

Τμήμα Οικονομικής Επιστήμης, Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών

2. Ιστορική Εξέλιξη και Τρέχουσα Διάρθρωση του Διεθνούς Εμπορίου

1373 Διεθνής Οικονομική

Καθ. Γιώργος Αλογοσκούφης

Το Διεθνές Εμπόριο στην Παγκόσμια Ιστορία

Από τη Μεσοποταμία, έως τις ευρωπαϊκές ακτές του Ατλαντικού και την Κίνα

Αρχαία Ελλάδα

Ελληνιστικοί χρόνοι και Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία

Το Ισλάμ και ο Ινδικός Ωκεανός

Ο περίπλους της Αφρικής και η απαρχή της Ευρωπαϊκής Κυριαρχίας

Η βιομηχανική επανάσταση και η πρώτη εποχή της παγκοσμιοποίησης

Η δεύτερη εποχή της παγκοσμιοποίησης

Η Μεσοποταμία και οι Φοίνικες

Αποσπασματικά στοιχεία, ιδιαίτερα λίθινα εργαλεία και προϊόντα από οψιδιανό, υποδεικνύουν ότι υπήρχε εμπόριο μακράς εμβέλειας ήδη από τη Λίθινη Εποχή.

Τα πρώτα γραπτά κείμενα της Μεσοποταμίας αναφέρονται στην εξαγωγή πλεονασμάτων σιτηρών και υφασμάτων από την εύφορη γη μεταξύ του Τίγρη και του Ευφράτη, καθώς και στην εισαγωγή στρατηγικών μετάλλων και δομικών υλικών, που έλειπαν εντελώς από τα προσχωσιγενή εδάφη της.

Αυτός ο πρώτος άξονας του εμπορίου έφθασε σταδιακά να καλύπτει τρεις χιλιάδες μίλια από τα βουνά της Ανατολίας, μέσω της Μεσοποταμίας, στον Περσικό Κόλπο, στις απέναντι ακτές του Ινδικού Ωκεανού και μέχρι τον Ινδό ποταμό. Οι κόμβοι του εμπορίου αυτού ήταν διαδοχικά μεγάλα εμπορικά κέντρα στην Ουρ, Ακκάδ, Βαβυλώνα, και Νινευή (όλα βρίσκονται στο σύγχρονο Ιράκ).

Ο όγκος και η πολυπλοκότητα των εμπορικών συναλλαγών μέσω αυτών των πόλεων επεκτάθηκε με την πάροδο του χρόνου, πρώτα στη Μέση Ανατολή, στη συνέχεια προς τα δυτικά, μέσω της Μεσογείου έως την ευρωπαϊκή ακτή του Ατλαντικού, όπου κυριαρχούσαν οι Φοίνικες.

Οι Σουμέριοι (4900-1500 π.Χ)



Η αρχαία Μεσοποταμία ήταν προικισμένη με εύφορα εδάφη και το νερό από τον Τίγρη και Ευφράτη, αλλά της έλειπαν τα πετρώματα και το ξύλο για οικοδομές, και μέταλλα όπως ο χαλκός για εργαλεία και όπλα. Οι Σουμέριοι, όμως, είχαν πλεόνασμα τροφίμων για εμπόριο, ώστε να μπορούν να διαπραγματευτούν για την πετρώματα από περιοχές κοντά τις πηγές των ποταμών, ξυλεία από το σημερινό Λίβανο, και μέταλλα από το Σινά, την Κύπρο και αλλού.

Η έκταση του αρχαίου εμπορίου ήταν τεράστια. Ένα μόνο ναυάγιο της Εποχής του Χαλκού, γύρω στο 1350 π.Χ. κοντά στο Bodrum, μια τουρκική παραλιακή πόλη, απέδωσε 10 τόνους χαλκού και έναν τόνο ράβδων κασσίτερου, μαζί με άλλα εμπορεύματα όπως ελεφαντόδοντο. (Η ιδανική αναλογία χαλκού με κασσίτερο για την κατασκευή ορειχάλκου είναι 10 προς 1.)

