

UDK: 656.51+351.824.1(4-672EU)

Biblid: 0025-8555, 71(2019)

Vol. LXXI, br. 3, str. 361–386

Originalni naučni rad

Primljen 13. avgusta 2019.

Odobren 22. avgusta 2019.

DOI: <https://doi.org/10.2298/MEDJP1903361V>

## Evropska pomorska vojna industrija: od fragmentisanosti ka evropeizaciji?

Dejana M. VUKASOVIĆ<sup>1</sup>

**Apstrakt:** U radu se analiziraju razvoj i perspektive evropske pomorske vojne industrije. Budući da EU u okviru zajedničke bezbednosne i odbrambene politike (ZBOP) sve više sprovodi i pomorske vojne operacije, ova oblast industrije postaje sve značajnija za delovanje EU kao strateškog aktera. Kao i ostale grane vojne industrije (vojna aeronautika i elektronika, kopnena industrija), i pomorska vojna industrija pretrpela je značajne promene nakon Hladnog rata i procesa „banalizacije” koji ju je zahvatio. Svrha rada je da odgovori na pitanje u kojoj meri je ova grana industrije „evropeizovana”, tj. da li se danas može govoriti o transnacionalizaciji evropske pomorske industrije, te kakve posledice ovi procesi imaju po nacionalnu suverenost država članica EU. U tom cilju, u radu će se najpre razmatrati proces „banalizacije” evropske vojne industrije u celini i uticaj ovog procesa na nacionalne vojne industrije. Zatim će analiza biti usmerena na sektor pomorske vojne industrije. Autorka ukazuje na specifičnost ove grane industrije, koju odlikuje fragmentacija i „nacionalnu zarobljenost”. Konačno, u trećem delu rada, razmatraju se perspektive daljeg razvoja ove industrije. Zaključuje se da evropska pomorska vojna industrija još uvek nije „evropeizovana” i da države članice EU i dalje favorizuju nacionalne proizvođače. Ipak, u svetlu novih inicijativa koje su sprovedene u oblasti razvoja tržišta vojne opreme EU, vojna industrija u celini, a samim tim i pomorska vojna industrija, kreću se u pravcu rastuće homogenizacije i evropeizacije.

**Ključne reči:** evropska pomorska industrija, EU, industrija naoružanja, tržište vojne opreme, evropeizacija, „banalizacija”, fragmentacija.

<sup>1</sup> Autorka je viši naučni saradnik u Institutu za političke studije u Beogradu.

E- pošta: [dvukcevic@yahoo.fr](mailto:dvukcevic@yahoo.fr)

Rad je nastao kao rezultat rada na projektu broj 179009 koje finansira Ministarstvo prosvete, nauke i tehnološkog razvoja Republike Srbije.

## Uvod

Zajednička bezbednosna i odbrambena politika EU (ZBOP) predstavlja jedan od novijih projekata procesa evropske integracije. Realizacija ove politike, simbolično započete usvajanjem francusko-britanske deklaracije iz Sen-Maloa 1998. godine, doživela je pun zamah u poslednjoj deceniji. Značajan segment razvoja ove politike EU predstavlja politika naoružanja, koja se odnosi na proizvodnju i nabavku vojne opreme. Šta se podrazumeva pod politikom naoružanja EU? Ovaj pojam obuhvata dva paralelna procesa, politički i industrijski. Kao politički proces, ona predstavlja harmonizaciju politika proizvodnje i snabdevanja oružjem država članica EU. Kao industrijski proces, ona podrazumeva razvoj evropske vojne industrije. Dakle, sektor naoružanja, kao sektor proizvodnje, trgovine i snabdevanja dobara i usluga u vojne svrhe, zasnovan je recipročnoj povezanosti ponude i potražnje.

Naše istraživanje u ovom radu biće ograničeno na sektor ponude, tj. vojnu industriju. Obrazovanje evropske vojne industrije je neophodan uslov za razvoj bezbednosne i odbrambene politike EU, jer bez odgovarajućih strateških kapaciteta, EU se ne može razvijati kao politička i strateška sila. Predmet istraživanja ovog rada usmeren je na sektor evropske pomorske vojne industrije. Budući da EU u okviru ZBOP-a sve više sprovodi i pomorske vojne operacije, ova oblast industrije postaje sve značajnija za delovanje EU kao strateškog aktera. Kao i ostale grane vojne industrije (vojna aeronautika i elektronika, kopnena industrija), i pomorska vojna industrija pretrpela je značajne promene nakon Hladnog rata i procesa „banalizacije” koji ju je zahvatio. Cilj rada je da se odgovori na pitanje u kojoj meri je ova grana industrije „evropeizovana” i kakve posledice proces „banalizacije” ima po nacionalnu suverenost država članica EU. U cilju odgovora na ova pitanja, rad će najpre biti usmeren na proces „banalizacije” evropske vojne industrije. Zatim će se analizirati osnovne odlike sektora evropske pomorske industrije. Konačno, izazovi i perspektive budućeg razvoja ove industrije biće razmatrani u ovom radu. Zaključuje se da se u svetlu novih inicijativa sprovedenih u oblasti razvoja tržišta vojne opreme EU, vojna industrija u celini, a samim tim i pomorska vojna industrija, kreću u pravcu rastuće homogenizacije i evropeizacije.

## Proces „banalizacije” evropske vojne industrije

Vojna industrija ili industrija naoružanja tradicionalno je razmatrana kao atipična grana industrije.<sup>2</sup> Za to postoji više razloga. Najpre, tehnološko-proizvodna logika ove industrije teško je uporediva sa drugim granama industrije. Zatim, vojna industrija tradicionalno je povezana sa nacionalnim tržištima i propisima. Ovom industrijom dominira država kao jedini kupac, i ona može uticati na vojnu industriju na različite načine (određivanjem njenog tehnološkog razvoja, strukture i veličine), što joj omogućava da upravlja unutrašnjim tržištem i kontrolom izvoza. Stoga se tržište vojne opreme često naziva i monopsonskim tržištem, u kojem postoji samo jedan kupac (država), a mnoštvo proizvođača.<sup>3</sup> Posledica povezanosti države i vojne industrije je višedecenijska izolovanost vojne industrije od logike tržišne ekonomije.<sup>4</sup> U poslednjih četrdeset godina, vojne industrije evropskih država bile su rezultat njihovih individualnih politika, što je dovelo do razjedinjenosti evropske vojne industrije.<sup>5</sup> Ipak, odnos država-vojna industrija nije bio jednosmeran: recipročna zavisnost u praksi je ograničavala slobodu državnog odlučivanja, koja se ogledala u pritiscima koje su preduzeća vršila na političke odlučioce kada se radilo o izboru određene opreme ili proizvođača.<sup>6</sup>

Kraj Hladnog rata i osnivanje unutrašnjeg tržišta EZ usloveli su značajne političke i ekonomske promene, koje su se odrazile na industriju naoružanja i međunarodnu trgovinu oružjem. Raspad vojnih blokova doveo je do napuštanja „trke u naoružanju” koja je obeležila period Hladnog rata, što je dovelo do značajnih smanjenja u vojnoj proizvodnji usled drastičnog smanjenja ponude. Takođe, formiranje unutrašnjeg tržišta EZ značilo je mogućnost za preduzeća da se međusobno nadmeću na nacionalnim tržištima. Ovaj sled događaja doveo je

---

<sup>2</sup> Bernard Jullien, Vincent Frigant, “L’inéluctable incomplétude des politiques industrielles régionales et européennes: les leçons de la reconversion des industries de la Défense dans les années 90”, *Economie et Institutions*, vol. 2008-2009, n° 12&13, 2011, p. 139.

<sup>3</sup> Martin Trybus, *Buying Defence and Security in Europe. The EU Defence and Security Procurement Directive in Context*, Cambridge University Press, Cambridge, 2014, p. 31.

<sup>4</sup> Keith Hartley, “Crise de l’industrie de l’armement et reconversion au sein de l’Union européenne”, in: Roland De Penanros (ed.), *Reconversion des industries d’armement: crise, adaptation sectorielle et développement régional*, Notes et Etudes documentaires, n° s 5020-21, La Documentation française, Paris, 1995, p. 96.

<sup>5</sup> Ovo se prevashodno odnosi na Francusku, Italiju i Španiju, u manjoj meri na Veliku Britaniju i Švedsku, dok u Nemačkoj vlada nije raspolagala značajnim instrumentima kako bi uticala na komercijalnu aktivnost preduzeća. O ovome detaljnije u daljem tekstu.

<sup>6</sup> Jean-Paul Hébert, “Armement: le choc de l’Europe”, *RAMSES*, 1999, p. 241.

do preobražaja odnosa između države i vojne industrije, koja sve više postaje deo tržišne ekonomije i zakona konkurencije. Ovaj fenomen, nazvan „banalizacija vojne industrije”<sup>7</sup>, bio je praćen tehnološkom ekspanzijom civilnog sektora, koji je kao posledicu imao smanjenje investicija u sektoru vojnog istraživanja i razvoja i sve veće okretanje ka civilnom sektoru. Isto tako, smanjenje vojnih budžeta država članica EU, a posebno dela budžeta koji se odnosio na vojnu opremu, dovelo je do smanjenja proizvodnje oružja. Posledice ovakvog razvoja bile su nepovoljne za preduzeća, jer je odsustvo učešća u nekom programu prisiljavalo preduzeća da napuštaju vojni sektor.<sup>8</sup>

Proces „banalizacije” evropske vojne industrije, tj. uključivanje ove grane industrije u logiku tržišne ekonomije i zakona konkurencije doveo je do redefinisanja uloge države u ovoj oblasti. Države članice EU su bile prinuđene da podrže promene u vojnoj industriji, budući da smanjenje nacionalnog budžeta više nije moglo biti dovoljno za dalji razvoj vojne industrije.<sup>9</sup> Nacionalna politika naoružanja nije više mogla isključivo da se zasniva na etatističkoj i protekcionističkoj logici s obzirom da je proces liberalizacije vojnih tržišta imao uticaj na politiku naoružanja i uslovio reforme koje su činile sve težom i nepoželjnijom intervencionističku politiku države. To, međutim, nije značilo da su države odustale od vršenja uticaja na industrijski sektor u cilju očuvanja jakog nacionalnog vojno-industrijskog kapaciteta. Države su na različite načine, bilo putem liberalizacije (Francuska), bilo putem regulisanja rizika koje liberalizacija sa sobom nosi (Velika Britanija, Nemačka) nastojale da zaštite i promovišu svoja industrijska preduzeća na sve konkurentnijem tržištu.<sup>10</sup>

U Velikoj Britaniji, politika naoružanja je sve do početka 80-ih godina prošlog veka bila obeležena nacionalnim protekcionizmom, uz učešće države u nacionalnoj proizvodnji i davanju prednosti nacionalnim preduzećima prilikom dodele javnih ugovora o proizvodnji u oblasti naoružanja. Početkom 80-ih godina, međutim, dolazi do zaokreta u pogledu uloge države u domenu proizvodnje

---

<sup>7</sup> Frédérique Sachwald, “Defence Industry Restructuring: the End of an Economic Exception?”, *Les Notes de l'IFRI*, n° 15 bis, 1999, p. 9.

