

ΑΝΑΛΥΣΕΙΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ

6/2024

Έλλειμμα του Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών: Ένα επίμονο πρόβλημα της ελληνικής οικονομίας

Το ΚΕΠΕ, το μεγαλύτερο Κέντρο Οικονομικών Ερευνών της Ελλάδας, πραγματοποιεί στη σειρά «Αναλύσεις Επικαιρότητας» σύντομες και τεκμηριωμένες αναλύσεις σε οικονομικά ζητήματα που απασχολούν τον δημόσιο βίο της χώρας, με στόχο την υπεύθυνη ενημέρωση της Κοινωνίας και της Πολιτείας.

Καθ. Παναγιώτης Λιαργκόβας, Πρόεδρος Δ.Σ.
ΚΕΠΕ & Επιστημονικός Διευθυντής

Το Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών της ελληνικής οικονομίας χαρακτηρίζεται από ένα μεγάλο και επίμονο έλλειμμα, το οποίο προέρχεται κυρίως από το Ισοζύγιο Αγαθών εξαιρουμένων των καυσίμων και των πλοίων. Το έλλειμμα αυτό οφείλεται, μεταξύ άλλων, στην εξαγωγική εξειδίκευση της ελληνικής παραγωγής και στο υψηλό ποσοστό εισαγόμενου περιεχομένου των ελληνικών εξαγωγών. Παρότι το Ισοζύγιο Υπηρεσιών, κυρίως μέσω των ταξιδιωτικών υπηρεσιών, συνεισφέρει θετικά στο Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών, αυτό δεν επαρκεί για να αντισταθμίσει το συνολικό έλλειμμα. Για να αντιμετωπιστεί αυτή η ανισορροπία, η ελληνική οικονομία πρέπει να αναδιαρθρώσει την παραγωγική της δομή, με στόχο τη μείωση του ελλείμματος του Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών.

Για την ανάλυση εργάστηκε η Ερευνήτρια του ΚΕΠΕ
Ιωάννα Κωνσταντακοπούλου.

Email: info-press@kepe.gr

<https://www.kepe.gr/>

1. Εισαγωγή

Η παγκόσμια οικονομία καλείται να αντιμετωπίσει την πρόκληση του πληθωρισμού μέσω περιοριστικής νομισματικής πολιτικής. Παράλληλα, εντείνονται οικονομικά ζητήματα όπως οι διαταραχές στο παγκόσμιο εμπόριο και στις διεθνείς οικονομικές σχέσεις (Κίνα-ΗΠΑ, ΕΕ-ΗΠΑ), η αναβίωση του προστατευτισμού, η πολιτική αβεβαιότητα, η κλιματική αλλαγή, η έλλειψη επενδύσεων, οι ανισότητες, οι πολεμικές συγκρούσεις, η αβεβαιότητα των τιμών των εμπορευμάτων (Bakas et al, 2023), και ο χαμηλός ρυθμός οικονομικής ανάπτυξης.

Η οικονομική κατάσταση και εξέλιξη μιας χώρας μέσα στο σημερινό διεθνές περιβάλλον εξαρτάται από την ικανότητά της να αντέξει, όχι μόνο τη διαρκώς αυξανόμενη πίεση του διεθνούς ανταγωνισμού, αλλά και τις επιπτώσεις από τις οικονομικές διακυμάνσεις. Η έννοια της ανθεκτικότητας έχει να κάνει με τη δημιουργία μιας ισχυρής οικονομικής θέσης που αντανακλάται κυρίως στην αυξημένη ανταγωνιστικότητα των προϊόντων της και στη δημιουργία μιας στερεής και συγχρόνως ευέλικτης παραγωγικής βάσης. Με την ισχυροποίηση των παραπάνω χαρακτηριστικών και την αδιάκοπη άσκηση της κατάλληλης οικονομικής πολιτικής, είναι εφικτή η υλοποίηση των στόχων που θέτει μια χώρα για την οικονομία της, έτσι ώστε να λειτουργήσει αποτελεσματικά στο διεθνές οικονομικό γίγνεσθαι. Η επίτευξη όλων αυτών των, ζωτικής σημασίας, στόχων αντικατοπτρίζεται και στον εξωτερικό τομέα μιας οικονομίας. Το αποτέλεσμα του τελευταίου επηρεάζει ακολούθως τα βασικά μακροοικονομικά μεγέθη του εσωτερικού τομέα της οικονομίας.

Σε αυτήν την εργασία, θα αναλύσουμε την πορεία του Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών (ΙΤΣ) και των επιμέρους συνιστωσών του. Ειδικότερα, θα εστιάσουμε στο Ισοζύγιο Αγαθών, δίνοντας έμφαση στο Ισοζύγιο Αγαθών εξαιρουμένων των καυσίμων και των πλοίων, από το οποίο προκύπτουν τα ελλείμματα. Κατόπιν, επιλέγουμε να διερευνήσουμε δύο παράγοντες που επιδεινώνουν το αποτέλεσμα του ΙΤΣ: το ποσοστό του εισαγόμενου περιεχομένου στις ελληνικές εξαγωγές και την εξαγωγική εξειδίκευση της ελληνικής παραγωγής. Από την ανάλυση, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι, για να αντιμετωπιστεί η ανισορροπία του ΙΤΣ, η ελληνική οικονομία πρέπει να προχωρήσει σε αναδιάρθρωση της παραγωγικής της δομής.

2. Εξέλιξη του ελλείμματος του ελληνικού Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών

Στην πορεία βελτίωσης των ρυθμών οικονομικής μεγέθυνσης, η ελληνική οικονομία αντιμετωπίζει εξωγενή και ενδογενή προβλήματα. Ένα από τα κυριότερα ενδογενή προβλήματα είναι το επίμονο και μεγάλο έλλειμμα του ΙΤΣ. Η πορεία του εξωτερικού τομέα της ελληνικής οικονομίας, όπως αποτυπώνεται από το ΙΤΣ, χωρίζεται σε τέσσερις περιόδους (βλέπε Πίνακες 1 και 2):

- Την πρώτη περίοδο μεταξύ 2007-08, κατά την οποία καταγράφεται ιστορικά υψηλό επίπεδο ελλείμματος του ΙΤΣ. Ειδικότερα, το μέσο ετήσιο επίπεδο ελλείμματος του ΙΤΣ ήταν 15,15% του ΑΕΠ, ενώ σε απόλυτα μεγέθη διαμορφώθηκε σε 35,95 δισεκ. ευρώ.
- Τη δεύτερη περίοδο μεταξύ 2009-12, κατά την οποία καταγράφεται μια πορεία συρρίκνωσης του ελλείμματος. Ειδικότερα, το μέσο ετήσιο επίπεδο ελλείμματος του ΙΤΣ ήταν 8,69% του ΑΕΠ, ενώ σε απόλυτα μεγέθη διαμορφώθηκε σε 19,11 δισεκ. ευρώ.
- Την τρίτη περίοδο μεταξύ 2013-19, κατά την οποία καταγράφεται ιστορικά χαμηλό επίπεδο ελλείμματος του ΙΤΣ. Ειδικότερα, το μέσο ετήσιο επίπεδο ελλείμματος του ΙΤΣ ήταν 1,58% του ΑΕΠ, ενώ σε απόλυτα μεγέθη διαμορφώθηκε σε 2,82 δισεκ. ευρώ.

- Την περίοδο μεταξύ 2020-23, κατά την οποία καταγράφεται μια αναζωπύρωση του ελλείμματος. Ειδικότερα, το μέσο ετήσιο επίπεδο ελλείμματος του ΙΤΣ ήταν 7,5% του ΑΕΠ, ενώ σε απόλυτα μεγέθη διαμορφώθηκε σε 14,61 δισεκ. ευρώ.

Η συνιστώσα του ΙΤΣ που αποτελεί την πηγή του προβλήματός του, και κατ' επέκταση ένα από τα σοβαρότερα προβλήματα της ελληνικής οικονομίας, είναι το έλλειμμα του Ισοζυγίου Αγαθών, εξαιτίας κυρίως της μεγάλης ανισορροπίας του Ισοζυγίου χωρίς καύσιμα και πλοία και του Ισοζυγίου καυσίμων. Στην ίδια κατεύθυνση αποτελεσμάτων, αλλά με μικρότερη επίπτωση στο αποτέλεσμα του ΙΤΣ, κινούνταν και το Ισοζύγιο Πρωτογενών Εισοδημάτων (ΠΠΕ), λόγω της αύξησης των καθαρών πληρωμών για τόκους, μερίσματα και μισθούς. Ενώ στη βελτίωση της εικόνας του ΙΤΣ συνέβαλε σημαντικά το Ισοζύγιο Υπηρεσιών και σε μικρότερο βαθμό, λόγω της δομής του, το Ισοζύγιο Δευτερογενών Εισοδημάτων.

