

UDK 629.12:338.24
10.7251/FIN1504025K
Ranka Krivokapić*

PREGLEDNI RAD

Uloga države u pomorskom brodarstvu

The role of the state in marine shipping

Rezime

U okolnostima globalnih promjena, nije se promijenila uloga i značaj savremenog pomorskog brodarstva u sistemu nacionalne privrede. Pomorsko brodarstvo je najveća i najvažnija karika ukupnog prevoznog sistema i važan je izvor prihoda nacionalnoj privredi. Došlo je, međutim, do promjene prioriteta ekonomske politike u većini pomorskih zemalja s obzirom na pomorsko brodarstvo. Drugačija percepcija efikasnosti ekonomske politike pojedine države proizišla je kao logična posljedica promjena zbog razvoja tržišta. Naime, svaka ekonomska zaštita na ovaj ili onaj način košta i mora se naplatiti ili iz državnog budžeta ili pak od potrošača, i to povećanjem cijene proizvoda. Pomenuta činjenica je povod za oštre kritike protekcionizma, tj. povod za kritike neposrednog uplitanja države i njenog podupiranja neefikasnog nacionalnog brodarstva. Mnoge su zemlje, posebno one razvijene, shvatile da njihov stvarni interes leži u povoljnijim ukupnim ekonomskim rezultatima, a to znači u jeftinijoj pomorskoj prevoznj usluzi, tj. jeftinijim robama na svom tržištu, a ne u skupim interventnim zahvatima i subvencijama nacionalne mornarice iz ionako opterećenog državnog budžeta. Istraživanja su pokazala da se institucionalni okviri globalnog pomorskog brodarstva sve više pomjeraju sa nacionalnog na međunarodni nivo odlučivanja, a to znači pomjeranje interesa države od zaštite nacionalnog pomorskog brodarstva prema zaštiti javnog interesa.

Ključne riječi: pomorsko brodarstvo, država, politika, liberalizam, protekcionizam.

Abstract

The role and importance of contemporary marine shipping within the system of national economy has not changed under the circumstances of global changes. Marine shipping is the biggest and the most significant link in the overall transportation system and it represents an important source of income for national economy. However, in most maritime countries, priorities of economic policy have changed regarding marine shipping. A different perception of the efficiency of economic policy of a certain state was a logical consequence of changes which happened due to market development. Namely, any economic protection implies costs, one way or another, and that must be charged either from the state budget or from consumers- by means of increased product prices. This fact is the cause of severe criticism of protectionism, i.e. the cause of criticism of indirect state interference and its support for inefficient national shipping. A lot of countries, especially the developed ones, have realized that their actual interest lies in more favorable overall economic results, which means in cheaper marine service, i.e. cheaper goods on their market, rather than in expensive interventions and subsidies for the national navy coming from burdened state budget. Research have shown that institutional frames are gradually shifting from national towards international level of decisions, which means that interest of the state is shifting from protection of national marine shipping towards protection of public interest.

Keywords: marine shipping, state, policy, liberalism, protectionism.

UVOD

Pomorsko brodarstvo, kao privredna djelatnost koja se bavi proizvodnjom i prodajom brodarskih usluga, osnovni je i neizostavni dio pomorske privrede. Veliki značaj pomorskog brodarstva zasniva se na neuporedivim prednostima u odnosu na druge grane prevoznih djelatnosti, pa ima nezamjenjivu ulogu u međunarodnom robnom prometu, jer se najveći dio tog prometa, oko 80% svjetske trgovine po volumenu i 70% po vrijednosti, odvija morem. Internacionalna uloga brodarstva svakoj državi koja raspolaže nacionalnim trgovačkim flotama, tj. nacionalnim brodarstvom, pruža velike ekonomske