<sup>8</sup> Burkard Schmitt, “De la coopération à l'intégration: les industries aéronautique et de défense en Europe”, *Cahier de Chaillot*, n° 40, 2000, p. 8.

<sup>9</sup> Romuald Dupuy, “L'industrie européenne de défense: changements institutionnels et stratégiques de coopération des firmes”, *Innovations*, n° 42, 2013, p. 86.

<sup>10</sup> Catherine Hoeffler, “L'émergence d'une politique industrielle de défense libérale en Europe. Appréhender le changement de la politique par ses instruments”, *Gouvernement et action publique*, n° 4, 2013, p. 649.

oružja, koji je praćen postepenom liberalizacijom tržišta vojne opreme i nabavkom opreme pod najpovoljnijim uslovima (*best value for money*), uz smanjenje troškova i izmenom odnosa države i industrije u pravcu liberalnog modela.<sup>11</sup> Ipak, od kraja 90-ih godina i procesa banalizacije koji je zahvatio evropsku vojnu industriju, dominantan pristup u Velikoj Britaniji je da država treba da ima određenu ulogu u okviru mehanizama tržišta, kako bi omogućila opstanak nacionalnih vojnih preduzeća. Ipak, učešće države u vlasništvu preduzeća se smatra kao negativan trend, te je privatno vlasništvo osnovna odlika preduzeća u svim sektorima vojne proizvodnje u ovoj državi.

Francusku industriju naoružanja odlikovala je višedecenijska protekcionistička politika, sa dominantnom ulogom države u proizvodnji i finansiranju razvoja ove industrije.<sup>12</sup> Kraj Hladnog rata, smanjenje vojnih budžeta i obima vojne proizvodnje, usloveli su postepeno smanjenje uloge države u ovoj industriji i reforme usmerene na uvođenje tržišnih mehanizama. Kombinacija državnog intervencionizma i liberalizacije, koja ubuduće odlikuje francusku vojnu industriju, i dalje, međutim, ima za cilj davanje podrške nacionalnim industrijskim preduzećima i jačanje nacionalne industrijske i tehnološke baze naoružanja. Proces privatizacije preduzeća koji je sproveden u Francuskoj, manjeg je obima nego u Velikoj Britaniji, posebno u sektorima kopnene i pomorske industrije, gde su preduzeća još uvek u većinskom vlasništvu države (Nexter, DCNS). Iako je proces privatizacije bio najuspešniji u oblasti vojne aeronautike i elektronike, francuska država je i u tom sektoru zadržala status akcionara (slučaj Airbus-a), što ukazuje na istrajnost francuskog modela „bliskosti” između javnih i privatnih elita u vojnoj industriji. Takođe, i pored procesa liberalizacije, sektor naoružanja ostaje u Francuskoj strogo zaštićen sektor, uz tendenciju da se pravnim aktima ograniči delovanje stranih ekonomskih aktera u nacionalnoj vojnoj industriji.<sup>13</sup>

Nemačka je od 90-ih godina XX veka počela da sprovodi mere jačanja uloge države u regulisanju vojnog sektora, sa ciljem davanja podrške nacionalnim

---

<sup>11</sup> Catherine Hoeffler, “L’émergence d’une politique industrielle de défense libérale en Europe. Appréhender le changement de la politique par ses instruments”, *op. cit.*, pp. 650-651.

<sup>12</sup> Jean-Pierre Saulnier, “Les oscillations de l’industrie française de défense: entre continuité régaliennne et transformations organisationnelles”, *Prospective et stratégie*, n° 1, 2010, pp. 89-102; Philippe Garraud, “Un siècle de transformations du périmètre de l’Etat dans les fabrications d’armements: une comparaison intersectorielle”, *Guerres mondiales et conflits contemporaines*, n° 252, 2013, pp. 113-129.

<sup>13</sup> Videti opširnije: Antonio Calcara, “State-defence industry relations in the European context: French and UK interactions with the European Defence Agency”, *European Security*, vol. 26. n° 4, 2017, pp. 527-551.

preduzećima. Ovakav sled dešavanja posledica je specifičnog statusa Nemačke nakon Drugog svetskog rata, kada je ovoj državi bila zabranjena proizvodnja oružja, i u kojoj je dominirala liberalna koncepcija uloge države u ekonomiji, što je imalo za posledicu odsustvo uloge države u proizvodnji, dodeljivanje tendera na osnovu pravila konkurencije, uz odsustvo ovlašćenja države da spreči ili zabrani pojavu monopolističkog položaja.<sup>14</sup> Nakon drastičnog smanjenja vojnih budžeta koje je zahvatilo države članice sa završetkom Hladnog rata, praćenih smanjenjem proizvodnje u vojnoj industriji, ali i ujedinjenja Nemačke i prvih vojnih operacija u Persijskom zalivu, nemačka vojna politika postala je sve više usmerena na jačanje potreba i kapaciteta *Bundeswehr*-a. Ovaj sled događaja bio je praćen promenom percepcije ekonomske uloge države. Dok je dotadašnja distanciranost nemačke vlade smatrana kao prednost za razvoj nemačke privrede, ova neaktivnost je usled novih faktora smatrana za rizičnu od strane industrijskih preduzeća, kako u pogledu nacionalne autonomije u snabdevanju vojnim proizvodima, tako i u pogledu uticaja Nemačke u okviru saradnje sa drugim državama.<sup>15</sup> Tako se, za razliku od Velike Britanije i Francuske, u kojima je proces privatizacije obuhvatio i smanjenje udela vlasništva države u okviru preduzeća, dajući istovremeno veću autonomiju privatnim akterima u tržišnoj utakmici, u Nemačkoj zapaža jačanje uloge države kao akcionara preduzeća vojne industrije, sa ciljem zaštite nacionalnih preduzeća u procesu saradnje sa drugim državama, poput Francuske i Velike Britanije.<sup>16</sup> Takođe, nemačka država kao zakonodavac nije imala nikakvog učešća u kontroli fuzija i kupovine domaćih preduzeća od strane stranih kompanija, sve do slučaja kupovine nemačkog HDW-a od strane američkog investitora OEP (*One Equity Partner*), kada je usvojen amandman na zakon o spoljnoj trgovini, koji predviđa mogućnost zabrane kupovine domaćeg preduzeća od strane stranog, ukoliko su ugroženi vitalni nacionalni interesi države.<sup>17</sup>

Italijanski industrijski model sličan je francuskom modelu. Izraženo državno učešće u vlasništvu kapitala je osnovna odlika italijanskih preduzeća. Početkom 90-tih godina, italijansku vojnu industriju odlikovalo je prisustvo velikog broja malih i srednjih preduzeća, bez postojanja velike nacionalne kompanije koja bi bila konkurentna na međunarodnom tržištu. Italijansko vojno tržište bilo je fragmentisano, uz velika dupliranja u proizvodnji i značajno oslanjanje na domaće

---

<sup>14</sup> Catherine Hoeffler, "L'émergence d'une politique industrielle de défense libérale en Europe. Appréhender le changement de la politique par ses instruments", *op. cit.*, pp. 653-654.

<sup>15</sup> *Ibid.*, pp. 654-655.

<sup>16</sup> *Ibid.*

<sup>17</sup> Opširnije o ovome u narednom podnaslovu.

tržište. Proces nacionalne konsolidacije koji je otpočeo u tim uslovima, doveo je do fuzionisanja manjih i srednjih preduzeća i obrazovanja nacionalnog vodećeg preduzeća u oblasti odbrane (Finmeccanica). Restrukturiranje vojne industrije bilo je praćeno procesom internacionalizacije, izraženom u vidu obrazovanja *joint venture*-a i partnerstva sa drugim evropskim državama (MBDA, Eurofighter, Thales Alenia Space).<sup>18</sup> U pogledu upravljačke strukture u preduzećima, italijanski model sličan je francuskom. Progresivno, ali ipak delimično povlačenje italijanske države iz kapitala preduzeća ostvaruje se u poslednjoj deceniji, uz prisustvo i privatnih preduzeća na italijanskom tržištu.<sup>19</sup>

Kao vojno neutralna država, Švedska je tokom Hladnog rata razvila jaku vojnu industriju, koja je uključivala proizvodnju velikih sistema naoružanja i municije, kao i napredne borbene avione. Švedsku vojnu industriju u tom periodu odlikovala je autarhična politika naoružanja, zasnovana na razvijanju jakih nacionalnih kapaciteta i ograničenim uplivom stranih investitora (politika “*Sweden first*”).<sup>20</sup> Nakon Hladnog rata, usled smanjenja vojnih budžeta, desile su se značajne promene u švedskoj politici naoružanja, koje su se odrazile na njenu vojnu industriju. Privatizacija, koncentracija i ulazak kapitala stranih investitora zahvatile su švedsku vojnu industriju 90-ih godina prošlog veka.<sup>21</sup> Ove promene bile su praćene i značajnim uplivom stranog kapitala i kupovinom velikog broja švedskih vojnih kompanija od strane stranih preduzeća. Veliki broj kompanija koje su delimično ili potpuno bile u državnom vlasništvu postale su vlasništvo stranih kompanija. Za strane kompanije, osnovna motivacija bila je pristup švedskoj tehnologiji proizvodnje i samim tim eliminisanje konkurentnosti švedske vojne industrije. Trenutno u Švedskoj postoji pet velikih preduzeća proizvođača naoružanja, od kojih su četiri u stranom vlasništvu.<sup>22</sup>

---

<sup>18</sup> Alessandro Marrone, Alessandro M. Ungaro, “Relations between the United States of America and Italy in the post-Cold War period: a defence-industrial perspective”, *Cahiers de la Méditerranée*, 88/2014, p. 3.