Πίνακας 1. Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών (ως ποσοστό του ΑΕΠ)

	Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών	Ισοζύγιο Αγαθών	Ισοζύγιο Υπηρεσιών	Ισοζύγιο Πρωτογενών Εισοδημάτων	Ισοζύγιο Δευτερογενών Εισοδημάτων
2002-06	-8,67	-14,66	6,48	-0,89	0,41
2007-08	-15,15	-18,36	6,49	-2,97	-0,31
2009	-12,34	-13,95	4,84	-2,84	-0,40
2010	-10,11	-12,17	5,40	-2,55	-0,79
2011	-8,77	-11,51	6,69	-3,21	-0,74
2012	-3,53	-10,80	7,35	0,44	-0,51
2013-2019	-1,58	-11,30	10,04	-0,32	0,00
2020	-6,64	-11,23	4,41	-0,17	0,34
2021	-6,76	-14,72	7,08	0,20	0,68
2022	-10,27	-19,15	9,38	-0,37	-0,15
2023	-6,34	-14,71	9,93	-2,17	0,60

Πηγές: Τράπεζα της Ελλάδος και ΕΛΣΤΑΤ

Πίνακας 2. Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών (σε δισεκ. ευρώ)

	Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών	Ισοζύγιο Αγαθών	Ισοζύγιο Υπηρεσιών	Ισοζύγιο Πρωτογενών Εισοδημάτων	Ισοζύγιο Δευτερογενών Εισοδημάτων
2002-06	-16,78	-28,09	12,41	-1,84	0,74
2007-08	-35,95	-43,58	15,41	-7,07	-0,72
2009	-29,32	-33,14	11,50	-6,74	-0,95
2010	-22,65	-27,27	12,10	-5,71	-1,76
2011	-17,83	-23,39	13,60	-6,53	-1,51
2012	-6,65	-20,35	13,84	0,82	-0,95
2013-2019	-2,82	-20,16	17,90	-0,58	0,01
2020	-10,96	-18,53	7,28	-0,28	0,56
2021	-12,27	-26,72	12,84	0,37	1,23
2022	-21,23	-39,56	19,39	-0,76	-0,30
2023	-13,97	-32,40	21,88	-4,78	1,33

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος.

3. Ισοζύγιο Αγαθών

Το Ισοζύγιο Αγαθών (ΙΑ) συνιστά την κυριότερη προβληματική συνιστώσα του ΙΓΣ. Εμφανίζει διαχρονικά επίμονα και μεγάλα ελλείμματα, χωρίς θεαματικές μεταβολές πριν και μετά την περίοδο της βαθιάς ύφεσης (Κωνσταντακοπούλου, 2015). Η ανισορροπία του ΙΑ οφείλεται στους ακόλουθους παράγοντες:

- i. το υψηλό επίπεδο των ελληνικών εισαγωγών,
- ii. τη χαμηλή ανταγωνιστικότητα των ελληνικών προϊόντων, η οποία δεν συνδέεται άμεσα με τις τιμές και το κόστος των ελληνικών προϊόντων. Διότι αν και είχαμε σημαντική βελτίωση της πραγματικής συναλλαγματικής ισοτιμίας τιμών και κόστους, αυτή δεν οδήγησε σε ανάλογη αύξηση των ελληνικών εξαγωγών. Το γεγονός αυτό ίσως οφείλεται στο ότι η μετακύλιση των μεταβολών του κόστους εργασίας ανά μονάδα προϊόντος στις τιμές παραγωγών και εξαγωγών παραμένει ατελής¹, αντανακλώντας παράγοντες όπως (α) η διατήρηση των εμποδίων που περιορίζουν τον ανταγωνισμό στις αγορές προϊόντων και (β) οι αυξήσεις των έμμεσων φόρων,
- iii. το υψηλό εισαγωγικό περιεχόμενο των ελληνικών εξαγωγών,
- iv. την εξαγωγική εξειδίκευση της ελληνικής παραγωγής,
- v. τον χαμηλό βαθμό εξαγωγικής διείσδυσης των ελληνικών προϊόντων,
- vi. την ενεργειακή εξάρτηση της οικονομίας.

Το μέσο ετήσιο έλλειμμα του ΙΑ ήταν 14,95% του ΑΕΠ, μεταξύ 2020-23 (βλέπε **Πίνακα 3**). Σε απόλυτα μεγέθη, το μέσο ετήσιο επίπεδο ελλείμματος του ΙΑ, το αντίστοιχο διάστημα, ήταν 29,30 δισεκ. ευρώ. Το υψηλότερο επίπεδο ελλείμματος του ΙΑ παρατηρήθηκε την περίοδο 2007-08 φτάνοντας το 18,36% του ΑΕΠ, ή 43,58 δισεκ. ευρώ. Συνεπώς, την τελευταία τριετία παρατηρείται μια αρνητική τάση, η οποία πρέπει να αναχαιτιστεί προκειμένου να διασφαλιστεί ο στόχος της εξωτερικής ισορροπίας της οικονομίας μας.

Πίνακας 3. Ισοζύγιο Αγαθών και τα επιμέρους ισοζύγια (ως ποσοστό του ΑΕΠ)

	Ισοζύγιο Αγαθών	Ισοζύγιο καυσίμων	Ισοζύγιο πλοίων	Ισοζύγιο Αγαθών χωρίς πλοία	Ισοζύγιο Αγαθών χωρίς καύσιμα και πλοία
2002-06	-14,66	-2,65	-0,27	-14,39	-11,74
2007-08	-18,36	-3,50	-2,13	-16,23	-12,73
2009	-13,95	-2,38	-1,39	-12,56	-10,18
2010	-12,17	-3,22	-0,34	-11,83	-8,61
2011	-11,51	-4,02	-0,10	-11,40	-7,38
2012	-10,80	-4,35	-0,23	-10,57	-6,22
2013-2019	-11,30	-2,77	-0,05	-11,25	-8,48
2020	-11,23	-1,94	-0,04	-11,19	-9,25
2021	-14,72	-3,24	-0,01	-14,71	-11,47
2022	-19,15	-6,41	-0,14	-19,00	-12,59
2023	-14,71	-3,13	-0,04	-14,66	-11,53

Πηγές: Τράπεζα της Ελλάδος και ΕΛΣΤΑΤ.

¹ Με άλλα λόγια, ακόμα και αν το κόστος παραγωγής μεταβλήθηκε, οι τιμές των προϊόντων δεν προσαρμόστηκαν ανάλογα, δηλαδή δεν μειώθηκαν.

Εξαγωγές αγαθών²

Το μέσο ετήσιο επίπεδο των εξαγωγών ήταν 21,91% του ΑΕΠ, για την περίοδο 2020-23 (βλέπε **Πίνακα 4**). Οι υποκατηγορίες των εξαγωγών την ίδια περίοδο διαμορφώθηκαν στο 6,08% του ΑΕΠ για τα καύσιμα, στο 0,08% του ΑΕΠ για τα πλοία και στο 15,76% του ΑΕΠ για τα αγαθά χωρίς καύσιμα και πλοία. Επίσης, διαπιστώνουμε ότι, ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής για την περίοδο 2020-23 έφτασε το 10,02% για τις εξαγωγές αγαθών, 26,53% για τις εξαγωγές καυσίμων, 9,46% για τις εξαγωγές πλοίων και 5,54% για τις εξαγωγές αγαθών χωρίς καύσιμα και πλοία. Σε απόλυτα μεγέθη, το μέσο ετήσιο επίπεδο των εξαγωγών ήταν 42,86 δισεκ. ευρώ, για την περίοδο 2020-23 (βλέπε **Πίνακα 5**). Ενώ ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής έφτασε το 21,58 για τις εξαγωγές αγαθών, το 40,26% για τις εξαγωγές καυσίμων, 19,43% για τις εξαγωγές πλοίων και 16,46% για τις εξαγωγές αγαθών χωρίς καύσιμα και πλοία.

Συνεπώς, διαπιστώνουμε ότι οι εξαγωγές αγαθών διατηρούν μια σταθερά αυξητική πορεία. Όσον αφορά τις συνιστώσες των εξαγωγών, σημαντικούς ρυθμούς επιτυγχάνουν οι εξαγωγές πλοίων και καυσίμων (λόγω κυρίως της αύξησης των τιμών των καυσίμων), που όμως έχουν ελάχιστο αντίκτυπο στην ελληνική οικονομία. Ενώ οι εξαγωγές αγαθών, εκτός από καύσιμα και πλοία, παρουσιάζουν μια σημαντική δυναμική για την ελληνική οικονομία, αυτή η θετική πορεία επισκιάζεται από το υψηλό επίπεδο των ελληνικών εισαγωγών χωρίς καύσιμα και πλοία που συνεχίζουν να αυξάνονται, όπως θα αναλυθεί παρακάτω. Δεδομένης της σημασίας των εξαγωγών για την οικονομική ανάπτυξη (Kunst and Marin, 1989; Konstantakopoulou and Tsionas, 2017), η χώρα μας θα πρέπει να εστιάσει στην ενίσχυση και προώθηση των εξαγωγών.

