

Από εδώ η γυναίκα μου και από εκεί το αίσθημά μου



Γράφει ο Σπύρος Παπαστεφάνου



Το γεωπολιτικό δίλημμα της Αυστραλίας τις τελευταίες δύο δεκαετίες είναι προφανές.

Ακροβατώντας στο τεντωμένο σχοινί των διεθνών εμπορικών σχέσεων προσπαθούσε να ισορροπήσει μεταξύ μιας στρατηγικής σχέσης με τον παραδοσιακό της σύμμαχο, τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και του εμπορικού της εταίρου, της Κίνας.

Είναι ένα παζλ για ικανούς λύτες καθώς, όπως λέει ο σοφός λαός μας, δεν ξεχνάς τις πολιτισμικές και αξιακές σου ρίζες αλλά την ίδια στιγμή αποφεύγεις να δαγκώνεις το χέρι που σε ταΐζει.

Το δίλημμα για την Αυστραλία είναι επώδυνο, σε τέτοιο βαθμό θα έλεγα που απειλεί να θέσει σε κίνδυνο ακόμα και την μελλοντική οικονομική της ανάπτυξη και κατά συνέπεια την ευημερία του λαού της. Τα μηνύματα της σημερινής κυβέρνησης του Άντονι Αλμπανίτζι αναφορικά με την διαχείριση του διλήμματος είναι αμφίσημα.

Την ίδια στιγμή που η Ομοσπονδιακή υπουργός εξωτερικών, Πένυ Γουόγκ, δηλώνει σε πρόσφατη ερώτηση δημοσιογράφου ότι τα δεδομένα έχουν διαφοροποιηθεί σε τέτοιο σημείο που μας επιτρέπουν να διατηρούμε μία παράλληλη εμπορική σχέση, ο Ομοσπονδιακός πρωθυπουργός Άντονι Αλμπανίτζι ξεκαθαρίζει ότι η Αυστραλία έχει κάνει την επιλογή της εδώ και 71 χρόνια, με την διμερή υπογραφή της συμφωνίας ANZUS το 1951.

Στον απόηχο μίας δύσκολης εμπορικής σχέσης με την Κίνα που κόστισε 7 ποσοστιαίες μονάδες στο εμπορικό ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών των δύο κρατών, από 32% στο 28% το 2022, σήμερα βιώνουμε μία τελείως διαφορετική πραγματικότητα.

Συγκεκριμένα σε ένα χρόνο, μέχρι και τον Απρίλιο του 2023, ο συνολικός εμπο-

ρικός τζίρος με την Κίνα έχει ξεπεράσει κάθε προηγούμενο ρεκόρ, αγγίζοντας τα \$300 δις. δολάρια.

Την ίδια στιγμή το ποσοστό των εξαγωγών μας στην Κίνα, αυξήθηκε στο 29%.

Τι ακριβώς συμβαίνει;

BUSSINESS AS USUAL

Το πολιτικό προσωπικό και οι γραφειοκράτες δεν κάνουν εμπόριο, η επιχειρηματικές επιλογές και οι καταναλωτικές ανάγκες των νοικοκυριών ορίζουν τους κανόνες του παιχνιδιού.

Το σκηνικό άλλαξε με την σταδιακή άρση των περιορισμών εξαγωγής αυστραλιανού κάρβουνου στην Κίνα, που ήταν σε ισχύ από το 2020. Ενδεικτικά το Ιανουάριο του 2023, η αξία ενεργειακών ορυκτών πόρων που εξήχθησαν στην Κίνα ήταν μόλις \$24 εκατ., τον Απρίλιο εκσφενδονίστηκαν στα \$844 εκατ.

Επιπλέον ο Ομοσπονδιακός υπουργός εμπορίου Ντον Φάρρελ ανακοίνωνε ότι δεν ισχύουν πια οι περιορισμοί της Κίνας στην εισαγωγή Αυστραλιανού χαλκού και ζυλείας.

Ο παράγοντας εκείνος που διαδραμάτισε κύριο λόγο στην αλλαγή στάσης των δύο χωρών είναι η παραδοχή μιας αμοιβαίας εξυπηρέτησης συμφερόντων. Είναι πλίου φαινότατο ότι ενεργειακά ο κόσμος στρέφεται σε καθαρές πηγές ενέργειας. Αυτό δεν είναι καλό μαντάτο για την Αυστραλία.

Παρόλα αυτά το πλούσιο υπέδαφός της δείχνει και πάλι το δρόμο. Το 2022-23 οι εξαγωγές ακατέργαστου λιθίου αναμένεται να φθάσουν τα \$18.3 δις., σε σύγκριση με μόλις 1 δις το 2020.

Η Κίνα εισήγαγε το 96% της συνολικής ποσότητας. Κινέζοι ερευνητές προβλέπουν ότι στο άμεσο μέλλον ένα μεγάλο μέρος της παραγωγικής τους δραστηρι-

ότητας θα εξαρτάται από την προμήθεια του λιθίου, που η Αυστραλία διαθέτει σε αφθονία.

Όσο αφορά εμάς τώρα, αν εξαιρέσουμε τα καύσιμα, το προϊόν η συνολική αξία του οποίου ξεπερνάει κάθε άλλο στις συνολικές εισαγωγές μας είναι τα μέσα μεταφοράς, η αξία των οποίων άγγιξε τα \$27.7 δις το 2022.

Μέχρι σήμερα την μερίδα του λέοντος την είχε η Ιαπωνία και η αυτοκινητοβιομηχανία της Toyota, με ποσοστό 44%. Και αυτό διότι αναφερόμαστε σε συμβατικά αυτοκίνητα εσωτερικής καύσης. Όταν όμως οι καταναλωτικές επιλογές αλλάζουν και στραφούμε σε ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα, εκεί το συγκριτικό πλεονέκτημα της Κίνας είναι αναμφισβήτητο. Είναι ο παγκόσμιος παίκτης.

Δεν είναι τυχαίο που η εταιρεία Tesla επέλεξε ως τόπο παραγωγής των αυτοκινήτων της την πόλη της Σανγκάης σε σχέση με την Nagoya της Ιαπωνίας. Και αυτό όχι μόνο για το χαμηλό εργατικό κόστος παραγωγής. Η Κίνα υπερτερεί κατά πολύ της Ιαπωνίας στον τεχνολογικό τομέα των ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων, με αιχμή του δόρατος τις μπαταρίες. Κατά πάσα πιθανότητα το “νέο Toyota” δεν θα είναι Κορεατικό, Γερμανικό ή και Αμερικάνικο. Θα είναι της κινεζικής εταιρείας BYD με έδρα την Shenzhen. Άλλωστε στο πρώτο τετράμηνο του 2023 τα 6 ηλεκτρικά αυτοκίνητα με τις μεγαλύτερες πωλήσεις στην Αυστραλία είναι κινεζικής κατασκευής και προελεύσεως (που λέγαμε στον στρατό). Με αυτά τα δεδομένα το δίλημμα των εμπορικών επιλογών μετουσιώνεται (με χιούμορ) στο τίτλο του αξεπέραστου λαϊκού τραγουδιού του Λευτέρη Πανταζή, “Από εδώ η γυναίκα μου και από εκεί το αίσθημά μου”.

Το πολιτικό προσωπικό και οι γραφειοκράτες δεν κάνουν εμπόριο, η επιχειρηματικές επιλογές και οι καταναλωτικές ανάγκες των νοικοκυριών ορίζουν τους κανόνες του παιχνιδιού.