

Trumps handelspolitik

Temanummer: Trumps Amerika

Præsident Trump har lagt den amerikanske handelspolitik fundamentalt om. Denne artikel dokumenterer brugen af straffold, administrationens dybt misforståede merkantilistiske forståelse af international handel og politikens økonomiske omkostninger og afledte skadevirkninger. Konsekvenserne af administrationens stål- og aluminiumstold inkluderer for eksempel ekstra omkostninger på 250-500 dollars per amerikansk-produceret bil. Der er dog ikke tale om et specifikt amerikansk fænomen, da Trumps handelspolitik ikke er væsensforskellig fra udmeldinger fra blandt andet den franske præsident, der også plæderer for øget protektionisme.

Introduktion

Præsident Trumps embedsperiode har været karakteriseret af store politiske ændringer, og i helt særligt grad når det gælder den amerikanske handelspolitik. Mens USA har været en aktiv, omend til tider modvillig, deltager i det internationale samarbejde i forbindelse med både Verdenshandelsorganisationen og en række regionale handelsaftaler siden 1950'erne, har Trump-administrationen lagt politikken fundamentalt om. Præsidenten har for eksempel raset mod Kina, fordi landet har et stort bilateralt handelsoverskud med USA. Administrationen har også indført straffold på en række varer, inklusive en drakonisk told på canadisk-producerede passagerfly, og har gennemtvunget en genforhandling af det nordamerikanske frihandelsområde NAFTA.

Den officielle begrundelse, der gives af præsident Trump og hans rådgiverstab, er, at de internationale aftaler er "dårlige aftaler" for USA, og at andre handelsstrømme skyldes unfair konkurrenceforhold. Det er kun et meget lille mindretal af verdens nationaløkonomer, der accepterer disse argumenter, og mange har meget offentligt argumenteret, at de handelspolitiske ændringer er direkte skadelige for såvel den hjemlige amerikanske som den internationale økonomi.

Hvorfor præsident Trump insisterer på disse ændringer, er et væsentligt økonomisk og politisk spørgsmål. Denne artikel giver derfor et overblik over de væsentligste elementer i Trump-administrationens handelspolitik, analyserer de teoretisk sandsynlige konsekvenser og giver en række bud på størrelsen af de økonomiske omkostninger ved politikken.

Trumps handelspolitik

USA's handelspolitiske position har været usikker gennem de sidste hundrede år (Irwin, 2017). Selv "the Founding Fathers" – gruppen af mænd, der skrev



**CHRISTIAN
BJØRNSKOV**

Økonomisk Institut,
Aarhus Universitet
og Institutet för
Näringslivsforskning,
Stockholm

den amerikanske forfatning – var internt uenige om international handel, og senere var bl.a. koryfæet Abraham Lincoln decideret protektionist.¹ Blandt senere præsidenter var demokraten Grover Cleveland kendt som stærk tilhænger af frihandel, mens hans efterfølger, republikaneren William McKinley, indførte nye handelsbarrierer. Det Republikanske Parti var efterfølgende voldsomt splittet i netop handelspolitikken, og der var modstand både internt i partiet og fra den demokratiske præsident Roosevelt, da republikanerne Reed Smoot og Willis Hawley i 1930 fik gennemført den handelslov, der i dag bærer deres navn.

Denne såkaldte Smoot–Hawley Tariff Act hævede toldbarriererne på 20.000 varer, bidrog til at fordybe 1930'ernes depression og skabte med sit eksempel efter Anden Verdenskrig et politisk miljø i USA, der i det store og hele var frihandelsvenligt. I nyere tid har adskillige præsidenter, inklusive Nixon, Carter og Reagan, alligevel forsøgt at beskytte stålindustrien mod international konkurrence, selvom både demokraten Jimmy Carter og republikaneren Ronald Reagan overordnet var fortalere for frihandel. Der er således tale om en ideologisk brudlinje, der går gennem begge partier og oftere følger, hvilke stater politikerne kommer fra, og hvilke særinteresser de er tæt på.

Præsident Trump er dermed ikke et historisk særsyn i amerikansk politik, omend han stadig repræsenterer en meget stor afvigelse fra den kurs, der blev lagt under George H.W. Bush og Bill Clinton. Særligt har Trump-administrationen på ganske kort tid implementeret en række protektionistiske tiltag, hvoraf de mere omfattende er opsummeret i tabel 1.

