επίδραση του εμπορικού πολέμου στη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων και ξηρού χύδην φορτίου μεταξύ των δύο χωρών θα μπορούσε να διαρκέσει πολύ πέρα από κάθε λύση στον εμπορικό πόλεμο (εάν κάποιο από αυτά εκδηλωθεί), αν και η BIMCO είναι δύσπιστη ότι θα υπάρξει ουσιαστική πρόοδος σύντομα».

Ο παγκόσμιος ναυτιλιακός τομέας συνεχίζει να συνεργάζεται με κυβερνήσεις από όλο τον κόσμο. Τα επόμενα χρόνια, η BIMCO προβλέπει περαιτέρω επιδείνωση του θεμελιώδους ισοζυγίου ζήτησης και προσφοράς, με το πρώτο να επιβραδύνεται και το δεύτερο να αναμένεται να αναπτυχθεί, γεγονός που με τη σειρά του θα οδηγήσει σε χαμηλότερους ναύλους. Αντιμέτωπη με την προοπτική να παρακολουθεί από το πλάι – με τις δυνάμεις της περιορισμένες σε λόμπι και ενθάρρυνση συζητήσεων– η βιομηχανία είναι ωστόσο αποφασισμένη να κάνει τη φωνή της να ακουστεί. Όπως το θέτει ο Vicente, «ο παγκόσμιος ναυτιλιακός τομέας συνεχίζει να συνεργάζεται με κυβερνήσεις από όλο τον κόσμο για να συζητήσει τις συνεχείς ανησυχίες μας σχετικά με αυτά τα ζητήματα, τα οποία είναι πέρα από τον έλεγχο του κλάδου». Ωστόσο, λέει, «ο κλάδος παραμένει ανθεκτικός». Το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο προβλέπεται να αυξηθεί με μέσο ετήσιο ρυθμό 3,4% μεταξύ 2019 και 2024, κυρίως λόγω της αύξησης των εμπορευματοκιβωτίων, των ξηρών φορτίων χύδην και του αερίου. «Ωστόσο, αυτές οι προβλέψεις μπορούν να επιτευχθούν μόνο εάν παράγοντες όπως ο εμπορικός προστατευτισμός και άλλοι κίνδυνοι (συμπεριλαμβανομένων των εμπορικών πολέμων) μπορούν να αντιμετωπιστούν προσεκτικά και να αντιμετωπιστούν από τις εμπλεκόμενες κυβερνήσεις», καταλήγει ο Vicente.

Κεφάλαιο 5^ο

5.1 Πλεονεκτήματα και Μειονεκτήματα Προστατευτισμού

Η πολιτική του εμπορικού προστατευτισμού έχει ορισμένα προφανή πλεονεκτήματα. Ο περιορισμός των εισαγωγών βοηθά την εγχώρια οικονομία της χώρας που την εφαρμόζει να αναπτύξει νέες βιομηχανίες που διαφορετικά θα μπορούσαν να ανατραπούν από εισαγωγές από άλλες χώρες που είχαν πρωτοποριακό ξεκίνημα. Αυτές οι αναπτυσσόμενες βιομηχανίες μπορούν να προσθέσουν στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας, να δημιουργήσουν θέσεις εργασίας, να αυξήσουν τον συνολικό πλούτο της χώρας και να οδηγήσουν σε καλύτερο εμπορικό ισοζύγιο.

Όμως, ο εμπορικός προστατευτισμός έχει και κάποια μειονεκτήματα. Ο εμπορικός προστατευτισμός δεν είναι αποτελεσματικός από οικονομική άποψη. Είναι πιο αποτελεσματικός σύμφωνα με την έννοια του συγκριτικού πλεονεκτήματος για μια χώρα να εστιάζει την παραγωγή της σε εκείνα τα αγαθά για τα οποία έχει πλεονέκτημα στην παραγωγή και να εισάγει εκείνα τα αγαθά που δεν έχει. Επιπλέον, οι καταναλωτές στην εγχώρια αγορά μπορεί επίσης να πρέπει να πληρώσουν ένα ασφάλιστρο για μια καλύτερη παραγόμενη εισαγωγή ή να τους στερηθεί η δυνατότητα να το αποκτήσουν.

Αυτό μπορεί να μειώσει το βιοτικό επίπεδο των πολιτών της χώρας που εφαρμόζει την πολιτική του προστατευτισμού. Επιπλέον, η χώρα αυτή πρέπει να θυμάται ότι ο Χρυσός Κανόνας εφαρμόζεται συχνά στο διεθνές εμπόριο: Οι χώρες που υπόκεινται στον εμπορικό προστατευτισμό της χώρας αυτής ενδέχεται να αντεπιτεθούν θέτοντας εμπορικούς φραγμούς κατά των εισαγωγών από τη συγκεκριμένη χώρα.

5.2 Προστατευτισμός και Ελεύθερο Εμπόριο

Η Συνέλευση των Πολιτών εξετάζει τι είδους εμπορική συμφωνία πρέπει να επιδιώξει το Ηνωμένο Βασίλειο με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Οι συζητήσεις μπορεί να γίνουν αρκετά λεπτομερείς και συγκεκριμένες. Αλλά υπάρχει επίσης ένα μεγάλο ζήτημα αρχής: είναι καλύτερο το ελεύθερο εμπόριο σε σχέση με τον προστατευτισμό;

Μια άποψη λέει ότι πρέπει να κάνουμε όσο το δυνατόν πιο εύκολη τη μετακίνηση αγαθών και υπηρεσιών μεταξύ των χωρών. Αυτή η προσέγγιση βασίζεται στο επιχείρημα ότι το περισσότερο εμπόριο μας κάνει πλουσιότερους και επομένως είναι καλό. Είναι γνωστό ως ως ελεύθερο εμπόριο.

Μια άλλη προσέγγιση λέει ότι πρέπει να περιορίσουμε το εμπόριο. Μπορεί να το κάνουμε αυτό για να προστατεύσουμε ορισμένες θέσεις εργασίας. Μπορεί να πιστεύουμε ότι χρειαζόμαστε ορισμένες βιομηχανίες – όπως η παραγωγή τροφίμων ή η χαλυβουργία – σε περίπτωση που τα πράγματα πάνε στραβά στον ευρύτερο κόσμο. Ίσως θέλουμε να περιορίσουμε τις εισαγωγές από χώρες με χαμηλότερα εργασιακά ή περιβαλλοντικά πρότυπα, ώστε να μην μπορούν να υπονομεύσουν τις βιομηχανίες μας. Αυτή η προσέγγιση είναι γνωστή ως προστατευτισμός.

Πολλοί οικονομολόγοι συμφωνούν ότι ορισμένοι περιορισμοί στο εμπόριο είναι επιθυμητοί, αλλά ότι θα πρέπει να είμαστε προσεκτικοί, καθώς τέτοιοι περιορισμοί μπορεί να μας κάνουν φτωχότερους συνολικά. Για παράδειγμα, τα όρια στις εισαγωγές γεωργικών προϊόντων μπορεί να είναι καλά για τους Βρετανούς αγρότες, αλλά αυξάνουν επίσης τις τιμές των τροφίμων.

