RADOVAN KOVAČEVIĆ

PREGOVORI SAD I JAPANA O NOVOM BILATERALNOM TRGOVINSKOM SPORAZUMU

U nastojanju da smanje trgovinski deficit, Sjedinjene Američke Države (u daljem tekstu SAD ili Amerika) su tokom 2018. i 2019. posegle za uvođenjem carina na uvoz, pre svega, kineskih proizvoda. Međutim, i ostale zemlje sa kojima SAD ima trgovinski deficit našle su se pod pritiskom da pristupe uravnoteženju bilateralne robne razmene sa SAD. Među njima je i Japan. Američka administracija u bilateralnim trgovinskim pregovorima sa Japanom o potpisivanju novog trgovinskog ugovora nastoji da podstakne američki izvoz poljoprivrednih proizvoda u Japan i smanji uvoz japanskih automobila u SAD. Ukoliko trgovinski ugovor bude sadržao ograničenja na izvoz japanskih automobila na tržište SAD, to će oštetiti japanske proizvođače, ali i kupce u SAD, zbog većih troškova za kupovinu automobila. Međutim, to ne bi bilo prvi put jer je Japan, pod pritiskom SAD, 1981. godine uveo dobrovoljna izvozna ograničenja (eng. Voluntary Export Restraints – VER) na izvoz automobila u SAD, koja su ukinuta 1994. godine. Ova ograničenja su donela velike troškove kako za japanske proizvođače automobila, tako i za potrošače u SAD. Ishod trgovinskih pregovora SAD i Japana oko novog ugovora o trgovini će pokazati da li se istorija ponavlja.

Ključne reči: trgovinski ugovor, bilateralni trgovinski deficit, ograničenje uvoza automobila, carina

U V O D

U jeku trgovinskog rata SAD i Kine, SAD i Japan su započeli pregovore o sklapanju novog bilateralnog trgovinskog sporazuma. U središtu razgovora

Prof. dr Radovan Kovačević, redovni profesor Ekonomskog fakulteta Univerziteta u Beogradu, e-mail: radovan@ekof.bg.ac.rs

se našla trgovina automobilima, poljoprivrednim proizvodima i uslugama, kao i oblasti u kojima obe zemlje imaju slične ciljeve (npr. digitalna trgovina).

Posle istrage Ministarstva trgovine SAD (eng. *United States Department of Commerce*), američki predsjednik Trump je, na osnovu odeljka 232 Akta o širenju trgovine (eng. *Trade Expansion Act*) iz 1962, uvoz motornih vozila i delova iz Japana i Evropske unije (EU) označio kao pretnju po bezbednost SAD. Predsednik ima ovlašćenja, shodno navedenom članu, da uvede uvozna ograničenja (carine ili kvote) na uvoz ovih proizvoda. Pokrenuti su razgovori sa Japanom o sklapanju novog bilateralnog ugovora o trgovini, koji bi omogućio smanjivanje američkog deficita u razmeni s Japanom. Treba istaći da se Japan usprotivio nametanju carina na uvoz čelika i aluminijuma, koje je SAD uvela većim izvozniciima ovih proizvoda na njeno tržište. Među njima su EU i Japan. Uprkos ovom protivljenju, Japan nije uveo kontra mere, kao što su to uradile EU i Kina. Japan se takođe protivio pretnjama SAD o mogućem uvođenju ograničenja na uvoz japanskih automobila, jer su ovi proizvodi značajna izvozna stavka Japana. Japansko tržište je značajno za SAD, jer je trgovina s Japanom četvrta po veličini za SAD. Istovremeno, Japan je drugi najveći holder javnog duga SAD.¹

PERFORMASE TRGOVINE SAD I JAPANA

Izvoz automobila i automobilskih delova predstavlja naglašenu stavku u bilateralnoj trgovini SAD i Japana (tabela 1).

Tabela 1.

Dominantne stavke međusobne trgovine SAD i Japana u 2018. godini
u milijardama dolara

	Izvoz SAD u Japan	Uvoz SAD iz Japana	Tgovinski bilans
Ukupno	75,0	142,6	-67,6
Poljoprivreda	12,6	0,6	12,0
Automobili i delovi	2,5	56,5	-54,0
Ostalo	59,8	85,5	-25,6

Napomena: Podaci za poljoprivredu se zasnivaju na primeni kodova 01-20 Harmonizovanog sistema. Podaci o automobilima i delovima se zasnivaju na FT900.