Χάρτης Μεσοποταμίας



Η Αρχαία Ελλάδα

Οι ελληνικές πόλεις αντήλλασαν κατά βάση ελαιόλαδο, κρασί, οικιακά σκεύη και μέταλλα με σιτηρά από πιο εύφορες περιοχές στην Αίγυπτο, στον Εύξεινο Πόντο, τη Μικρά Ασία και τη Σικελία.

Προκειμένου να προωθήσουν τα συμφέροντά τους και να διασφαλίσουν τις εμπορικές διόδους είχαν ιδρύσει αποικίες σε στρατηγικά σημεία της ευρύτερης περιοχής γύρω από την Ελλάδα.

Μία ομάδα πόλεων-κρατών, όπως η Σπάρτη, η Κόρινθος και τα Μέγαρα, ειδικεύτηκαν στο εμπόριο σιτηρών με τη Σικελία, ενώ μία άλλη ομάδα, η Αθήνα και οι σύμμαχοί της στο Αιγαίο, στο εμπόριο σιτηρών με την περιοχή του (Ευξείνου) Πόντου.

Η δημιουργία και η άνοδος της Αθηναϊκής Συμμαχίας στο Αιγαίο οφείλεται ακριβώς στην ανάγκη ελέγχου των εμπορικών διόδων και ασφαλούς ναυσιπλοΐας στο Αιγαίο, στη σύντομη περίοδο μεταξύ Μαΐου και Σεπτεμβρίου κάθε χρόνου, όταν τα αθηναϊκά πλοία μπορούσαν να πλέουν από και προς τον Εύξεινο Πόντο.

Ο ανταγωνισμός για τον έλεγχο των εμπορικών διόδων μεταξύ της Αθηναϊκής Συμμαχίας και της Σπάρτης, ήταν τόσο έντονος, που τελικά οδήγησε στους Πελοποννησιακούς Πολέμους.

Η Αθήνα (480-323 π.Χ)



Το φτωχό έδαφος και η ελάχιστη βροχή στην αρχαία Ελλάδα, για παράδειγμα, σήμαινε ότι η καταλληλότητα του εδάφους για την καλλιέργεια σιτηρών ήταν περιορισμένη, ενώ τα αμπέλια και οι ελιές μεγάλωναν σε αφθονία. Για να εξάγει το κρασί και το ελαιόλαδο, η Αθήνα ανέπτυξε μια κεραμική βιομηχανία για να κατασκευάζει τους αμφορείς μέσα στους οποίους μεταφέρονταν τα εν λόγω προϊόντα . Καθώς το ελληνικό εμπόριο και οι αποικίες άκμασαν σε όλο το μήκος και το πλάτος της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, μία ισχυρή ναυτική δύναμη ήταν απαραίτητη για την καταστολή της πειρατείας. Η αθηναϊκή αυτοκρατορία αναπτύχθηκε για τον έλεγχο κρίσιμων σημείων, όπως τα Δαρδανέλια και ο Βόσπορος, τα οποία οδηγούσαν στην πλούσια γη των σιτηρών, εκεί που είναι σήμερα η Ουκρανία.

Χάρτης Αρχαίας Ελλάδας



Η Σημασία του Ελέγχου των Θαλασσίων Εμπορικών Διόδων

Αυτό που άφησε ως παρακαταθήκη η Αρχαία Ελλάδα, δηλαδή η σημασία του ελέγχου των θαλασσίων εμπορικών διόδων, εξελίχθηκε σε κρίσιμο παράγοντα και αργότερα, τόσο στην περίοδο της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, όσο και στην περίοδο της Δημοκρατίας της Βενετίας.

Ο ίδιος αυτός παράγων εξηγεί σε μεγάλο βαθμό την άνοδο και επικράτηση του Ισλάμ για σχεδόν χίλια χρόνια, την ευρωπαϊκή αποικιοκρατία που ακολούθησε τον διάπλου του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας, την ανάδειξη της Βρετανικής Αυτοκρατορίας και τη σύγχρονη παντοκρατορία των ΗΠΑ.

Οι Ελληνιστικοί Χρόνοι και η Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία

Ο όγκος και η πολυπλοκότητα των διεθνών εμπορικών συναλλαγών άρχισε να επεκτείνεται στους Ελληνιστικούς χρόνους.

