

**UNIVERZITET U BEOGRADU  
EKONOMSKI FAKULTET**

**Mr Ivana R. Popović Petrović**

**ADMINISTRATIVNE BARIJERE I  
IZGRADNJA INSTITUCIONALNOG  
KAPACITETA U MEĐUNARODNOJ  
TRGOVINI**

**Doktorska disertacija**

Beograd, 2012. godine

**UNIVERSITY OF BELGRADE  
FACULTY OF ECONOMICS**

**Ivana R. Popović Petrović, MSc**

**ADMINISTRATIVE BARRIERS AND  
TRADE CAPACITY BUILDING**

**Dissertation**

Belgrade, 2012.

Mentor:  
Dr Predrag Bjelić, vanr. prof.  
Univerzitet u Beogradu, Ekonomski fakultet

Članovi komisije:

1. \_\_\_\_\_

2. \_\_\_\_\_

Datum odbrane: \_\_\_\_\_

Doktorat nauka: ekonomske nauke

Beograd, 2012.

Mentor:

PhD Predrag Bjelić, Associated Professor  
University of Belgrade, Faculty of Economics

Members of the Commission:

1. \_\_\_\_\_

2. \_\_\_\_\_

Date: \_\_\_\_\_

Dissertation: Economic Sciences

Belgrade, 2012.

# ADMINISTRATIVNE BARIJERE I IZGRADNJA INSTITUCIONALNOG KAPACITETA U MEĐUNARODNOJ TRGOVINI

## Apstrakt

Tokom druge polovine 20. veka, uloga međunarodne trgovine je bila od suštinskog značaja za odvijanje razvojnog procesa u mnogim zemljama, kao i povećanja njihove konkurentnosti na svetskom tržištu. Razvojni proces je uslov za ostvarenje privrednog rasta, a u slučaju mnogih Zemalja u razvoju, bitan je zbog uticaja na smanjenje siromaštva. Bez obzira na tako značajnu ulogu, međunarodna trgovina je tokom prošlog veka bila ograničavna velikim brojem barijera i to u obliku carina, ali i necarinskih barijera. U savremenom periodu, neke od necarinskih barijera postale su „manje vidljive“, a nastale su kao posledica nedovoljno efikasnog i nedovoljno efektivnog rada carinske službe i ostalih, sa njihovim radom povezanih službi značajnih za realizaciju spoljnotrgovinskih poslova. Kao posledica njihovog delovanja, nastajali su visoki transakcioni troškovi trgovine, koji utiču na smanjenje obima i vrednosti međunarodne trgovine. Te barijere su administrativne proceduralne necarinske barijere, čija upotreba još uvek nije regulisana na multilateralnom nivou, mada se očekuje donošenje Sporazuma o olakšavanju međunarodne trgovine, nakon što je obelodanjen Nacrt budućeg sporazuma o olakšavanju međunarodne trgovine. Olakšavanje međunarodne trgovine se odnosi na više oblasti o kojima se pregovara pod okriljem WTO, a cilj same inicijative je da se omogući rast međunarodne trgovine, da se snize transakcioni troškovi trgovine, a uključuje i unapređenje vođenja carinskih postupaka, kao i prilagođavanje novim zahtevima za ostvarenjem principa bezbednosti ustanovljenim na međunarodnom nivou.

Razvoj transportne i trgovinske infrastrukture, poznate i pod pojmom „tvrde“ i „meke“ infrastrukture tokom poslednjih decenija najviše utiče na smanjenje transakcionih troškova trgovine, čime se smanjuje uticaj administrativnih proceduralnih necarinskih barijera na međunarodnu trgovinu. Sam proces izgradnje trgovinske infrastrukture naziva se izgradnja trgovinskog kapaciteta. Ovaj kompleksni proces povezan je sa modernizacijom rada carinske službe, širom sveta, a naročito u Zemljama u razvoju.

Nedostatak neophodnih sredstava bio je osnovni razlog pokretanja novog Programa pomoći za razvoj međunarodne trgovine. Taj Program je zapravo inicijativa koja se kao multilateralan projekat razvila pod okriljem Svetske trgovinske organizacije, a sa ciljem da se pruži pomoć Zemljama u razvoju, a naročito Najmanje razvijenim među njima, kako bi mogle da izgrade neophodan trgovinski kapacitet, da bi mogle da ostvare korist od procesa liberalizacije međunarodne trgovine. Primena Programa povezana je sa regionalnim programima za razvoj međunarodne trgovine.

Cilj ovog rada jeste ukazivanje na rastuću ulogu administrativnih barijera u međunarodnoj trgovini. Pored toga, u radu je pokazano na koje vrste ovih barijera mogu naići učesnici u spoljnotrgovinskom poslovanju, s obzirom da je izvršeno klasifikovanje ovih barijera i naučno prikazana njihova primena, sa posebnim osvrtom na razvojnu dimenziju međunarodne trgovine. Pokazano je i da se njihov uticaj može smanjiti ukoliko se izgradi trgovinski kapacitet, naročito u zemljama koje nemaju dovoljan stepen razvijenosti trgovinskog kapaciteta, kao i transportnog kapaciteta.

Predmet istraživanja su reprezentativni primeri zemalja, obrađeni u vidu studija slučaja, kako Razvijenih, tako i Zemalja u razvoju i Zemalja u tranziciji, među kojima se nalazi i Srbija. Opravdanost istraživanja nalazimo u polaznoj hipotezi da su administrativne barijere najrestriktivniji deo necarinskih barijera i da još nisu regulisane na multilateralnom nivou. Pokazano je da je smanjenje uticaja ovih barijera na odvijanje trgovinskih tokova ostvarivo ukoliko se smanje transakcioni troškovi trgovine, a naročito će to biti omogućeno Zemljama u razvoju, ukoliko im se omogući brža izgradnja trgovinskog kapaciteta u odnosu na izgradnju koju one samostalno mogu da finansiraju. I ulaganje u izgradnju transportnog kapaciteta svakako bi dalo rezultate u vidu poboljšanja izvoznih performansi Zemalja u razvoju, ali je visina tih ulaganja ograničavajući faktor, pa se onda pre može pristupiti skromnijim ulaganjima u izgradnju trgovinskog kapaciteta, odnosno „meke“ infrastrukture, u očekivanju takođe pozitivnog uticaja na izvozne performanse.

Naučno-istraživačke metode koje su korišćene tokom izrade ovog rada, određene su samim predmetom i ciljem istraživanja. Korišćeni su: metod analize, metod sinteze i

metod generalizacije. S obzirom na različitu poziciju Zemalja u razvoju u odnosu na Razvijene zemlje, kada je ova oblast u pitanju, polazili smo od posebnih slučajeva i dolazili do opšte ocene i uočavanja zajedničkih karakteristika, što nam je omogućio metod indukcije. Za posebnu obradu primera Srbije, na osnovu prethodno stečenih znanja iz ove oblasti, korišćen je metod dedukcije. Prikupljanje podataka neophodnih za ovo istraživanje, obavljeno je zahvaljujući kabinetskom istraživanju. Za donošenje zaključaka korišćeni su kvantitativni podaci dostupni iz dosadašnjih istraživanja, metodologija Međunarodne banke za obnovu i razvoj, iskazana primenom Indeksa logističkih performansi, kao i indikatori iz studije „Poslovanje“, indeksi Svetskog ekonomskog foruma, poput Indeksa omogućavanja međunarodne trgovine, kao i rezultati više gravitacionih modela koji su pokazali uticaj administrativnih barijera na proces olakšavanja i odvijanja međunarodne trgovine. Korišćene su i standardne statističke metode, poput metoda biranja uzoraka, kao i složenije, poput korelacije i regresije.

Doprinos rada jeste ukazivanje na ovu specifičnu grupu necarinskih barijera, o kojoj se do sada malo pisalo, s obzirom da je njihova primena tek u poslednjih dvadesetak godina, značajno intenzivirana. Imajući u vidu da Srbija još uvek nije članica WTO, kao i da očekujemo da to postane u skorijem periodu, otvaraju se mogućnosti da Srbija uzme aktivnije učešće u multilateralnim pregovorima koji se odnose upravo na još ovu preostalu grupu necarinskih barijera. To je naročito važno zato što su ostale vrste necarinskih barijera već regulisane na multilateralnom nivou, ali bez učešća Srbije.

*Ključne reči:* međunarodna trgovina, administrativne necarinske barijere, Olakšavanje međunarodne trgovine, izgradnja trgovinskog kapaciteta, Program pomoći za razvoj međunarodne trgovine.

Naučna oblast: Međunarodni ekonomski odnosi.

JEL: F 13, F 35, F 10.

UDK 339.5 (043.3)

## **ADMINISTRATIVE BARRIERS AND TRADE CAPACITY BUILDING**

### **Abstract**

International trade, especially during the second half of the 20th century, has played an essential role in many countries' development process as well as in increasing their competitiveness in the world market. Development process is a precondition for fostering economic growth and for many developing countries, it is important since it affects the reduction of poverty. Despite such an essential role, international trade was limited by a large number of tariff and non-tariff barriers during the last century. Today, some of these non-tariff barriers have become „less visible“ and they have emerged as a consequence of insufficiently efficient and effective work of customs administrations as well as other border administration necessary for making foreign trade transactions. Consequently, their implementation has incurred high transaction costs which reduce international trade. These barriers are called administrative procedural non-tariff barriers and although new Agreement on Trade Facilitation is under way, after WTO Draft Consolidated Negotiating Text on Trade Facilitation has been announced, they are still not regulated at a multilateral level. Trade Facilitation is related to many policies under negotiation at the WTO and the aim of that initiative is to facilitate trade expansion, reduce trade transaction costs as well as to streamline of clearance procedures and meet new international security requirements.

Infrastructure development which consists of transport and trade infrastructure, also known as „hard“ and „soft“ infrastructure, has in last few decades been a major factor in reducing trade transaction costs thus diminishing the administrative procedural non-tariff barriers impact on international trade. The process of improving trade infrastructure is called Trade Capacity Building. This complex process is related to the modernization of customs administration all around the world, especially in the Developing countries. A lack of funds for that purpose has motivated the launch of the new programme, the Aid for Trade. The Aid for Trade is an initiative developed as a multilateral project under the auspices of WTO, with the aim to help developing countries, especially the Least developed of them, to build the trade capacity which is



necessary for their taking full advantage of trade liberalization benefits. Its implementation is connected with regional aid initiatives in the area of trade.

The aim of this thesis is to point out the ever-increasing role of administrative barriers in international trade. In addition, the thesis establishes an array of barriers which participants in international trade may encounter, taking into account that these barriers have been classified and their use scientifically demonstrated with a special consideration of developmental aspect of international trade. It has also been shown that their impact can be diminished provided there is a trading capacity, especially in the countries in which trading and transportation capacities are insufficiently developed.

This research deals with the representative examples of Developed as well as Developing and Transitional countries, among which is Serbia, treated as case studies. The justification for this research we find in the initial hypothesis that administrative barriers represent the most restrictive area among non-tariff barriers not yet being regulated on a multilateral level. It has been shown that it is possible to diminish the impact of these barriers on ongoing trade if Trade Transaction Costs are reduced and these conditions will, in particular, pave the way for Developing countries provided that they are enabled a faster development of trading capacities than the development they can finance independently. Investments in the development of transportation capacities would certainly result in better exportation performance of Developing countries. However, the amount of investments is a limiting factor and, as a consequence, only modest investments in the development of trading capacities are possible, i.e. predominantly investing in “soft” infrastructure, which is also expected to have a positive influence on export performance.

Scientific research methods used in this thesis have been determined by its subject matter and its aim. Analysis, synthesis and generalization have been used as methods of research. Considering a different position Developing countries hold in relation to Developed countries, in this area, we start from specific cases in order to reach a general assessment and gain an insight into the common features, which was possible to achieve by using induction method. In order to process the examples from Serbia, a method of

deduction has been used, based on our previous knowledge in this area. Gathering data necessary for this research has been completed using desk research. In order to reach conclusions, we have used quantitative data available from previous research, Methodology of International Bank for Reconstruction and Development which involves using Logistic Performance Index as well as indicators from the study “Doing Business”, World Economic Forum indexes such as the Enabling Trade Index and also the results of a number of gravity models which have shown the influence of administrative barriers on the process of facilitating international trade. In addition, standard statistical methods have been used, such as the method of sampling, as well as some more complex ones, such as correlation and regression.

The contribution of this thesis is to pinpoint a specific group of insufficiently researched non-tariff barriers, considering that their use has been significantly intensified over the course of the last twenty years. Bearing in mind the fact that Serbia is not yet a member of WTO as well as our expectations to become one in the near future, new possibilities are opening up for Serbia to take a more active part in multilateral negotiations which refer to the remaining group of non-tariff barriers. This is of great importance because the other types of non-tariff barriers have already been regulated on a multilateral level, but without the participation of Serbia.

Key words: International trade, Administrative Non-tariff Barriers, Trade Facilitation, Trade Capacity Building, Aid for Trade.

Scientific Area: International Economic Relations.

JEL: F 13, F 35, F 10.

UDK 339.5 (043.3)

## Sadržaj

Uvod	
Prvi deo	
MEĐUNARODNI TRGOVINSKI REŽIM I ADMINISTRATIVNE TRGOVINSKE BARIJERE	4
1. Carinske trgovinske barijere	5
2. Nekarinske trgovinske barijere	11
2.1. Tradicionalne necarinske barijere	19
2.2. Tehničke necarinske barijere	24
3. Administrativne barijere u međunarodnoj trgovini	29
3.1. Klasifikacija administrativnih necarinskih barijera	33
3.2. Vrste administrativnih proceduralnih necarinskih barijera	39
3.3. Administrativne proceduralne necarinske barijere i Zemlje u razvoju	67
3.4. Uklanjanje administrativnih necarinskih barijera	69
4. Trgovinski i transportni kapacitet kao izvor barijera u međunarodnoj trgovini	84
4.1. Izgradnja trgovinskog i transportnog kapaciteta i razvojna dimenzija međunarodne trgovine	91
4.2. Specifičnost položaja Zemalja koje nemaju izlaz na more i uloga tranzita u izgradnji trgovinskog i transportnog kapaciteta	98
4.3. Program pomoći za razvoj međunarodne trgovine	109
4.4. Modernizacija carinske službe kao element izgradnje trgovinskog kapaciteta	130
4.5. Korupcija na carini kao barijera međunarodnoj trgovini	141
Drugi deo	
ANALIZA EFEKATA ADMINISTRATIVNIH BARIJERA NA ODVIJANJE MEĐUNARODNE TRGOVINE	145
1. Merenje uticaja administrativnih proceduralnih necarinskih barijera i stepena izgrađenosti trgovinskog kapaciteta na odvijanje međunarodnih trgovinskih tokova	146
2. Uslovi za realizaciju spoljnotrgovinskih poslova	148
3. Ispitivanje uticaja nivoa Društvenog proizvoda na intenzitet primene administrativnih proceduralnih necarinskih barijera	163
4. Izračunavanje i primena indeksa logističkih performansi prema metodologiji Međunarodne banke za obnovu i razvoj	168
5. Indikator stepena izgrađenosti trgovinskog kapaciteta u međunarodnoj trgovini	189
6. Model kojim se procenjuje u kojoj meri kvalitet logističkih usluga može uticati na Olakšavanje međunarodne trgovine	198
7. Procene uticaja transakcionih troškova trgovine na proces Olakšavanja međunarodne trgovine	201
8. Uticaj Olakšavanja međunarodne trgovine na karakteristike spoljne trgovine prema gravitacionom modelu Svetske banke	212
9. Uticaj reforme za Olakšavanje međunarodne trgovine na izvozne performanse zemalja u kojima je reforma primenjena prema	

gravitacionom modelu Svetske banke	217
10. Merenje očekivanih efekata nakon sprovođenja procesa Olakšavanja međunarodne trgovine	226

#### Treći deo

<b>MEĐUNARODNO REGULISANJE ADMINISTRATIVNIH BARIJERA</b>	230
1. Inicijativa Svetske trgovinske organizacije za Olakšavanje međunarodne trgovine	237
1.1. Međunarodno regulisanje administrativnih proceduralnih necarinskih barijera pre osnivanja STO, Urugvajska runda pregovora i osnivanje STO	237
1.2. Nove teme	253
1.3. Dnevni red za razvoj iz Dohe i pokretanje pregovora o Olakšavanju međunarodne trgovine	255
1.4. Napredak u odvijanju Doha runde pregovora i nacrt Sporazuma o Olakšavanju međunarodne trgovine	262
1.5. Indikatori ostvarenja ciljeva Olakšavanja međunarodne trgovine	268
2. Svetska carinska organizacija	271
3. Ostale inicijative za Olakšavanje međunarodne trgovine	282
3.1. Međunarodna trgovinska komora u Parizu	282
3.2. Inicijativa Ujedinjenih nacija	284
3.3. Međunarodna pomorska organizacija	293
3.4. Uloga Međunarodnog trgovinskog centra	295
3.5. Inicijativa Svetske banke i Međunarodnog monetarnog fonda	296

#### Četvrti deo

<b>REGIONALNO REGULISANJE ADMINISTRATIVNIH BARIJERA</b>	302
1.1. Primena Regionalnih trgovinskih sporazuma i Olakšavanje međunarodne trgovine	303
1.2. Poreklo robe i sindrom „Činije špageta“ kao element regionalnih trgovinskih integracija	308
2. Regulatorne reforme na prostoru Evropske unije	313
3. Region Azije	319
4. Olakšavanje međunarodne trgovine u regionu Latinske Amerike	326
5. Izazovi procesa Olakšavanja međunarodne trgovine u Africi	334

#### Peti deo

<b>ADMINISTRATIVNE PROCEDURALNE NECARINSKE BARIJERE, IZGRADNJA INSTITUCIONALNOG TRGOVINSKOG KAPACITETA I SPOLJNA TRGOVINA SRBIJE</b>	341
1. Položaj Srbije kao zemlje koja nema izlaz na more i uloga procesa Olakšavanja međunarodne trgovine	341
2. Srbija, regionalni sporazumi i regionalne inicijative u Jugoistočne Evrope	343
2.1. Srbija i CEFTA	345
2.2. Regionalne inicijative Jugoistočne Evrope za Olakšavanjem međunarodne trgovine i transporta	353
2.3. Olakšavanje prelaska granice u Jugoistočnoj Evropi	354
2.4. Ostale inicijative	359

3. Merenje uticaja nekarinskih barijera na spoljnu trgovinu zemalja potpisnica CEFTA	361
4. Administrativne proceduralne nekarinske barijere u spoljnoj trgovini Srbije	364
5. Izgradnja institucionalnog trgovinskog kapaciteta u Srbiji	376
6. Merenje stepena izgrađenosti institucionalnog trgovinskog kapaciteta u Srbiji	385
ZAKLJUČAK	403
LITERATURA	419

## SKRAĆENICE

Svetska trgovinska organizacija	World Trade Organization	WTO
Opšti sporazum o carinama i trgovini	General Agreement on Trade and Tariffs	GATT
Zemlje u razvoju	Developping countries	DC
Male i ranjive privrede	Small and Vulnerable Economies	SVEs
Zemlje u razvoju koje nemaju izlaz na more	Landlocked Developing Countries	LLDC
Zemlje koje nemaju izlaz na more	Landlocked Countries	LLC
Zemlje izvoznici primarnih proizvoda	Commodity exporters	CEs
Najmanje razvijene zemlje	Least-Developped Countries	LDC
Konferencija Ujedinjenih nacija za trgovinu i razvoj	United Nations Conference on Trade and Development	UNCTAD
Olakšavanje međunarodne trgovine	Trade Facilitation	TF
Mala i srednja preduzeća	Small and Middle Enterprise	SME
Inspekcija robe pre njene isporuke	Preshipment Inspection	PSI
Karipska zajednica	Carribbean Community	CARICOM
Sanitarne i fitosanitarne mere	Sanitary and Phytosanitary Measures	SPS
Regionalni trgovinski sporazumi o slobodnoj trgovini	Regional Trade Agreements	RTA
Regionalne ekonomske integracije	Regional Economic Integration	REI
Jedinstveni šalter	Single Window	SW
Svetska carinska organizacija	World Customs Organization	WCO
Administrativne proceduralne necarinske barijere	Administrative procedural non-tariff barriers to trade	APNB
Glavni tok međunarodne trgovine	Mainstreaming Trade	
Informaciono-komunikacione tehnologije	Information and Communication Technologies	ICT
Standardna međunarodna trgovinska klasifikacija	Standard International Trade Classification	SITC
Briselska definicija vrednosti	Brussels Definition of Value	BVD
Međunarodna trgovinska komora u Parizu	International Chamber of Commerce	ICC

Centar Ujedinjenih nacija za Olakšavanje trgovine i elektronsko poslovanje	United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business	UN/CEFACT
Elektronska razmena podataka	Electronic Data Interchange	EDI
Standard UN za elektronsku razmenu podataka	United Nations Rules for Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport	UN/EDIFACT
Program UN za razvoj	United Nations Development Programme	UNDP
Međunarodna pomorska organizacija	International Maritime Organization	IMO
Program pomoći za razvoj trgovine	Aid for Trade	AfT
Činija špageta	Spaghetti Bowl	SB
Sporazum o ekonomskom partnerstvu	Economic Partnership Agreement	EPA
Azijska razvojna banka	Asian Development Bank	ADB
Ekonomska i društvena komisija za Aziju i Pacifik	Economic and Social Commission for Asia and Pacific	ESCAP
Azijsko-pacifički sporazum o slobodnoj trgovini	Asia-Pacific Trade Agreement	APTA
Azijsko-pacifička ekonomska saradnja	Asia-Pacific Economic Cooperation	APEC
Udruženje Južnoazijskih naroda	Association of Southeast Asian Nations	ASEAN
Velika Mekong podregija	Greater Mekong Subregion	GMS
Razvojna američka banka	Inter American Development Bank	IADB
Zapadnoafrička ekonomska i monetarna unija	West African Economic and Monetary Union	WAEMU
Ekonomska komisija za Afriku	Economic Commission for Africa	ECA
Afrička razvojna banka	African Development Bank	ADB
Zajedničko tržište Istočne i Južne Afrike	Common Market of East and South Africa	COMESA

„Whether a cause or a consequence,  
no country has grown successfully  
without a large expansion of its trade.“<sup>1</sup>

## UVOD

Liberalizacija međunarodne trgovine je višedecenijski cilj i ujedno i projektni zadatak za mnoge međunarodne institucije, ali i za pojedinačno posmatrane zemlje i preduzeća koja iz tih zemalja nastupaju na međunarodnom tržištu. Radi se o širokoj oblasti koja se ne odnosi samo na smanjivanje carina kao barijera u međunarodnoj trgovini, iako se upravo od ove ideje i polazilo tokom pregovora vođenih pod okriljem Opšteg sporazuma o carinama i trgovini (*General Agreement on Trade and Tariffs* — GATT), iz 1948. godine, već i o uočavanju širokog spektra drugih ograničenja u odvijanju spoljnotrovinjskih tokova. Jedan aspekt tih ograničenja odnosi se i na necarinske barijere u međunarodnoj trgovini. Tokom gotovo pola veka postojanja GATT-a i održanih osam rundi multilateralnih pregovora, carinske stope snižene su desetstruko, ali do potpune liberalizacije međunarodne trgovine još uvek nije došlo. Uzrok tome su preotekcionističke težnje mnogih zemalja sveta, koje su u ograničavanju slobodnog odvijanja međunarodne trgovine, uočavale priliku za povećanje učešća svojih preduzeća kako na domaćem, tako i na međunarodnom tržištu. S obzirom da se uvođenjem visokih carina ovi ciljevi nisu više mogli ostvarivati, otpočelo se sa intenzivnijom upotrebom necarinskih barijera u međunarodnoj trgovini. Iako se o njima pregovaralo i tokom nekoliko poslednjih rundi pregovora pod okriljem GATT-a, celokupna oblast necarinskih barijera još uvek nije u potpunosti regulisana oblast. Nadležnost nad tim aktivnostima preuzela je Svetska trgovinska organizacija (*World Trade Organization* — WTO).

---

<sup>1</sup> IBRD/WB, *Connecting to Compete — Trade Logistics in the Global Economy — The Logistics Performance Index and Its Indicators*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2007, p. III. Slobodan prevod autora: “Bilo da je u pitanju uzrok ili pak posledica, ali nema zemlje koja je ostvarila uspešan rast bez izraženog rasta svoje spoljne trgovine“.



Ukoliko se period pre nastanka WTO, u oblasti međunarodne trgovine, može označiti kao prva generacija reformi kojom su otklonjene prepreke međunarodnoj trgovini oličene u carinama, kao i neke od necarinskih barijera, onda period od osnivanja WTO, možemo nazvati drugom generacijom reformi, koja bi bila usmerena na kompletiranje propisa koji se odnose na oblast necarinskih barijera. S obzirom da je evidentirano više grupa necarinskih barijera, još tokom trajanja GATT-a, poseban izazov za WTO jeste donošenje propisa za oblast administrativnih proceduralnih necarinskih barijera, što bi trebalo da omogući harmonizaciju procedura, veći stepen integracije i da utiče na poboljšanje rada različitih službi, agencija i inspektorata koji učestvuju u prekograničnoj trgovini. Pored donošenja odgovarajuće zakonodavne regulative, da bi se ona i mogla primeniti, neophodno je utvrditi stepen izgrađenosti institucionalnog trgovinskog kapaciteta zemalja sveta i pružiti pomoć zemaljama koje ne raspolažu sredstvima neophodnim za njegovu izgradnju.

Administrativne barijere u međunarodnoj trgovini se sve više koriste u ograničavanju međunarodne trgovine. S obzirom da se radi o velikoj grupi heterogenih mera i procedura, teško je pratiti stepen njihovog korišćenja u svetu, jer se neke od tih mera uošte ne primenjuju u određenim regionima, kao na primer inspeksijski pregled robe pre njene isporuke u evropskim zemljama, a u mnogim afričkim zemljama primena ove mere je neminovnost. Pravilo o poreklu robe je i ustanovljeno kako bi pospešilo razvoj trgovine u okvirima različitih regionalnih ekonomskih integracija, ali se vremenom, umesto sredstva za olakšavanje i povećanje obima trgovine, pretvorilo u još jedno sredstvo za ograničavanje trgovinskih tokova. Usporavanja procedure izazvana protekcionističkim ciljevima se ne mogu na jedinstven način kvantifikovati, jer se radi i o kulturnom, sociološkom uticaju određenih zemalja koje to primenjuju sa mnogo modaliteta, dok je u drugim zemljama to gotovo nezamislivo. Na sve to, nadovezuje se i pitanje korupcije na carini, koje je takođe kulturološki obojeno.

Usled globalizacije proizvodnih procesa, promena u oblasti trgovinske logistike, primene isporuke „tačno na vreme“ i usled napretka u tehnologiji komunikacija, došlo je do povećanja interesovanja za oblast Olakšavanja međunarodne trgovine. Prvi multilateralni koraci načinjeni su pod okrijem WTO, koja je 2001. godine organizovala

Ministarsku konferenciju u Dohi, a pregovori o Olakšavanju međunarodne trgovine su zvanično započeti i definisani u okviru Razvojne runde iz Dohe. Poseban efekat Razvojne runde u oblasti Olakšavanja međunarodne trgovine, očekuje se kada su u pitanju Zemlje u razvoju (*Developing Countries* — DC). Predviđeno je da i DC preuzmu obaveze u domenu Olakšavanja međunarodne trgovine, nakon što tokom pregovora definišu svoje razvojne prioritete i potrebe i primene reforme koje bi omogućile Olakšavanje međunarodne trgovine. S obzirom na činjenicu da već do sada definisani prioriteti većine DC daleko nadmašuju njihove finansijske mogućnosti i da obaveze koje DC treba da prihvate, zahtevaju postojanje i institucionalnog, tehničkog i finansijskog kapaciteta, jasno je da DC ne mogu samostalno obezbediti uslove za Olakšavanje međunarodne trgovine. Uslov DC da se uopšte i priključe pregovorima WTO o Olakšavanju međunarodne trgovine, bio je upravo zasnovan na zahtevu da im se tokom trajanja pregovora pruži tehnička pomoć za izgradnju institucionalnog trgovinskog i transportnog kapaciteta, kao i da će imati pravo na poseban i različit tretman u odnosu na ostale zemlje.

Sprovođenje inicijative za Olakšavanje međunarodne trgovine na multilateralnom nivou, omogućeno je zahvaljujući kako uključivanju regionalnog nivoa, putem mnogobrojnih pojedinačnih regionalnih inicijativa, tako i disperzijom aktivnosti zasnovanih na multilateralnim programima, upravo širom mnogobrojnih regiona sveta. Konkretizaciju multilateralnih ciljeva u tim regionima omogućuju mnogobrojne međunarodne institucije, ali i regionalne razvojne banke i organizacije. Inicijativa za Olakšavanje međunarodne trgovine, ili bar neki njeni elementi, predstavljaju i deo osnovnih ciljeva mnogih regionalnih trgovinskih blokova. Srbija je kao potpisnica Sporazuma CEFTA 2006, takođe postala jedan od učesnika ovog procesa, što je posebno značajno upravo zbog činjenice da još uvek nije postala članica WTO.

## PRVI DEO

### MEĐUNARODNI TRGOVINSKI REŽIM I ADMINISTRATIVNE TRGOVINSKE BARIJERE

Postoji opšti konsenzus po pitanju uticaja međunarodne trgovine na privredni rast zemlje i na smanjenje stepena siromaštva. Najbolji argument za ovu tvrdnju jeste činjenica da se nijedna zemlja nije uspešno razvijala tako što bi se izolovala od ostatka sveta. Ipak, postoje brojne prepreke u oblasti međunarodne trgovine. Takođe, povećanje obima i vrednosti trgovine ne može biti jedini faktor za ostvarenje privrednog rasta i ne može se posmatrati izolovano. Da bi spoljna trgovina kao rezultat imala ostvarenje koristi za celokupno društvo, a ne samo korist za preduzeća koja su učesnici u spoljnotrgovinskom poslovanju, neophodno je stvaranje spoljnotrgovinske politike konkretne države. Ovom politikom svaka država definiše okvir poslovanja spoljnotrgovinskih preduzeća, ali i trgovinske odnose sa drugim državama u svetu. Ovi odnosi mogu biti regulisani na dva ekstremna načina, koja se retko primenjuju, kao i na veoma mnogo načina, koji se na skali nalaze između dva ekstremna modela spoljnotrgovinske politike, liberalizma i protekcionizma. Osnovna razlika između ova dva modela, jeste stepen i vrsta primenjenih trgovinskih barijera. Razlozi primene trgovinskih barijera su višestruki. Njima prvenstveno svaka država štiti domaću proizvodnju, naročito one sektore koji su glavni izvozni sektori, kao i mladu industriju. Zatim, ovim barijerama ostvaruje se i nadzor nad domaćim tržištem, a nisu zanemarljivi ni budžetski prihodi. Pored termina barijere, mogu se koristiti još neki termini, poput prepreka i poremećaja, ili distorzija, ali termin barijera na najbolji način ukazuje na prepreke koje sputavaju slobodnu trgovinu, a mogu biti rezultat državne intervencije, ili su proizvod funkcionisanja državne administracije. Trgovinske barijere predstavljaju „mere državnih organa i praksu delovanja državne administracije u pogledu uticaja na spoljnu trgovinu određene zemlje sa inostranstvom sa ciljem povećanja ekonomskog rasta u uslovima ograničene svetske trgovine“.<sup>2</sup> Prema instrumentima koji se koriste radi zaštite domaće proizvodnje, ili prikupljanja prihoda i kontrole domaćeg tržišta, sve

---

<sup>2</sup> Predrag Bjelić, *Necarinske barijere u međunarodnoj trgovini*, Prometej, Beograd, 2004, str. 9-10.

spoljnotrgovinske barijere se mogu podeliti na dve šire grupe barijera, koje su u proteklih pola veka imale različit značaj u međunarodnoj trgovini. To su:

- carinske barijere trgovini (*tariff barriers to trade*),
- necarinske barijere trgovini (*non-tariff barriers to trade*);

Tokom druge polovine dvadesetog veka, uglavnom su najveću pažnju privlačile carinske barijere i prvi napori u oblasti regulisanja međunarodne trgovine, usmereni su upravo ka smanjenju carinskih barijera. Ali, s obzirom da je međunarodna trgovina kompleksna pojava i da njeni elementi funkcionišu prema „principu spojenih sudova“, sa smanjenjem carinskih barijera, na međunarodnu scenu, stupile su necarinske barijere.

### **1. Carinske trgovinske barijere**

Carine i u novom veku, kao i u prethodnom, predstavljaju najznačajniji instrument spoljnotrgovinske politike, ali ipak iz decenije u deceniju beležimo njihovo smanjenje, kao i sve intenzivniju upotrebu necarinskih barijera. Carine predstavljaju novčani iznos koji se naplaćuje od učesnika u spoljnotrgovinskom poslovanju, prilikom uvoza, ili izvoza robe i usluga. S obzirom da se izvozne carine retko primenjuju, uglavnom u slučajevima kada se želi ograničiti izvoz nekih roba egzistencijalnog značaja, na primer, pšenice, u godinama smanjenog prinosa, pojam carina se često poistovećuje sa pojmom uvozna carina.

Postoji nekoliko podela carina, prema različitim kriterijumima. U zavisnosti od načina obračunavanja, carine možemo podeliti u tri grupe:<sup>3</sup>

1. carine od vrednosti (*ad-valorem tariffs*), koje se izračunavaju primenom procenta na vrednost robe. Na primer, ukoliko je fakturna vrednost robe 500 USD, a stopa carine, 10%, carina će iznositi 50 USD.
2. specifične carine (*specific tariffs*), izračunavaju se primenom određenog iznosa na mernu jedinicu robe, na primer, po kilogramu nekog proizvoda koji se uvozi, određuje se carina od 10 dinara, pa ukoliko se uvozi 100 kilograma, carina će iznositi 1 000 dinara.

---

<sup>3</sup> Podela carina prema: Predrag Bjelić, *Necarinske barijere u međunarodnoj trgovini*, Prometej, Beograd, 2004, str. 12.

3. Kombinovane carine (*compound tariffs*), kako im i samo ime kaže predstavljaju kombinaciju prethodne dve vrste carina. Na primer, prvo se može primeniti carina od vrednosti do određene merne jedinice, a zatim specifična carina za količinu robe iznad, odnosno, primeni se carinska stopa od 10% do 50 kilograma robe, a za svaki kilogram koji premašuje 50 kilograma, primenjuje se specifična carina od 10 dinara po svakom tom kilogramu.

Pored ove osnovne podele, u zavisnosti od aspekta posmatranja same prirode carina, postoji više vrsta carina. Primenjuje se više vrsta preferencijalnih carina od kojih su u upotrebi, u najvećoj meri, upravo **preferencijalne carine** prema klauzuli „najpovlašćenije nacije“. Prema ovoj kluzuli, ukoliko jedna zemlja članica neke međunarodne institucije, odobri preferencijalne carinske stope, isto mora odobriti i svim ostalim članicama. Ukoliko se dogodi da je roba uvezena po dampinškim cenama, data zemlja ima pravo da uvede **antidampinšku carinu**, koja se može ubirati u periodu od najduže pet godina, prema Sporazumu o antidampingu, a kojom će biti opterećena svaka naredna jedinica uvoza. Plaća se prilikom uvoznog carinjenja, a troškovi se prevaljuju na izvoznika, s obzirom da je ovaj trošak i nastao njegovom krivicom. Ovako ubrane dažbine isplaćuju se domaćim proizvođačima koji su i pretrpeli najveće štete zbog uvoza robe po dampinškim cenama. Zatim, privremeno se uvode i **sezonske carine**, kada se radi o robi koja se uvozi sezonski, a može da ugrozi domaću proizvodnju, najčešće je u pitanju uvoz voća. Ukoliko je zemlja izvoznik koristila izvozne subvencije, čija je upotreba prema stavu WTO zabranjena, onda zemlja uvoznica može da uvede **kompensatornu carinu**. Ukoliko neka zemlja uvede visoke carine samo za proizvode iz određene zemlje, onda oštećena zemlja uvodi kontra meru, odnosno, **retorzivne carine**. **Prohibitivne carine** imaju zadatak da zaštite domaću proizvodnju.<sup>4</sup>

Uloga Svetske trgovinske organizacije u proteklih petnaestak godina, kao i GATT-a pola veka ranije, usmerena je upravo ka liberalizaciji međunarodne trgovine. Nakon završetka Drugog svetskog rata, održano je osam sukcesivnih rundi multilateralnih trgovinskih pregovora pod okriljem GATT-a, čije je glavno dostignuće značajno smanjenje carinskih stopa. Snižavanje carinskih stopa predstavljalo je glavnu temu

---

<sup>4</sup> Jelena Kozomara, *Spoljnotrgovinsko poslovanje*, Institut za ekonomsku diplomatiju, Beograd, 2005, str. 176.

prvih pet rundi i to uglavnom kada se radilo o industrijskim proizvodima, da bi kasnije bile uključene i teme poput antidampinga i necarinskih barijera, pa i osjetljivo pitanje poljoprivrede, kao i zaštite prava na intelektualnu svojinu i usluge. Peta održana, **Dillon runda**, ostala je upamćena kao runda koja je rezultirala malim učinkom kada su u pitanju carinske koncesije, kojih je bilo oko 4 400. Tokom naredne **Kenedi runde** pregovora, ostvareni su rezultati u oblasti snižavanja carina i to za industrijske proizvode za 35 procentnih poena, dok su rezultati u oblasti pregovora o snižavanju carina za poljoprivredne proizvode po principu „proizvod po proizvod“, bili znatno skromniji.<sup>5</sup> Pored rezultata koji se odnose na carine, ovo je i prva runda tokom čijeg odvijanja su se pregovarači bavili i pitanjem necarinskih barijera u međunarodnoj trgovini. Sklopljen je i Antidampinški sporazum. Kenedi runda je ostala i simbol poboljšanja uloge novoindustrijalizovanih zemalja, kojima je tokom pregovora o carinama, data mogućnost da se afirmišu na tržištima zapadnih zemalja, naročito kada je u pitanju tekstilna industrija.<sup>6</sup> Tokom **Tokijske runde** pregovora, ostvareno je progresivno snižavanje carina i to za 30 procentnih poena u devet vodećih zemalja. Prosečna carina za industrijske proizvode snižena je na 4,7%, a očigledno je da se radi o pozitivnom rezultatu kada se ova prosečna stopa uporedi sa visinom carina od oko 40% za industrijske proizvode iz vremena stvaranja GATT-a.<sup>7</sup> Ovaj rezultat ostvaren je faznim snižavanjem carina, upotrebom harmonizacije i snižavanjem „carinskih vrhova“ (*tariff peaks*). Pored pregovora o carinama, tokom ove runde pregovora, došlo se do napretka i kada su u pitanju necarinske barijere u međunarodnoj trgovini. Doneti su Sporazumi plurilateralnog karaktera, nazvani „Kodeksi“ (*Codes*), kojih je bilo devet. Od tih devet, pet su postali sporazumi koji su preuzeti i u Sporazum o osnivanju WTO i pretvoreni u multilateralne sporazume o: subvencijama, tehničkim preprekama u međunarodnoj trgovini, uvoznim dozvolama, carinskoj vrednosti i antidampingu. Ostala četiri sporazuma o goveđem mesu, mlečnim proizvodima, vladinim nabavkama i civilnim vazduhoplovima, nazivaju se plurilateralnim sporazumima. Do pokretanja nove runde pregovora dugo nije dolazilo, sve do 1986. godine, kada je pokrenuta **Urugvajska runda** pregovora. Rezultati ove runde, okončane 1994. godine, višestrukog

---

<sup>5</sup> Bernard Hoekman, Michael Kosteci, *The Political Economy of the World Trading System — From GATT to WTO*, Oxford University Press, Oxford, 1995, p.18.