Tabel 1. Handelspolitiske tiltag under Trump.

Told på:	Mål	Toldsats
Passagerfly	Bombardier, Canada	292 %
Stål	Kinesiske stålproducenter	25 %
Aluminium	Flere lande	10 %
Solpaneler	Kinesiske varer	30 %
Vaskemaskiner	Koreanske vaskemaskiner	20-50 %
Forskellige varer	Kinesiske importvarer, 800 linjer	25 %

Trump lovede før valget, at han ville føre protektionistisk handelspolitik for at beskytte amerikanske arbejdspladser, og han har i høj grad holdt det første løfte. En af de tidligste ændringer var en straffold på import af stål på 25 %, som administrationen officielt rettede mod kinesiske producenter. Trump påstod blandt andet, at de kinesiske producenter fik statsstøtte og dermed ikke konkurrerede på såkaldt "fair" vilkår. Overfor Verdenshandelsorganisationen retfærdiggjorde Trump-administrationen dog tolden med hensynet til den nationale sikkerhed, hvilket i princippet gjorde straffolden kompatibel med international handelsret.

Det var dog hurtigt klart, at tolden ramte langt bredere end som så, da den største eksportør af stål til USA ikke var Kina. Der var derimod tale om store

importmængder fra Canada, EU, Sydkorea, Mexico, og Brasilien, mens Kina kun var nummer otte på listen, umiddelbart efter Taiwan. Seks af de otte største eksportører til USA var derfor militært allierede, og administrationen har efterfølgende måttet forhandle undtagelser med en række lande. Ståltolden ramte også den amerikanske stålrigigant Alcoa, hvis CFO vurderede overfor *New York Times*, at man regnede med en 12 % reduktion af Alcoas overskud før skat pga. stråltolden (Eavis, 2018). Nok fik virksomheden gavn af de generelt højere priser, på samme måde som andre, mindre stålproducenter i USA, men andre konsekvenser vejer tungere. Alcoa har således en betragtelig del af dens produktion i Canada og måtte derfor selv betale tolden for at indføre denne produktion i USA. Virksomheden leverer også flere typer stål, end den selv producerer, og flere af disse produceres slet ikke i USA og må derfor nødvendigvis importeres alligevel. Sidst, men ikke mindst, påpegede Alcoa Aluminiums præsident Tim Reyes overfor Reuters, at selvom man udnyttede al kapacitet i USA, inklusive den, der tidligere er taget ud af brug p.g.a. international konkurrence, ville USA stadig ikke kunne dække sit eget forbrug (Sanders, 2018). Virksomheden bad derfor the Department of Commerce om fritagelse for tolden.

En anden af Trump-administrationens stærkt synlige handelspolitiske aktioner var et angreb på den canadiske Bombardier-koncern, der producerer et nyudviklet jetfly med plads til op til 100 passagerer. Med argumentet om, at Bombardier havde fået direkte støtte til udviklingen af flyet fra den canadiske stat, rejste Boeing-fabrikken en sag overfor the US International Trade Commission. I december 2017 besluttede USAs Department of Commerce med pres fra præsidenten at pålægge de canadiske fly en told på 292 % (The Economist, 2017). Både processen og selve beslutningen blev øjeblikkeligt kritiseret fra flere sider, ikke mindst fra Delta Airlines, et af de største luftfartselskaber i USA, der havde bestilt 75 fly fra Bombardier og pludselig kunne se frem til en voldsom omkostningsstigning. Selskabets ledelse påpegede meget offentligt, at tolden ikke blot skadede amerikanske interesser, men også at Boeing ikke længere producerer fly i samme størrelse som Bombardier.

Sagen havde i mellemtiden tillige illustreret, i hvilken grad Trump-administrationen havde overset implikationerne af den stigende internationale arbejdsdeling, som den friere handel og lavere transportomkostninger tillader. Mens mange dele og selve samlingen af flyene foregår i Quebec, køber Bombardier som alle andre flyselskaber motorerne udefra. I det canadiske tilfælde valgte man under udviklingen at købe et sæt nyudviklede motorer fra Pratt & Whitney i Connecticut. Der var således også alvorlig kritik fra interesser i Connecticut, ligesom den britiske regering forholdt sig stærkt kritisk, da flyets vinger produceres i Belfast, Nordirland.

