

Kutasi Gábor

Az EU–USA kereskedelmi konfliktusok a Covid-19-világjárvány árnyékában

Az EU és az USA kereskedelmi kapcsolatát régóta jellemzik a kereskedelmi viták, 2017 óta pedig kifejezetten mérgezi a protekcionista vámok alkalmazása. A válságok – mint a 2020-as Covid-19-világjárvány okozta gazdasági lezárás és visszaesés – jellemzően ösztönöznék a protekcionizmus erősítésére. A tanulmány azt vizsgálja, hogy a koronavírus-válság miként hatott az EU és az USA kereskedelempolitikai vetélkedésére, és milyen hatással lehet az USA és az EU közötti gazdasági érdekellentétekre. Ezen túl azt is elemzi, hogy milyen kitörési pontok adódnak az európai és az amerikai gazdaság számára a járványt követően; meggyorsítja-e a válság a nyugati országok világgazdasági súlyának csökkenését a kereskedelemben; valamint hogy melyek a téma Magyarország számára fontos vonatkozásai.

Bevezetés

A 2020-as évet világgazdasági értelemben is alapvetően felforgatta a Covid-19-világjárvány. Váratlan helyzeteket idézett elő a nemzetközi kereskedelemben a járvány első hulláma miatt bevezetett lezárás, valamint ennek következtében a termelés és szállítmányozás leállása. Az USA és EU kereskedelmi kapcsolatait a válságot megelőzően is konfliktusok terhelték. A jelen elemzés fókusza arra irányul, hogy mennyiben és hogyan hatott a járvány az Európai Unió és az Amerikai Egyesült Államok közötti kereskedelmi folyamatokra és vitákra.

Áttekintjük a nemzetközi kereskedelmi környezetet, amelyet szintén befolyásolt a járvány. Megvizsgáljuk, hogy mit mond az elmélet a kereskedelmet érintő exogén sokkokról; hogyan jelentkezett a járvány hatása a kereskedelmi adatokban; mit jelentett a nemzetközi kereskedelem szempontjából a határlezárás és a termelésleállítás a globális értékláncokban.

Második lépésként megvizsgáljuk, hogy Amerika, mint globális hegemon, visszaszorulása miként változtatta meg az USA megközelítését az EU-val szembeni kereskedelmi deficitjére vonatkozóan. Majd megnézzük, mindebből miként következik, hogy a kiegyensúlyozási kísérlet a szabadkereskedelem kiterjesztésétől a protekcionizmus 180 fokos fordulatáig jut el.

Ezt követően elemezzük a körhíntamegtorlásokat, amelyek a pandémiát megelőzően már megindultak, de a járvány okozta gazdasági válság során is folytatódtak. Mindeközben úgy tűnik, hogy a világ elszalad a civakodó felek mellett, és a válság hatására tovább veszít jelentőségéből a két térség együttese. Végül következtetéseket vonunk le az európai stratégiai lehetőségekre nézve:

mit lehet kezdeni stratégiai megközelítésből az amerikai protekcionizmussal; van-e az EU-nak kitorési lehetősége; mire számíthat a magyar gazdaság a két óriás kereskedelmi vitájából.

A konfliktus nemzetközi környezete a világjárvány idején

A koronavírus és a nemzetközi kereskedelem összefüggései

A koronavírus exogén sokk a gazdaság számára, azaz a gazdaság működésén kívüli tényező. Jelen esetben egyszerre keresleti és kínálati sokkot is eredményezhet. Keresleti hatás, hiszen a fogyasztók nem mernek utazni, kimozdulni, üdülni, valamint a háztartások a kereslet-visszaesés következtében elvesztik a munkájuk és a jövedelmük kisebb-nagyobb részét. Másrészt kínálati sokk is kialakulhat, amennyiben a munkások nem tudnak vagy nem mernek dolgozni menni, és így termelés kiesés következik be, ami azután a beszállítói láncokon keresztül alkatrészhiányt okozhat, így további ágazatok termelése is kieshet. Ez mind ábrázolható akár az AD-AS modellben az árszínvonalhoz¹ vagy az inflációhoz² mérten, akár a Mundell–Fleming (nyitott gazdasági IS-LM) modellben,³ a kamatlábhoz⁴ képest, ahol kezdeti lépésként az aggregált keresletet és az aggregált kínálatot leíró függvények a kisebb jövedelemfelhasználás, azaz a kisebb egyensúlyi GDP felé mozdulnak el.

Az exogén sokk fontos jellemzője, hogy nem a gazdasági tevékenység hozta létre, ezért gazdasági tevékenységgel nem is lehet megszüntetni, csupán alkalmazkodni, igazodni lehet a helyzethez. A globalizált világgazdaság fontos jellemzője, hogy a komparatív és kompetitív előnyökön alapuló nemzetközi munkamegosztás és a multinacionális cégcsoportok hálózata az egymásra épülő termelési és szolgáltatási fázisokat a világgazdaság egészen elterítve hozta létre az egyes kitermelő, gyártó és szolgáltató kapacitásokat. Méghozzá az alapján, hogy hol a leggazdaságosabb a termelés a munkaerőköltségek, telephelyköltségek, szállítási útvonalak, szakértelem, adóelőnyök, finanszírozási lehetőségek és még számos endogenizálható előny alapján. A legtöbb beszállítói lánc eddig nem volt olyan típusú exogén sokkra felkészülve, amely egészségügyi okokból akadályozhatja a munkavállalók munkába állását és a személyek, valamint a szállítmányozás szabad mozgását.

A koronavírus miatt elrendelt egészségügyi rendelkezések, karanténok, határlezárások megszakították a globális termelési láncokat, ami új helyzetet teremt

¹ Gregory N. Mankiw: *Makroökonómia*. Budapest, Osiris, 2002.

² Frederik S. Mishkin: *Makroökonómia. Gazdaságpolitika és gyakorlat*. Budapest, Alinea, 2020.

³ Benczes István – Kutasi Gábor: *Költségvetési pénzügyek. Hiány, államadósság és fenntarthatóság*. Budapest, Akadémiai, 2010.