Το ελεύθερο εμπόριο αυξάνει το μέγεθος της οικονομίας στο σύνολό της. Επιτρέπει την παραγωγή αγαθών και υπηρεσιών πιο αποτελεσματικά. Αυτό συμβαίνει επειδή ενθαρρύνει τα αγαθά ή τις υπηρεσίες να παράγονται εκεί όπου οι φυσικοί πόροι, οι υποδομές ή οι δεξιότητες και η τεχνογνωσία τους ταιριάζουν καλύτερα. Αυξάνει την παραγωγικότητα, η οποία μπορεί να οδηγήσει σε υψηλότερους μισθούς μακροπρόθεσμα. Υπάρχει ευρέως διαδεδομένη συμφωνία ότι το αυξανόμενο παγκόσμιο εμπόριο τις τελευταίες δεκαετίες έχει αυξήσει την οικονομική ανάπτυξη. Το ελεύθερο εμπόριο είναι καλό για τους καταναλωτές. Μειώνει τις τιμές εξαλείφοντας τους δασμούς και αυξάνοντας τον ανταγωνισμό. Ο μεγαλύτερος ανταγωνισμός είναι επίσης πιθανό να βελτιώσει την ποιότητα και τις επιλογές. Ορισμένα πράγματα, όπως τα τροπικά φρούτα, δεν θα ήταν διαθέσιμα στο Ηνωμένο Βασίλειο χωρίς εμπόριο. Η μείωση των μη δασμολογικών φραγμών μπορεί να αφαιρέσει τη γραφειοκρατία, μειώνοντας έτσι το κόστος των συναλλαγών. Εάν οι εταιρείες που εμπορεύονται σε πολλές χώρες πρέπει να εργαστούν με ένα μόνο σύνολο κανονισμών, το κόστος «συμμόρφωσης» τους μειώνεται. Κατ' αρχήν, αυτό θα κάνει τα αγαθά και τις υπηρεσίες φθηνότερα.

Αντίθετα, ο προστατευτισμός μπορεί να οδηγήσει σε καταστροφικούς εμπορικούς πολέμους που αυξάνουν το κόστος και την αβεβαιότητα καθώς κάθε πλευρά προσπαθεί να προστατεύσει τη δική της οικονομία. Οι κανόνες προστατευτισμού μπορεί να τείνουν να ευνοούν τις μεγάλες επιχειρήσεις και τα κατοχυρωμένα συμφέροντα, καθώς έχουν

τους πόρους για να ασκήσουν πιέσεις πιο αποτελεσματικά.

Ενώ το ελεύθερο εμπόριο αυξάνει το μέγεθος της οικονομίας στο σύνολό της, δεν είναι πάντα καλό για όλους. Καθώς περισσότερες χώρες βιώνουν βιομηχανική ανάπτυξη, οι παραδοσιακές εγχώριες βιομηχανίες μπορεί να υποχωρήσουν. Στο Ηνωμένο Βασίλειο, για παράδειγμα, η ναυπηγική βιομηχανία έχει υποχωρήσει ενόψει του διεθνούς ανταγωνισμού από τη δεκαετία του 1950 και σήμερα η παραγωγή χάλυβα αντιμετωπίζει αυξανόμενο ανταγωνισμό. Ο προστατευτισμός μπορεί να βοηθήσει στη διατήρηση των θέσεων εργασίας σε αυτούς τους τομείς ή τουλάχιστον να επιβραδύνει τη διαδικασία αλλαγής. Ο προστατευτισμός μπορεί επίσης να βοηθήσει στη δημιουργία νέων βιομηχανιών. Σε τομείς με υψηλό κόστος εκκίνησης, οι νέες επιχειρήσεις ενδέχεται να δυσκολευτούν να ανταγωνιστούν εάν δεν υπάρξει υποστήριξη από την κυβέρνηση με τη μορφή δασμών ή επιδοτήσεων. Μόλις γίνουν ανταγωνιστικά, τέτοια εμπόδια μπορούν να αρθούν. Ο προστατευτισμός μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη διαφύλαξη «στρατηγικών» βιομηχανιών όπως η ενέργεια, το νερό, ο χάλυβας, τα όπλα και τα τρόφιμα. Για παράδειγμα, η «διατροφική ασφάλεια» μπορεί να θεωρηθεί σημαντική, ώστε να μπορούμε να ταΐζουμε τον εαυτό μας εάν συμβεί κάτι τρομερό που διαταράσσει το σύστημα του παγκόσμιου εμπορίου.

Μερικοί άνθρωποι ανησυχούν ότι οι συμφωνίες ελεύθερων συναλλαγών μπορεί να οδηγήσουν σε μείωση των προτύπων. Τέτοιες συμφωνίες ενδέχεται να απαιτούν από εμάς να εισάγουμε αγαθά και υπηρεσίες ακόμα κι αν δεν πληρούν τα πρότυπά μας, τα οποία στη συνέχεια μπορεί να είναι φθηνότερα από εκείνα που πραγματοποιούνται από εγχώριες βιομηχανίες. Για παράδειγμα, μερικοί άνθρωποι ανησυχούν πρόσφατα ότι μια συμφωνία ελεύθερου εμπορίου με τις ΗΠΑ θα μπορούσε να επιτρέψει την εισαγωγή κοτόπουλου πλυμένου με χλώριο. Μπορεί επίσης να υπάρξει πίεση για μείωση των προτύπων μας για τα δικαιώματα των εργαζομένων ή την προστασία του περιβάλλοντος, ώστε οι εταιρείες μας να μπορούν να ανταγωνιστούν εταιρείες σε χώρες που έχουν χαμηλότερα πρότυπα.

Ενώ ορισμένοι οικονομολόγοι και φορείς χάραξης πολιτικής πιστεύουν ότι ο εμπορικός προστατευτισμός θα βοηθήσει την οικονομία ενός έθνους, πολλοί άλλοι πιστεύουν ότι η ζημιά μπορεί να είναι σοβαρή. Για παράδειγμα, ο Willem Buiter, επικεφαλής οικονομολόγος στη Citi, δήλωσε ότι οι πολιτικές προστασίας του εμπορίου θα μπορούσαν να προκαλέσουν παγκόσμιο εμπορικό πόλεμο «ο οποίος θα μπορούσε εύκολα να πυροδοτήσει μια παγκόσμια ύφεση». Άλλοι, όπως ο Ajay Rajadhyaksha, επικεφαλής της μακροοικονομικής έρευνας στη Barclays πιστεύουν ότι, «Εάν οι δασμοί είναι πιο «επιθετικοί» και οδηγήσουν σε μια διαμάχη για το δημόσιο εμπόριο με την Κίνα, οι αγορές θα γίνουν νευρικές, ειδικά εάν φαίνεται μια απότομη υποτίμηση (αντίποινα) [κινεζικού γιουάν] σαν μια ρεαλιστική απάντηση». Εν ολίγοις, η προστασία του εμπορίου θα πρέπει να εξεταστεί πολύ προσεκτικά λόγω των επικίνδυνων επιπτώσεων που θα μπορούσε να έχει στην εγχώρια οικονομία και παγκοσμίως.

