

Европа сопротивляется протекционизму США

В середине мая Белый дом продлил действие тарифных и нетарифных барьеров, установленных в 2018 году Дональдом Трампом, развязавшим тогда торговую войну против Китая. Джо Байден сделал ещё выше забор, защищающий задний двор, если использовать протекционистскую метафору советника по национальной безопасности Джейка Салливана. Тарифы, введённые Трампом, затронули более 300 миллиардов долларов китайского экспорта в США. По оценкам Института Петерсона, 66 % китайского экспорта были обложены тарифами в размере 19,3 % в среднем. Ответные меры Пекина были сопоставимы по масштабам: 58 % американского импорта были обложены средними тарифами в 21 %.

Протекционистские меры США в отношении Китая и, в некоторой степени, Европы действуют уже шесть лет и пользуются широкой поддержкой в обеих американских партиях, ничуть не ослабляя их взаимной враждебности. Новые майские пошлины затрагивают всего 18 миллиардов китайского экспорта, однако среди них присутствуют наиболее важные статьи, относящиеся к энергетическому и цифровому переходу.

Байден увеличивает пошлины на электромобили в четыре раза – с 25 до 100 процентов, на сталь, алюминий и аккумуляторы – в три раза, с 7,5 до 25, на солнечные батареи и полупроводники – в два раза, с 25 до 50, а также вводит тарифы на критические минералы с нуля до 25 процентов.

Испытания протекционизмом

В преддверии президентских выборов в ноябре Байден играет на протекционистских и популистских инстинктах, высвобожденных трампизмом, которые всё ещё имеют решающее значение для исхода голосования в “колеблющихся штатах”. В то же время Байден хочет ограничить китайскую торговлю – особенно после своеобразного европейского турне Си Цзиньпина, который в навязчивой и диалоговой манере посетил Францию, Сербию и Венгрию: Пекин должен быть лишён возможности воспользоваться своим преимуществом на стратегическом поле зелёной экономики и электромобилей. Несмотря на решительность манёвра в целом, не стоит проводить аналогии с законом Смута-Хоули, который в 1930 году, в условиях великого кризиса 1929 года и повсеместной дефляции, запустил цепную реакцию введения пошлин, превративших Атлантику в озеро Великой депрессии. Сегодня тарифы Вашингтона и состояние цикла увеличивают неопределённость, но не имеют такого катастрофического потенциала, как тогда. Среди пошлин на минералы исключение сделано для тех, которые необходимы американской промышленности. Тарифы на солнечные батареи замедлят, но не остановят китайские поставки, которые найдут другие пути ввоза. Реакция министров в Пекине была резкой, но *Global Times* делает скидку на предвыборные мотивы Байдена и преуменьшает значение тарифов на электромобили, которые не будут иметь немедленных последствий для китайской промышленности, учитывая её небольшую долю на американском рынке.

Новые пошлины объясняются разными причинами. США необходимо выиграть время в преддверии климатического перехода, не нанося при этом слишком большого ущерба американским фракциям, наиболее привязанным к ископаемому топливу, но и не попадая в зависимость от китайской “зелёной” промышленности. Налицо также попытка возродить в условиях напористости и перепроизводства Китая инструменты управляемой торговли, которые Штаты в прошлом использовали против растущих Японии и Южной Кореи, но теперь адаптировав их к размерам китайского колосса. Прежде всего, Вашингтону необходимо вновь подтвердить свою роль ведущей сверхдержавы, подтягивая союзников к своим позициям. Министр финансов Джанет Йеллен во время визита во Франкфурт в очередной раз призвала европейцев последовать американскому примеру и ограничить торговлю Пекина “зелёными” технологиями.

Немецкий либерализм

Однако европейский рынок сильно отличается от американского: немецкий экспорт составляет 39 % ВВП, американский – всего 11 %. На европейский рынок приходится 40 % китайского экспорта электромобилей, и обложение их налогом в американском стиле было бы равносильно торговой войне. По мнению экспертов Rhodium Group, чтобы

компенсировать разницу в стоимости между автомобилем китайского и европейского производства, пошлины придётся поднять до 40–50 %; по мнению авторов, Еврокомиссия, которая расследует китайские субсидии, ограничится пошлинами в 15–30 %. Канцлер Германии Олаф Шольц выступил в защиту торговли с Китаем, отметив, что половина электромобилей, экспортируемых азиатским гигантом в Европу, произведена западными компаниями. Президент Бундесбанка Йоахим Нагель выступает против антикитайских пошлин, поскольку они приведут к инфляции и спровоцируют ответные меры. По мнению Нагеля, *«альтернативой повышению взаимных тарифов могут стать правила и переговоры»*.

Страх перед *«спиралью»* протекционизма среди различных представителей немецкой промышленности отмечает газета *Frankfurter Allgemeine*. В статье Патрика Вельтера говорится: *«Намеренно или нет, но американские карательные тарифы направлены также против мировой торговой системы»*. По мнению *Le Figaro*, с точки зрения Европы и, в частности, Франции, лучшим решением было бы привлекать китайские группы в качестве промышленных инвесторов в Европу: это головокружительный переворот, отмечает Бертиль Байарт, по сравнению с тем, что было 20 лет назад, когда европейские производители привозили капитал и технологии в Китай. Такое же впечатление складывается и из недавнего отчёта страховой компании Allianz: между Германией и Китаем происходит эпохальный разворот, их отношения меняются *«от взаимодополняемости к замещению»*, причём некоторые китайские компании продвигаются вверх по цепочке создания стоимости, обгоняя немцев. Возникает вопрос, будет ли высокий барьер, установленный США для китайских автомобилей, способствовать выходу на американский рынок большего количества европейских или азиатских машин, или же это приведёт к усилению давления на европейские рынки за счёт перенаправления сюда китайских товаров, обложенных пошлинами в США.

Временный тариф Никсона

В послевоенной американской истории тарифов первый важный эпизод связан с шоком Никсона в августе 1971 года, запомнившимся главным образом односторонним отказом Вашингтона от золотой конвертируемости доллара. Валюта США, назначенная в Бреттон-Вудсе мировой валютой, увеличивала американские обязательства несравненно быстрее, чем золотые резервы. Конвертируемость больше не была устойчивой. Но как изменилась бы валютная система после разрыва Бреттон-Вудских соглашений? Потребовалось бы соглашение с ведущими державами о корректировке валютных курсов. Поэтому “шок Никсона” включал принятие общего 10-процентного тарифа на весь импорт – мера, которая потрясла международных партнёров, хотя Ричард Никсон заверил, что это *«временное решение»*. Временная пошлина служила рычагом, чтобы заставить партнёров быстро заключить валютное соглашение.

Историк этого эпизода, экономист Джеффри Гартен, объясняет, почему такое давление на союзников было необходимо. Вашингтон столкнулся с растущей конкуренцией со стороны Германии и Японии и хотел получить более лёгкий курс доллара за счёт бывших врагов, а теперь союзников, которые должны были согласиться на ревальвацию своих валют и открыть свои рынки для американского экспорта. Кроме того, требуя понижения курса доллара, США заявляли о завершении эры плана Маршалла и американской щедрости. Никсон просил союзников *«нести свою справедливую долю бремени защиты свободы»*. Соглашение было достигнуто в рамках Группы десяти в декабре 1971 года. Марка была переоценена на 14 %, а иена – на 17 % по отношению к доллару. 10-процентный тариф был немедленно отменён.

В отличие от пошлин Никсона, универсальный тариф в 10 % (60 % для Китая), который обещает ввести Трамп в случае избрания, будет бессрочным. *The Economist* в середине мая робко намекает на гипотезу, приписываемую Роберту Лайтхайзеру, бывшему торговому представителю Трампа с 2017 года: угрожать торговым партнёрам исключением их с рынка США, как Вашингтон это сделал в 1985 году, чтобы добиться соглашения “Плаза” и ослабления доллара. Но сегодня “Плаза” без Китая немыслима.

Фиговый листок или декаплинг?

Либеральная пресса атакует тарифы Байдена в традиционном русле полемики в защиту свободной торговли: протекционизм, снижая конкуренцию, ухудшает качество продукции и делает жизнь потребителей дороже. *The Economist* напоминает о результатах управляемой торговли в 1980-х годах, когда Вашингтон ввёл политику квот на импорт японских автомобилей: тем самым он лишил конкуренции автопроизводителей Детройта, которые *«теперь могут продавать автомобили более низкого качества по цене в три раза выше»*. Новые тарифы названы *«тупым инструментом»*, который *«нанесёт недооценённый экономический ущерб Америке и всему миру»*. *«Реальный страх перед китайскими электромобилями сегодня заключается не в том, что они воруют у Америки, а в том, что они оставят американские автомобили в пыли»*. Другими словами, правительство опасается, что свободная конкуренция приведёт к триумфу китайской промышленности и *«прикроет свои протекционистские цели фиговым листком»*.

В редакционной статье *Wall Street Journal* Грег Ип приписывает новому тарифному раунду особое значение, которое главный экономический обозреватель газеты, очевидно, почерпнул из интервью с чиновниками и бывшими государственными служащими. По мнению журналиста, решение Байдена о расширении тарифов *«сигнализирует о том, что декаплинг экономик Китая и США становится необратимым»*. С новыми тарифами экономическая стратегия Белого дома в отношении Китая, разработанная Джейком Салливаном, будет завершена. Эту стратегию называют трёхногим табуретом: первая ножка – субсидии на создание современного высокотехнологичного производственного сектора США; вторая – тарифы на китайский импорт; третья – ограничения на доступ Пекина к деньгам, технологиям и ноу-хау. Планировалась и четвёртая нога, пишет Ип: *«единый экономический фронт с союзниками»*, который так и не был реализован. Он должен был начаться с отмены тарифов на сталь и алюминий, введённых Трампом против ЕС, но это оказалось невозможным, поскольку ЕС не захотел координировать свои действия с США против китайской стали. Журналист упоминает ещё один рассматриваемый Белым домом инструмент для полного исключения Китая из автомобильного сектора. Правительство исследует безопасность *«подключённых автомобилей»*, которые передают данные о водителе производителю: *«Это может послужить предлогом для США, чтобы заблокировать все китайские электромобили»*.

По мнению *Wall Street Journal*, мир ожидает *«второй китайский шок»* от экспорта дешёвой продукции. Китай столкнётся с яростным противодействием Запада, но при этом может рассчитывать на то, что это противодействие единым уже не будет.

Май 2024 г.