Izvor: Gary C. Hufbauer and Eujin Jung "Will Auto Trade Be a Casualty of US-Japan Trade Talks?", May 6, 2019, <https://piie.com/blogs/trade-investment-policy-watch/will-auto-trade-be-casualty-us-japan-trade-talks> Pristupljeno 11.06.2019.

¹ www.bea.gov/data/intl-trade-investment/international-trade-goods-and-services, pristupljeno 02.07.2019.

Na osnovu podataka tabele 1. uočava se da Japan ima naglašene komparativne prednosti u izvozu automobila, jer je u 2018. godini ostvario suficit u razmeni s SAD od 54 milijarde dolara. Ujedno je ovo deficit SAD, koji je motivisao predsednika Trampa da od Japana zahteva uravnoteženje razmene, uz pretnje uvođenjem carina i kvota. SAD ima trgovinski deficit i sa nekoliko drugih zemalja.

Pregled trgovine SAD sa vodećim trgovinskim partnerima daje se u grafikonu 1.

Grafikon 1.

Vodeći trgovinski partneri SAD u 2018. godini (roba i usluge)
u milijardama dolara

Izvor: Autor, na osnovu podataka BEA, <https://www.bea.gov/data/intl-trade-investment/international-trade-goods-and-services> Pristupljeno 11.06.2019. godine.

Američki izvoz u Japan 2018. godine je dostigao 121 milijardu dolara, dok je uvoz iz Japana iznosio 179 milijardi dolara. Dakle, američki deficit u razmeni robe i usluga s Japanom u 2018. godini je iznosio 58 milijardi dolara. Ako se posmatra samo robna razmena, američki deficit je iznosio 68 milijardi dolara. Glavna stavka robnog uvoza SAD iz Japana su motorna vozila i delovi (56 milijardi dolara u 2018). Mada je japansko tržište automobila treće po veličini u svetu, japanski uvoz automobila iz SAD je neznatan (2,4 milijarde dolara u 2018). Ostvareni bilateralni robni deficit s Japanom je četvrti po veličini za SAD u 2018. godi-

ni.² Američka strana uzroke ovalikog robnog deficita vidi u necarinskim merama, pomoću kojih Japan štiti svoje tržište. Japan nema carine na uvoz automobila, ali američki proizvođači zameraju Japanu zbog diskriminatornog regulatornog tretmana, koji obeshrabruje američke izvoznike automobila. Američka strana u novim trgovinskim pregovorima teži da svojim proizvođačima automobila olakša pristup japanskom tržištu, što bi uticalo na porast proizvodnje i zaposlenosti u SAD. Osnazivanje pravila porekla može biti otežano s obzirom na raširene lance isporuka (eng. *supply chain links*) u SAD i Kanadi, kao i zbog rasprostranjene prakse uslužne proizvodnje (eng. *sourcing*) u Aziji, koju praktikuje Japan.³ Američka strana se u trgovinskim pregovorima zalaže i za otvaranje visoko zaštićenog japanskog tržišta poljoprivrednih proizvoda. Opravdanje za ove zahteve nalaze u tome što su američki farmeri propustili da osiguraju pristup japanskom tržištu, jer se američka strana povukla iz Trans-Pacifičkog partnerstva (eng. *Trans-Pacific Partnership – TTP*), koji je stupio na snagu 2018. Mada SAD beleži značajan trgovinski deficit s Japanom još od 1980-ih godina, administracija predsednika Trampa je ponovo obratila pažnju na njegove razmere.

Bez obzira na to što SAD ima deficit s Japanom u razmeni automobila, Hufbauer i Jung⁴ smatraju da uvođenje ograničenja na uvoz japanskih automobila nema opravdanje, i da bi ova mera naštetila ne samo proizvođačima automobila u Japanu, već i američkim potrošačima. Po mišljenju ovih autora, uvođenje ograničenja bi se odrazilo na smanjivanje japanskih investicija u privredu SAD, a time i na zaposlenost u SAD. Rezonovanje američke administracije je suprotno. Oni smatraju da bi ograničenje uvoza automobila putem kvota, ili carine od 25%, podstaklo američku proizvodnju automobila, a time i porast zaposlenosti.