Bombardier-sagen fik dog et brat og uventet endeligt, da europæiske Airbus købte en absolut minimal majoritetsandel i CS-programmet og flyene dermed i en juridisk sammenhæng blev europæisk, og ikke canadisk, import. Boeing, der endda kun producerer fly i en klasse større end de canadiske fly – men

som p.t. ligger i forhandlinger om at købe en majoritetsandel af brasilianske Embraer, der er en direkte konkurrent til Bombardier – besluttede ikke at klage over frafaldet af tolden.

Disse er de tydeligste af Trump-administrationens handelspolitiske ændringer, men næppe de sidste. Amerikanske medier har for eksempel beskrevet væsentlige problemer i automobilindustrien, som er ramt af straffetolden på stål og aluminium. I slutningen af november 2018 pegede rapporter på omkostningsforhøjelser i størrelsesordenen 250-500 dollars per bil som konsekvens af administrationens stål- og aluminiumstold, og de politiske vande gik højt, da General Motors meddelte, at de lukker deres bilproduktion i Ohio. Mens præsident Trump kraftigt fordømte beslutningen som upatriotiske, truede han med at forhøje tolden på europæiske biler fra de nuværende 2½ % til 25 % (Shepardson, 2018).

Handelspolitik, konsekvenser og merkantilistiske misforståelser

Formålet er, som med andre handelsbarrierer, umiddelbart at beskytte jobs i bilproduktionen og særligt at incentivere GM til at beholde sine faciliteter i Ohio. Det samme gælder den optrapning af handelskonflikten med Kina, som har været under udvikling i hele 2018.

Der er dog bred konsensus blandt nationaløkonomer om, at ideen om, at handelsbarrierer overordnet kan beskytte arbejdspladser og skabe reel værdi, er misforstået.² Handelsbarrierer er, som det har været klart siden David Ricardos teoretiske gennembrud, økonomisk skadelige (Ricardo, 1817). Lande eller regioner opnår størst produktivitet og dermed størst realindkomst ved at tillade alle ressourcer at flyde så gnidningsfrit som muligt til de aktiviteter og områder, hvor landet eller regionen har sine komparative fordele – dvs. til de aktiviteter, man er relativt bedst til at producere. Handelsbarrierer er derimod et middel til at binde ressourcer i aktiviteter eller sektorer, hvor landet ikke længere har en fordel eller måske aldrig har haft den.

Bortset fra helt særlige og ganske sjældne særtilfælde er enhver aktivistisk handelspolitik således økonomisk skadelig, da den skaber statiske tab. Som Harberger (1964) oprindeligt viste, sker disse tab i form af både rene forbrugstab og tab af produktivitet. De rene forbrugstab sker, når priserne på både de beskyttede produkter og substitutter stiger, og forbrugerne dermed kan købe mindre af både den beskyttede vare og andre varer. Produktivitetstabene kommer af, at landets virksomheder kan levere et større output til den højere pris bag toldbeskyttelsen. I modsætning til det politiske argument, som Trump og mange andre protektionister fremfører – at samfundet som helhed derfor producerer mere – må andre virksomheder og sektorer nødvendigvis producere mindre. Da samfundet *som helhed* ikke har fået tilført ekstra, produktive ressourcer, må disse flyde fra mere produktive erhverv til de beskyttede virksomheder, der kun er kunstigt profitable pga. handelsbarriererne.

På det lidt længere sigt må man dog også regne to typer dynamiske effekter ind: Rent-seeking-effekter og væksteffekter. Den første type blev først beskrevet af Gordon Tullock (1967), der bidrog til yderligere perspektiver og et vigtigt gennembrud i forskningen. Tullock understregede, at når der er gevinster fra politik, og disse gevinster er koncentrerede i bestemte sektorer, vil virksomheder i disse sektorer have stærke økonomiske incitamenter til at bruge ressourcer på at få politikken gennemført. Denne proces med ”politisk gevinstsøgning” er ofte central for at forstå handelspolitik, og hvorfor de langsigtede, samfundsøkonomiske skader typisk er langt større end de tab, som Harberger oprindeligt beskrev.