moćnosti za sticanje dobiti na opštem tržištu ili posebnim dijelovima pomorskog tržišta. One na taj način ostvaruju izvor prihoda za nacionalnu privredu, obezbjeđuju prihode u čvrstoj valuti, povećavaju zaposlenost i donose uštede nacionalnoj privredi koje se ostvaruju eliminisanjem zavisnosti od trgovačkih mornarica drugih zemalja. Naime, mnoge države koriste brodarstvo kao sredstvo povećanja svog transporta i učestvovanja u internacionalnoj trgovini, nudeći preko svojih vlada različite oblike pomoći sopstvenim brodarstvima. Kako od pomorske legislative države zavisi organizovanost i upravljivost poslovanja brodarskih kompanija, uloga države je od presudnog značaja za efikasnost (produktivnost) i efektivnost

* Fakultet za pomorstvo u Kotoru, e-mail: ranka@t-com.me

(konkurentnost) svog brodarstva. Efikasnost broderske kompanije određuje se njenim unutrašnjim procesima koji su definisani opštim i posebnim pomorsko-privrednim zakonima države u kojoj kompanija postoji. Efektivnost broderske kompanije postiže se „stepenom dozvole“ da se postignuta produktivnost kvalitetno „pretoči“, kao i „nadogradi“ na tržištima na kojim broderska kompanija učestvuje, tj. obezbijedi njena konkurentnost. Razvoj brodarstva zahtijeva ne samo bržu primjenu novog internacionalnog ekonomskog poretka, koji je već započeo u pomorskom transportu, već i pronalaženje odgovarajućih inovacija i njihovih adekvatnih primjena. Time se brodarstvima pojedinih država omogućava ne samo da prate poslovanje i razvoj, već i da naprave iskorake, dakle, proširenja i nadogradnju postojećeg poslovanja, a time i proširenje sveobuhvatnog razvoja. Pomorsko brodarstvo evoluirala i poprima novu privrednu dimenziju globalne specijalizacije u kojoj sve manje ima mjesta iracionalnom svaštarenju unutar nacionalnih granica. Sve slobodniji transfer vlasništva i kapitala, privatizacija pomorskog brodarstva i pojava outsourcinga¹ slabe nacionalni karakter pomorskog brodarstva.

1. BRODARSTVO I DRŽAVA

Efikan saobraćajni sistem jedan je od osnovnih uslova za uspješan privredni razvoj svake savremene države. Istovremeno, saobraćajni sistem predstavlja i faktor koji je od signifikantne važnosti za približavanje i povezivanje s drugim državama. Primorske države s razvijenom pomorskom politikom koja je u funkciji privrednog razvoja imaju prednosti zbog različitih djelatnosti unutar tog sistema i izuzetno velikog multiplikativnog faktora pojedinih djelatnosti pomorske privrede. Instrumenti pomorske politike, prije svega, uslovljeni su ekonomskim i administrativnim faktorima koje nosioci pomorske politike upotrebljavaju i koje potencijalno mogu upotrebljavati za ostvarenje određenog cilja, odnosno grupe ciljeva pomorske politike. Nosioci pomorske politike ogledaju se u svim onim subjektima koji utiču na utvrđivanje i ostvarivanje ciljeva pomorske politike. Najčešće se u toj ulozi nalaze državna, javnopravna i politička tijela, međunarodne organizacije, te operativna i druga tijela nižih upravljačkih nivoa.

Među najvažnije djelatnosti pomorstva spada pomorsko brodarstvo. Ono obavlja uslužnu privrednu djelatnost prevoza putnika i tereta morem. Nosioci ove djelatnosti su pomorske broderske organizacije (tradicionalno nazvane brodari), koje organizuju prevozne procese u linijskom, slobodnom, specijalizovanom i putničkom brodarstvu.