Ne bi trebalo izgubiti iz vida da je Japan utvrdio svoju konkurentsku poziciju u izvozu automobila na američko tržište, zahvaljujući razvijenom inženjeringu i upravljanju u fabrikama. Sa stanovišta američkih domaćinstava, nesumnjivo je poželjnija opcija kupovine kvalitetnog a jeftinijeg japanskog automobila nego ku-

² Podaci su navedeni prema BEA, www.bea.gov/data/intl-trade-investment/international-trade-goods-and-services, pristupljeno 11.06.2019. godine.

³ Globalni lanci isporuka u automobilskoj industriji mogu da uključe na stotine inputa iz brojnih zemalja i podisporučilaca složenih komponenti (McKinsey Global Institute, *Globalization in Transition: The Future of Trade and Value Chains*, 2019, str. 2, www.mckinsey.com/~media/McKinsey/Featured%20Insights/Innovation/Globalization%20in%20transition%20The%20future%20of%20trade%20and%20value%20chains/MGI-Globalization%20in%20transition-The-future-of-trade-and-value-chains-Full-report.ashx, pristupljeno 05.07.2019).

⁴ G.C. Hufbauer, E. Jung, str. 1.

povina skupljeg a manje kvalitetnog domaćeg automobila, iz oživele proizvodnje usled zaštite tržišta. Međutim, upravo američka administracija rešenje problema trgovinskog deficita SAD s Japanom posmatra iz dioptrije carina i kvota.⁵

Japan je u 2018. godini bio treći po veličini izvoznik automobila (posle Meksika i Kanade) na američko tržište. Dinamiku američkog uvoza japanskih automobila i delova prikazuje grafikon 2.

Grafikon 2.

SAD uvoz automobila i auto delova iz Japana
u milijardama dolara

Izvor: Autor, na osnovu podataka BEA, <https://www.bea.gov/data/intl-trade-investment/international-trade-goods-and-services> Pristupljeno 11.06.2019. godine.

Izvozom putničkih automobila na tržište SAD u vrednosti od oko 40 milijardi dolara, Japan je uspeo da ostvari 23% udela u ukupnom američkom uvozu putničkih automobila. Međutim, posmatrano po vrednosti, ovaj izvoz nije osetnije povećan od 2000. godine. Značajne japanske investicije u američku proizvodnju automobila u periodu posle 2000. mogu u znatnoj meri da objasne ovaj trend.

⁵ Za razliku od Trampove administracije, Robert Z. Lawrence, "Focus on Trade Deficits Is Misleading", *Policy Brief 18-6*, Peterson Institute for International Economics, Washington, 2018, str. 2., <https://piie.com/system/files/documents/pb18-6.pdf>, pristupljeno 11.06.2019, smatra da trgovinski deficiti zapravo nisu nužno loši, i nisu merilo da li su spoljnotrgovinske politike ili sporazumi s drugim zemljama fer ili nepravedni.

Hufbauer i Jung⁶ ocenjuju da je stok japanskih stranih direktnih investicija (SDI) u ovaj sektor američke privrede porastao sedam puta, od 6,2 milijarde dolara iz 1990. na 42,1 milijardu dolara 2017. godine, i da je to uticalo na porast proizvodnje i zaposlenosti u SAD. Isti autori navode podatak da je proizvodnja automobila u japanskim kompanijama u SAD više nego udvostručena od 1990, dostižući 3,8 miliona komada u 2017. godini. I podatak da su brendirane japanske auto kompanije u SAD direktno zapošljavale 92.710 američkih radnika u 2017. godini, skoro 30% više nego 2011.⁷, služi kao dokaz koliko su za američku privredu i njenu automobilsku industriju značajne japanske SDI.