⁴ Paul R. Krugman – Maurice Obstfeld: *Nemzetközi gazdaságtan. Elmélet és gazdaságpolitika*. Budapest, Panem, 2003.

a nemzetközi kereskedelem jövőjére nézve. Mint az bizonyos termékek esetében néhány hét alatt beindult, az első reakció a részleges kereskedelemhelyettesítés, azaz az önellátásra is képes kapacitások létrehozása a fertőtlenítőszerekből és orvosi eszközökből. A középtávú reakció az lehet a nemzetközi kereskedelmet és a mögöttes globális értékláncokat szervező multinacionális cégek részéről, hogy átszervezik a globális értékláncokat, a jövőben kivédendő a hasonló exogén sokkokat. A legkézenfekvőbb megoldás a párhuzamos kapacitások üzemeltetése több kontinensen. Ez mindenképpen kedvezőtlen kihatással lesz a termelési költségekre. Az átszervezés és költséghatás együttesen pedig kereskedelemeltérítő hatást fognak gyakorolni az eddigi nemzetközi kereskedelmi folyamatokra.⁵

*A nemzetközi kereskedelmi statisztikák alakulása
a koronavírus első hullámának kezdetén*

A WTO által publikált adatok alapján, a tanulmány írásakor, a 2020-as év első két hónapjára állnak rendelkezésre adatok. Ezekből még csak részlegesen látható a válság hatása. Az áruexport árindexe⁶ esetében megállapítható, hogy a havi szintű változás idősorában ugyan néhány tized százalékponti ingadozás 2019-ben is jellemző volt, de a 2020. februári visszaesés 2020 januárjához képest kirívó mértékű. Világszinten –1,2%, az EU esetében –1,8%, és ami még fontosabb, hogy mindez egy emelkedő árakat mutató januári időszak után következett be. A havi változást mutató importárindex⁷ esetében is hasonlóak a számok. Érdeemes megnézni az USA adatait, mint a világkereskedelem egyik legnagyobb felvevőpiacáét. Az amerikai import- és exportárváltozás⁸ megerősíti az árcsökkenést. Ez esetben már márciusi adatok is megtalálhatók a nemzeti statisztikai hivatalnál. A jelentés kiemeli, hogy az elmúlt öt év legnagyobb importárcsökkenése a márciusi, 2,3%-os éves bázison, ami februárhoz képest is 0,7%-os csökkenés. 12 havi bázison még nagyobb, 4,1%-os a defláció. Az ágazati bontású adatokból kiderül, hogy leginkább az üzemanyag importára zuhant (februárban 9%-kal, márciusban 26,8%-kal). Az amerikai exportárak jóval mérsékeltebben csökkentek: összeségében 1,6%-kal márciusban, 1,1%-kal februárban. Úgy tűnik, elsősorban az üzemanyag iránti kereslet visszaesésében mutatkozik meg a válság. A feldolgozóipari és az energiaárak közötti különbségek megmutatkoznak az exportértékindexben is.

Az áruexport összértékének⁹ havi alakulásában lényegében februárig nem volt érzékelhető a romlás, sőt, a kínai exportérték 2020 januárjában kétszer akkora

⁵ Palánkai Tibor et al.: *A globális és regionális integráció gazdaságtana*. Budapest, Akadémiai, 2011.

⁶ Forrás: <https://timeseries.wto.org/?idSavedQuery=27aaf40b-27c5-4d89-84a9-8a57c2167e4d>

⁷ Forrás: <https://timeseries.wto.org/?idSavedQuery=479885cf-b20f-4dc1-bf99-4c62a25c5ee9>

⁸ U. S. Bureau of Labor Statistic: *U. S. import and export price indexes summary* (2020).

⁹ Forrás: <https://timeseries.wto.org/?idSavedQuery=d9d456d7-d5bb-44d7-8998-cf71b6fd04e2>

összeg volt dollárban, mint egy évvel korábban, miközben ez utóbbi korábbi érték 2018-hoz képest 20%-kal kevesebb volt. A kínai exportértéken 2019 decemberében sem látszott meg, hogy a betegség megkezdte volna a pusztítást, mert még emelkedett is az exportértékesítés 2018 azonos hónapjához képest. (Kína 2019. december 31-én tette közzé a vírus megjelenését, és 2020. január 23-án vezetett be karantént Vuhan városában.) A kínai statisztikai hivatal által közzétett februári adatokon azonban már látható a zuhanás: az előző év azonos hónapjához képest a kínai kereskedelem értéke 11%-kal esett vissza, elkülönítve az exportértéke 17,2%-kal zuhant, míg az import csak 4%-kal, amelynek következtében a havi külkereskedelmi mérlege mínusz (*sic!*) 7 milliárd dollár lett. Mindezt visszaigazolja a kínai új exportmegrendelések februári mutatója¹⁰ is, amely 41%-ot zuhant januárról februárra. Jó hír azonban, hogy ebben a mutatóban a sokkhatás nem elhúzódó, mert a márciusi megrendelésállomány már visszaugrott a januári állomány 95%-ára, illetve a decemberi csúcs 93%-ára.

Határlezárás, karantén, alkatrészhiány

A szállítmányozásban is pontszerűen mutatkoztak meg a fentebb elemzett exportkiesések, amint azt a kínai új exportmegrendelések mutatója kapcsán már megállapítottuk. Ez átmenetileg jelentős visszaesést okozott a kapacitáskihasználtságban.¹¹ A visszaesés mögött egyszerre állhatott a kínai termelés részleges leállása és az USA kereskedelemkorlátozó intézkedései körüli bizonytalanság. Hosszabb távon azonban a márciusi adatokból és az április iparági információkból az olvasható ki, hogy a teherszállítványozást nem érinti kedvezőtlenül a válság, inkább felpörgeti a szolgáltatás iránti keresletet. A légi közlekedésben például¹² megháromszorozódott az igény az interkontinentális szállítványozásra, az óceánokon átívelő teherhajózás esetében a szállítványok késésére javasolt felkészülni, az online kiskereskedelemnek pedig rangsorolnia kell, hogy szükségesség szempontjából mely készleteket részesítsenek előnyben a raktározásánál és a rendelésnél. Csakhogy még április közepi beszámolók is arról szólnak, hogy számos szállítmányt el kellett halasztani, és az elbocsátás fenyegeti a kiszolgált személyzetet a járműveken és a logisztikai csomópontokban.¹³

A kínai szállítványok január végi és februári visszaesése alkatrészhiányhoz vezettek az autóiparban. Első lépésben az ázsiai gyárak termelés kiesése volt

¹⁰ CEIC: *China PMI: New export orders*.

¹¹ Adele Berti: The impact of Covid-19 on global shipping: part 1, system shock. *Ship Technology*, 2020. április 2.

¹² Freightos: *How coronavirus is impacting shipping: Air cargo, oceanfreight, trucking, and more* (2020).

¹³ Tim Bowler: Seafarers in limbo as coronavirus hits shipping. *BBC*, 2020. április 15.; Paris Costas: Coronavirus pushes shipping companies into survival mode. *The Wall Street Journal*, 2020. április 2.