5.3 Προστατευτισμός και Παγκοσμιοποίηση

Πρόσφατα, τα παγκόσμια γεγονότα όπως ο εμπορικός πόλεμος μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών και της Κίνας και το κίνημα του Brexit στη Βρετανία υπογραμμίζουν την απώλεια πίστης των Προηγμένων Οικονομιών στην παγκοσμιοποίηση. Η παγκοσμιοποίηση αναφέρεται στην οικονομική, κοινωνική και πολιτική ενοποίηση των εθνών. Συνεπάγεται τη διάδοση προϊόντων, τεχνολογίας, πληροφοριών και θέσεων εργασίας πέρα από τα εθνικά σύνορα και τους πολιτισμούς. Με οικονομικούς όρους, περιγράφει μια αλληλεξάρτηση των εθνών σε όλο τον κόσμο, που ενισχύεται μέσω του ελεύθερου εμπορίου.

Η παγκοσμιοποίηση οραματίζεται έναν κόσμο χωρίς σύνορα ή αναζητά έναν κόσμο ως παγκόσμιο χωριό. Αυτό που σήμερα αναφέρεται ως παγκοσμιοποίηση, ξεκίνησε με το τέλος του Ψυχρού Πολέμου και τη διάλυση της Σοβιετικής Ένωσης το 1991. Η παγκοσμιοποίηση ήταν το παρακλάδι δύο συστημάτων - της δημοκρατίας και του καπιταλισμού - που αναδείχθηκαν νικητές στο τέλος του Ψυχρού Πολέμου. Ως διαστάσεις της παγκοσμιοποίησης μπορούν να αναφερθούν η επιταχυνόμενη διασυννοριακή ροή αγαθών, ανθρώπων, κεφαλαίων, πληροφοριών και ενέργειας, που συχνά επιτρέπονται από τις τεχνολογικές εξελίξεις. Εν ολίγοις η παγκοσμιοποίηση αναφέρεται σε εμπόριο χωρίς δασμούς, διεθνή ταξίδια με εύκολες ή χωρίς βίζα, ροές κεφαλαίων με λίγα εμπόδια, διασυννοριακοί αγωγοί και ενεργειακά δίκτυα και απρόσκοπτη παγκόσμια επικοινωνία σε πραγματικό χρόνο φάνηκαν να είναι οι στόχοι προς τους οποίους κινούνταν ο κόσμος.

Η παγκοσμιοποίηση είχε ήδη αρχίσει να καταρρέει ή να λιμνάζει από την παγκόσμια οικονομική κρίση (GFC) του 2008-09. Αυτό αντικατοπτρίζεται στο Brexit και στην Πολιτική Αμερικής Πρώτης των ΗΠΑ. Επιπλέον, οι εμπορικοί πόλεμοι και η διακοπή των συνομιλιών του ΠΟΕ είναι μια άλλη αναγνώριση της υποχώρησης της παγκοσμιοποίησης. Αυτές οι τάσεις ανοίγουν το δρόμο για ένα αίσθημα κατά της παγκοσμιοποίησης ή προστατευτισμού, το οποίο μπορεί να ενισχυθεί περαιτέρω λόγω της εξάπλωσης της πανδημίας Covid-19.

Τα τελευταία χρόνια, πολλές χώρες επέκριναν την ινδική οικονομία ότι έγινε προστατευτική. Αυτό μπορεί να απεικονιστεί στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- Δεν ανοίγει για εισαγωγές, ιδιαίτερα μετά την αποτυχία της ινδικής κυβέρνησης να συμφωνήσει στους όρους για μια μίνι εμπορική συμφωνία με τις ΗΠΑ.
- Η Ινδία αποχώρησε από την Περιφερειακή Συνολική Οικονομική Εταιρική Σχέση των Ασιατικών χωρών των 15 εθνών.
- Η πρωτοβουλία «Aatmanirbhar Bharat (Self-Reliance)», που ξεκίνησε τον Μάιο του 2020, μετά την έναρξη της πανδημίας, έγινε επίσης αντιληπτή διεθνώς ως μια κίνηση προστατευτισμού.

Οι μεγαλύτεροι χαμένοι από την απο-παγκοσμιοποίηση θα ήταν οι αναδυόμενες αγορές που έχουν ωφεληθεί περισσότερο από την παγκοσμιοποίηση. Ως εκ τούτου, η ατζέντα της οικοδόμησης μιας πιο ισορροπημένης βιομηχανικής οικονομίας που θα ενσωματώνει

τις ανάγκες τόσο των Προηγμένων Οικονομιών όσο και των Αναδυόμενων Αγορών απαιτεί μια συγκεντρωμένη προσπάθεια για να γίνει μια παγκόσμια οικονομία πιο περιεκτική.

5.4 Οι επιπτώσεις του προστατευτισμού στα bulk carrier και tanker πλοία στις ΗΠΑ

Ο προστατευτισμός στη βιομηχανία δεξαμενόπλοιων και φορτηγών χύδην των ΗΠΑ είχε πολλές συνέπειες, όπως:

- **BULK CARRIERS:**

ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΚΟΣΤΟΣ: Οι πολιτικές προστατευτισμού στη βιομηχανία μεταφοράς χύδην φορτίου των ΗΠΑ έχουν κάνει πιο ακριβό για τις αμερικανικές επιχειρήσεις την εισαγωγή ή την εξαγωγή αγαθών. Ο νόμος περί εμπορικού ναυτικού του 1920 (επίσης γνωστός ως νόμος Jones) απαιτεί όλα τα εμπορεύματα που μεταφέρονται μεταξύ των λιμανιών των ΗΠΑ να μεταφέρονται με πλοία αμερικανικής κατασκευής, υπό αμερικανική σημαία και πλήρωμα αμερικανικού πληρώματος. Αυτό έχει περιορίσει τον ανταγωνισμό, με αποτέλεσμα υψηλότερα έξοδα αποστολής για τις αμερικανικές επιχειρήσεις.

ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗ ΕΠΙΛΟΓΗ: Ο νόμος Jones έχει περιορίσει τον αριθμό των επιλέξιμων πλοίων, γεγονός που έχει μειώσει τον ανταγωνισμό και έχει δυσκολέψει τις αμερικανικές επιχειρήσεις να βρουν κατάλληλα πλοία για τις ναυτιλιακές τους ανάγκες.

ΕΜΠΟΔΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟΥ: Ο προστατευτισμός στον κλάδο μεταφοράς χύδην φορτίου μπορεί επίσης να οδηγήσει σε μειωμένο εμπόριο, καθώς οι ξένες επιχειρήσεις ενδέχεται να αποθαρρύνονται από το εμπόριο με τις ΗΠΑ λόγω του υψηλότερου κόστους που συνδέεται με την αμερικανική ναυτιλία.

ΑΡΝΗΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ: Οι πολιτικές προστατευτισμού στον κλάδο μεταφοράς χύδην φορτίου των ΗΠΑ έχουν οδηγήσει σε αρνητικές επιπτώσεις στην οικονομία. Έχουν οδηγήσει σε υψηλότερο κόστος για τις επιχειρήσεις, το οποίο με τη σειρά του έχει μειώσει την ανταγωνιστικότητά τους και πλήττει την οικονομική ανάπτυξη.

ΜΕΙΩΜΕΝΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ: Ενώ ο προστατευτισμός στη βιομηχανία μεταφοράς χύδην φορτίου έχει σχεδιαστεί για να προστατεύει τις αμερικανικές θέσεις εργασίας, έχει επίσης μειώσει τις ευκαιρίες απασχόλησης μακροπρόθεσμα.

- **TANKER:**

ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΚΟΣΤΟΣ: Οι πολιτικές προστατευτισμού στη βιομηχανία δεξαμενόπλοιων των ΗΠΑ έχουν καταστήσει ακριβότερο για τις αμερικανικές επιχειρήσεις την εισαγωγή ή την εξαγωγή πετρελαίου. Ο νόμος Jones απαιτεί όλο το πετρέλαιο που μεταφέρεται μεταξύ των λιμανιών των ΗΠΑ να μεταφέρεται σε πλοία αμερικανικής κατασκευής, με αμερικανική σημαία και αμερικανικό πλήρωμα. Αυτό έχει περιορίσει τον ανταγωνισμό, με αποτέλεσμα υψηλότερα έξοδα αποστολής για τις αμερικανικές επιχειρήσεις.

ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗ ΕΠΙΛΟΓΗ: Ο νόμος Jones έχει περιορίσει τον αριθμό των επιλέξιμων πλοίων, γεγονός που έχει μειώσει τον ανταγωνισμό και έχει δυσκολέψει τις αμερικανικές επιχειρήσεις να βρουν κατάλληλα πλοία για τις ναυτιλιακές τους ανάγκες.

ΕΜΠΟΔΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟΥ: Ο προστατευτισμός στη βιομηχανία δεξαμενόπλοιων μπορεί επίσης να οδηγήσει σε μειωμένο εμπόριο, καθώς οι ξένες επιχειρήσεις ενδέχεται να αποθαρρύνονται από το εμπόριο με τις ΗΠΑ λόγω του υψηλότερου κόστους που συνδέεται με την αμερικανική ναυτιλία.

ΑΡΝΗΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ: Οι πολιτικές προστατευτισμού στη βιομηχανία δεξαμενόπλοιων των ΗΠΑ έχουν οδηγήσει σε αρνητικές επιπτώσεις στην οικονομία. Έχουν οδηγήσει σε υψηλότερο κόστος για τις επιχειρήσεις, το οποίο με τη σειρά του έχει μειώσει την ανταγωνιστικότητά τους και πλήττει την οικονομική ανάπτυξη.

ΜΕΙΩΜΕΝΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ: Ενώ ο προστατευτισμός στη βιομηχανία δεξαμενόπλοιων έχει σχεδιαστεί για να προστατεύει τις αμερικανικές θέσεις εργασίας, έχει επίσης μειώσει τις ευκαιρίες απασχόλησης μακροπρόθεσμα.

5.5 Νόμος Jones

Ο νόμος Jones είναι ένας ομοσπονδιακός νόμος που ρυθμίζει το ναυτιλιακό εμπόριο στις Ηνωμένες Πολιτείες. Ο νόμος Jones απαιτεί τα εμπορεύματα που αποστέλλονται μεταξύ λιμένων των ΗΠΑ να μεταφέρονται με πλοία που ναυπηγούνται, ανήκουν και λειτουργούν από πολίτες ή μόνιμους κατοίκους των Ηνωμένων Πολιτειών. Ο νόμος Jones είναι το τμήμα 27 του νόμου περί εμπορικού ναυτικού του 1920, το οποίο προέβλεπε τη διατήρηση του αμερικανικού εμπορικού ναυτικού. Ο νόμος Jones εισήχθη από τον Wesley Jones, τον Αμερικανό γεροϋσιαστή από την πολιτεία της Ουάσιγκτον, ο οποίος σχεδίασε τη νομοθεσία για να δώσει στην πολιτεία του το μονοπώλιο στη ναυτιλία στην Αλάσκα. Θεσπίστηκε από το Κογκρέσο των Ηνωμένων Πολιτειών για να τονώσει τη ναυτιλιακή βιομηχανία στον απόηχο του Α' Παγκοσμίου Πολέμου. Θεωρούμενη προστατευτική νομοθεσία, ο νόμος Jones εστιάζει σε ζητήματα που σχετίζονται με το θαλάσσιο εμπόριο, συμπεριλαμβανομένων των ενδομεταφορών ή της μεταφοράς ανθρώπων ή αγαθών μεταξύ λιμένων της ίδιας χώρας. Ο νόμος απαιτεί τα εμπορεύματα που αποστέλλονται μεταξύ λιμένων των ΗΠΑ να μεταφέρονται σε πλοία που ναυπηγούνται, ανήκουν και λειτουργούν από πολίτες ή μόνιμους κατοίκους των Ηνωμένων Πολιτειών. Αυτή η διάταξη και οι περιορισμοί της αυξάνουν το κόστος αποστολής στη Χαβάη, την Αλάσκα, το Πουέρτο Ρίκο και άλλες μη ηπειρωτικές χώρες των Η.Π.Α. που βασίζονται στις εισαγωγές.

Στόχοι του νόμου αυτού είναι οι ακόλουθοι:

1. Ξεκίνησε για την αναζωογόνηση της ναυτιλιακής βιομηχανίας των ΗΠΑ, η οποία είχε εξαντληθεί μετά τον Α Παγκόσμιο Πόλεμο.
2. Υποστηρίξτε τη ναυτιλιακή βιομηχανία και αποτρέψτε τις Ηνωμένες Πολιτείες από το να βασίζονται σε πλοία ξένης κατασκευής.
3. Δημιουργία θέσεων εργασίας και εσόδων από τις επιχειρήσεις. Ο νόμος Jones υποστηρίζει 650.000 αμερικανικές θέσεις εργασίας, δημιουργώντας 150 δισεκατομμύρια δολάρια σε οικονομική δραστηριότητα κάθε χρόνο.

Ο νόμος Jones έχει αναφερθεί ως ένας παράγοντας που επηρεάζει τα οικονομικά και δημοσιονομικά προβλήματα του Πουέρτο Ρίκο επηρεάζοντας τις συναλλαγές με το νησί. Μια έκθεση του 2019 διαπίστωσε ότι για το Πουέρτο Ρίκο "οι διαφορές μεταξύ των αερομεταφορέων με σημαία ΗΠΑ και ξένης σημαία κυμαίνονται από περίπου 41% έως και 62% για χύμα φορτίο και μεταξύ 29% και 89% για εμπορευματοκιβώτια εμπορευματοκιβωτίων". Το πρόσθετο κόστος που προκαλεί ο Νόμος για την οικονομία του νησιού είναι σχεδόν 1,2 δισεκατομμύρια δολάρια, το οποίο φτάνει περίπου στα 374 δολάρια ανά κάτοικο.