Πίνακας 4: Ισοζύγιο Αγαθών: Εξαγωγές-Εισαγωγές αγαθών (ως ποσοστό του ΑΕΠ)

	Εξαγωγές αγαθών	Καύσιμα	Πλοία (πωλήσεις)	Αγαθά χωρίς καύσιμα και πλοία	Εισαγωγές αγαθών	Καύσιμα	Πλοία (αγορές)	Αγαθά χωρίς καύσιμα και πλοία
2002-06	7,23	0,57	0,54	6,12	21,89	3,22	0,81	17,86
2007-08	8,96	1,25	0,82	6,89	27,32	4,76	2,95	19,62
2009	7,46	1,17	0,32	5,97	21,41	3,54	1,72	16,15
2010	9,02	1,98	0,05	6,99	21,19	5,20	0,39	15,59
2011	11,33	2,90	0,04	8,39	22,83	6,92	0,14	15,77
2012	14,03	4,87	0,10	9,06	24,83	9,22	0,33	15,28
2013-19	15,58	4,65	0,06	10,87	26,88	7,42	0,11	19,35
2020	17,52	3,70	0,09	13,73	28,74	5,63	0,13	22,98
2021	21,67	5,63	0,07	15,98	36,39	8,86	0,08	27,45
2022	26,02	8,52	0,05	17,44	45,16	14,93	0,20	30,03
2023	22,45	6,48	0,09	15,88	37,15	9,60	0,14	27,41

Πηγές: Τράπεζα της Ελλάδος και ΕΛΣΤΑΤ.

² Το μέσο ετήσιο επίπεδο των εξαγωγών ήταν 14,66% του ΑΕΠ, στη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου 2002-24 (βλέπε Πίνακα 4). Σε απόλυτα μεγέθη, το μέσο ετήσιο επίπεδο των εξαγωγών ήταν 25,70 δισεκ. ευρώ, για την περίοδο 2002-23 (βλέπε Πίνακα 5).

Πίνακας 5: Εμπορικό Ισοζύγιο: Εξαγωγές-Εισαγωγές αγαθών (σε δισεκ. ευρώ)

	Εξαγωγές αγαθών	Καύσιμα	Πλοία (πωλήσεις)	Αγαθά χωρίς καύσιμα και πλοία	Εισαγωγές αγαθών	Καύσιμα	Πλοία (αγορές)	Αγαθά χωρίς καύσιμα και πλοία
2002-06	13,87	1,11	1,06	11,69	41,96	6,25	1,67	34,04
2007-08	21,27	2,98	1,93	16,36	64,85	11,32	6,98	46,55
2009	17,72	2,77	0,77	14,18	50,86	8,42	4,08	38,36
2010	20,22	4,44	0,12	15,66	47,49	11,66	0,88	34,95
2011	23,03	5,90	0,07	17,05	46,42	14,07	0,28	32,06
2012	26,43	9,18	0,18	17,07	46,78	17,37	0,62	28,79
2013-19	27,80	8,29	0,11	19,40	47,96	13,24	0,20	34,52
2020	28,90	6,10	0,15	22,65	47,43	9,30	0,22	37,92
2021	39,33	10,21	0,12	29,00	66,05	16,09	0,14	49,82
2022	53,75	17,60	0,11	36,04	93,31	30,85	0,40	62,06
2023	49,46	14,27	0,21	34,98	81,85	21,16	0,30	60,39

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος.

Εισαγωγές αγαθών

Το μέσο ετήσιο επίπεδο των εισαγωγών αγαθών ως ποσοστό του ΑΕΠ³ ήταν 36,86%, μεταξύ 2020-23. Οι υποκατηγορίες των εισαγωγών την ίδια περίοδο διαμορφώθηκαν στο 9,76% του ΑΕΠ για τα καύσιμα, στο 0,14% του ΑΕΠ για τα πλοία και στο 26,97% του ΑΕΠ για τα αγαθά χωρίς καύσιμα και πλοία. Επίσης, διαπιστώνουμε ότι ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής για την περίοδο 2020-23 έφτασε το 10,02% για τις εισαγωγές αγαθών, 30,03% για τις εισαγωγές καυσίμων, 25,44% για τις εισαγωγές πλοίων και 6,72% για τις εισαγωγές αγαθών χωρίς καύσιμα και πλοία.

Σε απόλυτα μεγέθη, το μέσο ετήσιο επίπεδο των εισαγωγών ήταν 72,16 δισεκ. ευρώ, για την περίοδο 2020-23 (βλέπε **Πίνακα 5**), κυρίως λόγω αύξησης των εισαγωγών καυσίμων που έφτασαν τα 19,35 δισεκ. ευρώ⁴. Οι υπόλοιπες συνιστώσες των εισαγωγών αγαθών διαμορφώθηκαν σε 0,27 δισεκ. ευρώ για τις εισαγωγές πλοίων, και 52,55 δισεκ. ευρώ για τις εισαγωγές αγαθών χωρίς καύσιμα και πλοία. Αξιοσημείωτο είναι ότι οι εισαγωγές αγαθών το 2022 έφτασαν τα 93,31 δισεκ. ευρώ, ένα πολύ υψηλό ιστορικό επίπεδο.

Οι εισαγωγές αγαθών, και ειδικότερα οι εισαγωγές αγαθών χωρίς καύσιμα και πλοία είναι ξεκάθαρα η προβληματική συνιστώσα του ΙΤΣ. Ένα τόσο υψηλό επίπεδο εισαγωγών αν δεν συνοδεύεται από το ίδιο επίπεδο εξαγωγών, εμποδίζει την χώρα να μεγεθυνθεί. Πρέπει να αναληφθούν εκείνες οι πρωτοβουλίες για τη μείωση των εισαγωγών και την αύξηση των εξαγωγών. Ο στόχος αυτός μπορεί να επιτευχθεί κυρίως μέσω της αναδιάρθρωσης της ελληνικής παραγωγής με ενσωμάτωση μεσαίου και υψηλού επιπέδου τεχνολογιών στην παραγωγική διαδικασία καθώς και τη χρήση υψηλού ειδικευμένου εργατικού δυναμικού.

Αναλύοντας τα επιμέρους ισοζύγια του ΙΑ, είναι εμφανές ότι το ΙΑ χωρίς καύσιμα και πλοία είναι η κύρια πηγή του ελλείμματος του ΙΑ, ενώ και το Ισοζύγιο καυσίμων συμβάλλει, αλλά σε μικρότερο βαθμό, στη διαμόρφωση αυτού του αρνητικού αποτελέσματος.

³ Ενώ, για την περίοδο 2017-23 (2021-23), το μέσο ετήσιο επίπεδο των εισαγωγών αγαθών έφτασε το 33,60% (39,57%) του ΑΕΠ. Τα αντίστοιχα μεγέθη για τις εισαγωγές καυσίμων ως ποσοστό του ΑΕΠ για την περίοδο 2017-23 (2021-23) ήταν 8,82% (11,13%), για τις εισαγωγές Πλοίων ήταν 0,14% του ΑΕΠ (0,14%) και για τις εισαγωγές αγαθών χωρίς καύσιμα και πλοία ήταν 24,64% (28,30%) του ΑΕΠ.

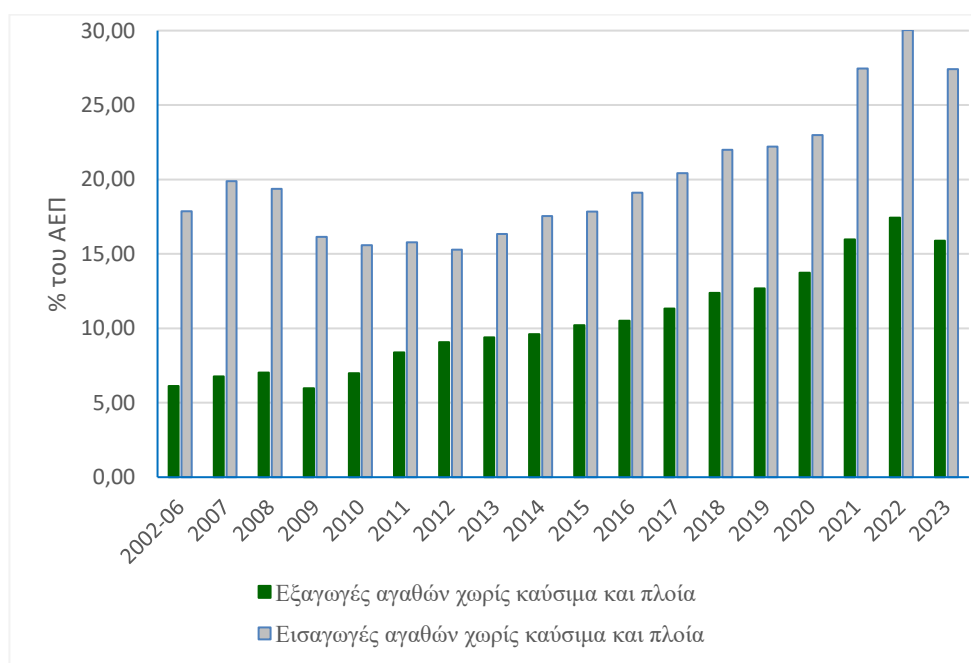
⁴ Αύξηση τιμών των καυσίμων.