<sup>6</sup> Ljubiša Adamović, *Integracija i dezintegracija svetske privrede*, Ekonomski fakultet, Beograd, 1991, str. 92.

<sup>7</sup> Tomislav Popović, *Svetska trgovinska organizacija*, Institut ekonomskih nauka, Beograd, 1996, str. 11.

su karaktera. Pored najvećeg doprinosa, a to je stvaranje WTO, postignuti su rezultati u vidu smanjenja carina, ali i njihovog potpunog ukidanja za neke grupe proizvoda, kao i u uključivanju nekih od spornih oblasti u okviru GATT-a, kao što su tekstilni i poljoprivredni proizvodi. Carine za industrijske proizvode su snižene sa 6,8% koliko su iznosile pre Urugvajске runde, na 4,4%, što je sniženje od oko 40 procentnih poena. Kada su u pitanju necarinske barijere završnim dokumentom Urugvajске runde, zabranjuje se protekcionizam u međunarodnoj trgovini, primenjen na osnovu necarinskih barijera. Odobrava se zaštitna politika koja se može primeniti samo upotrebom carina, a odlučeno je da se necarinske barijere, procesom „tarifikacije“, moraju pretvoriti u svoj carinski ekvivalent.

Tabela broj 1: Sniženje carina nakon Urugvajске runde pregovora

Grupe proizvoda	Pre Urugvajске runde (%)	Posle Urugvajске runde (%)	Sniženje (% poena)
Svi industrijski proizvodi	6,8	4,3	2,5
Industrijski tropski proizvodi	4,2	1,9	2,3
Primarni proizvodi	4,0	2,7	1,3

Izvor: Vojislav Bajić, "Primena novih pravila Svetske trgovinske organizacije i procena efekata za DC i ostale zemlje", u: Tomislav Popović (redaktor), *Jugoslavija i STO*, Institut ekonomskih nauka, Beograd, 1996, str.62.

Od samog snižavanja carina koristi mogu ostvariti i Razvijene zemlje i DC. Snižavanje carina prema „Švajcarskoj formuli“, koje podrazumeva najveće smanjenje za najviše carinske stope, ostvarilo bi sledeći rezultat, odnosno, nakon reforme, najviša primenjiva carinska stopa bila bi 5%. To bi trebalo da doprinese ostvarenju koristi od 158,5 milijardi USD. Od toga bi 45% pripadalo DC, a ostalo Razvijenim zemljama. Naravno, najveće koristi bi se ostvarile ukoliko bi se potpuno ukinule carine i to bi iznosilo oko 173,5 milijardi USD godišnje. U tom slučaju bi korist bila veća za DC nego za Razvijene zemlje, jer bi one ostvarile čak 52% koristi. Ukoliko bi se potpunom eliminisanju carina dodala i korist ostvarena na bazi smanjenja troškova trgovine, to bi

DC donelo 1,37% njihovog godišnjeg DBP, a Razvijenim zemljama 0,37% njihovog godišnjeg DBP.<sup>8</sup>

U slučaju **Razvijenih zemalja**, uvozne carine i naplata carinskih dažbina koju obavlja carinska služba, uglavnom predstavlja **instrument zaštite domaćih proizvođača**, a daleko je skromnijeg značaja sa doprinosom budžetskim prihodima. U slučaju **DC** je obrnuto, carinske dažbine sa visokim procentom učestvuju u **stvaranju budžetskih prihoda**. Naročito za ovu kategoriju zemalja, prikupljanje prihoda od carina će još dugo biti značajan izvor prihoda. U regionu Afrike čak više od jedne trećine javnih prihoda još uvek se zasniva na naplati carinskih dažbina, s tim da je taj značaj bio najistaknutiji tokom osamdesetih i krajem devedesetih godina prošlog veka.

Tabela broj 2: Udeo carinskih dažbina u ukupnim prihodima od naplate dažbina i taksi

<b>Region</b>	<b>1980</b>	<b>1990</b>	<b>1998</b>
Sve zemlje OECD <sup>9</sup>	4,7	2,7	1,1
Zemlje koje nisu članice OECD	24,2	20,5	17,7
<b>- Afrika</b>	<b>38,6</b>	<b>31,9</b>	<b>37,5</b>
- Azija i Pacifik	29,0	27,6	19,2
- Srednji Istok	31,7	28,9	25,2
- Zapadna hemisfera	24,9	14,3	14,2

Izvor: Michael Keen, "The Future of Fiscal Frontiers and the Modernization of Customs Administration", in: *Changing Customs — Challenges and Strategies for the Reform of Customs Administration*, (ed. Michael Keen), International Monetary Fund, Washington, 2003, p. 6.

U zavisnosti od stepena razvijenosti određene zemlje, kao i u zavisnosti od opštih razvojnih karakteristika regiona u kom se ona nalazi, poslednjih nekoliko decenija, dolazilo je i do promena nivoa prosečnih carinskih stopa. U Razvijenim zemljama OECD, došlo je do značajnog pada nivoa prosečnih carinskih stopa i to sa 4,2% koliko je ovaj nivo iznosio 1980. godine, na samo 1,2%, tokom 1998. godine.

<sup>8</sup> Patrick Love, Ralph Lattimore, *International Trade — Free, Fair and Open?*, OECD, Paris, 2009, pp. 59-61.

<sup>9</sup> Nisu uključene: Češka Republika, Mađarska, Luksemburg i Poljska.



Tabela broj 3: Visina carinskih stopa prema regionima

(u %)

<b>Region</b>	<b>1980</b>	<b>1990</b>	<b>1998</b>
Sve zemlje, ukupno	11,4	11,7	9,3
<b>Sve zemlje OECD</b>	<b>4,2</b>	<b>2,9</b>	<b>1,2</b>
Zemlje koje nisu članice OECD	14,3	15,3	11,4
- Afrika	17,4	19,6	17
- Azija i Pacifik	12	12,9	5,6
- Srednji Istok	14,3	18,2	10,4
- Zapadna hemisfera	12,7	10,3	8,7

Izvor: Michael Keen, "The Future of Fiscal Frontiers and the Modernization of Customs Administration", in: *Changing Customs — Challenges and Strategies for the Reform of Customs Administration*, (ed. Michael Keen), International Monetary Fund, Washington, 2003, p. 5.

Izveštaji Svetskog ekonomskog foruma za period 2007-2009. godine o promenama carina poljoprivrednih i industrijskih proizvoda, pokazuju da je došlo do veoma malih, gotovo neosetnih promena carinskih stopa. Naime, za uzorak od 73 zemlje čiji su podaci analizirani, pokazalo se da su carinske stope uglavnom ostale nepromenjene, sa blagim padom procečnih carinskih stopa za poljoprivredne proizvode.<sup>10</sup>

Za gotovo pola veka primene GATT-a, kao jedna od glavnih prepreka odvijanju međunarodne trgovine, navođene su visoke carinske stope. Početkom novog veka, njihova uloga svakako da nije nestala, ali je izuzetno skromna, a na to ukazuju rezultati ekonometrijskih istraživanja. Naime, ukoliko bi došlo do smanjenja uvoznih carinskih stopa na režimu „najpovlašćenije nacije“ za 10%, došlo bi do pozitivnog uticaja na izvoz i uvoz, ali izuzetno skromnog, za oko 0,1 procentni poen.<sup>11</sup> Savremena međunarodna trgovina početkom novog veka, identifikuje nova ograničenja odvijanju međunarodnih trgovinskih tokova.

<sup>10</sup> World Economic Forum, *The Global Enabling Trade Report 2010*, Geneva, 2010, p. 4.

<sup>11</sup> Jean-Jacques Hallaert, Ricardo Cavazos Cepeda, Gimin Kang, „Estimating the Constraints to Trade of Developing Countries“, *OECD Trade Policy Working Papers No. 116*, OECD, 2011, p. 19.

## 2. Nekarinske trgovinske barijere

Prvo naučno delo čija je tematika vezana za necarinske barijere u međunarodnoj trgovini jeste „Nevidljiva carina“ (*The Invisible Tariff*) Persija Bidvela (*Percy Wells Bidwell*) iz 1939. godine. Već tada uočeno postojanje „restrikcija i zabrana ... koje se ne mogu naći u zvaničnoj carinskoj tarifi“, predstavlja najavu pojave koja će definisati međunarodnu trgovinu druge polovine dvadesetog i početkom dvadesetprvog veka.<sup>12</sup> Ujedno, to je i prva definicija necarinskih barijera. Možemo reći da necarinske barijere predstavljaju sve one mere koje se ne mogu nazvati carinama, a koje imaju ograničavajuće dejstvo, ili pak, negativno utiču na odvijanje međunarodnih trgovinskih tokova. Dok „carine, kao i troškovi prevoza povećavaju cenu dobra, necarinske barijere funkcionišu kao uvozne kvote, ali ne donose prihod vladi“<sup>13</sup>. Pojam necarinskih barijera je definisan na mnogo načina, ali možemo prihvatiti narednu, sveobuhvatnu definiciju prema kojoj su necarinske barijere: „mere i postupci jedne ili više država koji narušavaju slobodnu svetsku trgovinu, bilo da je ograničavaju ili „neprirodno“ stimulišu, koji štite domaću privredu od inostrane konkurencije, a čija primarna namera nije povećanje budžetskih prihoda“.<sup>14</sup> Iako se može reći da su „carine izbor GATT-a za zaštitu na granici“, ipak je primena necarinskih barijera u međunarodnoj trgovini veoma prisutna<sup>15</sup>. Dakle, jedan od simbola vremena primene GATT-a, bile su carine, težilo se pretvaranju svih necarinskih barijera u carine, ali, to je proces koji još uvek traje, a barijere međunarodnoj trgovini gotovo da koriste „kameleonske“ metode opstanka.

Kada se govori o necarinskim barijerama u drugoj polovini dvadesetog veka i njihovom uticaju na međunarodnu trgovinu, prihvaćena je ocena da su uloženi naponi da se one smanje i ukinu, u vreme postojanja GATT-a, ali da ipak GATT nije ostvario uspeh, kada je njihovo ukidanje u pitanju.<sup>16</sup>

---

<sup>12</sup> Percy W. Bidwell, *The Invisible Tariff — A Study of Control of Imports into the United States*, Council on Foreign Relations, New York, 1939, pp. 2-3, u: Predrag Bjelić, *Necarinske barijere u međunarodnoj trgovini*, Prometej, Beograd, 2004, str. 23.

<sup>13</sup> Miroslav Jovanović, *Evropska ekonomska integracija*, Ekonomski fakultet, Beograd, 2006, str. 433.

<sup>14</sup> Predrag Bjelić, *Necarinske barijere u međunarodnoj trgovini*, Prometej, Beograd, 2004, str. 28.

<sup>15</sup> Peter Van den Bossche, *The Law and Policy of the World Trade Organization — Text, Cases and Materials*, Maastricht University, Cambridge University Press, New York, 2008, p. 445.

<sup>16</sup> Mladen Kovačević, *Međunarodna trgovina*, Ekonomski fakultet, Beograd, 2002, str. 47.

Sa smanjenjem carina u međunarodnoj trgovini, do kog je došlo tokom rundi pregovora vođenih pod okriljem GATT-a, čak i njihovom eliminacijom, necarinske barijere postaju uočljivije. Sličnost necarinskih barijera sa carinama ogleda se u činjenici da i necarinske barijere dovode do **povećanja nivoa cena na domaćem tržištu**, a posledice snose potrošači, dok domaći proizvođači, bar na kratak rok, dobijaju određenu prednost. Ovako „skrivena“ zaštita, razlikuje se od zaštite putem carina, upravo zbog svoje veličine, jer može biti ekvivalentna nivou carina od čak 200-500%.<sup>17</sup> Veoma je teško tačno proceniti nominalno iskazanu zaštitu nastalu primenom necarinskih barijera, jer ako se uporede cena proizvoda na međunarodnom tržištu i cena na domaćem tržištu, ona može biti uvećana i to višestruko ne samo carinama, već se na to mogu dodati i necarinske barijere, često su to simbolizovali prelevmani, zatim i faktor različitih prevara, ne treba zanemarivati, pa stoga ne čudi navedeni, čak trocifreni podatak. Za razliku od carina, necarinske barijere u međunarodnoj trgovini obiluju **velikim brojem oblika** u kojima se javljaju i često sa **nedovoljnom transparentnošću**. O **stepenu diversifikovanosti** govori i činjenica da se necarinske barijere međusobno veoma razlikuju. Kada je transparentnost u pitanju, za razliku od carina, koje su unapred poznate učesnicima u spoljnotrgovinskom poslu, necarinske barijere se ne mogu sa sigurnošću predvideti. One su takođe i **vremenski promenjive**, ne važe uvek i za sve, već se određuju prema količini, ili ceni robe. Za razliku od carina, čije je uvođenje i vekovna primena uglavnom bila **motivisana** prikupljanjem budžetskih prihoda, u slučaju necarinskih barijera, osnovni motiv je smanjenje količine uvezene robe, ili usluga, čime se smanjuje udeo inostrane konkurencije na domaćem tržištu, ali i štite domaći proizvođači. Naravno, takva zaštita proizvođača je kratkoročna.

Postoje primeri koji ukazuju da je tokom istorije duge gotovo dva veka, dakle u periodu od 1820-2000. godine, evidentirano da su barijere koje nisu carine, a koje se pak odnose samo na jedan segment necarinskih barijera, odnosno, na infrastrukturu i kvalitet izgradnje institucija važnih za obavljanje međunarodne trgovine, više inhibirale samu trgovinu od carina. U navedenom periodu, u smanjivanju cenovnog jaza u trgovini

---

<sup>17</sup> Anne-Marie Geourjon, “Trade Policy and Customs Administration”, in: *Changing Customs — Challenges and Strategies for the Reform of Customs Administration*, (ed. Michael Keen), International Monetary Fund, Washington, 2003, p. 27.

između SAD i Evrope, samo sa 18% je učestvovala izvršena liberalizacija međunarodne trgovine, a sa čak 72% učešća u smanjenju jaza, sniženi transportni i trgovinski troškovi.<sup>18</sup> Na prvi pogled ne bi se moglo očekivati da su efekti smanjenja necarinskih barijera izgradnjom trgovinske i transportne infrastrukture u tolikoj meri značajniji za trgovinu između Evrope i SAD, u odnosu na izvršenu liberalizaciju. Ukupno ograničavajuće dejstvo necarinskih barijera na odvijanje međunarodnih trgovinskih tokova, gotovo da je duplo veće u odnosu na dejstvo carina, a takođe je primećeno i da se dejstvo necarinskih mera sa protekcionističkim namerama, povećava sa povećanjem GDP po stanovniku, kao i da se mnogo češće primenjuju u međunarodnoj trgovini poljoprivrednim proizvodima.<sup>19</sup>

Nisu sve zemlje sveta podjednako pogođene delovanjem necarinskih barijera. Češće se dešava da posledice njihove primene trpe DC. O različitom uticaju necarinskih trgovinskih barijera na odvijanje međunarodne trgovine govore i podaci naredne tabele i to da se oko 60% ispitivanih preduzeća u Burkina Faso izjasnilo da su necarinske trgovinske barijere imale veliki uticaj na njihov izvoz. Suprotno tome, samo 24% firmi iz Hong Konga se slično izjasnilo.

Tabela broj 4: Udeo preduzeća u DC na čije poslovanje utiče primena necarinskih barijera

Zemlja	Udeo izvoznih preduzeća na čije poslovanje je uticala primena necarinskih barijera (u %)	Broj posmatranih preduzeća
<b>Burkina Faso</b>	<b>61</b>	100
<b>Hong Kong</b>	<b>24</b>	1 701
Maroko	32	220
Paragvaj	64	210
Peru	44	588
Šri Lanka	57	332

Napomena: U pitanju su preliminarni rezultati za 2010. godinu.

Izvor: Carolin Averbek, Olga Skorobogatova, "Non-Tariff Measures and Technical Regulations — The Challenges of Compliance for Exporters", in: *International Trade Forum*, Issue 3, International Trade Centre, Geneva, 2010, p.36.

<sup>18</sup> WTO/OECD, *Aid for Trade at a Glance 2009 — Maintaining momentum*, Geneva/Paris, 2009, p. 107.

<sup>19</sup> WTO, *World Trade Report 2012 — Trade and Public Policies: A Closer Look at Non-Tariff Measures in the 21st Century*, World Trade Organization, Geneva, 2012, p. 136.

Pre Urugvajске runde pregovora, s obzirom da se multilateralna regulativa uglavnom odnosila na oblasti carina i jednog broja necarinskih barijera, primena većine, u savremenom periodu poznatih necarinskih barijera, naročito kvantitativnih, bila je uobičajena, kako za DC, tako i za Razvijene zemlje. Posebno su se primenjivale za proizvode od čelika, tekstilne proizvode i odeću i obuću, kao i za mašine i automobile.

Poslednjih dvadesetak godina u primeni su novi oblici barijera. U pitanju su neki oblici tehničkih i administrativne necarinske barijere, koje se primenjuju ili „**na samoj granici**“ (*at the border*), ili „**iza granice**“ (*behind the border*). Pod pojmom „na samoj granici“ u novijem periodu se navode mere koje utiču negativno na odvijanje trgovinskih tokova, a uzrokovane su neefikasnim, ili pak nedovoljno efikasnim i nedovoljno efektivnim radom carinske službe. Pod pojmom „**iza granice**“ (*behind the border*), a da je od uticaja na samo odvijanje poslova izvoza i uvoza, podrazumeva se rad ostalih službi, inspektorata, agencija, povezanih sa radom različitih ministarstava. Obe grupe barijera zapravo predstavljaju administrativne necarinske barijere.

Postoji više načina za klasifikovanje necarinskih barijera, upravo u skladu sa njihovom heterogenom strukturom, koja otežava njihovo klasifikovanje. U ovom radu biće pretežno navedene klasifikacije necarinskih barijera koje jasno diferenciraju administrativne necarinske barijere kao posebnu kategoriju.

Ukoliko bismo prvenstveno analizirali pojam carine i necarinske barijere, mogli bismo reći da su necarinske barijere sve one barijere koje ne predstavljaju carine. Jedna od takvih podela sve barijere deli na:<sup>20</sup>

1. **Carine i ostale obaveze** (*Tariffs and other duties*), s tim da se u okviru ostalih obaveza nalaze plaćanja obaveza za uvoznu robu kao dodatak uz uobičajene carinske dažbine, bezbednosni depozit, statistički porez kojim se prikupljaju sredstva neophodna za prikupljanje statističkih podataka, privremeno plaćanje za potrebe privredne stabilizacije koje se primenjuje za uvoznu robu.

2. **Necarinske barijere**, koje se dalje mogu podeliti u dve grupe:

---

<sup>20</sup> Peter Van den Bossche, *The Law and Policy of the World Trade Organization — Text, Cases and Materials*, Maastricht University, Cambridge University Press, New York, 2008, p. 461.

a) ***Kvantitativna ograničenja*** (zabrana uvoza proizvoda, kvote, automatske i neautomatske uvozne dozvole, zahtev za minimalnom cenom, dobrovoljno ograničenje izvoza);

b) ***Ostale necarinske barijere***. U pitanju je rezidualna kategorija mera kojima se na različite načine, ali i sa različitim stepenom uticaja, ograničava robni pristup tržištu. Ova heterogena grupa mera, dalje se može podeliti na:

b - 1) ***Tehničke barijere u međunarodnoj trgovini*** (koje se dalje mogu podeliti na tehnička pravila i standarde, za koje je nadležan Sporazum o tehničkim preprekama trgovini, sa jedne strane i posebnu kategoriju tehničkih barijera, kao što su sanitarne i fitosanitarne mere, sa druge strane, za koju je nadležan Sporazum o primeni sanitarnih i fitosanitarnih mera.

b – 2) ***Carinske formalnosti i procedure***. U okviru ove grupe u širem smislu, nalaze se procedure koje se primenjuju, a da pritom postoji nedostatak transparentnosti, kao i nepravedna i arbitrarna primena spoljnotrgovinskih mera, nedovoljno efikasno obavljanje carinske procedure, kao i primena inspeksijskog pregleda robe pre njene isporuke, arbitrarno utvrđivanje porekla robe, namerno komplikovanje tretmana robe koja se nalazi u tranzitu.

b – 3) ***Vladine nabavke***;

Iako su u ovoj podeli upravo Carinske formalnosti i procedure sinonim za administrativne necarinske barijere, uočavamo i kategoriju Tehničkih barijera, upravo zato što samim načinom njihove primene, one mogu prerasti u kategoriju administrativnih necarinskih barijera. Navedena podela posebno evidentira grupu sanitarnih i fitosanitarnih mera, nagoveštavajući njen različit karakter u odnosu na ostale tehničke barijere, što daje element za tretiranje ove grupe mera i kao tehničkih, ali i kao administrativnih barijera u međunarodnoj trgovini.

U okviru carinskih formalnosti i procedura, ulazi kako nedovoljno efikasna i efektivna carinska služba, tako i neke od mera iz grupe „birokratskih mera“ („Crvena traka“ — *Red Tape*)<sup>21</sup>. Upravo ove mere iz grupe birokratskih mera, odnosno, „preterane birokratije“ ukazuju na nedovoljno efikasan rad carinske i njoj bliskih službi,

---

<sup>21</sup> O pojmu mera iz domena „preterane“ birokratije, više videti na str. 37.

neophodnih na putu realizacije spoljnotrgovinskih poslova. Ove barijere se mogu nazvati i „administrativnim“ barijerama u međunarodnoj trgovini.<sup>22</sup> Troškovi koji nastaju za spoljnotrgovinska preduzeća, usled kašnjenja na granicama, zbog nepotrebnih zahteva za dodatnom dokumentacijom, kao i usled nedovoljno automatizovanog obavljanja carinske procedure, u većini slučajeva prevazilaze troškove carinskih dažbina.

Podela koja datira iz 1968. godine stvorena je od strane Komiteta za trgovinu industrijskim proizvodima GATT-a, koji je sastavio listu od čak 800 necarinskih barijera, koje su raspoređene u pet grupa:

1. Učešće vlada u trgovini,
2. *Carinska i administrativna procedura kod uvoza,*
3. Standardi koji se primenjuju na uvoznu robu i domaću proizvodnju,
4. Specifična ograničenja uvoza i izvoza,
5. Ograničenja uvoza i izvoza manipulisanjem cena.

Ova podela je trebalo da posluži kao osnova za vođenje pregovora o uklanjanju necarinskih barijera pod okriljem nekoliko poslednjih rundi GATT-a, ali su barijere pregrupisane i dobijena je sažetija podela, prema kojoj su necarinske barijere:

1. Standardi,
2. Kvote i diskrecione dozvole,
3. Procedure carinskog vrednovanja robe;<sup>23</sup>

Upravo kada je u pitanju *Carinska i administrativna procedura kod uvoza*, uočava se da je ova grupa barijera ostvarila značajno povećanje učešća u odnosu na ostale necarinske barijere u periodu 1968-2005. godine. Njihovo učešće je gotovo duplirano za nešto više od jedne decenije, u periodu između 1989. i 2003. godine. Takođe, veliko povećanje upotrebe u tom periodu ostvarili su standardi, odnosno, tehničke necarinske barijere.

---

<sup>22</sup> Peter Van den Bossche, *The Law and Policy of the World Trade Organization — Text, Cases and Materials*, Maastricht University, Cambridge University Press, New York, 2008, p. 470.

<sup>23</sup> Dragan D. Đelić, *Necarinski protekcionizam u međunarodnoj trgovini*, Ekonomski fakultet, Beograd, 1991, str. 84-5, u: Predrag Bjelić, *Necarinske barijere u međunarodnoj trgovini*, Prometej, Beograd, 2004, str. 30-1.

Tabela broj 5: Nekarinske barijere prema klasifikaciji GATT/WTO, za industrijske proizvode u periodu 1968-2005. godine

(učešće grupa necarinskih barijera, izraženo u procentima)

Grupe necarinskih barijera	1968	1973	1989	2003	2005
Učešće vlada u trgovini	11,9	15,3	20,9	7,1	7,0
<b>Carinska i administrativna procedura kod uvoza</b>	<b>14,8</b>	<b>14,6</b>	<b>11,9</b>	<b>23,5</b>	<b>26,3</b>
Standardi koji se primenjuju na uvoznu robu i domaću proizvodnju	6,1	9,2	8,2	29,9	37,1
Specifična ograničenja uvoza i izvoza	36,7	31,5	31,7	34,9	26,8
Ograničenja uvoza i izvoza manipulisanjem cena	29,2	29,4	27,3	4,4	1,7
Ostalo	1,4	0,0	0,0	0,2	1,3
Ukupno	100	100	100	100	100

Izvor: WTO, *World Trade Report 2012 — Trade and Public Policies: A Closer Look at Non-Tariff Measures in the 21st Century*, World Trade Organization, Geneva, 2012, pp. 44-45.

Možemo primetiti da je navedena prvobitna podela jasnije ukazivala na posebnost administrativnih necarinskih barijera, s obzirom da su njeni elementi u narednoj, sažetijoj podeli, dati kao diskrecione dozvole i procedure carinskog vrednovanja robe, samo delimično pokazali da su administrativne necarinske barijere uopšte i uočene. Pritom nisu ni obuhvaćene u svim svojim pojavnim oblicima.

Naredna podela izvršena je prema kriterijumu međunarodnog regulisanja necarinskih barijera. U zavisnosti od toga da li je o upotrebi ili uklanjanju konkretnih barijera postignut međunarodni, odnosno, plurilateralan sporazum, ili nije, necarinske barijere mogu biti *regulisane* i *neregulisane*. Prema ovom kriterijumu, administrativne barijere pripadaju kategoriji neregulisanih necarinskih barijera.

Naredni kriterijum uzima u obzir klasifikovanje necarinskih barijera u manji broj grupa, ali sa značajnim razlikama među tim grupama. Jedna od tih grupa jasno diferencirana, predstavlja administrativne necarinske barijere u međunarodnoj trgovini:<sup>24</sup>

1. Spoljnotrgovinska politika (dozvole, kvantitativne restrikcije, “dobrovoljno ograničenje izvoza);

<sup>24</sup> Harry G. Johnson, *Economic Policies Towards Less Developed Countries*, Washington D. C., The Brookings Institution, 1967, pp. 104-5, u Predrag Bjelić, *Necarinske barijere u međunarodnoj trgovini*, Prometej, Beograd, 2004, str. 34-5.



2. *Administrativna praksa (carinska klasifikacija robe, ili svrstavanje robe u odgovarajući tarifni stav, zahtevi za dokumentacijom potrebnom za carinjenje);*
3. Unutrašnja ekonomska politika (unutrašnje takse, politika cena, odnosno, mere koje su uvedene kako bi delovale na domaćem tržištu, ali utiču i na spoljnotrgovinske tokove);
4. Zdravstveni i bezbednosni propisi koji važe na domaćem tržištu, ali utiču i na odvijanje spoljnotrgovinskih tokova.

Naredna podela takođe pod necarinskim barijerama u međunarodnoj trgovini, podrazumeva četiri grupe, od kojih je jedna posebno izdvojena, a odnosi se upravo na administrativne necarinske barijere. U odnosu na prethodnu podelu, radi se o dopunjenijoj grupi:<sup>25</sup>

1. Učešće vlade u međunarodnoj trgovini, odnosno, uloga države u međunarodnoj trgovini, koja se manifestuje putem: subvencija, javnih nabavki, poslovanja državnih monopola, ograničenja deviznog kursa, embarga i vezane pomoći;
2. *Carine i administrativni postupci prilikom uvoza, koji se odnose na: svrstavanje robe u odgovarajuće tarifne stavove, carinsko vrednovanje, pravilo o poreklu robe, antidamping i kompenzatorne mere, konzularne formalnosti, uvozne dozvole, depoziti, administrativne kontrole;*
3. Standardi poput: tehničkih, zdravstvenih, bezbednosnih, ekoloških, testiranja, izdavanja sertifikata, pakovanja, etiketiranja, poštovanja međunarodnih standarda;
4. Ostale mere koje uključuju: kvote, lokalni sadržaj, prelevmane, bilateralne sporazume, *nedostatak transparentnosti;*

Ukoliko necarinske barijere grupišemo prema dva kriterijuma i to prema sličnosti nastanka i stepenu njihovog regulisanja na međunarodnom nivou, možemo dobiti tri grupe necarinskih barijera:<sup>26</sup>

1. Tradicionalne necarinske barijere,
2. Tehničke necarinske barijere,
3. Administrativne necarinske barijere.

<sup>25</sup> Miroslav Jovanović, *Evropska ekonomska integracija*, Ekonomski fakultet, Beograd, 2006, str. 434.

<sup>26</sup> Predrag Bjelić, *Necarinske barijere u međunarodnoj trgovini*, Prometej, Beograd, 2004, str. 36.

O porastu primene necarinskih barijera u međunarodnoj trgovini, govore i podaci Svetske trgovinske organizacije, odnosno, Organa za rešavanje sporova (*Dispute Settlement Body — DSB*), pred kojim se pojavilo čak 90 slučajeva primene necarinskih barijera u periodu od 1995-2004. godine. Najveći broj necarinskih barijera na koje su se požalile DC odnosio se na:<sup>27</sup>

- *trgovinske “lekove”* - 43 slučaja;
- *kvantitativna ograničenja* – 18 slučajeva;
- *administrativne barijere i carinsku proceduru* – 13 slučajeva;
- *uvozne dažbine* – 12 slučajeva;

U periodu od 2000-2004. godine došlo je do najdinamičnijeg povećanja broja slučajeva koji su se odnosili na *administrativne barijere i carinsku proceduru* i njihov broj je učetvorostručen u odnosu na period 1995-1999. godine. Došlo je do značajnog povećanja broja žalbi koje su se odnosile i na trgovinske lekove i to za čak 50%, a broj slučajeva koji su se odnosili na samu primenu sanitarnih i fitosanitarnih mera je udvostručen.<sup>28</sup> Samom primenom, ova grupa suštinski tehničkih necarinskih barijera, postaje administrativna necarinska barijera. Poređenjem dva petogodišnja perioda, uočavamo da je do najdinamičnijih promena došlo usled povećanja primene jedne od vrsta necarinskih barijera u međunarodnoj trgovini, a to su administrativne proceduralne necarinske barijere.

## **2.1. Tradicionalne necarinske barijere**

Sam naziv tradicionalne necarinske barijere ukazuje na grupu necarinskih barijera koje su se toliko dugo upotrebljavale, da su već postale i „tradicionalne“, odnosno, glavna grupa barijera na koju nas asocira opšti pojam necarinske barijere. Ipak, ova vrsta necarinskih barijera predstavlja samo necarinske barijere u užem smislu. Regulatorna GATT-a iz 1947. godine, koja se odnosi na tradicionalne necarinske barijere, inkorporirana je u pravila WTO i primenjuju je sve članice ove organizacije. Njihovim regulisanjem na međunarodnom nivou, otvorio se novi prostor za potrebe naraslog protekcionizma i tada na scenu međunarodne trgovine stupaju prvenstveno tehničke, ali

---

<sup>27</sup> Barbara Fliess and Iza Lejarraga, „Analysis of Non-Trade Barriers of Concern to Developing Countries“, *OECD Trade Policy Working Paper No. 16*, OECD, Paris, 2005, p. 22.

<sup>28</sup> *Ibid.*, p. 22.

i administrativne necarinske barijere. Upravo ove poslednje dve grupe barijera, svojom pojavom i sve učestalijom primenom, uslovile su nastanak naziva tradicionalnih necarinskih barijera, jer su one već bile regulisane u okviru GATT, odnosno, njihova upotreba zabranjena, a one same pretvorene u carinski ekvivalent procesom *tarifikacije*.

Tradicionalne necarinske barijere mogu se klasifikovati prema sličnosti u uspostavljanju, primeni i delovanju, u četiri grupe:

- a) Kvantitativne mere,
- b) Cenovne mere,
- c) Mere koje utiču na podizanje konkurentnosti,
- d) Državne regulatorne mere.<sup>29</sup>

Najveće ograničenje *kvantitativnih necarinskih barijera* nalazi se u činjenici da njihova primena ograničava konkurentnost, za razliku od carina, jer carina neće sprečiti uvoz robe konkurentnijeg inostranog proizvođača u odnosu na domaćeg, a kvantitativne necarinske barijere će upravo to učiniti. Nakon njihove primene, čak i vrlo konkurentan inostrani proizvođač neće moći da plasira svoju robu na tržištu zemlje uvoza, ukoliko se radi o količini robe koja prevazilazi dozvoljenu količinu. Najzastupljeniji predstavnici kvantitativnih necarinskih barijera su kvote i sporazumi o ograničenju izvoza. **Kvote** predstavljaju najstarije mere mnogih država, kojima se prvenstveno deluje na količinu robe koja se uvozi, ili izvozi. U zavisnosti od toga da li utiču na količinu robe koja se uvozi, ili izvozi, postoje uvozne i izvozne kvote. Naravno, sem u slučajevima klimatskih promena, nepogoda, političkih nemira, kada je bitno u zemlji obezbediti dovoljne količine strateške robe, uglavnom hrane i kada su se kao mera za ograničenje izvoza uvodile *izvozne kvote*, uglavnom su se primenjivale *uvozne kvote*, kojima se omogućavao uvoz robe samo do određene količine. Ukoliko tokom godine dođe do ispunjenja kvote, sva preostala količina robe se može uvesti u zemlju samo sa primenom veoma restriktivnih carina.<sup>30</sup>

Da bi sva preduzeća dobila priliku da budu bar donekle zastupljena u uvozu robe koja je podlegala pod sistem kvota, uvedeni su **kontigenti**. Naime, količina robe koja bi se

---

<sup>29</sup> Prema: Predrag Bjelić, *Necarinske barijere u međunarodnoj trgovini*, Prometej, Beograd, 2004, str. 81.

<sup>30</sup> Ibid., str. 82.

mogla uvesti, ili izvesti iz zemlje, a opet češće uvesti, utvrđivala bi se jednom godišnje, za godinu unapred, a odobrena količina bi se raspodeljivala na preduzeća. Dobijeno pravo na količinu, preduzeća su mogla iskoristiti samo do odobrene granice. Najčešće je bila u pitanju određena količina robe koja se mogla uvesti, ili izvesti, pa su takvi kontigenti nazvani *količinskim kontigentima*, za razliku od *vrednosnih kontigenata*, kojima je bio odobren uvoz, ili izvoz datom preduzeću u određenoj vrednosti robe.

Kombinovanjem carina i kvota može nastati još jedan instrument spoljnotrgovinske politike, čija je primena još uvek dozvoljena pod okriljem WTO. Radi se o **kvota-carinama** (*Tariff Rate Quotas, Tariff Quotas*). Za kvota-carinu možemo reći „da nije kvota“ i „da ne predstavlja kvantitativnu restrikciju“. <sup>31</sup> Ovo stoga što se ovom merom, ne zabranjuje, ili ograničava direktno količina uvoza. Pod ovim pojmom se samo podrazumeva primena nižih carinskih stopa prilikom uvoza određene količine robe, a znatno viših za količine robe koje prevazilaze prethodno određenu. Na primer, u zemljama EU 1996. godine, carine u okviru kvote za žito se nisu uopšte primenjivale, zapravo iznosile su 0%, a preko kvote čak 87%. <sup>32</sup> Kvota-carine potpadaju pod regulativu koja se odnosi na carine, a ne na necarinske barijere, iako u svojoj strukturi, preko kvota, imaju element necarinskih barijera. Još uvek se primenjuju u nekim zemljama Evrope, kao i Centralne Azije, čak i u okvirima Sporazuma CEFTA, dok se u Srbiji ne primenjuju.

---

<sup>31</sup> Peter Van den Bossche, *The Law and Policy of the World Trade Organization — Text, Cases and Materials*, Maastricht University, Cambridge University Press, New York, 2008, p. 446.

<sup>32</sup> Predrag Bjelić, *Necarinske barijere u međunarodnoj trgovini*, Prometej, Beograd, 2004, str. 84.