Među svoje najvažnije zadatke SAD administracija uvrstila je smanjivanje trgovinskog deficita s Japanom, koji je 2018. godine iznosio oko 68 milijardi dolara. U tom cilju SAD zahteva od Japana da carinske stope za sve industrijske proizvode svede na nulu, i transparentno prikaže necarinske barijere. Zahtevi se odnose i na poljoprivredne proizvode, gde američka strana očekuje da se carinska i necarinska zaštita ukine. SAD insistiraju na masovnom korišćenju elektronskih podataka u procesu carinjenja, kako bi se olakšala trgovina. Sa ovim je povezan zahtev da se obezbedi uravnoteženiji odnos na pragovima *de minimis* (najveća vrednost robe koja može proći carinu sa pojednostavljenim formularima, bez poreza i carina). Danas je to 10.000 japanskih jena (oko 90 američkih dolara) za Japan, odnosno 800 dolara za SAD. Takođe se može očekivati donošenje strožijih pravila porekla za uvoz japanskih automobila u SAD, kako bi se na taj način ograničio uvoz auto delova trećih zemalja zastupljenih u izvozu japanskih vozila. Time se želi podstaći proizvodnja automobila u SAD. Na spisku američkih zahteva nalazi se i liberalizacija japanskog tržišta usluga. Prosečna vrednost indeksa restriktivnosti trgovine uslugama za Japan (eng. *Services Trade Restrictiveness Index*), koji objavljuje OECD za 22 sektora usluga, iznosila je 0,205 u 2017, nasuprot SAD sa 0,232 (raspon indeksa se kreće od 0 u slučaju potpune otvorenosti, do 1 u slučaju potpune zatvorenosti).⁸

⁶ G.C. Hufbauer, E. Jung, str. 1.

⁷ Thomas J. Prusa, *The Contributions of Japanese-Brand Automakers to the United States Economy: 2017 Update*, Prepared for Japan Automobile Manufacturers Association, 2019, str. 6, www.jama.org/wp-content/uploads/2019/02/prusa-jama-usa-employment-study-2019-2017-data.pdf, pristupljeno 11.06.2019.

⁸ Gary Clyde Hufbauer, Zhiyao Lucy Lu, "Trump's Japan Agenda Shows the Pitfalls of His Trade Strategy", 2019, www.piie.com/blogs/trade-investment-policy-watch/trumps-japan-agenda-shows-pitfalls-his-trade-strategy, pristupljeno 28.06.2019.

PROIZVODNJA JAPANSKIH AUTOMOBILA U SAD

Performanse automobilske industrije su veoma važne za privredni rast zemlje i opšte stanje privrede. Proizvodnja brendiranih japanskih automobila u SAD značajan je pokazatelj performansi i rasta američke privrede. Sumarne ocene doprinosa na području zaposlenosti i dohotka u proizvodnji japanskih brendiranih automobila u privatnom sektoru SAD u 2017. godini daju se u tabeli 2.

Tabela 2.

Efekti brendirane japanske auto industrije u privredi SAD na privatni sektor u 2017. godini

		2011–2017	
		Promene	Procentualne promene (u procentima)
Zaposlenost			
Ukupno (direktna + indirektna)	342.710	+68.687	25,1
Direktna ¹	92.710	+20.037	27,6
Indirektna ²	250.000	+48.650	24,2
Dodatna zaposlenost (eng. spin off) ³	439.000	+87.684	25,0
Ukupna zaposlenost (direktna, indirektna i pomoćna) ⁴	781.710	+156.371	25,0
Primanja (u milijardama dolara, nominalno)			
Primanja	55,55	+14,55	35,5
Umanjeno za: transferna plaćanja, socijalno osiguranje i doprinosi	(7,15)	(2,19)	(43,7)
Umanjeno za: porez na lične dohotke	(7,62)	(1,80)	31,1
Privatni raspoloživi dohodak	40,77	+10,66	35,4

Napomene: ¹Direktna zaposlenost obuhvata istraživače, inženjere, menadžere i administrativnu podršku. ²Kategorija indirektna zaposlenosti obuhvata poslove koji omogućavaju da se realizuje tražnja materijala i usluga koji su potrebni za dizajniranje, proizvodnju, distribuciju i prodaju motornih vozila, koja se u stručnoj literaturi označava i kao "automobilska prodajna mreža" (eng. automotive supplier network); ³Podrška direktnoj i indirektnoj zaposlenosti (u literaturi se označava kao eng. spin-off); ⁴Zaposlenost predstavlja ukupan broj zaposlenih u privatnom sektoru, uvećan za samozapošljavanje (eng. self-employment). Primanja u privatnom sektoru čine isplaćene nadnice i plate, ekstra zarade i neto dohodak vlasnika privatnih i partnerskih kompanija (eng. unincorporated businesses).