Pomorsko brodarstvo je djelatnost koja posluje na turbulentnom, međunarodnom pomorskom tržištu, koje je dinamično i brzo promjenljivo, jer je pod uticajem brojnih ekonomskih, političkih, socijalnih, ekoloških i drugih faktora. Naime, pomorsko brodarstvo je vrlo osjetljivo na političke sukobe, na promjene svjetske konjunktura, svjetsku konkurenciju i opšte kretanje vozarina, pa mu zato razvijene pomorske države pružaju razne vrste subvencija koje još više zaoštravaju međunarodnu konkurenciju. Jače broderske organizacije raznih država više su od jednog vijeka održavale red na ustaljenim međunarodnim linijama, sklapajući međusobne sporazume (broderske međunarodne konferencije) o raspodjeli tereta na pojedinačnim pomorskim rutama i o održavanju visine realnih vozarina na tim rutama, što im je obezbjeđivalo monopolne pozicije. Međutim, pomorsko brodarstvo stalno uvodi tehnološke inovacije, povećava veličinu i proširuje vrste brodova, prilagođavajući se raznim vrstama međunarodnih tereta i skraćujući vrijeme putovanja

i zadržavanja brodova u lukama.

Jedan od osnovnih instituta u pomorskom brodarstvu jeste legislativa države u kojoj je brod registrovan i čiju zastavu vije. Svojim propisima i pravnim normama, države regulišu sve aspekte komercijalnog i operativnog poslovanja broda. Države koje registruju brodove pružaju svojim brodarima osnovne institucionalne okvire kojima regulišu poreski i finansijski zakon, zakon o preduzećima, standarde sigurnosti, kao i uslove zapošljavanja brodskih posada. Legislativa i ekonomska politika, tj. pomorska politika pojedinih zemalja, kao što smo rekli, mogu uticati na uspješnost iskorišćavanja brodova. Naime, brodovi registrovani u registrima zemalja zastava pogodnosti, s obzirom na primjenu instituta otvorenog registra, jeftiniji su u eksploataciji jer su neki od troškova inputa znatno niži u poređenju sa brodovima registrovanim van tih zemalja. Iz tog razloga, zemlje koje svojom liberalnijom i transparentnijom formalno-pravnom legislativom uspijevaju privući takve djelatnosti, sigurno omogućavaju sebi znatan izvor prihoda. Na primjer, zemlje zastava pogodnosti, poput Liberije, Paname, Malte i Kipra, jeftinijim administrativnim taksama i porezima, uspjele su privući pod svoju zastavu veliki broj brodova kojima su stvarni vlasnici iz npr. SAD-a, Grčke, Italije i Holandije.

Evropska unija prepoznala je strateški značaj brodarstva i njegovu izloženost konkurenciji te je odlučila da mu da poseban status. Ista je donijela niz mjera za privlačenje brodarstva pod zastave država-članica, stvarajući pretpostavku povoljnijih uslova poslovanja kakve imaju brodari pod najkonkurentnijim zastavama. Stvaranje stimulativnog poslovnog okruženja koje bi omogućilo konkurentno poslovanje i privlačenje ulagačkog kapitala uključuje i poreske benefite. Tako, po smjernicama Evropske unije, brodari imaju mogućnost da plaćaju paušalni „porez po tonaži“, a pomorci mogu biti potpuno oslobođeni poreza na dohodak i socijalnih davanja. Naime, kakav god da je razlog i obim vladinog angažovanja u brodarstvu, vlade su sve više prisutne u oblasti ekonomskih aktivnosti. Možemo primijetiti da pomenuto ne važi samo za privrede centralnog planiranja gdje postoji državni monopol brodarstva, već, takođe, i za tržišne privrede država, gdje različiti razlozi traže vladine intervencije u poslovima brodarstva. Pomenuto važi i za male pomorske zemlje, zemlje u razvoju i posebno zemlje u tranziciji, jer nisu ekonomski, tehnički i politički sposobne da ubrzaju razvoj svoje pomorske privrede, oslanjajući se isključivo na mehanizam tržišta ili prepuštajući svoje nacionalne interese zahtjevima globalizacije. Državna intervencija ostaje gotovo jedina i posljednja nada da će vještijim manevrisanjem i primjenom suptilnih mjera pomorske politike, održati i razvijati pojedine pomorske grane u vrtlogu nepredvidivih promjena na svjetskom tržištu. Zato država, u nacionalnom i strateškom interesu, pruža razne oblike finansijske i systemske podrške kako bi se lakše prevazišle poteškoće konjunkturnih nepovoljnih fluktuacija, međunarodne konkurencije i političke napetosti. U takvoj se situaciji nalazi i pomorska privreda Crne Gore.

