

Harald Kunze²

PROBLEMY MIĘDZYNARODOWEJ PAŃSTWOWO-MONOPOLISTYCZNEJ POLITYKI
PRZEMYSŁOWEJ W EUROPIE ZACHODNIEJ

Idea, że państwo kapitalistyczne mogłoby pozostawić rozwój struktur przemysłowych nie w pełni swojemu biegowi, tzn. mechanizmowi konkurencji, lecz musiałoby wywierać na nie swój aktywny wpływ, jest od dłuższego czasu podstawowym składnikiem każdej burżuazyjnej teorii regulacji. Do elementów, które różnią poszczególne teorie, zaliczyć można treść, cele i metody przemysłowo-politycznego oddziaływania państwa.

Jednak sterowanie strukturami przemysłowymi jest od dawna nie tylko częścią składową teorii, lecz także od dziesięcioleci należy do praktyki regulacji państwowo-monopolistycznej w krajach kapitalistycznych. W rezultacie w procesie kapitalistycznej integracji ekonomicznej krajów Europy Zachodniej obserwować można także elementy międzynarodowej polityki przemysłowej. Za jej narodziny przyjmuje się w literaturze ekonomii politycznej tzw. Colonna-Memorandum, które Komisja Wspólnoty Europejskiej przedłożyła po długoletnich pracach przygotowawczych 18 marca 1970 r. Radzie Ministrów¹. To Memorandum, liczące 380 stron, tworzyło podstawę dla odpowiedniego rozdziału w końcowej deklaracji Paryskiej Konferencji na Szczyście szefów państw i rządów państw EWG w 1972 r., na której po raz pierwszy wyraźnie zajęto stanowisko w sprawie polityki przemysłowej i wyjaśniono jej podstawowe zasady.

² Doc. dr, Uniwersytet w Jenie, Niemiecka Republika Demokratyczna.

¹ Por. Kommission der Europäischen Gemeinschaften: Die Industriepolitik in der Gemeinschaft, Memorandum der Kommission an den Rat, Brüssel 1970.

Wymaga się, aby szefowie krajów i rządów dążyli do jednako-
wych zasad polityki przemysłowej dla całej Wspólnoty. Oznacza to
usunięcie przeszkód natury technicznej w handlu, przede wszystkim
w dziedzinie podatkowej i prawnej, usunięcie przeszkód utrudnia-
jących zbliżanie i łączenie się przedsiębiorstw, ciągłe doskona-
lenie europejskich przepisów prawnych, wspieranie konkurujących
pomiędzy sobą przedsiębiorstw w dziedzinie rozwijania nowoczesnej
technologii, przedstawienie zagrożonych kryzysem gałęzi przemysłu,
wypracowanie przepisów, które powinny gwarantować, że zarówno po-
łączenia przedsiębiorstw pozostają w zgodzie z ekonomicznymi i
socjalnymi celami Wspólnoty, jak i utrzymanie konkurencji we
Wspólnym Rynku i na rynkach trzecich jest zgodne z przepisami umo-
wy².

Oczywiście, nie jest możliwe omówienie w tym referacie wszyst-
kich aspektów tego problemu, dlatego chciałbym skoncentrować się
na dwu wybranych zagadnieniach. Wydaje mi się jednak niezbędnym
poczynienie następującej uwagi:

Obydwa wymienione dokumenty pozwalają na interesujące konklu-
zje, dotyczące sposobów zbliżenia zainteresowanych krajów i podej-
mowania prób umocnienia wspólnej polityki przemysłowej. Należy
podkreślić tu szczególnie następujące aspekty:

1. Próbuje się wypowiedzi te włączyć do jednej z dwu współ-
czesnych głównych burżuazyjnych teorii regulacji gospodarki.
Stwierdza się więc, że obejmują one pełną sprzeczności "mieszan-
kę", złożoną z elementów neokeynesowskich i neoliberalnych. To
wskazuje od razu na kompromisowy charakter obydwu dokumentów i na
przeciwnostawne interesy państw członkowskich.