Izvor: Th.I. Prusa, str. 6.

Prema podacima u tabeli 2, u 2017. godini 92.710 radnika bilo je zaposleno u proizvodnji brendiranih japanskih automobila u SAD.⁹ Osim toga, veliki je broj zaposlenih u indirektnim i pomoćnim poslovima, koji su podrška u procesu proizvodnje. Ukupna zaposlenost (direktna i indirektna) iznosila je 342.710 zaposlenih. Ako se tome doda i dodatna zaposlenost, ukupan broj zaposlenih u privatnom sektoru penje se na 781.710. Primanja ukupno zaposlenih, pre odbitaka na ime poreza i doprinosa, su iznosila 55,55 milijardi dolara. Ako se uzme u obzir i dilerska mreža, broj ukupno zaposlenih u proizvodnji brendiranih japanskih automobila u SAD raste na 1.520.430, sa ukupnim primanjima u iznosu od 109,25 milijardi dolara.¹⁰ Navedeni podaci svedoče o značaju proizvodnje japanskih automobila u SAD za zaposlenost i primanja zaposlenih u ovom sektoru. To posebno dolazi do izražaja ako se ima u vidu sporiji rast zaposlenosti u industriji SAD.

Na osnovu karakteristika novog trgovinskog sporazuma između SAD, Kanade i Meksika (eng. *The United States-Mexico-Canada Agreement or USMCA*), koji treba da zameni Severno-američki sporazum o slobodnoj trgovini (eng. *North American Free Trade Agreement – NAFTA*), mogu se nazreti okviri budućeg trgovinskog sporazuma između SAD i Japana. USMCA je definisao pravilo porekla od 75% za trgovinu automobilima između ove tri zemlje, što predstavlja oštriji zahtev u odnosu na 62,5% u okviru NAFTA sporazuma.

Japan bi mogao da od SAD očekuju sličan zahtev. Za automobilsku industriju u USMCA je karakteristično da se do 2023. godine mora postići da 40 do 45% automobilskih delova proizvode radnici koji zarađuju najmanje 16 dolara na sat.¹¹ Ovaj zahtev Japan bi svakako mogao da ispuní. Ukoliko SAD aktiviraju automatska ograničenja po osnovu nacionalne bezbednosti (Odeljak 232 iz *Trade Expansion Act* iz 1962), to će značiti da će biti primenjene kvote na bescarinski uvoz automobila i automobilskih delova iz Meksika i Kanade u SAD. Mada su u USMCA predviđene kvote veće od trenutnog nivoa uvoza, ako se primene, malo je verovatno da bi Japan bio izuzet od ove prakse. Ovakvi udari na slobodnu trgovinu mogu preći u naviku SAD kao vodeće ekonomske sile u svetu, što bi remetilo međunarodne tokove trgovine.

⁹ Odnosi se na sledeće kompanije: Hino, Hondu, Isuzu, Mazda, Mitsubishi, Nissan, Subara i Toyota.

¹⁰ Th.J. Prusa, str. 10, tabela 3.

¹¹ Jen Kirby, "USMCA, "Trump's new NAFTA deal, explained in 500 words", www.vox.com/2018/10/3/17930092/usmca-mexico-nafta-trump-trade-deal-explained, pristupljeno 20.06.2019.

RANIJA ISKUSTVA JAPANA SA DOBROVOLJNIM
OGRANIČENJEM IZVOZA AUTOMOBILA

Ukoliko SAD nametnu Japanu ograničenje uvoza automobila na američko tržište, to se ne bi desilo prvi put. U maju 1981. godine Japan je prihvatio dobrovoljno ograničenje izvoza automobila u SAD na 1,68 miliona komada. Ograničenje je ukinuto 1994. godine. Porast uvoznih cena automobila u SAD, usled ovog ograničenja, procenjen je na oko 11% u proseku u periodu 1981–1984. godine.¹² Ovo je prouzrokovalo dodatni trošak američkim potrošačima u iznosu od 5,8 milijardi dolara u 1984. godini.¹³ Pošto su se dobrovoljna izvozna ograničenja odnosila na broj automobila koje Japan izvozi na američko tržište (a ne na njihovu vrednost), japanski proizvođači automobila su se preorijentisali na izvoz skupljih i kvalitetnijih modela.¹⁴ Prilikom ocene efekata VER na privredu Japana, treba uzeti u obzir i ovu činjenicu, jer je izvoz skupih modela omogućio veće zarade od onih koje se postižu izvozom jeftinijih modela.¹⁵ Promena kvaliteta izvezenih automobila u SAD uticala je na zapošljavanje i blagostanje, usled uvođenja VER.