érzékelhető, majd az európai feldolgozóipari alkatrészellátási problémák is rövid időn belül előálltak.¹⁴

A 2020-as európai és amerikai kereskedelmi viták előzménye

Az amerikai elnöki jelentésből kiderül az a pragmatikus amerikai nézőpont, amely a munkahelyek megtartását, sőt, növelését tartja elsődleges kereskedelem-politikai célnak.¹⁵ Ennek következménye elsősorban a korlátozások széles körének alkalmazása. E megközelítésben az USA évtizedes távlatban hátrányt szenved el az Európai Unióval való kereskedelemben. Legalábbis a folyamatos európai kereskedelmi többletet (1. ábra) az amerikai fél nem tartja kölcsönösen előnyös állapotnak. Rövid távú visszatekintésben úgy tűnhet ugyan, hogy a Donald Trump elnöksége alatt megvalósított protekcionista fordulat indította el a kereskedelmi vitákat, valójában azonban jóval korábbra nyúlik vissza az az amerikai percepció, hogy az USA hátrányt szenved el az EU-val folytatott kereskedelemben. Ennek nyilván megvan az a történelmi eredete, amely a második világháború utáni, Bretton Woods-i gazdasági rendben gyökerezett, nevezetesen, hogy az USA, mint hegemon, a gazdasági és kereskedelmi előnyökkel kötötte magához az európai szövetségeit.¹⁶ A 2000-es évektől a gyengülő hegemoniával együtt merült fel az amerikai igény arra, hogy a mérleg kiegyensúlyozásra kerüljön.¹⁷ A gazdasági és politikai fősodor a szabadkereskedelem bővítésében látta a megoldást, amit kevésbé az egyetértés, mint inkább a társadalmi vita övezett.¹⁸ Az Obama-kormányzat a szabadkereskedelem tágításával (TTIP) próbált erre reagálni,¹⁹ amit azonban a Trump-kormányzat által hozott protekcionista fordulat elsöpört, mert a vámok bevezetésén keresztül látja megvalósíthatónak a kiegyensúlyozott, kölcsönösségen alapuló kereskedelmet.²⁰

A kiinduló állapot tehát az, hogy a 2020-as világjárványtól függetlenül az EU és az USA között sok éve tartó pozícióharc folyik a kereskedelempolitikában, ami

¹⁴ Király Béla: A koronavírus miatt fejre állhat az autóipar. *Menedzsment Fórum*, 2020. február 5.; ACEA: *Coronavirus: EU auto industry faces unprecedented crisis* (2020. március 20.).

¹⁵ Office of The United States Trade Representative: *Fact sheet: The President's 2020 Trade Agenda and Annual Report* (2020. február 28.).

¹⁶ Robert O. Keohane: *After hegemony: Cooperation and discord in the world political economy*. Princeton (US-NJ), Princeton University Press, 1984.

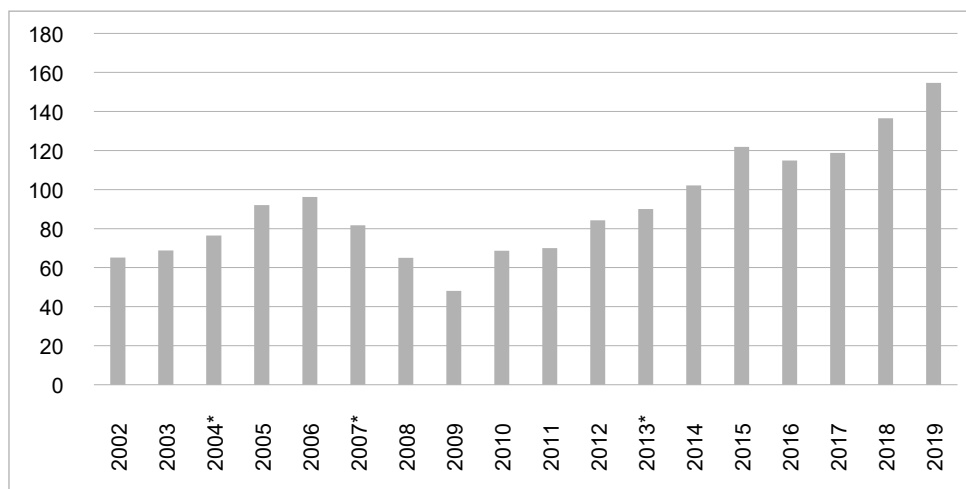
¹⁷ Fred C. Bergsten: America's two-front economic conflict. *Foreign Affairs*, 2001. március–április; Michael B. Froman: The strategic logic of trade. New rules of the road for the global market. *Foreign Affairs*, 2014. november–december.

¹⁸ Petra Pinzler: How to free trade. And still protect democracy. *Foreign Affairs*, 2016. április 6.

¹⁹ Thomas J. Bollyky – Anu Bradford: Getting to yes on transatlantic trade. Consistent U.S.–EU rules could remake global commerce. *Foreign Affairs*, 2013. július 10.

²⁰ European Parliament: *Consequences of US trade policy on EU–US trade relations and the global trading system* (2018. november).

bizonyos időkben a szabadkereskedelem felé nyit, máskor a protekcionista eszközöket választja, de minden esetben a kereskedelmi pozíciók védelme vagy megváltoztatása a célja. Ebbe a versengésbe fordulatot ugyan nem hozott a világjárvány, ugyanakkor érdemes megvizsgálni, hogy a kereskedelempolitikai tendenciákra miként hatott a vírus okozta lezárás és gazdasági visszaesés.



* Az EU-tagállamok száma változott.

1. ábra A mindenkori EU külkereskedelmi többlete az USA-val szemben, milliárd euró, 2002–2019

Forrás: a szerző szerkesztése az Eurostat adatai alapján

A válság időszakát is érintő „körhintamegtorlások”

Igazán messzire vezetne a tanulmány eredeti céljától, ha több évvel ezelőtti büntetővámokat és antidömping-eljárásokat emlegetnénk fel, kezdve az acél- és alumínium termékek, valamint a gépjárművek és alkatrészeik körére bevezetett intézkedésekkel. Minderről az Európai Parlament tanulmánya kimerítően értekezik.²¹ Érdeemes viszont említést tenni azokról az érdekekről, amelyek hatása a 2020-as évet is érinti. A világjárványt megelőzően, és így a vírus okozta válság alatt is, két fő területen ütközött az amerikai és európai kereskedelempolitikai érdek: a repülőgépgyártóknak adott EU-támogatás és az EU-tagállamaiban alkalmazott digitális adó terén. Úgy tűnik, hogy 2019 vége óta az USA tágan értelmezett protekcionizmusfelfogásából következően sújtja vámokkal az európai országokat. Nem új jelenség, hogy az USA értelemezésében az Európában alkalmazott, de az amerikai piacon és/vagy amerikai cégeknek hátrányt okozó gazdaságpolitikai vagy versenyjogi intézkedést az USA protekcionizmusként, illetve az amerikai

²¹ Uo.

piacon érvényesülő versenytorzító hatásként értelmezi, és így a WTO-egyezmény szabályaira hivatkozva vámokkal bünteti. Az EU is hasonlóképpen értelmezi az amerikai vállalatoknak adott állami támogatásokat, így szintén vámokkal vág vissza. A vámok kiszabása egy adok-kapok folyamat során történik, így a vámszintek fokozatosan emelkednek, amit a kereskedelempolitika körhintamegtorlásnak (*carousel retaliation*) nevez.

Az Airbus és a Boeing vállalatóriások párharca és állami támogatásuk több évtizedes témája a nemzetközi vállalati elemzéseknek. 2019 szeptemberében az európai országok által az Airbusnak adott visszafizetendő támogatások kedvezményes kamata miatt az USA vámokkal büntette az európai gyártót. Az USA Kereskedelmi Képviseleti Hivatala (USTR) korábban újabb vám bevezetését javasolta a repülőgépek importjára, és annak további fenntartását javasolja a 2020. augusztusi felülvizsgálatában.²² A vámok bevezetését a WTO is jóváhagyta azzal az indoklással, hogy az egyezményekkel ellentétes támogatásokat alkalmaztak. Ezzel párhuzamosan persze az USA is szabálytalan támogatásban részesítette a Boeing repülőgépgyártót, így a WTO az EU-tagállamok számára is engedélyezte a büntetővám kivetését 11,2 milliárd dollár összegben.