1.1. Strateške mjere razvoja pomorskog brodarstva Crne Gore

Iako Crna Gora raspolaže izuzetnim prirodnim i ljudskim potencijalima, pomorstvo je nedovoljno razvijeno iz mnogobrojnih razloga, od kojih se posebno ističu sljedeći: nepostojanje osmišljene pomorske politike, neodgovarajuća tehničko-tehnološka opremljenost, neadekvatnost praćenja evropskih i svjetskih tendencija u pomorstvu, nekonzistentnost zakonskih rješenja u području pomorstva, neusklađenost razvoja pojedinih segmenata pomorskog sistema, te nekompatibilnost s ostalim saobraćajnim i privrednim sistemima. Razvoj Crne Gore iz primorske u savremenu pomorsku zemlju

¹ Dislociranja pojedinih funkcija preduzeća pomorskog brodarstva van nacionalnih granica, i to u svim mogućim kombinacijama geografskih lokacija – gdje god to ima ekonomskog smisla.

znači nužnost selektivnog i osmišljenog korišćenja raspoloživih potencijala, u cilju unapređenja i osavremenjivanja svih djelatnosti pomorske privrede. Crna Gora, u cilju oživljavanja i vrednovanja mora i priobalja, treba da pokrene i uspostavi kompletan sistem integralnog upravljanja obalnim područjem, uz osiguranje zadovoljavajućih ekonomskih učinaka i uz zaštitu i očuvanje pomorskih resursa, kao i cijelog obalnog područja.

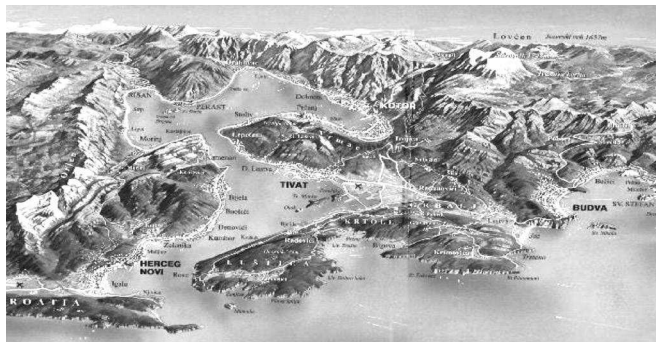
Crnogorska obala se nalazi na jugoistočnom dijelu Jadranskog mora, između Hrvatske i Albanije. Dužine je 293 km. Najveća dubina teritorijalnog mora Crne Gore procijenjena je na 260 m. Površina morskog akvatorijuma koji pripada Crnoj Gori je oko 2.460,9 km². Obalno područje Crne Gore obilježeno je tipičnim karakteristikama mediteranskog regiona, koji je izdvojen planinskim vijencima Orijena, Lovčena i Rumije, od unutrašnjosti Crne Gore (Informator o lukama od nacionalnog značaja, 2013). Prirodni atributi, uz savremene okosnice evropske saobraćajne politike, nameću potrebu saobraćajnog povezivanja u smislu longitudinalnog povezivanja jadranske obale, te transverzalnih veza istočne i zapadne obale Jadranskog mora.