<sup>19</sup> *Industries et technologies de défense italiennes: Perspectives d’après crise*, IRIS, Paris, 2015, p. 93.

<sup>20</sup> Hélène Masson, Martin Lundmark, “Base industrielle et technologique de défense suédoise: défis et priorités d’action du gouvernement Lovfen”, *Recherche&Documents*, n° 5, 2015, p. 20.

<sup>21</sup> Većina vojnih kompanija postale su deo državne kompanije *Celsius Industries*, koju je zatim kupilo preduzeće Saab, koje je kontrolisalo oko 80% švedske vojne proizvodnje – Masako Ikegami, “The End of a “National” Defence Industry?: Impacts of globalisation on the Swedish defence industry”, *Scandinavian Journal of History*, vol. 38, n° 4, 2013, p. 442.

<sup>22</sup> BAE Systems Bofors, BAE Systems Hägglunds, ThyssenKrupp Marine Systems AB i Nammo Sweden su u stranom vlasništvu, dok je izuzetak preduzeće Saab, koje ostvaruje više od 50% švedske prodaje naoružanja – Mark Bromley, Siemon Wezeman, “Current trends in the international arms trade and implications for Sweden”, SIPRI, 2013, p. 10.

Zemlje istočne i centralne Evrope imaju ograničene vojno-industrijske kapacitete. Vojne industrije ovih država obeležene su istorijskom prošlošću i međusobno se značajno razlikuju uprkos tome što su decenijama predstavljale deo Istočnog bloka i usklađivale svoj nivo vojne proizvodnje i integracije sa sovjetskim vojnim i industrijskim kapacitetima. Tokom Hladnog rata, neke države bile su direktno povezane sa SSSR-om u razvoju vojne industrije (baltičke države), dok su druge zemlje posedovale različite stepene autonomije u zavisnosti od kapaciteta njihovih nacionalnih industrija. Tako su pojedine države, poput Čehoslovačke, Poljske i Rumunije, bile značajni izvoznici oružja u vreme Hladnog rata.<sup>23</sup> Nakon završetka Hladnog rata, raspada Varšavskog pakta i modela planske ekonomije, vojne industrije ovih država pretrpele su duboke izmene, kako u pogledu veličine i strukture, tako i u pogledu obima proizvodnje. Prelazak sa planske na tržišnu ekonomiju bio je praćen drastičnim smanjenjem budžeta u oblasti vojnih nabavki, što je imalo za posledicu smanjenje prihoda u vojnom sektoru i tendenciju ka preusmerenosti vojnih preduzeća za obavljanje aktivnosti u civilnom sektoru. Ipak, ovaj proces bio je praćen velikim teškoćama, i samo mali broj preduzeća uspeo je da usmeri svoje aktivnosti u civilne svrhe, dok je većina vojnih preduzeća bila zahvaćena izmenama u vlasničkoj strukturi preduzeća, koja postaju mahom akcionarska društva sa većinskim vlasništvom državnih institucija (ministarstvo trgovine, industrije), dok je manji deo preduzeća privatizovan i uglavnom u stranom vlasništvu.<sup>24</sup>

## Fragmentisanost evropske pomorske vojne industrije

Evropsku pomorsku vojnu industriju odlikuje specifičnost u odnosu na druge grane vojne industrije. Za razliku od sektora vojne aeronautike i elektronike, u kome su programi zajedničke saradnje i razvoja između država članica EU doveli do približavanja nacionalnih industrijskih preduzeća i obrazovanja transnacionalnih kompanija, u sektoru pomorske vojne industrije saradnja između nacionalnih preduzeća nije imala strukturni efekat, i nije dovela do približavanja nacionalnih industrijskih kompanija. Konsolidacija se obavljala isključivo na nacionalnom nivou, te su stoga i ova preduzeća u velikoj meri zavisna od nacionalnih državnih porudžbina. Određeni oblici približavanja u vidu programa saradnje u ovoj oblasti obično se svode na ciklično približavanje, dok je izostala saradnja između velikih industrijskih proizvođača. Proliferacija nacionalnih konkurentnih programa koja je

---

<sup>23</sup> Vilem Kolin, "Towards Balanced Defence Industry in Europe: Main Specificities of Central and Eastern European Defence Industries", *IRIS Notes*, 2015, pp. 3–4.

<sup>24</sup> *Ibid.*, pp. 4–5.



usled ovih okolnosti bila neizbežna, imala je kontraproduktivno dejstvo jačanja konkurencije između evropskih nacionalnih preduzeća na izvoznim tržištima. Određeni pomak u saradnji primetan je poslednjih godina u sektorima pomorske elektronike, sistema naoružanja i borbenih sistema, ali je ova saradnja i dalje obeležena izraženom nacionalnom logikom.<sup>25</sup>

Svetska pomorska industrija, a naročito sektor brodogradnje, suočava se poslednjih godina sa velikim izazovima. Smanjenje potražnje za proizvodnjom novih brodova, sve veća konkurencija iz zemalja Dalekog Istoka, te finansijska kriza koja je zahvatila EU i svet 2008. godine, imala je nepovoljan uticaj na razvoj pomorske industrije. Ovaj negativni sled događaja ostavio je posledice i na pomorske vojne industrije država članica EU, koje odlikuje sve manji broj zaposlenih i zatvaranje velikog broja brodogradilišta. Za razliku od sektora aeronautike i elektronike, sektor pomorske industrije uglavnom je usmeren na proizvodnju u vojne svrhe. Specifičnost ovog sektora ogleda se u značaju koji za sektor brodogradnje imaju preduzeća koja proizvode elektroniku ili navigaciju, tj. elemente borbenih sistema. Mnoge od ovih kompanija ne pripadaju samo srednjim i malim preduzećima, već i različitim sektorima, poput elektronike, raketa, radara itd. U ovom sektoru, brodograditelj deluje kao glavni izvođač i integrator sistema. Međutim, u velikim vojnim plovilima, borbeni sistemi (elektronika, radari, navigacija, sistemi oružja) predstavljaju oko 70% od ukupnih troškova, dok na trup broda otpada samo oko 30% cene određenog proizvoda. Situacija je obrnuta kada je reč o komercijalnim brodovima u kojima elektronika i navigacija predstavljaju oko 20% od ukupne cene plovila.<sup>26</sup>

Osnovna odlika evropske pomorske vojne industrije je njena izražena razjedinjenost. S jedne strane, ovu industriju čine države sa jakom pomorskom tradicijom (Francuska, Velika Britanija, Nemačka, Španija), koje se izdvajaju u odnosu na druge države, budući da poseduju nacionalna tržišta koja su konsolidovana i skoncentrisana u rukama po jednog dominantog aktera, prevashodno usmerenog na vojnu proizvodnju. Nasuprot njima, u drugim državama (Italija, Finska, Holandija, Danska), nacionalno pomorsko tržište obeleženo je dominacijom industrijskih aktera usmerenih prevashodno na civilne aktivnosti.<sup>27</sup>

U Velikoj Britaniji, glavni akteri u proizvodnji vojne opreme u pomorskoj industriji su *BAE Systems* i *Babcock/VT Group*. *BAE Systems* je glavni snabdevač

---

<sup>25</sup> Hélène Masson, Cédric Paulin, *Perspectives d'évolution de l'industrie de défense en Europe*, Fondation pour la recherche stratégique, Paris, 2007, p. 79.

<sup>26</sup> European Parliament, Directorate General for External Policies of the European Union, June 2013, "The development of a European Defence Technological and Industrial Base", p. 43.

<sup>27</sup> Hélène Masson, Cédric Paulin, *Perspectives d'évolution de l'industrie de défense en Europe*, op. cit., p. 78.

opreme za britansku pomorsku industriju. Ovo preduzeće izrađuje pomorske brodove i podmornice, kao i borbene sisteme i opremu. Ovaj gigant obavlja i niz usluga u pomorskoj industriji, uključujući održavanje i modernizaciju programa za podršku brodova i opremu i upravljanje pratećom infrastrukturom. Osim proizvodnje *Astute* podmornica, proizvodi i borbene sisteme *CMS 1 Combat System*, brodove *Type 26 Global Combat Ship*, nosače aviona (*Queen Elizabeth Class Aircraft Carriers*) i brodove za patroliranje (*Offshore Patrol Vessels*). Njegov glavni konkurent je preduzeće *Babcock/VT Group*, specijalizovano za pružanje usluga u oblasti vojne i civilne pomorske industrije. Ovo preduzeće proizvodi sisteme za komunikaciju, koji su ugrađeni na sisteme naoružanja, dronove i proizvode za simulaciju za obuku i obrazovanje.

Lider nemačke pomorske industrije je TKMS (*ThyssenKrupp Marine Systems*). Dugo godina, nemačka pomorska industrija bila je obeležena rivalstvom dva preduzeća, *HDW (Howaldtswerke Deutsche Werft)*, lidera u oblasti konvencionalnih podmornica i *TKW (Thyssen Krupp Weften)*, preduzeća koje je posedovalo dva gradilišta: *Blohm+Voss*, lidera u oblasti proizvodnje fregata i *TNSW*, koji je delovao u oblasti civilne pomorske industrije i realizacije podmornica.<sup>28</sup> Zahvaljujući ovim preduzećima, Nemačka je postala svetski lider u oblasti konvencionalnih podmornica i jedan od glavnih izvoznika brodova, naročito u oblasti fregata. Konsolidacija nemačke pomorske industrije nije se odvijala spontano i bez teškoća. Nemačka vlada, uprkos učešću u podeli nacionalnih porudžbina između dva nemačka rivala, nije imala direktan uticaj na strategije preduzeća u cilju njihovog grupisanja, budući da su oba preduzeća bila privatizovana. Ovaj sektor nije bio razmatran kao područje od strateškog značaja sve do 2002. godine, kada je američki investitor *OEP (One Equity Partner)* najavio kupovinu *HDW*-a. Ova odluka uslovia je delovanje Vlade u cilju razmatranja budućnosti industrijskih pomorskih kapaciteta Nemačke, što je imalo za rezultat usvajanje amandmana na postojeći zakon o spoljnoj trgovini, koji se odnosio na kupovinu domaćeg preduzeća od strane stranih investitora. Prema ovom amandmanu, svaka transakcija koja je uključivala više od 25% kapitala preduzeća koje deluje u oblasti odbrane morala je biti prijavljena saveznom ministarstvu ekonomije, koje je imalo ovlašćenje da u roku od mesec dana zabrani kupovinu domaćeg preduzeća od strane stranog, ukoliko su ugroženi vitalni nacionalni interesi države.<sup>29</sup> Ove okolnosti dovele su do postepenog povlačenja *OEP*-a i približavanja

---

<sup>28</sup> Benjamin Gallezot, "Panorama de l'industrie navale militaire européenne", *L'Armement*, n° 79, 2002, p. 37.