Ισοζύγιο Αγαθών χωρίς καύσιμα και πλοία

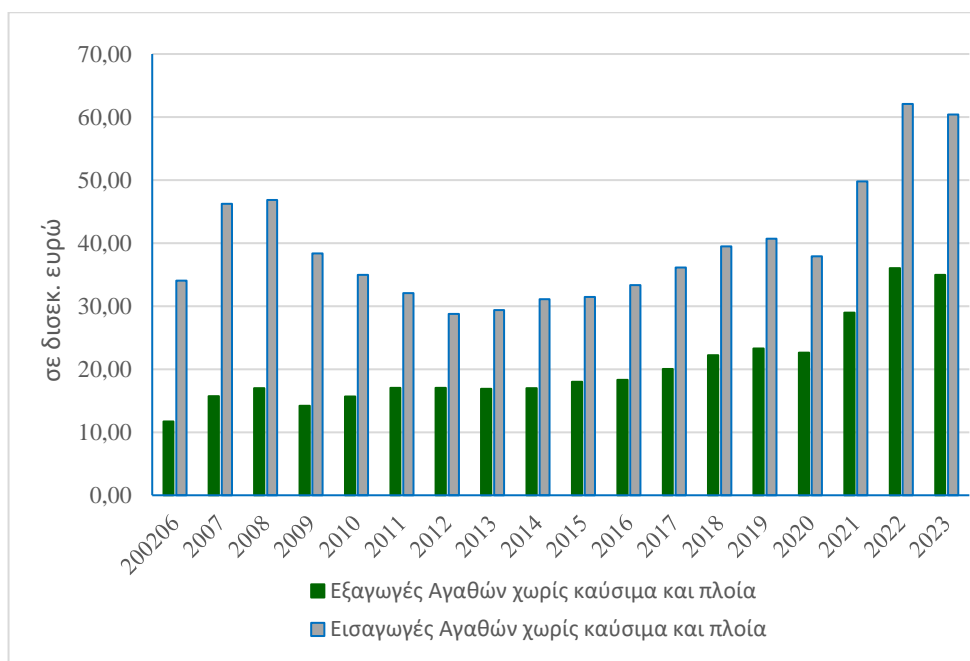
Το σημαντικότερο για το ΙΤΣ, αλλά και για την οικονομία της χώρας μας, είναι το Ισοζύγιο Αγαθών χωρίς καύσιμα και πλοία, το οποίο αντικατοπτρίζει την εικόνα της ελληνικής παραγωγής. Η πορεία του ελλείμματος του ΙΑ χωρίς καύσιμα και πλοία παρουσιάζει μια αρνητική μεταβολή μετά από μια περίοδο στασιμότητας. Από τον Πίνακα 3, διαπιστώνουμε ότι το μέσο ετήσιο έλλειμμα του Ισοζυγίου Αγαθών χωρίς καύσιμα και πλοία ως ποσοστό του ΑΕΠ την περίοδο 2022-23 (2020-23) ήταν 12,06% (11,21%), πλησιάζοντας το έλλειμμα της διετίας 2007-2008 που ήταν 12,73% του ΑΕΠ, το οποίο αποτελεί, διαχρονικά, το υψηλότερο επίπεδο. Σε απόλυτα μεγέθη, το μέσο ετήσιο έλλειμμα την περίοδο 2022-23 (2020-23) ήταν 25,71 (21,88) δισεκ. ευρώ, ενώ την περίοδο 2007-2008 ήταν 30,19 δισεκ. ευρώ (βλέπε **Πίνακα 5**).

Όπως παρατηρούμε και από το **Διάγραμμα 1α**, οι εισαγωγές χωρίς καύσιμα και πλοία ως ποσοστό του ΑΕΠ ήταν περίπου διπλάσιες σε σχέση με το αντίστοιχο μέγεθος των εξαγωγών. Η σημαντική εξάρτηση της ελληνικής οικονομίας από ξένα προϊόντα (καταναλωτικά, ενδιάμεσα και τελικά αγαθά) δημιουργεί ελλείμματα και αναχαιτίζει τη δυναμική της οικονομίας. Η μεταβλητή αυτή ακολουθεί μια συνεχόμενη αυξητική πορεία εκτός από την περίοδο της βαθιάς ύφεσης 2009-12. Ειδικότερα, ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής των εισαγωγών χωρίς καύσιμα και πλοία ως ποσοστό του ΑΕΠ μεταξύ 2013-23 είναι 5,66%. Όσον αφορά τις εξαγωγές χωρίς καύσιμα και πλοία, παρατηρούμε από το 2009 και έπειτα μια συνεχής αύξηση. Ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής τους ως ποσοστό του ΑΕΠ ήταν 6%, την περίοδο 2009-23.

Διάγραμμα 1α. Εισαγωγές και εξαγωγές χωρίς καύσιμα και πλοία (ως ποσοστό του ΑΕΠ)



Πηγές: Τράπεζα της Ελλάδος και ΕΛΣΤΑΤ.

Διάγραμμα 1β. Εισαγωγές και εξαγωγές χωρίς καύσιμα και πλοία (σε δισεκ. ευρώ)

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος.

4. Ισοζύγιο υπηρεσιών

Το Ισοζύγιο Υπηρεσιών (ΙΥ) διαχρονικά χαρακτηρίζεται από σταθερά πλεονάσματα και συμβάλλει στη μείωση του ελλείμματος του ΙΤΣ.⁵ Το μέσο ετήσιο πλεόνασμα του ΙΥ ως ποσοστό του ΑΕΠ για την περίοδο 2020-23 ήταν 7,70%, ενώ, σε απόλυτα μεγέθη, έφτασε τα 15,35 δισεκ. ευρώ (βλέπε Πίνακες 1 και 2). Το υψηλότερο πλεόνασμά του σημειώθηκε τη διετία 2018-19, προσεγγίζοντας το 11,13% του ΑΕΠ (ή διαφορετικά τα 20,21 δισεκ. ευρώ). Το πλεόνασμα του ΙΥ ανήλθε στο 9,93% του ΑΕΠ για το 2023, παρουσιάζοντας αύξηση της τάξης του 5,83%, σε σχέση με το 2022. Σε απόλυτα μεγέθη, το πλεόνασμα έφτασε τα 21,88 δισ. ευρώ το 2023 (βλέπε Διάγραμμα 2). Το πλεόνασμα του ΙΥ προέρχεται από τις ταξιδιωτικές και μεταφορικές υπηρεσίες. Οι ταξιδιωτικές υπηρεσίες είναι αυτές που κυρίως οδηγούν τη βελτίωση του ΙΥ, οι οποίες την τελευταία διετία έχουν επανέλθει στα επίπεδα προ πανδημίας.

Το πλεόνασμα του ΙΥ προέρχεται διαχρονικά κυρίως από τις ταξιδιωτικές και μεταφορικές υπηρεσίες. Οι ταξιδιωτικές υπηρεσίες είναι αυτές που κυρίως οδηγούν τη βελτίωση του ισοζυγίου. Τη διετία 2022-23 οι καθαρές ταξιδιωτικές υπηρεσίες έχουν καταγράψει ιστορικά τις υψηλότερες τιμές (βλέπε Διάγραμμα 2). Σε απόλυτα μεγέθη, το πλεόνασμα του ισοζυγίου ταξιδιωτικών υπηρεσιών, το 2023, παρουσίασε μία αύξηση της τάξεως του 15,30% ως προς το 2022 και διαμορφώθηκε στο 18,16 δισεκ. ευρώ.

Ειδικότερα, οι εισπράξεις από ταξιδιωτικές υπηρεσίες ως ποσοστό του ΑΕΠ αυξήθηκαν κατά 9,27% το προηγούμενο έτος σε σχέση με το 2022. Όσον αφορά τις πληρωμές για ταξιδιωτικές υπηρεσίες, την τελευταία διετία παρατηρείται μια αξιοσημείωτη αύξηση (βλέπε Πίνακες 6 και 7). Συγκεκριμένα, οι πληρωμές για ταξιδιωτικές υπηρεσίες αυξήθηκαν το 2023 κατά 18,50% σε σύγκριση με το 2022, γεγονός που αποκαλύπτει μια ξεκάθαρη τάση των Ελλήνων για ταξίδια στο εξωτερικό.