2. Przemysłowo-polityczne dążenia EWG mają - wbrew temu co
przedstawiła niekiedy literatura ekonomii politycznej - stały wpływ
zarówno na wzrost międzynarodowej zdolności konkurencyjnej w gałę-
ziach przemysłu charakteryzujących się intensywnymi badaniami,
jak i na przezwyciężenie kryzysu strukturalnego. Politycy z EWG
twierdzą jednak, że ten ostatni problem nie może być głównym ce-
lem wspólnej polityki przemysłowej. Ówczesny prezydent Rady EWG
Cheysson wyjaśniał to następująco w roku 1984: "W przemyśle,
szczególnie w sektorach o najwyższej technologii uważa się zarów-

² "Bulletin der Europäischen Gemeinschaften" Brüssel 1972, Nr
10, s. 20-21.

no w Komisjach EWG, jak i w krajach członkowskich, że przedsiębiorstwa europejskie powinny być zachęcane do współpracy i do łączenia się³.

3. Przemysłowo-polityczne próby regulacji na płaszczyźnie międzynarodowej zawierają wprawdzie cały kompleks różnorodnych środków, od polityczno-handlowych do polityczno-prawnych. Jednak od początku miały one głównie akcent polityczno-badawczy i polityczno-technologiczny. To zazębianie się wzajemne znalazło swój wyraz zarówno w kombinacji pojęć, jak i w "polityce badawczej i technologicznej" lub "polityce technologicznej i przemysłowej". Oznacza to, że próbowano już na etapie koncepcji tej polityki liczyć na to, że polityka przemysłowa w swej istocie powinna być regulatorem postępu naukowo-technicznego, jeżeli w jej działaniach mają wyrażać się interesy kapitału monopolistycznego.

4. Nie kwestionując znaczenia obydwu dokumentów, wydaje mi się wątpliwe widzenie w nich początku międzynarodowej polityki przemysłowej w Europie Zachodniej, ponieważ elementy takiej regulacji można było już spotkać wcześniej, szczególnie w dziedzinie energii atomowej i lotów kosmicznych i to w znacznie większym zakresie. Jak czytamy w umowie Euratomu, "rozwój całych gałęzi przemysłu za pomocą badań jest zadaniem Wspólnoty"⁴. Podobne ambicje obserwuje się już od ponad dwudziestu lat w sferze lotów kosmicznych. Przypomina to tylko o tym, że dla części europejskiego programu lotów kosmicznych, dla chybionego rozwoju rakiet nośnych "Europa" w tym czasie podobnie podjęto wiele środków państwowych, jak dziś wydano już w pierwszej fazie wielokrotnie wychwalanego "Programu ESPRIT", który jest traktowany jako "daleko idąca uchwała" w dziedzinie polityki przemysłowej⁵.

Obecnie powinniśmy bliżej rozpatrzeć dwie dziedziny, w których podjęte zostały wyraźne działania zmierzające do przemysłowo-politycznej regulacji na płaszczyźnie międzynarodowej. Chodzi tu z jednej strony o loty kosmiczne i o tzw. przemysły wzrostowe, a z drugiej o przemysł żelazny i stalowy, które od ok. stu lat podlegają wstrząsom głębokiego kryzysu strukturalnego.

³ Tamże, 1984, Nr. 3, s. 105.

⁴ Tamże, 1970, Nr. 7, s. 5.

⁵ Por. tamże, 1984, Nr. 3, s. 40.

Cele polityki przemysłowej międzynarodowych zachodnioeuropejskich organizacji lotów kosmicznych ELDO (European Space Vehicle Launcher Development Organisation) i ESRO (European Space Research Organisation) oraz ESA (European Space Agency) polegają na stworzeniu dla rozwoju techniki lotów kosmicznych "struktury europejskiej", która powinna w pełni uzupełniać braki wielkich zrzeszeń monopolistycznych⁶.

Pomijając ELDO, która to organizacja podczas swojego ok. dziesięcioletniego istnienia pochłonęła trzy czwarte miliarda dolarów, a z punktu widzenia polityczno-badawczego i polityczno-przemysłowego przyniosła niewielkie efekty, to jednak międzynarodowa regulacja w tej dziedzinie dała interesujące wyniki, choć nieskiedy dość sprzeczne z sobą.

ESRO i ESA przekazywały i przekazują polecenia dotyczące rozwoju i realizacji bezpośrednio do międzynarodowych grup monopolistycznych. Ich ważna międzynarodowa pozycja w zakresie polityki przemysłowej uwidacznia się w tym, że mają one podpisane kontrakty równocześnie z 200 zachodnioeuropejskimi przedsiębiorstwami, w tym ze wszystkimi wiodącymi koncernami branży. Widać tu również dość szybkie działania. Doszło to utworzenia kilkunastu międzynarodowych spółek przedsiębiorstw, które konkurują ze sobą o zlecenia organizacji.