<sup>29</sup> Hélène Masson, "Le conglomérat industriel allemand ThyssenKrupp Marine Systems (TKMS), point d'ancrage d'une future consolidation européenne du secteur navale militaire?", *Note de la FRS*, n° 19, 2008, p. 4.

HDW i TKW-a, koji su se fuzionisali 2004. godine i obrazovali preduzeće TKMS (*ThyssenKrupp Marine Systems*). Ovo preduzeće je 100% u vlasništvu Thyssen-Krupp-a. Ovaj proces nacionalne konsolidacije imao je za cilj da obezbedi intenzivniju saradnju između nacionalnih aktera u oblasti vojnih brodova i podmornica.

Nemačka je uz Veliku Britaniju najznačajnija evropska država u oblasti restrukturiranja pomorskih vojnih brodogradilišta.<sup>30</sup> TKMS je svetski lider u oblasti konvencionalnih podmornica, sa oko 60% udela na svetskom tržištu u ovoj oblasti. Ipak, u periodu između 2010. i 2014. godine, njegov udeo na tržištu podmornica je opao na 48%, budući da je izgubio dva tradicionalna klijenta, Indiju i Brazil, koji su se opredelili za kupovinu podmornica konkurentnog francuskog preduzeća DCNS. Svetska dominacija TKMS-a u oblasti konvencionalnih podmornica datira još od 60-ih godina prošlog veka i izrade podmornice HDW Class 209.<sup>31</sup>

U Francuskoj, glavni akter u pomorskoj vojnoj industriji je DCNS (*Direction des constructions navales de systèmes et de services*). Francusku pomorsku industriju, sve do 60-ih godina prošlog veka, odlikovala je asimetrična dualna organizacija ovog sektora, sa neujednačenom podelom narudžbina između države i privatnih brodogradilišta, da bi, nakon tog perioda, privatna brodogradilišta ustupila mesto monopolističkom položaju države, koja je kontrolisala tri istorijske lokacije: Lorijan (*Lorient*) za izradu fregata, Šerbur (*Cherbourg*) za proizvodnju nuklearnih podmornica i Brest (*Brest*) koji je posedovao velika brodogradilišta za proizvodnju kruzera, nosača aviona, komandnih brodova.<sup>32</sup> Ipak, sa obrazovanjem DCNS-a 2007. godine, francuska pomorska industrija beleži zaokret ka delimičnoj privatizaciji ključnih preduzeća u ovoj oblasti. Tako je promenom vlasništva nekadašnjeg državnog preduzeća DCN (*Direction des constructions navales*) sa 100% državnog kapitala, obrazovan DCNS, koji je za akcionare imao francusku državu sa kapitalom od 75% i francusko preduzeće *Thales* sa 25%, uz dogovor o postepenom povećanju učešća kapitala ovog preduzeća na 35% do kraja 2011. godine.<sup>33</sup> DCNS je značajan akter u proizvodnji konvencionalnih podmornica, još

---

<sup>30</sup> *Ibid.*, p. 3.

<sup>31</sup> Patrick Van Den Ende, "Marché des sous-marins d'attaque conventionnels: un état des lieux des compétiteurs", *Défense&Industrie*, n° 2, octobre 2014, p. 12. U međuvremenu, izrađeni su modeli podmornica HDW Class 212A, 214 i 216. U oblasti pomorskih vojnih brodova, preduzeće je poznato po proizvodnji fregata, među kojima se izdvajaju klase F-124 i F-125, kao i MEKO A-200. Takođe, TKMS je dominantan u proizvodnji korveta, među kojima se ističu MEKO A-100 i K-130.

<sup>32</sup> Philippe Garraud, "Un siècle de transformations du périmètre de l'Etat dans les fabrications d'armement: une comparaison intersectorielle", *Guerres mondiales et conflits contemporains*, n° 252, 2013, pp. 118–119.

<sup>33</sup> "Thales va coopérer avec Nexter et entrer au capital de DCNS", *La Tribune*, 15.12.2011. <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/industrie/aeronautique-defense/20111215tri>

od proizvodnje podmornice Type Daphne krajem 60-ih godina HH veka, podmornice Agosta 70 proizvedene 70-ih godina, tradicionalno namenjene nacionalnim pomorskim snagama, ali i izvozu na tržišta Španije, Pakistana, Južne Afrike i Portugalije.<sup>34</sup>

Dve primorske države, Italija i Španija, kreću se različitim putanjama u razvoju nacionalne pomorske industrije. Osnovna odlika italijanske pomorske industrije je smanjenje proizvodnje nacionalnih brodova i sve veća orijentisanost ka zajedničkim programima, dok je u Španiji započet proces povećanja proizvodnje brodova, ali u jednom kompleksnom i nestabilnom industrijskom okruženju. U Italiji, preduzeće *Fincantieri* je najznačajniji akter kako u civilnoj tako i u vojnoj nacionalnoj pomorskoj industriji. Ovo preduzeće ostvaruje 80% od ukupne vojne proizvodnje u oblasti pomorske industrije. *Fincantieri* je do 2014. godine bilo državno preduzeće, a sa procesom privatizacije koji je te godine započeo, preduzeće je sada većinski u državnom vlasništvu, sa 72,5% kapitala u rukama italijanske države preko preduzeća *Fintecna*, dok je 27,5% kapitala na berzi.<sup>35</sup> Ovo preduzeće poseduje dva polivalentna vojna brodogradilišta koja ujedno obavljaju aktivnosti i u civilnom sektoru (*Muggiano* i *Riva Trigoso*), kao i veliki broj civilnih brodogradilišta, kako u Italiji, tako i u Evropi, Aziji i Americi (Norveška, Rumunija, Vijetnam, SAD, Brazil). *Fincantieri* se istakao u proizvodnji krstarećih i transportnih brodova. Trenutno je ovo preduzeće među najvećim svetskim proizvođačima putničkih brodova. Takođe, veoma je zapažena aktivnost *Fincantieri*-a u proizvodnji vojnih brodova svih vrsta (fregate, korvete, patrolni čamci, nosači aviona (*Cavour*), kao i luksuznih jahti. U aktivnosti ovog preduzeća ubraja se i remont brodova i promena njihove namene, posebna istraživanja, adaptacija objekata. Ovo preduzeće ima dugu istoriju dizajna i proizvodnje konvencionalnih podmornica, među kojima se ističu Type Toti iz 1965. godine i Type 1081 iz 1978. godine. Međutim, pošto je preduzeće postepeno gubilo na uspešnosti u dizajnu podmornica, Italija je bila prinuđena da kupi četiri nemačke podmornice HDW Class 212A. U cilju prevazilaženja ovog nedostatka, preduzeće

---

b000671553/thales-va-cooperer-avec-nexter-et-entrer-au-capital-de-dcns.html, 12/03/2019. Danas su akcionari ovog preduzeća francuska država sa 62,5%, Thales sa 35% i 2,5% zaposleni u DCNS. Ovo preduzeće je razvilo partnerstva kako na teritoriji Francuske (Thales, Chantiers de l'Atlantique, Technicatome), tako i u Evropi (sa Navantia-om u oblasti podmornica, sa *Fincantieri*-jem u okviru programa *Horizon*).

<sup>34</sup> Patrick Van Den Ende, "Marché des sous-marins d'attaque conventionnels: un état des lieux des compétiteurs", *Défense&Industrie*, n° 2, Octobre 2014, p. 12.

<sup>35</sup> "Industries et technologies de défense italienne: Perspectives d'après crise", IRIS, 2015, <http://www.iris-france.org/wp-content/uploads/2016/03/EPS201-IndustriesDefenselitalienne-Annexes.pdf>, 23/03/2019, p. 32.

se okrenulo razvoju saradnje sa ruskim *Rubin*-om u cilju izrade podmornice *S1000*. Međutim, tokom 2014. godine, preduzeće je obustavilo izradu ove podmornice zbog ukrajinske krize.<sup>36</sup>

Jedan od strateških sektora u španskoj pomorskoj vojnoj industriji je sektor brodogradnje. Glavni akter u ovom sektoru i u celoj pomorskoj industriji je državno preduzeće *Navantia* koje je 100% u vlasništvu španske države (SEPI *Sociedad Estatal de Participaciones Industriales*). Preduzeće je osnovano 2005. godine, nakon turbulencija koje su zahvatile špansku vojnu industriju, obeleženih najpre spajanjem vojnih i civilnih aktivnosti u ovom sektoru, a zatim njihovim razdvajanjem. Tokom 1997. godine, preduzeće specijalizovano za civilne pomorske aktivnosti *Astilleros Espanoles* fuzionisalo se sa preduzećem *Bazan*, usmerenim isključivo na vojne proizvode, i osnovano je preduzeće *IZAR*, specijalizovano i za civilne i za vojne aktivnosti u pomorskoj industriji, koje je bilo 100% u vlasništvu države i dobijalo subvencije od strane španske države. Vojna brodogradilišta koja su pripadala *IZAR*-u, grupisala su se 2005. godine u okviru novog preduzeća *Navantia*, koje se nametnulo kao lider na nacionalnom tržištu i koje obavlja čitav spektar aktivnosti u okviru pomorske vojne industrije, uključujući i borbene sisteme, sisteme kontrole i nadzora, usluga itd. Ovo preduzeće zauzima monopolistički položaj i glavni je snabdevač za špansku pomorsku flotu. U oblasti proizvodnje fregata, preduzeće je za nacionalnu flotu ugovorilo isporuku deset fregata tipa F-100, brodova za logističku podršku i strategijsko projektovanje, patrolnih čamaca, četiri multifunkcionalna borbena broda, četiri podmornice S-80 do kraja 2016. godine. Fregate tipa F-100 su multifunkcionalni brodovi, i predstavljaju direktnu konkurenciju fregatama u okviru francusko-italijanskog programa FREMM. *Navantia* je značajan izvoznik u oblasti pomorske vojne industrije, i njeni proizvodi su veoma konkurentni na tržištima u Australiji, Norveškoj, Maleziji, Venecueli, Indiji, Čileu, Maroku i Tajlandu.<sup>37</sup>