Morske luke su ključni podsistem pomorskog sistema i akcelerator saobraćajnih tokova i razvoja brojnih privrednih djelatnosti zemlje. Veličina prometa u morskim lukama zavisi od njihovog geoprometnog položaja, veličine njihovog područja, veličine lučkih kapaciteta, infrastrukture i suprastrukture, broja linijskih servisa, organizacije rada u luci i stručnosti lučkog osoblja. Tendencija razvoja morskih luka u svijetu usmjerena je prema koncentraciji saobraćaja na manji broj većih luka, koncentraciji različitih ekonomskih funkcija u istoj luci, nastojanju za većom dodatnom vrijednošću (oplemenjivanje i dorada robe), savremenim saobraćajnim vezama sa zaleđem i većoj autonomnosti upravljanja lukom.

Zakonom o lukama ("Sl. list CG" br. 51/08) država je formulisala i propisala brigu o lučkom zemljištu, lučkoj infrastrukturi i suprastrukturi u državnom vlasništvu, oblik i način davanja prava na korišćenje, kao i regulisanje i koordiniranje pružanja lučkih usluga od strane operatora. Vlada je odlukom o određivanju luka prema značenju odredila luke od nacionalnog i lokalnog značaja. Lukama od nacionalnog značaja proglašene su:

- Trgovačka luka Bar,
- Luka nautičkog turizma – marina Bar,
- Trgovačka luka Kotor,
- Brodogradilišna luka Bijela,
- Ribarska luka – Njivice.

Ovako odabran model upravljanja lukama od nacionalnog značaja uslovio je formiranje Lučke uprave Crne Gore, početkom 2010. godine, sa sjedištem u Kotoru (Informator o lukama od nacionalnog značaja, 2013).



Nacionalnu trgovačku flotu koja vije zastavu Crne Gore čini 75 plovila, sa ukupno 140.595 bruto-tona ("Registar brodova" Uprave

pomorske sigurnosti Crne Gore, u kojem su objavljeni tehnički i podaci o vlasništvu nad svim brodovima upisanim u Registar trgovačkih brodova, zaključno sa 31. decembrom 2014). U okviru pomenutih plovila nalaze se i dva nova teretna broda kompanije "Barska plovidba". Brodovi za prevoz rasutog tereta "Bar" i "Budva" od po 24.351 bruto-tone izgrađeni su prošle godine u brodogradilištu "CSC Jinling", u kineskom gradu Nanjingu. U komercijalnoj upotrebi su od 2014. godine i pridružili su se sličnim brodovima, "Kotor" i "Dvadeset prvi maj", koje je 2012. u Šangaju izgradila kompanija "Crnogorska plovidba" iz Kotora. U crnogorskoj trgovačkoj floti je još samo jedan teretni brod u međunarodnoj plovidbi – mali teretnjak "Pop Reefer" od 1.785 tona, podgoričke kompanije "Fab Live". Komparacije radi, podsjetićemo da je prije samo 25 godina Crna Gora imala 44 teretna broda, u vlasništvu dvije renomirane kompanije, Prekookeanske plovidbe iz Bara i Jugooceanije iz Kotora, koje su donosile prihoda koliko i turizam (Kovačević, 2015). U tom vremenu, trgovačka mornarica Jugoslavije nalazila se na 27. mjestu u svijetu po tonaži brodova na ljestvici londonskog Lojda, a SFRJ se nalazila na trećem mjestu po gradnji brodova u svijetu.

Činjenica da je Crna Gora od 2006. godine članica IMO (International Maritime Organization – Međunarodna pomorska organizacija, London), povlači za sobom određene obaveze, a to je prvenstveno ponašanje po određenim međunarodnim standardima i pravilima koja su propisana, što se može postići samo ukoliko postoje domaći propisi usaglašeni sa međunarodnim. Ratifikacijom pravnih instrumenata, prije svega konvencija, omogućena je njihova integracija u pravne sisteme brojnih država, stvarajući visok stepen uniformnosti pomorskog prava, kao i pomorstva uopšte. Ipak, nemoguće je očekivati napuštanje svih razlika u pomorskopravnom regulisanju, jer se treba uvažiti pomorska tradicija, stepen razvijenosti brodarstva ili politički, odnosno ekonomski interesi neke države u oblasti pomorstva. Takođe, ujedinjavanje pomorskog prava nije uvijek u potpunosti moguće sprovesti zbog mogućnosti ratifikovanja uz određene rezerve, ili uz ovlašćenja data državama-ugovornicama da neka pitanja uredi drugačije nego što ih uređuje konvencija.

