

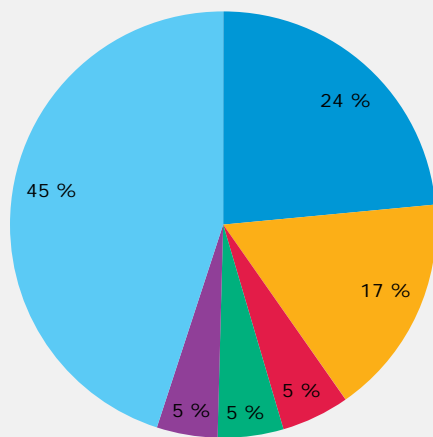
1 INTARPAS

GALIMAS AUTOMOBILIŲ MUITŲ TARP JAV IR ES DIDINIMO POVEIKIS LIETUVOS EKONOMIKAI

Panašu, kad įtampa dėl JAV ir ES prekybos santykių vėl kyla. 2019 m. vasario mėn. JAV Prekybos departamentas, atlikęs tyrimą, nusprendė, kad automobilių importas kelia grėsmę JAV nacionaliniam saugumui, nes kenkia šalies gamybos bazei ir kariniam pasirėngimui. Tokie rezultatai vėl paskatino svarstymus, kad JAV gali grįžti prie spaudimo ES ir net pradėti taikyti 25 proc. muitą importuojamiems automobiliams. ES savo ruožtu skelbia, kad siekia išvengti tokios prekybos konflikto eskalacijos, tačiau, jei JAV vis dėlto pradės taikyti tarifus, ji yra pasirėngusi atsakyti tuo pačiu. JAV yra pagrindinė ES automobilių ir jų dalių eksporto partnerė (žr. A pav.). Lietuva yra maža atvira ekonomika, ypač priklausoma nuo užsienio paklausos tendencijų, tad svarbu įvertinti, kaip galimas situacijos eskalavimas galėtų paveikti šalies ekonomiką.

Daugiausia automobilių ir jų dalių ES eksportuoja į JAV.

A pav. ES automobilių ir jų dalių eksportas už ES ribų 2018 m. (pagal prekybos partneres)

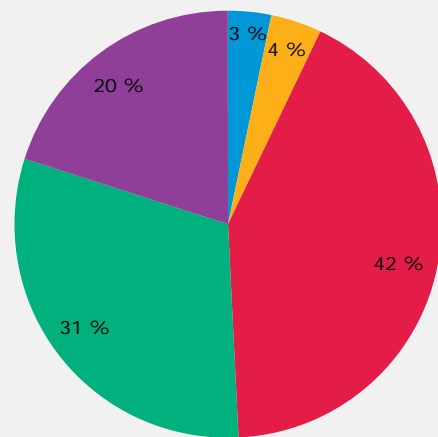


■ JAV
■ Japonija
■ Rusija
■ Kinija
■ Šveicarija
■ Kitos valstybės

Šaltiniai: Eurostatas ir Lietuvos banko skaičiavimai.

Daugiau nei du trečdalius lietuviškos kilmės prekių Lietuva eksportuoja į ES.

B pav. Lietuviškos kilmės prekių eksportas (be mineralinių produktų) pagal valstybes 2018 m.



■ JAV
■ Euro zona
■ Kitos valstybės
■ NVS
■ Kitos ES valstybės

Šaltiniai: Lietuvos statistikos departamentas ir Lietuvos banko skaičiavimai.

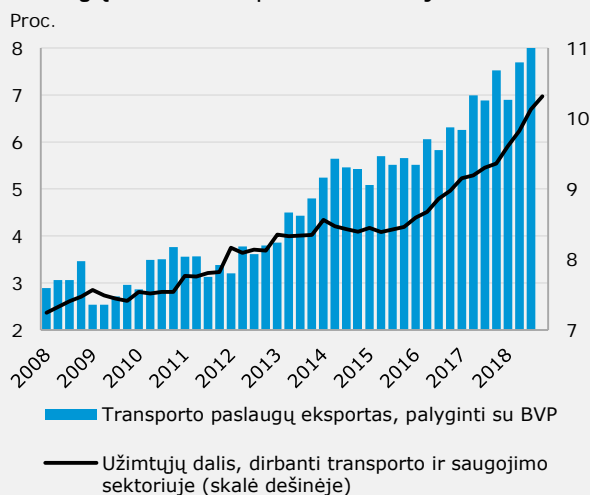
Tikėtina, kad galimas tiesioginis naujų prekybos ribojimų poveikis Lietuvos eksportui būtų nedidelis, tačiau galėtų padidinti Lietuvos įmonių gamybos sąnaudas. Lietuvos automobilių pramonė yra menkai išvystyta, o šių prekių eksportas yra santykinai mažas – antžeminio transporto priemonės ir jų dalys sudaro tik 1,4 proc. viso lietuviškos kilmės prekių eksporto ir 0,5 proc. BVP, tad šis poveikio kanalas yra labai silpnas. Vis dėlto aukštesnės importuojamų tarpinių prekių kainos galėtų padidinti šalies įmonių gamybos sąnaudas ir daryti neigiamą įtaką eksportuotojų konkurencingumui. Poveikis Lietuvos ekonomikai priklausytų ir nuo to, kokioms iš JAV importuojamoms prekėms ES pritaikytų didesnius muitus ir kokio dydžio jie būtų. Dabartiniu vertinimu, toks poveikis greičiausiai vis vien būtų menkas, nes importas iš JAV sudaro tik 2,8 proc. bendro Lietuvos prekių importo.

