

(Фајненшел тајмс, 31.05.2009)



Шта је једина, највећа опасност по кохезију Европске уније (ЕУ) на дуге стазе? Да ли је то неуспех Лисабонског уговора? Да то није нека друга катастрофа у области спољне политике? Или, можда, ниска излазност на изборима за Европски парламент ове недеље? Не мислим тако. Највећа опасност би била ерозија европског јединственог тржишта. А то се, можда, и догађа. Јединствено тржиште је укотвљено у европском закону. Да би се то променило, потребне су промене европских уговора – а то се, очигледно, неће догодити. Зато, јединствено тржиште се неће срушити, нити ће га заменити нешто друго. Права опасност је у томе да оно може увенути, и то тихо.

Када су банке прошлог септембра биле у незгодама, владе су прибегле политици национализације. Већина земаља ЕУ је направила мере спасавања сопствених банака, врло мало се базирајући на европски закон о конкуренцији. Чарлс Гудхарт (Charles Goodhart), професор економије Лондонске школе економије (London School of Economics) је забележио: „Банке су у животу интернационалне, али у смрти су националне“. Нажалост, ово сада важи и за друге области пословања. Други пример је начин на који је немачка влада водила преговоре за спасавање „Опела“, филијале „Џенерал моторса“. „Опел“ – или британски „Воксол“ („Vauxhall“) је био прави европски произвођач аутомобила, са фабрикама у неколико европских земаља. Међутим, када је „Џенерал моторс“ запао у невоље, Европске уније нигде није било. Она би требало да прогласи илегалним било какво спасавање „Опела“, као флангантно кршење државног закона о помагању – и то још поврх свега у тренутку када индустрија пати од претерано велике производње.

Немачка влада је, договарајући се са једним од понуђача, искористила политички вакуум како би осигурала све четири немачке «Опелове» фабрике и максимално смањила губитак домаћих радних места. Не можете пребацивати једној националној влади то што жели да повеже националне новце са националном запосленостју. Међутим, такве одлуке имају негативне спољне ефекте у једном јединственом тржишту. Тражећи гаранције за немачку запосленост и немачке фабрике, влада у ствари изнуђује затварање «Опелових» фабрика у иностранству – на пример у Белгији. Зато није никакво изненађење што белгијски председник владе Херман ван Ромпај (Herman van Rompuy) оптужује Немачку за уништавање јединственог тржишта и кршење европског закона.

Немам појма да ли је у праву што се тиче европског закона, али сигурно има право у односу на јединствено тржиште. После повлачења банака у ровове националног тржишта, сада смо сведоци сличног тренда и код произвођача аутомобила. Јединствено тржиште је још увек ту, на папиру, али у стварности бива поткопавано.

Зашто је то важно? Разлог томе је што је јединствено тржиште још далеко од тога да буде свеобухватно – и према томе није ни приближно тако снажно и отпорно, какво би требало да буде. Оно функционише боље на гресистичкој страни него на страни продаје на детаљ. Мада постоје и неки ланци супермаркета који прекорачују границе, њихове понуда се потпуно мења чим пређеш националне границе. Као становник Белгије, покушао сам прошле године да у Немачкој, где неки продукти информационе технологије коштају и 50% мање, «онлајн» купим компјутер, али моји покушаји су на крају били безуспешни. Пола немачких «онлајн» продаваца не прихвата никакав међународни облик плаћања као што су кредитне картице; друга половина не испоручује преко граница. Обичним људима је јединствено тржиште вероватно најочљивије у авиотранспорту, где су јефтине карте трансформисале европска путовања за одморе. Европско заједничко тржиште је још увек у фази изградње. На правним и институционалним процесима лежи задатак да га прошире и продубе.

Неуспех да се заједничко тржиште прошири на услуге – поред потпуно разочаравајућих упутстава – требало је да послужи као знак упозорења на политичку климу која се мења. После притискања на кочнице, владе су прешле на «рикверц». Поткопале су правила јединственог тржишта за понуде за добијање јавних радова. Поткопале су јединствено тржиште финансијских услуга, а сада поткопавају јединствено тржиште аутомобила. Ово неће бити крај тог процеса. Мада европски закон обезбеђује извесне гаранције, успех јединственог тржишта у великој мери зависи од добре воље држава чланица. Ако су владе одлучне да поткопају јединствено тржиште, формално остајући унутар мање-више прихватљивих тумачења закона, оне ће на крају и успети. Последица тога би била да ће се јединствено тржиште претворити у празну љуштуру. Ако, на пример, Немачка у суштини затвори [„Опелову“] фабрику у Антверпену, Белгијанцима ће затребати само неколико дана да уведу неку вешту шему за дискриминацију продаје аутомобила произведених у Немачкој, или за неку другу робу.

Зашто је кохезија заједничког тржишта од толике важности за ЕУ? Због његових динамичких дејстава на друге области европске интеграције. Узмимо, на пример евро. Ова европска монета се показала веома снажном, чак и у временима кризе. Али, ко би био вољан да се на дуге стазе клади на преживљавање евра без постојања ефикасног јединственог тржишта? То тржиште је на првом месту и било један од разлога за

Пише: Волфганг Минхау
четвртак, 04 јун 2009 00:06

стварање ове заједничке монете. Без јединственог тржишта, било би лако замислити околности под којима би земље чланице еурозоне имале разумне разлоге да га напусте.

Могло би се помислити да би оваква фундаментална питања била важан предмет дебате пред овонедељне европске изборе. Али, нисмо те среће. Ниједан од два снажна партијска блока: десни центар, ни левица се не усуђују да се супротставе стратегији ренационализације.

Ма какав био исход избора, не очекујте промене ни у политици, ни у вођству. А то „без промена“ значи да ће настављати да буде све горе.

(http://www.ft.com/cms/s/0/14e72d6a-4e16-11de-a0a1-00144feabdc0.html?nclick_check=1)