Tabela broj 6: Karakteristike spoljne trgovine Srbije, Evrope, Centralne Azije i CEFTA

	Srbija				Evropa i Centralna Azija	CEFTA
	1995-99	2000-04	2005-08	2006-09	2006-09	2006-09
Primena carinske stope <b>ad valorem</b> prema principu „najpovlašćenije nacije“ (u %) - svi proizvodi	-	11,91	7,36	7,34	6,03	5,86
- poljoprivredni proizvodi	-	18,89	13,89	14,16	10,21	9,22
- ne-poljoprivredni proizvodi	-	10,84	6,37	6,31	5,43	5,37
Necarinske mere –upotreba kvota carina za poljopr. proizvode (u %)	-	-	-	-	5,82	0,43
Realan rast trgovine (u %)	-	16,91	9,34	12,03	- 4,21	1,61

Izvor: World Bank, *World Trade Indicators 2009/10*, Washington, Internet, Sajt Svetske banke, [www.info.worldbank.org/etools/wti/](http://www.info.worldbank.org/etools/wti/) (06.06.2011.).

**Sporazumi o „dobrovoljnom“ ograničenju izvoza** zaključuju se radi „dobrovoljnog“ ograničenja trgovine između zemalja koje na tako „dobrovoljno“ ograničavanje pristaju samim potpisivanjem sporazuma. Pojam „dobrovoljnosti“ je krajnje relativan, jer podrazumeva da zemlja izvoza prihvata situaciju u kojoj joj se ne dozvoljava da u drugu zemlju potpisnicu Sporazuma, izveze veću količinu od dozvoljene Sporazumom, jer je i takvo prihvatanje bolje nego da joj se, primenom drugih spoljnotrgovinskih mera, ukine i toliko.

**Cenovne mere** se mogu posmatrati preko najčešće korišćenih oblika, a to su varijabilne naplate, ili prelevmani, antidamping mere i kompenzatorne mere. Zajednički element za navedene tri vrste predstavlja upravo činjenica da na međunarodnu trgovinu deluju restriktivno upravo putem cena. Naime, **prelevmani** utiču na taj način što fakturu cenu uvoznog proizvoda usklađuju sa ciljnom cenom na uvoznom tržištu. Iznos prelevmana se dobija na osnovu razlike ciljne i faktorne cene. Ova mera je često korišćena na tržištu EU, naročito za poljoprivredne proizvode, uglavnom iz umerene zone, kojima pripadaju

i izvozni poljoprivredni proizvodi iz Srbije. Njihova upotreba posebno narušava smisao dostizanja konkurentnosti za svakog proizvođača, zato što koliko god da se jeftino ponudi neki proizvod, dolaskom na takvo tržište i primenom prelevmana, cena tog proizvoda na tržištu zemlje uvoza, postaje neuporedivo viša. **Antidamping mere** se mogu primeniti ukoliko dođe do uvoza proizvoda po izveznoj ceni koja je niža od normalne cene. Normalna cena je najčešće cena po kojoj se roba prodaje na tržištu zemlje iz koje se izvozi, a ukoliko se radi samo o izveznoj robi, onda se cena te izvezne robe na trećim tržištima poredi sa cenom na izveznom tržištu na kom se sumnja da se radi o dampinškoj ceni. Ukoliko se i ovaj način ne bi mogao primeniti, metodom „zidanja cene“ se može dobiti normalna cena.<sup>33</sup> Ovaj metod podrazumeva zbir troškova proizvodnje u zemlji izvoza, profita i troškove izvoza. Ukoliko se utvrdi da postoji razlika između izvezne i normalne cene, onda se takav izvoz sankcioniše i to uvođenjem antidampinške marže, odnosno carine koja se isplaćuje oštećenoj strani. **Kompenzatorne mere** su odgovor zemalja uvoza na uvoz robe koja je u zemlji proizvodnje subvencionisana. Ove mere se realizuju primenom kompenzatornih carina, kojima zemlja uvoza pokušava da neutrališe efekat subvencija u zemlji proizvodnje, na svoju privredu, kao i da se suoči sa veštački stvorenom konkurentnošću zemlje izvoza na domaćem tržištu.

*Mere koje utiču na podizanje konkurentnosti* su prvenstveno subvencije, ali i mere promocije izvoza. **Subvencije** predstavljaju finansijsku pomoć koju vlade zemalja pružaju firmama koje uglavnom proizvode robu namenjenu izvozu, mada se može raditi i o robi namenjenoj domaćem tržištu.<sup>34</sup> Zato postoje dve vrste *direktnih* subvencija, dakle subvencija kojima vlada direktno upućuje finansijsku podršku firmama, a to su:

- subvencije u obliku domaće podrške,
- izvezne subvencije;

Pored direktnih, postoje i *indirektne* subvencije, a to su najčešće: poreske olakšice, kreditiranje pod povoljnijim uslovima, povoljniji devizni kurs za izvoznike.<sup>35</sup>

---

<sup>33</sup> Jelena Kozomara, *Spoljnotrgovinsko poslovanje*, Institut za ekonomsku diplomatiju, Beograd, 2005, str. 175.

<sup>34</sup> Više o subvencijama namenjenim poljoprivrednim proizvodima, pogledati u: Ivana Popović Petrović, *Međunarodna trgovina poljoprivrednim proizvodima*, Institut za međunarodnu politiku i privredu, Beograd, 2006, str. 183-190.

<sup>35</sup> Predrag Bjelić, *Necarinske barijere u međunarodnoj trgovini*, Prometej, Beograd, 2004, str. 108.

*Državne regulatorne mere* mogu biti javne (državne, ili vladine) nabavke, ali i mere obaveznog domaćeg sadržaja.<sup>36</sup> **Javne nabavke** su od značaja za međunarodnu trgovinu upravo zato što se radi o nabavkama velikih količina robe, koje vrše različiti državni organi, poput državnih agencija i komisija, ili javna preduzeća. Prilikom donošenja odluke o javnim nabavkama, većina država pokušava da favorizuje domaće proizvođače, koji mogu biti i nedovoljno konkurentni, kada se uporede sa ostalim proizvođačima na međunarodnom tržištu, ali se mogu pojaviti i nedozvoljeni individualni interesi, koji se nalaze na suprotnoj strani od interesa države koja za konkretne nabavke pribavlja potrebna finansijska sredstva. **Mere obaveznog domaćeg sadržaja** podrazumevaju zahteve određenih država da bi određeni proizvod mogle smatrati domaćim proizvodom. U te zahteve se klasifikuju sirovine, delovi, komponente, koje se u proizvod ugrađuju i određuje se njihov tačan udeo u finalnom proizvodu, da bi proizvod mogao biti domaći. Određuje se i tačan procenat učešća domaćeg sadržaja. I ove mere su uvedene kako bi se zaštitila domaća proizvodnja i najčešće su bile korišćene u automobilskoj i tekstilnoj industriji, ali i u poljoprivredi.

## 2.2. Tehničke necarinske barijere

U istoriji međunarodne trgovine, moglo se primetiti da je do trgovanja određenim proizvodima dolazilo kako bi se podmirile egzistencijalne potrebe. Tako se trgovalo vekovima. Pored egzistencijalnih potreba, iz dalekih krajeva su se dovozili i proizvodi čija je namena bila zadovoljenje potrebe za luksuzom, kao što je potreba za retkim tkaninama, ili posebnim začinima, bez kojih se i moglo preživeti. Kada je Frensis Drejk, doneo krompir u Evropu, kako bi se pobedila glad, verovatno da niko u lukama u kojima je istovarana roba, nije zahtevao posebno pakovanje, ili obavljao sanitarnu i fitosanitarnu inspekciju. Ali, nakon što su zadovoljene egzistencijalne potrebe, sa razvojem proizvodnje i trgovine, dolazi i do pojave novih zahteva. Između ostalog, svaka država je razvijala sopstvene standarde i oni su se razlikovali od zemlje do zemlje. U trenutku kada bi došlo do trgovine među njima, pojavili bi se neusklađeni standardi kao još jedna barijera u međunarodnoj trgovini. Sa regulisanjem pitanja

---

<sup>36</sup> Ibid., str. 120-128.

carina, a i tradicionalnih necarinskih barijera na multilateralnom nivou, otvoren je prostor za aktuelizovanje pitanja tehničkih necarinskih barijera u međunarodnoj trgovini. Dva su razloga primene ovih mera:

- Potreba trgovanja proizvodima koji neće ugrožavati zdravlje i bezbednost potrošača,
- Potreba za iznalaženjem novog instrumenta protekcionističke politike;

Ova dva razloga se u samoj primeni najčešće prepliću, sa jedne strane se štite domaći potrošači, a sa druge i domaći proizvođači. Tehničke barijere podrazumevaju skup pravila i standarda koji određuju posebne karakteristike proizvoda kao što su veličina, oblik, izgled, funkcije i performanse, ili određuju način na koji proizvod treba da bude označen ili upakovan pre nego što se nađe na tržištu. Takođe, u to su uključene i tehničke procedure koje treba da potvrde da li proizvod odgovara zahtevanim pravilima i standardima.<sup>37</sup> Za tehničke barijere trgovini se može reći i da „predstavljaju prepreku slobodnom odvijanju međunarodne trgovine koje rezultiraju iz primene različitih *tehničkih propisa*, njima odgovarajućih *standarda* i drugih *administrativnih zahteva vezanih za karakteristike i kvalitet proizvoda*, koje države uvode radi zaštite zdravlja i bezbednosti potrošača, a nekad ih zloupotrebljavaju kao protekcionističku meru“<sup>38</sup>. Iako tehničke barijere trgovini svakako treba da imaju legitimnu ulogu, odnosno da zaštite tržište zemlje uvoznice, najčešće njenu životnu sredinu, kao i zdravlje i bezbednost ljudi, životinja i biljaka, često je slučaj obrnut, pa tako tehničke barijere trgovini postaju prepreka za izvoz naročito na tržišta Razvijenih zemalja. Najčešće je primer primena Sanitarnih i fitosanitarnih mera, koje su prvenstveno okrenute zaštiti zdravlja ljudi, životinja i zaštiti bilja, ali se često pretvaraju u „bespotrebne“ prepreke trgovini. S obzirom da se tehnički propisi i standardi međusobno razlikuju u zavisnosti od sadržaja, namene i načina primene, te razlike su uslovile nastanak sledeće podele tehničkih barijera u međunarodnoj trgovini na sledeće vrste:

#### **a) Procedure ispitivanja usaglašenosti sa tehničkim propisima i standardima**

Radi se o procedurama koje se sprovode kako bi se ustanovilo da li je konkretan proizvod usaglašen sa tehničkim propisima i standardima koji su definisani za taj konkretan proizvod. Procedure ispitivanja usaglašenosti sa tehničkim propisima i

---

<sup>37</sup> Patrick Love, Ralph Lattimore, *International Trade — Free, Fair and Open?*, OECD, Paris, 2009, p. 67.

<sup>38</sup> Predrag Bjelić, *Necarinske barijere u međunarodnoj trgovini*, Prometej, Beograd, 2004, str. 152.



standardima mogu se nazvati i procedurama procene usaglašenosti, a to je: „svaka procedura koja je direktno, ili indirektno korišćena da se odredi da li su ispunjeni relevantni zahtevi u tehničkim propisima, ili standardima“<sup>39</sup>. U te procedure uključene su sledeće aktivnosti: procedure za uzimanje uzoraka, testiranje i inspekcija, procena, verifikacija i uverenje o usaglašenosti, registracija, akreditacija, odobrenje i njihove kombinacije. Barijera u međunarodnoj trgovini usled postojanja ovih procedura, nastaje s obzirom da različite zemlje ne priznaju rezultate ispitivanja usaglašenosti sa tehničkim propisima i standardima, koje je obavljeno na teritoriji druge zemlje, tako da dolazi do nepotrebnog dupliranja istih procedura, što poskupljuje i usporava odvijanje spoljnotrgovinskih tokova, a često u samom začetku ideje o nekom spoljnotrgovinskom poslu, odbija potencijalne učesnike.

#### **b) Obavezno obeležavanje proizvoda**

Pored zaštitne funkcije koju obavlja ambalaža proizvoda, vremenom se počela koristiti i u marketinške, ali i informativne svrhe. Marketinške, u formi ukrasa koji bi privukao potrošače baš konkretnom proizvodu, a informativne, kako bi se obezbedilo ispravno korišćenje proizvoda i potencijalni potrošači informisali o pravilnom korišćenju proizvoda, kao i o njegovim karakteristikama. Radi se o informacijama o samom proizvodu koje se nalaze na samom pakovanju. Prepreka u međunarodnoj trgovini je nastala kada su različite zemlje počele sa donošenjem vrlo različitih pravila o minimalnim informacijama koje se moraju nalaziti na svakom proizvodu. U nekim zemljama bilo je veoma važno da je obeleženo poreklo robe, u drugom opet sastav proizvoda, uputstvo za upotrebu, a sa razvojem tehnologije očekuje se i postojanje oznaka za elektronsko očitavanje, poput EAN koda, zatim ekološko označavanje, kao i bezbednosno označavanje.<sup>40</sup> Ne samo da svi ovi zahtevi povećavaju troškove pakovanja robe, već poskupljuju realizaciju celokupnog spoljnotrgovinskog posla.

---

<sup>39</sup> “Sporazum o tehničkim preprekama trgovini”, u: *Rezultati Urugvajске runde multilateralnih trgovinskih pregovora — prevod*, Tomislav Popović (urednik), Institut ekonomskih nauka, Beograd, 1996. godine, str. 148.

<sup>40</sup> Predrag Bjelić, *Necarinske barijere u međunarodnoj trgovini*, Prometej, Beograd, 2004, str. 159.

### **c) Posebni zahtevi u pogledu pakovanja robe**

Još jedan aspekt važan za samo pakovanje robe, pored već pomenutog zahteva za obaveznim obeležavanjem proizvoda, jeste posebna zaštitna uloga ambalaže u koju se pakuje dati proizvod. Barijera u međunarodnoj trgovini može nastati u ovom domenu, ukoliko različite zemlje uvode veliki broj zahteva za posebnom ambalažom, bez koje neće dozvoliti uvoz datog proizvoda. Naročito ukoliko se radi o nestandardnim zahtevima, često osmišljenim upravo kako bi se i odustalo od konkretnog spoljnotrgovinskog posla. Ukoliko i dođe do realizacije spoljnotrgovinskog posla, roba se mora posebno pakovati na specifičan, ili različit način za dato tržište, u odnosu na ostala tržišta, a to veoma poskupljuje uvoz.

### **d) Testiranje, inspekcija i karantin na granici**

U ovom slučaju radi se o vrsti tehničkih necarinskih barijera u međunarodnoj trgovini, koje u najvećoj meri imaju dodirnih tačaka sa grupom administrativnih necarinskih barijera, čak se nekad i smatraju administrativnim barijerama. Naime, carinski organi, odnosno, carinska služba ima pravo da pri ulasku robe na carinsku teritoriju, izvrši inspeksijski pregled robe. Deo pregleda vrši sama carinska služba, ostalo različite službe, inspektorati i agencije, poput sanitarne i fitosanitarne inspekcije. Domen u kom mogu nastati tehničke necarinske barijere jeste ispitivanje usaglašenosti karakteristika robe sa standardima i tehničkim propisima, što se vrši najčešće u različitim laboratorijama na granici, a roba se do tog trenutka može čuvati u skladištima, ili ukoliko se radi o opasnim proizvodima, u karantinu. Vrlo često se pored tehničkih necarinskih barijera, pojavljuju i administrativne necarinske barijere, koje su rezultat nedovoljno efikasnog rada carinske službe. Nedovoljno efikasnog iz dva razloga, zato što konkretna zemlja nema potreban stepen izgrađenosti trgovinskog kapaciteta, ili se radi o namernom usporavanju rada carinske službe, čime se obeshrabruje realizacija spoljnotrgovinskog posla, naročito uvoza i štite domaći proizvođači.

I u istorijskim izvorima možemo uočiti da su kao efikasno oružje iz grupe necarinskih barijera, korišćene upravo tehničke necarinske barijere iz domena veterinarske kontrole. Naime, u slučaju Srbije, postojala je obaveza da se nakon Berlinskog kongresa 1878. godine, regulišu trgovinski odnosi Srbije i Austro-Ugarske, što je postignuto

potpisivanjem Trgovinskog ugovora 1862. godine, a zatim i 1881. i 1892. godine. Potpisana je i Veterinarska konvencija prema čijem Članu broj 5, strane ugovornice dobijaju pravo da odbiju uvoz zaražene stoke, ali i stoke za koju se posumnja da je zaražena. Ova mogućnost je često korišćena i kao vid pritisaka Austro-Ugarske na Srbiju, a njena primena je dovela do anuliranja dobijenih preferencijala u slučaju Srbije, kao i do samog Carinskog rata, čije su posledice smanjenje izvoza Srbije za skoro 80%.<sup>41</sup>

### **e) Ekološke barijere**

Ekološke tehničke nekarinske barijere, nastale su kao rezultat težnji uglavnom Razvijenih zemalja, da se obrati pažnja na zagađenost životne sredine tokom poslednjih nekoliko decenija. Radi se o pravu svake zemlje da svoje potrošače zaštite od uvoza proizvoda koji su proizvedeni bez poštovanja ekoloških standarda, kao i od proizvoda čiji bi uvoz i kasnija upotreba doveli do narušavanja ekoloških standarda date zemlje. Pored ovako definisanog, opravdanog motiva, uglavnom DC ističu da se radi samo o prividnom motivu zaštite životne sredine, a da je suštinski u pitanju još jedan mehanizam Razvijenih zemalja za zaštitu domaćih proizvođača od uvoza iz DC.

U zajedničkoj pilot studiji UNCTAD-a i ITC, urađenoj 2008-2009. godine, rezultati su pokazali da su tehničke barijere međunarodnoj trgovini, uključujući i sanitarne i fitosanitarne mere, grupa nekarinskih barijera koje izvoznici predstavljaju najveći problem. Upitnik je postavljen firmama iz šest DC. Čak 72% ovih firmi je dalo odgovor da im tehničke barijere u međunarodnoj trgovini predstavljaju najveći problem i to sa različitim učešćem: oko 20% se odnosi na zahteve za dobijanje sertifikata, 12% na zahteve za označavanje i pakovanje, oko 8% na ograničenja za upotrebu određenih sastojaka, kao i 5% na zahteve za testiranje, a ostatak se odnosi na ostale tehničke mere.<sup>42</sup> Prema podacima UNCTAD-a u periodu od 1996-2006. godine, došlo je do porasta učešća nekarinskih i to tehničkih barijera sa 31.9% tokom 1996. godine na 58,5% 2006. godine. U istom tom vremenskom periodu učešće carinskih mera je

---

<sup>41</sup> Radovan Kovačević, *Ekonomski odnosi Srbije sa inostranstvom*, CID Ekonomskog fakulteta, Beograd, 2008, str. 39-42.

<sup>42</sup> Carolin Averbeck, Olga Skorobogatova, "Non-Tariff Measures and Technical Regulations — The Challenges of Compliance for Exporters", in: *International Trade Forum*, Issue 3, International Trade Centre, Geneva, 2010, pp. 35-36.

značajno opalo i to sa 5,8% 1996. godine, na samo 0,3% 2006. godine, čime su i carine izgubile na značaju.<sup>43</sup> Još jedna analiza ITC je pokazala da je čak 80% problema sa kojima se suočavaju izvoznici, zapravo vezano za tehničke i sanitarne i fitosanitarne mere.<sup>44</sup>

Ostale necarinske barijere, iz grupe tehničkih necarinskih barijera, uglavnom se uvode na tržištima Razvijenih zemalja i imaju restriktivan efekat na međunarodnu trgovinu. Radi se o merama kojima se regulišu standardi prvenstveno vezani za zaštitu životne sredine, bezbednost, radna mesta i socijalne standarde. Uglavnom se radi o merama, čiji je primarni cilj svakako zaštitni, ali se vrlo često sa stepenom zaštite pretera, pa se prvobitni cilj pretvori u barijeru trgovini. Radi se o merama za sprečavanje bioterorizma, o merama za zaštitu životne sredine, čiji je rezultat često odustajanje od investiranja i smanjenje trgovine, o merama kojima se štite dečja prava, često ugrožena u mnogim eksportnim proizvodnim zonama. Većina predstavnika DC, kao osnovnu funkciju ovih barijera ne navodi zaštitnu i bezbednosnu, već ih smatra namerno uvedenim, sa ciljem da se onemogući uvoz iz DC koje nemaju potrebne kapacitete da bi ispunile stroge zahteve.

### **3. Administrativne barijere u međunarodnoj trgovini**

Da tokom pregovora koji su se odvijali u okviru osam rundi GATT-a, a i nakon toga, da nije osnovana WTO, verovatno bi administrativne barijere u međunarodnoj trgovini, danas bile samo još jedan, gotovo apstraktan pojam sa gotovo nikakvom konkretnom ulogom u praksi međunarodne trgovine. Ipak, sa odvijanjem liberalizacije međunarodne trgovine, što je višedecenijski proces koji još uvek traje, carine su svedene na verovatno najmanju moguću meru, tradicionalne necarinske barijere su regulisane i to na multilateralnom nivou, a i tehničke barijere u velikoj meri. Jedinu domenu necarinskih

---

<sup>43</sup> Predrag Bjelić, "Privatni standardi kao prepreke u međunarodnoj trgovini" u: *Položaj i perspektive Srbije u evropskoj i svetskoj privredi*, Naučno društvo ekonomista Srbije i Ekonomski fakultet u Beogradu, Beograd, 2011, str. 114-115.

<sup>44</sup> Shyam K. Gujadhur, Ludovica Ghizzoni, "Export Quality Management Programme — ITC Overcoming Technical Barriers to Trade", in: *International Trade Forum*, Issue 3, International Trade Centre, Geneva, 2010, p. 37.

barijera, sa rastućom primenom u međunarodnoj trgovini jesu administrativne barijere, još uvek neregulisane na multilateralnom nivou.

Dok su carine bile dominantan instrument regulisanja spoljnotrgovinske politike, uticaj zahteva koje su pred učesnike u spoljnotrgovinskim poslovima postavljale carinske službe, bio je zanemarljiv. S obzirom da je to u savremenom periodu gotovo jedina prepreka, ona predstavlja barijeru, odnosno prepreku u međunarodnoj trgovini, kojoj se, u protekloj deceniji, pridavalo najviše pažnje. S obzirom da su mnoge od carinskih formalnosti uvedene kako bi se stekao tačan uvid u sve ono što ulazi u određenu zemlju i naplatile odgovarajuće carinske dažbine, što je opravdano, a ne sa namerom da se stvore prepreke uvozu, njihovo uočavanje, razdvajanje ova dva suprotna motiva i evidentiranje, proteklih decenija je bilo znatno otežano. Navedene pozitivne namere, često se pretvaraju u barijeru u međunarodnoj trgovini iz više razloga. Postojanje različitih zakonodavnih okvira unosi pravnu nesigurnost i udaljuje potencijalne učesnike u spoljnoj trgovini, zatim, nedovoljno izgrađen institucionalni trgovinski kapacitet, naročito prisutan kao problem u DC, utiče na usporavanje i poskupljivanje trgovinskih tokova, čemu treba dodati i nedovoljno efikasan i efektivan rad carinske službe, kao i ostalih službi i inspektorata čiji je rad povezan sa radom carinske službe tokom realizacije spoljnotrgovinskih poslova.<sup>45</sup> Pribavljanje različitih potvrda, neophodnih da se ispoštuju zahtevi carine, često mnogobrojnih, predstavlja barijeru trgovini jer poskupljuje samu trgovinu i dovodi do zadržavanja robe u carinarnicama i na taj način predstavlja barijeru, odnosno prepreku. Komplikovana i neefikasna carinska i administrativna procedura, često neautomatizovana, procena carinske vrednosti koja bitno odstupa od tržišne vrednosti robe, dugotrajna carinska kontrola i stvaranje gužve prilikom njenog obavljanja, stvaraju „zagušenje“ trgovinskih tokova, što je naročito problem u trgovini između DC, ali i prilikom trgovine DC sa Razvijenim zemljama.

Administrativne necarinske barijere u međunarodnoj trgovini predstavljaju grupu necarinskih barijera, koje nastaju kao rezultat primene, bilo administrativnih *propisa* u

---

<sup>45</sup> O pojmu trgovinskog kapaciteta pogledati više na strani 84. Pojam trgovinski kapacitet bi se ispravnije mogao prevesti kao spoljnotrgovinski kapacitet, ali s obzirom da je termin “trade” engleska reč koja se prevodi samo sa “trgovina”, iako mislimo na spoljnu trgovinu, ostajemo pri prevodu *Trade Capacity Building*, kao izgradnja trgovinskog kapaciteta, pod kojim se podrazumeva upravo izgradnja spoljnotrgovinskog kapaciteta.

obliku zakona i podzakonskih akata, bilo *procedura*, koje negativno utiču na realizaciju spoljnotrgovinskih poslova, kako uvoza, tako i izvoza, predstavljajući na taj način protekcionističke mere u mnogim zemljama sveta. Primena propisa postaje barijera ukoliko se dogodi da konkretna primena prevazilazi svoju zakonsku svrhu postojanja i postane prepreka naročito uvozu, a procedure mogu postati barijere ukoliko se primenjuju različito, ili su pak „preterano stroge“, pa stvaraju osećaj nesigurnosti i čitav proces realizacije spoljnotrgovinskih poslova čine nepredvidivim.

Iako se tek poslednjih desetak godina vrše istraživanja sa ciljem da se pruži tačna kvantitativna procena njihovog ograničavajućeg dejstva na odvijanje tokova međunarodne trgovine, njihovo postojanje i primena su još sedamdesetih godina prošlog veka, primećeni od strane nekih autora. Naime, stepen njihove upotrebe u tom periodu svakako da nije bio visok kao što je to početkom novog veka, ali je već tada uočeno da će ova oblast u budućnosti predstavljati ozbiljnu barijeru međunarodnoj trgovini.

Da predstavljaju barijeru međunarodnoj trgovini govori i sam njihov naziv „instrumenti za umanjivanje trgovine“ (*administrative hindrances to trade*).<sup>46</sup> Do trenutka regulisanja tehničkih necarinskih barijera, administrativne necarinske barijere su posmatrane u zajedničkom dejstvu sa tehničkim barijerama, pa su tako navedene kao grupa tehničkih i administrativnih pravila koja utiču na međunarodnu trgovinu: pravila za očuvanje bezbednosti mašina, vozila i opreme, zatim, pravila o zdravstvenoj ispravnosti poljoprivrednih i farmaceutskih proizvoda, obavezno obeležavanje proizvoda, procedure ispitivanja usaglašenosti sa tehničkim propisima i standardima, zaštita patenata, kao i *mnogobrojne formalnosti koje se odnose na samo sprovođenje carinskog postupka*.<sup>47</sup> Upravo ova poslednja kategorija predstavlja administrativne necarinske barijere sa kojima se susreću učesnici u spoljnoj trgovini početkom dvadesetprvog veka. Pored ove kategorije, takođe i u domenu tehničkih necarinskih barijera možemo pronaći elemente administrativnih necarinskih barijera, ukoliko se radi o načinu same primene tehničkih zahteva, što je najčešće slučaj sa primenom sanitarnih i fitosanitarnih mera.

---

<sup>46</sup> Robert E. Baldwin, *Nontariff Distortions of International Trade*, Brookings Institution, Washington, 1970, p. 133.

<sup>47</sup> Ibid., pp. 133-148.

U grupu administrativnih barijera u međunarodnoj trgovini, prema stavu UNCTAD-a, mogu se svrstati: zahtevi za velikim brojem dokumenata u papirnoj formi, odnosno, dosta „papirologije“, komplikovane i dugotrajne procedure u realizaciji spoljnotrgovinskog posla, nedovoljno transparentna pravila i obaveze za učesnike u međunarodnoj trgovini, višestruke kontrole na graničnim prelazima, kao i nedovoljna transportna povezanost.<sup>48</sup> Uslov da bi se stvorilo adekvatno okruženje za neometano odvijanje međunarodne trgovine i da bi ona bila dovoljno transparentna i predvidiva za sve učesnike, jeste povećanje investiranja u razvoj transporta i Olakšavanje međunarodne trgovine.<sup>49</sup> Dakle i ovaj stav UNCTAD-a ukazuje na neodvojivost ulaganja i razvoja transportne infrastrukture od trgovinske infrastrukture, odnosno, trgovinskog kapaciteta. Pored toga, ovaj stav UNCTAD-a ukazuje i na postojanje glavnog uzročnika nastanka administrativnih barijera u međunarodnoj trgovini, a to je nedovoljna razvijenost trgovinskog i transportnog kapaciteta, odnosno, infrastrukture.

Na Simpozijumu o Olakšavanju međunarodne trgovine, pod okriljem WTO (*WTO Trade Facilitation Symposium*), koji je održan 9-10. marta 1998. godine, tadašnji Generalni direktor Renato Ruđijeri je izneo stav da primena administrativnih barijera u odvijanju spoljne trgovine nije efektivan instrument restriktivne spoljnotrgovinske politike, zato što zahtevi za postojanjem preterane dokumentacije, kao i kašnjenje sprovođenja procedure, predstavljaju samo grube i diskriminatorne mere koje sprečavaju odvijanje trgovinskih tokova i stvaraju „negativno trgovinsko okruženje“. To se zatim kao bumerang vraća privredi zemlje koja primenjuje ovu vrstu barijera, čak i ukoliko data zemlja primenjuje niske carinske stope za repromaterijal neophodan domaćoj industriji, jer se troškovi izazvani administrativnim barijerama dodaju carinskim dažbinama, a to će smanjiti konkurentnost domaće industrije.<sup>50</sup>

---

<sup>48</sup> UNCTAD, *Report of the Multi-year Expert Meeting on Transport and Trade Facilitation on its second session*, TD/B/C.I/MEM.1/6, 2009, Geneva, p. 13.

<sup>49</sup> Prihvaćen je termin Olakšavanje međunarodne trgovine za “*Trade Facilitation*”. Zvanični sajt Uprave carina Srbije za isti termin koristi “Olakšavanje trgovine”.

<sup>50</sup> WTO Trade Facilitation Symposium, Sajt WTO, Internet: [www.wto.org/english/news\\_e/sprr\\_e/facili\\_e.htm](http://www.wto.org/english/news_e/sprr_e/facili_e.htm) (06.02.2010.)

Prema izveštaju UNCTAD-a, administrativne barijere i postojanje visokih transakcionih troškova, udruženi sa širokim ovlašćenjima birokratije, prepoznati su i citirani kao daleko ozbiljnija barijera međunarodnoj trgovini, nego što su to bile carine. Uslov za smanjenje transakcionih troškova jeste da se brže obavlja carinska procedura, kojom bi se postigla „tri W“ situacija. U pitanju su tri pozitivna rezultata, na tri različita nivoa, nazvana „*win-win-win*“ situacija, a odnose se na koristi koje od samog skraćanja trajanja carinske procedure, mogu da ostvare tri kategorije koje su povezane u međunarodnoj trgovini. To su prvo **učesnici u spoljnoj trgovini**, odnosno, spoljnotrgovinska preduzeća, koja ovim postižu viši stepen konkurentnosti, zatim, **vlade zemalja** koje su uvele efikasne i transparentne procedure, a čije firme učestvuju u međunarodnoj trgovini. Vlade ovih zemalja će onda moći da ostvare efikasniju alokaciju resursa. I treća kategorija koja će ostvariti koristi, jesu **potrošači**, usled nižih cena.<sup>51</sup>

### 3.1. Klasifikacija administrativnih necarinskih barijera

Prilično heterogena kategorija administrativnih necarinskih barijera, prema dva različita izvora nastanka, može se dalje podeliti na zakonske administrativne necarinske barijere i proceduralne administrativne necarinske barijere. U prvom slučaju, radi se o **zakonskim barijerama** trgovini (*legal barriers to trade*), koje se primenjuju na osnovu postojanja različitih zakonskih i administrativnih propisa u različitim državama. Iako je suvereno pravo svake države da sama stvara svoj pravni okvir, ukoliko ne postoji harmonizovan okvir, onda će postojati različiti zakoni i propisi, koji će prvenstveno uticati na ekonomske odnose datih zemalja sa ostalim zemljama u svetu. Iako upravo pravni okvir predstavlja važan stub svake države, sa aspekta spoljne trgovine pojedinačnih zemalja, različitost zakonskih propisa udaljuje potencijalne investitore i učesnike u međunarodnoj trgovini od samog bavljenja spoljnom trgovinom. Subjekti međunarodne trgovine iz različitih zemalja, naročito mogu biti oštećeni, prvenstveno usled pravne nesigurnosti, što može dovesti i do efekta skretanja trgovinskih tokova ka zemljama prema kojima ne postoji bojazan od nepoznavanja pravnih propisa, kao i do

---

<sup>51</sup> UNCTAD, *Report of the Multi-year Expert Meeting on Transport and Trade Facilitation on its second session*, TD/B/C.I/MEM.1/6, 2009, Geneva, p. 2.



skretanja investicionih tokova.<sup>52</sup> Iako i ova vrsta administrativnih barijera predstavlja ozbiljnu prepreku međunarodnoj trgovini, samo postojanje konkretnih pisanih zakonodavnih rešenja, čini njihovo postojanje transparentnijim i lakše merljivim.

U drugom slučaju, radi se o **administrativnim proceduralnim necarinskim barijerama** (*administrative procedural non-tariff barriers to trade—APNB*), odnosno izvor ove grupe administrativnih necarinskih barijera su sve procedure kroz koje roba i usluge prolaze prilikom obavljanja međunarodne trgovine. Trgovinske procedure su: „aktivnosti, praksa i formalnosti vezane za prikupljanje, prezentaciju, komunikaciju i obradu podataka neophodnih za promet robe u međunarodnoj trgovini.“<sup>53</sup> S obzirom na kompleksnost svakog spoljnotrgovinskog posla, učesnici tih poslova, upravo prilikom njihove realizacije mogu naići na prepreke koje nastaju usled postojanja procedura koje se obavljaju u samoj zemlji (*non-border barriers*) i koje se odnose na obavljanje inspeksijskih pregleda i pokretanje i okončanje procedura neophodnih radi dobijanja različitih odobrenja. Spoljnotrgovinska preduzeća se sa ovom podgrupom administrativnih barijera veoma često susreću i na samoj granici i one su vezane za rad carinskih organa, tako da se i nazivaju proceduralnim barijerama na granici (*border barriers*). Najčešće nastaju kao rezultat nedovoljno razvijene carinske službe. One mogu uticati na odvijanje trgovinskih tokova i to na više načina: klasifikovanjem robe od strane carinskih organa, određivanjem carinske vrednosti, carinskim pregledom, dupliranjem procedura, traženih dokumenata, sertifikata. Neke od tradicionalnih necarinskih barijera, pa i tehničkih barijera mogu postati administrativne proceduralne necarinske barijere onda kada su: „definisane, primenjene, ili stavljene u upotrebu na netransparentan, ili proizvoljan način koji inostrane proizvođače dovodi u nepovoljan položaj“<sup>54</sup>. Najpotpuniji naziv za ovu grupu barijera jeste *administrativne proceduralne necarinske barijere (APNB)*, iako se u literaturi često nalazi samo naziv administrativne barijere u međunarodnoj trgovini, a misli upravo na APNB.

---

<sup>52</sup> Prema: Predrag Bjelić, *Necarinske barijere u međunarodnoj trgovini*, Prometej, Beograd, 2004, str. 182.

<sup>53</sup> WTO, “Overview of Trade Facilitation in the WTO”, Internet, [www.wto.org](http://www.wto.org), preuzeto iz: Predrag Bjelić, *Necarinske barijere u međunarodnoj trgovini*, Prometej, Beograd, 2004, str. 184.

<sup>54</sup> Patrick Love, Ralph Lattimore, *International Trade — Free, Fair and Open?*, OECD, Paris, 2009, p. 65.

Navedene barijere, postaju administrativne barijere, onda kada nedovoljno efikasan i efektivan rad carinske službe počne da utiče na upotrebu navedenih mera, sa ciljem da se zadržava roba u carinarnicama. Ove barijere u sprezi sa takvim radom carinske službe, predstavljaju mere koje su nazvane preterana „birokratija“, ili mere iz domena „Crvene trake“, prema terminu *Red tape* na engleskom jeziku, koji ukazuje na heterogenu grupu barijera koje zaustavljaju, u ovom slučaju protok robe i usluga, pa su zato simbolično, crvene boje. U domenu mera koje nastaju delovanjem „birokratije“ dolazi do izražaja nedovoljno efikasan rad carinskih službenika. Iako je naziv „birokratija“, dat kao sveobuhvatan naziv za administrativne barijere investiranju, a samim tim i međunarodnoj trgovini, ovaj naziv se koristi i kao uži pojam, kojim su označene upravo administrativne proceduralne necarinske barijere u međunarodnoj trgovini. Pritom se misli na sve barijere koje mogu proisteći iz kontakta sa carinskom službom, odnosno pri dolasku na „carinska vrata“ (*Customs gate*). Uglavnom se radi o nedovoljnoj informisanosti učesnika u međunarodnoj trgovini o potrebnoj dokumentaciji, ili pak o nedovoljnoj transparentnosti zahteva za dokumentacijom, kao i čestim dupliranjem dokumentata, što oduzima vreme i značajno poskupljuje proces trgovine. U mnogim slučajevima troškovi ispunjenja formalnosti traženih na carini, prevazilaze prilično snižene troškove potrebne za plaćanje carinskih dažbina. Najveće probleme vezane za međunarodnu trgovinu, a nastale usled postojanja navedenih barijera, nalazimo u kategoriji **Malih i srednjih preduzeća** (*Small and middle enterprises* — SME), koja u mnogim privredama učestvuju sa preko 60% u stvaranju GDP, dok ih u obavljanju međunarodne trgovine nema ni u približnom broju. Postoji mišljenje da se uzrok ove pojave ne nalazi u visokim carinama, već prvenstveno u čitavom nizu faktora svrstanih upravo u kategoriju preterane „birokratije“. Zbog nemogućnosti korišćenja efekta „ekonomije obima“, radi prevazilaženja administrativnih barijera, usled malog broja isporuka, za ovu kategoriju preduzeća, inostrana tržišta ne mogu biti dovoljno atraktivna.