Alapvetően kifogásolja az USA az EU tagállamainak egyre szélesebb körében terjedő digitális adót is, amely alapvetően a nemzetközi IT-óriáscégeket (Facebook, Google, Amazon stb.) terheli, és amelynek hátterében leginkább e cégek adóelkerülési gyakorlata áll. Így az USA értelmezésében mindez az amerikai technológiai cégek ellen bevezetett piatorzító eszköz. A 2019. január 1-től érvényes, amerikai techóriásokat is sújtó francia digitális adóra válaszul 2019 decemberében az USA vámot vezetett be a 2,4 milliárd dollár összértékben importált francia luxustermékekre. Az USTR 2020 júliusában ennek fenntartását javasolta további fél évre. (Azaz 2020 végén vizsgálják felül újra.) E büntető vámpolitika folytatásaként 2020 júniusában az USTR megfontolásra ajánlotta²³ annak lehetőségét, hogy új, 100%-os vámokat vessenek ki a francia, német, spanyol és brit olíva, kávé, sör, gin tartalmú és sütőipari termékekre, valamint teherautókra. A digitális adó miatt az USTR már elkezdte vizsgálni az osztrák, cseh és olasz gyakorlatot is, más egyéb, Unión kívüli országok mellett.²⁴ A megfigyelések szerint a javaslat önmagában már érzékenyen érintette az európai cégek részvényárfolyamát.²⁵ A büntetés nem az Európai Unió egészét sújtja, hanem az egyes országok termékeit célozza meg. Az amerikai vámpolitika tehát nem feltétlenül kezeli egységes egészként az EU-t.

²² Office of The United States Trade Representative: *Section 301 Investigations – Large civil aircraft* (2020).

²³ Office of The United States Trade Representative: *Section 301 Investigations – Docket No. USTR–2020–0023* (2020).

²⁴ Office of The United States Trade Representative: *Section 301 Investigations – Digital services taxes* (2020).

²⁵ Reid Whitten – Sarah Ben-Moussa: A trade war on two fronts: U.S. considers more tariffs on European goods. *Global Trade Law Blog*, 2020. július 2.

Azzal azonban, hogy az EU a koronavírus-válság elleni gazdasági csomagjának fedezeteként veti fel a digitális adó bevezetését, az amerikai kereskedelempolitika számára is a büntethető régiók lehetséges egységeként vetődik fel.²⁶

A hatások több dimenzióban vizsgálhatók. A vállalkozások számára mind a tőzsdei árfolyamban, mind az árversenyképességben megmutatkozik a hatás. Amiti és szerzőtársai tanulmánya²⁷ a Kína ellen bevezetett vámok részvény-árfolyam-hatását vizsgálta (az *event study* módszertan alapján), amely szerint a vámok bejelentése napján az ellenérdekelte cégek részvényeinek árfolyama jellemzően 1 és 3% közötti mértékben tért el lefelé a bejelentés miatt. Ez alapján feltételezhető, hogy az EU–USA kereskedelmi harc is hasonló mértékben rontott mindkét ország kapitalizációján.

A fogyasztói holtteherveszteség egyértelműen kimutatható a vámok esetében, amely azonban nem számol a kereskedelemhelyettesítés foglalkoztatási hatásával, az így megtermelt hazai jövedelemmel, az ebből következő fogyasztással, megtakarítással és befizetett adóval. Ugyanakkor feltételezhető, hogy a francia luxuscikkek és tájjellegű élelmiszereket csak korlátozottan képes helyettesíteni az amerikai *haute couture*, bor- vagy sajtttermékek. A kevésbé differenciált termékek, mint például a teherautógyártáséi, esetében viszont elképzelhető a jelentősebb amerikai munkahelyteremtő hatás. A fent idézett kereskedelempolitikai elnöki jelentés kifejezetten a saját eredményének tekinti, és a protekcionizmusra vezeti vissza a tömeges munkahelyteremtést. Mivel azonban kölcsönösen büntetik egymást a felek, ennek következtében nemcsak munkahelyteremtő, hanem munkahelyet megszüntető hatást is elszenvednek kölcsönösen. Negatív hatásokkal kalkulált például a Peterson Institute of Economics az autóipar kapcsán.²⁸ Ezzel együtt meg kell jegyeznünk, hogy a Trump-kormányzat 2020. februári jelentésében 500 ezer feldolgozóipari állás létrehozását köti a 2017-től megváltozott gazdaság- és kereskedelempolitikához.²⁹

A Covid-19-járvány hatása a kereskedelem és a körhintamegtorlás folyamatára

Az Európai Bizottság CGE-modell-alapú, 2020. május végi házi becslése szerint az EU harmadik országokkal folytatott kereskedelme összességében 11 és 14%

²⁶ Office of The United States Trade Representative: *Section 301 Investigations – Docket No. USTR–2020–0022* (2020).

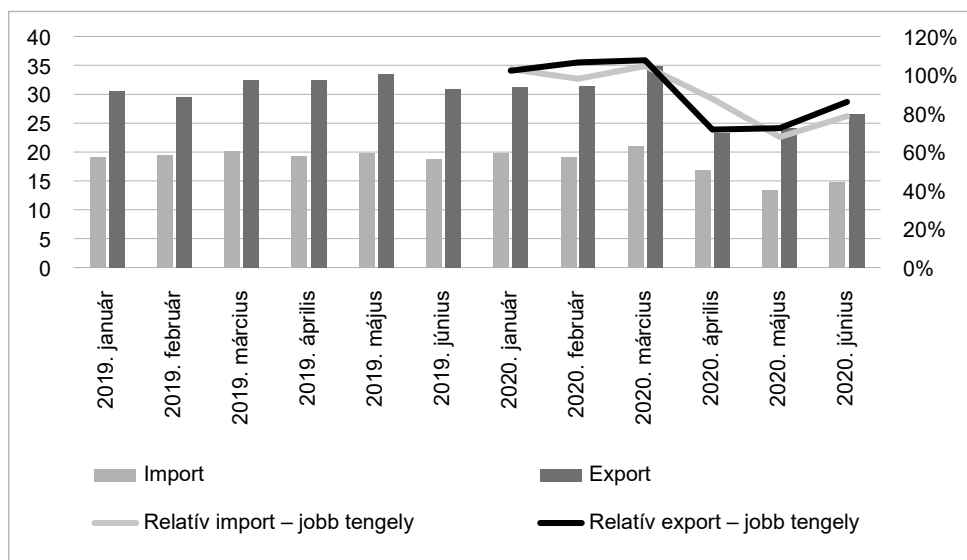
²⁷ Mary Amiti – Sang Hoon Kong – David Weinstein: The effect of the U.S.–China trade war on U.S. investment. *NBER Working Paper*, No. 27114 (2020).

