

Ny VÆKST i Det Blå Danmark. 23. November 2011.

- **Det blå Danmark i international konkurrence.**
- Jørgen Ørstrøm Møller. Visiting Senior Research Fellow, ISEAS, Adjunct Professor SMU & CBS.
- 10.10 – 10.30

Abstract.

- Lad os bede Brad Pitt og Robert Redford om hjælp.
- Den globale business cycle – fra een (global) til flere.
- Knapheder – muligheder, ny konkurrenceparameter.
- Megabyer/-regioner – Verden er spids, ikke flad.
- Supply chain – ændrer sig, mere kompakt.
- Produktkoncept – helhedsløsninger/tilbud.
- Kapital (investeringer) og finansiering R&D.
- Konklusion.

I. Konjunkturcyklus.

- Der er ikke mere een global konjunkturcyklus styret af USA, Europa og til en vis grad Japan, som det tidligere var tilfældet.
- Analyser udført af Den Internationale Valutafond viser, at omkring 1980 afkoblede Asien sig fra den amerikanske konjunkturcyklus og derefter har den asiatiske økonomi fulgt sin egen kurs.
- Omkring 1990 dvs godt ti år senere skiftede Latinamerika fra at følge den amerikanske konjunkturcyklus til i stedet snarere at følge Asien.

II. 1. Knapheder.

- **Food.** FAO 40 lande knaphed på fødevarer, 40% forøgelse af produktion til 2030 og 70% til 2070 for status quo.
- **Råvarer.** Fra 1945 til 2000 en fordobling af priser, fra 2000 til nu en tredobling.
- **Energi/olie.** Stigende efterspørgsel, fra Asien, olie aftagende, naturgas lidt op, kul forøger sin andel.
- **Vand.** Netto eksportører: Vestlige halvkugle + Afrika. Netto importører: Resten af verden.
- **Miljøforurening.** WB: Sundhedsomkostninger fremkaldt af luft og vandforurening i Kina er omkring **4.3% af BNP**. Tilføjes ikke-sundhedsomkostninger, som er 1,5% af BNP, bliver den totale omkostning omkring **5.8%**. WB . Østasien: Lav CO2 udslip mulig, kul ↓ 37% (halvering 2030), omkostning pr år USD 85 miA.
- Knaphedssituationen påvirker sammensætningen af godsmængder som transporteres.
- Og konkurrenceparametre.

II. 2. Knapheder. Eksempler:

Kokurrenceparametre.

1: Squeeze mere output ud af en enhed af input/resourcer.

2: Skibsfart mere 'cost effective' end jernbane, men omkostninger forbliver ikke enerådende. 'Greenhouse emissions' og påvirkning af klimaet får betydning.

OECD diskussions papir: CO₂ intensitet mindre for store container skibe end for jernbane, men for mindre container skibe vs jernbane næsten ens. Vejtransport mere CO₂ intensiv end container skibe og jernbane. Kilde:

Crist, Philippe, Greenhouse Gas Emissions Reduction Potential from International Shipping, Discussion Paper No. 2009-11, OECD Joint Transport Research Center, May 2009 available at

<http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP200911.pdf>

III. Demografi + urbanisering.

- Demografi: Kinesisk arbejdsstyrke begynder at falde fra 2015. (2025-2030: Kina's samlede befolkning begynder at falde). Arbejdskraftintensiv industri flytter fra Kina til Sydasiens, Vietnam, Filippinerne, måske Indonesien. På langt sigt Afrika.
- Urbanisering:
 - 1) Listen over 50 byer i verden efter BNP (ikke befolkning) viser, at i 2007 var otte heraf i Asien. I 2025 vil antallet være 20.
 - 2) Urbanisering Kina. 1975 17.4%, 2005 40.4%, 2015 49.2%. 2020 800 mio mennesker → ca 60%. 350 mio flere heraf 240 mio tilflyttere. Urbanisering Indien. 1975 21.3%, 2005 28.7%, 2015 32%. 2020 540 mio → 41.5%.

IV. Supply chain.

- Kortere, mere kompakt supply chain. Spare på transport omkostninger. Tidligere betød lokalisering ikke noget for produktets samlede pris, det kommer det til nu.
- Åbne for hubs giver megacities & megaregions ny dimension.
- Økonomisk integration i Asien, Latinamerika, Afrika.
- Outsourcing/off shoring mellem industrilande og fremstormende lande ved at have løbet linen ud – nu outsourcing **MELLE**M fremstormende lande.
- Insourcing – styret af mere kompakt supply chain og produktkoncept.

V. Produktkoncept.

- Transport ikke isoleret fra resten af kæden
(resourceudvinding, produktion, transport, salg). **Helhedsløsninger.**
- I højere grad styre sig ind på kundens optik – ikke transportbehov – men corporate policy og dermed blive en del af kundens tilbud/branding.
- Kunden skelner ikke mellem kædens enkelte led.
- **Eksempler.** En virksomhed, der brander sig selv på klima, kan ikke leve med transporttilbud, der negligerer dette. En virksomhed, der brander sig selv ved gode arbejdsvilkår, kan ikke leve med transporttilbud med underbetalte arbejdere.

VI. Adgang til kapital.

- Branchen er kapitalintensiv. Vinderen findes blandt dem, der har adgang til kapital.
- Verdens opsparing findes og forbliver i Asien. Kanalisering gennem det vestlige bankssystem varer ikke ved – ændre det globale investeringsmønster. Jfr debatten om Kina og Eurozonen, Kinas opkøb af vestlige virksomheder, Indien ligeså. Hvem kommer til at eje verdens råvarekilder?
- Central opgave at opbygge adgang til de asiatiske finansielle institutioner under opbygning.

VI. Konklusion.

- Danmark har en stærk markedsposition, men
- Erhvervet formet af perioden og betingelser bag os – den industrielle verden, den vestlige verden.
- Tyngden flyttes gradvis til Asien, og
- Dermed også sandsynligt, at nye tendenser, vilkår og markesbetingelser tegnes der, hvilket
- Gør det ubetinget nødvendigt at være tilstede for at opfange og bruge de nye tendenser.



- Jørgen Ørstrøm Møller

- joergen@oerstroemmoeller.com

- Forfatter af

- HOW ASIA CAN SHAPE THE WORLD – from the era of plenty to the era of scarcities. 2011.

- Political Economy in the Globalized World 2009.