Tačiau JAV ir ES prekybos konflikto aštrėjimas, tikėtina, Lietuvą labiausiai paveiktų per lėtesnį paklausos augimą euro zonoje. Lietuva eksportuoja 42 proc. visų lietuviškos kilmės prekių į euro zoną ir dar 31 proc. į kitas ES valstybes (žr. B pav.). Euro zona taip pat yra ir pagrindinė krovinių kelių transporto paslaugų eksporto rinka, o šis sektorius Lietuvoje sparčiai auga (žr. C pav.). Transporto sektoriaus rezultatai yra priklausomi nuo prekybos apimtys ES, tad lėtesnis apimtys augimas galėtų neigiamai paveikti tolesnę sektoriaus raidą. Tačiau, nepaisant didelės automobilių pramonės reikšmės atskiroms euro

zonos šalims, pavyzdžiui, Vokietijai, tiesioginis aštrėjančio prekybos konflikto poveikis pagrindinėms Lietuvos eksporto rinkoms greičiausiai taip pat būtų gana nedidelis. TVF vertinimu¹, jei JAV pritaikytų 25 proc. dydžio muitą visų šalių automobiliams, o jos atsakytų JAV tuo pačiu, euro zona pirmus trejus metus išvengtų tiesioginio neigiamo poveikio, nes galėtų nukreipti produkciją į kitus regionus. Euro zonos ekonomikai tai padarytų nedidelį neigiamą poveikį tik po trejų metų nuo muitų tarifų padidinimo – per tiek laiko JAV gamintojai prisitaikytų prie pokyčių, t. y. pakeistų šiuo metu iš euro zonos importuojamas automobilių dalis vietos produkcija. Ilguoju laikotarpiu neigiamas tiesioginis poveikis euro zonos ekonomikai būtų nedidelis. Tačiau, TVF vertinimu, netiesioginis poveikis euro zonai, kuris galėtų atsirasti dėl prastėjančių lūkesčių, padidėjančio neapibrėžtumo, įtampos finansų rinkose ir sugriežtėjančių finansavimo sąlygų, galėtų gerokai pranokti tiesioginę prekybos konflikto kainą. Be to, neigiamą poveikį galėtų sustiprinti suardytos pasaulinės vertės grandinės (angl. *global value chains*). TVF skaičiavimais, bendras tiesioginis ir netiesioginis poveikis euro zonos ekonomikai per artimiausius keletą metų galėtų siekti iki 0,5, o ilguoju laikotarpiu – iki 0,06 proc. produkcijos sumažėjimo, palyginti su scenarijumi be papildomų tarifų įvedimo. Lėtesnis euro zonos augimas neigiamai paveiktų Lietuvos eksporto tendencijas. Poveikis Lietuvos ekonomikai galėtų būti panašus kaip ir bendrai euro zonos ekonomikai.

Transporto paslaugų eksporto dalis Lietuvos BVP nuolat auga.

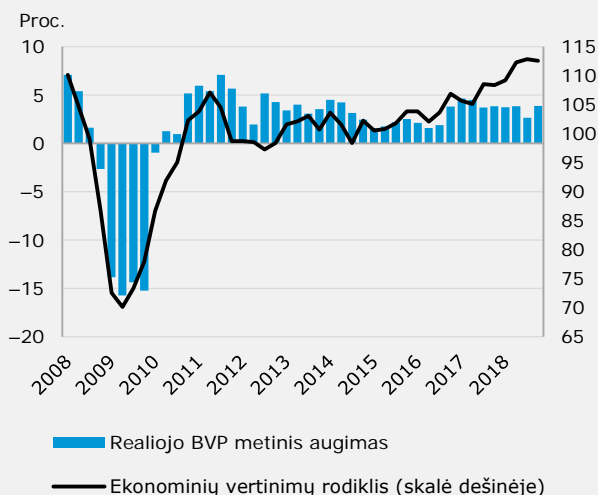
C pav. Transporto paslaugų eksporto ir užimtųjų dalies transporto sektoriuje dinamika



Šaltiniai: Lietuvos statistikos departamentas ir Lietuvos banko skaičiavimai.

Lietuvos įmonių ir vartotojų lūkesčiai tebėra labai geri.

D pav. Realiojo BVP ir ekonominių vertinimų rodiklio dinamika



Šaltiniai: EK ir Lietuvos banko skaičiavimai.

Prastesni lūkesčiai ir šiek tiek pakilusios kainos galėtų apriboti vidaus paklausos augimą, bet greičiausiai – nedaug. Lietuvos įmonių pasitikėjimo rodikliai vis dar labai geri, tačiau, aštrėjant konfliktui ir baiminantis užsienio paklausos augimo sulėtėjimo, įmonių ir vartotojų lūkesčiai greičiausiai sumenktų (žr. D pav.). Dėl šių priežasčių Lietuvos įmonės gali būti linkusios atidėti investicijas, o namų ūkiai – apriboti vartojimą. Pakilusios importuojamų prekių kainos galėtų prisidėti prie didesnės infliacijos ir neigiamai paveikti namų ūkių vartojimo augimą.

¹ IMF World Economic Outlook, October 2018: Challenges to Steady Growth (<https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2018/09/24/world-economic-outlook-october-2018>).