Η παραίτηση από τον Νόμο εφαρμόστηκε το 2022 μόνο μετά τον τυφώνα Φιόνα που έπληξε το Πουέρτο Ρίκο. Η κυβέρνηση Μπάιντεν επέτρεψε σε πλοίο χωρίς αμερικανική σημαία να μεταφέρει καύσιμα στο Πουέρτο Ρίκο, μετά από πίεση να παραιτηθεί από τον κανόνα ενόψει έλλειψης καυσίμων για να διασφαλιστεί ότι οι πολίτες θα μπορούσαν να λειτουργήσουν γεννήτριες που απαιτούνται για ηλεκτρική ενέργεια και λειτουργικές κρίσιμες εγκαταστάσεις.

Οι πολέμιοι ελπίζουν ότι η κατάργηση του νόμου θα έχει ως αποτέλεσμα μειωμένο κόστος αποστολής, χαμηλότερες τιμές και λιγότερη πίεση στον κρατικό προϋπολογισμό. Στους υποστηρικτές του νόμου περιλαμβάνονται κράτη με ιδιοκτήτες ναυπηγείων, αμυντικών εταιρειών και ναυτιλιακών βιομηχανιών, καθώς και μακροβίωτους και λοιπό προσωπικό που εργάζεται στα λιμάνια.

Στις αρχές του 2022, ο νόμος Τζόουνς έγινε πρωτοσέλιδο για τον πιθανό ρόλο του στις πετρελαϊκές επιχειρήσεις ΗΠΑ-Ρωσίας. Μετά την εισβολή της Ρωσίας στην Ουκρανία στα τέλη Φεβρουαρίου, οι ΗΠΑ απαγόρευσαν τις εισαγωγές πετρελαίου και φυσικού αερίου από τη Ρωσία στις 8 Μαρτίου.

Οι ΗΠΑ βασίζονταν παραδοσιακά στις εισαγωγές από τη Ρωσία, ειδικά τη Χαβάη, η οποία εισάγει ρωσικό αργό πετρέλαιο ετησίως, αντιπροσωπεύοντας έως και το ένα τέταρτο όλων των αποστολών ρωσικού πετρελαίου προς τον νόμο των ΗΠΑ για τους επικριτές του Jones Act υποδηλώνουν ότι περιορίζει τη βιωσιμότητα του πετρελαίου ναυτιλίας και φυσικό αέριο σε απομακρυσμένες περιοχές όπως η Χαβάη, αναγκάζοντας το κράτος να βασιστεί στις εισαγωγές από τη Ρωσία.

Συνέπειες του νόμου είναι οι ακόλουθες:

1. Μια συνέπεια του νόμου Jones είναι ότι απαιτεί από τις ΗΠΑ ναυτιλία εμπορευμάτων μεταξύ Πουέρτο Ρίκο και ηπειρωτικής χώρας των ΗΠΑ, αυξάνοντας το κόστος ανάπτυξης για την οικονομία του νησιού.
2. Παρόλο που ο νόμος Jones δεν καλύπτει τα επιβατηγά πλοία, ένας σχετικός νόμος έχει παρόμοια επίδραση στα κρουαζιερόπλοια. Σύμφωνα με τον νόμο του 1886 Passenger Vessel Services Act, ένα ξένο πλοίο δεν μπορεί να μεταφέρει επιβάτες απευθείας μεταξύ δύο λιμανιών των Η.Π.Α. Αυτό σημαίνει ότι ένα κρουαζιερόπλοιο υπό ξένη σημαία (η συντριπτική πλειονότητα των κρουαζιερόπλοιων) πρέπει να περιλαμβάνει ξένα λιμάνια σε οποιοδήποτε δρομολόγιο που ξεκινά και τελειώνει σε λιμάνι των Η.Π.Α. Αυτό οδηγεί συχνά σε σύγχυση ή ακόμη και πρόστιμα για τους επιβάτες που αποβιβάζονται σε λιμάνια που παραβιάζουν τον νόμο Jones.

Το 2020, το Κογκρέσο εξάλειψε την εξουσία της ομοσπονδιακής κυβέρνησης να εκδίδει μακροπρόθεσμες παρεκκλίσεις, εκτός από περιπτώσεις όπου απαιτείται παραίτηση για την «αντιμετώπιση μιας άμεσης δυσμενούς επίδρασης στις στρατιωτικές επιχειρήσεις». Οι παραιτήσεις που δεν ανταποκρίνονται σε αυτό το πρότυπο πρέπει να επανεξετάζονται κατά περίπτωση.

Ο νόμος Jones είναι ένας νόμος του 1920 που περιορίζει τον τρόπο μεταφοράς του φορτίου μέσω θαλάσσης. Απαιτεί κάθε φορτίο που αποστέλλεται μεταξύ λιμένων των ΗΠΑ να μεταφέρεται από αμερικανικά πλοία, με αμερικανικά πληρώματα. Αρχικά προοριζόταν ως μέτρο στήριξης της στρατηγικής σημασίας ναυτιλιακής βιομηχανίας, σήμερα θεωρείται κλασικό παράδειγμα προστατευτισμού. Απαιτεί όλα τα εμπορεύματα που μεταφέρονται υδάτινα μεταξύ λιμένων των ΗΠΑ να μεταφέρονται με πλοία που ναυπηγούνται, ανήκουν και λειτουργούν από πολίτες ή μόνιμους κατοίκους των ΗΠΑ. Αυτό έχει επικριθεί ως προστατευτισμός που περιορίζει τον ανταγωνισμό και αυξάνει τις τιμές για τους καταναλωτές, καθώς τα ξένα πλοία και το πλήρωμα δεν επιτρέπεται να

συμμετέχουν σε αυτού του τύπου το εμπόριο. Οι υποστηρικτές του νόμου Jones υποστηρίζουν ότι είναι απαραίτητο για την εθνική ασφάλεια και την υποστήριξη της ναυπηγικής βιομηχανίας των ΗΠΑ.

5.6 Νόμος Jones και επιπτώσεις στη Κρουαζιέρα

Ο νόμος Jones είναι ένας ομοσπονδιακός νόμος στις Ηνωμένες Πολιτείες που διέπει το θαλάσσιο εμπόριο, συμπεριλαμβανομένης της βιομηχανίας κρουαζιέρας. Θέτει απαιτήσεις για την ιδιοκτησία και τη λειτουργία πλοίων που ασχολούνται με το εσωτερικό εμπόριο, συμπεριλαμβανομένων των κρουαζιερόπλοιων. Ο νόμος έχει πολλές διατάξεις που μπορούν να επηρεάσουν την αγορά κρουαζιέρας στις Ηνωμένες Πολιτείες, συμπεριλαμβανομένης της κατασκευής και ιδιοκτησίας σκαφών, της απασχόλησης ναυτικών και των επιλογών δρομολογίων.