²⁸ Sherman Robinson et al.: Trump's proposed auto tariffs would throw US automakers and workers under the bus. *PIIE*, 2018. május 31.

²⁹ Office of The United States Trade Representative: *Section 301 Investigations* (2020).

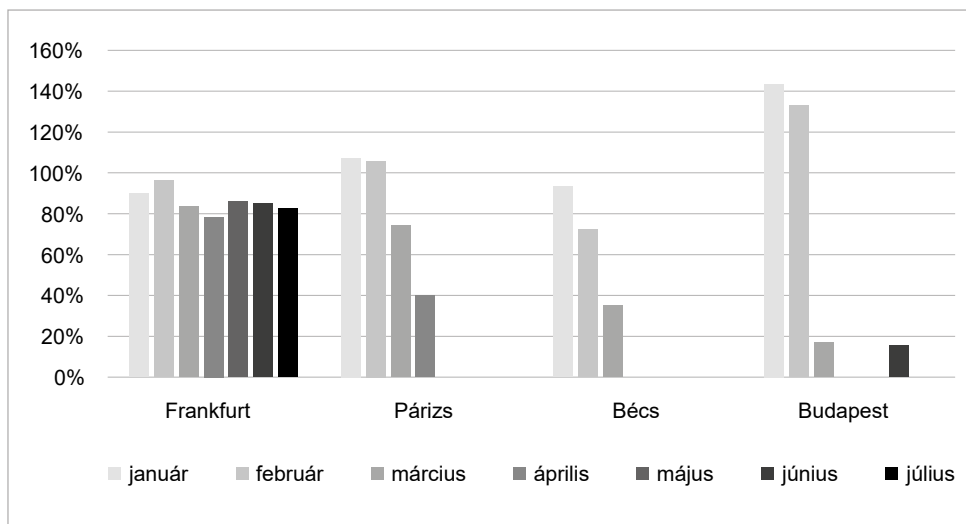
közötti mértékben esik vissza 2020 egészére nézve. Mindez alapvetően a járvány miatti lezárásnak köszönhető. A járvány következtében a nemzetközi utazások is jelentősen visszaszorultak, ami nem kedvez sem az üzletkötéseknek, sem az áruszállításnak. Nem csak az utasforgalmat érintette kedvezőtlenül a járvány, az áruszállításban is jelentős visszaesés mutatható ki.

A 2. ábra szemlélteti, hogy 2020 április–májusi időszakában 20–23%-os visszaesés tapasztalható a kétirányú kereskedelemben a 2019-es év azonos hónapjaihoz képest (relatív export és relatív import), miközben az Amerikába irányuló európai export az év első három hónapjában 2–8%-kal volt magasabb a megelőző év azonos időszakához képest. Az import esetében is ugyanez mondható el a február hónap minimális 2%-os elmaradását kivéve. Ha a 3. ábrán kiválasztott néhány európai reptér Amerikába irányuló teherforgalmát vizsgáljuk, ez esetben is jelentős forgalomzuhanásokat tapasztalhatunk. Kivétel a frankfurti repülőtér, amelyre talán átcsoportosult más repterek USA-ba irányuló teherforgalma is, de ez esetben is 20%-os csökkenés tapasztalható. A többi nagyobb regionális reptér esetében már márciusban nagyobb visszaesés volt tapasztalható. A bécsi Schwechat repülőtérrel induló amerikai teherforgalom már márciusban 35%-ra esett vissza, míg a párizsi Charles de Gaulle reptér áprilisban landolt a 40%-os szinten. A Budapestre Amerikába induló légi teherszállítás pedig a jól induló év eleji 140%-ról 17%-ra zuhant vissza már márciusban.



2. ábra Az EU27 USA-ba irányuló áruexportjának és az onnan érkező áruimportjának adatai havi szinten, milliárd euró és előző év azonos hónapjához viszonyítva (relatív) százalékban, 2019 és 2020 első 6 hónapja

Forrás: a szerző szerkesztése Eurostat: *International trade in goods – short term indicators, EU27 (from 2020) trade by SITC product group* alapján



3. ábra Európai repülőterek USA-ba irányuló teherforgalma 2020-ban az előző év azonos hónapjához mérve, %-ban kifejezve

Forrás: a szerző szerkesztése Eurostat: *International extra-EU freight and mail air transport by main airports in each reporting country and partner world regions and countries* alapján

A Covid-19-járvány hatására talán még nagyobb szüksége lett mind az EU-nak, mind az USA-nak a munkahelyek megvédésére, így még inkább megmerevedtek az álláspontok a kereskedelempolitikai vitákban a járvány első hulláma idején, tavasszal. Egyesek már egy újabb frontot vizionálnak az USA kereskedelmi háborújában. Az mindenesetre egyértelmű, hogy a tárgyalók nyilatkozatai alapján csak korlátozott mértékben javul a viszony, az is alapvetően a járvány első hullámának lecsengése után. A vámok fenntartása alapvetően nem változik. A járvány okozta gazdasági válság tehát rövid távon a protekcionista eszközök alkalmazásának növekedését kényszeríti ki az EU–USA viszonylatban, nem meglepő módon, hiszen a világválságokra jellemzően a kormányzatok első reakciója a munkahelyek és jövedelmek megőrzésére tett kísérlet. Ennek pedig egyik módja az importhelyettesítés.

Az igazán apró lépések politikájaként 2020. szeptember elején az EU főtárgyalója letett egy vámcsökkentési javaslatot az augusztusi EU–USA kereskedelmi tárgyalások alapján. Ebben olyan termékek vámcsökkentését javasolja az USA-nak, mint a feldolgozott húsok, kristályüveg termékek, öngyújtók és aeroszolporok, évente 160 millió dollár forgalmi értékben. Cserébe az EU eltörli a vámokat az amerikai élő és fagyasztott homárra, nagyságrendileg éves szinten 111 millió dollár értékű termékforgalomra.³⁰ Ez a „vajúdtak a hegyek és egeret szültek” típusú megállapodás

³⁰ European Commission: *Commission adopts proposals to make EU–U.S. agreement on tariffs effective* (2020. szeptember 8.).

is jelzi, hogy Trump elnöksége alatt nem várható semmilyen komoly fordulat az USA és az EU kereskedelmi viszonyában.

Amint az több véleményben is megjelent, a Covid-19-járvány felerősítette annak kockázatát, hogy a nemzetközi, sőt, globális vállalati értékláncok működésképtelenné válnak a váratlan immobilitás növekedése miatt.³¹ Feltételezve a vállalatok kockázatkerülő magatartását, elképzelhető, hogy a globálisan felosztott termelési láncok helyett felértékelődik a párhuzamos regionális értékláncok súlya. Ez a regionális szintű kereskedelemhelyettesítő kockázatkezelés önmagában is mérsékelheti az interkontinentális vállalatban belüli kereskedelmet.