Tullock indså, at når der politisk åbnes for muligheden for handelshindringer, vil det kunne betale sig for en række virksomheder at bruge ellers produktive ressourcer på at lobbye politikerne for at få beskyttelse af netop deres område. Omvendt vil politikere og politiske partier have en interesse i lobbyisme i form af, for eksempel, partistøtte og rent personlige gevinster. Ressourcerne, der bruges på lobbyisme, er ikke længere produktive og må derfor regnes som samfundsøkonomiske tab, og når nogle sektorer får succes med lobbyisme, vil deres eksempel give andre sektorer incitament til på samme måde at bruge begrænsede ressourcer på at lobbye.

En ekstra komplikation blev demonstreret af Hillman (1982), som viste, at incitamentet til lobby for beskyttelse mod international konkurrence er stærkere, jo mere en industri halter bagefter den internationale udvikling. Hvis politikere giver efter for presset fra disse industrier, vil de dermed beskytte de relativt *mindst* produktive sektorer og således de dele af økonomien, hvor en omstrukturering vil give størst økonomisk nytte. Den politiske dynamik omkring rent-seeking for beskyttelse indebærer med andre ord, at Harbergers tab (som beskrevet ovenfor) kommer til at ske i de allerede mindst produktive erhverv, og at man derudover skal lægge det ofte store tab, der skabes, når ressourcer bruges helt uproduktivt på lobbyisme.

Denne viden fra det sidste århundredes forskning står i skærende kontrast til de idéer og påstande, som bruges af ikke blot præsident Trump, men en række andre politikere, inklusive centralt placerede europæiske ledere. En del af baggrunden for Trumps handelspolitiske ændringer er således, ifølge ham selv, en opfattelse af, at de handelsaftaler, USA har indgået med andre lande, er ”unfair”. Trumps udgangspunkt er, at USA de seneste mange år har haft store underskud på betalingsbalancens løbende poster, der i 2017 udviste et minus på 449 milliarder dollars (CIA, 2018).

Specifikt har præsidenten gentagne gange fremhævet de store handelsunderskud med Mexico og Kina – Mexico eksporterer 29 % mere til USA, end de importerer fra USA, mens det tilsvarende forhold for Kina er 290 % – som evidens for unfair praksis. Ligesom rådgiveren Peter Navarro mener Trump, at handelsunderskud er skadelige for økonomien, og at gevinsterne kommer af øget eksport, mens øget import er skadelig (Smith, 2018). Denne idé var

central for den merkantilistiske skole før Adam Smith og er aldrig helt forsvundet fra politisk tænkning på trods af næsten alle nationaløkonomers blanke afvisning af den. En del af myten skyldes også den formalisering af John Maynard Keynes basale model, som i dag kendes som Hicks-Hansen Syntesen (jf. Hansen, 1964). Modellen, som stadig bruges i undervisningen på de fleste universiteters første år, indikerer, at eksport skaber arbejdspladser, mens import ødelægger dem. Administrationen fortsætter derfor en politik baseret på den grundlæggende idé, at amerikanske handelsstrømme bør balancere land for land – og helst bør være i USA's "favør".

Trump-administrationen har også udvist en vis mangel på forståelse for konsekvenserne af, at større dele af virksomhedernes værdikæde er blevet international. De mange eksempler, som amerikanske medier har bragt, inkluderer administrationens told på mindre jettfly, der var rettet mod canadiske Bombardier, men skabte direkte skadevirkninger hos Pratt & Whitney i Connecticut, mens stål- og aluminiumstolden, der officielt var rettet mod Kina, ramte både Alcoa i Pittsburgh og bilproducenten General Motors i Detroit. Disse meget direkte problemer ved Trumps handelspolitik er kun en del af de samlede omkostninger

Hvad koster Trumps protektionisme?

I stedet for at skabe arbejdspladser viser en meget lang række studier, at politiske forsøg på at beskytte sådanne som oftest har ekstreme økonomiske omkostninger og, som sagt, koster andre steder i samfundsøkonomien. Økonomer af meget forskellige politiske orienteringer bruger ofte et særligt omhyggeligt studie af præsident Obamas straftold i 2009 på kinesisk-producerede dæk, som viser, at selv relativt begrænsede tiltag som dette i gennemsnit koster det amerikanske samfund 900.000 dollar per job (Hufbauer & Lowry, 2012).³ De betragtelige omkostninger indebærer derfor en reduktion af det samlede privatforbrug og således også tab af arbejdspladser i andre sektorer.