Πρώτα επεκτάθηκε στη Μέση Ανατολή και στη συνέχεια τόσο προς τα δυτικά, μέσω της Μεσογείου έως την ευρωπαϊκή ακτή του Ατλαντικού, και ανατολικά και σε όλη τη διαδρομή προς την Κίνα.

Μέχρι τη στιγμή που έπεσε η Ρώμη, τα εμπορεύματα διακινούνταν μέσω ξηράς και θάλασσας, σε όλη τη διαδρομή μεταξύ του Λονδίνου και της κινεζικής πρωτεύουσας των Χαν στο Τσανγκχάν.

Το τέλος της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας στη Δύση παρέχει μία φυσική τομή μεταξύ του έντονου εμπορίου του αρχαίου κόσμου και της εποχής που ακολούθησε.

Η Ακμή της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας



Από τους ρωμαϊκούς χρόνους τεράστιες αρμάδες μετέφεραν σιτηρά από την Αίγυπτο, ελληνικό κρασί, ισπανικό χαλκό και ασήμι, και εκατό άλλα εμπορεύματα σε όλη τη Μεσόγειο. Στην Ινδία έχουν βρεθεί πλούσια αποθέματα ρωμαϊκών νομισμάτων που είχαν φτάσει εκεί για να πληρωθούν τα πολυπόθητα μπαχαρικά που αγόραζαν οι Ρωμαίοι, και ειδικά το πιπέρι. Το μετάξι από την Κίνα – το οποίο κυριολεκτικά άξιζε το βάρος του σε χρυσό – ταξίδευε μέσα από την καρδιά της Ασίας στον Δρόμο του Μεταξιού, για να φθάσει στις αγορές της Δύσης.

Καθώς η Δύση κατέρρευσε στο τέλος της αρχαιότητας, το ίδιο έκανε και το εμπόριό της μεγάλων αποστάσεων. Λίγα ρωμαϊκά νομίσματα που χρονολογούνται αργότερα από το 180 μ.Χ. βρέθηκαν στην Ινδία, καθώς η ρωμαϊκή οικονομία άρχισε να έχει ελλείψεις σε χρυσό και ασήμι.

Χάρτης Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας



Ο Ινδικός Ωκεανός και το Ισλάμ

Ήδη από τους Ελληνιστικούς χρόνους, ιδιαίτερη ρόλο για το διεθνές εμπόριο έπαιξε ο Ινδικός Ωκεανός.

Αυτή η ιστορία ξεκινάει στην απόμακρη δυτική Αραβία κατά την ύστερη αρχαιότητα, όταν ο Ίππαλος εκμεταλλεύθηκε τους μουσώνες για να διαπλεύσει τον Ινδικό από τη έξοδο της Ερυθράς Θάλασσας ως τα παράλια της Ινδίας.

Ο Ινδικός Ωκεανός συνδυάζεται αργότερα με την εκρηκτική εξάπλωση της θρησκείας του εμπορίου, του Ισλάμ, της οποίας ο ιδρυτής, ο Προφήτης Μωάμεθ, ήταν και ο ίδιος έμπορος.

Η επιρροή του Ισλάμ επεκτάθηκε από την Ανδαλουσία ως τις Φιλιππίνες.

Το Ισλάμ συνέδεσε ένα προηγμένο σύστημα μεγάλων εμπορικών λιμένων, όπου δίκτυα τοπικών και εμπορικών οικογενειών και κάστες από παντού αναμειγνύονταν με ένα σκοπό: το κέρδος.

Αυτό το σύστημα, χαρακτηριζόταν από την σχεδόν παντελή απουσία των Ευρωπαίων, οι οποίοι είχαν αποκλειστεί από τον Ινδικό Ωκεανό για σχεδόν μια χιλιετία από τις μουσουλμανικές κατακτήσεις στην Αραβία, την Ασία και την Αφρική.

Χάρτης της Εξάπλωσης του Ισλάμ



Η Απαρχή της Ευρωπαϊκής Κυριαρχίας

Το μεγάλο αυτό πολυ-πολιτισμικό εμπορικό σύστημα συνετρίβη όταν ο Βάσκο Ντα Γκάμα πλαγιοκόπησε τον ισλαμικό "αποκλεισμό", ο οποίος σταματούσε τους ευρωπαίους εμπόρους στις δυτικές πύλες του Ινδικού Ωκεανού.