Pod koniec lat sześćdziesiątych nastąpiło - znów celowo sterowane przez ESRO - utworzenie małej liczby względnie stabilnych międzynarodowych, zachodnioeuropejskich karteli lotów kosmicznych, wśród których znalazły się wszystkie ważne koncerny lotnicze i koncerny lotów kosmicznych z krajów - członków ESRO. Tak powstały istniejące dziś grupy COSMOS, MESH i STAR.

Już same te fakty wskazują, że polityka badań i polityka przemysłowa ESRO i ESA miały znaczący wpływ na proces umiędzynarodowienia zachodnioeuropejskich koncernów: lotniczych oraz lotów kosmicznych, a także elektrycznych.

W działaniu tych organizacji wytworzyły się sprawne międzynarodowe struktury produkcji na bazie podziału pracy, które często uwidaczniają się przy realizacji poszczególnych projektów. Tym

⁶ M. A. K u s o h i n, Zapadnaja Ewropa: Kosmiceskaja technika i ekonomika, Mińsk 1975, s. 122.

związkom monopolistycznym udało się przechwycić lwią część europejskich zamówień na loty kosmiczne.

Właściwy cel polityki przemysłowej: stworzenie międzynarodowych koncernów lotniczych oraz lotów kosmicznych o odpowiedniej międzynarodowej zdolności konkurencyjnej nie zostało jednak osiągnięte i nie ma na to wielkich nadziei. Stworzenie VFW-Fokker nie powiodło się, chociaż przedsiębiorstwo to mogło zdobyć jedno z największych zachodnioeuropejskich zamówień w sferze lotów kosmicznych ok. 2 mld marek.

Opisywane przykłady są jednak tylko jedną stroną medalu. Po drugiej stoją procesy, które uderzają we wspólną politykę badań i politykę przemysłową w ramach ESA.

Istnieje na przykład obecnie w kapitalistycznej części Europy pięć, sześć różnych konkurujących między sobą projektów rozwoju satelitów dla bezpośredniego odbioru programów radiowych i telewizyjnych. Jeden z nich jest właśnie realizowany w ramach ESA, ale nie pracują nad nim wraz z Francją i RFN te kraje członkowskie, które do tej pory zainwestowały najwięcej pieniędzy w satelity przekazujące informacje i które zgromadziły najbogatsze doświadczenia.

Przy badaniu przestrzeni kosmicznej zaznacza się trend do czyisto narodowej aktywności. "W najlepszym przypadku można się liczyć z podwójną narodową aktywnością"⁷ podaje czasopismo fachowe, wg informacji z najwyższych kręgów ESA.

Decydującą przyczyną tych dezintegrujących tendencji są różne ekonomiczne interesy koncernów lotniczych i kosmicznych różnych krajów członkowskich. Formą przejawiania się tych sprzeczności ekonomicznych i istotną barierą głębszego rozwoju daleko idącej polityki badawczej i przemysłowej jest zasada "odpowiedniej rekompensaty", którą rządy dla ochrony interesów swoich monopolii podniosły do rangi ustawy. Servan-Schreiber przypisuje tej zasadzie w ciągu sześćdziesięciu lat takie znaczenie, że pisze: "Zasada ta powinna być znana wszystkim, którzy profesjonalnie interesują się polityką gospodarczą Europy"⁸. Ilu innych burżuazyjnych teorety-

⁷ "Interavia", Genf 1979, Nr. 8, s. 785.

⁸ C. L a y t o n, Technologischer Fortschritt für Europa, Köln 1969, s. 173.

ków integracyjnych poddał on w ten sposób niszczącej krytyce. O wynikach badań ekonomicznych w przemyśle samolotowym i kosmicznym pisał ekonomista zachodnioniemiecki N. von Götz: "U podstaw liczenia nakładów i efektów ścierają się cele współpracy europejskiej. Z celami politycznymi praktyki te są o tyle sprzeczne, o ile własne interesy narodowe nie są podporządkowane ponadnarodowemu europejskiemu wspólnemu interesowi. Taki sposób podziału zamówień nie jest zgodny z zasadami ekonomicznymi, ponieważ kieruje się on wysokością ponoszonych nakładów i z tego powodu pieniądze mogą nie być podzielone optymalnie [...] W końcu z tej przyczyny prawdopodobnie opóźnia się postęp techniczny w krajach członkowskich, jak pokazują to częste kryzysy ELDO"⁹.