Ο νόμος Jones απαιτεί τα πλοία που ασχολούνται με το εσωτερικό εμπόριο να ναυπηγούνται στις Ηνωμένες Πολιτείες και να ανήκουν και να λειτουργούν από πολίτες των ΗΠΑ. Αυτό μπορεί να περιορίσει τον αριθμό των διαθέσιμων πλοίων σε γραμμές κρουαζιέρας που εκτελούν δρομολόγια στα ύδατα των ΗΠΑ, καθώς δεν μπορούν όλες οι γραμμές κρουαζιέρας να βρουν κατάλληλα πλοία που πληρούν αυτές τις απαιτήσεις. Μπορεί επίσης να αυξήσει το κόστος απόκτησης πλοίων για τις γραμμές κρουαζιέρας των ΗΠΑ, γεγονός που μπορεί να επηρεάσει την ανταγωνιστικότητά τους στην παγκόσμια αγορά. Ωστόσο, ο νόμος Jones στοχεύει στην προώθηση των θέσεων εργασίας στις ΗΠΑ και του θαλάσσιου εμπορίου, κάτι που μπορεί να έχει οφέλη για την οικονομία και την εθνική ασφάλεια των ΗΠΑ.

Ο νόμος Jones απαιτεί επίσης όλοι οι ναυτικοί που εργάζονται σε πλοία που ασχολούνται με το εσωτερικό εμπόριο να είναι πολίτες των ΗΠΑ ή νόμιμοι μόνιμοι κάτοικοι. Αυτό μπορεί να περιορίσει τη διαθεσιμότητα ειδικευμένου εργατικού δυναμικού για τη βιομηχανία κρουαζιέρας, καθώς ενδέχεται να υπάρχουν λιγότεροι ειδικευμένοι πολίτες ή μόνιμοι κάτοικοι των ΗΠΑ που είναι διαθέσιμοι για εργασία σε πλοία. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε υψηλότερο κόστος εργασίας για τις αμερικανικές γραμμές κρουαζιέρας, το οποίο μπορεί να επηρεάσει και πάλι την ανταγωνιστικότητά τους στην παγκόσμια αγορά.

Επιπλέον, ο νόμος Jones μπορεί να επηρεάσει τις επιλογές δρομολογίων που είναι διαθέσιμες στις γραμμές κρουαζιέρας των ΗΠΑ. Επειδή ο νόμος απαιτεί όλα τα κρουαζιερόπλοια που εκτελούν δρομολόγια στα ύδατα των ΗΠΑ να είναι αμερικανικής κατασκευής, ιδιοκτησίας και εκμετάλλευσης, ενδέχεται να υπάρχουν περιορισμοί στα λιμάνια και τους προορισμούς που μπορούν να επισκεφθούν. Για παράδειγμα, μια γραμμή κρουαζιέρας με έδρα τις ΗΠΑ ενδέχεται να μην μπορεί να εκτελεί απευθείας δρομολόγιο από τη Νέα Υόρκη προς τις Βερμούδες, καθώς οι Βερμούδες δεν βρίσκονται στα ύδατα των ΗΠΑ και το πλοίο ενδέχεται να μην πληροί τις απαιτήσεις του νόμου Jones για ταξίδια στο εξωτερικό.

Ενώ ο νόμος Jones μπορεί να έχει κάποιες προκλήσεις για τη βιομηχανία κρουαζιέρας στις Ηνωμένες Πολιτείες, υπάρχουν επίσης ορισμένα οφέλη από τη νομοθεσία. Ο νόμος Jones υποστηρίζει τη ναυτιλιακή βιομηχανία των ΗΠΑ προωθώντας τη χρήση πλοίων αμερικανικής κατασκευής, τα οποία μπορούν να δημιουργήσουν θέσεις εργασίας και να τονώσουν την οικονομική ανάπτυξη. Βοηθά επίσης να διασφαλιστεί ότι τα πλοία που δραστηριοποιούνται στα ύδατα των ΗΠΑ πληρούν ορισμένα πρότυπα ασφάλειας και περιβάλλοντος.

Επιπλέον, ο νόμος Jones μπορεί να συμβάλει στην ασφάλεια των Ηνωμένων Πολιτειών

προωθώντας μια ισχυρή εγχώρια ναυτιλιακή βιομηχανία. Ο νόμος απαιτεί τα πλοία που ασχολούνται με το εσωτερικό εμπόριο να ανήκουν και να λειτουργούν από πολίτες των ΗΠΑ, γεγονός που μπορεί να βοηθήσει στην αποτροπή του εξωτερικού ελέγχου των θαλάσσιων περιουσιακών στοιχείων των ΗΠΑ. Αυτό μπορεί να είναι σημαντικό για σκοπούς εθνικής ασφάλειας, καθώς η ναυτιλιακή βιομηχανία διαδραματίζει κρίσιμο ρόλο στη μεταφορά αγαθών και ανθρώπων.

Συμπερασματικά, ο νόμος Jones μπορεί να έχει θετικές και αρνητικές επιπτώσεις στον κλάδο της κρουαζιέρας στις Ηνωμένες Πολιτείες. Ενώ μπορεί να περιορίσει τη διαθεσιμότητα των σκαφών, να αυξήσει το κόστος εργασίας και να επηρεάσει τις επιλογές δρομολογίων, υποστηρίζει επίσης τη ναυτιλιακή βιομηχανία των ΗΠΑ, προωθεί τα πρότυπα ασφάλειας και περιβάλλοντος και συμβάλλει στην εθνική ασφάλεια. Τελικά, ο αντίκτυπος του νόμου Jones στη βιομηχανία κρουαζιέρας θα εξαρτηθεί από διάφορους παράγοντες, συμπεριλαμβανομένων των ειδικών αναγκών και πόρων των μεμονωμένων γραμμών κρουαζιέρας.

Κεφάλαιο 6^ο

Συμπεράσματα

Συνοψίζοντας καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι ο προστατευτισμός επιφέρει πολλά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα σε κάθε χώρα που τον εφαρμόζει. Υπάρχουν βέβαια η παγκοσμιοποίηση και το ελεύθερο εμπόριο που είναι αντίθετες έννοιες με τον προστατευτισμό. Μέσα από τις διαφορές που έχουν αναφερθεί καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι δεν είναι εύκολο να δούμε τι είναι το καλύτερο για τη πολιτική μιας χώρας, διότι εξαρτάται από αρκετούς παράγοντες ένας εξ αυτών (ο πιο σημαντικός) για παράδειγμα είναι η οικονομία. Η κάθε χώρα ακολουθεί μια πολιτική η οποία ευνοεί την οικονομία της. Βλέπουμε ότι όλα είναι αλληλένδετα μεταξύ τους.

Γενικά, τα προστατευτικά μέτρα στοχεύουν κυρίως στην τόνωση της εγχώριας παραγωγής, ειδικά όταν βρίσκεται σε ύφεση ή κάποιας μορφής στασιμότητα. Πιο χαρακτηριστική είναι η ανάγκη επιβολής του στην αναπτυσσόμενη βιομηχανία ή όπως αποκαλείται «νηπιακή βιομηχανία» στις αναπτυσσόμενες χώρες. Σε αυτές τις περιπτώσεις, οι ποσοτικοί περιορισμοί επιβάλλουν μέγιστα επίπεδα εισαγωγών ορισμένων αγαθών, όπως και οι προστατευτικοί δασμοί που εμποδίζουν πιο αποτελεσματικά τις μεγάλες εισαγωγές.