Međutim, Crna Gora je jedna od rijetkih evropskih zemalja koja od prijema u Međunarodnu organizaciju rada nije ratifikovala konvencije bitne za status crnogorskih pomoraca. Naime, oko 5.000 crnogorskih pomoraca (ne postoji tačna evidencija) ne mogu se obratiti sopstvenoj državi za međunarodnopravnu pomoć u oblasti radnih i socijalnih odnosa, već zaštitu svojih prava i interesa u inostranstvu jedino mogu ostvariti preko Međunarodne federacije transportnih radnika – sekcije za pomorce (International Transport Federation – ITF). Različita su objašnjenja za postojeće stanje u crnogorskom pomorstvu, mada je evidentno da Crna Gora nema strategiju razvoja u ovoj oblasti. Već duže vrijeme se kao imperativ nameće ratifikovanje konvencija br. 185. i 186, što je bio zahtjev stručne javnosti – Udruženja pomorskih kapetana Crne Gore i Samostalnog sindikata u pomorskom brodarstvu i transportu Crne Gore (Jovović, 2009: 131). Shodno činjenici da je ratifikacija konvencija veoma zahtjevan posao, za čije izvršenje je potrebna velika stručnost i spremnost da se taj posao do kraja i kvalitetno obavi, trebalo bi osnovati pomorsko-istraživačku ustanovu, tj. pomorski institut koji bi raspolagao svim podacima, informacijama i znanjem o pomorstvu u svijetu, koji bi pratio nove propise, rad međunarodnih organizacija vezanih za pomorstvo, prvenstveno IMO, zatim pripremao za nadležna državna ministarstva prijedloge konvencija koje bi država trebalo da ratifikuje, upozoravao koji međunarodni propisi treba da se prate, ukazivao na rokove izvršenja tih propisa i sl. Pomorski institut, kao što je već ranije pominjano, imao bi ulogu ne samo da predlaže kako obezbijediti

sveobuhvatan kvalitetan rad pomorstva, a time i brodarstva, već i da se konstantno bavi sveobuhvatnom pripremom, analizom, sintezom i kontrolom istraživanja potrebnog za razvoj cjelokupnog pomorstva Crne Gore (Tauzović, 2002).

Ukoliko bi Crna Gora prihvatila pomenute konvencije, unaprijedila bi standarde u toj oblasti, pa je samim tim u obavezi da izradi nove ili prilagodi postojeće nacionalne propise u cilju njihove primjene u praksi. U konkretnom slučaju, to podrazumijeva uspostavljanje nacionalnih službi za zapošljavanje i raspoređivanje pomoraca, izdavanje novih biometrijskih pomorskih knjižica od nadležnih tijela koja moraju imati opremu za izdavanje takvih isprava, sprovođenje inspekcijskog nadzora životnih i radnih uslova na brodovima koji se nalaze u crnogorskim lukama, kao i na brodovima pod crnogorskom zastavom itd. Posebnu pažnju treba posvetiti potpisivanju bilateralnih ugovora između Crne Gore i drugih država u kojima je zaposlena naša pomorska radna snaga, a u cilju regulisanja socijalnog, zdravstvenog i penzijskog osiguranja. Crnogorska skupština je krajem decembra 2014. donijela Zakon o potvrđivanju Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine, a nosilac ove aktivnosti je Ministarstvo rada i socijalnog staranja.