W ESRO jej członkowie kierują się tą zasadą przede wszystkim w dyskusjach na temat budżetu i planów finansowych, co tworzy, podobnie jak w ELDO, także istotny element przyczyniający się do kryzysów tej organizacji.

Nasuwa się tu przykład: "W walce o zamówienie ESRO czy ESA konsorcjum monopolistyczne jest z reguły bez szans, jeżeli nie jest popierane przez koncern z tego kraju, który ma główny udział w kosztach. Walka konkurencyjna o kontrakt Spacelab pokazuje to szczególnie wyraźnie. Ale właśnie przy Spacelab stało się widoczne jak bezpośrednio propozycje polityki przemysłowej poszczególnych państw częściowo wpływają na rozdział zamówień dla poszczególnych organizacji państwowo-monopolistycznych. Według tego co podaje »Wink« z Bonn, w tym czasie dyrektor generalny ESRO przekazał kontrakt Spacelab nie do kierowanego przez MBB Konsorcjum - COSMOS, lecz do kierowanej przez ERNO - VFW Grupy-MESH. Ta decyzja miała duże znaczenie dla walki konkurencyjnej w zachodnioeuropejskim przemyśle lotniczym i lotów kosmicznych. Problem »odpowiedniej rekompensaty« uwiadamia się w zasadzie w konflikcie pomiędzy regulacją państwowo-monopolistyczną a działaniem prawa wartości dodatkowej. Realizacja tej zasady odpowiada interesom monopolu uczestniczących w wymienionych projektach aż do momentu pełnego wchłonięcia środków finansowych poniesionych przez »swoje« państwo, co stoi jednak na przeszkodzie ukształtowaniu się opty-

⁹ N. V. G ö t z, Forschungsökonomie in der Luftfahrtindustrie, Dissertation, Stuttgart 1970, s. 41.

malnej struktury podziału pracy i kooperacji i prowadzi do marnotrawstwa sił wytwórczych, do zahamowania ich rozwoju, który to rozwój właśnie powinien być pobudzany przez regulację państwowo-monopolistyczną. Gdyby jednak zasada ta była naruszona, w celu podniesienia efektywności kooperacji lub jeżeli uda się poszczególnym monopolom zrealizować swoje interesy kosztem konkurentów, wtedy zaostrzają się sprzeczności między krajami członkowskimi i dochodzi do zjawisk kryzysowych w omówionych organizacjach międzynarodowych¹⁰.

Jest to generalny problem, z którym styka się regulacja państwowo-monopolistyczna w Europie Zachodniej i nie ogranicza się on w żadnym wypadku wyłącznie do sektora kosmicznego.

W przemyśle żelaznym i stalowym w Europie Zachodniej przedstawia się problem międzynarodowej państwowo-monopolistycznej polityki przemysłowej nieco inaczej niż w sferze lotów kosmicznych. Wprowadzcie pewne instrumenty regulacyjne, które obecnie są stosowane, zostały określone już w trakcie EGKS. Ich znaczenie uwidoczniło się jednak dopiero wtedy, gdy po okresie cyklicznego kryzysu nadprodukcji w latach 1974-75 nie doszło do ożywienia sytuacji gospodarczej i okazało się, że kryzys cykliczny przyczynił się wyraźnie do narastającego kryzysu strukturalnego gałęzi.

Od roku 1976 następuje proces coraz szerszego stosowania rosnącej gamy środków polityki przemysłowej. Podstawowym rezultatem tego procesu jest stopniowe wykształcenie się "przymusowego kartelu", regulowanego przez środki państwowo-monopolistyczne. Jego treść jest w swych poszczególnych punktach uderzająco podobna do kartelu opisywanego szczegółowo przez W. I. Lenina w jego znanym dziele "Imperializm jako najwyższe stadium kapitalizmu".

Kartel żelazny i stalowy EWG zajmuje się dziś następującymi sprawami:

- Ustalaniem cen (w formie ustalania najniższych cen na wyroby z żelaza i stali).
- Ograniczeniami ilościowymi (kwartalne ustalenia maksymalnych ilości produkcji i dostaw dla członków na podstawie ocen rozwoju gospodarczego branży).

¹⁰ Por. K u s c h i n, Zapadnaja..., s. 105.