Μέσα από τη συγκεκριμένη εργασία βλέπουμε την πλευρά των ΗΠΑ μέσα από τη προστατευτική πολιτική που ακολουθεί, αλλά και τις διαφορές μεταξύ προστατευτισμού, ελεύθερου εμπορίου και παγκοσμιοποίησης. Μέσα από αυτή την έρευνα διαπιστώνουμε ότι ενώ η ΗΠΑ υποστήριζε την παγκοσμιοποίηση, πολιτικά και εμπορικά στράφηκε στον προστατευτισμό ώστε να βελτιώσει την οικονομία της.

Γεννιούνται όμως αρκετά ερωτήματα όπως: τι είναι καλύτερο για μία χώρα και συγκεκριμένα σε επίπεδο εμπορίου; Να βασίζεται στο ελεύθερο εμπόριο ή στον προστατευτισμό; Θα μπορούσε να ακολουθηθεί μία ενδιάμεση λύση; Πως θα επηρεάσει μελλοντικά αυτό τη κάθε οικονομία και εμπορική δραστηριότητα; Αυτά είναι κάποια από τα ερωτήματα που θα μπορούσαν να απαντηθούν σε κάποια μετέπειτα έρευνα.

Βιβλιογραφία

- ALVAREZ, S. (2021). THE JONES ACT AND THE US CRUISE INDUSTRY. JOC.COM.
- BRADSHER, K. (1997, NOVEMBER 30). LIGHT TRUCKS INCREASE PROFITS BUT FOUL AIR MORE THAN CARS. THE NEW YORK TIMES.
- BRESNAHAN, M. (2019). US PASSENGER VESSEL INDUSTRY: OVERVIEW AND TRENDS. CONGRESSIONAL RESEARCH SERVICE.
- BROWN, J. (2017). PROTECTIONISM AND THE JONES ACT: THE EFFECTS ON THE AMERICAN TANKER AND BULK CARRIER INDUSTRY. JOURNAL OF TRANSPORT ECONOMICS AND POLICY, 51(3), 245-264.
- CORNEL LAW SCHOOL (2022, MARCH). JONES ACT. 1.
- COLE, B. (2020). THE JONES ACT: HOW IT AFFECTS THE US SHIPPING INDUSTRY AND ECONOMY. THE BALTIMORE SUN.
- C.P., B., CROWLEY M.A., B. K., & W., S. R. (2016, JANUARY 01). CHAPTER 1- THE EMPIRICAL LANDSCAPE OF TRADE POLICY. 3-108. NORTH HOLLAND: HANDBOOK OF COMMERCIAL POLICY.
- CARLOS, P. (2008). GLOBALIZATION AND THE STATE: VOLUME II: TRADE AGREEMENTS, INEQUALITY, THE ENVIRONMENT, FINANCIAL GLOBALIZATION, INTERNATIONAL LAW AND VULNERABILITIES. 68. UNITED STATES.
- CHAISSON, G. (2005). UNIONS IN AMERICA.
- DALY, J. (2018). THE IMPACT OF THE JONES ACT ON THE US MARITIME INDUSTRY. US INTERNATIONAL TRADE COMMISSION.
- DOUGLAS, I. (2017). PEDDING PROTECTIONISM: SMOOT-HAWLEY AND THE GREAT DEPRESSION. VII-XVIII. PRINCETON UNIVERSITY PRESS.
- DW-WORLD. (2009, JANUARY 30). BRUSSELS WARNS US ON PROTECTIONISM. DW-WORLD.
- ECONOMIC DEVELOPMENT ADMINISTRATION. (2018). THE JONES ACT AND ITS ECONOMIC IMPLICATIONS. US DEPARTMENT OF COMMERCE.
- EDWARD, M. (2012). VOTE, VETOES AND THE POLITICAL ECONOMY OF INTERNATIONAL TRADE AGREEMENTS. PRINCETON UNIVERSITY PRESS, 128.
- EL-GHARABAWY, A. (2020). AN ECONOMIC ANALYSIS OF THE JONES ACT. COUNCIL ON FOREIGN RELATIONS.
- ELON UNIVERSITY SCHOOL OF COMMUNICATIONS. (2009, MARCH 23). IMAGINING THE INTERNET. HISTORY OF INFORMATION TECHNOLOGIES.

ERIC, R. (2007). HOW RICH COUNTRIES GOT RICH AND WHY POOR COUNTRIES STAY POOR. NEW YORK: CARROLL & GRAF.

FARRELL, D. (2019). ENDING PROTECTIONISM IN SHIPPING WOULD BE A WIN FOR CONSUMERS. THE HERITAGE FOUNDATION.

FEENSTRA, R., & M, T. A. (2013, DECEMBER 23). GLOBALIZATION IN AN AGE OF CRISIS: MULTILATERAL ECONOMIC COOPERATION IN THE TWENTY-FIRST CENTURY.

FERRY, I. F. (2010, SEPTEMBER 12). AMERICA WAS FOUNDED AS A PROTECTIONIST NATION.

FRIEDMAN, M. (1980). FREE TO CHOOSE. UNITED STATES: HARCOURT.

GALLUP. (2018, APRIL 22). AMERICANS SPLIT ON WHETHER NAFTA IS GOOD OR BAD FOR US.

GALLUP. (2018, APRIL 22). IN US, RECORD -HIGH 72% SEE FOREIGN TRADE AS OPPORTUNITY.

GIOVANNI, F., & ANTONIO, T.-J. (2018, JULY 28). THE WORLD TRADE HISTORICAL DATABASE. VOXEU.ORG.

GIOVANNI, F., & ANTONIO, T.-J. (2019). WORLD TRADE 1800-1983: A NEW SYNTHESIS. JOURNAL OF IBERIAN AND LATIN AMERICAN ECONOMIC HISTORY, 9-41. HISTORIA ECONOMICA.

GLOBALTRADEALERT.ORG. (2017, OCTOBER 16). GLOBAL TRADE ALERT. GLOBALTRADEALERT.ORG.

GREGORY, M. N. (2015, APRIL 24). ECONOMISTS ACTUALLY AGREE ON THIS: THE WISDOM OF FREE TRADE. THE NEW YORK TIMES.

GUNDER, F. A. (1998). REORIENT: GLOBAL ECONOMY IN THE ASIAN AGE. BERKELEY: UNIVERSITY OF CALIFORNIA PRESS.

GUYFORD, S. H. (1972). SCIENCE, SYSTEMS AND SOCIETY. 1-3. JOURNAL OF CYBERNETICS.

Haidar, J. I., & Weisbrod, G. (2020). EVALUATING THE JONES ACT: LEGAL AND ECONOMIC PERSPECTIVES. MARINE POLICY, 121, 104188.

HARTLEY, P., & HUBBARD, B. (2018). JONES ACT PROTECTIONISM IN HAWAII: THE HIGH COST OF REGULATORY CAPTURE. THE PACIFIC RESEARCH INSTITUTE.

H. O'ROURKE, K., & WILLIAMSON, J. (n.d.). WHEN DID GLOBALIZATION BEGIN? EUROPEAN REVIEW OF ECONOMIC HISTORY, 23-50.

HELLEINER, G. (1992). TRADE POLICY AND ECONOMIC DEVELOPMENT. CANADA.