S obzirom da kupci očekuju da im automobil zadovolji određene potrebe, kvalitet ove usluge meri se veličinom automobila, njegovom snagom, elektronskom opremom, udobnošću, itd. S obzirom da je mera kvaliteta automobila sadržana u zadovoljavanju spomenutih usluga, promena cene japanskih automobilskih usluga utiče na smanjivanje blagostanja američkih potrošača. Tada dolazi do supstitucije uvoza japanskih automobila američkim modelima. Ako pretpostavimo da se usled VER poveća prosečna uvozna cena japanskih automobila u SAD

¹² Elastičnost cena američkih automobila na porast uvoznih cena japanskih automobila kretala se u rasponu od 0,3 do 0,4. To praktično znači da su cene automobila proizvedenih u SAD bile veće za 750 dolara do 1.000 dolara u periodu 1984–1985, usled kvota (Robert W. Crandall, "The Effects of U.S. Trade Protection for Autos and Steel", *Brookings Papers on Economic Activity*, Vol. 1987, No. 1, str. 276, www.jstor.org/stable/2534518, pristupljeno 05.07.2019).

¹³ Podaci su prema Gary C. Hufbauer, Diane T. Berliner, Kimberly Ann Elliott, Trade Protection in the United States: 31 Case Studies, Peterson Institute for International Economics, Washington, 1986, str. 249–261. Navedeno prema G.C. Hufbauer, E. Jung, str. 2. Više o uticaju japanskog dobrovoljnog ograničenja izvoza automobila na profit američkih proizvođača i blagostanje kupaca automobila u SAD, v. kod Steven Berry, James Levinsohn, Ariel Pakes, "Voluntary Export Restraints on Automobiles: Evaluating a Trade Policy", *The American Economic Review*, Vol. 89, No. 3, 1999, str. 400–431.

¹⁴ V. Jose A. Gomez-Ibanez, Robert A. Leone, Stephen A. O'Connell, "Restraining auto imports: Does anyone win?", *Journal of Policy Analysis and Management*, 1983, Vol. 2, No. 2, str. 196–219.

¹⁵ Josef P. Daniels, David D. Van House, *Global Economic Issues and Policies*, 2nd Edition, Routledge, London and New York, 2011, str. 110.

za 10%, uz rast kvaliteta uvoza za 7%, rast cene ovog uvoza za potrošača bi iznosio samo 3%.¹⁶ Ovaj rast od 3% bi predstavljao efektivni gubitak blagostanja američkih potrošača, koji bi opredelio obim njihove supstitucije između uvoznih japanskih modela i domaćih automobilskih brendova. Dakle, važno je imati u vidu, na osnovu prethodnog primera, da se efekti VER ocenjuju samo za razliku u ceni, a ne na ceo iznos porasta cene uvoza usled uvođenja ovih ograničenja. Pošto su evropski isporučioци automobila za američko tržište bili izuzeti od kvantitativnih ograničenja, razložno je pretpostaviti da su oni imali koristi od uvođenja japanskih VER.¹⁷

Značajna posledica VER programa sadržana je u činjenici da su svi japanski automobili proizvedeni u SAD bili izuzeti iz ovih ograničenja. Japanski proizvođači su reagovali na ovu okolnost tako što su povećali svoja ulaganja u američke proizvodne pogone. Ove investicije, u kombinaciji sa recesijom iz 1991. godine, bile su dovoljne da se eliminiše efekat uvedenih ograničenja posle 1990. godine. Još je važnija posledica to što je porast japanskih investicija u proizvodnju automobila u SAD tokom 1990-ih skoro onemogućio isključivanje japanskih automobila sa američkog tržišta tokom neke buduće recesije.¹⁸