O povezanosti mera iz oblasti „birokratije“ i rada carinske službe, govori i grupa autora, koja ukazuje na tri aspekta postojanja i primene birokratskih mera.<sup>55</sup> Prvi aspekt se odnosi na „zagušenje“ same procedure i usporavanja trgovinskih tokova usled primene

---

<sup>55</sup> Barbara Fliess and Iza Lejarraga, „Analysis of Non-Trade Barriers of Concern to Developing Countries“, *OECD Trade Policy Working Paper No. 16*, OECD, Paris, 2005, p. 15.

nekim **nepotrebnih formalnosti** (*customs formalities*). Druga grupa mera koja se takođe odnosi na carinsku proceduru jeste **vođenje carinskog postupka** (*customs clearance*) koji se smišljeno usporava, kako bi se ino-prodavcu povećali transakcioni troškovi i njegova roba učinila nekonkurentnom na tržištu zemlje uvoznice. Zatim, postoje i pritužbe na **svrstavanje robe po carinskoj tarifi** (*customs classification*), koje sprovodi carinik uz ovlašćenje da može da promeni tarifni stav, ukoliko smatra da roba više odgovara tom novom tarifnom stavu. Često se dogodi da je carinska stopa za taj novi tarifni stav znatno viša i mnoge pritužbe zemalja izvoznica odnose se upravo na ovo ovlašćenje, koje carina zemlje uvoznice može namerno da koristi, u svrhu uvođenja većeg opterećenja ino-prodavca carinskim dažbinama i na taj način činjenjem njegove robe manje konkurentnom na tržištu zemlje uvoznice. Tokom poslednjih desetak godina uočeno je „da troškovi koji nastaju usled kašnjenja uvoza prevazilaze troškove carinskih dažbina u svim regionima sveta, dok troškovi kašnjenja izvoza prevazilaze troškove carinskih dažbina u svim regionima, osim u Istočnoj Aziji i Zapadnoj Evropi“<sup>56</sup>. Početkom novog veka uočen je porast uticaja necarinskih barijera na odvijanje trgovinskih tokova, naročito kada su u pitanju tehničke necarinske barijere, a među njima posebno sanitarne i fitosanitarne mere. Ipak, uočeno je da je negativan uticaj necarinskih barijera povećan, ne toliko zbog porasta broja tehničkih necarinskih barijera, koliko zbog samog načina njihove primene, kada ove barijere zapravo postaju administrativne proceduralne necarinske barijere.<sup>57</sup>

Postojanjem ovih barijera u međunarodnoj trgovini, pored kategorije SME ugrožena je i kategorija **DC**. Radi se o Zemljama u razvoju, kojima ova ograničenja utiču na izvoznu konkurentnost, pa čak i na upliv stranih direktnih investicija. Ova grupa zemalja se zalaže za uklanjanje administrativnih barijera u međunarodnoj trgovini, naročito kada je u pitanju trgovina sa ostalim DC, ka kojima je usmereno preko 40% njihovog izvoza industrijskih dobara.<sup>58</sup> Liberalna trgovinska politika Razvijenih zemalja u prvoj deceniji XXI veka, svakako da je na prvi pogled delovala kao politika demokratskog pristupa.

---

<sup>56</sup> IBRD/WB, *Doing Business 2008*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2007, p. 47.

<sup>57</sup> WTO, 2006, *Report to the TPRB from the Director General on the Financial and Economic Crisis and Trade-Related Developments*, 26 March 2009, Document JOB (09)/30, Geneva, p. 10.

<sup>58</sup> Internet: Sajt Svetske trgovinske organizacije, [www.wto.org/english/thewto\\_e/minist\\_e/min01\\_e/brief15\\_e.htm](http://www.wto.org/english/thewto_e/minist_e/min01_e/brief15_e.htm) (06.02.2010.).

Naime, tokom četvrte, pete i šeste Ministarske konferencije WTO, Razvijene zemlje su se zalagale za pružanje pomoći DC i Najmanje razvijenim zemljama (*Least-Developped Countries — LDC*), kako bi mogle lakše da pristupe tržištima Razvijenih zemalja i da povećanjem izvoza doprinesu svom privrednom razvoju u celosti. Zato su čak omogućile ukidanje carina i kvota LDC. Ali, smanjenje, ili ukidanje carina i kvota, ne predstavlja poslednju fazu liberalizacije međunarodne trgovine. Te „zdrave privrede izgleda da su učinile veoma malo kako bi slomile najjače protekcionističko jezgro. Nasuprot tome, ove zemlje su nastavile 'optimalno zavaravanje', tako što su zamenile konvencionalne barijere, poput carina, samo više ezoteričnim administrativnim barijerama“.<sup>59</sup> Dakle, pored toga što administrativne barijere smatramo „**manje vidljivim**“, možemo ih nazvati i „**ezoteričnim**“, a celokupan proces njihove upotrebe ispod plašta međunarodne trgovinske liberalizacije – „**optimalno zavaravanje**“.

Još jedna grupa se može posmatrati kao ugrožena usled postojanja ograničenja nastalih usled delovanja preterane „birokratije“. Radi se o heterogenoj grupi **potrošača**, koji se suočavaju sa dodatnim odlivom novca, plaćajući skuplje proizvode, nastale prilikom uvoza robe, usled administrativnih barijera njihove zemlje.

Da bi došlo do naplate carinskih dažbina, potrebno je da carinska administracija na efikasan i efektivan način obavi nekoliko sledećih faza, u kojima upravo i nastaju pritužbe na rad carinske službe. Carinska služba treba da:

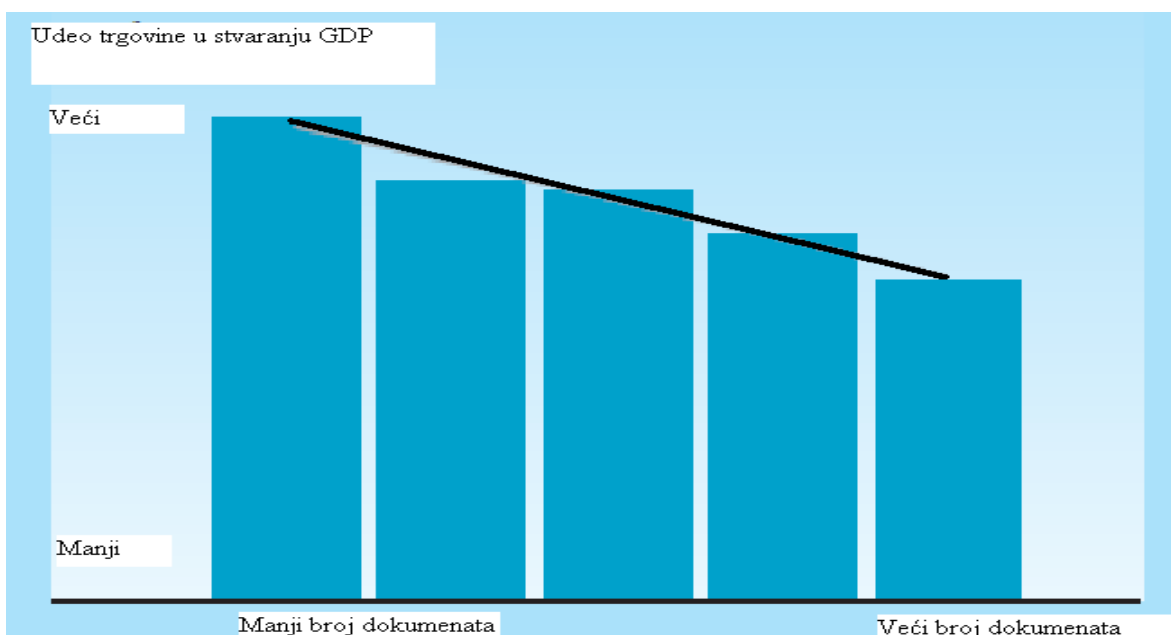
- Izvrši svrstavanje robe u odgovarajuće tarifne stavove;
- Odredi carinsku vrednost za robu koja se uvozi;
- Odredi, odnosno utvrdi poreklo robe koja se uvozi;

Razlozi za propuste do kojih dolazi u ovim oblastima su dvojake prirode i odnose se na **namerne greške carinskih službenika**, kao i na propuste i kašnjenja do kojih dolazi usled **nedovoljno izgrađenog trgovinskog institucionalnog kapaciteta**, koji predstavlja upravo kvalitet rada carinske službe i ostalih službi, agencija i inspektorata čiji je rad vezan za carinske procedure.

---

<sup>59</sup> Sungjoon Cho, „Beyond Doha's Promises: Administrative Barriers as an Obstruction to Development“, *Berkley Journal of International Law*, Vol. 25, Issue 3, Berkley, 2007, p. 397: „*optimal obfuscation*“, prevodimo kao „optimalno zavaravanje“.

Troškovi koji nastaju kao rezultat carinske procedure uz troškove transporta robe na kopnu, dakle, kada se roba već doveze pomorskim putem do neke luke, najčešće prevazilaze troškove carinskih dažbina koje uvode zemlje EU i SAD. Procenjuje se da samo troškovi preterane „birokratije“ u DC učestvuju u proseku sa oko 10% u ukupnoj vrednosti izvoza, a još drastičniji su primeri Gruzije u kojoj je 2005. godine učešće ovih troškova bilo oko 14% u vrednosti izvoza i Nigerije od čak 18%.<sup>60</sup> Ustanovljeno je i da zemlje, u kojima je potrebno kraće vreme da bi se realizovale izvozne ili uvozne procedure, kao i manji potreban broj dokumenata i potpisa, u većoj meri učestvuju u međunarodnoj trgovini, dakle više izvoze i uvoze, što se može videti na osnovu naredne slike.



Slika broj 1: Veći udeo „birokratije“ - manje izvoza i uvoza

Izvor: IBRD/WB, *Doing Business 2006*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2006, p. 59.

Na prethodnoj slici je prikazan samo uticaj broja potrebnih dokumenata za obavljanje izvoza ili uvoza, što predstavlja samo jedan segment mogućih ograničenja iz grupe preterane „birokratije“. Očigledno je da zemlje u kojima je potrebno manje dokumenata,

<sup>60</sup> Podaci prema: IBRD/WB, *Doing Business 2006*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2006, p. 58.

ostvaruju veći udeo spoljne trgovine u stvaranju GDP. Uzrok tome je svakako pružanje mogućnosti spoljnotrgovinskim preduzećima da obavljaju spoljnotrgovinske poslove jeftinije, pa se zato i odlučuju na povećanje obima poslovanja. Razlike su takve, da prema nekim procenama, ukoliko u konkretnoj zemlji dođe do primene takve reforme da se vreme transporta robe na kopnu smanji sa 20 na 10 dana, moglo bi se očekivati da će to izvozniku doneti uštedu od oko 5% od ukupne vrednosti robe koja se transportuje.<sup>61</sup>

### **3.2. Vrste administrativnih proceduralnih necarinskih barijera**

Podela APNB trgovini može se ostvariti sa više aspekata. Zanimljiva je podela prema motivima nastanka ovih barijera, na sledeće dve grupe, iako veoma često dolazi do njihovog preplitanja:

- Ukoliko AB nastanu usled neefikasnog funkcionisanja administracije i lošeg organizovanja poslovanja i primene neprilagođenih propisa, onda se najčešće radi o preprekama koje postoje same po sebi, odnosno ne postoji skriveni motiv.
- Druga grupa AB, koja nasuprot prvoj, iza primene krije motiv zaštite domaćih proizvođača od inostrane konkurencije, na taj način što služba loše obavlja svoj posao sa namerom da se iskomplikuju procedure, ili produži njihovo trajanje, a samim tim i troškovi i stepen nesigurnosti ino-prodavca, koji će usled ovakvog tretmana biti manje konkurentan na tržištu data zemlje.

Ne samo u teoriji, gde su ovakve pojave slabo definisane, već i u međunarodnoj trgovinskoj praksi, veoma teško je utvrditi gde prestaje primena ove prve grupe APNB trgovini, a gde počinje primena upravo ove druge grupe. Najčešće se radi o njihovoj kombinaciji, a svakako da kao takve daju sinergijski efekat, pa je primena APNB u međunarodnoj trgovini znatno veća u proteklih petnaestak godina, nego što je bila u prethodnim decenijama.

Jedna od podela necarinskih barijera koje su izazvane nedovoljno efikasnim i efektivnim delovanjem carinske i njoj srodnih službi prilikom uvoza ili izvoza robe,

---

<sup>61</sup> Podaci prema: IBRD/WB, *Doing Business 2006*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2006, p. 58.

jeste upravo podela GATT-a, koja obuhvata većinu kategorija koje čine APNB, ali i neke od kategorija koje klasifikujemo u preostale dve grupe necarinskih barijera, poput antidamping mera i uzimanja uzoraka. Veliko povećanje učešća tokom protekle dve decenije ostvarile su sledeće kategorije APNB, što dodatno argumentuje stav da je tokom poslednje dve decenije došlo do značajnog povećanja upotrebe APNB: Svrstavanje robe prema tarifnim stavovima, Pravilo o poreklu robe i Carinske formalnosti.

Tabela broj 7: Carinska i administrativna procedura kod uvoza prema klasifikaciji GATT/WTO, za industrijske proizvode u periodu 1968-2005. godine

(učešće izraženo u procentima)

<i>Carinska i administrativna procedura kod uvoza</i>	<b>1968</b>	<b>1973</b>	<b>1989</b>	<b>2003</b>	<b>2005</b>
	14,8	14,6	11,9	23,5	26,2
Antidamping mere	1,1	1,5	2,3	1,5	2,3
Određivanje carinske vrednosti	5,5	4,8	4,1	2,3	5,3
Svrstavanje robe prema tarifnim stavovima	1,3	0,7	0,5	0,7	3,3
Konzularne fakture	4,7	6,4	3,4	2,3	3,0
Uzimanje uzoraka	0,7	0,4	0,2	0,1	0,0
Pravilo o poreklu robe	1,3	0,0	0,4	7,4	2,6
Carinske formalnosti	0,2	0,8	1,1	9,1	9,6

Izvor: WTO, *World Trade Report 2012 — Trade and Public Policies: A Closer Look at Non-Tariff Measures in the 21st Century*, World Trade Organization, Geneva, 2012, pp. 44-45.

Nešto izmenjena, iako u osnovi veoma slična, jeste naredna podela APNB. Iako je WTO inicirala stvaranje nekoliko sporazuma sa ciljem da se spreči, ili bar, smanji dejstvo APNB, učesnici u međunarodnoj trgovini i tvorci spoljnotrgovinskih politika i dalje intenzivno navode ovu vrstu kao značajnu barijeru međunarodnoj trgovini, zahtevajući dalja poboljšavanja i dopune postojećih sporazuma. Administrativne proceduralne necarinske barijere nastaju usled nedovoljno efikasnog i efektivnog rada carinske službe i ostalih nadležnih službi čiji je rad takođe povezan sa sprovođenjem carinskog postupka, a manifestuju se upotrebom različitih pravila, dozvola i aktivnosti i mogu imati više pojava oblika:

- a) Primena pravila o poreklu robe,
- b) Uvozne dozvole,

- c) Obavljanje inspekcija robe pre njene isporuke,
- d) Carinsko vrednovanje robe;
- e) Primena sanitarnih i fitosanitarnih mera;
- f) Specijalne carinske formalnosti;

**a) Primena pravila o poreklu robe**

Najčešće pominjana APNB u međunarodnoj trgovini, čija je uloga narasla naročito u prvoj deceniji novoga veka, jeste Pravilo o poreklu robe (*Rules of origin*). Ovo pravilo samo po sebi ne predstavlja APNB, ali način na koji se primenjuje može da i ovo pravilo pretvori u još jednu barijeru u međunarodnoj trgovini. Barijera trgovini nastaje kada carinski organi tumače na različite načine u kojoj meri proizvod na granici ispunjava osnove da mu se prizna pravo porekla određene zemlje i da se to uvaži prilikom carinjenja. Takođe, element barijere, pruža mu i činjenica da je pribavljanje ovog dokumenta ponekad skupo. Čak i TNK neće olako ulagati u zemlje u kojima postoji korišćenje porekla robe kao barijere u međunarodnoj trgovini, pa je to i barijera daljem potencijalnom razvoju zemlje. Posebno kompleksnim se izdvaja sve intenzivnija pripadnost zemalja različitim regionalnim ekonomskim integracijama, mnogo češće, potpisivanje sporazuma o slobodnoj trgovini i sa tog aspekta pitanje preferencijalnog i nepreferencijalnog porekla robe.

Poreklo robe je važno i zbog postupka carinjenja robe, ali je bitno i za sve učesnike spoljnotrgovinskog posla. Naime, uvoznik robe često kod akreditivne naplate uslovljava izvoznika da obezbedi potvrdu, odnosno, sertifikat o poreklu robe. To mu je važna informacija o robi, jer predstavlja vrstu zaštite da ne kupuje reeksportovanu robu, ili robu čije poreklo uopšte nije poznato. Zemlja porekla robe, često se vezuje i za pitanje kvaliteta same robe. Prosečan potrošač u svetu najverovatnije je pre čuo za švajcarske satove, nego za neke druge i u slučaju da cena ne bude odlučujući faktor, svakako da će pre izabrati švajcarski sat. Za izvoznika je posedovanje sertifikata za robu koju prodaje na inostranom tržištu, često i faktor prodaje i prodora na inostrano tržište.

Uverenje, odnosno sertifikat o poreklu robe, klasifikuje se kao carinski dokument, prvenstveno zato što ga izvoznik, nakon popunjavanja, odnosno davanja izjave da je



roba nova, proizvedena u pogonima proizvođača za koga izvoznik izvozi robu i da nije reeksportovana, podnosi na overu carini, dakle izdaje ga carinska služba prilikom izvoznog carinjenja robe. Obrazac potvrde o poreklu robe je unificiran i zove se EUR 1, a ukoliko ga, u izuzetnim slučajevima overava Privredna komora, tada se naziva EUR Form A.<sup>62</sup>

Pravo da izdaju ove sertifikate, nacionalnim trgovinskim komorama je dato još Ženevskom Konvencijom iz 1923. godine, kada je odlučeno da vlade zemalja mogu odobriti „kompetentnim vlastima“ pravo da izdaju sertifikate, kao i da im se daje to pravo upravo zato što će u postupku izdavanja sertifikata, zadržati integritet i neutralnost.<sup>63</sup> U većini zemalja je upravo Privredna komora nadležna za dostavljanje uverenja o poreklu robe, a to pravo je definisano Članom 11 Ženevske konvencije, koji se odnosio na pojednostavljenje carinskih formalnosti, što govori u prilog činjenici da su se još početkom prošlog veka mogle nazreti prve klice današnjih administrativnih necarinskih barijera. Prema Konvenciji, vlade potpisnice su bile obavezne upravo da pojednostave proceduru za izdavanje sertifikata o poreklu, na zahtev preduzeća. Takođe, zahtevano je od Vlada zemalja da odrede organizacije koje poseduju potreban ugled i nude potrebne garancije, kako bi one izdavale sertifikate o poreklu i na taj način su privredne komore dobile ova zaduženja.

Postoji više mogućnosti da se definiše pravilo o poreklu robe. Jedna od definicija bi mogla biti da su „pravila o poreklu robe kriterijumi pomoću kojih se određuje nacionalnost proizvoda“.<sup>64</sup> A određivanje upravo nacionalnosti proizvoda predstavlja neophodan korak kako bi se mogle primeniti neke od osnovnih mera spoljnotrgovinske politike, kao na primer, carine. Ipak, ozbiljno ograničenje u korišćenju pravila o poreklu robe jeste postojanje problema koji se odnose na samu nacionalnost proizvoda, zbog činjenice da je proizvodnja sve kompleksniji proces u pogledu materijala i tehnika koje će biti primenjene, što često zahteva uključivanje kapaciteta iz još nekih dodatnih

---

<sup>62</sup> Prema: Jelena Kozomara, *Spoljnotrgovinsko poslovanje*, Institut za ekonomsku diplomatiju, Beograd, 2005, str. 148-149. i 177.

<sup>63</sup> Sajt Međunarodne trgovinske komore, [www.iccwbo.org/wcf/co/id9412/index.htm](http://www.iccwbo.org/wcf/co/id9412/index.htm) (07.10.2010.).

<sup>64</sup> Joseph A La Nasa III, „Rules of Origin and the Uruguay Round’s Effectiveness in Harmonizing and Regulating Them“, *The American Journal of International Law*, Vol. 90, No. 4, American Society of International Law, 1996. Washington, p. 625.

zemalja, što na prvi pogled, stvara utisak postojanja multi-porekla datog proizvoda. I upravo ovakva kompleksnost ostavlja prazan prostor za protekcionističku manipulaciju. Neki autori smatraju da se pravilo o poreklu robe koristi od strane i onih zemalja koje ga primenjuju u svrhe diskriminatornog tretmana, odnosno „slične uvozne proizvode tretiraju različito“.<sup>65</sup> Na taj način pitanje porekla robe koristi se kao još jedan instrument spoljnotrgovinske politike.

Uloga pitanja porekla robe nije uvek bila toliko izražena kao u proteklih petnaestak godina, upravo zato što je sa porastom broja regionalnih ekonomskih integracija, a i sa osnaživanjem mnogih, odavno uspostavljenih integracija, postalo važno da li proizvod dolazi iz zemlje koja je članica iste integracije, ili sa kojom postoji potpisan sporazum o slobodnoj trgovini, ili se pak radi o bilo kojoj drugoj zemlji. Drugi razlog je činjenica da su se proizvodi proizvodili u okviru jednog proizvodnog procesa u jednoj zemlji, ili eventualno u više proizvodnih procesa u granicama jedne zemlje. Tada nije postojao problem određivanja zemlje porekla proizvoda. Sa internacionalizacijom procesa proizvodnje, proizvodni procesi potrebni za proizvodnju jednog proizvoda, obavljali su se u više zemalja. Kao zemlja porekla određuje se ona zemlja u kojoj je proizvod doživeo „suštinsku transformaciju“ (*substantial transformation*). Naročito se može manipulirati zahtevom za „dovoljnom (ili suštinskom) transformacijom (obradom)“ proizvoda, koja se zahteva da bude izvršena u datoj zemlji da bi proizvod imao poreklo date zemlje. Dakle, iako je proizvod prošao kroz proces „dovoljne transformacije“ u određenoj zemlji, pravo porekla te zemlje moglo bi mu se i osporiti, pa čak i dodeliti poreklo treće nefavorizovane zemlje, pogotovo ukoliko je teško odrediti u kojoj zemlji je obavljena dovoljna obrada, na primer, ako se u obe zemlje proizvodnje odvija na prvi pogled, jednako važan deo procesa proizvodnje.

Definisanju pojma „dovoljne transformacije“ radi određivanja porekla robe, doprinela je Revidirana Kjoto konvencija, u čijem su Aneksu D1, definisana tri načina za određivanje porekla:<sup>66</sup>

- promena u klasifikovanju u tarifne stavove,
- dodata vrednost i

---

<sup>65</sup> Ibid., p. 625.

<sup>66</sup> Više o Revidiranoj Kjoto konvenciji, videti u trećem delu rada, tačka 2.

- poseban proizvodni proces.<sup>67</sup>

Prvi način određivanja porekla, zasniva se na *promeni u klasifikovanju u različit tarifni stav* izvoznog proizvoda u odnosu na klasifikovanje u tarifne stavove komponenti koje su bile neophodne za proizvodnju datog proizvoda, prilikom njihovog uvoza, trebalo bi da dokaže da konkretni proizvod ima poreklo zemlje u kojoj je proizveden. Upotrebu ovog načina utvrđivanja porekla omogućila je primena Harmonizovanog sistema. Nedostatak ovog metoda jeste činjenica da promena tarifnog stava proizvoda ne mora da ukaže na nastanak „dovoljne transformacije“ i obrnuto, pa je potrebno uzeti u obzir još dokaza.

Drugi način se odnosi na *datum vrednost*. Proizvod dobija poreklo one zemlje u kojoj je izvršeno dodavanje vrednosti proizvodu u tačno određenom bar minimalnom procentu u odnosu na njegovu prethodnu vrednost. Ovaj način podrazumeva dva pristupa, zasnovana na određivanju minimalne potrebne vrednosti, kao i na poreklu inputa. Jedan je minimalna dodata vrednost potrebna da bi proizvod dobio poreklo neke zemlje, a drugo je, maksimalna vrednost uvoznih inputa koji se ulažu u proizvod, a da time proizvod ne izgubi poreklo zemlje u kojoj se proizvodi. U oba slučaja ovaj način određivanja porekla je prilično jasan, ali u samoj primeni može doći do pojave komplikacija. Naime, postavlja se pitanje, na koji način procenjivati vrednost inputa koji se uvoze da bi se uložili u dati proizvod, kao i eventualne promene cena inputa, naročito usled kursnih razlika. Zatim, problemi mogu nastati usled potrebe za sistemom koji će učešće u vrednosti proizvoda moći da obračunava, što stvara dodatne troškove proizvođačima.

Treći način za određivanje porekla robe na osnovu dovoljne obrade, jeste *poseban proizvodni proces*. Naime, ovaj kriterijum zahteva tačno definisanje proizvodnih operacija koje omogućuju poreklo date zemlje, odnosno, tačno definisanje operacija koje ne omogućuju poreklo date zemlje. Takođe, definišu se i inputi koji moraju imati poreklo konkretne zemlje, da bi proizvod stekao pravo na poreklo te zemlje i obrnuto. Ovi kriterijumi, kada se tačno definišu, predstavljaju prilično jasnu osnovu za

---

<sup>67</sup> Prema: Paul Brenton, Hiroshi Imagawa, “Rules of Origin, Trade and Customs”, in: *Customs Modernization Handbook*, (ed. Luc de Wulf, José Sokol), World Bank, Washington, 2005, pp.183-213.

određivanje porekla robe. Prepreka upotrebi i ovog metoda jeste činjenica da jednom definisani kriterijumi treba da važe za stalno, a sam proces proizvodnje često doživljava promene tehnologije i primenu savremenijih dostignuća, što je dosta teško pratiti i evidentirati. Ne može se reći da je bilo koji od tri navedena načina za određivanje porekla robe u potpunosti dovoljan. Svaki ima svoje prednosti i nedostatke. Ipak, na osnovu istraživanja iz 2002. godine, ustanovljeno je da se u slučaju čak 83 od ukupno 87 potpisanih Sporazuma o slobodnoj trgovini, tražila upotreba prvog načina, odnosno, promene u klasifikovanju robe u tarifne stavove, za određivanje porekla robe.<sup>68</sup> Postojanje tri ovako različita metoda, ukazuje na tri različita načina, kojim bi se, u nekim slučajevima, istoj vrsti proizvoda, mogle odrediti tri različite zemlje porekla, što je već dovoljno komplikovano, pa i ta činjenica može predstavljati izvor barijera međunarodnoj trgovini.

Pravila o poreklu robe posmatrana kao potencijalna prepreka međunarodnoj trgovini, mogu se podeliti u dve grupe: preferencijalna i nepreferencijalna pravila. Ova podela nastala je kao rezultat povećanog broja različitih vidova integrisanja ili pak, saradnje, poput potpisivanja velikog broja Sporazuma o slobodnoj trgovini. **Preferencijalna pravila o poreklu robe** se koriste kako bi se odredilo da li proizvod ima, ili nema, poreklo iz zemlje, koja uživa preferencijalni tretman, na tržištu konkretne zemlje uvoza, što mu omogućuje da uđe na njeno tržište pod boljim uslovima nego što bi to mogli isti, ili slični proizvodi iz nekih drugih zemalja, ili regiona sveta. Ova pravila definišu uslove koje proizvod treba da ispuni, kako bi mogao koristiti preferencijalni pristup tržištu konkretne zemlje i kako bi se ustanovilo da se slučajno ne radi samo o nekom minimalnom proizvodnom procesu koji bi bio primenjen u datoj zemlji, kako bi roba dobila preferencijalni pristup. **Nepreferencijalna pravila o poreklu robe** koriste se za određivanje zemlje porekla proizvoda, odnosno, nacionalnosti proizvoda, uključujući i situacije kada se poreklo robe koristi za primenu ograničenja prema proizvodima iz određenih zemalja i to i ograničenja koja toliko poskupljuju dati proizvod, da mu onemogućuju ulazak na tržište zemlje uvoznice. Radi se o mogućem korišćenju nepreferencijalnog porekla robe kao ograničenja u slučaju: klauzule najpovlašćenije nacije, kvantitativnih ograničenja, uvođenja kompenzatornih mera, dobrovoljnog

---

<sup>68</sup> Paul Brenton, Hiroshi Imagawa, "Rules of Origin, Trade and Customs", in: *Customs Modernization Handbook*, (ed. Luc de Wulf, José Sokol), World Bank, Washington, 2005, p. 191.

ograničavanja izvoza, uvođenja antidamping mera, pa čak i u slučaju ekonomskih sankcija. Preferencijalna pravila o poreklu robe su znatno zahtevnija u odnosu na nepreferencijalna, odnosno, da bi se proizvod mogao okarakterisati kao da je u potpunosti proizveden u nekoj zemlji čija roba ima preferencijalni status na tržištu konkretne zemlje, potrebno je ispunjenje restriktivnijih uslova, tačno definisanih u sporazumima o preferencijalnoj trgovini.

Bazični oblik porekla robe jeste „nepreferencijalno poreklo robe“, ali je proteklih decenija daleko značajnija uloga „preferencijalnog porekla robe“ upravo zbog carina koje se ili potpuno ukidaju, ili su značajno umanjene u slučaju uvoza robe iz određenih zemalja, sa kojima je potpisan neki od sporazuma o preferencijalnoj trgovini. Već tokom devedesetih godina prošlog veka, primećeno je da sa porastom broja regionalnih ekonomskih integracija, dolazi do porasta interesovanja i primene pravila o poreklu robe, zato što je došlo do porasta koristi za izvoznike iz tačno određenih zemalja. Najveći problem primene pravila o poreklu robe vezan je upravo za preferencijalne sporazume. Postojanjem ove grupe sporazuma, ne samo da je ustanovljena primena različitih carinskih stopa za istu robu, doduše iz različitih država, u zavisnosti od toga da li sa tom državom postoji potpisan neki od preferencijalnih sporazuma, ili ne, već se pojavio i izazov koji se odnosi na zahtev za primenom carinskih stopa na ispravan način. Preferencijalne carinske stope mogu se primenjivati samo za robu koja je u dovoljnoj meri proizvedena u zemljama sa kojima postoji potpisan sporazum. Nekada se roba namenjena međunarodnoj trgovini proizvodila u jednoj zemlji. U savremenom periodu, s obzirom da se po neki deo procesa proizvodnje obavlja u različitim zemljama, otežano je odrediti onaj deo procesa koji proizvodu daje nacionalnost baš zemlje u kojoj je taj deo proizvodnog procesa obavljen. Određivanje odgovarajućih kriterijuma za ustanovljavanje dovoljne transformacije, još je jedan od izazova upotrebe pravila o poreklu robe.

Sve intenzivnije korišćenje pitanja porekla robe u spoljnotrgovinskim poslovima, u najvećoj meri, postaje dodatno opterećenje upravo za carinsku službu i to posebno kada je u pitanju preferencijalna trgovina, s obzirom da je sama carinska procedura daleko kompleksnija kada je u pitanju preferencijalna trgovina u odnosu na trgovinu

nepreferencijalnog karaktera. Čak 52% ispitanih carinskih službenika od strane Svetske carinske organizacije i Svetske banke, tokom 2003. godine, izjasnilo se da je u slučaju izvoza potrebno više angažovane radne snage da bi obavila pregled robe koja na nekom od inostranih tržišta ima preferencijalni tretman. U slučaju uvoza, procenat ovako izjašnjenih carinskih službenika je još veći i iznosi čak 73%.<sup>69</sup> Stoga, povećanje broja Regionalnih ekonomskih integracija, odnosno Sporazuma o slobodnoj trgovini i sa njima preferencijalne trgovine, može usporavati ili ograničavati proces Olakšavanja međunarodne trgovine. Ukoliko je priroda sporazuma takva da ne postoji zajednička carinska tarifa prema trećim zemljama, onda se na teritoriju zemalja povezanih preferencijalnim sporazumom, može uvesti i roba iz trećih zemalja i to preko jedne od zemalja potpisnica sporazuma, koja primenjuje najniže carinske stope za robu iz trećih zemalja.

Carinska služba ima nekoliko različitih odgovornosti i obaveza koje se nesumnjivo nameću kada je u pitanju poreklo robe. To je prvenstveno, obaveza primene Pravila o poreklu robe. Carinska služba proverava sadržaj i ispravnost sertifikata o poreklu robe. Takođe, ona i izdaje ovaj dokument, domaćim izvoznicima, pa se potvrda o poreklu robe i klasifikuje kao carinski dokument, mada u nekim zemljama ovaj dokument izdaje Privredna komora. Kompleksnost koja prati primenu Pravila o poreklu robe, odnosi se na učesnike u spoljnotrgovinskom poslu, zatim na carinske službenike, kao i na tvorce spoljnotrgovinske politike. Pored pridržavanja pravila da bi roba stekla pravo na poreklo određene zemlje, postoji i problem novonastalih troškova radi pribavljanja potvrde o poreklu robe, kao i troškova koji mogu nastati ukoliko se na datu potvrdu čeka više nego što je planirano. Troškovi koji nastaju da bi se dokazalo poreklo robe variraju i nastaju usled velikog broja administrativnih procedura kojima se pribegava kako bi se došlo do dokumenata koja dokazuju poreklo robe. Troškovi koji nastaju prikupljanjem odgovarajuće dokumentacije kojom se dokazuje poreklo robe, iznose približno 2-3% vrednosti robe koja se izvozi u Razvijene zemlje.<sup>70</sup> Upravo zbog troškova koji nastaju pribavljanjem odgovarajuće potvrde, samo pravilo o poreklu robe može predstavljati

---

<sup>69</sup> Paul Brenton, Hiroshi Imagawa, "Rules of Origin, Trade and Customs", in: *Customs Modernization Handbook*, (ed. Luc de Wulf, José Sokol), World Bank, Washington, 2005, p. 206.

<sup>70</sup> Ibid., p. 206.

ozbiljnu prepreku DC prilikom njihovog pokušaja ubiranja koristi od preferencijalnog tretmana.<sup>71</sup>

Sama primena Pravila o poreklu robe posebno je zahtevna za carinsku službu zemalja članica neke integracije, ili pak, potpisnica nekog od preferencijalnih sporazuma, u slučajevima kada dolazi do uvoza iz trećih zemalja. Da bi se dalje ta roba uvozila u neku od zemalja potpisnica sporazuma, potrebno je da se u zemlji potpisnici sporazuma, doda bar 40% vrednosti robi, kako bi ona prilikom uvoza u neku od ostalih zemalja potpisnica sporazuma, mogla da ostvari preferencijalni status.<sup>72</sup> To je primer u regionu ASEAN-a. Najdublju integraciju do sada predstavlja Evropska unija. Njeno potencijalno proširenje novim članicama zahteva i regulisanje pitanja porekla robe i sprovođenja procedure upravo od strane carinskih službi novih članica, koje bi se i nalazile na „obodu“ integracije, što predstavlja jedan od novijih izazova za carinsku službu. O kompleksnosti dobijanja statusa preferencijalnog porekla robe, kada je u pitanju EU, govore restriktivni primeri u slučaju uvoza ribe u EU iz zemalja korisnica Opšte šeme preferencijala i zemalja iz ACP regiona (*African, Caribbean, Pacific — ACP*). U prvom slučaju, uslovi za dobijanje preferencijalnog porekla robe, nešto su složeniji nego u slučaju ACP regiona, ali u oba slučaja su restriktivni, što odmah upućuje na pitanja koja se odnose na meru u kojoj će carinska služba EU uopšte i moći da evidentira stepen ispunjenosti zahteva, kao i na pitanje kako će se to odraziti na njenu efikasnost. U svakom slučaju, rad carinske službe će biti znatno sporiji nego da je u pitanju uvoz robe poreklom iz bilo koje druge zemlje čija roba nema preferencijalni status na tržištu EU.

Uslovi za dobijanje preferencijalnog porekla robe za zemlje GSP određeni 2000. godine bili su: vozilo koje je ulovilo ribu mora biti registrovano u EU, ili u zemlji korisniku preferencijala i nositi njihovu zastavu, zatim, vozilo mora biti bar 60% u vlasništvu državljana EU, ili zemlje korisnika, a preko 75% posade mora imati jedno od dva

---

<sup>71</sup> Joseph Francois, Bernard Hoekman, Miriam Manchin, “Preference Erosion and Multilateral Liberalization”, *The World Bank Economy Review*, Vol.20, Issue 2, Oxford University Press, 2006, p. 214.