Države članice severne Evrope, iako skromnije po svojim kapacitetima, ipak nisu na margini evropske pomorske vojne industrije. Ove države daju prioritet modularnosti i fleksibilnosti objekata, kupovini građevina za projektovanje i višenamenskih fregata. Budžetska ograničenja u ovim zemljama bila su praćena zatvaranjem mnogih brodogradilišta tradicionalno usmerenih na vojnu proizvodnju i prodorom civilnih preduzeća koja su, u takvim okolnostima, razvila

---

<sup>36</sup> Patrick Van Den Ende, "Marché des sous-marins d'attaque conventionnels: un état des lieux des compétiteurs", *Défense&Industrie*, n° 2, octobre 2014, p. 17.

<sup>37</sup> "Navantia, a military naval construction development model", [http://www.navantia.es/interior.php?id\\_sec=1&id\\_pag=76](http://www.navantia.es/interior.php?id_sec=1&id_pag=76), 02/04/2019.

strategiju kupovine ovih brodogradilišta. To se posebno odnosi na holandskog giganta *Damen Schelde* i dansko preduzeće *Odense Steel Shipyard*, privatna preduzeća specijalizovana za civilne aktivnosti, koja sve više usmeravaju svoje delatnosti u vojnoj sferi, naročito u oblasti izgradnje i održavanja pomorskih platformi srednje i velike tonaže.<sup>38</sup> Takođe, švedsko preduzeće *SAAB*, gigant vojne aeronautike i elektronike, prisutan je u nacionalnoj pomorskoj vojnoj industriji sa proizvodnjom torpeda, radarskih i raketnih podvodnih sistema, podvodnih bespilotnih vozila i pomorskih C3I sistema. Poslednjih godina, ovo preduzeće najavilo je proširenje svoje delatnosti u pomorskoj oblasti, naročito u oblasti proizvodnje podmornica i vojnih brodova.<sup>39</sup>

Nove članice EU, zemlje centralne i istočne Evrope, imaju dugu tradiciju pomorske proizvodnje koja datira još iz perioda socijalizma. U poslednjoj deceniji, ove države pronašle su svoje mesto kao podizvođači ali i kao proizvođači specijalizovanih brodova, poput ro-ro brodova u Hrvatskoj i teretnih brodova u Poljskoj. Sektor brodogradnje u Poljskoj je nakon ekonomske tranzicije i drastičnih smanjenja budžeta namenjenih nabavci vojne opreme skoro u potpunosti iščezao, za razliku od vojne aeronautike, koja je opstala zahvaljujući promenama vlasničke strukture preduzeća u toj oblasti ili njihovim uključivanjem u velike državne holding kompanije.<sup>40</sup> Osamdesetih godina prošlog veka, brodogradnja u Poljskoj bila je jedna od najrazvijenijih grana njene privrede, što je Poljsku činilo jednim od najvećih svetskih proizvođača prekookeanskih brodova. Sa raspadom Sovjetskog Saveza, otkazivanjem vojnih porudžbina i lošom upravljačkom praksom, a zatim i ekonomskom krizom 2008. godine, poljska brodogradilišta našla su se u veoma teškoj situaciji.<sup>41</sup> Ipak, nakon višegodišnjih pokušaja njihovog oživljavanja, i uprkos gašenju pojedinih brodogradilišta, zapaža se određeni pomak u konsolidaciji poljske pomorske industrije, koji se ogleda u preusmeravanju velikih proizvođača brodova ka delatnostima remonta i održavanja, uz manji obim proizvodnje

---

<sup>38</sup> Hélène Masson, Cédric Paulin, "L'industrie navale de défense en Europe: un avenir en suspens?", *Note de la FRS*, 2006, p. 24.

<sup>39</sup> Martin Lundmark, "Kockums: the Repatriation of the Swedish Underwater Crown Jewel", *Défense&Industrie*, n° 1, juin 2014, p. 8.

<sup>40</sup> Przemyslaw Skulski, "The Defence Industry at the Beginning of the Twenty-first Century: A European Perspective", *Review of Asian and Pacific Studies*, vol. 38, 2013, p. 174.

<sup>41</sup> Poljska je 80-ih godina imala pet brodogradilišta. Nakon raspada Sovjetskog Saveza, brodogradilišta nisu uspela da se prilagode prelasku sa planske, centralizovane privrede na liberalizaciju tržišta u oblasti vojne opreme- K. Wróbel, J. Frankowski, "Fall and Rise of Polish Shipbuilding Industry", *The International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, vol. 10, n° 1, 2016, p. 152.

brodova.<sup>42</sup> Što se tiče Hrvatske, u ovoj zemlji je sprovedeno restrukturiranje brodogradnje<sup>43</sup>, sa posebnom ulogom brodogradilišta “Uljanik”, koje je usmereno na proizvodnju ro-ro brodova, sa strategijom proširenja proizvodnje na polarne kruzere.<sup>44</sup> Većina drugih država orijentisana je na sektorsku proizvodnju u pomorskoj industriji. Primera radi, Češka je zadržala značajne kapacitete u oblasti vojnog osmatranja i radarskih sistema.<sup>45</sup>

Kada je reč o sektorskoj proizvodnji u pomorskoj industriji, zapažaju se određene sličnosti u oblasti pomorske industrije velikih proizvođača. Kada je reč o odnosu proizvođača u odnosu na snabdevače borbenim sistemima, *BAE Systems* je trenutno jedino preduzeće specijalizovano i za platforme i za snabdevanje borbenim i komunikacionim sistemima. Francuski *DCNS* ima sličnu tendenciju, sa strategijom približavanja sa *Thales*-om, ali i nemački *TKMS*, sa kupovinom *Atlas Elektronik*-a od *BAE Systems*-a 2005. godine, preduzeća specijalizovanog za vojnu elektroniku širokog spektra. Dakle, određena homogenost prisutna je između britanskog, francuskog i nemačkog industrijskog pristupa, sa tendencijom ka strukturiranju tržišta elektronske opreme na nacionalnom nivou. Što se tiče Italije i Španije, ove zemlje odlikuje partnerski odnos između preduzeća za platforme i za borbene sisteme i elektronsku opremu. Tako je preduzeće *Finmeccanica Leonardo* redovni snabdevač elektronske opreme za *Fincantieri*, ali se ova saradnja odvija u vidu obrazovanja konzorcijuma između dva preduzeća, a ne i u učešću u kapitalu preduzeća, kao što je slučaj sa *Thales*-om i *DCNS*-om. To je posebno uočljivo kod programa fregata *Horizon* i *FREMM*, za koje je osnovan joint venture *OSN (Orizzonte Sistemi Navale)*, zadužen za dizajn fregata, sa 51% učešća *Fincantieri*-a i 49% *Finmeccanica Leonarda*, dok je preduzeće *Eurosystnav SAS*, zaduženo za razvoj borbenih sistema za fregate *Horizon*, u potpunosti pod kontrolom *Finmeccanica Leonarda*. Ipak, poslednjih godina, i u italijanskoj pomorskoj industriji primećuje se tendencija ka novom

---

<sup>42</sup> K. Wróbel, J. Frankowski, “Fall and Rise of Polish Shipbuilding Industry”, *op. cit.*, p. 153. Autori navode da su tokom 2013. godine poljska brodogradilišta proizvela samo 12 brodova, nasuprot 70-im i 80-im godinama prošlog veka, kada je Poljska proizvodila više od šezdeset brodova godišnje.

<sup>43</sup> Ana Perić Hadžić, “Restrukturiranje hrvatske brodogradnje u kontekstu pristupanja Europskoj uniji”, *Pomorski zbornik*, br. 47-48, 2013, str. 122.

<sup>44</sup> Tatjana Kaštelan, “Brodogradilište Uljanik proizvodi u punoj snazi”, *HRT Radio*, 19.10.2016, <http://radio.hrt.hr/clanak/brodogradiliste-uljanik-proizvodi-u-punoj-snazi/129787/06/06/2019>.

<sup>45</sup> Martin Michelot, Milan Šuplata, “Defence Industrial Policy in Slovakia and Czech Republic: Drivers, Stakeholders, Influence”, *Ares Policy Paper*, n° 12, 2016, p. 9.

pristupu industrijskog razvoja, koji se ogleda u strategiji približavanja preduzeća za platforme i kompanija specijalizovanih za elektronsku opremu.