- Podziałem rynków. Chodzi tu z jednej strony o próbę umocnienia istniejących udziałów krajów członków EWG w rynkach częściowych (podtrzymywanie tradycyjnych więzi handlowych - ustalenia stałej Komisji EWG), a z drugiej strony o protekcyjnistyczne odizolowanie całego rynku EWG od konkurentów zewnętrznych.

- Ustalaniem zasad subwencjonowania (próba ograniczenia i ujednolicenia subwencji dla koncernów żelaznych i stalowych w krajach członkowskich).

- Wykształceniem się wielu karteli częściowych (przede wszystkim w celu racjonalizacji działań).

- Udzielaniem pomocy na cele badawcze z budżetu EWG.

Przedstawiona tu tylko skrótowo przymusowa kartelizacja powinna służyć realizacji dwóch celów:

- 1) obniżeniu istniejącej nadmiernej zdolności produkcyjnej;
- 2) osiągnięciu "zmiany technologicznej" w zachodnioeuropejskim przemyśle żelaznym i stalowym w celu odbudowy dawnych pozycji na rynku światowym.

Spróbujmy zaprezentowane dotychczas wyniki określić za pomocą tych celów.

Jeżeli oprzemy się na tym, co przedstawiają politycy EWG, to osiągnięto w dziedzinie obniżenia nadmiernej zdolności produkcyjnej co najmniej pozytywne rezultaty częściowe. Jako podstawowy argument służy fakt, że produkcja stali surowej w EWG od roku 1979 do 1983 zmalała ze 140 mln ton do 110 mln t, tzn. o ponad jedną piątą. Jeżeli przyjmiemy rok 1974 jako górny punkt zwrotny koniunktury w cyklu, to otrzymamy właśnie spadek o 46 mln t lub 30% i zmniejszenie liczby zatrudnionych o 320 tys. osób.

Jeżeli badamy wykorzystanie zdolności wytwórczych, to wykazują one spadek stopnia wykorzystania w EWG przeciętnie od 89% (1974), 69% (1979) do 54% (1983). W poszczególnych krajach EWG to zmniejszenie stopnia wykorzystania zdolności produkcyjnych było jeszcze bardziej drastyczne, np.: w Holandii od 96% (1974), 69% (1979) do 47% (1983).

Jeżeli zestawimy ze sobą produkcję stali surowej i wykorzystanie zdolności produkcyjnych na podstawie oficjalnych danych EWG¹¹, dostrzegamy wówczas charakterystyczne tendencje rozwojowe w tej dziedzinie.

¹¹ Wszystkie dane liczbowe dotyczące przemysłu żelaznego i stalowego pochodzą z: "Bulletin der Europäischen Gemeinschaften" 1984, Nr. 6, s. 36 sowie "EG-Magazin", Brüssel 1984, Nr. 8, s. 13

Spróbujmy zbadać pierwszą fazę wysiłków zmierzających do pokonania kryzysu strukturalnego, który w literaturze burżuazyjnej jest prezentowany pod formułą "dobrowolne samoograniczenia" koncernów. W tej fazie, która występowała do roku 1979, nie zmniejszała się realna zdolność produkcyjna (odnosząc do roku 1974 jako roku bazowego), lecz zwiększyła się od 175 mln t do 203 mln t, czyli o 16%.

Nie zmniejszenie lecz stworzenie dodatkowych zdolności wytwórczych kryło się pod płaszczykiem "samoograniczenia" koncernów żelaznych i stalowych.

Do zaostrzenia się kryzysu strukturalnego gałęzi nie doprowadziło wielokrotnie cytowane "drugie podniesienie cen" lub "przełanie recesji w Stanach Zjednoczonych na Europę Zachodnią"¹², lecz miała tu znaczenie zwiększana dalej akumulacja za pomocą środków państwowych. Tak zwana "odmowa dobrowolnych ograniczeń dostaw" przez wiodące koncerny EWG była tego nieuchronnym skutkiem. Nagromadzone w tajemnicy, przeważnie bardzo nowoczesne dodatkowe zdolności produkcyjne, powinny w końcu dostarczyć korzyści monopolom. Ta pierwsza faza polityki przemysłowej EWG dążącej do pokonania kryzysu nie jest więc bezskuteczna, lecz stanowi dokładną przeciwnieśnięcie przyjętego celu.