⁵ Το μέσο ετήσιο πλεόνασμα του ΙΥ ως ποσοστό του ΑΕΠ για την περίοδο 2002-24 ήταν 7,10%, ενώ, σε απόλυτα μεγέθη, έφτασε τα 14,38 δισεκ. ευρώ.

Θα πρέπει να σημειώσουμε ότι οι ταξιδιωτικές υπηρεσίες, ή με άλλα λόγια ο τουρισμός, είναι μια μεταβλητή που επηρεάζεται από εσωτερικές και εξωτερικές διαταραχές, ενώ τα τελευταία χρόνια συνδέεται άμεσα και με την κλιματική αλλαγή. Επιπρόσθετα, το γενικό αποτύπωμα του τουρισμού στο ελληνικό ΑΕΠ εξαρτάται από πολλούς παράγοντες.

Πίνακας 6. Οι συνιστώσες του Ισοζυγίου Υπηρεσιών (ως ποσοστό του ΑΕΠ)

	Εισπράξεις /Εξαγωγές	Ταξιδιωτικό	Μεταφορές	Λοιπές υπηρεσίες	Πληρωμές /Εισαγωγές	Ταξιδιωτικό	Μεταφορές	Λοιπές υπηρεσίες
2002-06	13,11	5,51	6,20	1,40	6,63	1,25	3,54	1,84
2007-08	13,81	4,84	7,59	1,38	7,31	1,09	4,04	2,19
2009	11,41	4,38	5,69	1,34	6,57	1,02	3,35	2,19
2010	12,73	4,29	6,85	1,59	7,34	0,96	4,03	2,34
2011	14,09	5,17	6,91	2,01	7,40	1,11	3,94	2,34
2012	14,63	5,54	7,02	2,06	7,28	0,98	3,89	2,42
2013-19	18,54	8,15	7,99	2,40	8,50	1,18	4,97	2,35
2020	13,76	2,62	8,37	2,77	9,35	0,48	5,98	2,89
2021	19,31	5,79	10,32	3,21	12,24	0,61	8,31	3,32
2022	23,12	8,55	11,34	3,22	13,73	0,93	9,49	3,31
2023	22,28	9,35	9,53	3,40	12,35	1,10	8,06	3,19

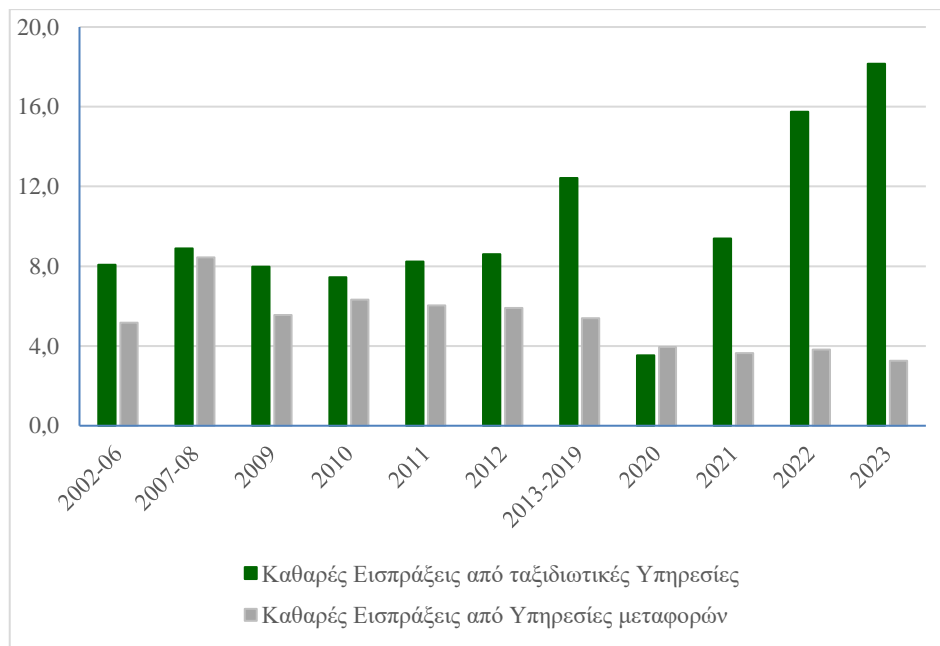
Πηγές: Τράπεζα της Ελλάδος και ΕΛΣΤΑΤ.

Πίνακας 7. Οι συνιστώσες του Ισοζυγίου Υπηρεσιών (σε δισεκ. ευρώ)

	Εισπράξεις /Εξαγωγές	Ταξιδιωτικό	Μεταφορές	Λοιπές υπηρεσίες	Πληρωμές /Εισαγωγές	Ταξιδιωτικό	Μεταφορές	Λοιπές υπηρεσίες
2002-06	25,04	10,44	11,93	2,67	12,63	2,36	6,75	3,51
2007-08	32,78	11,48	18,03	3,28	17,37	2,58	9,59	5,20
2009	27,10	10,40	13,52	3,18	15,59	2,42	7,96	5,21
2010	28,54	9,61	15,36	3,57	16,45	2,16	9,04	5,25
2011	28,64	10,50	14,04	4,09	15,04	2,27	8,01	4,77
2012	27,56	10,44	13,23	3,89	13,72	1,84	7,33	4,55
2013-2019	33,08	14,54	14,26	4,27	15,17	2,11	8,87	4,19
2020	22,71	4,32	13,81	4,58	15,43	0,79	9,87	4,77
2021	35,06	10,50	18,73	5,83	22,21	1,11	15,08	6,02
2022	47,76	17,68	23,43	6,65	28,37	1,92	19,61	6,84
2023	49,09	20,59	21,00	7,50	27,21	2,43	17,75	7,03

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος.

Όσον αφορά τα έσοδα από μεταφορικές υπηρεσίες, αυτά μειώθηκαν οριακά, λόγω των διαταραχών στις θαλάσσιες οδούς μεταφοράς εμπορευμάτων. Αναλυτικότερα, όπως παρατηρούμε από τον **Πίνακα 6**, οι εισπράξεις από μεταφορικές υπηρεσίες ως ποσοστό του ΑΕΠ διαμορφώθηκαν στο 9,53% για το 2023, μια μείωση της τάξεως του 15,95% σε σχέση με το 2022. Σε απόλυτα μεγέθη, για το 2023 διαμορφώθηκαν στα 21 δισ. ευρώ, ενώ το 2022 ήταν 23,43 δισ. ευρώ (βλέπε **Πίνακα 7**).

Διάγραμμα 2. Ισοζύγιο Υπηρεσιών: Καθαρές Εισπράξεις (σε δισεκ. ευρώ)

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος και ΕΛΣΤΑΤ

5. Παράγοντες που χειροτερεύουν το έλλειμμα του Ισοζυγίου Αγαθών

Στην παρούσα ενότητα θα αναλύσουμε τους παράγοντες που επιδεινώνουν το έλλειμμα του Ισοζυγίου Αγαθών. Συγκεκριμένα, επιλέγουμε να εξετάσουμε το εισαγωγικό περιεχόμενο των εξαγωγών καθώς και την εξαγωγική εξειδίκευση της χώρας μέσω της διάρθρωσης των εξαγωγών βιομηχανοποιημένων προϊόντων τεχνολογικής έντασης.

5.1 Εισαγωγικό περιεχόμενο των ελληνικών εξαγωγών

Το εισαγωγικό περιεχόμενο των ελληνικών εξαγωγών⁶, ή αλλιώς η εισαγόμενη συνιστώσα των εξαγωγών, αποτελεί μια ιδιαίτερα σημαντική μεταβλητή, καθώς αντανακλά τον βαθμό εξάρτησης της ελληνικής παραγωγής από ξένα ενδιάμεσα αγαθά που απαιτούνται για την παραγωγή των εξαγόμενων προϊόντων. Όσο υψηλότερη είναι η τιμή της μεταβλητής, τόσο περισσότερα ενδιάμεσα αγαθά χρειάζεται να εισάγει η ελληνική οικονομία για την παραγωγή των εξαγόμενων αγαθών, γεγονός που μειώνει την προστιθέμενη αξία της εγχώριας παραγωγής και επιβαρύνει το ΙΤΣ.

Αυτή η εξάρτηση της εγχώριας παραγωγής από ξένα αγαθά έχει αρνητικές επιπτώσεις σε μια σειρά παραμέτρων, όπως η απασχόληση, η παραγωγική βάση της οικονομίας, η ανταγωνιστικότητα, και ο βαθμός ευαισθησία της χώρας σε εξωτερικές διαταραχές (εμπορικές διαμάχες και μεταβολές των τιμών). Όταν η εισαγόμενη συνιστώσα των εξαγωγών είναι υψηλή, ένα σημαντικό μέρος των κερδών από τις εξαγωγές διοχετεύεται σε ξένες οικονομίες, μειώνοντας έτσι τα οφέλη για την εγχώρια οικονομία.