## Izazovi i perspektive evropske pomorske vojne industrije

Za razliku od sektora vojne aeronautike i elektronike, sektor pomorske vojne industrije ima skromno iskustvo kada je reč o zajedničkim programima proizvodnje određenih proizvoda. Ova situacija otežava transnacionalizaciju ove industrije, posebno imajući u vidu činjenicu da oblast vojne brodogradnje podrazumeva veoma široki lanac snabdevanja i visoki stepen međupovezanosti pomorskog sektora sa ostalim sektorima. Pomorski sektor obuhvata proizvodnju, isporuku i održavanje svih pomorskih vojnih kapaciteta uključujući i složene sisteme naoružanja, kako za borbe na površini vode, tako i za podvodne operacije. U pojedinim sektorima, evropske industrijske kompanije su veoma konkurentne, naročito francuske i nemačke u oblasti proizvodnje i izvoza fregata i podmornica. U ovim sektorima, ove dve države predstavljaju glavne konkurente na svetskom tržištu. Nemački *TKMS* je glavni konkurent francuskom *DCNS*-u, posebno kada je reč o isporuci podmornica u druge evropske zemlje (Poljska, Norveška). Poslednjih godina, *DCNS* beleži značajan prodor na međunarodno tržište. U 2016. godini, ovo preduzeće izabrano je za glavnog dobavljača konvencionalnih podmornica *Shortfin Barracuda Block 1A* za potrebe australijske kraljevske mornarice.<sup>46</sup> S druge strane, Norveška se početkom 2017. godine opredelila za kupovinu četiri podmornice *TKMS*-a.<sup>47</sup> Osim Nemačke i Francuske, neuspela saradnja usled konkurencije između država članica primetna je i između Francuske i Španije. Naime, *DCNS* je sa španskom *Navantiom* razvio program *Scorpène*, namenjen zajedničkom razvoju i proizvodnji podmornica. Ova saradnja trebala je da omogući modernizaciju španske flote, ali i širenje delovanja *DCNS*-a izvan tradicionalnih tržišta (Španija, Pakistan). Uspeh ove saradnje ogledao se u prodoru na tržište Čilija, Malezije i Indije. Međutim, od 2008. godine, Španija je uporedo započela razvoj konkurentnog nacionalnog programa izrade podmornica

<sup>46</sup> Laurent Lagneau, "L'Australie choisit le groupe français DCNS pour ses futurs sous-marins", *Zone militaire*, 26.04.2016, <http://www.opex360.com/2016/04/26/australie-choisit-le-groupe-francais-dcns-pour-ses-futurs-marins/> 28/05/2018.

<sup>47</sup> Jean-Pierre Maulny, "Sous-marin norvégiens: l'Allemagne devient-il le pays qui organise la coopération en matière d'armement en Europe?", *Analyses de l'IRIS*, 10.02.2017, <http://www.iris-france.org/88767-sous-marins-norvegiens-lallemagne-devient-il-le-pays-qui-organise-la-cooperation-en-matiere-darmement-en-europe/> 08/05/2018.



S-80, što je imalo za posledicu raskid francusko-španske saradnje u oblasti proizvodnje *Scorpène*-a. Od 2010. godine, za proizvodnju i komercijalizaciju ovih podmornica zadužen je isključivo *DCNS*. Španska *Navantia* nema jasnu strategiju saradnje sa drugim državama članicama EU, i često je zatočenik trenutnih odluka i naglih zaokreta u politici. Karakterističan primer u tom pogledu predstavlja upravo saradnja sa francuskim *DCNS*-om oko izrade podmornica *Scorpène*.

Isto tako, slučaj sa švedskim *Kockums Naval Systems*-om pokazao je u kojoj meri je oblast pomorske vojne industrije obeležena nacionalnom vojnom logikom i koliko su evropske države nevoljne da razvijaju međusobnu saradnju u ovoj oblasti. Naime, Švedska je još 2003. godine otpočela pregovore sa Norveškom i Danskom oko projekta izrade podmornice Viking, iz kojih su se obe države povukle već 2004. godine.<sup>48</sup> Otuda je izrada podmornica ostao nacionalni projekat, čija je prva faza, faza dizajna podmornice nove generacije pod nazivom A26 zvanično otpočela 2010. godine. Međutim, pregovori oko proizvodnje novih podmornica sa nemačkim *TKMS*-om, koji je u međuvremenu postao vlasnik švedskog pomorskog brodogradilišta *Kockums Naval Systems*-a, tradicionalnog proizvođača podmornica za švedsku mornaricu (Södermanland, A19 Gotland), odvijali su se uz velike teškoće. Švedska politička i vojna elita zauzela je stav da *TKMS* daje preferencijalni tretman nemačkim podmornicama, i da je sprečio pregovore *Kockums Naval Systems*-a sa Singapurom, tradicionalnim klijentom *Kockums*-a i potencijalnim partnerom za finansiranje podmornice A26, te da mu je ponudio nemačke podmornice Type 218.<sup>49</sup> Slična situacija dogodila se i sa Poljskom i Norveškom, koji su takođe razmatrane kao potencijalni partneri za izradu švedskih podmornica A26. Tenzije koje su usledile dovele su do prekida kontakta između *TKMS*-a i švedske vlade, naročito nakon pokušaja *TKMS*-a da izvrši transfer švedske tehnologije za proizvodnju podmornica bez saglasnosti švedske vlade, i da usmeri *Kockums* na proizvodnju manjih podmornica uprkos odsustva potražnje za njihovom proizvodnjom.<sup>50</sup> Nakon višemesečne agonije, i pod pritiskom švedske

---

<sup>48</sup> Hélène Masson, Martin Lundmark, "Base industrielle et technologique de défense suédoise: défis et priorités d'action du gouvernement Löfven", *Recherches&Documents*, n° 5, 2015, p. 33.

<sup>49</sup> Hélène Masson, Martin Lundmark, "Base industrielle et technologique de défense suédoise: défis et priorités d'action du gouvernement Löfven", *Recherches&Documents*, n° 5, 2015, pp. 33-34. Švedska vlada optužila je nemačko preduzeće da je kupilo *Kockums* isključivo sa ciljem da se uništi konkurencija – Bruno Trévidic, "ThyssenKrupp contraint de céder des chantiers navals", *Les Echos*, 01.07.2014, <https://www.lesechos.fr/2014/07/thyssenkrupp-constraint-de-ceder-des-chantiers-navals-286848>, 08/07/2018.

<sup>50</sup> Martin Lundmark, "Kockums: the Repatriation of the Swedish Underwater Crown Jewel", *Défense&Industrie*, n° 1, juin 2014, p. 7.

vlade, nemački *TKMS* i švedska vlada potpisali su 2014. godine memorandum o razumevanju, kojim je predviđena kupovina *Kockums*-a od strane *SAAB*-a, što je i učinjeno u julu iste godine. Ubuduće, *SAAB* će proširiti svoje delatnosti u pomorskoj industriji, i steći status ne samo aktera u oblasti opreme, već i status integratora/graditelja. Međutim, prodor ovog preduzeća izvan nacionalnog tržišta trenutno se odvija uz teškoće. Tome doprinosi činjenica da su poslednji primerici podmornice A19 Gotland isporučeni švedskoj pomorskoj floti još 1997. godine, kao i Australiji i Singapuru.<sup>51</sup> U nastojanju da proširi mogućnosti izvoza, kao i nalaženja partnera za program podmornice A26, *SAAB Kockums* je dao ponudu u okviru programa izrade 12 australijskih podmornica SEA 1000, koja je, međutim, odbijena od strane australijskih vlasti, navodeći kao glavni razlog odsustvo aktivnosti švedskog preduzeća u procesu proizvodnje podmornica od sredine 90-tih godina, te dovodeći u pitanje kapacitet preduzeća za adekvatno upravljanje programom.<sup>52</sup> Nakon ovog neuspeha, *SAAB* se okrenuo ka holandskom gigantu *Damen Schelde*-u, sa kojim je postignut dogovor o zajedničkim aktivnostima u oblasti podmornica, koji uključuje obnavljanje holandskih kapaciteta u oblasti podmornica, podelu troškova oko razvoja i održavanja podmornica nove generacije, kao i zajednički pristup kada je reč o izvozu.<sup>53</sup>

Uprkos “nacionalnoj zarobljenosti” evropske pomorske vojne industrije, poslednjih godina zapažen je određeni pomak u pravcu njene “evropeizacije”, sa razvojem zajedničkih poduhvata i kompanija u određenoj grani industrije. U oblasti fregata, *DCNS* saraduje sa italijanskim *Fincantieri*-jem u okviru programa Horizon i FREMM. Za proizvodnju protivvazdušnih fregata Horizon obrazovan je francusko-italijanski *joint venture Horizon SAS*, zadužen za upravljanje celokupnog razvoja i proizvodnje fregata. U okviru programa učestvuju *Finmeccanica Leonardo*, *Fincantieri*, *Thalès* i *DCNS*. Ravnoteža u pogledu kvaliteta i kvantiteta rada obezbeđena je tako što je upravljanje proizvodnjom borbenih sistema povereno preduzećima *Thalès*, *DCNS* i *Finmeccanica Leonardo*, a upravljanje platformama preduzeću *Fincantieri*. Program *FREMM* za proizvodnju višenamenskih fregata

---

<sup>51</sup> Šest podmornica je proizvedeno od strane *Kockums*-a najpre u Švedskoj, a zatim u Australiji zahvaljujući transferu tehnologije, koje su u australijskoj floti zamenile britanske podmornice Oberon, čija proizvodnja datira od 60-ih godina prošlog veka. Takođe, četiri podmornice su kupljene od strane singapurske flote sredinom 90-ih godina. Videti: Hélène Masson, Martin Lundmark, “Base industrielle et technologique de défense suédoise: défis et priorités d’action du gouvernement Löfven”, *op. cit.*, p. 45.

<sup>52</sup> Hélène Masson, Martin Lundmark, *op. cit.*, p. 45.