<sup>72</sup> Michael Keen, “The Future of Fiscal Frontiers and the Modernization of Customs Administration”, in: *Changing Customs — Challenges and Strategies for the Reform of Customs Administration*, (ed. Michael Keen), International Monetary Fund, Washington, 2003, p. 10.

državljanstva. Uslovi za zemlje ACP regiona su: vozilo takođe mora biti registrovano i nositi zastavu EU, ili neke od zemalja ACP, ali mora biti u vlasništvu od bar 50% državljana EU, ili neke od zemalja korisnika. Bar 50% posade mora imati jedno od dva državljanstva.<sup>73</sup>

Za pitanje pravila o poreklu robe vezuje se još jedan važan termin. To je „**kumulacija porekla**“, koja predstavlja mogućnost koja se pruža proizvođačima da uvezu materijale, sirovine iz određenih zemalja u kojima su one jeftinije, a da tom prilikom, ne ugroze mogućnost da roba koju proizvode, dobije poreklo njihove zemlje. Zemlja koja traži preferencijalni status za neke od svojih proizvoda, ima mogućnost da se sirovine koje je uvezla iz neke treće zemlje, radi proizvodnje konkretnog proizvoda, tretiraju kao da su domaćeg porekla. Poreklo robe se može kumulirati, odnosno, sabirati. Kumuliranje može biti bilateralno, dijagonalno i potpuno. Postoje dakle, tri tipa kumulacije, a u najvećoj meri se govori o dijagonalnoj kumulaciji, s obzirom na narastajući broj sporazuma o slobodnoj trgovini. I dok je potpuno kumuliranje veoma retko, u međunarodnoj trgovini najčešće dolazi do bilateralnog i dijagonalnog kumuliranja porekla. **Bilateralno kumuliranje** podrazumeva potpisivanje sporazuma o slobodnoj trgovini između dve zemlje, kojim se omogućuje da se proizvodi poreklom iz jedne od zemalja potpisnica tretiraju kao da su poreklom i iz druge zemlje potpisnice i obrnuto. **Dijagonalno kumuliranje porekla**, primenjuje se u slučaju postojanja Sporazuma o slobodnoj trgovini između najmanje tri zemlje koje su povezane identičnim pravilom o poreklu robe. Podrazumeva da se ustanove harmonizovana pravila o poreklu robe, kojim se pruža mogućnost da proizvodi koji imaju poreklo i nalaze se u okviru zone zemalja potpisnica sporazuma, zadrže status proizvoda sa poreklom čak i prilikom prelaska granica ovih zemalja i uvoza radi dalje prerade i obrade u zemljama potpisnicama Sporazuma. Primena dijagonalne kumulacije porekla omogućuje i da se poveća stepen proizvodne efikasnosti unutar zone i da se biraju konkurentniji proizvodi prilikom proizvodnje proizvoda sa poreklom. Ređe primenjavano, **potpuno kumuliranje porekla** slično je sa dijagonalnim kumuliranjem samo kada je u pitanju broj zemalja, a radi se o uslovu da su Sporazumom o slobodnoj trgovini povezane bar tri zemlje. Razlika u odnosu na dijagonalno kumuliranje, nalazi se u stepenu primene, jer je

---

<sup>73</sup> Paul Brenton, Hiroshi Imagawa, “Rules of Origin, Trade and Customs”, in: *Customs Modernization Handbook*, (ed. Luc de Wulf, José Sokol), World Bank, Washington, 2005, p. 192.



potpuno kumuliranje znatno fleksibilnije. Ono omogućava zemljama potpisnicama da više faza u proizvodnji nekog od proizvoda sa poreklom podele između više zemalja članica i to bez uslova koji stepen prerade mora da bude obavljen u svakoj od tih zemalja da bi proizvod zadržao poreklo.

Dijagonalna kumulacija porekla koristi se u slučajevima robne razmene između zemalja koje su članice REI. Ovaj sistem je razvijen pod nazivom *Pan-evropski sistem pravila o poreklu robe sa dijagonalnom kumulacijom* i primenila ga je EU u slučaju trgovine sa zemljama EFTA i CEFTA. Na primer, zemlja iz regiona CEFTA može da uveze sirovine poreklom iz bilo koje zemlje potpisnice CEFTA i da proizvede gotov proizvod i izveze ga potom na tržište EU sa preferencijalnim poreklom. Ovim je omogućeno da se sirovine sa poreklom iz zemalja regionalnih partnera, dalje prerađuju u nekoj od zemalja potpisnica i da nose poreklo te zemlje. Jedan od dodatnih zahteva u slučajevima sporazuma EU, jeste da roba ne može imati poreklo one zemlje u kojoj je sprovedena samo „nedovoljna obrada“, koja podrazumeva: pakovanje, sortiranje, čišćenje, jednostavno sklapanje delova. Da bi roba imala poreklo zemlje u kojoj se najvažniji deo proizvodnog procesa obavlja, dodata vrednost tokom proizvodnje mora prevazići procenjenu najvišu moguću carinsku vrednost bilo koje sirovine koja se za datu proizvodnju koristi i koja se uvozi iz neke od zemalja članice integracije.

Tokom devedesetih godina prošlog veka, uočeno je daleko manje učešće u trgovini zemalja sa preferencijalnim statusom na tržištima Razvijenih zemalja, nego što se to očekivalo, a izazvano je dakle, upravo pitanjem porekla robe. Na primer, tokom 1994. godine ustanovljeno je da se veći deo uvoza u EU iz zemalja korisnica GSP, čak 79%, kvalifikovao za ulazak na ovo tržište sa preferencijalnim statusom, ali je samo 38% i ušlo na isto tržište sa carinom koja je bila niža od carinskih stopa za „najpovlašćenije nacije“.<sup>74</sup> Na ovaj problem već godinama upućuje UNCTAD, naročito kada je u pitanju nizak nivo korišćenja preferencijalnog statusa koji su Razvijene zemlje odobrile DC.

Ograničenje može biti i *cena pribavljanja takvog dokumenta*. To podrazumeva da je pribavljanje validnog sertifikata o poreklu robe toliko skupo, da obezvređuje vrednost

---

<sup>74</sup> Ibid., p. 201.

preferencijalnog statusa koji je zemlja izvoznika dobila i na taj način, umesto da bude ulaznica za „jeftiniju trgovinu“, postaje barijera trgovini. Naime, troškovi dokazivanja osnova za priznavanje preferencijalnog statusa, mogu prevazići troškove carinskih dažbina, koje bi se plaćale ukoliko ne bi postojao preferencijalni status. Ponekad, učesnici u međunarodnoj trgovini radije pribegavaju plaćanju carinskih dažbina, koje u slučaju mnogih roba i nisu visoki, nego da gube u vremenu, a i novcu, kako bi pribavili dokaze koji bi opravdali izuzeće od carinskih dažbina. O kompleksnosti pitanja porekla robe govori i podatak da je pravilo o poreklu robe u nekim od sporazuma o slobodnoj trgovini, definisano na stotinak stranica.

Da pitanje porekla robe ne bi predstavljalo naširoko upotrebljavanu necarinsku administrativnu barijeru u međunarodnoj trgovini, bilo da je u pitanju preferencijalna, ili nepreferencijalna trgovina, potrebno je da samo pravilo o poreklu robe bude tačno definisano, jednostavno, transparentno, predvidivo i nepromenjivo u dužem vremenskom periodu. Samo na taj način, troškovi pribavljanja dokaza o poreklu robe neće biti nedostižna prepreka za kategoriju Malih i srednjih preduzeća, koja se bave spoljnom trgovinom. Posebno je značajno prihvatanje kumulacije porekla, jer se samo na taj način ostvaruje dublja integracija. Nakon Revidirane Kjoto konvencije i primene Harmonizovanog sistema, najznačajniji rezultat prilikom pokušaja da se harmonizuje pitanje porekla robe, postignut je Urugvajskom rundom pregovora, ali je 2011. godine sastavljen i nacrt Sporazuma o Olakšavanju međunarodne trgovine.

#### **b) Procedura izdavanja uvoznih dozvola**

Dozvola uvoza predstavlja jedan od elemenata restriktivne spoljnotrgovinske prakse. S obzirom da je njihova primena predstavljala barijeru međunarodnoj trgovini u proteklih decenijama, WTO je donošenjem Sporazuma o primeni procedure uvoznih dozvola ustanovila povećanje transparentnosti primene ovih mera, odnosno, obavezu objavljivanja informacija o proizvodima, ili grupama proizvoda za čiji uvoz se izdaju posebne dozvole. Uvozne dozvole, odnosno procedura njihovog izdavanja može predstavljati oblik necarinskih barijera u međunarodnoj trgovini, a njihova upotreba je legitimna, prema Sporazumu WTO, iako predstavljaju restrikciju međunarodne

trgovine, naravno, uz tačno određene uslove njihove primene. Regulisanje ove oblasti na multilateralnom nivou nema za cilj ukidanje ovih mera, već obezbeđivanje njihove primene na takvom nivou da se postignu legitimni ciljevi, a da se pritom minimalno utiče na međunarodnu trgovinu.

Sporazum WTO uvozne dozvole deli na dve grupe i to su automatske i neautomatske dozvole. **Automatske** se primenjuju kod onih proizvoda čija sama priroda uslovljava potrebu za pribavljanjem posebne dozvole kako bi se roba uvezla u određenu zemlju. To su specifični proizvodi poput opojnih droga i naoružanja, pa je usled same njihove prirode potrebna posebna zaštita zemlje uvoza, odnosno zdravlja ljudi. Dakle, ne radi se o restrikciji međunarodne trgovine. Pored ove vrste dozvola, postoje i **neautomatske dozvole**, kada zemlja uvoza uvodi obavezu pribavljanja dozvole uvoza za uvoz robe koja po svojoj prirodi ne zahteva uvozne dozvole. Razlog tome može biti neka od opravdanih potreba date zemlje, ali ipak, ova mera predstavlja restrikciju međunarodne trgovine i zato je Sporazumom zahtevano od zemlje koja je uvodi, da tačno odredi vremenski period u kom će važiti obaveza pribavljanja uvozne dozvole, kao i da se o tome mora obavestiti WTO. Neautomatske uvozne dozvole koje se primenjuju za industrijske proizvode, kao svrhu uvođenja imaju kako ekonomske, tako i neekonomske razloge. Ipak, ukoliko se pokaže da je veoma teško dobiti uvoznu dozvolu, to definitivno podrazumeva zabranu uvoza, što svakako, negativno utiče na trgovinske tokove. Među neautomatskim uvoznim dozvolama, nalazi se i grupa dozvola koje se odnose na proceduru izdavanja uvoznih dozvola za određenu kvotu, ili kvota-carinu.

U Sporazumu WTO je navedeno da se uviđa „da su automatske dozvole korisne za određene svrhe i da ih ne bi trebalo koristiti za ograničavanje trgovine“, kao i „da neodgovarajuće izdavanje uvoznih dozvola može da naruši tokove međunarodne trgovine“, zatim, da „izdavanje uvoznih dozvola, a naročito neautomatsko izdavanje, treba vršiti na transparentan i predvidljiv način“, kao i da „postupci neautomatskog izdavanja dozvola ne treba da budu u većoj meri opterećenje, nego što je apsolutno nužno za sprovođenje odgovarajuće mere“.<sup>75</sup> Dakle, sistem dozvola predstavlja opravdanu potrebu svake zemlje, njihova upotreba nije ni odobrena samo da bi se

---

<sup>75</sup> “Agreement on Import Licensing Procedures”, in: *The Results of the Uruguay Round of Multilateral Trade Negotiations*, World Trade Organization, Geneva, 2002, p. 223.

stvorila nova barijera u međunarodnoj trgovini, naročito ukoliko su u pitanju automatske dozvole, a u slučaju neautomatskih, potrebno je tačno definisanje razloga njihovog uvođenja, kako usled nedovoljne transparentnosti upravo ova vrsta uvoznih dozvola, ne bi postala barijera međunarodnoj trgovini.

**Ekonomski razlozi** uvođenja neautomatskih dozvola, kao na primer, zaštita domaćih proizvođača od konkurencije na međunarodnom tržištu, primenjuju se i dalje, ali je njihova upotreba značajno umanjena. Ekonomski razlozi uvođenja uvoznih dozvola stvaraju efekat sličan efektu uvoznih kvota. Primer ekonomskih razloga za uvođenje uvoznih dozvola češće se nalazi u prošlosti, kada su mnoge DC koristile ove mere za *uravnoteženje platno-bilansnih neravnoteža*. Osnovni cilj prilikom uvođenja uvoznih dozvola iz ekonomskih razloga jeste ograničenje uvoza kako bi se zaštitili domaći proizvođači, što u prvoj instanci predstavlja barijeru za proizvođače iz izvoznih zemalja, ali su dugoročno, na većem gubitku upravo zemlje koje uvode ovakav sistem. Najpoznatiji je primer „zaštite mlade industrije“ (*infant industry argument*), koji ukazuje na mogućnost zemlje da ubrza svoj industrijski razvoj, naročito mlade industrije, tako što će uvesti protekcionističke mere u ranim fazama razvoja. Uvođenje sistema uvoznih dozvola iz ekonomskih razloga uglavnom je bilo vezano za DC.

Često se dešava da je upotreba uvoznih dozvola povezana i sa sistemom kvota. Ukoliko su uvedene kvote, a potrebna je i uvozna dozvola kako bi se administriralo sistemom kvota, onda izdavanje dozvola može predstavljati dodatnu necarinsku barijeru međunarodnoj trgovini, zato što nadležni organi za dodelu kvota određuju ko će dobiti i koliku kvotu, kao i pod kakvim uslovima, što dodatno ograničava pristup tržištu i može predstavljati osnov za razvoj korupcije, što tek predstavlja značajnu barijeru međunarodnoj trgovini. U ovom slučaju dakle, nije sama dozvola izvor barijere, već je u samom načinu primene mera iz domena uvoznih dozvola, zapravo izvor APNB. Kod ograničenja agencija, odnosno učesnika u međunarodnoj trgovini, postoje ograničenja koja se zasnivaju na zahtevu da samo krajnji korisnik robe može da uveze robu, a ne distributeri. To utiče na međunarodnu trgovinu na sledeći način: dozvoljava se da robu uveze samo krajnji korisnik, zapravo proizvođač, kako bi na osnovu robe koju uveze,

mogao da nastavi proizvodnju kojom će povećati nivo proizvodnje i izvoza svoje zemlje, što naravno isključuje ostale učesnike u međunarodnoj trgovini.

Često je i administrativni sistem za izdavanje dozvola veoma **skup**, a sam karakter dozvola, odnosno činjenica da predstavljaju kategoriju koja nešto može da ograničava, negativno utiče na alokaciju resursa, jer umesto da se okrenu postizanju ekonomskih rezultata, učesnici u međunarodnoj trgovini ulažu dodatne napore da pribave dozvole, tako da uložena sredstva u te svrhe predstavljaju neproduktivan trošak. To nije samo trošak izazvan administriranjem uvoznim dozvolama, to je ukalkulisan i trošak koji nastaje s obzirom da je učesnik u spoljnotrgovinskim poslovima, angažovan na pribavljanju jedne takve dozvole, plaćen za taj posao, a za isto to vreme mogao je obavljati neki produktivniji posao. Pored tog troška, samo izdavanje uvozne dozvole košta.

Za razliku od ove vrste, uvođenje uvoznih dozvola iz **neekonomskih razloga** podrazumeva različite motive kao što je zaštita zdravlja ljudi, bezbednosti i životne sredine, a upotrebljava se kako u DC, tako i u Razvijenim zemljama. Često se koriste i motivi poput zaštite morala, vere, zaštite intelektualne svojine.<sup>76</sup> Uglavnom se uvode za prehrambene proizvode, hemijske i farmaceutske, kao i za oružje. Uvođenje sistema uvoznih dozvola iz nekog od navedenih neekonomskih razloga, trebalo bi da spreči ulazak robe koja bi mogla da ugrozi te ciljeve. Dakle, ostvarenje ovih ciljeva opravdava uvođenje uvoznih dozvola iz neekonomskih razloga, ali namerno prolongiranje izdavanja dozvole, ili traženje nepotrebnih dodatnih dokumenata, ili administrativnih mišljenja, sa namerom da se spreči ulazak robe, koja ne ugrožava nijedan od navedenih ciljeva, predstavlja ozbiljnu administrativnu proceduralnu carinsku barijeru, a svrha joj nije zaštita bezbednosti, već onemogućavanje ulaska inostranih proizvoda na domaće tržište. Mogućnosti za namerno stvaranje APNB povećavaju se ukoliko je kao preduslov za traženje uvozne dozvole, prema prirodi samog proizvoda, potrebno pribaviti i dodatno mišljenje neke od stručnih agencija, ili službi čiji je rad vezan za carinske poslove. To je najčešće slučaj sa neautomatskim uvoznim dozvolama uvedenim iz neekonomskih razloga, za poljoprivredno-prehrambene proizvode, a koje kao preduslov

---

<sup>76</sup> Massimo Geloso Grosso, "Non-automatic Import Licensing", in *Looking Beyond Tariffs — The Role of Non-tariff Barriers in World Trade*, OECD, Paris, 2005, p. 105.

traže prethodni pregled i odobrenje Inspektorata za sanitarne i fitosanitarne poslove. Povećavanje broja zahtevanih mišljenja, potvrda i odobrenja, pruža mogućnosti za namerno sprečavanje uvoza proizvoda, koji ne ugrožavaju pitanje bezbednosti, već možda nekog od domaćih proizvođača. To često deluje destimulišući potencijalne učesnike u spoljnotrgovinskom poslu i na taj način predstavlja barijeru međunarodnoj trgovini. Sa reformama koje su sprovedene kako bi se umanjila primena sistema uvoznih dozvola iz ekonomskih razloga i zbog navedenog administrativnog, odnosno proceduralnog aspekta, uticaj sistema uvoznih dozvola uvedenih iz neekonomskih razloga na međunarodnu trgovinu, stalno raste.

Postoji još jedan aspekt problema koji ograničava pristup tržištu. Radi se ne samo o uvođenju uvoznih dozvola, kojima se ograničava pristup tržištu, već i o načinu na koji je data mera uvedena i kako se sprovodi. Učesnici u međunarodnoj trgovini ukazuju na ograničavajuće dejstvo proceduralnog aspekta uvedenih uvoznih dozvola, na odvijanje trgovinskih tokova, odnosno ulogu **administriranja sistemom** uvoznih dozvola. Radi se o administrativnoj regulativi, koja podrazumeva pribavljanje dokumenata potrebnih za dobijanje uvozne dozvole, kao i ostale administrativne formalnosti. Upravo u tom domenu, dolazi do pretvaranja sistema uvoznih dozvola u još jednu administrativnu proceduralnu necarinsku barijeru u međunarodnoj trgovini. To se dešava ukoliko država koja izdaje uvoznu dozvolu prolongira proceduru izdavanja dozvola, zahtevajući posebnu dodatnu dokumentaciju, najčešće nepotrebnu, pribavljanje saglasnosti velikog broja administrativnih organa, ili ukoliko vrši diskriminaciju određenih spoljnotrgovinskih preduzeća u proceduri izdavanja uvoznih dozvola<sup>77</sup>. Član 3.5 Sporazuma o procedurama izdavanja uvoznih dozvola WTO, ukazuje upravo na obaveze zemalja koje uvode ovakve obaveze i koje moraju obezbediti poštovanje principa nediskriminacije za podnosiocima zahteva za izdavanje uvoznih dozvola, obavezu objašnjenja razloga odbijanja da se izda uvozna dozvola, ograničeno vreme za donošenje odluke o izdavanju uvozne dozvole, kao i određivanje tačnih rokova važenja uvozne dozvole. Ukoliko u ovom domenu dolazi do namernih kašnjenja, ili nepoštovanja nekih od navedenih odrednica, u tom slučaju samo administriranje uvoznim dozvolama postaje administrativna proceduralna necarinska barijera. Barijera

---

<sup>77</sup> Predrag Bjelić, *Necarinske barijere u međunarodnoj trgovini*, Prometej, Beograd, 2004, str. 195.

postaje jer bi u tom slučaju došlo do dodatnog efekta poremećaja trgovinskih tokova, odnosno, dolazi do ograničavanja međunarodne trgovine, u većoj meri nego što bi to bilo izazvano samim uvođenjem uvoznih dozvola.

Bez obzira na postojanje Sporazuma o primeni procedure uvoznih dozvola i dalje učesnici u međunarodnoj trgovini prijavljuju grupu problema koja se pojavljuje u primeni i proceduri izdavanja uvoznih dozvola.

### c) Inspekcija robe pre njene isporuke

Osnovna ideja na kojoj je zasnovana kontrola, odnosno inspekcija robe pre njene isporuke (*Preshipment Inspection — PSI*), jeste zaštita interesa učesnika u spoljnotrgovinskom poslu. Ta zaštita se odnosi na smanjenje nepotrebnih troškova koji mogu nastati ukoliko roba stigne na mesto odredišta, a da ne odgovara kvalitetom, kvantitetom, ili cenom, uslovima koji su definisani u ugovoru. Tada bi mogli nastati dodatni troškovi, jer se takva roba vraća u zemlju izvoza. Zato je uvedena kontrola robe pre njene isporuke, koju obavljaju kompanije za inspekciju robe pre njene isporuke, pa se greške uočavaju već u zemlji izvoza. Inspekcija se odnosi uglavnom na svu robu koja se izvozi, sa izuzecima, a postoje i zemlje u kojima su mnogo duže robne liste izuzetaka, od lista robe koja mora proći inspeksijski pregled pre svoje isporuke. Uglavnom se primenjuje i kriterijum da se ne mora pregledati roba čija je vrednost ispod 3 000 USD, kao i roba poput novina, svežih proizvoda, roba namenjena diplomatskoj službi.<sup>78</sup> Definisanje ograničenja vrednosti za neophodnu PSI na 3 000 USD, dovelo je do izbegavanja obaveznih PSI na taj način što se isporuka robe koja vredi na primer do 12 000 USD, podeli na četiri isporuke od po 3 000 USD, tako da svaka od njih izbegne obavezan pregled, pa se i na taj način izbegavala ova obaveza, što zamagljuje suštinu tokova međunarodne trgovine.

Ova metoda se koristi još od sedamdesetih godina prošlog veka, a primenjena je kako bi se pratili **tokovi kapitala**. Od sedamdesetih godina dvadesetog veka, ova mera je

---

<sup>78</sup> James T. Walsh, "The Role of the Private Sector in Customs Administration", in: *Changing Customs — Challenges and Strategies for the Reform of Customs Administration*, (ed. Michael Keen), International Monetary Fund, Washington, 2003, p. 170.

okarakterisna kao „visoko inovativna“, a bila je namenjena kao pomoć zemljama koje su bile suočene sa begom kapitala, potpomognutim „obmanjujućim“ fakturama.<sup>79</sup> Postoji praksa, naročito u DC u kojima postoje nekonvertibilne valute, da se na fakturama izdatim za robu koja se izvozi nalaze vrednosti značajno veće od stvarne vrednosti te robe (*Overinvoicing*). Razlog tome jeste seljenje kapitala u inostranstvo, s obzirom da to sprečavaju mere devizne kontrole. Upravo u ovoj grupi zemalja, kako bi se sprečio odliv kapitala, uvodi se praksa kontrole robe pre njene isporuke. Kontrola se odnosi na proveru vrednosti robe, odnosno na verifikaciju cene, kao i na proveru kvaliteta i kvantiteta robe koja se izvozi, a sve to se obavlja pre same otpreme robe. Ovu vrstu posla obavljaju privatne kompanije iz zemalja izvoza, ali kompanije koje imaju potrebne dozvole. Najčešće se radi o kompanijama koje imaju monopol na obavljanje ove vrste poslova, što povećava mogućnost korupcije, s obzirom da one rade bez prisustva konkurentskih firmi. Ipak, od 1993. godine, situacija je poboljšana tako što je u većini zemalja koje primenjuju metod PSI dozvoljen rad većem broju firmi i to tako da izvoznik ima pravo da odabere jednu od firmi kod koje će vršiti inspekciju.<sup>80</sup> Ipak, ova osnovna ideja, vremenom je dobila još neke dodatne modalitete. Promene koje su nastupile, kada je u pitanju liberalizacija kretanja kapitala, promenile su primarnu funkciju agencija za PSI, tako da su se one više počele baviti pitanjem **prikupljanja prihoda**.

Postoji još jedan od razloga primene ovih mera, koji je skorijeg datuma, a očiglednije je njegovo postojanje tokom poslednje dve decenije, s obzirom da je nastupio period liberalizacije međunarodne trgovine, a to je rad na **smanjivanju gubitaka carinskih prihoda**, do kojih bi moglo doći usled neefikasnosti rada carinske službe. Preko 30 zemalja, uglavnom DC, početkom dvadesetprvog veka prepustilo je jednu od funkcija carine, a to je **procena vrednosti**, specijalizovanim privatnim agencijama koje vrše kontrolu robe pre njene isporuke i to robe namenjene izvozu, najčešće sa punktova koji su vezani za prekomorski transport. U pitanju su uglavnom zemlje koje prestaju sa primenom „briselke definicije vrednosti“ i počinju sa primenom Sporazuma WTO. U tim zemljama PSI programi podrazumevaju više vrsta poslova i to rad na verifikaciji

---

<sup>79</sup> John Raven, “Trade and Transport Facilitation — a Toolkit for Audit, Analysis and Remedial Action”, *World Bank Discussion Paper No. 427*, World Bank, Washington, 2001, p. 32.

<sup>80</sup> Predrag Bjelić, *Necarinske barijere u međunarodnoj trgovini*, Prometej, Beograd, 2004, str. 193.



carinske vrednosti robe, kao i na svrstavanju robe u tarifne stavove, izračunavanje carinskih dažbina i ukupnog carinskog duga, što je uglavnom posao carinske službe. Upravo takav slučaj objašnjava koliko je u DC neophodno izgraditi odgovarajući trgovinski kapacitet, kako bi one mogle da učestvuju i ubiraju koristi od uzimanja učešća u liberalizaciji međunarodne trgovine i nakon primene Sporazuma WTO. U suprotnom, carinskoj službi preostaje samo da kontroliše robu koja nije predmet PSI, kao i da nadgleda primenu zakona i procedura pri izvršavanju PSI. Dakle, dolazi do prelaska nadležnosti i preplitanja nadležnosti PSI kompanija i carinske službe, što ukazuje na smanjenje poverenja u rezultate modernizacije rada carinske službe. Kao jedno od rešenja ovakve situacije, jeste integrisanje pitanja PSI u oblast modernizacije carinske službe, tako da se tačno definišu zadaci carinske službe, kao i kompanija koje vrše PSI. Zatim, rešenje je i odobravanje primene PSI na ograničeni rok od nekoliko godina.

Takođe, PSI kompanije često dobijaju previše široke ingerencije, pa tako određuju nivo kvaliteta koji roba treba da ispuni, kao i da često zahtevaju poverljive informacije, od izvoznika koje se uglavnom tiču cene, koja je i poslovna tajna. Čak iako se PSI obavi kako se očekuje u zemlji izvoza, ne postoje garancije za eventualnu korupciju u zemlji uvoza. Podaci dobijeni ovom vrstom inspekcijskog pregleda robe, imaju svoju upotrebnu vrednost, ali u izvesnoj meri i **poskupljuju međunarodnu trgovinu**. Programi za obavljanje kontrolnih pregleda robe pre njene isporuke su veoma skupi, firme koje su plaćene da obave ovu vrstu pregleda naplaćuju svoju aktivnost, a taj iznos dostiže nivo od 1% od vrednosti robe koja se pregleda i to prema FOB paritetu, a na taj iznos treba dodati i najmanje 250 USD inspektorske takse.<sup>81</sup>

Do 2000. godine, PSI je korišćena u više od četrdeset zemalja i to uglavnom u LDC, pretežno na teritoriji Afrike: Angoli, Beninu, Burkini Faso, Burundiju, Kamerunu, Centralnoafričkoj Republici, Komorskim ostrvima, Kongou, Obali Slonovače, Etiopiji, Gambiji, Gani, Gvineji, Keniji, Liberiji, Madagaskaru, Malaviju, Maliju, Mauritaniji, Mozambiku, Nigeru, Nigeriji, Ruandi, Senegalu, Sijera Leoneu, Tanzaniji, Togou,

---

<sup>81</sup> James T. Walsh, "Strategy for Reform", in: *Changing Customs — Challenges and Strategies for the Reform of Customs Administration*, (ed. Michael Keen), International Monetary Fund, Washington, 2003, p. 60.

Ugandi i Zanzibaru. U Aziji je ova metoda primenjena samo u Bangladešu i Kambodži, a od bivših Sovjetskih Republika, u Gruziji, Uzbekistanu i Moldaviji. U regionu Srednjeg Istoka, primenjena je u Iranu, dok je u regionu Latinske Amerike, primenjena u Argentini, Boliviji, Ekvadoru, Meksiku i Peruu.<sup>82</sup>

Kontrola robe pre njene isporuke može predstavljati administrativnu necarinsku barijeru, s obzirom na ulogu agencija za kontrolu robe, koje mogu namerno favorizovati domaće proizvođače, između ostalog i namernim produžavanjem procesa kontrole. Zatim, samo postojanje ovih agencija prouzrokuje kašnjenja i nastanak dodatnih troškova i poskupljuje spoljnotrgovinski posao, tako da roba koja se izvozi, opterećena i ovako dodatim troškovima, postaje slabije konkurentna na inostranom tržištu. Zatim, postavlja se i pitanje da li je roba koja je pregledana u luci izvoza, ista roba koja je stigla u luku zemlje uvoza. Pored toga, od izvoznika se očekuje da firmi koja obavlja PSI poveri neke od vrlo osetljivih trgovačkih podataka. I možda najveći nedostatak ove mere jeste činjenica da se često koristi kao zamena za skuplju, ali dugoročno svrsishodnu modernizaciju rada carinske službe. Ipak, postoje i suprotna mišljenja, koja ukazuju na pozitivnu ulogu primene PSI programa kada je u pitanju proces Olakšavanja međunarodne trgovine. Iz nekih od zemalja u kojima je uveden ovaj program, kao na primer u Indoneziji 1985. godine, ili na Filipinima, došlo je do ubrzavanja carinske procedure, tako da je učešće kontejnera koji su prošli kroz carinsku proceduru u periodu do četiri dana, povećano sa 13% na 63%, nakon primene programa, što je značajan argument za stranu koja zastupa PSI programe kao načine za Olakšavanje međunarodne trgovine.<sup>83</sup> Dakle, u slučaju primene PSI programa, ocena njihovog delovanja u literaturi je kontradiktorna, jer navedeni primer pokazuje da je u DC koje su primenile ovaj program, došlo do ubrzavanja carinske procedure, a izložena su i mišljenja da ovaj program samo dodatno poskupljuje međunarodnu trgovinu i na taj način predstavlja još jednu necarinsku barijeru.

---

<sup>82</sup> James T. Walsh, "The Role of the Private Sector in Customs Administration", in: *Changing Customs — Challenges and Strategies for the Reform of Customs Administration*, (ed. Michael Keen), International Monetary Fund, Washington, 2003, pp. 170-172.

<sup>83</sup> Adrien Goorman, Luc de Wulf, "Customs Valuation in Developing Countries and the World Trade Organization Valuation Rules", in: *Customs Modernization Handbook*, (ed. Luc de Wulf, José Sokol), World Bank, Washington, 2005, p. 171.

#### d) Carinsko vrednovanje robe

Carinske dažbine mogu biti određene u zavisnosti od načina klasifikovanja samih carina, koje mogu biti specifične, *ad valorem* i kombinovane. U slučaju specifične carine, koja se obračunava u određenoj vrednosti za jednu mernu jedinicu, na primer jedan USD za jedan komad, ne treba određivati carinsku vrednost (*Customs Valuation*), jer se carina i ne obračunava prema vrednosti robe. Zato u drugom slučaju, *ad valorem*, ili carina od vrednosti, vrednost ukupne carine se određuje primenom procenta, odnosno carinske stope na vrednost robe koja je prijavljena na carini. Zato je važno odrediti stvarnu vrednost robe na koju se primenjuje određena stopa, jer prihodi zemlje uvoza bitno variraju u zavisnosti od vrednosti robe koja se carini. Tačno određivanje carinske vrednosti robe koja se uvozi prvenstveno je važno sa aspekta zaštite domaće proizvodnje, kao i zaštite prihoda od carinskih dažbina i zato svaka zemlja treba da primenjuje sistem za utvrđivanje carinske osnovice. Time se onemogućuje primena arbitrarnosti u postupku određivanja carinske vrednosti i onemogućava svaki oblik manipulacije ili korupcije. Do 1970. godine oko 10 zemalja i nekoliko REI, poput EEZ i Karipske zajednice (*Caribbean Community — CARICOM*), primenjivale su „**briselsku definiciju vrednosti**“, koja predstavlja prvi standard, uveden 1950. godine za određivanje vrednosti. Koncept je zasnovan na „**normalnoj ceni**“, odnosno, ceni koju bi roba mogla ostvariti na slobodnom tržištu. Takođe, ovaj pristup upućuje na primenu **fakturne cene** u najširem mogućem smislu, sve do trenutka dok carinici u njen nizak nivo ne posumnjaju, kada mogu upotrebiti još nekoliko načina da procene vrednost. Ovakva fleksibilnost je onemogućena stupanjem na snagu Sporazuma WTO. Način određivanja carinske vrednosti određen je Članom 7 GATT-a iz 1994. godine, razrađen je u okviru Sporazuma o carinskoj vrednosti Finalnog akta Urugvajске runde pregovora i preuzet kao Sporazum WTO o carinskom vrednovanju. Prvi put je regulisanje ovog pitanja obavljeno tokom Tokijske runde pregovora pod okriljem GATT-a, donošenjem Sporazuma o primeni Člana 7 GATT-a, koji je stupio na snagu 1. januara 1981. godine. Carinsko vrednovanje kao važno pitanje postavljeno tokom Tokijske runde pregovora, samo je jedan od aspekata necarinskih barijera u međunarodnoj trgovini, kojima su se pregovarači posvetili u velikoj meri upravo tokom ove runde pregovora. Zemlje učesnice pregovora su smatrale da je značajno ustanoviti jedinstveno pravilo za

utvrđivanje carinske vrednosti robe. Dogovoreno je da se kao osnova koristi **transakciona vrednost**, odnosno, cena po kojoj je roba prodana. Definisano je i nekoliko alternativnih načina za utvrđivanje vrednosti, ukoliko se pokaže da se ne može ustanoviti transakciona vrednost.

Carinska vrednost predstavlja osnovicu na koju se obračunava carinska dažbina. Pretpostavlja se da je ta osnovica jednaka ugovorenoj, fakturnoj vrednosti robe, ali može biti i manja i veća od nje. Ukoliko u fakturnu, ugovorenu cenu nisu uključeni i zavisni troškovi uvoza koji su nastali do granica zemlje uvoza, carinski organi mogu da odrede novu carinsku vrednost. Tu novu vrednost će dobiti kada na ugovorenu vrednost uvozne robe dodaju i zavisne troškove uvoza do granice zemlje uvoza, a to su troškovi prevoza do granice zemlje uvoza, vrednost osiguranja za robu, kao i svi troškovi koji mogu nastati, a da su vezani za isporuku date robe, odnosno to su: troškovi pakovanja, utovara, pretovara, istovara. Kada se ovim zbirom dobije carinska vrednost, odnosno osnovica, onda se obračunava carina prema određenoj carinskoj tarifi za konkretnu robu. Kada utvrdi carinsku vrednost, carinska služba izdaje Deklaraciju o carinskoj vrednosti robe. Carinska služba vrši naplatu svih carinskih dažbina, ali i akciza, ukoliko su propisane za konkretnu robu, kao i PDV. Tek nakon toga, roba se može podići ispod carinskog nadzora.<sup>84</sup> S obzirom da je ugovorena, fakturna cena robe je zapravo početna u određivanju carinske vrednosti, ugovorena vrednost koja je zapisana u fakturama koje prate robu, biće zapisana i u deklaracijama kojima se roba prijavljuje za uvozno, ili izvozno carinjenje. Nekad se može dogoditi i da ta fakturna vrednost robe bude namerno umanjena, uglavnom sa motivom da se na nju obračunaju manje carinske dažbine. Umanjenje fakturne vrednosti u odnosu na stvarnu vrednost date robe (*Underinvoicing*), koristi se i da bi bilo omogućeno prelivanje dela dobiti iz jedne u drugu zemlju, a često se pojavljuje prilikom obavljanja trgovine između filijala iste transnacionalne kompanije. Te cene koje su naznačene u fakturama, a u stvari su niže od stvarne vrednosti robe, nazivamo *transferne cene*. Njima se omogućuje smanjenje plaćanja carinskih dažbina i transportnih troškova.<sup>85</sup> Upravo sa povećanjem broja TNK, pitanje određivanja carinske vrednosti dobilo je novu dimenziju.

---

<sup>84</sup> Jelena Kozomara, *Spoljnotrgovinsko poslovanje*, Institut za ekonomsku diplomatiju, Beograd, 2005, str. 156-158.

<sup>85</sup> Predrag Bjelić, *Necarinske barijere u međunarodnoj trgovini*, Prometej, Beograd, 2004, str. 187.

Carinski organi, ukoliko posumnjaju da se radi o neistinitim podacima u carinskoj deklaraciji robe koja se sprema za uvoz, mogu, na osnovu Sporazuma o carinskoj vrednosti, zahtevati od podnosioca carinske deklaracije dodatne informacije. Postoji nekoliko načina za određivanje carinske vrednosti robe, a njima pristupaju carinske službe. Na novu određenu stvarnu vrednost robe, primenjuju carinsku stopu propisanu za datu robu i tako određuju iznos carinske dažbine. Cilj ovakve procedure jeste zaštita interesa, odnosno prihoda zemlje uvoza, ali ova mera može da preraste u administrativnu proceduralnu necarinsku barijeru. To se dešava onda kada carinski organi koriste mogućnost koju im pružaju odredbe Sporazuma da odrede stvarnu carinsku vrednost, pa je odrede na višem nivou, iznad stvarne vrednosti, kako bi visokim carinskim dažbinama uticali na smanjenje uvoza i zaštili domaće proizvođače. S obzirom da u svetu ne postoje jedinstveni standardi za carinsko vrednovanje, ovo pitanje otvara niz problema izazvanih razlikama u praksi carinskih službi mnogih zemalja. Prema Sporazumu WTO postoji nekoliko različitih načina za određivanje carinske vrednosti, zatim, razlike se zasnivaju i na činjenici da neke zemlje za stvarnu vrednost robe uzimaju vrednost robe po kojoj se ona nudi za izvoz u zemlji porekla, po odbitku indirektnih poreza, a neke zemlje u stvarnu vrednost uključuju i transportne troškove i ostale zavisne troškove uvoza. Razlike postoje i u pogledu postojanja različitih klasifikacija, odnosno carinskih nomenklatura proizvoda, jer u zavisnosti od toga kako i gde se klasifikuje proizvod, zavisice i carinska stopa kojom će biti opterećen uvoz konkretne robe. U SAD koriste nacionalnu nomenklaturu proizvoda, u Evropi Kombinovanu nomenklaturu, a u upotrebi je i klasifikacija UN pod nazivom Standardna međunarodna klasifikacija proizvoda.<sup>86</sup> Sve ove razlike daju široka ovlašćenja carinskim organima da odrede stvarnu vrednost konkretne robe i da joj na taj način umanje mogućnosti da bude konkurentna na tržištu zemlje uvoza.

Uglavnom je najzastupljenije određivanje carinske vrednosti robe pomoću podataka o fakturnoj vrednosti robe. Nešto ređe se koristi referentna cena, a ne zaostaje mnogo ni

---

<sup>86</sup> Ibid., str. 188.

određivanje carinske vrednosti robe sa upotrebom diskrecionih prava carinika.<sup>87</sup> Ovo poslednje ukazuje na mogućnosti za stvaranje barijere odvijanju slobodne trgovine, jer data ovlašćenja mogu biti veoma široka i carinici mogu odrediti daleko veću carinsku osnovicu od realne i time zaštititi domaće proizvođače i onemogućiti inostranu konkurenciju na domaćem tržištu.