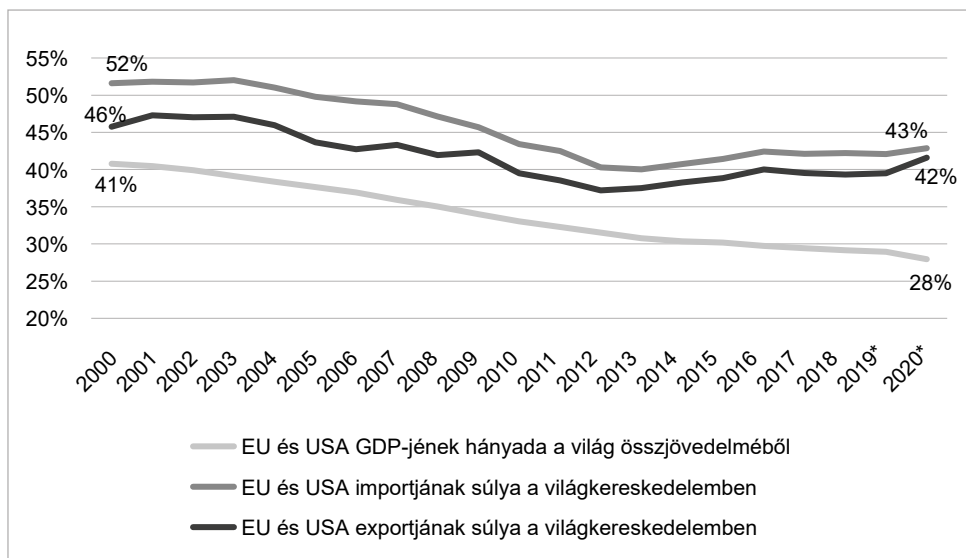
A Boeing–Airbus konfliktus a Covid-19-válságtól függetlenül haladt tovább a több milliárd dolláros kölcsönös büntetővámok halmozódásának irányába. A fordulat a 2020. július végi, kereskedelmi főtárgyalók közötti magas szintű találkozón következett be, amelynek eredményeként az EU elismerte az Airbus jogszerűtlen támogatását, és a tagországok intézkedéseket ígértek annak megszüntetésére.³² (A visszatérítendő támogatások kamatát találta túl alacsonynak az USA és a WTO, amelynek emelésére tett ígéretet Franciaország és Spanyolország.) A Boeing ezzel párhuzamosan vállalta, hogy egyoldalúan enged a WTO-szabályozásnak. Ezzel a viták még nem zárultak le a WTO vitarendezési folyamatában, de a felek azt előrelépésnek tekintik.

Mindeközben a járványtól függetlenül az EU és az USA világgazdasági súlya évtizedes távlatban csökkenő mértékűvé vált. A 4. ábra szemlélteti, hogy összesített jövedelmük 2000 óta a világ összjövedelmének 40%-ról 2019-ig 29%-ra csökkent. Az IMF előrejelzése azt mutatja, hogy 2020-ban a lejtőn felgyorsulva várhatóan veszítenek a jelentőségükből, amit a görbe enyhe lefele törése jelez. A globális kereskedelemben is a csökkenő tendencia érvényes hosszú távon. Az említett 20 évben felfevőpiacként 50%-ról 42-re, beszállítóként pedig 46-ról 39%-ra mérséklődött a jelentőségük. A 2020-as első negyedéves adatokból számított mutató néhány százaléknyi felfelé mozdulást mutat. Ez esetben azonban óvatosan kell eljárni, mert természetesen a negyedéves adat nem pótolja az éveset, továbbá abból inkább az a hatás mutatkozik meg, hogy Kína már lezárás alatt volt, és nem tudott teljes kapacitással kereskedni, míg az USA és az EU éppen a lezárás előtt volt az időszak nagy részében.

Arra a kérdésre, hogy felgyorsítja-e a válság a nyugati országok világgazdasági súlyának csökkenését a kereskedelemben, alapvetően a növekedési előrejelzés alapján lehet megállapítást tenni, ami arra a GDP-re vonatkozik, amely magában foglalja a nettó export hatását is. Eszerint pedig a járványt figyelembe vevő IMF-bebecslés a két térség együttes világgazdasági (és így világkereskedelmi) súlyának gyorsuló erodálódását vetíti előre.

³¹ Sébastien Jean: How the COVID-19 pandemic is reshaping the trade landscape and what to do about it. *Intereconomics*, 55. (2020), 3. 135–139; Kutasi Gábor: A Regionális Átfogó Gazdasági Partnerség és a koronavírus hatása a világkereskedelemre. *KKI Elemzések*, E-2020/54. (2020), 54.

³² Stacy A. Swanson – Christina Economides – Laura Delap: Transatlantic trade: US and European trade talk update – August 7, 2020. *The National Law Review*, 10. (2020), 258.



* A GDP-adat 2019 és 2020 esetében becslés, a kereskedelmi arányokat pedig 2020 esetében az első negyedéves adatokból számítottuk ki.

4. ábra Az EU és az USA összesített súlya a világ gazdaságban és a világkereskedelemben, %, 2000–2020

Forrás: a szerző szerkesztése IMF World Economic Outlook: *Gross domestic product, current prices, purchasing power parity; international dollars* és WTO Data: *Merchandise imports & exports* alapján

Gazdaságpolitikai megfontolások

Feltételezve, hogy a multinacionális cégek kontinensenként párhuzamos értékláncokat alakítanak ki, regionálisan beindulhat a verseny bizonyos kapacitások megszerzéséért. Erre munkaerő-kapacitásban is fel kell készülni, ami egyben a munkafázisok magasfokú digitalizáltságát és robotizáltságát is igényelni fogja, amennyiben visszatér a magas foglalkoztatási szint, és újra korlátossá válik a szakképzett munkaerő elérhetősége. Ezzel párhuzamosan érdemes felülvizsgálni azokat a nemzeti kapacitásokat, amelyek olyan értékláncba építenek be termelési fázisokat, amelyek végső soron a kontinensen kívüli exportra kerülnek, közvetlen vagy közvetett módon. Ezek esetében meg kell vizsgálni, hogy miként tarthatók meg ezek a globális értékláncbeli pozíciók, vagy hogyan állíthatók át regionális piacokra, esetleg más termék gyártására.

Minden országnak lehetősége van arra, hogy a hazai székhelyű, nemzetköziesedett nagyvállalatain keresztül kezdeményezőként lépjen fel a globális értékláncok átszervezésében. Érdemes előre gondolkodni azon, hogy milyen regionális értékláncok kezdeményezhetők, vagy esetleg milyen interkontinentális befektetéssel lehet más kontinenseken regionális értékláncokat kezdeményezni, létrehozni, felvásárolni.

Természetesen bizonyos termelési fázisok továbbra is regionális kötődésűek lesznek, például az olaj- és a lítiumlelőhelyek, az USA fogyasztói piaca stb. Ezek esetében fel kell mérni, hogy miként tartható fenn a hozzáférés akár a termelési inputokhoz, akár a felvevőpiacokhoz.