Ο πορτογαλικός διάπλους του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας οδήγησε σταδιακά στη σημερινή εποχή της Δυτικής εμπορικής κυριαρχίας.

Μέσα σε λίγες δεκαετίες μετά το κοσμοϊστορικό αυτό γεγονός, η Πορτογαλία εγκαθιδρύθηκε ως ο κυρίαρχος του Ινδικού Ωκεανού στην Γκόα και σφράγισε τα ανατολικά και δυτικά σημεία ελέγχου του στην Μάλακκα και το Ορμούζ, παρότι απέτυχε να καταλάβει τη είσοδο της Ερυθράς Θάλασσας στο Άντεν.

Έναν αιώνα αργότερα, οι Πορτογάλοι εκτοπίστηκαν από τους Ολλανδούς, οι οποίοι με τη σειρά τους επισκιάστηκαν από την Αγγλική Εταιρεία των Ανατολικών Ινδιών και τη Βρετανική Αυτοκρατορία.

Χάρτης Ευρωπαϊκής Αποικιοκρατίας



Το Διεθνές Εμπόριο και η Παγκοσμιοποίηση

Έως τη βιομηχανική επανάσταση, το διεθνές εμπόριο μακράς εμβέλειας μεταξύ Ασίας και Ευρώπης αφορούσε υψηλής αξίας φορτία, όπως το μετάξι, τα αρώματα και τα μπαχαρικά.

Σταδιακά επεκτάθηκε σε προϊόντα όπως το τσάι, τα βαμβακερά υφάσματα και σε λιγότερο πολύτιμα και πιο ογκώδη και ευπαθή προϊόντα.

Με τα πρώτα ευρωπαϊκά ταξίδια στο Νέο Κόσμο, αυτή η διαδικασία της παγκόσμιας ολοκλήρωσης επιταχύνθηκε.

Τους τελευταίους δύο αιώνες υπήρξαν δύο εποχές παγκοσμιοποίησης όπως την αντιλαμβανόμαστε σήμερα. Η πρώτη διήρκεσε από τα μέσα του 19ου αιώνα ως την κήρυξη του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, και η δεύτερη, από το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου έως σήμερα.

Η Πρώτη Εποχή της Παγκοσμιοποίησης

Η πρώτη εποχή της παγκοσμιοποίησης εδράζεται στη μεγάλη ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου και της μετανάστευσης μεταξύ Ευρώπης, Βόρειας Αμερικής και Ασίας, λόγω οικονομικών, τεχνολογικών και πολιτικών παραγόντων.