Postupak merenja vrednosti barijere međunarodnoj trgovini koja je prouzrokovana procedurom carinskog vrednovanja obavlja se na osnovu obračuna carine po osnovu pariteta FOB. Ukoliko se u konkretnoj zemlji carina ne obračunava po FOB paritetu, prema nekim autorima, to već predstavlja barijeru. Iznos te barijere se dobija na osnovu razlike između obračunate carine po paritetu koji nije FOB i carine koja bi bila obračunata da se radi o FOB paritetu.<sup>88</sup> Usled nemogućnosti predviđanja tačnih troškova koji će nastati povodom uvoza robe u neku zemlju, upravo zbog nepostojanja definisane tačne procedure carinskog vrednovanja, može doći do smanjenja interesovanja za spoljnotrgovinske poslove sa firmama iz zemlje koja nema jasno definisanu proceduru.

Carinsko vrednovanje robe, prema nekim autorima, predstavlja izvor najveće nesigurnosti za uvoznika i unosi visok stepen nesigurnosti i nepredvidivosti u spoljnotrgovinski posao.<sup>89</sup>

Modernizacijom rada carinske službe uveden je jedan savremeni princip koji se naziva „**samoocenjivanje**“ (*self-assessment*) i primenjuje se tako što sam uvoznik, ili njegov špediter popunjava carinsku deklaraciju, uključujući i podatke o vrednosti robe, kao i klasifikovanje robe prema tarifnim stavovima, izračunavajući i iznos ukupnog carinskog duga, koji podrazumeva zbir carinskih dažbina i eventualnih akciza i poreza.<sup>90</sup> Carinska služba ima ulogu samo da potvrdi ovu informaciju i to na osnovu sistema za upravljanje

---

<sup>87</sup> International Bank for Reconstruction and Development, World Bank, *Connecting to Compete — Trade Logistics in the Global Economy — The Logistics Performance Index and Its Indicators*, Washington, 2010, p. 17.

<sup>88</sup> Predrag Bjelić, *Necarinske barijere u međunarodnoj trgovini*, Prometej, Beograd, 2004, str. 189.

<sup>89</sup> Patrick A. Messerlin, Jamel Zarrouk, “Trade Facilitation: Technical Regulations and Customs Procedures”, *The World Economy*, Vol. 23, Issue 4, Blackwell Publishers Ltd, Oxford and Malden, 2000, pp. 577-593.

<sup>90</sup> James T. Walsh, “Customs Valuation”, in: *Changing Customs — Challenges and Strategies for the Reform of Customs Administration*, (ed. Michael Keen), International Monetary Fund, Washington, 2003, p. 83.

rizikom. Ovakvo ubrzavanje procedure, uticalo je na nastajanje dve situacije. Jedna se odnosi na modernizaciju rada carinske službe, kojom se ubrzava celokupna procedura i smanjuje uticaj APNB u međunarodnoj trgovini, između ostalog, primenom Sistema za upravljanje rizikom, doduše, samo u onim zemljama u kojima je stepen izgradnje trgovinskog kapaciteta na potrebnom nivou, pa stoga imaju Sisteme za upravljanje rizikom. Sa druge strane, obaveza primene Sporazuma WTO od 2000. godine za DC donela je niz problema. Naime, nedovoljno izgrađen trgovinski kapacitet u ovim zemljama, uslovio je nemogućnost provere podataka dobijenih samoprocenjivanjem. Mnoge DC još uvek nisu razvile savremene Sisteme za procenu rizika i proveru evidentirane carinske vrednosti robe, kao što nije obezbeđen ni dovoljan broj revizora, koji bi eventualne, namerne procene niže carinske vrednosti, ustanovili naknadnim pregledom dokumentacije, nakon što roba napusti carinarnicu. Pored toga, postoji i nedostatak, naročito u DC, baze podataka vrednosti robe. Za efektivnu primenu Sporazuma o carinskoj vrednosti robe neophodno je da carinska služba ima podatke o cenama robe. Ovakva baza podataka mogla bi se formirati i na regionalnoj osnovi, tako da bi carinska služba sa tog područja mogla dobijati sve podatke iz date baze i tako olakšati primenu Sporazuma WTO. Ipak, u slučaju zemalja DC, izgradnja trgovinskog kapaciteta predstavlja jedini sveobuhvatan i dugoročan način za sprečavanje primene APNB.

#### **e) Primena sanitarnih, fitosanitarnih i zdravstvenih mera**

Sanitarne i fitosanitarne mere —SFM (*Sanitary and Phytosanitary Measures — SPS*) su jedna heterogena grupa različitih zakona, uredbi, propisa, procedura, kriterijuma za procenu metoda prerade, to su procedure testiranja, kontrole, izdavanja uverenja i odobrenja, procedure za uzimanje uzoraka, zatim za procenu rizika, kao i zahtevi koji se odnose na pakovanje i označavanje robe ukoliko se time osigurava bezbednost hrane. Sanitarne i fitosanitarne mere su sve mere koje se primenjuju kako bi se zaštitilo zdravlje ljudi, životinja i biljaka od rizika ulaska, nastanka i širenja parazita, bolesti i organizama koji prenose, ili izazivaju bolesti, zatim od rizika koji stvaraju aditivi, zagađivači, toksini i organizmi koji izazivaju bolest u hrani, piću i prehrambenim proizvodima, kao i od rizika koji nastaju usled bolesti koje prenose životinje, biljke, ili

njihovi proizvodi, kao i od ulaska, nastanka i širenja parazita.<sup>91</sup> Sanitarne mere se primenjuju kako bi se obezbedila sanitarna ispravnost prehrambenih proizvoda prilikom uvoza u određenu zemlju, fitosanitarne mere se odnose na utvrđivanje ispravnosti žita i semenske robe, a značaj zdravstvenih mera, odnosi se na očuvanje zdravlja stanovnika koji će koristiti uvoznu robu koja se kontroliše prilikom uvoza. Bilo koja roba na koju se primenjuje neka od ove tri mere, trebalo bi da poseduje kvalitet koji je usklađen sa zahtevanim standardima u konkretnoj zemlji.<sup>92</sup> Na prvi pogled, samim tim što su u pitanju standardi, možemo pomisliti da se radi o tehničkim merama i ukoliko postoje namerna ograničavanja uvoza, da se radi o tehničkim necarinskim barijerama. Ipak, sama procedura u primeni ove tri mere, može u određenim slučajevima postati APNB, jer se ne radi o samom standardu koji treba ispoštovati, već o proceduri, čija je namera usporavanje i onemogućavanje uvoza robe i to od strane carinskih službi, carinskih organa, kao i nadležnog inspektorata za ovu oblast u posebnim laboratorijama, a najveće ograničenje predstavljaju neodređena ovlašćenja carinske službe koja treba da proceni ispunjenje zahtevanih standarda, kao i nepriznavanje serifikata dobijenih iz laboratorija. Cilj pojedinih zemalja koje jednu isključivo tehničku stvar, kao što je ispunjenje određenog standarda ispravnosti, koriste kao administrativnu barijeru, jesu protekcionističke namere, kojima se domaći proizvođači štite od inostrane konkurencije.

Iako uvođenje odgovarajućih standarda u oblasti sanitarnih i fitosanitarnih mera, naročito u slučaju DC, kojima je poljoprivreda često osnovna privredna delatnost, ima za posledicu povećanje troškova, u prvoj fazi, u drugoj fazi se ipak može očekivati ostvarenje koristi. Primenom opštih standarda, ove zemlje se ujedno štite od mogućnosti da inspeksijske službe prilikom pregleda njihove izvozne robe u zemlji uvoza, koriste ovu oblast kao osnov za namerno usporavanje pregleda, ili onemogućavanje uvoza robe u zemlju. Troškovi se odnose na početna ulaganja za izgrađivanje sanitarnog i fitosanitarnog kapaciteta, što je od posebne važnosti za spoljnotrgovinsku razmenu i sticanje prihoda po tom osnovu. Dakle i na ovaj način se može uticati na smanjivanje APNB.

---

<sup>91</sup> "Agreement on the Application of Sanitary and Phytosanitary Measures", in: *The Results of the Uruguay Round of Multilateral Trade Negotiations*, World Trade Organization, Geneva, 2002, p. 67.

<sup>92</sup> Predrag Bjelić, *Necarinske barijere u međunarodnoj trgovini*, Prometej, Beograd, 2004, str. 194.



Ulaganja su značajna, ali su rezultati isplativi, o čemu govore naredni primeri. U Latinskoj Americi ulaganja u poboljšavanje zdravlja životinja u iznosu od 157 miliona USD na godišnjem nivou, u periodu primene od petnaest godina, donela su 1,9 milijardi USD. U Aziji je primenjen program za iskorenjivanje bolesti slinavke i šapa, koji je povećanjem obima i vrednosti trgovine nekoliko puta povratio početnu investiciju.<sup>93</sup>

U toku poslednje decenije, intenzivirani su pregovori o procesu Olakšavanja međunarodne trgovine, koji se odnose na povećanje efikasnosti rada kako carinske službe, tako i ostalih službi, agencija i inspektorata čiji je rad blisko povezan sa radom carinske službe, zapravo zajedno, sve ove službe učestvuju u procesu u kom roba prelazi sa jedne na drugu carinsku teritoriju. Povećanje efikasnosti njihovog rada, trebalo bi da onemogući primenu APNB u međunarodnoj trgovini.

#### **f) Specijalne carinske formalnosti**

Specijalne carinske formalnosti odnose se na posebne zahteve tokom vođenja carinskog postupka, koje nisu preporučene od strane međunarodnih organizacija, a pojavljuju se u praksi carinskih organa nekih zemalja. Ujedno, ove mere ne predstavljaju nikakve dodatne mere radi administriranja neke od navedenih administrativnih necarinskih barijera. Ove mere nastaju kao rezultat namere državnih organa nekih zemalja da, preko rada carinske službe koja uvodi dodatne zahteve u već ionako kompleksan tok carinske procedure, smišljeno utiču na smanjenje konkurentnosti inostranih proizvoda na domaćem tržištu. Te formalnosti međusobno ne moraju biti povezane, a odnose se na: zahtevanje detaljnog opisa robe koja se uvozi ili izvozi, preko zahteva koji postoje u carinskoj deklaraciji, zatim, otvaranje novih polja u carinskoj deklaraciji, koja se ne koriste samo u svrhe carinjenja, kao i uvođenje dodatne fakture koja zadovoljava standarde carine i sa kojom se može vršiti sama procedura carinjenja.<sup>94</sup>

Najveće ograničenje koje nameće primena ovih mera jeste produžavanje trajanja carinskih procedura, kao i njihovo poskupljenje, čije posledice najviše utiču na rad spoljnotrgovinskih preduzeća i predstavljaju ograničenje u međunarodnoj trgovini.

<sup>93</sup> WTO/OECD, *Aid for Trade at a Glance 2009 — Maintaining momentum*, Geneva/Paris, 2009, p. 106.

<sup>94</sup> Predrag Bjelić, *Necarinske barijere u međunarodnoj trgovini*, Prometej, Beograd, 2004, str.195.

Inicijativa za Olakšavanje međunarodne trgovine podrazumeva pojednostavljenje i harmonizaciju carinskog postupka, kao i standardizaciju dokumenata, pa se nakon okončanja pregovora očekuje ukidanje posebnih formalnosti koje će primenjivati samo neke od zemalja.

### 3.3. Administrativne proceduralne necarinske barijere i Zemlje u razvoju

Razvoj svih zemalja je svakako ugrožen usled primene necarinskih barijera, ali naročito se to odnosi na DC. Do primene necarinskih barijera može doći na dva nivoa. Na prvom se radi o pojavi necarinskih barijera u trgovini između **Razvijenih i DC**, a na drugom se radi o necarinskim barijerama koje se pojavljuju u trgovini **između samih DC**. Izvoz DC je uglavnom bio orijentisan ka Razvijenim zemljama, ali dolazi do porasta robne trgovine i između samih DC. Trgovina između samih DC, naziva se i trgovinom na relaciji Jug-Jug (*South-South*), upravo zbog činjenice da je pojam juga povezan sa nižim stepenom razvijenosti.

Smanjenje i eliminisanje necarinskih barijera je zadatak definisan u Dnevnom redu iz Dohe, ali se, pored multilateralnog, o ovom pitanju, pregovori vode i na regionalnom nivou. Ministri su se tokom ove konferencije složili da „smanje ili eliminišu carine, uključujući smanjenje ili eliminisanje carinskih vrhova, visokih carina i eskaliranja carina, kao i necarinskih barijera, naročito za proizvode koji su u izvoznom interesu DC. Spisak proizvoda na koje bi se ova odluka odnosila treba da bude sveobuhvatan i bez *a priori* izuzetaka.“<sup>95</sup>

Problem se može posmatrati sa dva aspekta. Jedan je vrsta barijera kojima su najčešće pogođene, a drugi su grupe izvoznih proizvoda, čiji izvoz najviše ometaju necarinske barijere. Prilikom nastupa na tržištima Razvijenih zemalja, ova grupa zemalja je najviše pogođena primenom: antidamping pravila, zahtevom za ispunjenjem različitih standarda i pravilima o poreklu. S obzirom da su mnoge DC izvoznici poljoprivrednih proizvoda, ova kategorija je najviše nailazila na APNB i tehničke barijere.

---

<sup>95</sup> WTO, *Ministerial Declaration*, Document WT/MIN(01)/DEC/1, Geneva, 2001.

Od necarinskih barijera trgovini, kada je u pitanju robna trgovina **DC sa Razvijenim zemljama**, najčešće prepreke trgovini su *administrativne barijere i carinska procedura*, kao i *tehničke barijere*. Kada je u pitanju robna trgovina **DC sa ostalim DC**, prepreke na koje se u najvećoj meri nailazi jesu *administrativne barijere i carinska procedura*. Od ovih barijera, najviše u upotrebi se nalaze pravila o poreklu robe i postupak izdavanja uvoznih dozvola. Robne grupe koje su najviše pogođene administrativnim barijerama i carinskom procedurom su žive životinje, a među njima naročito riba i proizvodi od ribe, mada se sanitarne i fitosanitarne mere po stepenu opterećenja, nalaze na prvom mestu.<sup>96</sup>

Podaci naredne tabele prikazuju vrstu problema na koje nailazi grupa od 21 zemlje, koje nisu članice OECD i pripadaju grupi DC. Uočavamo da na njihov razvoj trgovine najviše utiču: tehničke barijere, zatim administrativne barijere koje se odnose na carinske procedure i sanitarne mere. Ova grupa zemalja jeste heterogena grupa i prema geografskom rasporedu, kao i prema stepenu ekonomskog razvoja. Uticaj ove grupe zemalja u međunarodnoj trgovini u trenutku podnošenja pritužbi, nije bio zanemarljiv.

Tabela broj 8: Necarinske barijere od značaja za trgovinu DC

Vrsta mera	Vladine nabavke	Regulativa carinske službe	Kvote	Tehničke barijere	Sanitarne mere	Trgovinski lekovi	Ukupno
Broj žalbi	26	380	51	530	137	26	1196

Izvor: Barbara Fliess and Iza Lejarraga, „Analysis of Non-Trade Barriers of Concern to Developing Countries“, *OECD Trade Policy Working Paper No. 16*, OECD, Paris, 2005, pp. 13-19.

Posle tehničkih necarinskih barijera, najčešće su na drugom mestu administrativne necarinske barijere koje se odnose na carinsku proceduru i administraciju. Od navedenih žalbi 21 zemlje koje nisu članice OECD, gotovo trećina se odnosi na APNB, zapravo 380 od ukupnih 1196 žalbi. Za čak 9 zemalja ova grupa barijera nalazi se ispred tehničkih necarinskih barijera, čije je učešće gotovo 50% u ukupnom broju žalbi. Nisu

<sup>96</sup> Barbara Fliess and Iza Lejarraga, „Analysis of Non-Trade Barriers of Concern to Developing Countries“, *OECD Trade Policy Working Paper No. 16*, OECD, Paris, 2005, p. 12.

ni sve administrativne barijere podjednako zastupljene. Najveći broj pritužbi ovih zemalja odnosi se na barijere poput *pravila o poreklu robe i uvoznih dozvola* (i automatske i neautomatske), a svaka od ove dve vrste barijera odgovorna je za čak po trećinu žalbi. Za ostatak žalbi do 380 koliko se odnosilo na APNB, odgovorne su, prvo *carinsko vrednovanje*, sa istaknutim problemom *svrstavanja robe po carinskoj tarifi* i problemom *sprovođenja carinskog postupka*, zatim *inspekcija robe pre njene isporuke*.<sup>97</sup>

### **3.4. Uklanjanje administrativnih necarinskih barijera**

Nacionalni interes svake zemlje jeste da se uspostavi ravnoteža između efikasne kontrole putnika i robe, da se u maksimalnoj meri omogući zadovoljenje principa bezbednosti (*security*) i regulatornih okvira tako da sama procedura što kraće traje, kako ne bi predstavljala barijeru razvoja međunarodne trgovine. Savremena međunarodna trgovina ne može da dozvoli nikakvo ometanje i kašnjenje lanca nabavke, a carinska služba, usled naraslog obima međunarodne trgovine, nije u mogućnosti da detaljno, fizički pregleda svaku isporuku, pa se zato koristi nekoliko mogućnosti za skraćivanje nekada veoma sistematičnih carinskih postupaka.

Različite strategije i instrumenti se mogu koristiti kako bi se omogućilo skraćivanje vremena trajanja carinskog postupka, odnosno kako bi se smanjio uticaj administrativnih, proceduralnih barijera u međunarodnoj trgovini. Radi se o sledećim instrumentima:

#### **a) Automatizacija carinske službe**

Saradnja carinske službe i ostalih agencija i inspektorata koji svoj rad obavljaju kako bi se roba mogla uvoziti, ili izvoziti, treba da se obavlja i upotrebom informacione tehnologije, radi ubrzavanja procesa. Radi ubrzavanja carinske procedure, potrebna je koordinacija između same carinske službe i navedenih inspektorata. Radi se o primeni računara u upravljanju radom carinske službe. U pitanju je proces koji je star preko pedeset godina i koji bi u savremenom periodu već trebalo da je doveo carinsku službu

---

<sup>97</sup> Ibid., pp. 8-15.

na sledeći nivo: postojanje računarske tehnike i angažovanje veoma malog broja carinskih službenika. Ipak, savremena slika rada carinske službe se razlikuje u zavisnosti od nivoa razvoja zemalja. Primena računara sama za sebe nije dovoljna i ne treba očekivati da će automatizacija potpuno moći da zameni ulogu ljudskog faktora. Takođe, to nije proces koji se odvija prema sistemu „sam za sebe“, već se mora uklopiti i biti sastavni deo ekonomskih sistema, komplementaran sa njihovim reformama.

Svaki automatizovani sistem carine podrazumeva nekoliko logičnih podsistema, koji se odnose na neke od poslova carinske službe, čija bi realizacija bila znatno efikasnija upotrebom računara. Podsystemi treba da omoguće brže evidentiranje robe prilikom ulaska u zemlju, centriranje podataka i njihovo dalje preusmeravanje ka određenim učesnicima u spoljnoj trgovini zemlje, poboljšanje prikupljanja prihoda od carine, razmenu podataka kojima raspolaže carinska služba sa ostalim službama čiji je rad komplementaran sa radom carine, kao i raspolaganje aktuelnim podacima, koji predstavljaju ključni element prilikom preduzimanja kontrole robe nakon što ona napusti carinarnicu.

Ti podsystemi zapravo predstavljaju i skup poslova koje obavlja carinska služba. Radi se o sledećim podsystemima:

- unos podataka i obavljanje kontrole transportnih dokumenata,
- unošenje podataka carinske deklaracije u bazu,
- kontrola dokumenata i klasifikacije robe prema tarifnim stavovima,
- procena carinske vrednosti robe, odnosno utvrđivanje carinske osnovice, sa ciljem obračuna ukupnih carinskih dažbina,
- kontrola i unos podataka iz dokumenata za robu koja se nalazi u tranzitu, privremenom uvozu i skladištenju,
- upravljanje rizikom,
- praćenje statistike spoljne trgovine.

Primena računara u radu carinske službe ukazala je na spektar mogućnosti za njihovu primenu i na taj način, omogućila skraćivanje trajanja carinske procedure, ali i ubrzala rad ostalih učesnika u spoljnotrgovinskim poslovima. Računari su postali osnovni preduslov

za korišćenje Sistema za elektronsku razmenu podataka, za direktno dostavljanje podataka carinskoj službi od strane ostalih učesnika u spoljnotrgovinskim poslovima, kao i preduslov bez koga ni Internet ne bi bio dostupan. To su:

a-1) ***Elektronska razmena podataka***

Upravo je carinska služba ta koja je uočila i primenila Sistem za elektronsku razmenu podataka (*Electronic Data Interchange — EDI*), što je uslovljeno činjenicom da u slučaju upravo carinske službe, razmena podataka predstavlja jednu od najznačajnijih aktivnosti, a tom prilikom, carinska služba postaje nezaobilazna „karika u lancu“. Cilj ovog sistema je bio da se stave u funkciju podaci iz jednog računarskog sistema, na taj način što će biti preneti drugom računskom sistemu, kao i da će taj drugi sistem moći da ih prepozna i prikaže. Ovim bi trebalo da je smanjena razmena dokumenata u papirnom obliku, iako postoje i sumnje, s obzirom da većina spoljnotrgovinskih preduzeća svoju dokumentaciju čuva i u papirnom obliku. Ipak, brzina ostvarivanja prenosa podataka, svakako je na strani Sistema za elektronsku razmenu podataka. Da bi ovaj sistem mogao da funkcioniše, bilo je neophodno doneti pravila o karakteristikama koje podaci treba da poseduju i koja su definisana u okviru EDIFACT-a (*Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport — EDIFACT*).<sup>98</sup>

Uslov za primenu EDI sistema, jeste izvršena *osnovna automatizacija*. Procenjuje se da razmena podataka elektronskim putem, košta desetostruko manje u odnosu na upotrebu podataka koji su evidentirani u papirnoj formi. Takođe, od informacija koje su unete u računarski sistem, preko 70% tih podataka je upotrebljeno od strane nekog drugog računarskog sistema. Najveće troškove predstavlja upravo unošenje podataka u sistem, jer ova faza zahteva angažovanje radne snage.<sup>99</sup> Ovo je ujedno i daleko značajniji doprinos računarskih sistema u odnosu na doprinos koji se primarno očekivao, a to je bilo smanjenje dokumentacije u papirnom obliku. Dakle, mnogo je veći značaj uočen kada je obezbeđen protok informacija i podataka, odnosno, kada su podaci postali dostupni uz odobrenje, mnogim službama čiji je rad neophodan da bi se realizovao

---

<sup>98</sup> O EDIFACT-u više u III delu rada.

<sup>99</sup> Francois Corformat, Patricio Castro, “Computerization of Customs Procedures”, in: *Changing Customs — Challenges and Strategies for the Reform of Customs Administration*, (ed. Michael Keen), International Monetary Fund, Washington, 2003, p. 133.

jedan spoljnotrgovinski posao, tako da je više ovih službi koristilo samo jednom unet podatak u sistem.

**a-2) *Direktno dostavljanje podataka od strane učesnika u spoljnotrgovinskom poslu***

Evidentiranje podataka u bazu podataka carinske službe obavljalo se na tradicionalan način decenijama. Taj posao su obavljali carinski službenici koji su na bazi transportnih dokumenata dobijenih od prevoznika i podataka carinske deklaracije dobijenih od špeditera, ili carinskog agenta, unosili podatke o konkretnom robnom tovaru koji ulazi na carinsku teritoriju zemlje. Ova metoda je bila prilično skupa, zahtevala je osoblje koje bi unosilo podatke. Zato je razvijena druga metoda, unošenja podataka, koja je takođe rezultat procesa Olakšavanja međunarodne trgovine. Radi se o konceptu koji je zasnovan na prelasku dužnosti unošenja podataka od carinskog službenika, do učesnika u međunarodnoj trgovini, odnosno, spoljnotrgovinskog preduzeća, pa se zato i naziva direktnim unošenjem podataka (*Direct trader input — DTI*). Uglavnom se realizuje na taj način što sam učesnik u spoljnotrgovinskom poslu unosi sve tražene podatke, koji se naravno i proveravaju. To je smanjilo troškove koje je carinska služba imala, u zemljama u kojima je ovaj način primenjen, mada su troškovi i dalje prisutni i preneti su na učesnike u spoljnotrgovinskom poslu. Njihovi interesi time ipak nisu ugroženi, jer je ostvarena korist u formi bržeg preuzimanja robe ispod carinskog nadzora i sama procedura je znatno pojednostavljena.

Ovaj metod je u upotrebi i u mnogim evropskim zemljama poput Francuske, koja je taj koncept razvijala više od 20 godina. Naime, u Francuskoj je carinska služba uvela poseban „kiosk“ pored carinskog terminala, u kom bi učesnik u spoljnotrgovinskom poslu evidentirao podatke carinske deklaracije i uneo ih u francuski SOFI sistem.<sup>100</sup> Ovaj sistem je ukazao na prednosti, ali je pružio i motiv za dalje unapređenje. Problem učesnika u spoljnotrgovinskim poslovima predstavljala je činjenica da je radi unošenja podataka, bilo neophodno doći do samog kioska i naravno, poneti sva potrebna dokumenta, pa se došlo do ideje da sami učesnici u spoljnotrgovinskom poslu mogu u svojim prostorijama da organizuju unošenje ovih podataka, jer im se tu nalazi sva potrebna dokumentacija, a i ne moraju da gube na vremenu kako bi pristupili kiosku.

---

<sup>100</sup> Ibid., p. 134.

Time je procedura unošenja podataka znatno ubrzana i pojednostavljena. Početkom novog veka, u Francuskoj, samo 10% ulaznih podataka se evidentira preko kioska u SOFI sistem, a carina u najvećoj meri koristi podatke koje učesnici u spoljnotrgovinskom poslu unose iz svojih poslovnih prostorija.

### a-3) *Upotreba Interneta*

U jednom trenutku je delovalo da će geometrijskom progresijom narastajuća upotreba Interneta ugroziti značaj i upotrebu EDI sistema. Ipak, to se nije dogodilo iz nekoliko razloga. Prvo, upotreba sistema EDI već je toliko zaživela, da mnoga preduzeća više ne bi mogla biti dovoljno konkurentna, kada ne bi koristila ovaj sistem. U slučaju kada je upotreba nekog sistema toliko raširena, veoma je teško i skupo da ga bilo koji drugi sistem zameni. Zatim, neprimetno je došlo do podele korisnika Interneta i sistema EDI, tako da je EDI sistem dominantan u velikoprodaji, a Internet se više koristi u maloprodaji, pružajući korisnicima alternativu za klasičnu kupovinu u radnjama ili putem telefona. Uzrok ove podele se nalazi i u samoj prirodi ovih sistema. Upotreba Interneta je za razliku od EDI sistema, ostala prilično neregulisana, zapravo, Internetu može pristupiti bilo ko, što ugrožava i princip bezbednosti. Za razliku od te situacije, samo ovlašćeni službenici mogu pristupiti sistemu EDI.

Kolumbijska carina je 2000. godine uvela u primenu sistem koji omogućuje dostavljanje transportnih dokumenata i carinskih deklaracija putem vebsajta. Nakon samo godinu dana primene, posle početnog nepoverenja, na ovaj način je više od 80% svih navedenih transakcija obavljano putem Interneta, umesto dotadašnjeg korišćenja sistema EDI.<sup>101</sup> Ovaj primer pokazuje da navedena dva sistema ne moraju biti međusobno suprotstavljena i strogo podeljenih namena, tako da se EDI koristi za komunikaciju sa državnim službama, a Internet isključivo za maloprodaju.

### b) *Upotreba pristupa „Jedinstven šalter“*

U slučaju Jedinstvenog šaltera (*Single Window — SW*) na samo jednom „šalteru“, ili „prozoru“ se dostavljaju informacije vezane za konkretan spoljnotrgovinski posao i

---

<sup>101</sup> Ibid., p. 136.



svaka od institucija kojima je ta informacija potrebna, može da je preuzme.<sup>102</sup> Uvođenje koncepta Jedinstvenog prozora može se realizovati na dva nivoa. Prvo je potrebno povezati nekoliko elemenata koji su uključeni u jedan spoljnotrgovinski posao, a to su javni entiteti, inspekcije, carinska služba, inspektorati, zatim privatni učesnici i to spoljnotrgovinska preduzeća, špediteri, prevoznici, i na kraju i akademske institucije. Na drugom nivou, kada se već uspostavi povezanost ove heterogene grupe, potrebno je ustanoviti organ koji će ih koordinirati i upravljati na nacionalnom nivou, a to mogu biti Nacionalni komiteti za razvoj logistike. Veliki je i raznovrstan broj faktora koji utiču na uspešnost uvođenja ovog novog koncepta za pojednostavljivanje i harmonizovanje carinskih procedura. Prvenstveno je potrebna politička volja za uspostavljanjem Jedinstvenog šaltera, s obzirom na to da je svakoj od državnih agencija, ili instanci bilo daleko lakše da dobije sva dokumenta „na svojim vratima“. To je naravno učesnicima u spoljnotrgovinskom poslu otežavalo i usporavalo rad, s obzirom da su istu vrstu informacija i podataka dostavljali na više mesta. Zatim, za uvođenje ovog koncepta, potrebna je i saglasnost svih učesnika u spoljnotrgovinskim poslovima, kao i koordiniranje između njih. Nisu ni svi spoljnotrgovinski poslovi isti i ne zahtevaju ista dokumenta, pa je potrebno tačno definisati odgovarajući poslovni model (*business model*). Potrebno je i prilagoditi postojeće zakonske okvire, potom uraditi tehničku i studiju izvodljivosti i planirati pilot projekte u saradnji sa međunarodnim organizacijama. Jedna od prepreka u primeni koncepta Jedinstvenog prozora, ukoliko se sve prethodno realizuje, jeste i povezivanje tvoraca ekonomske politike sa prilično tehničkom prirodom realizacije koncepta elektronskog Jedinstvenog šaltera.<sup>103</sup>

Ovo su samo neki od neophodnih uslova za uvođenje i primenu koncepta „jedinstvenog šaltera“. Koliko je to značajna investicija govori i podatak da je, početkom 2011. godine u analiziranom uzorku zemalja OECD od 25 zemalja i Hong Konga, samo jedna trećina ovih zemalja uspela da primeni koncept „Jedinstvenog šaltera“.<sup>104</sup>

---

<sup>102</sup> Prevod termina „Single Window“ kao „Jedan prozor“ može se pronaći na sajtu Uprave carine RS, [www.carina.rs](http://www.carina.rs);

<sup>103</sup> UNCTAD, *Report of the Multi-year Expert Meeting on Transport and Trade Facilitation on its second session*, Document: TD/B/B.I/MEM.1/6, Geneva, 2009, p. 9.

<sup>104</sup> Evdokia Moïse, Thomas Orliac, Peter Minor, „Trade Facilitation Indicators — The Impact on Trade Costs“, *Trade Policy Working Papers No. 118*, OECD, Paris, 2011, p. 22.

### c) Podnošenje spoljnotrgovinskih dokumenata elektronskim putem

Osnova i ovog načina modernizacije rada carina, jeste Osmi Član GATT-a iz 1994. godine, u kom se navodi potreba za smanjenjem broja formalnosti u okviru poslova izvoza, ili uvoza, kao i potreba za smanjenjem i pojednostavljenjem zahteva za dokumentima. Nakon osnivanja WTO, predlozi koje je primila novoformljena pregovaračka grupa za Olakšavanje međunarodne trgovine, a koji su se odnosili na potrebu za dopunom sadržaja Člana 8 GATT-a, bili su i predlozi o podnošenju carinskih deklaracija i ostalih dokumenata, elektronskim putem. Članice su primetile da je klasičan pristup dokumentima podrazumevao upotrebu dokumenata u papirnoj formi, da je celokupan sistem bio spor i skup i uticao na povećanje troškova u međunarodnoj trgovini.

Izračunato je čak da je upotreba tradicionalne papirne forme dokumenata prouzrokovala troškove u vrednosti 5-10% od vrednosti ukupne međunarodne trgovine. Pored toga, nastajali su i troškovi usled dugog čekanja na pristizanje papirnih dokumenata, čak je dolazilo i do situacija u kojima bi roba stigla pre papirnog dokumenta. Prema procenama UNCTAD-a, oko 5 milijardi dokumenata potrebnih u spoljnotrgovinskom poslu se razmeni tokom jedne godine, a troškovi koji nastanu upotrebom papirnih dokumenata dostižu i 1,5 milijardu USD godišnje. Iskustva zemalja koje su ustanovile razmenu dokumenata elektronskim putem, odnose se na uštede od oko 20% u troškovima koji nastaju prilikom obrade ovih dokumenata.<sup>105</sup>

Troškovi koji bi mogli nastati primenom jednog sistema za podnošenje dokumenata elektronskim putem bili bi najveći u prvim godinama implementacije, jer bi to bio period paralelne upotrebe dokumenata i u papirnom i u elektronskom obliku, zatim, ulaganja bi bila velika posebno za Mala i srednja preduzeća, a odnosila bi se na troškove softvera i internet konekcije, kao i na obuku kadrova.

### d) Obavljanje carinskog postupka pre pristizanja robe

Uvođenje Obavljanja carinskog postupka pre pristizanja robe (*Pre-arrival Customs Processing*) kao instrumenta za modernizaciju carina, u zakonodavnom smislu,

---

<sup>105</sup> Sajt UNCTAD-a, *The Electronic Submission of Trade Documentation*, (24.07.2006.), Internet, [www.unctad.org/ttl/technical-notes/tn16\\_Electronic\\_Tradedoc\\_Submission.pdf](http://www.unctad.org/ttl/technical-notes/tn16_Electronic_Tradedoc_Submission.pdf), (19.09.2010.).

povezano je sa Članom 8 GATT-a iz 1994. godine „Takse i formalnosti u vezi sa izvozom i uvozom“ u okviru kog se ističe stav strana ugovornica koje smatraju za potrebno da se smanje i uproste zahtevi koji se odnose na spoljnotrgovinska dokumenta, kao i da se formalnosti koje se odnose na izvoz i uvoz, svedu na minimum. U carinskim ispostavama često dolazi do zakašnjenja, što uzrokuje brojna odlaganja usled kašnjenja u sprovođenju carinskog postupka i puštanja robe u slobodan promet. Cilj procesa Modernizacije carina jeste upravo ubrzavanje realizacije carinskog postupka, naročito zato što u slučaju određenih vrsta robe, procedura može biti pojednostavljena, a roba puštena u slobodan promet bez ikakvog, ili sa malim zakašnjenjem. To se postiže upravo obavljanjem carinskog postupka pre pristizanja robe u carinarnicu. Radi se o posebnoj proceduri koja omogućuje izvozniku, ili njegovom špediteru, da podnese dokumenta za sprovođenje carinskog postupka unapred, a da se roba, nakon sprovođenja odgovarajućeg carinskog postupka, ili pusti u slobodan promet, ili nastavi da tranzitira, itd.

Postoje četiri robne grupe koje mogu biti predmet ovako ubrzanog postupka. To su prvo *korespondencija* i *dokumenta*, jer predstavljaju robu bez komercijalne vrednosti, zatim, *roba niske vrednosti* za koju se inače ne plaćaju carinske dažbine, ali i roba niske vrednosti za koju postoji obaveza plaćanja carinskih dažbina, ali samo iznad propisane vrednosti. I poslednja je roba *visoke vrednosti* za koju se ubrzavanje procedure postiže prijavljivanjem i pružanjem potrebnih informacija carinarnici unapred, a dodatno ubrzavanje se postiže ukoliko za plaćanje carine postoji bankarska garancija.<sup>106</sup> Za realizaciju ovog oblika modernizacije i ubrzanja carinske procedure, potrebna je elektronska razmena podataka, tako da učesnici u međunarodnoj trgovini mogu dostaviti zahtevana dokumenta carinarnici pre nego što roba u nju dospe, a carinski sistem bi trebalo da automatski obradi dostavljene podatke, uključujući i carinski pregled korišćenjem Sistema za upravljanje rizikom i izračunavanje carinskih dažbina.