Σύμφωνα με τα στατιστικά δεδομένα του ΟΟΣΑ, όπως παρατηρούμε στον **Πίνακα 8**, το εισαγωγικό περιεχόμενο των ελληνικών εξαγωγών κατατάσσεται ως το 4ο υψηλότερο μεταξύ των χωρών της Ευρωζώνης για την περίοδο 2007-2020⁷. Συγκεκριμένα, το 2020 το εισαγωγικό

⁶ Το ποσοστό των ξένων (εισαγόμενων) ενδιάμεσων προϊόντων που χρησιμοποιούνται για την παραγωγή των εξαγόμενων προϊόντων.

⁷ Διαθέσιμα στατιστικά δεδομένα έως το 2020.

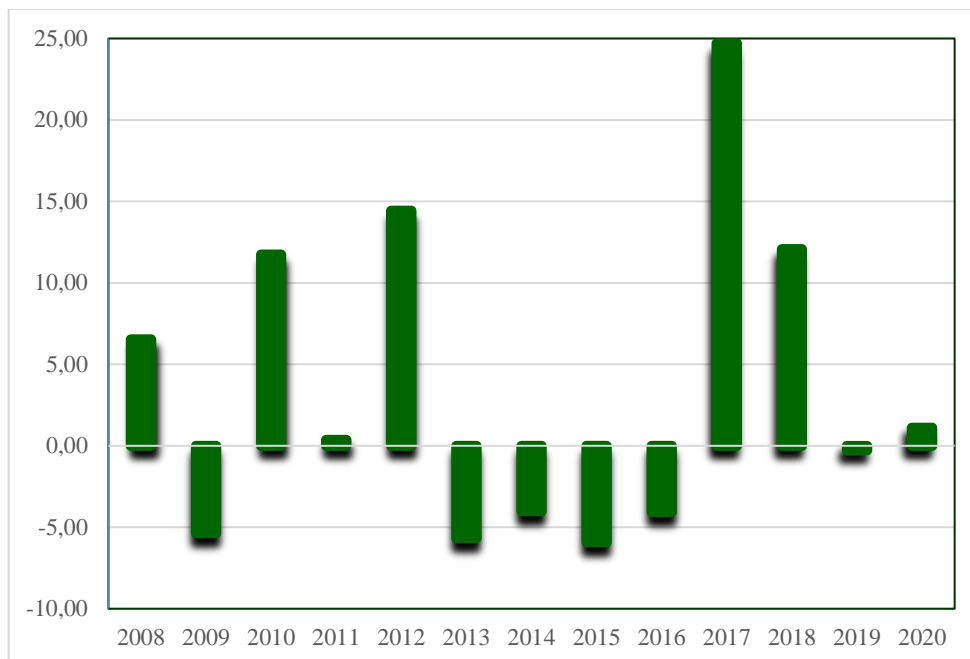
περιεχόμενο των εξαγωγών ανήλθε στο 36,5%, παρουσιάζοντας αύξηση 18,23% σε σύγκριση με την περίοδο 2013-2019. Από τον ίδιο πίνακα παρατηρούμε ότι οι ισχυρές οικονομίες της Ευρωζώνης παρουσιάζουν χαμηλότερα ποσοστά στην εν λόγω μεταβλητή, με τη Γερμανία στο 23,35%, τη Γαλλία στο 23,80%, την Ιταλία στο 24% και την Ισπανία στο 25%. Επιπρόσθετα, όπως διαπιστώνουμε από το **Διάγραμμα 3**, όπου απεικονίζεται ο ρυθμός μεταβολής του εισαγωγικού περιεχομένου των ελληνικών εξαγωγών, παρατηρείται ότι την περίοδο 2017-2020 η μεταβλητή αυτή αυξήθηκε, με μέσο ετήσιο ρυθμό 9,4%. Αυτή η τάση πρέπει να αναστραφεί, καθιστώντας επιτακτική την ανάγκη στήριξης της εγχώριας παραγωγής με κάθε διαθέσιμο μέσο.

Θα πρέπει να υπογραμμίσουμε ότι η χώρα μας παρουσιάζει υψηλή εισαγωγική εξάρτηση για την παραγωγή των εξαγωγών της, σε σύγκριση με τις υπόλοιπες χώρες του Νότου της Ευρωζώνης. Αυτή η εξάρτηση, σε συνδυασμό με το υψηλό δημόσιο χρέος, θέτει την ελληνική οικονομία σε δυσμενή θέση στο παγκόσμιο οικονομικό περιβάλλον, καθιστώντας την πιο ευάλωτη σε εξωτερικούς παράγοντες και τις οικονομικές διακυμάνσεις (Konstantakopoulou and Tsionas, 2019).

Πίνακας 8. Εισαγωγικό περιεχόμενο των ελληνικών εξαγωγών

Χώρες	2007-08	2009-12	2013-19	2020
Αυστρία	27,20	28,68	30,09	30,10
Βέλγιο	37,20	36,75	36,00	33,10
Γαλλία	23,35	23,48	23,66	23,30
Γερμανία	23,30	24,05	23,77	22,40
Ελλάδα	25,30	27,93	30,87	36,50
Εσθονία	33,90	36,48	36,03	34,70
Ιρλανδία	41,40	45,23	44,89	44,40
Ισπανία	26,95	25,15	24,97	25,60
Ιταλία	25,35	25,65	24,40	23,20
Λετονία	24,35	24,45	25,69	26,40
Λιθουανία	29,30	29,28	31,37	31,50
Λουξεμβούργο	58,75	58,23	63,97	66,50
Ολλανδία	26,60	28,50	31,69	30,80
Πορτογαλία	28,60	29,35	30,09	31,10
Σλοβακία	41,35	43,20	46,50	48,10
Σλοβενία	36,40	34,38	33,59	31,50
Φιλανδία	31,25	31,08	30,89	31,70

Πηγή: ΟΟΣΑ.

Διάγραμμα 3. Ρυθμός μεταβολής του εισαγωγικού περιεχομένου των ελληνικών εξαγωγών

Πηγή: ΟΟΣΑ.

5.2 Εξαγωγική εξειδίκευση: Διάρθρωση εξαγωγών βιομηχανοποιημένων προϊόντων τεχνολογικής έντασης

Διαχρονικά, η οικονομική ανάπτυξη κάθε χώρας συναρτάται άμεσα με την πορεία της βιομηχανικής παραγωγής. Ο βιομηχανικός κλάδος περιέχει προϊόντα που διαφέρουν ως προς τον βαθμό τεχνολογικής έντασης που ενσωματώνουν κατά τη διαδικασία της παραγωγής τους. Έτσι, τα βιομηχανικά προϊόντα διαχωρίζονται σε τέσσερις κατηγορίες: εντάσεως εργασίας και πρώτων υλών, χαμηλής τεχνολογικής έντασης, μεσαίας τεχνολογικής έντασης και υψηλής τεχνολογικής έντασης.

Τα βιομηχανικά προϊόντα μεσαίας και υψηλής τεχνολογικής έντασης έχουν ιδιαίτερη σημασία στην οικονομία μιας χώρας, καθώς ενσωματώνουν νέες τεχνολογίες και καινοτομίες στην παραγωγική διαδικασία, προσδίδοντας υψηλή αξία στο παραγόμενο προϊόν και, συνεπώς, στην αξία των εξαγωγών (Κωνσταντακοπούλου, και άλλοι, 2019). Επιπλέον, συχνά τα αποτελέσματα της έρευνας και της καινοτομίας στον κλάδο των προϊόντων υψηλής τεχνολογίας διαχέονται από τον εξαγωγικό στον μη εξαγωγικό τομέα της οικονομίας, με θετικά αποτελέσματα για την ανάπτυξη της κάθε χώρας (Grossman and Helpman, 1991).

Για να διερευνήσουμε τη θέση της ελληνικής οικονομίας στην Ευρωζώνη, η ανάλυσή μας περιλαμβάνει τις 20 χώρες της Ευρωζώνης και εξετάζει δύο χρονικές περιόδους: 2002-2009 τα έτη πριν από την οικονομική κρίση, και 2019-2022, τα έτη κατά τη διάρκεια της κρίσης και έπειτα.

Από τον **Πίνακα 9**, που παρουσιάζει το μέσο ετήσιο μερίδιο εξαγωγών βιομηχανοποιημένων προϊόντων, διαπιστώνουμε ότι η Ελλάδα βρίσκεται στη χειρότερη θέση σε σύγκριση με τις 20 χώρες της Ευρωζώνης. Επιπλέον, τα μερίδια των ελληνικών εξαγωγών βιομηχανοποιημένων

προϊόντων συρρικνώνονται σταθερά. Η βαθιά οικονομική ύφεση είχε σημαντικές επιπτώσεις στην οικονομική δραστηριότητα, έπληξε και τον βιομηχανικό τομέα της οικονομίας. Ο ρυθμός συρρίκνωσης των μεριδίων των εξαγωγών βιομηχανοποιημένων προϊόντων, μεταξύ των δύο υποπεριόδων 2002-09 και 2010-22, ανήλθε στο 31,3%. Παρά τη επιβράδυνση αυτής της αρνητικής τάσης, η μείωση συνεχίζεται μέχρι και σήμερα.