Japanski proizvođači automobila se protive eventualnom uvođenju ograničenja na izvoz automobila na američko tržište u novom trgovinskom ugovoru. Toyota ističe da je iznenađena najavama da bi mogla biti uvedena ograničenja na uvoz japanskih automobila u SAD, jer je do sada uložila u proizvodnju u SAD oko 60 milijardi dolara, i tamo zapošljava (direktno i indirektno) više od 475.000 Amerikanaca. Ako se uvedu kvote, ističe ova kompanija, najveći gubitnici će biti potrošači, jer će plaćati više cene, uz sužene mogućnosti izbora.¹⁹

Američke pretnje da će uvesti carine na uvoz nemačkih automobila još uvek nisu otklonjene. Sada se na uvoz vozila iz Evrope u SAD plaća carina od 2,5%. Međutim, izvoznici automobila iz SAD u EU plaćaju carinu od 10%. Zbog ovog

¹⁶ Primer je naveden prema Robert C. Feenstra, "Voluntary Export Restraint in U.S. Autos 1980-81: Quality, Employment, and Welfare Effects," *The Structure and Evolution of Recent U.S. Trade Policy Volume* (Robert E. Baldwin, Anne O. Krueger, eds.), University of Chicago Press, Chicago, 1984, str. 35.

¹⁷ Elias Dinopoulos, Mordechai E. Kreinin, "Effects of the U.S.-Japan Auto VER on European Prices and on U.S. Welfare," *The Review of Economics and Statistics*, Vol. 70, No. 3, 1988, str. 484-491.

¹⁸ Berry, Steven, James Levinsohn, Ariel Pakes, "Voluntary Export Restraints on Automobiles: Evaluating a Trade Policy," *American Economic Review*, Vol. 89, No. 3, 1999, str. 400-430.

¹⁹ "Toyota says Trump's latest tariff threat shows Japanese investments in US are 'not welcomed'", www.cnn.com/2019/05/17/toyota-says-trump-tariff-threat-shows-investments-in-us-not-welcomed.html, pristupljeno 02.07.2019.

raskoraka, ima osnova da se pre eventualnog uvođenja dodatnih carina u SAD, razmotre mogućnosti da Evropa snizi svoje carinske stope. Jedno je izvesno, ukoliko ponovo dođe do uvođenja ograničenja uvoza automobila u SAD, američki kupci vozila svakako će trpeti dodatne troškove.

ZAKLJUČAK

U pregovorima s Japanom o zaključenju novog trgovinskog sporazuma, SAD insistiraju na smanjivanju svog trgovinskog deficita u razmeni s ovom zemljom. Osnovni generator ovog deficita je veći američki uvoz automobila i automobilskih delova iz Japana u odnosu na američki izvoz istih proizvoda na japansko tržište. Težište pregovora je upravo na ovom segmentu robne razmene. Američka strana priželjkuje rešenje koje bi omogućilo obuzdavanje japanskog izvoza automobila u SAD. Sličan zahtev Japan je prihvatio 1981. godine, kad je primenio VER. Ukoliko se u pregovorima ne pronađe obostrano prihvatljivo rešenje, američka strana nagoveštava moguće uvođenje carine na uvoz japanskih automobila u visini od 25%. Trenutna protivljenja japanske strane o eventualnom uvođenju ograničenja na japanski izvoz automobila i delova u SAD ne znače da se u novom trgovinskom ugovoru između Japana i SAD neće naći neki vid restrikcija na ove proizvode. Ako to bude novi VER ili carine od 25% na uvoz japanskih automobila, štete će pretrpeti kako japanski proizvođači, tako i kupci u SAD.