Jeżeli w ten sam sposób rozpatrywać będziemy fazę rozpoczynającą się w roku 1980, to można stwierdzić, że w sumie zmierza się w niej nie do spadku, lecz do dalszego wzrostu zdolności wytwórczych, na ile można dać wiarę danym z EWG. (Jest możliwe, że dane dotyczące wykorzystania zdolności wytwórczych nie są w pełni prawdziwe). Z wyliczeń wynika, że w 1979 r. rzeczywista zdolność produkcyjna dla stali surowej wynosiła 203 mln t, a w 1983 r. 204 mln t.

Podsumowując, możemy więc stwierdzić, że ogromny nakład środków regulacyjnych w sferze polityczno-przemysłowej mający na celu obniżenie nadmiernych mocy produkcyjnych w przemyśle żelaznym i stalowym nie przyniósł oczekiwanych efektów.

Wyniki zmian technologicznych pobudzanych przez regulację przemysłowo-polityczną w Europie Zachodniej w przemyśle żelaznym

¹² Por. R. S c h a v o i r, Wo sind sie geblieben, die Stahlkoher der Europäischen Gemeinschaft, "EG-Magazin" 1984, Nr. 8, s. 14.

i stalowym trudno jest dzisiaj właśnie ocenić, ponieważ chodzi tu o procesy długotrwałe. Jeżeli badamy procesy rozwoju produktów, wprowadzania ich do produkcji i na rynek, to wiemy, że są to procesy długotrwałe, tym bardziej więc długotrwałym procesem jest restrukturyzacja gałęzi przemysłu, w którym chodzi o miliony ton żelaza i stali.

Jednak w czasopiśmie krajów kapitalistycznych można już dzisiaj znaleźć stwierdzenia podobne do zacytowanego: "Europejscy szefowie koncernów stalowych są przekonani, że nawet w produkcji na skalę światową nie mogą już osiągać zysków. Dlatego hasłem jest - precz z masową produkcją stali"¹³.

Te dość przesadne wypowiedzi nie mogą jednak przekonywać, tak jak i pojedyncze przykłady z wielu koncernów, które część swoich zdolności produkcyjnych dość szybko przestawiły na produkcję wysokoprzetworzonych wyrobów stalowych. Powstaje tu pytanie o skuteczność ogromnych subwencji, które w ostatnich latach przekazane zostały na płaszczyźnie narodowej do tej gałęzi przemysłu. Zrodziły się więc wątpliwości czy środki te działają w obserwowanym kierunku. Dotychczasowe doświadczenia pozwalają przypuszczać coś zupełnie odwrotnego. Komisja EWG stwierdziła również generalnie, że "polityka przemysłowa przyczyniła się dotąd na płaszczyźnie narodowej do utrzymania istniejących struktur"¹⁴.

Pomimo wszystkich szczegółów, które charakteryzują obie badane gałęzie, uwidaczniają się tu różne procesy, które są generalnie ważne dla międzynarodowej przemysłowej polityki regulacyjnej:

1. O ile polityka przemysłowa w określonej gałęzi nie wykazuje znaczących efektów, to głównym jej rezultatem jest przyspieszenie procesu koncentracji i centralizacji kapitału.

2. Jeżeli nie osiąga się rezultatów w realizacji postulowanych celów, to pojawiają się wprawdzie różnice pomiędzy poszczególnymi gałęziami, w sumie jednak te efekty - z małymi wyjątkami - są niewielkie, częściowo nawet sprzeczne z celami i generalnie sprzeczne ze sobą wzajemnie.

¹³ Tamże.

¹⁴ Handbuch des Europäischen Rechts, Baden-Baden, IA 120, 198. Lieferung, Mai 1983.

Gdzie leżą przyczyny tego stanu rzeczy? Z literatury krajów kapitalistycznych możemy dowiedzieć się następujących faktów:

1. W krajach członkowskich istniały i istnieją nadal zróżnicowane i sprzeczne doniesienia o treści i metodach wspólnej polityki przemysłowej. Francja np. żąda przede wszystkim regulacji ograniczających ekspansję kapitału Stanów Zjednoczonych na teren EWG, podczas gdy dążenia Republiki Federalnej Niemiec idą wyłącznie w tym kierunku, aby wytyczyć tylko ogólne ramy polityki przemysłowej i widzieć walkę konkurencyjną jako najistotniejszy instrument polityki przemysłowej¹⁵. Włochy znów podkreślają szczególne znaczenie aspektów regionalnych. Oprócz tego istniały i istnieją różne ujęcia tego problemu, określające, które gałęzie w pierwszym rzędzie podlegają polityczno-przemysłowej regulacji. Wywołuje to naturalnie wiele konfliktów, ponieważ jak podaje tygodnik "Wirtschaftswoche": "Kto przede wszystkim myśli o przemyśle tekstylnym lub stalowym musi przedsięwziąć inne kroki niż ten, któremu chodzi o numeryczne lub komputerowo sterowane maszyny lub samoloty"¹⁶.