Οι υπόλοιπες χώρες της Ευρωζώνης, εμφάνισαν επίσης μείωση στα μερίδια των εξαγωγών βιομηχανοποιημένων προϊόντων αλλά σε πολύ μικρότερο βαθμό. Εξαιρέσεις αποτελούν η Κύπρος, η Πορτογαλία, η Λετονία και η Ιρλανδία, όπου καταγράφηκε αύξηση.

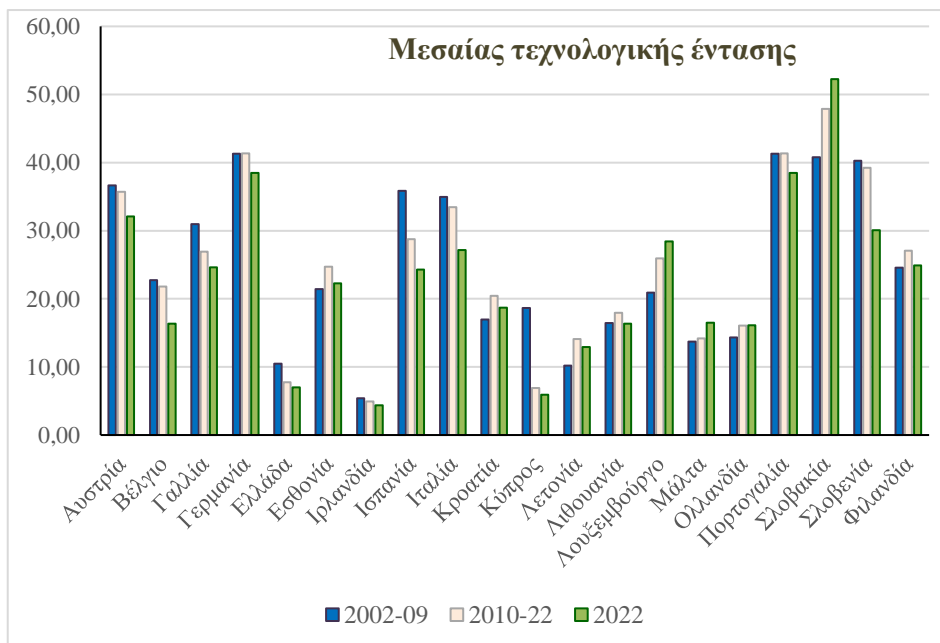
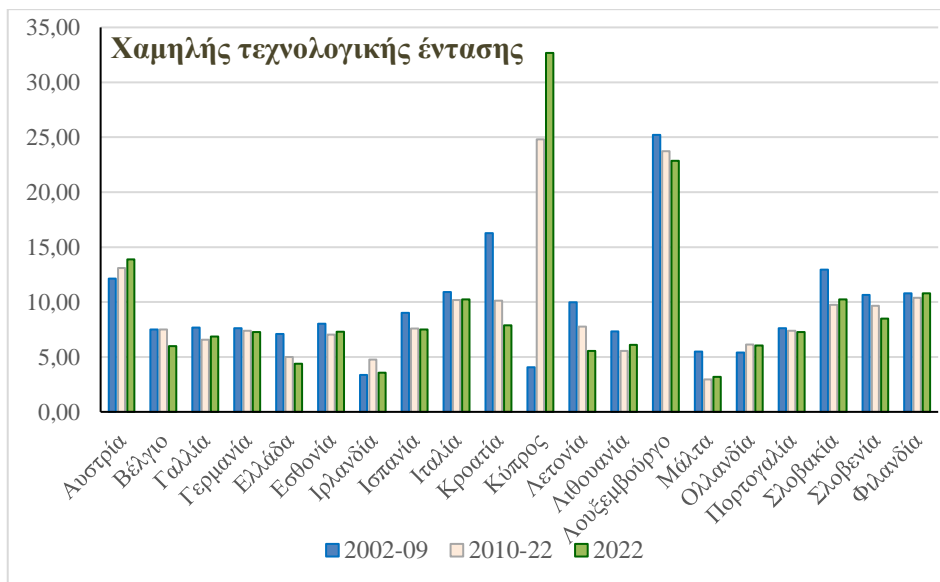
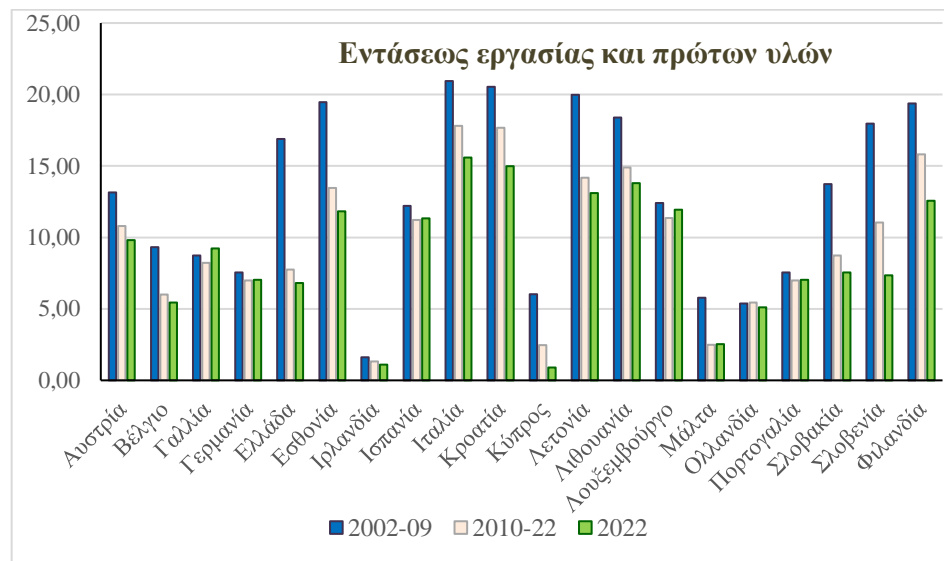
Επιπλέον, σχετικά με τον βαθμό τεχνολογικής έντασης των βιομηχανικών προϊόντων, το **Διάγραμμα 4** αποκαλύπτει ότι η χώρα μας υστερεί σημαντικά σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρωζώνης, όσον αφορά τα μερίδια των προϊόντων μέσης τεχνολογικής έντασης.

Πίνακας 9. Μέσα Ετήσια Μερίδια εξαγωγών βιομηχανοποιημένων προϊόντων

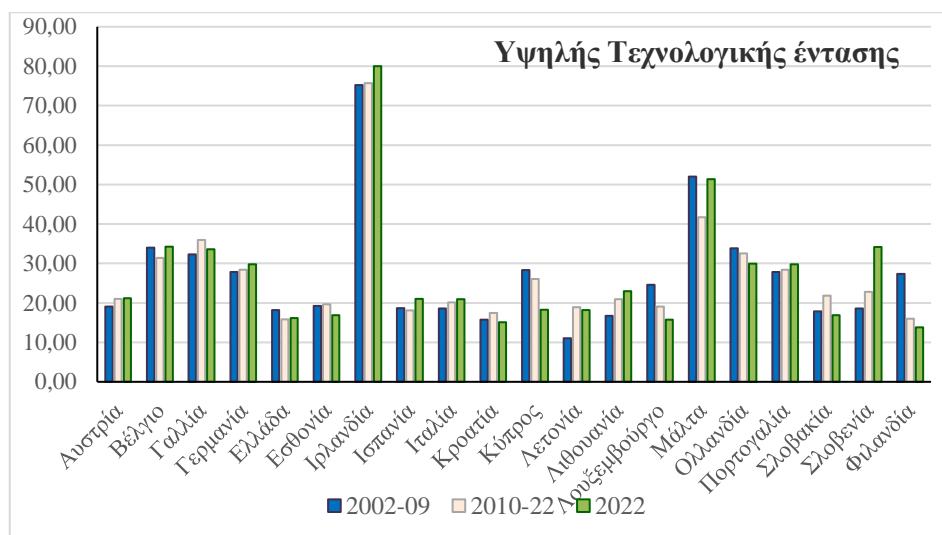
	2002-09	2010-22	2022
Αυστρία	81,02	80,37	76,96
Βέλγιο	73,58	66,37	62,06
Γαλλία	79,67	77,44	74,31
Γερμανία	84,35	84,00	82,58
Ελλάδα	52,67	36,18	34,34
Εσθονία	68,17	64,32	58,26
Ιρλανδία	85,54	86,93	89,10
Ισπανία	75,76	65,57	64,17
Ιταλία	85,44	81,02	73,96
Κροατία	69,52	65,01	56,63
Κύπρος	57,09	60,08	57,77
Λετονία	51,18	54,58	49,75
Λιθουανία	58,90	59,29	59,23
Λουξεμβούργο	83,12	80,00	79,03
Μάλτα	76,95	62,30	73,55
Ολλανδία	58,99	59,96	57,20
Πορτογαλία	84,35	84,00	82,58
Σλοβακία	85,30	88,07	86,93
Σλοβενία	87,45	82,55	80,09
Φιλανδία	82,13	68,69	62,09
Μέσος Όρος	74,06	70,34	68,03

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων της UNCTAD.