I forbindelse med Trumps politik med at pålægge import af stål og aluminium en lignende særlig told vurderede økonomerne Joseph Francois og Laura Baughman (2018) for nylig i en analyse, at Trump-administrationens straftold på disse varer nok beskytter cirka 33.000 jobs, men samtidig risikerer at ødelægge 179.000 jobs i industrier, der bruger stål og aluminium. Cirka to tredjedele af de jobs, der ødelægges på kort til mellemlangt sigt, er lavtlønsjobs i dele af USA, der i forvejen har økonomiske problemer. Francois og Baughmans studie afslørede således, hvilken social slagside dele af Trumps handelspolitik har.⁴ Analysen fik ekstra vægt da General Motors i efteråret 2018 besluttede at nedlægge bilproduktionen i Ohio. Beslutningen var en direkte konsekvens af straftolden på stål, der ifølge industrien selv har gjort den gennemsnitlige bil cirka 300 dollar dyrere at producere (Stoll & Colias, 2018).

Handelspolitikken har også givet forudsigeligt bagslag på andre, meget offentlige måder, der har udstillet Trump-administrationens mindre end perfekte kompetencer. Administrationens 292 % told på canadiske Bombardier-fly gav

således politisk bagslag, da det hurtigt blev offentligt kendt, at flyets motorer er produceret af Pratt & Whitney i Connecticut. Det, der nominelt skulle beskytte Boeing-fabrikkerne og den amerikanske flyindustri, viste sig at skade en væsentlig del af den samme industri. I et andet eksempel søgte Alcoa – en af USA's største producenter af aluminium – i starten af august om fritagelse for Trumps ekstratold på import af aluminium. Det viste sig, at Alcoa importerer tre typer af aluminium, som overhovedet ikke produceres i USA, og to andre, der ikke produceres i tilstrækkeligt omfang. Virksomhedens præsident, Tim Reyes, vurderede, at tolden komme til at koste Alcoa næsten 100 millioner kroner i 2018 i ekstra udgifter og tabt fortjeneste.

Man kan nævne en lang række andre eksempler på, hvordan de rent umiddelbart synlige og positive konsekvenser af protektionistisk handelspolitik domineres af væsentligt større negative konsekvenser. Ofte skal man ikke tænke ret langt eller se meget udover den snævre industri, der beskyttes, for at spotte disse konsekvenser. I en dansk kontekst var der i 1980'erne på samme måde stor bekymring for, at tekstilsektoren omkring Herning-Ikast-området ville flytte til andre lande. Økonomerne Rikke Ibsen og Niels Westergaard-Nielsen (2005) viste dog efterfølgende, hvordan hele udflytningen af den midtjyske tekstilindustri både havde skabt nye arbejdspladser, og hvordan noget af sektoren blot havde skiftet karakter. De mange arbejdere i industrien havde således ikke større risiko for arbejdsløshed end andre danskere, primært pga. de mange mindre synlige konsekvenser af de skift i international handel, der fik selve syningen til at flytte væk fra Danmark. Selvom det danske arbejdsmarked var mindre fleksibelt i 1980'erne end nu, var beskæftigelseseffekten ganske kortvarig, og den stigende handel med tekstiler indebar ikke noget nettotab af arbejdspladser. Der er næppe nogen grund til at tro, at dette kortvarige problem er større i USA, der har et meget fleksibelt arbejdsmarked og ganske væsentlig geografisk mobilitet.

Udover disse kortvarige virkninger har en helt anden del af litteraturen peget på dynamiske effekter af handel og handelsbarrierer i form af ændringer i den langsigtede økonomiske vækst. Mens tidligere studier var plagede af metodiske problemer og derfor fandt meget forskellige væksteffekter af handel, har nyere studier afhjulpet nogle af disse problemer. Frankel og Romer (1999) finder således, i et af de mest citerede studier i denne litteratur, at én procent større handelsstrømme i gennemsnit er forbundet med en ændring i gennemsnitsindkomsten på cirka en halv procent.

På langt sigt bliver lande, der er mere åbne for handel, således rigere end mere lukkede samfund. Freund og Bolaky (2008) viser dog, at de generelle effekter af handel typisk er større i mindre regulerede samfund og indikerer dermed, at handelsbarrierer rammer hårdere i disse samfund. Wazciarg (2001) fokuserer derfor specifikt på konsekvenserne af handelsbarrierer for at estimere, *hvordan* barriererne påvirker samfundet. Han finder evidens for tre mekanismer, som barriererne påvirker væksten igennem: 1) Lavere handelsbarrierer skaber også grobund for flere udenlandske investeringer og dermed for over-

førsler af ny og mere effektiv teknologi fra udlandet; 2) lavere barrierer fører til et generelt højere investeringsniveau; og 3) jo lavere handelsbarriererne er, desto bedre bliver den generelle kvalitet af den økonomiske politik.