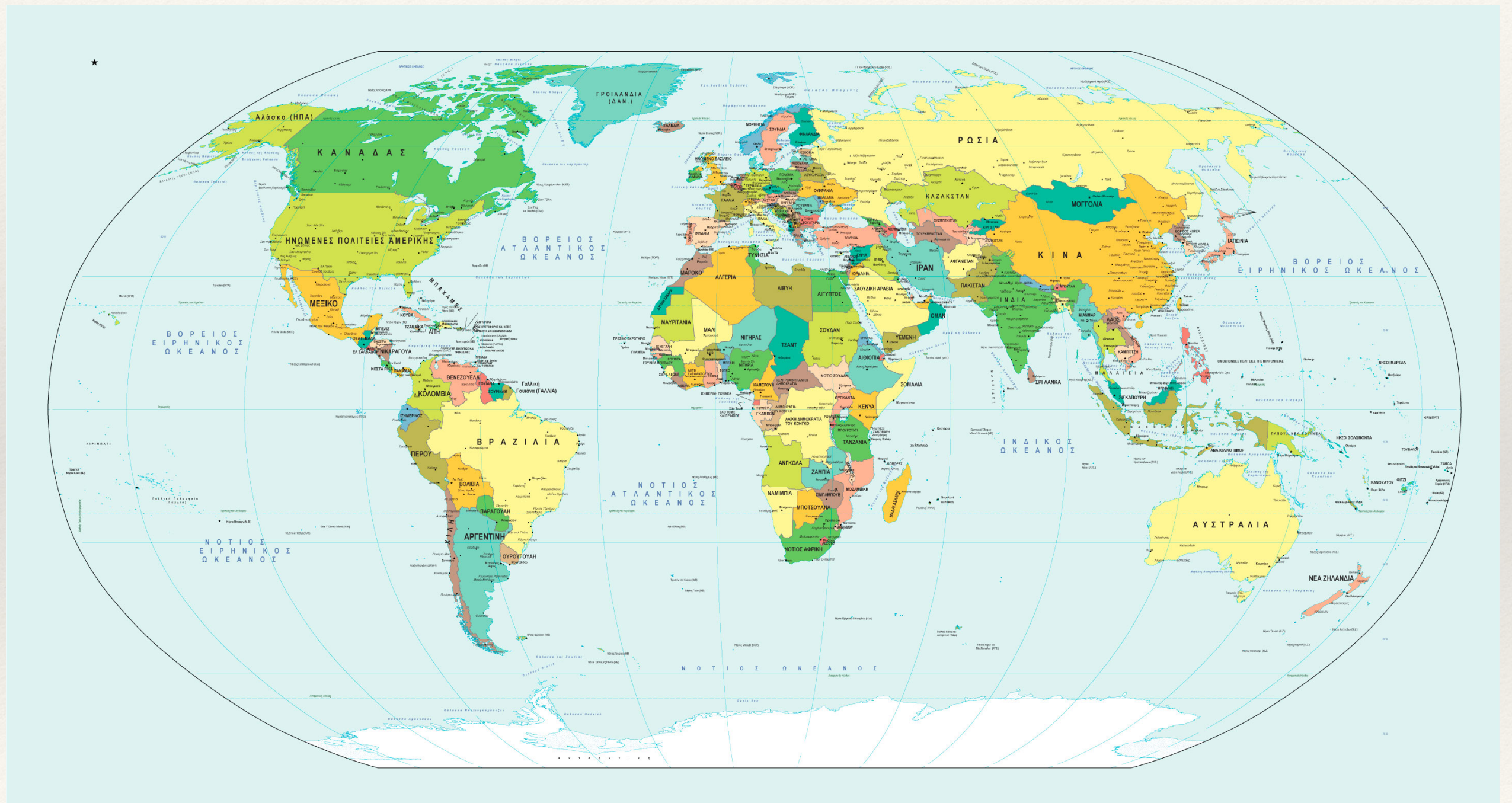
Τέτοιοι παράγοντες ήταν η βιομηχανική επανάσταση, η μεγάλη μείωση της διάρκειας διάπλου του Ατλαντικού και του Ινδικού, εφευρέσεις που διευκόλυναν τις μεταφορές και επικοινωνίες, όπως το ατμόπλοιο και ο τηλεγράφος, η διαφορά των πραγματικών μισθών μεταξύ “νέου” και “παλαιού” κόσμου, αλλά και τεχνολογικές εξελίξεις όπως οι καταψύκτες στα πλοία.

Επιπλέον, η πρώτη εποχή της παγκοσμιοποίησης ενισχύθηκε από την ειρήνη στην Ευρώπη και τη νομισματική σταθερότητα που παρείχε ο διεθνής κανόνας χρυσού.

Η Δεύτερη Εποχή της Παγκοσμιοποίησης

Η δεύτερη εποχή της παγκοσμιοποίησης οφείλεται στη σταδιακή άρση των εμποδίων στο διεθνές εμπόριο που είχαν εγερθεί στην περίοδο του μεσοπολέμου, στο σύστημα σταθερών ισοτιμιών του Bretton Woods και στη σταθερότητα που προσέφερε μετά τη δεκαετία του 1970 το σύστημα των κυμαινομένων ισοτιμιών, σε περαιτέρω τεχνολογικές εξελίξεις όπως τα αεριωθούμενα, τα πλοία κονταίνερ, οι τηλεπικοινωνίες και το διαδίκτυο, αλλά και σε πολιτικές εξελίξεις, όπως η Ευρωπαϊκή Ενοποίηση και, αργότερα, η κατάργηση του συστήματος του λεγόμενου “υπαρκτού” σοσιαλισμού.