Činjenica da se tehnološke inovacije na moru pojavljuju dnevnim dinamikom, te da je more prepoznato kao značajan svjetski resurs, rezultirala je pojavom globalnog sistema očuvanja i načina korišćenja mora. Novi uslovi, pod kojima se danas odvija život na moru, zahtijevaju nove vrste znanja i vještina. Iako Crna Gora ima bogatu pomorsku tradiciju, poseban naglasak treba staviti na aspekt osposobljavanja pomorskih kadrova, jer osnova svega treba da budu dobro obučeni kadrovi spremni za obavljanje vrlo složenih operativnih i strategijskih poslova u pomorstvu, koji svakim danom postaju sve kompleksniji i multidisciplinarniji. Pod poslovima u pomorstvu podrazumijevaju se svi poslovi koji se kao specifični vrše u brodarstvu, osnovnoj djelatnosti u pomorstvu, lukama i brodogradnji, a trebalo bi da se tu posebno obuhvate i poslovi na osposobljavanju pomorskih kadrova. Brodarski poslovi obuhvataju poslove na brodu i poslove na kopnu. Poslovi na brodu su specifični, nužno uslovljeni prirodom plovidbe i zahtjevima broda, kao posebnog organizacionog sistema koji vrši operacije po moru, koji je veoma skup, vrlo sofisticiran i za čiji je rad potrebna velika stručnost njegove posade. Prvenstveno se misli na poslove koji se odnose na vođenje broda (oficire palube i mašine), koji se osposobljavaju na upravljačkom nivou. Stručnost za pomenuta zvanja stiže se kroz osposobljavanje pomoraca, koje se sastoji od obrazovanja i obučavanja. To su dva paralelna sistema koja se međusobno uslovljavaju, što bi trebalo da bude predmet detaljnijih razmatranja.

Da bi u potpunosti oživjelo pomorstvo kao vitalni privredni segment Crne Gore, potrebno je dodatno modernizovati i prestrukturirati saobraćajni i pomorski sistem u smjeru prihvatanja i implementacije savremenih naučnih i empirijskih razvojnih pravaca, posebno vodeći računa o održivom rastu i razvoju pomorskog saobraćaja. Procesi globalizacije i liberalizacije, kao i snažan porast svjetske pomorske trgovine, omogućavaju crnogorskim lukama potencijalni status čvorišta evropske, a i svjetske pomorske trgovine. Istovremeno, zbog izloženosti globalnom tržištu, javlja se izraženi pritisak na saobraćaj i pomorstvo u smislu potrebe da se poboljša operativna efikasnost i povećaju uslužni kapaciteti, a u cilju unapređenja konkurentnosti na globalnom tržištu.

Naime, u savremenoj fazi tranzicije Crne Gore, kada treba organizovati tržišne ustanove i osigurati njihovo funkcionisanje, kada treba nadvladati postojeće stanje čitave privrede, pripremati se za približavanje i ulazak u Evropsku uniju, usvojiti dugoročnu strategiju razvoja i smišljeno se uključivati u proces globalizacije, potrebno je pronaći takve modele, pravce i mjere državne intervencije koji će

doprinijeti ostvarenju strateških ciljeva razvoja i osposobiti čitavu privredu, pa i pomorstvo, za povećanje međunarodne konkurentnosti, kao i za lakši prodor na svjetsko tržište. Većina strateških mjera, koje su predviđene za ostvarivanje dugoročnog razvoja Crne Gore, gotovo u potpunosti vrijede i za ostvarivanje koncepcije dugoročnog razvoja pomorske privrede.

ZAKLJUČAK

Pomorska privreda se ni u razvijenim pomorskim zemljama nije mogla normalno razvijati isključivim djelovanjem tržišnog mehanizma, pa je država bila prisiljena da mu u nacionalnom i strateškom interesu pruži razne oblike finansijske i systemske podrške radi lakšeg prevazilaženja teškoća konjunkturnih nepovoljnih fluktuacija, međunarodne konkurencije i političkih napetosti. Osim toga, savremeni proces globalizacije lakše podnose razvijene zemlje, koje nemaju naročite potrebe da ga ograničavaju, jer ga ionako sprovodi njihov krupni kapital uložen u transnacionalne korporacije i koristi za ostvarenje proizvodnog, tehnološkog i finansijskog monopola u svijetu.