IGM FORUM. (2012, MARCH 13). FREE TRADE. IGM FORUM.

IGM FORUM. (2016, OCTOBER 4). IMPORT DUTIES. IGM FORUM.

IGM FORUM. (2017, JUNE 24). TRADE WITHIN EUROPE. IGM FORUM.

INTERNATIONAL MONETARY FUND. (2000, APRIL 12). GLOBALIZATION: TREAT OR OPPORTUNITY? . INTERNATIONAL MONETARY FUND.

JOHN H. BARTON, J. L. (2008). THE EVOLUTION OF THE TRADE REGIME: POLITICS, LAW, AND ECONOMICS OF THE GATT AND THE WTO.

KENNETH, W. (2008). ENCYCLOPEDIA OF US CAMPAIGNS ELECTIONS AND ELECTORAL BEHAVIOR; A-M, VOLUME 1. YET, CERTAIN NATIONAL INTERESTS, REGIONAL TRADING BLOCKS AND LEFT-WING ANTI-GLOBALIZATION FORCES STILL FAVOR PROTECTIONIST PRACTICES, MAKING PROTECTIONISM A CONTINUING ISSUE FOR BOTH AMERICAN POLITICAL PARTIES. UNITED STATES.

KRUGMAN, S. P. (1993-1994). THE NARROW AND BROAD ARGUMENTS FOR FREE TRADE. NEW YORK: AMERICAN ECONOMIC REVIEW, PAPERS AND PROCEEDINGS.

M.P., S. S. (1885). THE NATIONAL SYSTEM OF POLITICAL ECONOMY BY FRIEDRICH LIST 1841 (Τόμ. 4).

MALCOLM, F. (2014, MARCH 1). ECONOMISTS, CAPITALISTS AND THE MAKING OF GLOBALIZATION: NORTH AMERICAN FREE TRADE IN COMPARATIVE-HISTORICAL PERSPECTIVE. 1324-1379. AMERICAN JOURNAL OF SOCIOLOGY.

MARTIN, A., & ELISABETH, K. (1990). GLOBALIZATION, KNOWLEDGE AND SOCIETY. SAGE, LONDON.

MARTIN, W. (2014, SEPTEMBER). SHAPING GLOBALIZATION. FINANCE AND DEVELOPMENT, INTERNATIONAL MONETARY FUND, 22-25.

McCLENAHAN, W. (1991). BUSINESS AND ECONOMIC HISTORY.

MEGUMI, N. (2020). SURVEY EXPERIMENTI IN INTERNATIONAL POLITICAL ECONOMY: WHAT WE (DON'T) KNOW ABOUT THE BACKLASH AGAINST GLOBALIZATION. ANNUAL REVIEW OF POLITICAL SCIENCE, 23.

MERCATUS CENTER. (2018, AUGUST 20). WHAT'S WRONG WITH PROTECTIONISM. MERCATUS CENTER.

MICHAEL, H. (2006). THROUGH A GLASS AND DARKLY: ATTITUDES TOWARD INTERNATIONAL TRADE AND THE CURIOUS EFFECTS OF ISSUE FRAMING.

NAP. (1995). FOLLOWING THE MONEY: US FINANCE IN THE WORLD. NAP.

NATIONAL DEFENSE TRANSPORTATION ASSOCIATION. (2019). THE JONES ACT: A VITAL COMPONENT OF AMERICAN NATIONAL SECURITY.

O., K. A. (2020). INTERNATIONAL TRADE: WHAT EVERYONE NEEDS TO KNOW. OXFORD UNIVERSITY PRESS.

O'ROURKE, M. (2020). THE JONES ACT: A BARRIER TO FREE TRADE AND AMERICAN COMPETITIVENESS. CATO INSTITUTE.

PAUL, J., & B, S. M. (2014). A GENEALOGY OF GLOBALIZATION: THE CAREER OF A CONCEPT. GLOBALIZATIONS, 417-434.

PAUL, M. (2013). PARTIES OF THE LEFT IN GOVERNMENT ADOPT PROTECTIONIST POLICIES FOR IDEOLOGICAL REASONS AND BECAUSE THEY WISH TO SAVE WORKER JOBS. CONVERSELY, WIGHT-WING PARTIES ARE PREDIPOSED TOWARD FREE TRADE POLICIES. 64.

PEREZ, I. (2021). THE IMPACT OF THE JONES ACT ON THE US CRUISE INDUSTRY. SEATRADE CRUISE NEWS.

PIIE. (2017, MAY 25). ECONOMIC CONSENSUS ON FREE TRADE.

ROSEFELD, E. (2016). HRE'S WHY EVERYONE IS ARGUING ABOUT FREE TRADE. CNBC.

SASKIA, S. (1991). THE GLOBAL CITY: NEW YORK, LONDON, TOKYO. THE WAY BACK MACHINE. PRINCETON UNIVERSITY PRESS.

SHAFAEDDIN, M. (1998). HOW DID DEVELOPED COUNTRIES INDUSTRIALIZE? THE HISTORY OF TRADE AND INDUSTRIAL POLICY: THE CASES OF GREAT BRITAIN AND THE USA.

SILVANA, T., MILAN, L., MIKLOS, K., & FRANSCESCO, C. (2019). DIVERSIFICATION THROUGH TRADE. 449-502. THE QUARTERLY JOURNAL OF ECONOMICS.

SWEDBERG, R. (2018). THEORY AND SOCIETY. FOLK ECONOMICS AND ITS ROLE IN THE TRUMPS PRESIDENTIAL CAMPAIGN: EXPLORATORY.

THE ATLANTIC. (2018). TRUMP REPEATS NIXON'S FOLLY.

THE NEW YORK TIMES. (2003, AUGUST 31). A FRENCH ROADBLOCK TO FREE TRADE. THE NEW YORK TIMES.

THOMAS, O. (2019). INTERNATIONAL POLITICAL ECONOMY: SIXTH EDITION.ROUTLEDGE.

UNITED STATES CODE. (2018). TITLE 46 - SHIPPING. US GOVERNMENT PUBLISHING OFFICE.

U.S. GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE. (2019). PUERTO RICO: FACTORS CONTRIBUTING TO THE ECONOMIC DECLINE OF THE PUERTO RICAN SUGAR INDUSTRY.

U.S. GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE. (2020). DOMESTIC MARITIME INDUSTRY: KEY AGENCIES AND STAKEHOLDERS IDENTIFY CHALLENGES BUT HAVE NOT DETERMINED THEIR FULL EXTENT.

U.S. MARITIME ADMINISTRATION. (2017). THE JONES ACT AND ITS ECONOMIC IMPACTS.

WARREN, K. F. (2008). ENCYCLOPEDIA OF US CAMPAIGNS, ELECTIONS AND ELECTORAL BEHAVIOR. 358.

WILLIAM, P. (2004). FREE TRADE: WHY ARE ECONOMISTS AND NONECONOMISTS SO FAR APART? 86.

WILLIAM, P. (2004, SEPTEMBER/OCTOBER). FREE TRADE: WHY ARE ECONOMISTS AND NONECONOMISTS SO FAR PART. 1-6. FEDERAL RESERVE BANK OF ST. LOUIS.