Ovakav sistem proizvodi i određene prednosti, ali i troškove. Prednosti se ogledaju prvenstveno u smanjenju kašnjenja prilikom prolaska kroz carinarnicu, a zahvaljujući tome i carinska služba i ostali učesnici u spoljnotrgovinskom poslu, mogu bolje da

---

<sup>106</sup> Sajt UNCTAD-a, *Pre-arrival Customs Processing*, [www.unctad.org/en/docs/tn15\\_prearrivalclearance.pdf](http://www.unctad.org/en/docs/tn15_prearrivalclearance.pdf), (10.09.2010.).

organizuju svoje vreme. Obavljanje pregleda elektronskim putem, zahvaljujući informacionoj tehnologiji i brzo napuštanje carinarnice, doprinosi i povećanju konkurentnosti. Postizanje brzine prilikom pregleda robe, jedan je od bitnih uslova za moderniji pristup trgovini, odnosno za pristup „*just-in-time*“ i „*door-to-door*“. Zatim, smanjuju se troškovi skladištenja i osiguranje za robu koja čeka na pregled. Sve ovo zahteva i izgradnju potrebnog trgovinskog kapaciteta, a u ovom slučaju to su: implementacija informacione tehnologije i obuka upravljačkog kadra i osoblja carinske službe. Elektronska razmena podataka zahteva upotrebu standardizovanih dokumenata u elektronskom obliku i pored toga, postojanje Sistema za upravljanje rizikom.

e) **Zajedničke carinske ispostave** za više inspekcijских službi i agencija

U zemljama koje se nalaze na najnižem nivou kada su logističke performanse u pitanju, pored fizičke inspekcije robe prilikom carinjenja, često se primenjuju i višestruke-inspekcije (*multiple inspections*) i to nad istim isporukama, ali od strane različitih službi, odnosno agencija i inspektorata, a najčešće u različitim vremenskim periodima, zbog čega sam proces dugo traje. To naravno, dodatno poskupljuje celokupan spoljnotrgovinski posao. Činjenica da se obavlja veliki broj kontrola od strane više agencija, ili inspektorata nad istom robom, dodatno usporava proces kontrole, zbog čega ista ta roba gubi na kvalitetu i kvantitetu, a mogu nastati i kazneni penali usled kašnjenja. Sve to robu koja je predmet takvih kontrola čini slabo konkurentnom na inostranom tržištu. Zato se može predložiti stvaranje zajedničkih ispostava (*Joint border posts*) u kojima sve službe koje treba da uzmu uzorke robe, ili da pregledaju robu, rade u isto vreme. Ovaj pojam zajedničkih ispostava može se posmatrati i kao zajednička carinska ispostava dve susedne zemlje, u kojoj carinske službe obe zemlje zajednički pregledaju robu, čime se dobija na vremenu, ali i na povećanju bezbednosti za obe zemlje.

f) **Upravljanje rizikom u okviru carinske procedure**

Osnova za nastanak koncepta Upravljanje rizikom u okviru carinske procedure (*Risk Management in Customs procedures*) nalazi se takođe u okviru Člana 8 GATT-a iz 1994. godine, u već navedenom Paragrafu 1-c, u kom je uočena potreba za minimiziranjem ponavljanja i komplikovanja izvozno-uvoznih formalnosti, kao i za

smanjenjem i pojednostavljenjem zahteva za izvozno-uvoznom dokumentacijom. Za članice WTO, uvođenje sistema za Upravljanje rizikom predstavlja jedan od osnovnih načina za postizanje ovih ciljeva, navedenih u GATT-u iz 1994. godine, odnosno za postizanje ubrzanja carinskog postupka. Sa jedne strane, međunarodne organizacije vrše pritisak na države da Olakšaju međunarodnu trgovinu, u najvećoj meri se to odnosi na ubrzanje rada carinske službe, a sa druge strane, potrebno je odgovoriti i na izazov poput kriminala i terorizma, dakle povećani su zahtevi za obezbeđenjem potpune sigurnosti. Radi se o dva važna, ali suprotstavljena cilja, koja se mogu pomiriti samo uspostavljanjem ravnoteže između potrebe za Olakšavanjem međunarodne trgovine i carinske kontrole. Jedan od načina da se to ostvari, jeste upravo analiza i procena rizika, kojom se određuje kog putnika, robu, ili sredstvo transporta, treba pregledati i u kojoj meri. Možemo ovaj pojam definisati i tako što ćemo reći da se radi o selektivnoj kategorizaciji robe i putnika, kako bi se bar za neke kategorije robe, ili putnika, ostvarilo brže sprovođenje carinske kontrole. Tako će roba, ili putnik, koji se kategorizuju kao nisko-rizični, bazirano na Profilu rizika, svakako, zahtevati najmanje moguće intervencija od strane carinske službe.

Sistemi za upravljanje rizikom se mogu definisati i kao sistemi za „sistematične primene postupaka i praksi upravljanja na osnovu kojih carina dobija neophodne informacije da bi obratila pažnju na kretanje pošiljki koje predstavljaju rizik“. Na ovaj način ih definiše WCO u Okvirnim standardima.<sup>107</sup>

Na osnovu automatizovanih sistema koje primenjuju carinske službe, dobijaju se informacije i strateški obaveštajni podaci o kontejnerima koji predstavljaju potencijalni rizik za bezbednost i sigurnost. Ove službe zahtevaju da im se elektronskim putem dostavi ova vrsta informacija. Analiza i procena rizika treba da odrede koji rizik je najozbiljniji i kakvu vrstu aktivnosti treba preduzeti prema njemu. Analiza se zasniva na Selektivnim inspeksijskim programima (*Inspection Selectivity Programmes*), koji koriste Profile rizika (*Risk Profiles*). **Profili rizika** su zapravo skup različitih indikatora, koji daju osnovu za različito tretiranje robe i putnika u zavisnosti od: vrste robe koja prolazi carinsku kontrolu, evidentiranih podataka o učesniku u trgovini,

---

<sup>107</sup> Uprava carina Srbije, “Okvirni standardi za bezbednost i olakšice u globalnoj trgovini”, Beograd, 2005. str. 22.

spoljnotrgovinskoj kući, špediteru, prevozniku, zatim, vrednosti robe i iznosa carinskih dažbina koje bi za tu robu trebalo platiti, zemlje porekla i krajnje destinacije, vrste transportnog sredstva i odabranih puteva, ili, ukoliko je u pitanju putnik koji već ima sporan dosije. Profili rizika se kreiraju tako što se prikupljaju obaveštajni podaci, evidentiraju i analiziraju. U te svrhe se koristi baza podataka WCO pod nazivom Carinska mreža podrške (*Customs Enforcement Network — CEN*), koja obezbeđuje obaveštajne podatke (*intelligence*), potrebne za oformljenje Profila rizika. Profili se zatim prosleđuju inspeksijskim programima za selekciju, koji služe za analizu već identifikovanih parametara rizika i putnika, odnosno robe koja je prijavljena carinarnici i u zavisnosti od procenjenog nivoa rizika putnici i roba se prosleđuju ka carinskoj kontroli kroz različite kanale. Definisani carinski kontrolni kanali prema Programu *ASYCUDA* su podeljeni na četiri boje, a razlikuju se prema stepenu kontrole koja će biti izvršena. Tako *Zeleni kanal* znači da putnici, ili roba odmah postaju oslobođeni carinskog nadzora, *Žuti kanal* znači da se zahteva samo kontrola dokumenata, *Crveni kanal* da se zahteva fizička kontrola i robe (putnika) i dokumenata, a *Plavi kanal* znači da se da će se pregled izvršiti naknadno (*post audit*).<sup>108</sup>

Koristeći i ovaj način za modernizovanje svog rada, carinska služba može ostvariti prednosti kao što je bolja alokacija ljudskih resursa, jer će službenici moći efikasnije da se bave putnicima i robom koji su ocenjeni kao visoko-rizični. Zatim, prikupljanje prihoda od carinskih dažbina, obavljaje se znatno brže, jer će spoljnotrgovinska preduzeća brže ispunjavati uslove iz ugovora, naročito ukoliko njihova roba prolazi kroz *Zeleni kanal*. Sama činjenica da se svega desetak procenata robe podvrgava fizičkom pregledu, ukazuje na to da se veći deo tovara može osloboditi od carinskog nadzora, ubrzo nakon što su dokumenta podneta carinarnici. Nekada je od prispeća robe u carinsko područje, pa do okončanja carinskog postupka moglo da prođe i petnaestak dana, a primenom tehnike Upravljanja rizikom gotovo sva roba se oslobađa nakon samo par sati, što veoma mnogo utiče na smanjenje transakcionih troškova trgovine. Da bi se došlo do ostvarenja navedenog niza koristi i smanjenja troškova, potrebna su ulaganja u neke promene. Te promene se prvenstveno odnose na promenu strukture zaposlenih, jer Sistem za upravljanje rizikom podrazumeva smanjenje broja službenika koji obavljaju

---

<sup>108</sup> Sajt UNCTAD-a, *Risk Management in Customs Procedures*, [www.unctad.org/en/docs/tn12\\_riskmanagement.pdf](http://www.unctad.org/en/docs/tn12_riskmanagement.pdf) (10.09.2010.).

fizički pregled i pregled dokumenata, a u isto vreme, povećanje broja „obaveštajaca“ i istraživača. Zatim, potrebno je prilagoditi nacionalno zakonodavstvo kako ne bi postalo barijera primeni Upravljanja rizikom i obezbediti bazu podataka. Na formiranje baze podataka utiču zaposleni istraživači, a podaci se prikupljaju metodom obaveštavanja.

Reformski procesi mnogih zemalja, koji su se odnosili na modernizaciju rada carinske službe, kao prioritet podrazumevaju uvođenje Sistema za upravljanje rizikom. U većini zemalja najveći deo robnih tovara ne predstavlja nikakav rizik za samu zemlju, tako da je fizička inspekcija tih robnih tovara, samo gubljenje vremena.

U slučaju Pakistana, koji je samo jedan od brojnih primera primene ovog sistema kao osnovne komponente reformskog procesa, procenjeno je da je oko 80% robnog tovara sasvim bezbedno za samu zemlju, tako da se fizička inspekcija počela primenjivati samo u slučaju najrizičnijih tovara. Za samo četiri godine od 2004. godine, kada je bilo potrebno oko 10 dana za pregledanje tovara, oko 70% robnih tovara je već 2007. godine, počelo prolaziti carinsku proceduru za samo jedan sat. Umesto očekivanog pada prihoda od carinskih dažbina, došlo je do njihovog rasta za 20 procentnih poena.<sup>109</sup>

Modernizacija uprave carina, kako bi se omogućilo Upravljanje rizikom, zahteva i organizacione promene, koje bi se odnosile na formiranje Komiteta za Upravljanje rizikom (*Risk Management Committee*), tela na nacionalnom nivou, koje bi se bavilo izučavanjem i registrovanjem novih kriterijuma za određivanje rizika i koje bi okupljalo predstavnike carinarnica na regionalnom i lokalnom nivou. Za rukovođenje sistemom potrebnim za Upravljanje rizikom, trebalo bi osnovati Jedinicu za Upravljanje rizikom (*Risk Management Unit*), kao posebne jedinice, koja bi se bavila prikupljanjem i objedinjavanjem posebnih informacija, obaveštajnog karaktera, koje bi bile osnova za kreiranje Profila rizika i Upravljanje rizikom.<sup>110</sup>

---

<sup>109</sup> IBRD/WB, *Doing Business 2008*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2007, p. 46.

<sup>110</sup> Sajt UNCTAD-a, *Risk Management in Customs Procedures*, [www.unctad.org/en/docs/tn12\\_riskmanagement.pdf](http://www.unctad.org/en/docs/tn12_riskmanagement.pdf) (10.09.2010.).

**g) Razdvajanje trenutnog oslobađanja robe od vođenja carinskog postupka sve do njegovog okončanja**

Osnova razdvajanja procedura (*Separating Release from Clearance Procedures*) jeste Član 8 GATT-a iz 1994. godine, Paragraf 1-c. Razdvajanje dve kategorije treba da doprinese ubrzanju rada carinske službe. Te dve kategorije su, prema Revidiranoj Kjoto konvenciji, *carinski postupak* (*Customs clearance*) i *trenutno oslobađanje robe* (*Release*). Prema Konvenciji, carinski postupak predstavlja „izvršenje carinskih formalnosti koje su neophodne da bi se roba stavila u slobodan promet, izvezla, ili bila stavljena u neki drugi carinski postupak“, a trenutno oslobađanje robe predstavlja „odobrenje carinskih organa da se carinjenje i kontrola obave na drugom mestu i stave na raspolaganje osobama kojih se to tiče“.<sup>111</sup>

S obzirom da carinski organi ne oslobađaju robu carinskog nadzora i da je carinski postupak okončan tek sa plaćanjem carinskih dažbina, a da se često dešavaju odlaganja okončanja carinskog postupka usled problema sa adekvatnim svrstavanjem robe po carinskoj tarifi, carinskim vrednovanjem robe, nekompletnim dokumentima, dolazi do značajnih zakašnjenja i porasta troškova, a jedna od posledica je i da roba nije na raspolaganju ni kupcu, ni prodavcu. Zbog toga carina u mnogim zemljama članicama WTO, odobrava uvozniku pravo da robu povuče sa carine, uz garantovanje naknadnog plaćanja carinskih dažbina, ukoliko se radi o kašnjenju procedure usled nemogućnosti određivanja carinske vrednosti robe, jer za izračunavanje carinskih dažbina deduktivnom metodom, carinska osnovica se izračunava tako što se na vrednost robe iz fakture dodaju Zavisni troškovi, pa ukoliko nedostaje faktura, ne postoji tačan dokaz o vrednosti robe. Članice se pozivaju na *Sporazum o primeni Člana 7 GATT-a iz 1994. godine* i to na sadržinu Člana 13 gde se kaže da „Ukoliko se u toku procedure utvrđivanja carinske vrednosti uvezene robe ukaže potreba da se odloži konačno utvrđivanje ove vrednosti, uvoznik će, bez obzira na to, imati pravo da robu povuče sa carine, ako, tamo gde se to zahteva, podnese zadovoljavajuću garanciju u vidu jemstva, depozita ili nekog drugog odgovarajućeg instrumenta kojima se pokriva konačno

---

<sup>111</sup> Sajt UNCTAD-a, *Separating Release from Clearance Procedures*, [www.unctad.org/ttl/technical-notes/tn19\\_SeparateRelease.pdf](http://www.unctad.org/ttl/technical-notes/tn19_SeparateRelease.pdf), (10.09.2010.). (“*the action by the Customs to permit goods undergoing clearance to be placed at the disposal of the persons concerned*”).



plaćanje carinskih dažbina kojima podleže data roba.<sup>112</sup> Od nacionalnih zakonodavstava se zahteva prilagođavanje ovoj promeni. Ovo povlačenje robe sa carine se odobrava u slučaju nemogućnosti za određivanje carinske vrednosti robe, a u ostalim slučajevima kašnjenja, ne može doći do pozivanja na Član 13.

Prednosti ovakvog razdvajanja su prvenstveno na strani spoljnotrgovinskih preduzeća, koja na ovaj način ostaju konkurentnija na međunarodnom tržištu, tako što se njihov deo posla u dugom trgovinskom lancu, obavlja znatno brže. Pored toga, svako odlaganje robe u carinsko skladište prouzrokuje nastanak troškova skladištenja i osiguranja za tu robu. U prednosti je i carinska služba, jer ne mora da obezbedi neophodnu infrastrukturu za odlaganje robe. Jedini rizik koji se u ovom slučaju pojavljuje jeste rizik od neplaćanja carinskih dažbina, ali je to regulisano bankarskim garancijama, depozitom, ili jemstvom.

#### **h) Obavljanje nadzora i kontrole nakon napuštanja carinarnice**

Ovaj pristup (*Post-Release Verification and Audit*) se primenjuje kao jedan od osnovnih koraka u procesu modernizacije rada carinske službe. Primenjuje se na taj način što se kombinuje primena sistema za Upravljanje rizikom, pre nego što roba napusti carinarnicu, sa proverama nakon što roba napusti luku, odnosno carinarnicu. Ovakav pristup nastao je kao rezultat zahteva učesnika u međunarodnoj trgovini da se smanje troškovi i vreme čekanja okončanja procedure, pa je došlo do promene od fizičke kontrole koja se obavljala u tački ulaska robe na carinsku teritoriju, ka primeni provera nakon što roba napusti carinarnicu, odnosno, luku. Za razliku od fizičke inspekcije, ova metoda se pokazala efektivnijom kada je u pitanju finansijska strana procesa carinjenja i uticaj kvaliteta obavljene kontrole na carinske prihode i upravo se i primenjuje radi verifikovanja nekih od podataka, koji mogu biti i nerealno prikazani, a koji utiču na visinu prihoda, odnosno, na iznos carinskih dažbina. Oni se određuju na osnovu utvrđene carinske vrednosti robe i propisane carinske stope za određeni tarifni stav. Zato je važno ispravno svrstavanje robe u odgovarajuće tarifne stavove.

---

<sup>112</sup> Citat iz: Tomislav Popović (urednik), *Rezultati Urugvajске runde multilateralnih trgovinskih pregovora — prevod*, Institut ekonomskih nauka, Beograd, 1996. godine, str. 190.

Uloga ove metode u boljem prikupljanju carinskih prihoda sagledava se i kada je u pitanju utvrđivanje porekla robe, što je od posebnog značaja prilikom uvoza robe sa teritorije zemlja koje su sa datom zemljom potpisale Sporazum o stvaranju zone slobodne trgovine, što utiče i na iznos carinskih dažbina. Ovaj metod je primenjivan u većini slučajeva, osim kada se očekuju isporuke ocenjene kao visokorizične, a koje se moraju fizički pregledati. Samo tada je fizička kontrola efektivnija, ali zato oslobađa kapacitete carinske službe u slučaju ostalih isporuka koje nisu ocenjene kao visoko rizične.<sup>113</sup>

O značaju uvođenja ove metode govori i procena UNCTAD-a da kombinovanje sistema za Upravljanje rizikom sa nadzorom i kontrolom nakon što roba napusti carinarnicu, odnosno luku, može da se primeni kada je u pitanju većina brodskih isporuka, a roba se uglavnom i prevozi brodovima, odnosno čak 80-90% uvozne robe.<sup>114</sup>

Primena ove metode čak i u zemljama u kojima se carinski pregled u svim slučajevima vršio isključivo dok se roba nalazila pod carinskim nadzorom, predstavlja jedan korak u modernizaciji. Ovaj metod se još uvek primenjuje kao dodatni metod i to samo u slučajevima koji se definišu kao slučajevi u kojima bi moglo biti elemenata za sumnju u verodostojnost podataka, a da carinska služba ne može u kratkom vremenskom periodu sve da ih proveri, a sve to na osnovu prethodnog iskustva upravo sa konkretnom specifičnom robom, ili pak sa određenim učesnikom u spoljnotrgovinskom poslu, ili pak sa zemljom iz koje je roba poreklom.

Na prvi pogled bi samostalno uvođenje i primena ovog metoda predstavljala veliko ulaganje za carinsku upravu svake zemlje, sa aspekta ulaganja u automatizaciju, ali s obzirom da se radi o važnom elementu sveukupnog procesa modernizacije rada carinske službe, u ovom slučaju neće nastati posebni troškovi automatizacije. Troškovi carinskoj službi, mogu nastati upravo zbog same prirode ove metode, čija primena zahteva posebno obučene službenike i to posebno specijalizovane za utvrđivanje carinske

---

<sup>113</sup> James T. Walsh, "Post-Release Verification and Audit", in: *Changing Customs — Challenges and Strategies for the Reform of Customs Administration*, (ed. Michael Keen), International Monetary Fund, Washington, 2003, pp. 74-80.

<sup>114</sup> Sajt UNCTAD-a, Internet, [www.unctad.org/ttl/technical-notes/tn05\\_postclearanceaudit.pdf](http://www.unctad.org/ttl/technical-notes/tn05_postclearanceaudit.pdf), (16.09.2010.).

vrednosti, koji bi se bavili upravo vrstom proizvoda koje samo retki znalci mogu ispravno da svrstaju po carinskoj tarifi kako ne bi došlo do potcenjivanja njihove realne vrednosti i u skladu s tim, do naplate nižeg iznosa carinskih dažbina. Ukoliko bi se pregledom carinskih deklaracija ustanovilo da je neki uvoznik uveo robu koja nije ispravno svrstana u odgovarajući tarifni stav, onda se dodatno pregledaju sve transakcije koje je obavio dati uvoznik u prethodnih pola godine, ili godinu dana, kao i uvozne deklaracije iste robe, ali i svih ostalih uvoznika u zemlji, kako bi se ustanovilo da li je roba i u njihovom slučaju neispravno svrstana. Zatim, potrebno je posebno obučiti stručnjake koji bi se bavili utvrđivanjem porekla robe i posebnu pažnju obratili upravo na oblasti iz kojih često pristižu proizvodi za koje je teško utvrditi stvarnu zemlju porekla. Revizori se mogu posebno specijalizovati i prema grupama proizvoda, prema zemljama iz kojih roba dolazi, kao i prema grupama spoljnotrgovinskih preduzeća čiji će rad pratiti u zavisnosti od procene njihove rizičnosti, prema postojećim evidencijama o njihovom dotadašnjem poslovanju. Ukoliko se radi o novom izvozniku u evidenciji, potrebne su provere njegovog poslovanja, sve dok se ne stvori evidencija, kao baza podataka o tom izvozniku. Posebna edukacija revizora koji bi realizovali ovu metodu, stvorila bi troškove, ali bi naplata realnih carinskih dažbina nadmašila njihov iznos i ovu investiciju učinila isplativom.

#### **4. Trgovinski i transportni kapacitet kao izvor barijera u međunarodnoj trgovini**

Postoji stav da su mogućnosti za neometano obavljanje spoljne trgovine, određeni za svaku zemlju u zavisnosti od ocene njene transportne i njene trgovinske infrastrukture, odnosno, transportnog i trgovinskog kapaciteta. Ova dva pojma je teško odvojiti, bar kad je spoljna trgovina u pitanju, s obzirom na to da se bez sprege i dobre ocene i jedne i druge infrastrukture, ne može odvijati spoljna trgovina. **Transportna infrastruktura** podrazumeva mrežu puteva, dakle, saobraćajnica, ali i dobru organizaciju transporta, naročito multimodalnog transporta, koji se često javlja u spoljnoj trgovini. Pored transportne infrastrukture, postoji i **trgovinska infrastruktura** i ona se odnosi na bazu procedura i dokumenata koja prate kako proces proizvodnje, tako i proces transportovanja robe, prelazak granice, često i tranzitiranje preko teritorija više zemalja,

kao i promene vlasnika te iste robe dok se ona transportuje i koja obezbeđuju plaćanje robe od strane kupca prodavcu, sve do preuzimanja robe od strane kupca.

Prepreke odvijanju trgovinskih tokova su vezane za nedovoljno razvijenu trgovinsku infrastrukturu, odnosno, usled nedovoljnog stepena izgrađenosti trgovinske infrastrukture, odnosno, kapaciteta, a predstavljaju ih sledeće pojave: dugo vreme čekanja prilikom prelaska granice i carinske kontrole, kao i u lukama, visoke dažbine i komplikovana procedura, kao i nedovoljno transparentna i jasna pravila u trgovini i transportu robe. Sve ovo usporava privredni razvoj, rast zaposlenosti i porast direktnih stranih investicija.

**Institucionalni trgovinski kapacitet**, predstavlja jedan od aspekata trgovinskog kapaciteta, a odnosi se na stvaranje institucija neophodnih za obavljanje spoljne trgovine, od kojih se izdvaja *carinska služba*. Usled postojanja nedovoljno razvijenog *institucionalnog trgovinskog kapaciteta* dolazi do usporavanja samog obavljanja carinske procedure, nepotrebnog zadržavanja robe na granci, nastanka dodatnih troškova transakcije, a ukazuje se i mogućnost razvoja korupcije. Pored potrebe da se prevaziđu ograničenja *institucionalnog trgovinskog kapaciteta*, kako bi se uklonile postojeće barijere međunarodnoj trgovini, pokrenuta je najsveobuhvatnija inicijativa. Radi se o pokrenutoj multilateralnoj inicijativi za Olakšavanje međunarodne trgovine pod okriljem WTO. Sam pojam Olakšavanja međunarodne trgovine (*Trade Facilitation — TF*) se sastoji od tri komponente:<sup>115</sup>

- Pojednostavljenja (*Simplification*), odnosno, uklanjanja nepotrebnih elemenata i dupliranih dokumenata, procesa i procedura;
- Standardizacije (*Standardization*), odnosno, procesa primene na međunarodnom nivou ujednačenih zakona, procedura, dokumenata;
- Harmonizacije (*Harmonization*), odnosno, usaglašavanja na međunarodnom nivou, putem konvencija i sporazuma;

Ukoliko se postignu tri prethodna cilja, u tom slučaju bi došlo do poboljšanja stepena izgrađenosti trgovinskog kapaciteta zemalja članica WTO. Iako u domenu TF postoji čitav niz mera koje se mogu primeniti i čije je pozitivno dejstvo već uočeno u zemljama

---

<sup>115</sup> Internet, Sajt UNCTAD-a, [www.archive.unctad.org/Templates/Page.asp?intItemID=3979&lang=1](http://www.archive.unctad.org/Templates/Page.asp?intItemID=3979&lang=1), (10.09.2010.).

koje su ih primenile, još uvek ne postoji apsolutna rešenost svih zemalja u svetu da primene neke od tih mera. Jedan od važnih razloga za to jeste odsustvo realne percepcije stvarnih potreba za onim merama iz domena TF koje bi konkretnoj zemlji donele koristi. Dakle, svaka zemlja treba da odredi svoj spisak mera TF, skrojen prema svojim potrebama. Te potrebe će odrediti spisak nacionalnih trgovinskih prioriteta. Potrebe svake od zemalja su povezane sa *spoljnotrgovinskom robnom strukturom konkretne zemlje*, odnosno, spiskom glavnih izvoznih i uvoznih proizvoda, *regionalnom strukturom izvoza i uvoza, putevima* kojima se transportuje izvozna i uvozna roba, kao i *karakteristikama učesnika* u spoljnotrgovinskom poslu. Uočavamo značaj i trgovinskog, ali i transportnog kapaciteta. Tek nakon dobijanja ove slike, uočava se koje od mera iz domena TF mogu biti od koristi konkretnoj zemlji. Na primer, ukoliko se veći deo izvozne ili uvozne robe prevozi drumskim putem, onda je potrebno prioritet dati unapređenju carinskih, graničnih prelaza, što bi posebno bilo naglašeno kao potreba, ukoliko se radi o Zemlji koja nema izlaz na more. Nakon toga, važno je usaglašavanje dinamike troškova i koristi koje se očekuju. Pošto se koristi neće evidentirati u momentu kada nastaje trošak, potrebno je premostiti finansijski jaz. Tek nakon određivanja prioriteta, mogu se definisati tačni zahtevi za dobijanje tehničke pomoći i izgradnju kapaciteta.

Dakle, izgradnja kapaciteta neophodnog za investiranje je preduslov i za dalju liberalizaciju međunarodne trgovine. Kao uslov za dalju liberalizaciju međunarodne trgovine, postavlja se izgradnja trgovinskog kapaciteta (***Trade Capacity Building — TCB***). Radi se o višedimenzionalnom pristupu izgradnji okruženja neophodnog za neometano obavljanje spoljnotrgovinskih operacija, a na globalnom nivou za odvijanje međunarodne trgovine. Pokrenut je veliki broj inicijativa čiji je glavni cilj upravo izgradnja trgovinskog kapaciteta, koji podrazumeva stvaranje **spoljnotrgovinskih politika** (*policies*), **institucija** (*institutions*) koje prate obavljanje spoljnotrgovinskih poslova, kao i izgradnju same **infrastrukture** (*infrastructure*). Inicijative koje su pokrenute nastale su kao rezultat konstatacije da je jedan broj ograničenja vezanih za samo obavljanje spoljnotrgovinskih poslova većine DC, izazvao nemogućnost ovih

zemalja da se aktivnije uključe u tokove međunarodne trgovine i da ostvare koristi od ekspanzije međunarodne trgovine.<sup>116</sup>

Sve tri kategorije omogućavaju upravo razvoj međunarodne trgovine i ne mogu se posmatrati odvojeno. Tokom poslednjih dvadesetak godina uočeno je da postoje i definisane spoljnotrgovinske politike mnogih zemalja, ali razvoj trgovine u tim zemljama ne predstavlja izvor privrednog rasta i faktor smanjenja siromaštva. Uočeno je takođe, da postoji nedovoljna razvijenost upravo kategorije koja se odnosi na nedovoljno razvijene institucije, a ovaj nedostatak u mnogim zemljama, naročito u DC, često prati i nedovoljna transportna infrastruktura. *Trgovinski kapacitet se u širem smislu, pored kapaciteta za stvaranje spoljnotrgovinskih politika u različitim zemljama, odnosi i na institucije, odnosno, na efikasnost i efektivnost rada carinske službe, ali i ostalih službi, odnosno, inspektorata i njihovih nadležnih Ministarstava, čiji je rad povezan sa radom carinske službe, a sve u cilju realizacije spoljnotrgovinskih poslova.*

Ovaj pojam predstavlja deo kompleksne inicijative vođene pod okriljem WTO o **izgradnji trgovinskog kapaciteta** (*Trade Capacity Building — TCB*). Izgradnja trgovinskog kapaciteta je inicijativa nastala usled uočenog nedostatka trgovinskog kapaciteta u DC, koji ih onemogućava da primene mere iz domena TF i na taj način ostvare koristi na osnovu učestvovanja u multilateralnom trgovinskom sistemu. Pod pojmom izgradnje trgovinskih kapaciteta *podrazumevamo modernizaciju rada carinske službe, koja će pružiti bezbednost, a u isto vreme neće usporavati trgovinske tokove, zatim, poseban pristup robi koja se nalazi u tranzitu, poboljšanje uslova za obavljanje multimodalnog transporta, prilagođavanje zakonodavnog okvira i izgradnju institucija neophodnih za neometano obavljanje spoljnotrgovinskih poslova.*

Trgovinski kapacitet svake zemlje predstavlja skup heterogenih performansi date zemlje, koje mogu pozitivno uticati na razvoj spoljne trgovine konkretne zemlje, a u obrnutom slučaju, usled nedostataka, mogu predstavljati ozbiljnu barijeru njenom razvoju. Sa makro aspekta, trgovinski kapacitet je osnova za razvoj međunarodne

---

<sup>116</sup> WTO/OECD, *Aid for Trade at a Glance 2009 — Maintaining momentum*, Geneva/Paris, 2009, p. 105.

trgovine, a može joj postati i ozbiljna barijera, ukoliko nije dostignut njegov dovoljan stepen razvoja.

O značaju ulaganja u infrastrukturu, odnosno, u izgradnju kapaciteta, kako transportnog, tako i trgovinskog, govore i procene Svetske banke. One ukazuju na činjenicu da se efekat multiplikovanja (*multiplier effect*) u privredama DC postiže upravo u domenu investiranja radi izgradnje infrastrukture, kao i u pružanju pomoći kategoriji Malih i srednjih preduzeća.<sup>117</sup> S obzirom da i početkom dvadesetog veka, postoje određena ograničenja, koja se manifestuju primenom još nekih neocarinskih barijera, a ta primena je omogućena, između ostalog, i usled nedovoljne izgrađenosti trgovinske infrastrukture, odnosno kapaciteta, zaključujemo da je izgradnja trgovinske infrastrukture zapravo uslov za smanjenje ili ukidanje primene administrativnih proceduralnih neocarinskih barijera u međunarodnoj trgovini.

U oblasti trgovine očekuje se da će postojati regulatorni okviri i sa njima povezane, efikasnije i jednostavnije trgovinske procedure, a od transportnog sistema, očekuje se da će uspeti da omogući prevoz veće količine robe, na bezbedniji način, a da se pri tom smanje troškovi. Sve to bi se moglo omogućiti na osnovu modernizacije u oblasti informatičke tehnologije, ali se ni ovo dostignuće ne može koristiti za napredak trgovine i transporta, u svakoj zemlji na isti način i nije dovoljan uslov. Ali, uz adekvatnu trgovinsku i transportnu infrastrukturu, odnosno u zemljama koje poseduju izgrađen trgovinski kapacitet, informatičke tehnologije dolaze do izražaja.

Na *postojanje korelacije između napretka u oblasti informatičkih tehnologija*, koje utiču na međunarodni transport i trgovinu, sa jedne strane i *stepena razvitka trgovinske i transportne infrastrukture*, ukazuje i UNCTAD: „Konstantan napredak informacione tehnologije omogućuje niz prilika za ostvarenje napretka, ali potrebno je da tehnologija bude prihvaćena i podržana od strane infrastrukture, kako bi se mogla efikasno koristiti“.<sup>118</sup>

---

<sup>117</sup> Ibid., p. 28.

<sup>118</sup> Sajt UNCTAD-a, “Transport and Trade Facilitation”, [www.unctad.org/Templates-WebFlyer.asp?intItemID=5748&lang=1&print=1](http://www.unctad.org/Templates-WebFlyer.asp?intItemID=5748&lang=1&print=1), (12.12.2010.).

Postoje mišljenja da su trgovinska i transportna infrastruktura neodvojivo povezane. Naime, trgovinska infrastruktura se posmatra kao jedan računar koji se sastoji od trgovinskog hardvera i softvera. Trgovinski hardver predstavlja oblast „teške“ (*hard*) infrastrukture, koja se odnosi na puteve i luke, a „meka“ (*soft*) infrastruktura, nazvana je „softverom“, a odnosi se na obuku kadrova, izgradnju institucija u oblasti trgovine, primenu standarda, pravila o poreklu robe, pitanje organizacije rada carinske službe, kao i na izgradnju informacione baze za trgovinu i prikupljanje podataka o mogućnostima osvajanja određenih tržišta.<sup>119</sup> Dakle, meka infrastruktura samo u jednom svom segmentu predstavlja modernizaciju rada carinske službe, mada, za neka od navedenih pitanja, takođe možemo reći da su povezana sa radom carinske službe. U pitanju je i primena sanitarnih i fitosanitarnih kontrola i primena standarda, kao i primena pravila o poreklu robe.

O neodvojivosti transportne i trgovinske infrastrukture, govorio je i predsedavajući COMESA Predsednik Mwai Kibaki (*Mwai Kibaki*) tokom Konferencije održane 6-7. aprila 2009. godine u Lusaki, posvećenoj izgradnji Programa za koridor Sever-Jug, kada je naveo značaj izgradnje infrastrukture i to fizičke, odnosno, transportne, ali i trgovinske infrastrukture, odnosno, izgradnje trgovinskog kapaciteta: „Ukoliko želimo da uspešno realizujemo našu viziju stvaranja pulsirajuće i integrisane zone slobodne trgovine, od vitalnog je značaja da razvijemo regionalnu fizičku infrastrukturu i trgovinski kapacitet“.<sup>120</sup> O odnosu transportne i trgovinske infrastrukture je istom prilikom govorio i predstavnik EAC koji izgradnju transportne infrastrukture poistovećuje sa transportnom mrežom (*transport network*), a trgovinsku infrastrukturu sa trgovinskim okruženjem, ili okolinom (*trade environment*): „Putem stvaranja Programa za izgradnju koridora Sever-Jug, imamo jedinstvenu priliku da stvorimo savremenu regionalnu transportnu mrežu i trgovinsko okruženje, koje će povećati trgovinu i investicije“.<sup>121</sup>

---

<sup>119</sup> *Aid for Trade — Maintaining Momentum*, Sajt Međunarodnog trgovinskog centra, Internet: [www.intracen.org/docman/PRSR13925.pdf](http://www.intracen.org/docman/PRSR13925.pdf), (10.10.2010.).

<sup>120</sup> Sajt Međunarodnog trgovinskog centra, *Increasing Trade and Competitiveness in Africa*, Internet: [www.intracen.org/aidfortrade/documents/lusaka/aid\\_06apr09\\_pressconf\\_e.pdf](http://www.intracen.org/aidfortrade/documents/lusaka/aid_06apr09_pressconf_e.pdf), (10.10.2010.).

<sup>121</sup> *Ibidem*.



Svetska banka je osnovala fond pod nazivom Olakšice za Olakšavanje trgovine. Prilikom definisanja prioriteta Fonda, uočeno je da je potrebno uložiti finansijska sredstva bez kojih se ne mogu dovoljno efikasno pružati usluge iz oblasti Olakšavanja međunarodne trgovine. Te raznovrsne usluge se odnose kako na *logistiku, bezbednost transporta*, tako i na *obavljanje kontrola, uzimanje uzoraka za inspekcijske preglede, rad carinskih agenata*. Da bi se ove usluge uopšte i mogle pružati dovoljno efikasno, potrebno je uložiti sredstva u Izgradnju trgovinske infrastrukture, što je u ovom slučaju jedan sveobuhvatan pojam.<sup>122</sup>

Prema USAID-u, *trgovinska infrastruktura* se tumači ne kao odvojen pojam od transportne infrastrukture, već kao širi pojam, koji se sastoji od *efikasnog transporta* i *telekomunikacija*, kao i od pruženih *usluga zasnovanih na znanju*.<sup>123</sup>

Tokom Konferencije održane 6-7. aprila 2009. godine u Lusaki, povodom stvaranja Programa za koridor Sever-Jug, izjasnila se i Katarina Ešton (*Catherine Ashton*), Komesar EU za trgovinu, koja je ovom prilikom ukazala na postojanje barijera u međunarodnoj trgovini koje su izazvane nedovoljno razvijenom *transportnom infrastrukturom*, ali i *trgovinskom* koja se ogleda u komplikovanim i zamršenim procedurama koje se primenjuju tokom vođenja carinskog postupka, u koje se ubraja i roba u tranzitu: „U vreme privredne krize moramo učiniti sve što je potrebno kako bismo Olakšali odvijanje trgovinskih tokova, što predstavlja izvor rasta i stvaranja novih radnih mesta. Inicijativa za izgradnju koridora Sever-Jug je najbolji primer kako ciljano osnivanje fonda može doprineti ukljanjanju barijera u međunarodnoj trgovini, koje su izazvane niskim nivoom razvoja infrastrukture i postojanjem zamršene zakonske regulative“.<sup>124</sup>

---

<sup>122</sup> Gerard McLinden, Alina Muštra, Presentation “Trade Facilitation Facility, WTO Trade Facilitation Negotiations Support Program – Next steps for Annex D Orgs, LPI Update”, Global Facilitation Partnership meeting, International Trade Department, World Bank, 2009. Internet: [www.unctad.org/sections/wcmu/docs/GFPs3dMM.pdf](http://www.unctad.org/sections/wcmu/docs/GFPs3dMM.pdf) (27.11.2010.).

<sup>123</sup> USAID, *Trade Capacity Building in the Service Sector — A Resource Guide*, ed. Victoria Waite, Jaime Nino, United States Agency for International Development, Washington, 2004, p. 8.

<sup>124</sup> Sajt Međunarodnog trgovinskog centra, *Increasing Trade and Competitiveness in Africa*, Internet: [www.intracen.org/aidfortrade/documents/lusaka/aid\\_06apr09\\_pressconf\\_e.pdf](http://www.intracen.org/aidfortrade/documents/lusaka/aid_06apr09_pressconf_e.pdf), (10.10.2010.).

Sa ciljem izgradnje trgovinske infrastrukture u DC koje nemaju dovoljno sredstava, pokrenuta je najopsežnija inicijativa do sada, Program pomoći za razvoj međunarodne trgovine, koja je rezultat rada članica WTO koje su uočile potrebu multilateralnog trgovinskog sistema za poboljšanjem postojećeg i izgradnjom boljeg trgovinskog kapaciteta, neophodnog za primenu odluka i pravila koji će se tek donositi tokom pregovora o TF.