Sve je češća pojava da stvarno vlasništvo nad brodom nema ništa zajedničko sa zastavom koju brod nosi. Nacionalnost broda poprima sve više formalnopravni karakter, dok stvarno gubi nacionalni i ekonomski smisao. U takvim okolnostima sveopštih promjena, gube se i nestaju tradicionalni ciljevi protekcionizma pomorskog brodarstva, što logično unosi promjene u shvatanje funkcije pomorskog brodarstva u sistemu nacionalne privrede. Stereotip ciljeva protekcionizma je zastario i izgubio se, pa je nestao i interes države kao institucije da poseže za skupim zaštitnim mjerama. Istovremeno se pitanje regulisanja pomorskog brodarstva sve više pomiče s nacionalnog na međunarodni nivo odlučivanja. Time je sazrelo i shvatanje funkcije savremene države u nacionalnom pomorskom brodarstvu. Države i međunarodna zajednica sve više ograničavaju svoje djelovanje na sfere zaštite javnog interesa. Zbog toga se u takve prioritete država svakako više uklapaju visoki standardi sigurnosti, zaštita prirode i zdrava konkurencija na tržištu pomorskog brodarstva, nego redistribucije dohotka na protekcionizam nacionalnog brodarstva.

Da bi pomorstvo i saobraćaj bili važna karika u transportnim mrežama svijeta, važna je harmonizacija s politikom Evropske unije i unapređenje nivoa pružanja usluga, s tendencijom da se na taj način udovolji zahtjevima savremenih transportnih lanaca. Aktuelno stanje u crnogorskom sistemu saobraćaja i pomorstva nije u potpunosti nezadovoljavajuće te se javlja potreba za ubrzanjem razvoja, u čemu saobraćajna i pomorska politika Evropske unije i Crne Gore treba da imaju partnerski i komplementarni odnos. Naime, možemo zaključiti da je, uvažavajući specifičnosti pomorske privrede Crne Gore u nastojanjima kvalitetnije integracije u saobraćajne procese Evropske unije, važno ne zaboraviti da je svjetsko more jedno i da je svjetsko pomorsko tržište jedinstveno.

IZVORI

1. Drašković, M. (2015). *Osnovi organizacije pomorskih preduzeća*. Kotor: Fakultet za pomorstvo.
2. Jovović, I. (2009). *Međunarodnopravna zaštita pomoraca*. Podgorica: Matica crnogorska.
3. Kovačević, P. (2015). *Istorija bokeljskog pomorstva*. Herceg Novi: Knjižara So.

4. Mitrović, F., Sumić, D., Plazibat, V. (2013). *Ekonomika brodarstva*. Split: Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet.
5. Perić, T., Radačić, Ž., Šimulčik, D. (2000). *Ekonomika prometnog sustava*. Zagreb: Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti.
6. Tuzović, J. (1993). *Ekonomika i organizacija brodarstva*. Kotor: Fakultet za pomorstvo.
7. Tuzović, J. (2002). *Brodarska ekonomika i organizacija*. Podgorica: ITP Unireks.
8. Zelenika, R. (2010). *Ekonomika prometne industrije*. Rijeka: Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci.
9. Zelenika, R. (2001). *Prometni sustavi, Tehnologija – Organizacija – Ekonomika – Logistika – Menadžment*. Rijeka: Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci.
10. Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore (2010). Vlada Crne Gore: Ministarstvo saobraćaja i pomorstva.
11. Informator o lukama od nacionalnog značaja (2013). Vlada Crne Gore: Ministarstvo saobraćaja i pomorstva.
12. Zakon o morskim lukama ("Sl. list CG" br. 51/08).
13. <http://msp.gov.me>

