

## V      Schlußfolgerung und Fazit

Angesichts gravierender Schwächen der Theorie der strategischen Handelspolitik und der daraus entstehenden Handelskonflikte bleibt der Freihandel als Leitbild der Wirtschaftspolitik nach wie vor überlegen. Zum einen setzt die Theorie strategischer Handelspolitik bei den Trägern der Wirtschaftspolitik einen Informationsstand voraus, den diese gar nicht besitzen können. Der Staat muß die erfolgversprechenden Branchen identifizieren können, die Marktstrukturen und Produktionstechnologien der jeweiligen Branchen kennen sowie das Verhalten der Unternehmen und die Höhe der Marktzutrittschranken zutreffend einschätzen können. Und zum zweiten beschwört die Anwendung dieser Theorie die Gefahr von Vergeltungsmaßnahmen des Auslandes und von Handelskonflikten herauf, durch die die Wohlfahrt aller beteiligten Produzentenländer unter das bei Freihandel erreichbare Niveau sinken würde. Solche diskretionären Eingriffe verstoßen stets gegen die Regeln des Freihandels; sie gefährden damit die Grundlagen des freien Wettbewerbs, dessen Ergebnisse zwar weder vorausgesehen noch gezielt herbeigeführt werden können, der aber den größtmöglichen Spielraum für die Entfaltung wirtschaftlicher Aktivitäten und damit für eine nachhaltige Steigerung der Wohlfahrt im In- und Ausland eröffnet.

Bei der Umsetzung der neuen Industriepolitik in der EU werden insbesondere drei Sektoren im Hochtechnologiebereich (Flugzeugindustrie, Mikroelektronik und Automobilbranche) durch die EU-Programme und Beihilfen in Form von Exportsubventionen oder Forschungs- und Entwicklungssubventionen gefördert. In der Flugzeugindustrie hat die EU bisher mit Airbus einen Erfolg zu verzeichnen, indem der US-amerikanische Hauptkonkurrent Boeing im Großraumflugzeugbau vom Markt verdrängt wird. Damit ist Airbus im Markt für Großraumflugzeuge präsent und hat einen beachtlichen Marktanteil erreicht. Obwohl der Airbus-Erfolg nur mit Hilfe von EU-Subventionen erzielt werden konnte, scheint das ursprüngliche Ziel der EU-Regierungen erreicht zu sein, und zwar die Vermeidung der europäischen Abhängigkeit bei der Flugzeugversorgung von der US-amerikanischen Firma Boeing und die Konstruktion wirtschaftlicherer und besserer Flugzeuge mit europäischer Technologie.

Diese Intervention wurde im Sinne ihres erwarteten Marktergebnisses effektiv durchgeführt, ohne die Frage der Wohlfahrtseffekte der Industriepolitik zu berücksichtigen. Bei der Intervention sind zwei Punkte zu beachten. Als erste können zwischen der EU und den USA wegen der Airbus-Subventionen Konflikte entstehen, und zweitens können große potentielle nationale Wohlfahrtseffekte durch die Rentenumlenkung vom Ausland unter bestimmten Markt- und Produktionsbedingungen erzielt werden.

Der Handelsstreit zwischen der EU und den USA im Fall Airbus-Boeing scheint kein Ende zu nehmen. Beide Seiten vertreten und schützen ihre nationalen Favoriten und praktizieren zugleich strategische Handelspolitik. Weil die Theorie der strategischen Handelspolitik die Subventionen als Förderungsmittel empfiehlt, betreibt die Europäische Union diese weiter für ihren „national champion“, die Großraumflugzeugindustrie. Viele Wissenschaftler und Skeptiker haben schon davor gewarnt, daß zwischen beiden Kontrahenten ein Handelskrieg mit Vergeltungsmaßnahmen droht. Im Streitfall zwischen Airbus und Boeing scheint diese Gefahr realistisch zu sein, da ein Ende der europäischen Subventionen für diese Branche nicht in Sicht ist. Damit sind sowohl die Airbus-Industrie als auch die Boeing-Company in ein Gefangenendilemma geraten. Eine Lösung dafür wird vielleicht niemals gefunden, solange die EU die strategische Handelspolitik mit Subventionen für diese Branche weiter betreibt.

Das Verhalten der EU-Regierungen führt zu den theoretisch erwarteten Reaktionen der Konkurrenz, trotzdem scheinen die Regierungen nicht bereits zu sein, ihr Angebot zur Förderung der Flugzeugindustrie zurückzuziehen. Da in derartigen Industrien, speziell der Flugzeugindustrie, dauerhafte Oligopolrenten möglich sind, erhält der Staat wiederum einen Anreiz, die Weltmarktposition heimischer Unternehmen zu stärken. Angesichts der möglichen Rentenumlenkung und so lange es keinen internationalen Freihandel gibt, kann es doch für die EU sinnvoll sein, strategische Handelspolitik zu betreiben.