Ganske ironisk indikerer Wazciargs og andre studier dermed, at en række forhold, der er officielle politiske prioriteringer og ønsker for Trump-administrationen og adskillige andre politikere i den vestlige verden – højere vækst, ny teknologi, flere investeringer og bedre, mere ansvarlig politik end tidligere regeringer – direkte skades på langt sigt af den aktivistiske handelspolitik. De understreger således også det paradoksale i, at skaderne ved protektionistisk handelspolitik ofte skyldes, at politikken skaber grobund for anden politik med økonomiske omkostninger.

Konklusioner og internationale strømninger

Trump-administrationen repræsenterer et brud med de senere årtiers handelspolitik i USA, omend ikke med amerikanske traditioner. Den nye handelspolitik er dog et fundamentalt brud med stort set al nationaløkonomisk indsigt de sidste 100 år. De protektionistiske ændringer er så skadelige, og skaderne så kendte, at flere end 1.100 økonomer, inklusive flere Nobelprisvindere, i foråret 2018 underskrev et åbent brev, der advarede mod de handelspolitiske ændringer (Wingrove, 2018). Al erfaring peger på, at de vil gøre USA til et fattigere samfund.

Trump repræsenterer dog en bredere strømning i dele af den vestlige verden. Frankrigs præsident Emmanuel Macron har for eksempel ved flere lejligheder afspejlet den franske tradition for protektionistisk politik, og politikere fra flere europæiske lande deler disse holdninger. En vigtig europæisk udfordring er således, at Storbritannien har forladt EU, og unionen dermed har mistet det eneste store medlemsland med en fuldstændigt klar politisk præference for frihandel. Om Brexit får EU til at flytte sin handelspolitik i ”amerikansk” retning, kan man kun spekulere over, men en ting er sikker: Trumps handelspolitiske retning skaber interessante tider for forskere og almindelige borgere, der er handelspolitisk interesserede.

Noter

1. Præsident Lincoln skal have sagt, at "I do not know much... but I know this... when we buy manufactured goods abroad, we get the goods and the foreigner gets the money. When we buy the manufactured goods at home, we get both the goods and the money" (citeret i McCraw, 1995, s. 312). Hans holdning var derfor merkantilistisk på samme måde som præsident Trumps. Alexander Hamilton synes at have haft lignende holdninger.
2. I en løbende ekspertundersøgelse foretaget af University of Chicagos Booth School blev 41 topøkonomer ved amerikanske universiteter i 2012 spurgt om international handel og NAFTA (IMG Forum, 2012). Ikke én erklærede sig uenig i, at handel skaber "produktiv efficiens og tilbyder forbrugere bedre valg, og at gevinsterne i det lange løb er meget større end eventuelle beskæftigelseseffekter." Kun en respondent var ikke sikker.
3. Estimatet bruges ofte af begge sider i amerikansk politik, da det som nævnt er statistisk meget omhyggeligt. Derudover bør det bemærkes, at det er udført af forskere for The Peterson Institute for International Economics, der er en af de meget få tænketanke i USA uden nogen identificerbar ideologisk position eller forbindelse til noget parti (Grosceclose & Milo, 2005).
4. Det bør bemærkes, at Francois og Baughmans analyse er udført med en stor, computabel, generel ligevægtsmodel. Disse modeller er typisk baseret på nykeynesianske antagelser, og effekterne i dem har et sigte på fem-otte år. Jobtabene, som de to økonomer finder, er derfor kun relevante på kort til mellemlangt sigt, hvorefter de fleste vil have fundet et andet arbejde. De nye jobs er dog dårligere end de gamle jobs for de fleste, da økonomien som helhed er blevet mindre produktiv, og repræsenterer således også permanent ringere muligheder for mange mennesker. Såkaldt ny-ny handelsteori illustrerer dette forhold i forbindelse med, hvilke virksomheder der overlever øget international konkurrence (jf. Melitz, 2003). Ydermere bør man tage hensyn til, at toldbeskyttelse gør bestemte varer dyrere, og at disse varer vejer tungere i relativt fattiges budget. Gør man det, viser Fajgelbaum og Khandelwal (2017), at handelsbarrierer er mest skadelige for de fattigste dele af samfundet.