<sup>53</sup> “Saab teams up with Damen to address submarine market”, *European Defence Matters*, n° 7, 2015, p. 9.

takođe je rezultat francusko-italijanske saradnje. Upravljanje razvojem i proizvodnjom ovih fregata povereno je od 2005. godine Organizaciji za zajedničku saradnju u oblasti naoružanja (OCCAR).<sup>54</sup> Program se sastoji od proizvodnje 18 fregata, od kojih je 10 namenjeno francuskoj floti, dok je 8 fregata namenjeno italijanskoj floti. Predviđena je izgradnja ovih fregata u tri verzije: za opšte namene (GP), za protivzračne ratne operacije (FREDA) i antipodvodne ratne operacije (ASM/ASW). Prve fregate isporučene su 2012. godine, a ostatak isporuke predviđen je najkasnije do 2022. godine.<sup>55</sup>

Uprkos ovim projektima, evropska pomorska industrija ostaje razjedinjena. Bilo je pokušaja da se oformi evropski lider u pomorskoj industriji, koji bi bio poput *Airbus-a* (bivši *EADS*) u oblasti aeronautike i elektronike. Predviđeno je da Francuska i Nemačka budu nosioci ovog projekta, tako što će francuski *DCNS* i *Thales* oformiti zajedničko preduzeće sa nemačkim *TKMS*. Ipak, ovaj predlog nije realizovan, budući da je prednost data konsolidaciji nacionalnih aktera, a delimično i zbog teškoća koje bi pratile obrazovanje evropskog preduzeća u oblasti pomorske vojne industrije. Naime, nacionalni akteri još uvek nisu spremni da se fuzionišu na evropskom nivou. Naprotiv, evropske države su veoma vezane za sopstvene industrijske kapacitete u pomorskoj industriji. Većina evropskih vlada prevashodno kupuje domaće proizvode, jer pomorski sektor ima izraženi nacionalni karakter. Rezultat ovakvog stanja je skupo dupliranje industrijskih kapaciteta. Primera radi, Francuska i Velika Britanija proizvode zasebno nuklearne podmornice, dok u SAD-u postoji samo jedan proizvođač ovih podmornica. Slična situacija je i sa proizvodnjom fregata, u kojoj učestvuje jedanaest dobavljača nasuprot samo jednom iz SAD-a. Francuska i nemačka vojna industrija predstavljaju glavne konkurente u ovoj industriji, s obzirom da izrađuju proizvode koji imaju identičnu svrhu i služe istim klijentima. Takođe, pomorsku industriju odlikuje i veliki jaz između tradicionalno jakih proizvođača i “novih” članica EU, u kojima je pomorski sektor nekonkurentan i posluje sa velikim teškoćama. Otuda je osnovni izazov omogućiti balans između ove dve “krajnosti” kao i davanje prednosti zajedničkim vojnim programima koji bi omogućili približavanje evropskih pomorskih industrija. Što se tiče izlaska Velike Britanije iz EU (Bregzit),

---

<sup>54</sup> Organizacija za zajedničku saradnju u oblasti naoružanja (OCCAR) osnovana je 9. septembra 1998. godine u Farnborough-u. Potpisnice Konvencije o obrazovanju OCCAR-a bile su Francuska, Nemačka, Velika Britanija i Italija. Osnovna misija ove organizacije je da upravlja, koordinira i omogućava realizaciju programa iz oblasti naoružanja, kako bi se poboljšala efikasnost vođenja programa. Sa obrazovanjem Evropske agencije za odbranu, veći deo aktivnosti OCCAR-a prešao je na ovu agenciju. U toku 2012. godine, OCCAR i Agencija potpisale su sporazum o administrativnoj saradnji.

<sup>55</sup> OCCAR, “FREMM-Multi Mission Frigates”, <http://www.occar.int/programmes/fremm>, 21/07/2019.

ova situacija neće se značajnije odraziti na razvoj evropske pomorske vojne industrije, budući da je britanska odbrambena industrija usmerena na prodor na ne-evropska tržišta, posebno američko, ali i tržišta Kanade, Indije i Saudijske Arabije.<sup>56</sup> Uprkos regulativi EU u cilju razvoja evropskog tržišta vojne opreme, njen uticaj na britansku industriju je ograničen, budući da je između 80 i 90% ugovora u Velikoj Britaniji dodeljeno domaćim proizvođačima.<sup>57</sup>

Da li danas možemo da govorimo o rastućoj privatizaciji i evropeizaciji industrije naoružanja u okviru EU, a samim tim i evropske pomorske vojne industrije? Od samog početka integracionog procesa, sektor naoružanja imao je specifičan pravni status u odnosu na propise unutrašnjeg tržišta EU. Izraz ove specifičnosti predstavljao je član 296 Ugovora o EU, čija je svrha bila da uspostavi ravnotežu između tržišnih interesa EU i nacionalnih bezbednosnih interesa država članica. Pomenuti član, koji je u međuvremenu postao član 346 Ugovora o funkcionisanju EU, i čije su odredbe ostale nepromenjene, predviđa derogaciju pravila unutrašnjeg tržišta u oblasti vojnog tržišta i industrije, koja je dvostruke prirode. S jedne strane, član predviđa mogućnost pozivanja na pojam nacionalne bezbednosti kao osnovnog motiva za izuzeće tržišta naoružanja od primene pravila komunitarnog prava, dok, sa druge strane, priznaje pravo na tajnost za države članice, kojima pripada mogućnost procene poverljivosti neke informacije vezane za njihove "bitne bezbednosne interese". Uprkos činjenici da derogacija sadržana u članu 296/346 nije bila automatska, ona je postepeno postala osnovno pravilo, i sektor naoružanja je vremenom bio u potpunosti izuzet od primene komunitarnih pravnih pravila, jer je većina država članica tumačila ovaj član kao automatsko i opšte izuzeće vojnog sektora od primene pravila unutrašnjeg tržišta. Države članice su pojam „bezbednosnih interesa” određivale veoma široko, dok su istovremeno nastojale da podržavaju i favorizuju nacionalne vojne industrije.<sup>58</sup> Ipak, nedavne inicijative preduzete u oblasti odbrane u cilju jačanja bezbednosne i odbrambene politike EU kreću se u pravcu jačanja i evropeizacije evropske vojne industrije u celini, i pomorske industrije kao njene značajne grane. Delovanje Evropske agencije za odbranu u pravcu obrazovanja evropskog tržišta vojne opreme,<sup>59</sup> kao i inicijative Evropske komisije u tom pravcu,

---

<sup>56</sup> Cf. Bastian Giegerich, Christian Mölling, "The United Kingdom's contribution to European security and defence", The International Institute for Strategic Studies, German Council on Foreign Relations, February, 2018, <https://dgap.org/en/article/getFullPDF/30724>, 05/08/2019, p. 10.

<sup>57</sup> *Ibid.*, p. 8.

<sup>58</sup> Videti: Dejana Vukčević, „Derogacija pravila unutrašnjeg tržišta EU u oblasti naoružanja”, *Politi ka revija*, vol. 25, br. 3, 2010, str. 271-288.

<sup>59</sup> Opširnije o ovome u: Srđan Korać, Aleksandra Bulatović, „Evropsko odbrambeno tržište u nastajanju”, *Me unarodni problemi*, br. 1, 2011, str. 7-23.

posebno sa usvajanjem direktive 2009/43/EZ o transferu vojnih proizvoda unutar EU<sup>60</sup> i direktive 2009/81/EZ o koordinaciji procedura za nabavku određene radne snage, roba i usluga od strane ugovornih organa ili tela u oblasti odbrane i bezbednosti<sup>61</sup> usmerene su na jačanje evropske vojne industrije u celini. Takođe, ističe se i inicijativa Komisije usmerena ka osnivanju Evropskog fonda za odbranu (*European Defence Fund*), čiji je cilj da obezbedi podršku investicijama vezanim za zajednička istraživanja i zajednički razvoj vojne tehnologije i opreme.<sup>62</sup> Dugoročno, Fond je zamišljen kao instrument za jačanje konkurentnosti i inovativnosti evropske tehnološke i industrijske baze naoružanja i za obrazovanje integrisanog evropskog tržišta odbrane, uporedo sa primenom dve navedene direktive (2009/43/EZ i 2009/81/EZ).<sup>63</sup> Ovaj cilj podrazumeva ne samo podsticanje konkurentnosti, efikasnosti i inovacija u oblasti evropske vojne industrije, već i podržavanje zajedničkih akcija i prekogranične saradnje između pravnih subjekata u EU, uključujući srednja i mala preduzeća, kao i bolje iskorišćenosti industrijskog potencijala inovacija, istraživanja i tehnološkog razvoja.

## Zaključak

Evropska pomorska vojna industrija ima specifičan karakter u odnosu na ostale grane industrije naoružanja. Za razliku od vojne aeronautike i elektronike, u kojoj je „banalizacija” vojne industrije dovela do grupisanja preduzeća na evropskom nivou, u oblasti pomorske vojne industrije, proces transnacionalne konsolidacije još uvek nije dostigao pun zamah. Ovu industriju odlikuje razjedinjenost i konkurentnost između država članica, što ima za rezultat dupliranje industrijskih

---

<sup>60</sup> “Directive 2009/43/EC of the European Parliament and of the Council of 6 May 2009 simplifying terms and conditions of transfers of defence-related products within the Community”, *Official Journal of the European Union*, L 146, 10.06.2009, p. 1.

<sup>61</sup> “Directive 2009/81/EC of the European Parliament and of the Council of 13 July 2009 on the coordination of procedures for the award of certain works contracts, supply contracts and service contracts by contracting authorities or entities in the fields of defence and security and amending Directives 2004/17/EC and 2004/18/EC”, *Official Journal of the European Union*, L 216, 20.8.2009, p. 76.

<sup>62</sup> “Communication from the Commission to the European Parliament, the European Council, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Region, Launching the European Defence Fund”, European Commission, COM (2017) 295 final, Brussels, 07.06.2017, p. 4.

<sup>63</sup> Više o Evropskom fondu za odbranu: Dejana Vukasović, „Nacionalno vs. nadnacionalno u politici naoružanja EU”, *Politi ka revija*, br. 3, 2019.

kapaciteta u ovoj grani industrije. Osim izraženog nacionalnog karaktera, ovu industriju takođe odlikuje i veliki jaz između tradicionalno jakih proizvođača i „novih“ članica EU, u kojima je pomorski sektor nekonkurentan i posluje sa velikim teškoćama. Stoga osnovni izazov predstavlja smanjenje jaza između ovih članica u ovoj industriji, kao i razvoj zajedničkih programa koji bi omogućili približavanje nacionalnih pomorskih industrija. Nove inicijative koje su preduzete u okviru ZBOP-a u cilju jačanja vojnih kapaciteta i industrijske i tehnološke baze naoružanja, poput stalne strukturne saradnje (*Permanent Structured Cooperation – PESCO*) i Evropskog fonda za odbranu (*European Defence Fund*) predstavljaju značajan korak ka homogenizaciji evropskog tržišta vojne opreme, čime se omogućava prevazilaženje „nacionalne zarobljenosti“ pomorske vojne industrije i omogućava transnacionalizacija ove grane industrije.