Prof. Dr. RADOVAN KOVAČEVIĆ
Full Professor, Faculty of Economics,
University of Belgrade

US-JAPAN TRADE NEGOTIATIONS FOR NEW BILATERAL TRADE AGREEMENT

Summary

In an effort to reduce trade deficit, the United States has sought to introduce tariffs on imports, primarily of Chinese products. However, countries with which the United States runs large trade deficits are under pressure to negotiate about reducing the bilateral trade deficit with the United States. Among them is Japan. The US administration in bilateral trade talks with Japan toward a new bilateral trade agreement seeks to encourage US exports of agricultural products to Japan and reduce imports of Japanese cars in the US. If the trade agreement contains restrictions on the export of Japanese cars to the US market, it will damage Japanese manufacturers, but also custom-

ers in the United States, due to the higher costs of buying a car. However, it would not be the first time since Japan, under the pressure of the United States, introduced Voluntary Export Restraint (VER) in 1981 on car exports to the United States that were abolished in 1994. These restrictions have brought huge costs for both Japanese car manufacturers and consumers in the United States. The outcome of the US and Japan trade talks about a new trade agreement will show whether history repeats itself.

Key words: Trade agreement, Bilateral trade deficit, Car import restraints, Tariffs

Literatura

- Berry Steven, Levinsohn James and Pakes Ariel, "Voluntary Export Restraints on Automobiles: Evaluating a Trade Policy", *The American Economic Review*, Vol. 89, No. 3, 1999.
- Crandall W. Robert, "The Effects of U.S. Trade Protection for Autos and Steel", *Brookings Papers on Economic Activity*, Vol. 1987, No. 1, pp. 271–288, DOI: 10.2307/2534518, <https://www.jstor.org/stable/2534518>. Pristupljeno 05.07.2019.
- Daniels P. Josef, VanHoose D. David, *Global Economic Issues and Policies*, 2nd Edition, Routledge, London and New York, 2011.
- Dinopoulos Elias, Kreinin E. Mordechai, "Effects of the U.S.–Japan Auto VER on European Prices and on U.S. Welfare", *The Review of Economics and Statistics*, Vol. 70, No. 3 (Aug., 1988), 1988.
- Feenstra C. Robert, "Voluntary Export Restraint in U.S. Autos 1980–81: Quality, Employment, and Welfare Effects," *The Structure and Evolution of Recent U.S. Trade Policy Volume* (Robert E. Baldwin and Anne O. Krueger, eds.), University of Chicago Press, Chicago, 1984.
- Gomez-Ibanez A. Jose, Leone A. Robert and O'Connell A. Stephen, "Restraining auto imports: Does anyone win?", *Journal of Policy Analysis and Management*, Vol. 2, No. 2, 1983.
- Hufbauer C. Gary, Berliner T. Diane, Kimberly Ann Elliott, *Trade Protection in the United States: 31 Case Studies*, Peterson Institute for International Economics, Washington, 1986.
- Hufbauer C. Gary and Jung Euijin, "Will Auto Trade Be a Casualty of US–Japan Trade Talks?", May 6, 2019, <https://piie.com/blogs/trade-investment-policy-watch/will-auto-trade-be-casualty-us-japan-trade-talks>. Pristupljeno 11.06.2019.
- Hufbauer C. Gary and Zhiyao Lucy Lu, "Trump's Japan Agenda Shows the Pitfalls of His Trade Strategy", <https://www.piie.com/blogs/trade-investment-policy-watch/trumps-japan-agenda-shows-pitfalls-his-trade-strategy>. Pristupljeno 28.06.2019.
- Kirby Jen, "USMCA, "Trump's new NAFTA deal, explained in 500 words", <https://www.vox.com/2018/10/3/17930092/usmca-mexico-nafta-trump-trade-deal-explained>. Pristupljeno 20.06.2019.

- Lawrence Z. Robert, "Focus on Trade Deficits Is Misleading", *Policy Brief* 18-6, (March 2018), Peterson Institute for International Economics, Washington, <https://piie.com/system/files/documents/pb18-6.pdf>. Pristupljeno 11.06.2019.
- McKinsey, Global Institute, *Globalization in Transition: The Future of Trade and Value Chains*, <https://www.mckinsey.com/>. Pristupljeno 05.07.2019.
- Prusa J. Thomas, *The Contributions of Japanese-Brand Automakers to the United States Economy: 2017 Update*, Prepared for Japan Automobile Manufacturers Association, <https://www.jama.org/wp-content/uploads/2019/02/prusa-jama-usa-employment-study-2019-2017-data.pdf>. Pristupljeno 11.06.2019.

Datumi prijema i prihvatanja rada

Primljen: 06.09.2019.

Prihvaćen: 14.09.2019.