Διάγραμμα 4. Μερίδια εξαγωγών βιομηχανικών προϊόντων (για τις βασικές κατηγορίες βιομηχανικών προϊόντων)



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων της UNCTAD.



Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων της UNCTAD.

Συμπεράσματα

Ένα από τα κυριότερα ενδογενή προβλήματα είναι το επίμονο και μεγάλο έλλειμμα του Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών. Την τελευταία τριετία (2021-23) παρατηρείται μια αρνητική τάση στο ΙΤΣ, η οποία πρέπει να αναχαιτιστεί προκειμένου να διασφαλιστεί ο στόχος της εξωτερικής ισορροπίας της οικονομίας μας. Η συνιστώσα του ΙΤΣ που αποτελεί την πηγή του προβλήματός του, είναι το έλλειμμα του Ισοζυγίου Αγαθών, εξαιτίας κυρίως της μεγάλης ανισορροπίας του Ισοζυγίου Αγαθών χωρίς καύσιμα και πλοία.

Η ανισορροπία του Ισοζυγίου Αγαθών οφείλεται στους ακόλουθους παράγοντες: i) το υψηλό επίπεδο των ελληνικών εισαγωγών, ii) τη χαμηλή ανταγωνιστικότητα των ελληνικών προϊόντων, η οποία δεν συνδέεται άμεσα με τις τιμές και το κόστος των ελληνικών προϊόντων. Διότι αν και είχαμε σημαντική βελτίωση της πραγματικής συναλλαγματικής ισοτιμίας τιμών και κόστους αυτή δεν οδήγησε σε ανάλογη αύξηση των ελληνικών εξαγωγών. Το γεγονός αυτό ίσως οφείλεται στο ότι η μετακύλιση των μεταβολών του κόστους εργασίας ανά μονάδα προϊόντος στις τιμές παραγωγών και εξαγωγών παραμένει ατελής: αντανακλώντας παράγοντες όπως (α) η διατήρηση των εμποδίων που περιορίζουν τον ανταγωνισμό στις αγορές προϊόντων και (β) οι αυξήσεις των έμμεσων φόρων, iii) το υψηλό εισαγωγικό περιεχόμενο των ελληνικών εξαγωγών, iv) η εξαγωγική εξειδίκευση της ελληνικής παραγωγής, v) ο χαμηλός βαθμός εξαγωγικής διείσδυσης των ελληνικών προϊόντων, vi) η ενεργειακή εξάρτηση της οικονομίας.

Ένας σημαντικός παράγοντας επιδείνωσης του Ισοζυγίου Αγαθών είναι το υψηλό εισαγωγικό περιεχόμενο των εξαγωγών, το οποίο είναι υψηλό, η Ελλάδα έχει το 4^ο υψηλότερο ποσοστό εισαγωγικού περιεχομένου στην παραγωγή των εξαγόμενων προϊόντων της, σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρωζώνης, επιπλέον αυτό δείχνει μια αυξητική τάση. Αυτή η εξάρτηση της εγχώριας παραγωγής από ξένα αγαθά έχει αρνητικές επιπτώσεις σε μια σειρά παραμέτρων, όπως η απασχόληση, η παραγωγική βάση της οικονομίας, η ανταγωνιστικότητα, και ο βαθμός ευαισθησία της χώρας σε εξωτερικές διαταραχές. Επιπρόσθετα, δεδομένου ότι η εισαγόμενη συνιστώσα των εξαγωγών είναι υψηλή, ένα σημαντικό μέρος των κερδών από τις εξαγωγές διοχετεύεται σε ξένες οικονομίες, μειώνοντας έτσι τα οφέλη για την εγχώρια οικονομία. Η κατάσταση αυτή θα πρέπει να αναστραφεί, καθιστώντας επιτακτική την ανάγκη στήριξης της εγχώριας παραγωγής με κάθε διαθέσιμο μέσο.

Όσον αφορά την εξαγωγική εξειδίκευση της ελληνικής οικονομίας, αναφορικά με τα μερίδια εξαγωγών βιομηχανοποιημένων προϊόντων διαπιστώνουμε ότι η Ελλάδα βρίσκεται στη χειρότερη θέση σε σύγκριση με τις 20 χώρες της Ευρωζώνης. Επιπλέον, τα μερίδια εξαγωγών βιομηχανοποιημένων προϊόντων συρρικνώνονται σταθερά. Η βαθιά οικονομική ύφεση είχε σημαντικές επιπτώσεις στην οικονομική δραστηριότητα, έπληξε και τον βιομηχανικό τομέα της οικονομίας. Ο ρυθμός συρρίκνωσης των μεριδίων των ελληνικών εξαγωγών βιομηχανοποιημένων προϊόντων, πριν και μετά τη βαθιά ύφεση, ανήλθε στο 31,3%. Παρά τη επιβράδυνση αυτής της αρνητικής τάσης, η μείωση συνεχίζεται μέχρι και σήμερα

Τέλος, σχετικά με τον βαθμό τεχνολογικής έντασης των βιομηχανικών προϊόντων, η χώρα μας υστερεί σημαντικά σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρωζώνης, όσον αφορά τα μερίδια των προϊόντων μέσης τεχνολογικής έντασης.

Στη βελτίωση της εικόνας του ΙΤΣ συνέβαλε σημαντικά το Ισοζύγιο Υπηρεσιών. Το Ισοζύγιο Υπηρεσιών διαχρονικά χαρακτηρίζεται από σταθερά πλεονάσματα και συμβάλλει στη μείωση του ελλείμματος του ΙΤΣ. Οι ταξιδιωτικές υπηρεσίες είναι αυτές που κυρίως οδηγούν τη βελτίωση του ισοζυγίου, οι οποίες την τελευταία διετία έχουν επανέλθει στα επίπεδα προ πανδημίας. Θα πρέπει να σημειώσουμε ότι οι ταξιδιωτικές υπηρεσίες, ή με άλλα λόγια ο τουρισμός, είναι μια μεταβλητή που επηρεάζεται από εσωτερικές και εξωτερικές διαταραχές, ενώ και τα τελευταία χρόνια συνδέεται άμεσα με την κλιματική αλλαγή. Επιπρόσθετα, το γενικό αποτύπωμα του τουρισμού στο ελληνικό ΑΕΠ εξαρτάται από πολλούς παράγοντες.

Τέλος, την τελευταία διετία παρατηρείται μια αξιοσημείωτη αύξηση στις πληρωμές για ταξιδιωτικές υπηρεσίες, υποδεικνύοντας μια ξεκάθαρη τάση των Ελλήνων για ταξίδια στο εξωτερικό, γεγονός που αποτελεί αρνητική εξέλιξη για το Ισοζύγιο Υπηρεσιών.

Βιβλιογραφία

- Bakas, D., Konstantakopoulou, I., Triantafyllou, A. (2023). Commodity price uncertainty and international trade. *European Review of Agricultural Economics*, 50(4), pp. 1453–1481.
- Grossman, G.M., Helpman, E. (1991). Trade, knowledge spillovers, and growth. *European Economic Review*, 35, pp. 517–526.
- Konstantakopoulou, I., Tsionas, M.G. (2019). Measuring comparative advantages in the Euro Area. *Economic Modelling*, 76, pp. 260–269
- Konstantakopoulou, I., Tsionas, M.G. (2017). The long-run causal relationship between exports and economic growth in the euro area. *Applied Economics Letters*, 24(8), pp. 536–539
- Kunst, R.M., and D. Marin (1989). On exports and productivity: A causal analysis. *Review of Economics and Statistics*, 71, pp. 699–703.
- Κωνσταντακοπούλου, Ι. (2015). *Ανάλυση του Ελληνικού Εξωτερικού Εμπορίου: Κλαδική ανάλυση, συγκριτικά πλεονεκτήματα, εξαγωγές και οικονομική ανάπτυξη, 2000-2014*. Μελέτες ΚΕΠΕ αρ. 76. Αθήνα: ΚΕΠΕ.
- Κωνσταντακοπούλου, Ι., Μαγδαληνός, Τ. και Σκίντζη, Γ. (2019). *Διερεύνηση του εξωτερικού εμπορίου και της ανταγωνιστικότητας των εξαγωγών των χωρών της Ευρωζώνης*. Μελέτες ΚΕΠΕ αρ. 80. Αθήνα: ΚΕΠΕ.

ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ (ΚΕΠΕ)

Αμερικής 11, Αθήνα 106 72

Τηλέφωνο: (+30) 210 3676400