Litteratur

- CIA (2018). *CIA World Factbook*. Langley: Central Intelligence Agency.
- Economist (2017). America's Department of Commerce Imposes a Tariff of 292% on Bombardier's C-Series Jets. 20. december; URL: <https://www.economist.com/gulfiver/2017/12/20/americas-department-of-commerce-imposes-a-tariff-of-292-on-bombardiers-c-series-jets>
- Fajgelbaum, Pablo D. & Amit K. Khandelwal (2017). Measuring the Unequal Gains from Trade. *Quarterly Journal of Economics*, 131, 1113-1180.
- Eavis, Peter (2018). How Trump's Tariffs Tripped Up Alcoa. *New York Times*, 15. juli.
- Francois, Joseph & Laura Baughman (2018). Does Import Protection Save Jobs? The Estimated Impacts of Proposed Tariffs on Imports of U.S. Steel and Aluminum. Policy Brief, The Trade Partnership, 5. Marts. (Besøgt december 2018 på <http://tradepartnership.com/wp-content/uploads/2018/03/232EmploymentPolicy-Brief.pdf>)
- Frankel, Jeffrey A. & David Romer (1999). Does Trade Cause Growth? *American Economic Review*, 89, 379-399.
- Freund, Caroline & Bineswaree Bolaky (2008). Trade, Regulations, and Income. *Journal of Development Economics*, 87, 309-321.
- Grosceclose, Tim & Jeffrey Milyo (2005). A Measure of Media Bias. *Quarterly Journal of Economics*, 120, 191-1237.
- Hansen, Alvin H. (1964). *Business Cycles and National Income*. London: Allen and Unwin.
- Harberger, Arnold C. (1964). The Measurement of Waste. *American Economic Review*, 54, 58-76.
- Hillman, Arye L. (1982). Declining Industries and Political-Support Protectionist Motives. *American Economic Review*, 72, 1180-1187.
- Hufbauer, Gary Clyde & Sean Lowry (2012). US Tire Tariffs: Saving Few Jobs at High Cost. Policy Brief PB12-9, the Peterson Institute for International Economics.
- Ibsen, Rikke & Niels Westergaard-Nielsen (2005). Job Creation and Destruction over the Business Cycles and the

- Impact on Individual Job Flows in Denmark 1980-2001. *AStA Advances in Statistical Analysis*, 89 (2), 183-207.
- IMG Forum (2012). *Free Trade*. Oversigt tilgængelig på <http://www.igmchicago.org/surveys/free-trade> (tilgået december 2018).
- Irwin, Douglas (2017). *Clashing over Commerce: A History of U.S. Trade Policy*. Chicago: University of Chicago Press.
- Irwin, Douglas (2018). Trade under Trump. *Foreign Affairs*, November.
- McCraw, Thomas K. (1995). *Creating Modern Capitalism*. Cambridge: Harvard University Press.
- Melitz, Marc (2003). The Impact of Trade on Intra-Industry Reallocations and Aggregate Industry Productivity. *Econometrica*, 71, 1695-1725.
- Ricardo, David (1817). *On the Principles of Political Economy and Taxation*. London: John Murray.
- Sanders, Chris (2018). Alcoa asks U.S. Government for Tariff Exemption on Canadian Aluminium. *Reuters*, 6. august.
- Shepardson, David (2018). Trump Studying New Auto Tariffs after GM Restructuring. *Reuters*, 28. November.
- Smith, Noah (2018). What Trump's Trade Guru Doesn't Get About Economics. *Bloomberg Opinion*, 2. marts.
- Stoll, John D. & Mike Colias (2018). Steel, Aluminum Tariffs Could Raise Car Prices by \$300. *Wall Street Journal*, 12. marts.
- Tullock, Gordon (1967). The Welfare Costs of Tariffs, Monopolies, and Theft. *Western Economic Journal*, 5, 224-232.
- Wacziarg, Romain (2001). Measuring the Dynamic Gains from Trade. *World Bank Economic Review*, 15, 393-429.
- Wingrove, Josh (2018). Economists Invoke Great Depression in Warning to Trump on Trade. *Bloomberg*, 2. maj.