Jelentős különbség lesz – legalább néhány évtizedig, amíg a válság emléke még formálja a gazdasági döntéseket – a 2020-as évek előtti kereskedelmi tárgyalások során megszokott lépésekhez képest, hogy az ellátási láncok biztonsága és folyamatossága érdekében sem az országoknak, sem az integrátortípusú vállalatoknak nem lesz érdeke a kizárólag gazdasági jellegű komparatív és kompetitív előnyökön alapuló szakosodás végletes kiaknázása. Ezért nem lesz elegendő a vámok lebontásáról és a nem vámjellegű akadályok harmonizálásáról vagy vámokra történő átváltásáról tárgyalni.

Bizonyos mértékű enyhülés történt a két gazdasági centrum között a fent említett Boeing–Airbus konfliktusban. A digitális adók miatt bevezetett amerikai büntetővámok, valamint a korábbi munkahelyteremtő célzatú amerikai fém- és járműipari vámok maradnak. Az „America First” szlogen egyelőre nem változik, az USA továbbra is a protekcionista álláspontot képviseli. (Kérdéses, hogy ebben a 2020. novemberi amerikai elnökválasztás hoz-e bármilyen változást. Ha a demokrata jelölt nyer, egyesek szerint jelentős fordulat várható a szabadkereskedelem irányába, legalábbis a szemléletmódban.³³ Valójában viszont a konkrét fémipari vámok és a repülőgépgyártók elleni eljárások ügyében az amerikai álláspont nem változna.³⁴ Az kétségtől részben a Covid-19-járvány kereskedelmi hatásának számlájára lenne írható, ha a járvány okozta gazdasági, politikai és társadalmi válság következménye az lenne, hogy a választás elnökváltást eredményezne, és így változás állna be a kereskedelempolitikai szemléletmódban.) Így az EU számára nem csupán ágazatok pozícióharcáról szólnak ezek a kereskedelmi viták. A Trump-kormányzat előtt az USA és az EU együtt építette és működtette a liberalizált nemzetközi kereskedelmi rend intézményrendszerét. Miután az USA a protekcionizmus felé fordult, a legátfogóbb hosszú távú kihívás, hogy hogyan tartható fenn a jelenlegi globális kereskedelmi rend és intézményrendszer.³⁵

Az elemzett amerikai és európai kereskedelmi viszony elmergesedésével párhuzamosan az USA még sokkal ellenségesebb viszonyba került Kínával, sőt bizonyos értelemben a TPP felmondása miatt talán Dél-Kelet-Ázsiával is. Az USA és Kína közötti kereskedelmi háború az EU számára lehetőségként is értelmezhető. A kieső amerikai piacok és beszállítók helyébe léptethető Kína és Dél-Kelet-Ázsia. A helyettesítési képességük és hajlandóságuk természetesen mérsékelt, amennyiben nem

³³ Sabrina Rodriguez: What a Biden presidency would mean for trade. *Politico*, 2020. április 17.

³⁴ Anthony Gardner: A US trade agenda with Europe for a Biden administration. *Brunswick Group*, 2020. július 10.

³⁵ Michael Plummer: The US-China trade war and its implications for Europe. *Intereconomics*, 54. (2019), 3. 195–196.

az amerikai fellelvőpiaci jövedelmi és beszállítói technológiai viszonyai jellemzőek rájuk. Ugyanakkor az EU kereskedelmi főtárgyalójának lehetősége van az USA-hoz viszonyítva a barátságos kereskedelmi partner szerepére.

Alapvetően három és fél forgatókönyv vázolható fel középtávon, amelyek között a kiválasztódás az amerikai gazdasági érdekek és az amerikai elnöki koncepcióban beálló fordulat függvényében dőlhet el. Folytatódhat a kereskedelmi kapcsolatok romlása, vagyis a körhintamegtorlások ciklusa. Ez esetben még több terméket sújtana még magasabb vám. A második lehetőség a részleges visszatérés a kereskedelmi békéhez, ami nem vámokkal büntetne, hanem az exportőrországok kezébe adná a lehetőséget az önkéntes exportkorlátozásra, ugyanakkor nem állítaná vissza a szabadkereskedelemre való törekvést. A harmadik, optimista forgatókönyv szerint az USA konstruktívan visszavonná az eddig kivetett vámokat az EU tagországaival szemben. Mintegy „három és feledik”, legkevésbé valószínűtlen forgatókönyv lenne a TTP-hez való visszatérés, amire viszont csak az EU nyitott.

A protekcionizmus felé fordult, világvezető USA által kialakított kereskedelmi háborús helyzetekben a WTO jelenleg nem a megoldás része. Amint az a repülőgépgyártók támogatásának vitájában is megmutatkozott, mindössze arra volt alkalmas a nemzetközi szervezet, hogy jóváhagyja a büntetővámokat. A kereskedelem graduális korlátozásának folyamatát – amely egyébként ellentétes a WTO számára megfogalmazott liberalizált kereskedelmi világrend célkitűzésével – nem tudja megállítani a vitarendezési testülete. Ebből következően, ha a multilaterális egyezmények és a liberalizált kereskedelem paradigmája továbbra is az európai gazdaságok preferenciája, akkor felmerül a WTO reformjának szükségessége is.

Magyarország szemszögéből vizsgálva a kérdést, először is az USA-val való közvetlen kereskedelmi összetétel alapján az export 70%-át kitevő gép- és járműipari exportot évek óta kedvezőtlenül érinti az amerikai protekcionista vám.³⁶ Mindez igaz a német gazdaságon keresztül közvetve USA-ba irányuló kivitelre is. A Covid-19-járvány következtében bevezetett lezárások és utazási korlátozások Amerika irányából is jelentős veszteséggel sújtják a magyar turizmust.

Az árukereskedelmen kívül magyar gazdasági érdek lenne a két ország közötti légi utas- és áruforgalom mielőbbi helyreállítása – nyilván a megfelelő egészségügyi körülmények megteremtésével. A fent már idézett légi teherforgalom ígéretes alakulásában megmutatkozó óriási törés mellett, a turisztikai kimutatások³⁷ alapján, 2018-ban már közel egymilliós nagyságrendű vendégéjszakát jelentettek az amerikai turisták a magyar szállodák számára.