Ο Παγκόσμιος Χάρτης



Η Εξέλιξη της Διάρθρωσης του Διεθνούς Εμπορίου

Έως και πριν από ένα αιώνα, οι εξαγωγές κάθε χώρας εξαρτόνταν κυρίως από το κλίμα και τους φυσικούς της πόρους.

Οι χώρες των τροπικών εξήγαγαν προϊόντα όπως ο καφές και το βαμβάκι. Χώρες με μεγάλες καλλιεργήσιμες εκτάσεις όπως οι ΗΠΑ και η Αυστραλία εξήγαγαν τρόφιμα στις πυκνοκατοικημένες χώρες της Ευρώπης, οι οποίες με τη σειρά τους εξήγαγαν κυρίως προϊόντα μεταποίησης.

Σήμερα τα βιομηχανικά προϊόντα είναι πολύ πιο σημαντικά από τους φυσικούς πόρους.

Μεγάλο μέρος του διεθνούς εμπορίου είναι ενδο-κλαδικό.

Μεγάλο μέρος της τελικής συναρμολόγησης πολλών βιομηχανικών προϊόντων έχει μετακινηθεί στην Κίνα και άλλες χώρες χαμηλού εργατικού κόστους.

Ολόκληροι κλάδοι ηλεκτρονικών υπηρεσιών έχουν μετακινηθεί σε χώρες όπως η Ινδία, με χαμηλό κόστος και εκπαιδευμένο εργατικό δυναμικό, που εξάγουν τις σχετικές υπηρεσίες στις δυτικές οικονομίες.

Η Διάρθρωση του Διεθνούς Εμπορίου Σήμερα

Το διεθνές εμπόριο σήμερα είναι κατά κύριο λόγο εμπόριο προϊόντων μεταποίησης (55% του συνόλου του εμπορίου αγαθών και υπηρεσιών), και κατά δεύτερο λόγο εμπόριο υπηρεσιών (20% του συνόλου) και πρώτων υλών, όπως καύσιμα και μεταλλεύματα (17% του συνόλου).

Η σημασία του εμπορίου αγροτικών προϊόντων έχει μειωθεί μόλις στο 8% του συνολικού εμπορίου αγαθών και υπηρεσιών.

Επιπλέον, το 88,5% του διεθνούς εμπορίου αφορά τις αναπτυγμένες οικονομίες, είτε ως εξαγωγείς, είτε ως εισαγωγείς, ενώ μόνο το 11,5% του συνολικού εμπορίου αγαθών είναι αμιγώς μεταξύ αναδυομένων και αναπτυσσομένων οικονομιών.

Οι Πολιτικές Διαμάχες Αναφορικά με το Διεθνές Εμπόριο

Στον 19ο αιώνα, οι πολιτικές διαμάχες γύρω από το εμπόριο ήταν πιο εύκολο να εξηγηθούν. Αφορούσαν κυρίως τα διαφορετικά συμφέροντα των Άγγλων γαιοκτημόνων, που ήθελαν προστασία από φθηνές εισαγωγές τροφίμων, και των Άγγλων βιομηχάνων, που εξήγαν μεγάλο μέρος της παραγωγής τους, και ήταν κατά του προστατευτισμού.

Σήμερα τα πράγματα είναι πιο σύνθετα και πολύπλοκα. Οι πολιτικές διαμάχες φαίνεται να εδράζονται γύρω από τα αντικρουόμενα συμφέροντα των βιομηχανικών εργατών στις βιομηχανικές και τις αναπτυσσόμενες χώρες.

Μέγεθος Οικονομιών και Γεωγραφική Απόσταση

Το Υπόδειγμα της Βαρύτητας

Έχει διαπιστωθεί από πολλές εμπειρικές μελέτες ότι ο όγκος του εμπορίου μεταξύ οποιονδήποτε δύο χωρών προβλέπεται με σχετική ακρίβεια από την ακόλουθη σχέση:

$$T_{ij} = A \frac{Y_i Y_j}{D_{ij}}$$

όπου T_{ij} είναι το εμπόριο μεταξύ της χώρας i και της χώρας j , A είναι μία σταθερά, Y_i είναι το ΑΕΠ της χώρας i , Y_j το ΑΕΠ της χώρας j , και D_{ij} η γεωγραφική απόσταση μεταξύ των δύο χωρών.

Η σχέση αυτή καλείται το υπόδειγμα της βαρύτητας.