2. Jako dalszą przyczynę przyjmuje się sprzeczności pomiędzy poszczególnymi narodowymi i ponadnarodowymi konkretnymi środkami regulacyjnymi. Tak więc np. zarzuca Komisja EWG krajom członkowskim, że poprzez narodowe subwencje i inne środki ukierunkowane na wywołanie zmian o charakterze strukturalnym działają w przeciwnym kierunku niż cała EWG. Przemysł żelazny i stalowy to aktualny, choć nie jedyny, przykład tego procesu.

W tych stwierdzeniach odzwierciedlają się wprawdzie istniejące sprzeczności, ale tylko te, które uwidaczniają się na powierzchni współczesnego kapitalizmu i nie odnoszą się do ukrytych w jego głębi. Sprzeczności te wynikają przede wszystkim (a w związku z tym i granice integracji zachodnioeuropejskiej) ze specyficznych ekonomicznych i politycznych interesów międzynarodowych monopoli krajów członkowskich.

Wynika stąd inny jeszcze aspekt. Oczywiście sprzeczności między narodową i ponadnarodową polityką regulacyjną są także formą

¹⁵ Tamże.

¹⁶ K.-D. S c h m i d t, Industriepolitik: Fesseln für die Zukunft, "Wirtschaftswoche", Frankfurt/M. 1984, Nr. 31, s. 47.

przejawiania się kryzysu regulacji państwowo-monopolistycznej. W tym przypadku można obserwować również różne cele państwowej i ponadpaństwowej polityki regulacyjnej.

Polityka przemysłowa na płaszczyźnie narodowej podporządkowana jest głównie celowi stworzenia optymalnych warunków dla zewnętrznej ekspansji własnych międzynarodowych koncernów zarówno na terenie EWG, jak i poza nią.

Naturalnie każda polityka przemysłowa EWG zawiera również w sobie orientację zmierzającą do poprawy warunków ekspansji monopolii EWG w ich walce z konkurentami ze Stanów Zjednoczonych i Japonii. Odgrywa tu pewną rolę również aspekt "harmonizacji", próba "wyrównania" interesów pomiędzy różnymi grupami monopolii, a więc regulacja konkurencji wewnątrz EWG. Tak więc z częściowo sprzecznych celów narodowej i ponadnarodowej strukturalnej polityki przemysłowej wynika znaczny potencjał sprzeczności, którego działania uwidaczniają się na wielu płaszczyznach.

W podsumowaniu na podkreślenie zasługują dwie myśli:

1. Międzynarodowa państwowo-monopolistyczna polityka przemysłowa zmierza w sposób widoczny przede wszystkim w kierunku wzmocnienia międzynarodowej centralizacji kapitału. Szczególnie wymusza ona tworzenie międzynarodowych karteli. (Kartel jest tu w sensie leninowskim ujmowany przede wszystkim jako twór ekonomiczny, a nie prawny).

2. Międzynarodowa państwowo-monopolistyczna polityka przemysłowa jest w swej istocie czymś innym, niż to wynika z teorii regulacyjnych oraz jest postulowane w dokumentach politycznych. Nie jest ona po prostu środkiem wpływu organów państwowych na struktury przemysłowe, lecz procesem pełnego sprzeczności wzajemnego oddziaływania monopolii i organizacji państwowych na płaszczyźnie narodowej i ponadnarodowej.

Harald Kunze

PROBLEMS OF THE INTERNATIONAL STATE-MONOPOLISTIC INDUSTRIAL POLICY IN WESTERN EUROPE

The article deals with certain issues connected with the international industrial policy in Western Europe. Thus, the author discusses the essence, goals and methods of the state's interference in the sphere of industry proving that processes of inter-

national capitalist economic integration have led to appearance of elements of the international industrial policy. The analysis proceeds next to regulations in this field, and it discusses certain documents of the European Economic Community, whose aim is to strengthen the common industrial policy. The performed analysis leads to a conclusion that the international industrial policy tends in the direction of strengthening the international centralization of capital.