## Bibliografija

- Bromley, Mark, Wezeman, Siemon, “Current trends in the international arms trade and implications for Sweden”, SIPRI, 2013, <https://www.sipri.org/sites/default/files/2016-03/Current-trends-in-the-international-arms-trade-and-implications-for-Sweden.pdf>, 21/03/2019, pp. 1–32.
- Calcara, Antonio, “State-defence industry relations in the European context: French and UK interactions with the European Defence Agency”, *European Security*, vol. 26. n° 4, 2017, pp. 527–551.
- Directive 2009/81/EC of the European Parliament and of the Council of 13 July 2009 on the coordination of procedures for the award of certain works contracts, supply contracts and service contracts by contracting authorities or entities in the fields of defence and security and amending Directives 2004/17/EC and 2004/18/EC, *Official Journal of the European Union*, L 216, 20.8.2009, p. 76.
- Directive 2009/43/EC of the European Parliament and of the Council of 6 May 2009 simplifying terms and conditions of transfers of defence-related products within the Community, *Official Journal of the European Union*, L 146, 10.06.2009, p. 1.
- Dupuy, Romuald, “L’industrie européenne de défense: changements institutionnels et stratégiques de coopération des firmes”, *Innovations*, n° 42, 2013, pp. 85–107.

- European Commission, Communication from the Commission to the European Parliament, the European Council, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Region, Launching the European Defence Fund, COM (2017) 295 final, Brussels, 07.06.2017, p. 4.
- European Parliament, Directorate General for External Policies of the European Union, “The development of a European Defence Technological and Industrial Base”, June 2013, p. 43.
- Gallezot, Benjamin, “Panorama de l’industrie navale militaire européenne”, *L’Armement*, n° 79, 2002, pp. 34–38.
- Garraud, Philippe, “Un siècle de transformations du périmètre de l’Etat dans les fabrications d’armements: une comparaison intersectorielle”, *Guerres mondiales et conflits contemporaines*, n° 252, 2013, pp. 113–129.
- Giegerich, Bastian, Mölling, Christian, “The United Kingdom’s contribution to European security and defence”, The International Institute for Strategic Studies, German Council on Foreign Relations, February, 2018, <https://dgap.org/en/article/getFullPDF/30724,05/08/2019>, p. 10.
- Hartley, Keith, “Crise de l’industrie de l’armement et reconversion au sein de l’Union européenne”, in: Roland De Penanros (ed.), *Reconversion des industries d’armement: crise, adaptation sectorielle et développement régional*, Notes et Etudes documentaires, n° s 5020-21, La Documentation française, Paris, 1995, pp. 95-108.
- Hébert, Jean-Paul, “Armement: le choc de l’Europe”, *RAMSES*, 1999, pp. 229–254.
- Hoeffler, Catherine, “L’émergence d’une politique industrielle de défense libérale en Europe. Appréhender le changement de la politique par ses instruments”, *Gouvernement et action publique*, n° 4, 2013, pp. 641–665.
- Ikegami, Masako, “The End of a “National” Defence Industry?: Impacts of globalisation on the Swedish defence industry”, *Scandinavian Journal of History*, vol. 38, n° 4, 2013, pp. 436–457.
- “Industries et technologies de défense italienne: Perspectives d’après crise”, IRIS, 2015, <http://www.iris-france.org/wp-content/uploads/2016/03/EPS201-IndustriesDefenseltalienne-Annexes.pdf>, 23/03/2019.
- Jullien, Bernard, Frigant, Vincent, “L’inéluctable incomplétude des politiques industrielles régionales et européennes: les leçons de la reconversion des industries de la Défense dans les années 90”, *Economie et Institutions*, vol. 2008-2009, n° 12&13, 2011, pp. 139–167.

- Kaštelan, Tatjana, "Brodogradilište Uljanik proizvodi u punoj snazi", HRT Radio, 19.10.2016, <http://radio.hrt.hr/clanak/brodogradiliste-uljanik-proizvodi-u-punoj-snazi/129787/06/06/2019>.
- Kolin, Vilem, "Towards Balanced Defence Industry in Europe: Main Specificities of Central and Eastern European Defence Industries", *IRIS Notes*, 2015, <https://www.iris-france.org/wp-content/uploads/2015/03/IRIS-Note-March-2015-V-Kolin1.pdf>, 25/03/2019, pp. 1–15.
- Korać, Srđan, Bulatović, Aleksandra, "Evropsko odbrambeno tržište u nastajanju", *Me unarodni problemi*, br. 1, 2011, str. 7–23.
- Lagneau, Laurent, "L'Australie choisit le groupe français DCNS pour ses futurs sous-marins", *Zone militaire*, 26.04.2016, <http://www.opex360.com/2016/04/26/australie-choisit-le-groupe-francais-dcns-pour-ses-futurs-marins/28/05/2018>.
- Lundmark, Martin, "Kockums: the Repatriation of the Swedish Underwater Crown Jewel", *Défense&Industrie*, n°1, juin 2014, pp. 7–8.
- Masson, Hélène, Lundmark, Martin, "Base industrielle et technologique de défense suédoise: défis et priorités d'action du gouvernement Lovfen", *Recherche&Documents*, n° 5, Fondation pour la recherche stratégique, Paris, 2015, p. 1–77.
- Masson, Hélène, "Le conglomérat industriel allemand ThyssenKrupp Marine Systems (TKMS), point d'ancrage d'une future consolidation européenne du secteur navale militaire?", *Note de la FRS*, n° 19, 2008, Fondation pour la recherche stratégique, Paris, pp. 1–21.
- Masson, Hélène, Paulin, Cédric, *Perspectives d'évolution de l'industrie de défense en Europe*, Fondation pour la recherche stratégique, Paris, 2007.
- Masson, Hélène, Paulin, Cédric, "L'industrie navale de défense en Europe: un avenir en suspens?", *Note de la FRS*, Fondation pour la recherche stratégique, Paris 2006, pp. 1–29.
- Maulny, Jean-Pierre, "Sous-marin norvégiens: l'Allemagne devient-il le pays qui organise la coopération en matière d'armement en Europe?", *Analyses de l'IRIS*, 10.02.2017, <http://www.iris-france.org/88767-sous-marins-norvegiens-lallemagne-devient-il-le-pays-qui-organise-la-cooperation-en-matiere-darmement-en-europe/08/05/2018>.
- Michelot, Martin, Šuplata, Milan, "Defence Industrial Policy in Slovakia and Czech Republic: Drivers, Stakeholders, Influence", *Ares Policy Paper*, n° 12, 2016, pp. 1–14.
- "Navantia, a military naval construction development model", [http://www.navantia.es/interior.php?id\\_sec=1&id\\_pag=76](http://www.navantia.es/interior.php?id_sec=1&id_pag=76), 02/04/2019.



- OCCAR, "FREMM- Multi Mission Frigates", <http://www.occar.int/programmes/fremm>, 21/07/2019.
- Perić Hadžić, Ana, "Restrukturiranje hrvatske brodogradnje u kontekstu pristupanja Europskoj uniji", *Pomorski zbornik*, br. 47-48, 2013, str. 121-132.
- Sachwald, Frédérique, "Defence Industry Restructuring: the End of an Economic Exception?", *Les Notes de l'IFRI*, n° 15 bis, 1999.
- Saulnier, Jean-Pierre, "Les oscillations de l'industrie française de défense: entre continuité régaliennne et transformations organisationnelles", *Prospective et stratégie*, n° 1, 2010, pp. 89–102.
- Schmitt, Burkard, "De la coopération à l'intégration: les industries aéronautique et de défense en Europe", *Cahier de Chaillot*, n° 40, 2000.
- Skulski, Przemyslaw, "The Defence Industry at the Beginning of the Twenty-first Century: A European Perspective", *Review of Asian and Pacific Studies*, vol. 38, 2013, pp. 161–178.
- "Thales va coopérer avec Nexter et entrer au capital de DCNS", *La Tribune*, 15.12.2011, <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/industrie/aeronautique-defense/20111215trib000671553/thales-va-cooperer-avec-nexter-et-entrer-au-capital-de-dcns.html>, 12/03/2019.
- Trévidic, Bruno, "ThyssenKrupp contraint de céder des chantiers navals", *Les Echos*, 01.07.2014, <https://www.lesechos.fr/2014/07/thyssenkrupp-constraint-de-ceder-des-chantiers-navals-286848>, 08/07/2018.
- Trybus, Martin, *Buying Defence and Security in Europe. The EU Defence and Security Procurement Directive in Context*, Cambridge University Press, Cambridge, 2014.
- Van Den Ende, Patrick, "Marché des sous-marins d'attaque conventionnels: un état des lieux des compétiteurs", *Défense&Industrie*, n° 2, octobre 2014, pp. 12–17.
- Vukasović, Dejana, „Nacionalno vs. nadnacionalno u politici naoružanja EU”, *Politi ka revija*, br. 3, 2019.
- Vukčević, Dejana, „Derogacija pravila unutrašnjeg tržišta EU u oblasti naoružanja”, *Politi ka revija*, 6p. 3, 2010, str. 271–288.
- Wróbel, K., Frankowski, J, "Fall and Rise of Polish Shipbuilding Industry", *The International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, vol. 10, n° 1, 2016, pp. 151–156.

*Dejana M. VUKASOVI*

**EUROPEAN MILITARY NAVAL INDUSTRY:  
FROM FRAGMENTATION TO EUROPEANIZATION?**

**Abstract:** The paper analyzes the development and perspectives of the European military naval industry. Since the EU is increasingly engaged in maritime military operations in the framework of the Common Security and Defense Policy (CSDP), this field of industry is becoming increasingly important for the functioning of the EU as a strategic actor. Like other military industry sectors (military aeronautics and electronics, land industry), the naval military industry has undergone significant changes since the Cold War and the process of “banalization” that has affected it. The purpose of this paper is to answer the question to what extent this field of industry is “Europeanized”, i.e., whether we can discuss about the “banalization” of the European naval industry, and what consequences these processes have on the national sovereignty of the EU Member States. In order to answer these questions, the paper will first consider the process of “banalization” of the European military industry. Then, the analysis will focus on the naval military industry sector. The author highlights the fragmentation of this industry and its “national capture”. Finally, in the third part of the paper, the perspectives of the development of this industry are discussed. It is argued that the European naval military industry is not yet “Europeanized” and that EU member states continue to favor national producers. However, in the light of new initiatives implemented in the field of development of the EU military equipment market, the military industry as a whole, and therefore the naval military industry, is moving towards increasing homogenization and Europeanization.

**Key words:** European military naval industry, European Union, Armament industry, Europeanization, “banalization”, fragmentation.