Το υπόδειγμα της βαρύτητας εξηγεί γιατί ένα τόσο μεγάλο ποσοστό του διεθνούς εμπορίου είναι μεταξύ αναπτυγμένων οικονομιών. Οι αναπτυγμένες οικονομίες είναι οικονομίες μεγάλου μεγέθους, και ένας μεγάλος αριθμός από αυτές είναι συγκεντρωμένος στην Ευρώπη και τη Βόρειο Αμερική, με αποτέλεσμα πολλές από αυτές να βρίσκονται σε μικρή γεωγραφική απόσταση μεταξύ τους, και να αντιμετωπίζουν χαμηλό κόστος μεταφοράς.

Το υπόδειγμα της βαρύτητας εξηγεί επίσης ένα μεγάλο μέρος της ανόδου του ποσοστού του διεθνούς εμπορίου στο παγκόσμιο ΑΕΠ, ως αποτέλεσμα της μείωσης του κόστους μεταφοράς. Λόγω μεγάλων καινοτομιών στη ναυπηγική βιομηχανία και τη μεταφορά φορτίων, το κόστος μεταφοράς φορτίων έχει μειωθεί δραστικά. Το ίδιο έχει συμβεί με την ψηφιακή επανάσταση και το διαδίκτυο αναφορικά με το διεθνές εμπόριο υπηρεσιών.

Από την άλλη, το υπόδειγμα της βαρύτητας δεν λαμβάνει υπόψη του διαφορές στη διάρθρωση των οικονομιών, στην παραγωγικότητά τους, ή στους πόρους που έχουν στη διάθεσή τους. Επιπλέον, το υπόδειγμα της βαρύτητας δεν λαμβάνει υπόψη το ρόλο των εμποδίων στο εμπόριο, όπως δασμών, ποσοστώσεων και εμποδίων στην πρόσβαση στις αγορές.

Τα Εμπορευματοκιβώτια και η Μείωση του Κόστους Μεταφοράς Εμπορευμάτων



Το 1959, όταν ακόμη κυριαρχούσαν τα πλοία χύδην φορτίου, φορτώνονταν 627 κιλά εμπορευμάτων ανά ανθρωπο-ώρα, σε κιβώτια, βαρέλια και σάκους. Το 1976, όταν ο κλάδος των εμπορευματοκιβωτίων είχε πλέον εδραιωθεί, φορτώνονταν 4,2 τόνοι ανά ανθρωπο-ώρα.

Ο μέσος χρόνος παραμονής ενός πλοίου στο λιμάνι είχε μειωθεί από τρεις εβδομάδες σε 18 ώρες.

Το 1950, το μέσο εμπορικό πλοίο μπορούσε να μεταφέρει 10.000 τόνους με ταχύτητα 16 κόμβων. Το 2006, ένα σκάφος χωρητικότητας 6.600 εμπορευματοκιβωτίων των 20 ποδών μπορεί να μεταφέρει 77.000 τόνους με ταχύτητα περίπου 25 κόμβων.

Οι Θεωρίες του Διεθνούς Εμπορίου

Οι πιο σύνθετες, και ενδιαφέρουσες, θεωρίες για τη διάρθρωση του διεθνούς εμπορίου, δίνουν έμφαση στις διαφορές στην παραγωγικότητα των συντελεστών παραγωγής, αλλά και στις διαφορές στους διαθέσιμους πόρους ή στη διάρθρωση των οικονομιών.

Οι θεωρίες αυτές είναι οι θεωρίες του συγκριτικού πλεονεκτήματος, των διαφορών στη διαθεσιμότητα των συντελεστών παραγωγής, των εξωτερικών οικονομιών και των αυξουσών αποδόσεων κλίμακας.

Αυτές οι διαφορές, μαζί με το μέγεθος των οικονομιών και την γεωγραφική τους απόσταση, καθώς και η ύπαρξη ή μη διοικητικών και οικονομικών εμποδίων στο εμπόριο, παίζουν σημαντικό ρόλο στη δομή και την εξέλιξη του διεθνούς εμπορίου.

Η εξέταση των θεωριών αυτών είναι ένα από τα βασικά αντικείμενα της διεθνούς οικονομικής.