³⁶ KSH Tájékoztatási adatbázis, termékadatok SITC szerint. Forrás: <http://statinfo.ksh.hu/Statinfo/themeSelector.jsp?lang=hu>

³⁷ Forrás: https://mtu.gov.hu/documents/prod/USA_2018.pdf

Felhasznált irodalom

- ACEA: *Coronavirus: EU auto industry faces unprecedented crisis* (2020. március 20.). Online: <https://www.acea.be/press-releases/article/coronavirus-eu-auto-industry-faces-unprecedented-crisis>
- Amiti, Mary – Sang Hoon Kong – David Weinstein: The effect of the U.S.–China trade war on U.S. investment. *NBER Working Paper*, No. 27114 (2020). Online: <https://doi.org/10.3386/w27114>
- Benczes István – Kutasi Gábor: *Költségvetési pénzügyek. Hiány, államadósság és fenntarthatóság*. Budapest, Akadémiai, 2010.
- Berti, Adele: The impact of Covid-19 on global shipping: part 1, system shock. *Ship Technology*, 2020. április 2. Online: <https://www.ship-technology.com/features/impact-of-covid-19-on-shipping>
- Bergsten, Fred C.: America's two-front economic conflict. *Foreign Affairs*, 2001. március–április. Online: <https://www.foreignaffairs.com/articles/south-america/2001-03-01/americas-two-front-economic-conflict>
- Bollyky, Thomas J. – Anu Bradford: Getting to yes on transatlantic trade. Consistent U.S.–EU rules could remake global commerce. *Foreign Affairs*, 2013. július 10. Online: <https://www.foreignaffairs.com/articles/united-states/2013-07-10/getting-yes-transatlantic-trade>
- Bowler, Tim: Seafarers in limbo as coronavirus hits shipping. *BBC*, 2020. április 15. Online: <https://www.bbc.com/news/business-52289303>
- CEIC: *China PMI: New export orders*. Online: <https://www.ceicdata.com/en/china/purchasing-managers-index-manufacturing/pmi-new-export-orders>
- Costas, Paris: Coronavirus pushes shipping companies into survival mode. *The Wall Street Journal*, 2020. április 2. Online: <https://www.wsj.com/articles/coronavirus-pushes-shipping-companies-into-survival-mode-11585819800>
- European Commission: *The impact of the Covid-19 pandemic on global and EU trade* (2020. május 27.). Online: https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2020/may/tradoc_158764.pdf
- European Commission: *Commission adopts proposals to make EU–U.S. agreement on tariffs effective* (2020. szeptember 8.). Online: <https://trade.ec.europa.eu/doclib/press/index.cfm?id=2180&serie=1764&langId=en>
- European Parliament: *Consequences of US trade policy on EU–US trade relations and the global trading system* (2018. november). Online: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/603882/EXPO_STU\(2018\)603882_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/603882/EXPO_STU(2018)603882_EN.pdf)
- Freightos: *How coronavirus is impacting shipping: Air cargo, oceanfreight, trucking, and more* (2020. február 11.). Online: <https://www.freightos.com/freight-resources/coronavirus-updates>
- Froman, Michael B.: The strategic logic of trade. New rules of the road for the global market. *Foreign Affairs*, 2014. november–december. Online: <https://www.foreignaffairs.com/articles/americas/strategic-logic-trade>
- Gardner, Anthony: A US trade agenda with Europe for a Biden administration. *Brunswick Group*, 2020. július 10. Online: <https://www.brunswickgroup.com/a-us-trade-agenda-with-europe-for-a-biden-administration-116350/>
- Jean, Sébastien: How the COVID-19 pandemic is reshaping the trade landscape and what to do about it. *Intereconomics*, 55. (2020), 3. 135–139. Online: <https://doi.org/10.1007/s10272-020-0890-4>
- Keohane, Robert O.: *After hegemony: Cooperation and discord in the world political economy*. Princeton (US–NJ), Princeton University Press, 1984. Online: <https://doi.org/10.1515/9781400820269>
- Király Béla: A koronavírus miatt fejre állhat az autóipar. *Menedzsment Fórum*, 2020. február 5. Online: <https://mfor.hu/cikkek/vallalatok/a-koronavirus-miatt-fejre-allhat-az-autoipar.html>
- Krugman, Paul R. – Maurice Obstfeld: *Nemzetközi gazdaságtan. Elmélet és gazdaságpolitika*. Budapest, Panem, 2003.

- Kutasi Gábor: A Regionális Átfogó Gazdasági Partnerség és a koronavírus hatása a világereszkedelemlre. *KKI Elemzések*, E-2020/54. (2020) Online: https://kki.hu/wp-content/uploads/2020/05/54_KKI-elemzes_RCEP_Kutasi_20200529.pdf
- Mankiw, Gregory N.: *Makroökonómia*. Budapest, Osiris, 2002.
- Mishkin, Frederik S.: *Makroökonómia. Gazdaságpolitika és gyakorlat*. Budapest, Alinea, 2020.
- Office of The United States Trade Representative: *Fact sheet: The President's 2020 Trade Agenda and Annual Report*. (2020. február 28.) Online: <https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/fact-sheets/2020/february/fact-sheet-presidents-2020-trade-agenda-and-annual-report>
- Office of The United States Trade Representative: *Section 301 Investigations – Digital services taxes*. (2020) Online: <https://ustr.gov/issue-areas/enforcement/section-301-investigations/section-301-digital-services-taxes>
- Office of The United States Trade Representative: *Section 301 Investigations – Large civil aircraft* (2020). Online: <https://ustr.gov/issue-areas/enforcement/section-301-investigations/section-301-large-civil-aircraft>
- Paláncsai Tibor – Kengyel Ákos – Kutasi Gábor – Benczes István – Nagy Sándor Gyula: *A globális és regionális integráció gazdaságtana*. Budapest, Akadémiai, 2011.
- Pinzler, Petra: How to free trade. And still protect democracy. *Foreign Affairs*, 2016. április 6. Online: <https://www.foreignaffairs.com/articles/united-states/2016-04-06/how-free-trade>
- Plummer, Michael: The US-China trade war and its implications for Europe. *Intereconomics*, 54. (2019), 3. 195–196. Online: <https://doi.org/10.1007/s10272-019-0822-3>
- Robinson, Sherman – Karen Thierfelder – Jeffrey J. Schott – Euijin Jung – Zhiyao (Lucy) Lu: Trump's proposed auto tariffs would throw US automakers and workers under the bus. *PIIE*, 2018. május 31. Online: <https://www.piie.com/blogs/trade-and-investment-policy-watch/trumps-proposed-auto-tariffs-would-throw-us-automakers-and>
- Rodriguez, Sabrina: What a Biden presidency would mean for trade. *Politico*, 2020. április 17. Online: <https://www.politico.com/newsletters/morning-trade/2020/04/17/what-a-biden-presidency-would-mean-for-trade-786947>
- Swanson, Stacy A. – Christina Economides – Ludmilla L. Kasulke: Transatlantic trade: US and European trade talk update – July 27, 2020. *The National Law Review*, 10. (2020), 258. Online: <https://www.natlawreview.com/article/transatlantic-trade-us-and-european-trade-talk-update-july-27-2020>
- Swanson, Stacy A. – Christina Economides – Laura Delap: Transatlantic trade: US and European trade talk update – August 7, 2020. *The National Law Review*, 10. (2020), 258. Online: <https://www.natlawreview.com/article/transatlantic-trade-us-and-european-trade-talk-update-august-7-2020>
- U. S. Bureau of Labor Statistic: *U. S. import and export price indexes summary* (2020). Online: <https://www.bls.gov/news.release/ximpim.nr0.htm>
- Whitten, Reid – Sarah Ben-Moussa: A trade war on two fronts: U.S. considers more tariffs on European goods. *Global Trade Law Blog*, 2020. július 2. Online: <https://www.globaltradelawblog.com/2020/07/02/tariffs-european-goods-ustr>