

**СУЧАСНИЙ СТАН ТОРГОВЕЛЬНОГО ПРОТИСТОЯННЯ  
США-ЄС.**

***Фаренюк Н.В.***

кандидат економічних наук, доцент кафедри міжнародних відносин  
Інституту міжнародних відносин Київського національного  
університету імені Тараса Шевченка

Статус валюти-лідера, закріплений за долларом США ще з часів повоєнного періоду, в умовах плаваючих обмінних курсів, забезпечується міжнародними домовленостями та перевагами міжнародної торгівлі. Світовий ринок боргу, деномінований в американському доларі, вимагає підвищення його інтернаціональної вартості, на що і спрямована політика ФРС з 2015 року. На фоні зростаючого дефіциту США у торгівлі з Китаєм, який збільшився з 10 млрд. доларів США у 1990 році до 344 млрд. доларів США у 2014 році, і неможливість змінити фундаментальні причини розвитку такого перебігу подій, вимушує адміністрацію Д. Трампа вдаватись до радикального вектора протекціоністської політики по відношенню до імпорту третіх країн.

Незбалансованість торгівлі між США та КНР, з одного боку, об'єктивно відображає глобальні ланцюги поставок, у тому числі імпорт високотехнологічних продуктів, вироблених на території Китаю самими американськими корпораціями, а з іншого боку - шкодить економічному розвитку США. Характер відносин між КНР та США відображає сучасну парадигму міжнародної торгівлі, детермінантою якої є концепція «торгівлі за завданням», яку сформулювали Жене Гроссман та Естебан Россі-Гансберг. Така дуальність взаємозалежності цих економік, а також боротьба європейської та американської валют породжує сучасні форми політики протекціонізму, як наслідки бюджетного дисбалансу США.

Найбільш розповсюдженим видом регулювання торгівлі - є митні тарифи на імпорт, обмежувальний характер яких проявляється у підвищенні внутрішньої вартості імпортного товару у порівнянні із його світовою ціною. Вони є інструментом державної політики у сфері зовнішньої торгівлі. Звичайно, загальновідомі аргументи на користь обмеження вільної торгівлі шляхом введення тарифів. Проте, у випадку їх аналізу і корисності для економіки США, слід виділити саме збільшення внутрішньої зайнятості ресурсів і стимулювання сукупного попиту. Це сприятиме росту зайнятості і випуску продукції, поліпшуючи стан платіжного балансу країни по рахунку поточних операцій. Водночас, дозволяючи утримувати більш високий рівень інтернаціональної вартості національної валюти. Наразі, 12-місячна ставка Libor по долару США є найвищою серед усіх євровалют, і складає 2,81663 % на дату 30 липня 2018 року.

Найбільш яскравими прикладами сучасного торговельного протистояння між США та ЄС стали події другої половини 2018 року. Окремою постановою у липні 2018 року ЄС були накладені штрафи на материнську компанію Google Alfabet Inc. у розмірі 5 мільярдів доларів США за зловживання ринковим домінуванням операційної системи Android. Даний крок був розцінений адміністрацією Д.Трампа як ворожий по відношенню до американських компаній, у відповідь на який було проголошено про введення тарифів на імпорт автомобілів. ЄС експортує приблизно на 60 мільярдів доларів щорічно автомобілів і автозапчастин до США. Введення тарифів на такий обсяг матиме катастрофічні наслідки. Офіційна точка зору Вашингтону для обґрунтування таких заходів - це адекватна відповідь торговим практикам ЄС. Представники уряду запропонували двосторонні тарифи, спрямовані на скорочення торгівлі лише автомобілями. Розуміючи роль автопромисловості для економіки ЄС, така позиція не є припустимою для європейських лоббі і не відповідає правилам Світової організації торгівлі. Надзвичайно жорсткою у цьому

контексті є критика Президента Трампа на тариф розміром 10% на автомобілі, який встановлений у 28 країнах-учасниках ЄС, що в чотири рази перевищує ставку США, але нижче тарифу у 25% на легкі вантажні автомобілі.

В той же час, такі компанії як Audi, Porsche та Maserati, що виготовляють свої SUV у Європі, можуть експортувати в Китай за тарифами на рівні 15%. Аналітики в Jefferies заявили, що імпорتنі тарифи є головною загрозою для прибутків сектору і попередили, що витрати BMW та Daimler можуть становити 4-5 % від доходу у 2019 році. В кінці червня 2018 року Daimler згадав про торговельний суперечку у своєму звіті про доходи та збитки. На початку липня концерн заявив, що чистий прибуток у другому кварталі знизився на 27% до рівня 1.8 млрд. євро. Головними причинами були названі тимчасово низьке ціноутворення та діючі тарифи. Як зазначив голова підрозділу Mercedes-Benz Cars, Дітер Цетше, якщо підвищення тарифів матиме місце в майбутньому, аналітична група вивчатиме «альтернативні сценарії постачання», центральна роль в яких відводиться «місцю виробництва в Китаї». За підрахунками корпорації, дана опція може виявитися надто капіталомісткою, проте вона наразі оцінюється у порівнянні із втратами від введення тарифів з боку США.

Ситуація із прибутками ще одного європейського автопромислового гіганта BMW по результатам протистояння із США оцінюється аналітиками Evercore ISI як негативний прогноз, а саме очікується, що прибутки BMW в другому кварталі впадуть до 2.67 мільярдів євро проти 2.93 мільярдів євро минулого року. Поки що у BMW не змінили свій прогноз на 2018 рік на фоні продовження торговельної китайсько-американської гри «око-за-око».

#### *Список використаних джерел*

1. Michael F.Martin. What's the Difference?-Comparing U.S. and Chinese Trade Date. Congressional Research Service. February 25, 2013. [

электронный ресурс]-Режим доступа-  
URL:<https://www.fas.org/crs/row/RS22640.pdf>

2. United States Census Bureau. [ электронный ресурс]-Режим  
доступу- URL:<http://www.census.gov/foreign-trade/balance/c5700.html>

3. Financial Times.30 July 2018