#### **4.1. Izgradnja trgovinskog i transportnog kapaciteta i razvojna dimenzija međunarodne trgovine**

Međunarodna trgovina predstavlja jedan od osnovnih faktora razvoja, kako za Razvijene zemlje, tako i za DC. Na Konferenciji iz Montereja 2002. godine, u organizaciji Ujedinjenih nacija, zaključeno je da „univerzalan, na pravilima zasnovan, otvoren, nediskriminatoran i pravičan multilateralan trgovinski sistem, kao i tome svrsishodna liberalizacija spoljne trgovine, suštinski može stimulisati razvoj, što bi koristilo zemljama na svim nivoima razvoja. U tom pogledu, ponavljamo svoju posvećenost pitanju trgovinske liberalizacije, ubedeni da međunarodna trgovina u punom smislu učestvuje u promovisanju privrednog rasta, zaposlenosti i razvoja za sve“.<sup>125</sup> Pored toga, u Konsenzusu (Paragraf 27), takođe je navedeno kako je osnovni uslov, da bi međunarodna trgovina uopšte donela koristi, a često bila i jedini spoljni izvor razvojnog finansiranja, stvaranje novih, ili poboljšanje rada starih institucija i politika. Značajnu ulogu među njima ostvaruje trgovinski kapacitet, uključujući i instituciju poput carinske službe.

Razvoj međunarodne trgovine svakako je deo šireg koncepta sveukupnog privrednog razvoja. U Milenijumskoj Deklaraciji UN, koja je usvojena 8. septembra 2000. godine, ustanovljen je niz razvojnih ciljeva, čije ostvarenje zahteva stvaranje adekvatnog okruženja na nacionalnom i na međunarodnom nivou, među kojima je i razvoj međunarodne trgovine i unapređenje uslova neophodnih za njeno odvijanje.<sup>126</sup> Kada je u

---

<sup>125</sup> Sajt Ujedinjenih nacija, *Monterrey Consensus of the International Conference on Financing for Development*, Internet: [www.un.org/esa/ffd/monterrey/MonterreyConsensus.pdf](http://www.un.org/esa/ffd/monterrey/MonterreyConsensus.pdf) (10.09.2010.).

<sup>126</sup> Sajt Ujedinjenih nacija, Internet: [www.un.org/special-rep/ohrls/lldc/Almaty\\_PoA.pdf](http://www.un.org/special-rep/ohrls/lldc/Almaty_PoA.pdf) (10.09.2010.).

pitanju međunarodna trgovina, za njen razvoj je potrebna i izgradnja trgovinskog kapaciteta.

O povezanosti međunarodne trgovine i privrednog razvoja govori se i u paragrafu broj 1 Deklaracije Ministarske konferencije WTO koja je održana u Dohi 2001. godine, gde je rečeno da je multilateralni trgovinski sistem otelotvoren u WTO, značajno doprineo privrednom rastu, razvoju i zaposlenosti u poslednjih pedesetak godina. U Paragrafu broj 2 je navedeno da „međunarodna trgovina može ostvariti glavnu ulogu u ostvarenju privrednog razvoja i smanjenju siromaštva“. Dalje se navodi da se potpisnici Deklaracije obavezuju da će učiniti napore kako bi DC, a naročito LDC, ostvarile udeo u međunarodnoj trgovini srazmerno potrebama sopstvenog privrednog razvoja. Takođe je naveden i značaj programa za izgradnju kapaciteta, odnosno infrastrukture, kao i obezbeđenja finansijskih sredstava za obezbeđenje tehničke pomoći, što međunarodnoj trgovini pruža i razvojnu dimenziju.<sup>127</sup>

Međunarodna trgovina može značajno da doprinese rastu i razvoju privreda, odnosno, može da utiče na poboljšanje standarda, što nam dokazuje podatak da porast udela spoljne trgovine u GDP za samo jedan procentni poen, povlači porast nivoa dohotka za 0,9 čak do 3 procentna poena.<sup>128</sup>

Stav UNCTAD-a je da Olakšavanje međunarodne trgovine i privredni razvoj ostvaruju odnos uzajamne korisnosti. Naime, Olakšavanje međunarodne trgovine i transporta predstavlja ispunjenje neophodnog uslova za ostvarenje izvozne konkurentnosti svake privrede, a to dalje dovodi do porasta proizvodnje radi izvoza i porasta zaposlenosti, dakle dovodi do privrednog razvoja. Sa druge strane, upravo DC i LDC evidentiraju probleme u pokušajima da primene mere iz domena TF.<sup>129</sup>

---

<sup>127</sup> Sajt WTO, *Ministerial Declaration*,

[http://www.wto.org/english/thewto\\_e/minist\\_e/min01\\_e/mindecl\\_e.htm](http://www.wto.org/english/thewto_e/minist_e/min01_e/mindecl_e.htm) (12.09.2010.).

<sup>128</sup> Patrick Love, Ralph Lattimore, *International Trade — Free, Fair and Open?*, OECD, Paris, 2009, p. 3.

<sup>129</sup> UNCTAD, *Efficient Transport and Trade Facilitation to Improve Participation by Developing Countries in International Trade*, Document TD/B/COM.3/72, Geneva, 2006, p. 3.

Uloga međunarodne trgovine i transporta važna je kako Razvijenim zemljama, tako i DC. Čak, DC i mnogo više jer se smatra da su međunarodna trgovina i transport „ključne komponente konkurentnosti DC na međunarodnom tržištu“.<sup>130</sup>

Za DC, a posebno za grupu Najmanje razvijenih zemalja, učestvovanje u međunarodnoj trgovini predstavlja „ključni stub razvojnih strategija i glavni vodič ekonomskog rasta i smanjenja siromaštva“<sup>131</sup>. Da bi mogle ostvariti koristi od međunarodne trgovine, DC, a naročito LDC, moraju pored otvorenijih tržišta, što zavisi od spoljnotrgovinskih politika zemalja na čija tržišta njihova roba pristiže, dobiti priliku da njihova roba do tih tržišta i stigne. Za tako nešto potreban je odgovarajući **trgovinski i transportni kapacitet**. Da bi došlo do izgradnje prvenstveno trgovinskog kapaciteta, LDC se ne mogu osloniti samo na sopstvene izvore sredstava, već je potrebno i učešće velikog broja međunarodnih organizacija i donatora, koji bi pokrenuli inicijative za izgradnju trgovinskog, ali i transportnog kapaciteta. Privredni razvoj i povećanje spoljne trgovine LDC uslovljeno je dakle sa dva elementa:

1. Pristup tržištima zemalja članica WTO,
2. Izgradnjom trgovinskog i transportnog kapaciteta;

Uz inicijativu za Olakšavanje međunarodne trgovine i na taj način povećavanja konkurentnosti određene zemlje na međunarodnom tržištu, treba imati u vidu i Olakšavanje međunarodnog transporta, jer su međunarodna trgovina i transport neodvojive kategorije, odnosno transport predstavlja važnu komponentu trgovinske logistike (transport, skladištenje, utovar, distribucija, upravljanje informacijama). Olakšavanje međunarodne trgovine i Olakšavanje međunarodnog transporta su u bliskoj vezi, između ostalog i zato što je prevoznik, kao predstavnik transporta, upravo onaj subjekt koji se prvi suočava sa barijerama koje su vezane za spoljnotrgovinski proces, odnosno, on dolazi u kontakt sa carinom, suočava se sa sporom procedurom, ambicioznim zahtevima u pogledu dokumenata, ili pak sa ograničenjima koja se nameću tranzitnoj trgovini. Ukoliko bi Olakšavanje međunarodne trgovine povećalo obim i

---

<sup>130</sup> Internet, Sajt UNCTAD-a, Transport and Trade Facilitation, [www.unctad.org/Templates-WebFlyer.asp?intItemID=5748&lang=1&print=1](http://www.unctad.org/Templates-WebFlyer.asp?intItemID=5748&lang=1&print=1), (12.12.2010.).

<sup>131</sup> WTO, *Harnessing Trade for Development in Least-Developed Countries*, Publication, WTO, Geneva, 2011, p. 1.

vrednost međunarodne trgovine, upravo olakšavajući i smanjujući barijere na koje nailazi prevoznik, onda će i ubrzanje pružanja transportnih usluga uticati na povećanje trgovine na međunarodnom nivou, dakle radi se o jednom „kružnom procesu“.

*Razvojna dimenzija međunarodne trgovine* značajno zavisi od tri komponente:

- **transportnog sistema**, koji treba da bude pouzdan i efikasan u odnosu na troškove,
- **zakonodavnog okvira** koji treba da bude prvenstveno transparentan, a zatim i pojednostavljen i harmonizovan,
- kao i od **efikasnosti procedura** koje se koriste u spoljnotrgovinskim operacijama.

Na osnovu podataka naredne tabele, uočavamo da su sva tri važna indikatora koja ukazuju na dostignut stepen izgradnje trgovinskog kapaciteta u jednoj zemlji, povezana sa indikatorom dostignutog stepena razvoja jedne zemlje, a to je dohodak po glavi stanovnika (*per capita income*). Naime, zemlje koje se nalaze na visokoj poziciji kada je *per capita* dohodak u pitanju, dakle, bogate zemlje, ujedno predstavljaju i grupu zemalja u kojima se obavljanje carinske procedure odvija u najkraćem roku, takođe, radi se o procedurama koje zahtevaju najmanji broj dokumenata i potpisa, što u celosti znači da imaju visok stepen izgrađenosti trgovinskog kapaciteta i da samim tim u manjoj meri primenjuju APNB.

Tabela broj 9: Povezanost indikatora ostvarenog stepena Olakšavanja međunarodne trgovine i nivoa dohotka

Nivo dohotka zemalja	Prosečno potrebno vreme za obavljanje carinske procedure	Prosečan broj potrebnih dokumenata	Prosečan broj zahtevanih potpisa
Bogate zemlje	16	7	4
Viši-srednji nivo	28	10	9
Niži-srednji nivo	40	12	16
Siromašne zemlje	61	13	28

Izvor: UNCTAD, “Efficient Transport and Trade Facilitation to Improve Participation by Developing Countries in International Trade”, Document TD/B/COM.3/72, Geneva, 2006, p. 3.

Upravo je razvojna dimenzija međunarodne trgovine usloвила povećanje zahteva brojnim zemljama da poboljšaju rad carinske službe. Jer, stopa rasta međunarodne

trgovine već decenijama prevazilazi stopu rasta GDP na svetskom nivou. U periodu od 1980-1999. godine obim robnog izvoza je uvećan za 250 procentnih poena. U istom tom periodu, GDP je uvećan za 164 procentna poena.<sup>132</sup> Sledeći faktor koji značajno utiče na zemlje da promene i poboljšaju rad carinske službe jeste razvoj kompleksnih logističkih sistema, prvenstveno dostava „tačno na vreme“ (*just-in-time*), koja kompanijama omogućuje realizaciju „linijske proizvodnje“ sa frekventnim, ali manjim isporukama sirovina i poluproizvoda, neophodnih u proizvodnji, što dalje iziskuje organizovan logistički sistem. Treći faktor koji utiče na razvoj carinske službe, jesu novi zadaci koji se postavljaju upravo pred carinske organe, a odnose se na pitanje „bezbednosti“, odnosno na sve veći broj restrikcija kojima se obezbeđuje bezbednost proizvoda koji se uvoze, kako ekološka, tako i sanitarna i fitosanitarna, ali to dalje predstavlja organizacioni izazov za carinske organe i celokupnu carinsku administraciju čine daleko kompleksnijom, dužom, a neretko se upravo ovaj aspekt koristi kao novi vid barijera ulasku inostrane robe u zemlju. Porast broja regionalnih ekonomskih integracija i povećanje primene pravila o poreklu robe, takođe su usloveli potrebu za modernizovanjem carinskih procedura.

Početna ideja o potrebi za pružanjem tehničke i finansijske pomoći LDC, između ostalog i radi razvoja trgovinskog kapaciteta ovih zemalja, datira od 2001. godine i to od Konferencije UN o LDC, tokom koje je usvojen **Briselski program aktivnosti** (*Brussels Programme of Action — BPOA*). U okviru svih aktivnosti, određenih tako da se pruži pomoć LDC, nalazi se i Obaveza broj 5 — „Povećanje razvojne uloge spoljne trgovine“. Dalji rad WTO prilikom pružanja pomoći LDC, nalazi se upravo u ovom domenu. Samo šest meseci nakon usvajanja ovog Programa, lansirana je Doha runda pregovora, tokom koje se dalje pregovaralo o pitanjima pokrenutim tokom Konferencije UN, kada je doneta BPOA. Obavezu broj 5 su Ministri odlučili da integrišu u radne okvire same WTO.

---

<sup>132</sup> Michael Keen (ed.) *Changing Customs: Challenges and Strategies for the Reform of Customs Administration*, IMF, Washington, DC, 2003, in: Michael Engman, “The Economic Impact of Trade Facilitation”, *Overcoming Border Bottlenecks — The Costs and Benefits of Trade Facilitation*, OECD, Paris, 2009, p. 82.

Od kako je preuzeta inicijativa za uključivanje LDC u međunarodne trgovinske tokove, kako bi se na taj način ubrzao njihov rast, dakle od 2001. godine, kada je usvojena BPOA i započeta Doha runda pregovora, spoljnotrgovinske performanse LDC su se značajno popravile, što govori u prilog prvim idejama da se pruži tehnička i finansijska pomoć LDC i čini ih opravdanim.

Naime, u periodu 2000-2009. godine rast izvoza iz LDC je čak prevazilazio i svetski prosek u istom vremenskom periodu. Do kraja 2009. godine udeo izvoza iz LDC u ukupnom izvozu iznosio je 1%, što je gotovo dvostruko veće učešće u odnosu na period od samo desetak godina ranije. Tokom ove prve decenije novog veka, robni izvoz iz LDC je rastao prema prosečnoj godišnjoj stopi od oko 15%, a izvoz komercijalnih usluga po stopi od oko 13%. Ukoliko se 2000. godina posmatra kao bazična godina, na sledećoj slici se uočava porast robnog izvoza iz LDC upravo tokom decenije, kada je pokrenuta inicijativa za njihovo brže uključivanje u međunarodne trgovinske tokove.<sup>133</sup>



Slika broj 2: Promena robnog izvoza iz LDC u periodu 2000-2009. godine

Izvor: WTO, *Harnessing Trade for Development in Least-Developed Countries*, Publication, WTO, Geneva, 2011, p.1.

Razlika između sredstava potrebnih za ispunjenje obaveza koje će DC i LDC preuzeti tokom odvijanja pregovora o Olakšavanju međunarodne trgovine pod okriljem WTO i skromnih sredstava koje pojedinačne DC mogu da ulože kako bi uticale na Olakšavanje

<sup>133</sup> WTO, *Harnessing Trade for Development in Least-Developed Countries*, Publication, WTO, Geneva, 2011, pp. 1-10.

međunarodne trgovine, odnosno, finansijski jaz (*gap*), koji postoji, može se popuniti na nekoliko načina. Uglavnom se ne očekuje da same DC finansiraju izgradnju trgovinskog i transportnog kapaciteta, već da se udruže sredstva iz javnih, sa sredstvima iz privatnih izvora. To se odnosi na „**javno-privatno partnerstvo**“ (*Public-Private Partnership — PPP*), koje bi omogućilo podelu rizika između privatnog i javnog kapitala. To posebno dobija na značaju od 2008. godine, odnosno, početaka svetske privredne krize, koja je usporila i smanjila izvore posebno javnog kapitala i njihovo ulaganje u **poboljšanje infrastrukture**, radi izgradnje trgovinskog i transportnog kapaciteta. Privatni kapital je i pre vremena kada je nastupila svetska privredna kriza, bio prilično nezainteresovan za izgradnju trgovinskog i naročito, transportnog kapaciteta. Zato, udruživanje javnog i privatnog izvora finansiranja, predstavlja jedno od rešenja za prevazilaženje finansijskog jaza za DC, posebno za LDC.

Rezultat Zajedničkog javno-privatnog partnerstva, najbolje se sagledava u ostvarenom porastu produktivnosti. Takav primer je porast produktivnosti koji je ostvaren u pet najbolje ocenjenih luka iz podregiona Subsaharske Afrike, u kojima je uvedeno privatno upravljanje, a koji se odnosi na tri puta veći broj kontejnera koji se utovaruje i istovaruje u luci, u odnosu na pet najmanje produktivnih luka. Na primer, konačan pozitivan rezultat jedne inicijative PPP primenjene za određenu luku, mogao bi se ogledati u sledećem: porastu produktivnosti prevoza za 24 procentna poena, smanjenju troškova prevoza od 20 procentnih poena i poboljšanje kontrole pristizanja vozila do carinske kontrole.<sup>134</sup>

Kada je u pitanju obuka kadrova i pružanje tehničke pomoći, do 2009. godine, uglavnom su je pružale međunarodne institucije, ali je uključen i privatni sektor, putem PPP i to upravo radi transfera veština i znanja. Posebna je i uloga PPP koncepta u slučaju tranzitnih, naročito Zemalja u razvoju koje nemaju izlaz na more, jer omogućuje dodatna sredstva za investiranje u trgovinsku i transportnu infrastrukturu.

---

<sup>134</sup> UNCTAD, *Report of the Multi-year Expert Meeting on Transport and Trade Facilitation on its second session*, Document: TD/B/B.I/MEM.1/6, Geneva, 2009, p. 7.



## **4.2. Specifičnost položaja Zemalja koje nemaju izlaz na more i uloga tranzita u izgradnji trgovinskog i transportnog kapaciteta**

U posebnoj, uglavnom nepovoljnoj poziciji za neometano odvijanje međunarodne trgovine jesu Zemlje koje nemaju izlaz na more (*Landlocked countries — LLC*), dakle nemaju svoju luku, upravo zbog povećane zavisnosti od susednih zemalja i ostalih zemalja preko čije teritorije prelaze trgovinski koridori, što je neophodno da bi roba stigla do pomorske, ili rečne luke, kao i do spoljnotrgovinskih partnera.

Postoje mišljenja da afričke LLC, koje su ujedno i DC (*Landlocked Developing Countries — LLDC*), imaju veliki nedostatak koji se reflektuje u čak 50% višim transportnim troškovima, kao i u 50% manjem obimu trgovine u odnosu na zemlje sličnog nivoa razvoja, koje pritom imaju izlaz na more. Podaci govore da je jedna od pet zemalja u svetu, zapravo Zemlja koja nema izlaz na more. Posebno je u tom pogledu brojem ovih zemalja „bogat“ region Subsaharske Afrike, u kom bar jedna od tri zemlje pripada ovoj kategoriji. To su uglavnom zemlje sa niskim nivoom dohotka, odnosno, čak 20 zemalja od 54 sa niskim nivoom dohotka, pripada grupi Zemalja koje nemaju izlaz na more, a većina se nalazi u regionu Subsaharske Afrike. Na strani zemalja koje se nalaze na visokom nivou dohotka, od njih 35, samo tri zemlje pripadaju kategoriji LLC. Pokazalo se i da LLC manje trguju i to čak za 30 procentnih poena, a ostvaruju i sporiji privredni rast i to za 1,5 procentnih poena, u odnosu na zemlje koje imaju izlaz na more (*costal countries*).<sup>135</sup>

Ima i izvora koji ukazuju na nešto drugačije učešće ovih zemalja, ali su razlike neznatne. Naime, od 31 LLC koje su i DC, 16 zemalja se smatra visoko zaduženim zemljama, a 20 od 50 LDC sveta pripadaju grupi LLDC. Smatra se da su troškovi transporta u slučaju prosečne LLC oko 50 % viši u odnosu na prosečnu zemlju koja ima izlaz na more, ali je obim trgovine niži za 60%. Najveći deo navedenih troškova nastao je usled potrebe da se pređe granična i carinska kontrola. U slučaju zemalja afričkog kontinenta, ukupni troškovi koji nastaju prelaskom graničnog prelaza jednaki su

---

<sup>135</sup> Jean-François Arvis, Gaël Raballand, Jean-François Marteau, “The Costs of Being Landlocked: Logistics Costs and Supply Chain Reliability”, *World Bank Policy Research Work Paper 4258*, World Bank, Washington, 2007, pp. 3-4.

troškovima kopnenog transporta u dužini puta od oko 1 600 km, ili čak 11 000 km pomorskog puta. Za razliku od ovih zemalja, prelazak granice u zapadnoj Evropi stvara troškove koji su ekvivalentni prelasku 160 km drumskog puta. Biti LLDC u Africi predstavlja ograničenje koje možemo iskazati i troškovima koji nastaju prilikom uvoza robnog kontejnera u neku od njenih DC. Ukoliko se uveze kontejner iz Severne Evrope u Senegal, troškovi uvoza će iznositi 1 610 USD, ukoliko se isti kontejner uveze u Mali, s tim da se preveze do Senegala, troškovi će iznositi 2 380 USD. Sličan odnos postoji i u slučaju uvoza kontejnera u Ganu, čiji su troškovi 1 815 USD, u odnosu na troškove uvoza istog kontejnera od čak 2 615 USD, u Burkinu Faso, da bi roba putovala do Gane.<sup>136</sup> Dakle, gotovo duplo veći troškovi uvoza istog kontejnera, a najveći deo ovih troškova nastaje usled komplikovanih carinskih procedura.

Povećavanje transportnih troškova usled specifičnosti geografske pozicije LLDC, većini LLDC predstavlja najveću prepreku u razvoju spoljne trgovine. Ovakva geografska pozicija uvećava troškove višestruko, a najdrastičniji primeri su LLDC sa teritorije afričkog kontinenta. Tako, na primer, prevoz robe brodom, u standardnom kontejneru iz luke Baltimor u SAD do Obale Slonovače, košta približno 3 000 USD. Da bi se poslao isti takav kontejner, iz istog mesta otpreme, ali u Centralnoafričku Republiku, troškovi narastaju čak do 13 000 USD. Sličan je i primer otpreme robe iz holandske luke Roterdam, koja prelazi vazdušnim transportom više od 7 300 km, po ceni od 1 400 USD, do Tanzanije, da bi preostalih 1 280 km do Kigalija u Ruandi prešla po duplo višoj ceni.<sup>137</sup>

Udaljenost od luka i pomorskih puteva, nemogućnost za slanje robe samo jednim prevoznim sredstvom, već postojanje potrebe za kombinovanim transportom, pretovarom i skladištenjem, u slučaju LLDC, dodatno povećava troškove obavljanja spoljne trgovine. Korišćenje pomorskog prevoza predstavlja korišćenje jeftinijeg oblika transporta, a zemlje koje su LLDC, najčešće ne poseduju ni adekvatnu opremu, poput kontejnera, ili dizalica, samim tim što nemaju svoju luku, pa im se i na taj način

---

<sup>136</sup> Jean-François Arvis, "Transit and the Special Case of Landlocked Countries", in: *Customs Modernization Handbook*, (ed. Luc de Wulf, José Sokol), World Bank, Washington, 2005, pp. 244-245.

<sup>137</sup> United Nations Economic Commission for Europe, *Landlocked Countries: Opportunities, Challenges, Recommendations*, Internet: [www.unece.org/trade/ctied6/trd-02-23e.pdf](http://www.unece.org/trade/ctied6/trd-02-23e.pdf) (20.06.2009.), p. 5.

usporavaju mogućnosti za brzi plasman robe koja bi se mogla iznenada tražiti, po visokoj ceni, na međunarodnom tržištu.

Transportni troškovi za robu iz Zemlje u razvoju koja je LLC su oko 50% viši u odnosu na troškove zemalja koje imaju izlaz na luke. A koliko je bitan pomorski transport govori i podatak da transport robe pomorskim putem u dužini od 1 000 km predstavlja samo 4% dodatnih troškova na ukupne transportne troškove robe, dok transport robe kopnenim putem u dužini od istih 1 000 km, iziskuje dodatnih 30% transportnih troškova.<sup>138</sup>

U ovim zemljama, vreme tranzita je uglavnom znatno duže nego što je potrebno, upravo zbog zadržavanja na granicama, kao i usled komplikovanih i dupliranih procedura i nedostatka informacija i komunikacione tehnologije. Neefikasnost koja nastupa u ovakvim okolnostima „stvora znatno veće prepreke u tranzitu u odnosu na nedovoljno razvijenu putnu infrastrukturu“. Postoje procene da je trošak koji za jednu LLDC nastaje usled postojanja čitavog niza neefikasnosti na putnim koridorima, koje se odnose na sprovođenje procedura pre ukrcavanja robe na prevozno sredstvo, tranzitiranje preko teritorija velikog broja zemalja kao i carinske i granične kontrole, odgovara vrednosti od 6,6% vrednosti robe kojom se trguje.<sup>139</sup>

Pojam **tranzita** se odnosi na kretanje robe preko više carinskih teritorija bez plaćanja carinskih dažbina, što bi bilo obavezno u slučaju uvoza robe. Tri su moguća slučaja kada se roba nalazi u tranzitu. Prvi, ukoliko je u pitanju strana roba koja samo prolazi kroz određenu zemlju bez zadržavanja, drugi slučaj, ukoliko je roba prijavljena uvoznoj carinarnici i upućena na carinski terminal u unutrašnjosti zemlje, gde će biti sproveden carinski postupak, što je slučaj domaćeg tranzita i treći slučaj, kada je roba izvezna ocarinjena na terminalu u unutrašnjosti zemlje, stekla je time status strane robe, a zemlju napušta na graničnom prelazu.<sup>140</sup> Za prvi slučaj tranzita, kako bi se ubrzao

---

<sup>138</sup> UNCTAD, *Trade facilitation opportunities for landlocked and transit developing countries*, document UNCTAD/DTL/TLB/MISC/2008/2, Geneva, 2008.

<sup>139</sup> UNCTAD, *Report of the Multi-year Expert Meeting on Transport and Trade Facilitation on its second session*, Document: TD/B/B.I/MEM.1/6, Geneva, 2009, p. 6

<sup>140</sup> Jelena Kozomara, *Spoljnotrgovinsko poslovanje*, Institut za ekonomsku diplomatiju, Beograd, 2005, str.150.

tranzit robe kroz više zemalja, ubrzana je procedura **uvođenjem TIR karneta**, čime je i sprečena mogućnost namernog zadržavanja robe na carinama i smanjeni troškovi koji bi tom prilikom mogli nastati. Ovo je još jedan od načina za smanjivanje uticaja APNB u međunarodnoj trgovini. Regulisanje pitanja tranzita je važno i za dve grupe proizvoda, a to su prvenstveno isparljivi proizvodi, odnosno, proizvodi koji brzo menjaju kvalitet i kvantitet, kao i veoma vredni proizvodi, jer se često dešava da se takvi tovari izgube u tranzitu. Da bi se carinski tranzit mogao regulisati i obavljati, neophodno je nekoliko uslova. To su prvenstveno: pružanje bezbednosti za robne kontejnere koji se nalaze u tranzitu preko više carinskih teritorija, zatim, neophodno je obezbeđenje sistema garancije, što je za mnoge zemlje rešeno sistemom TIR, kao i postojanje centralizovane baze podataka i toka informacija koji treba da omogući informaciono-komunikaciona tehnologija. Tranzitu najviše štete može naneti nedovoljno razvijeni trgovinski kapacitet i to nedovoljno efikasna i korumpirana carinska služba.

Pored bankarske garancije, efektivne carinske kontrole, adekvatne saobraćajne infrastrukture, za obavljanje tranzita, potrebni su i bilateralni i međunarodni sporazumi, što je još jedan od doprinosa izgradnji trgovinskog kapaciteta i na taj način pospešivanje međunarodne trgovine. Na osnovu **TIR Konvencije** iz 1975. godine, odobrena je upotreba TIR karneta. Konvencija je nastala na osnovu Carinske konvencije UN o međunarodnom transportu robe sa TIR karnetom (*UN Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets*), iz 1960. godine i predstavlja jedini univerzalni tranzitni sistem u svetu. Konvenciju TIR je potpisalo preko 60 zemalja, među kojima se nalazi u Evropska unija. Najveći broj potpisnica su zemlje Evrope, zatim Severne Afrike, Bliskog i Srednjeg Istoka, kao i SAD, Kanada, Čile i Urugvaj. Konvencija je i doneta da bi se olakšalo odvijanje međunarodnog transporta robe koja na svom putu prelazi preko više carinskih teritorija, kao i da bi se međunarodni transport dodatno olakšao povećanjem efikasnosti multimodalnog, ili kombinovanog transporta. Ali, Konvenciju primenjuju samo zemlje koje su i njene potpisnice, ostale nemaju takvu obavezu, pa je stoga regulisanje ovog pitanja pod okriljem WTO, na multilateralnom nivou, gotovo imperativ za oblast tranzita.

Zahvaljujući TIR karnetu ubrzava se kretanje robnih tovara, tako što se carinska kontrola vrši po pojednostavljenom i standardizovanom postupku i to bez otvaranja pošiljke, bez ostavljanja garantnih depozita na granicama i to sve i smanjuje troškove i ubrzava proceduru i transport. Naime, roba sa TIR karnetom se transportuje u posebno osiguranim vozilima i kontejnerima, sa uočljivom TIR tablom. Sa aspekta carinske procedure, značajno je da sve mere carinske kontrole koje je sprovela zemlja otpreme robe, moraju biti prihvaćene od strane zemalja tranzita, kao i odredišne zemlje. U zemlji otpreme izdaje se TIR karnet koji mora pratiti robu i koji se koristi kao kontrolni dokument i u zemlji otpreme, kao i u tranzitnoj i odredišnoj zemlji. Carinski pregled robe vrši se samo u polaznoj carinarnici i u carinarnici odredišne zemlje. Tako TIR dokument postaje dokument za carinski nadzor tokom prolaska robe preko određene carinske teritorije, ali ima i ulogu dokumenta koji se koristi za carinjenje robe, jer se prilikom prijavljivanja robe na šalteru carine, ulaže TIR karnet umesto carinske deklaracije, tako da se ovaj dokument smatra carinskim dokumentom.<sup>141</sup>

Kako bi se omogućilo ispunjenje dva bazična zahteva u međunarodnom tranzitnom saobraćaju, odnosno, kako bi se omogućio transport robe sa minimalno obavljenom kontrolom, da se roba ne bi dodatno zadržavala, sa jedne strane, kao i maksimalno poštovanje principa bezbednosti za koje je nadležna carinska služba, **TIR sistem** je zasnovan na **četiri osnovna stuba**:<sup>142</sup>

- Roba treba da bude transportovana u bezbednim vozilima, ili kontejnerima;
- Sve takse treba da budu pokrivena jednom važećom međunarodnom garancijom;
- Robu će od zemlje polaska pratiti međunarodno priznat karnet, koji će biti osnova za kontrolu kako u zemlji polaska, tako i u tranzitnim zemljama i u zemlji dolaska.
- Sve mere carinske kontrole koje su preduzete u zemlji polaska, treba da budu prihvaćene u zemljama tranzita i konačnom odredištu.

---

<sup>141</sup> Više videti u: Jelena Kozomara, *Spoljnotrgovinsko poslovanje*, Institut za ekonomsku diplomatiju, Beograd, 2005, str. 150-151.

<sup>142</sup> Francois Corfmat, Adrien Goorman, "Transit", in: *Changing Customs — Challenges and Strategies for the Reform of Customs Administration*, (ed. Michael Keen), International Monetary Fund, Washington, 2003, p. 112.

Pitanje tranzita pokrenulo je brojna pitanja, od zaštite interesa zemalja preko čijih teritorija roba tranzitira, pa do povećanja mogućnosti za razvoj međunarodne trgovine od strane LLDC. Na *Međunarodnoj ministarskoj konferenciji LLDC i tranzitnih DC i zemalja donatora i međunarodnih finansijskih i razvojnih institucija o saradnji u oblasti tranzitnog transporta*, koja je održana u **Alma-Ati, u Kazahstanu** od 28-29. avgusta 2003. godine, donet je **Akcionni program** (*Almaty Programme of Action — APA*). Cilj Programa je razvoj efikasnog sistema tranzitnog transporta u LLDC i tranzitnim DC, sa osvrtom na interese i jedne i druge strane, odnosno i LLDC i zemalja koje su tranzitne i ujedno i DC. Glavni cilj APA jeste skretanje posebne pažnje na potrebe LLDC i ustanovljenje novog akcionog plana za **razvoj efikasnog tranzitnog transportnog sistema**. Radi ostvarenja navedenih ciljeva, APA ima i definisane prioritete, a to su: formulisanje politike tranzita, izgradnja trgovinskog i transportnog kapaciteta, Olakšavanje međunarodne trgovine i definisanje mera finansijske podrške na međunarodnom nivou.<sup>143</sup>

Jedan od doprinosa izgradnje trgovinskog kapaciteta jeste i upotreba „**elektronske oznake**“ (*Electronic seal*), koji se primenjuje sa namerom da se obezbedi identifikovanje drumskih vozila koji sa svojim robnim tovarima tranzitiraju preko teritorija više zemalja. Elektronski pečat kojim se obeležava svaki kamion prilikom ulaska u zemlju, u svakom trenutku elektronskom sistemu za posmatranje pruža informaciju o kretanju kamiona, a prijavljuje i sve nepravilnosti.<sup>144</sup>

Zemlje koje nisu potpisnice TIR Konvencije, najčešće pristupaju bilateralnim i regionalnim sporazumima. Kada je u pitanju drumski prevoz, Švajcarska je definisana kao tranzitna zemlja, tako da je 1998. godine sa EU potpisala *bilateralni* sporazum o tranzitu, kojim se postepeno uvodi tranzit kamiona do 40 tone preko njene teritorije, a Švajcarska se obavezala da će investirati u poboljšanje infrastrukture, odnosno u mrežu železnice i tunela. To je primer sporazuma koji nije zasnovan na političkoj, već na ekonomskoj ulozi i značaju za Švajcarsku kao LLC.

---

<sup>143</sup> Sajt Ujedinjenih nacija, Internet: [www.un.org/special-rep/ohrls/lldc/Almaty\\_PoA.pdf](http://www.un.org/special-rep/ohrls/lldc/Almaty_PoA.pdf) (10.09.2010.).

<sup>144</sup> Francois Corfmat, Adrien Goorman, “Transit”, in: *Changing Customs — Challenges and Strategies for the Reform of Customs Administration*, (ed. Michael Keen), International Monetary Fund, Washington, 2003, pp116-7.

**Bilateralni sporazumi** su često samo najava regionalne saradnje i regionalnih sporazuma. Bilateralni sporazumi se od multilateralnih sporazuma ne razlikuju samo prema broju zemalja potpisnica, već se razlike uočavaju i kada je u pitanju njihov obuhvat. Ovi sporazumi ne podrazumevaju sve osnovne principe carinskog tranzita, naročito ne pitanje garancija, već najčešće predstavljaju spisak konkretnih puteva kojima se roba transportuje i uslova njihovog transporta, kao i tačnih skladišta u LLC, čime se znatno olakšava međunarodna trgovina. Jedan od takvih sporazuma je **Indo-nepalski ugovor o spoljnoj trgovini i Ugovor o tranzitu** (*Indo-Nepal Treaty of Trade and Treaty of Transit*). Radi se o ugovoru koji se obnavlja na svakih pet godina i nastao je kao rezultat potrebe Nepala da izvoz i uvoz u ovu zemlju kopnenim putem, može da se odvija tranzitiranjem robe preko teritorije Indije. Ugovor reguliše proceduru za odvijanje transporta, određuje tačna mesta ulaska i izlaska robe iz Indije, definiše tranzitne puteve i navodi mesta skladištenja robe. U slučajevima kada bi ta ista roba trebalo da tranzitira preko teritorija većeg broja zemalja, koristi se mogućnost potpisivanja **regionalnih sporazuma**. Najveći broj do sada potpisanih regionalnih sporazuma ostvario je direktne efekte upravo kada je u pitanju tranzit.

Nekoliko velikih Regionalnih ekonomskih integracija u svetu, ili Sporazuma o slobodnoj trgovini, pored ostalih, imaju i sporazume koji se odnose na pitanje tranzita, transporta i Olakšavanje međunarodne trgovine. To su:<sup>145</sup>

- Okvirni sporazum ASEAN-a o Olakšavanju protoka robe u tranzitu (*The Association of Southeast Asian Nations Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit*);
- Okvirni sporazum o tranzitu Organizacije za ekonomsku saradnju (*Economic Cooperation Organization Transit Framework Agreement*), koji su potpisale sledeće zemlje: Avganistan, Azerbejdžan, Iran, Kazahstan, Kirgistan, Pakistan, Tadžikistan, Turska, Turkmenistan i Uzbekistan;

---

<sup>145</sup> Jean-François Arvis, "Transit and the Special Case of Landlocked Countries", in: *Customs Modernization Handbook*, (ed. Luc de Wulf, José Sokol), World Bank, Washington, 2005, pp. 260-261.

- Sporazum Zajedničkog tržišta Istočne i Južne Afrike o jedinstvenom administrativnom dokumentu (*Common Market for Eastern and Southern Africa Agreement on Single Administrative Document*);

Osnovni principi sadržani u navedenim regionalnim sporazumima koji se odnose na olakšavanje protoka robe koja se nalazi u tranzitu su: Upotreba istovetne dokumentacije i procedura, poput dokumenta SAD, što je deo standardizacije, ustanovljavanje jedne carinarnice u kojoj će biti obavljen carinski pregled, što veoma ubrzava celokupan proces, a to je upravo deo pojednostavljenja, dakle, postignuti su upravo ciljevi procesa Olakšavanja međunarodne trgovine. Ipak, još uvek je ograničeno primenjena metoda i ustanovljavanje sistema garancija, što se pokazalo kao najnedostižniji cilj.

Svi aspekti olakšavanja odvijanja tranzita koji se nisu mogli rešiti bilateralnim, ili regionalnim sporazumima, često su rešavani ustanovljavanjem **tranzitnih koridora** (*Transit Corridors*). Ovakav metod se primenjuje kao sveobuhvatan i to podrazumeva i institucionalan i administrativni i infrastrukturni pristup. To podrazumeva utvrđivanje posebne dokumentacije o tranzitu koja će se duž koridora koristiti, zatim harmonizovanje carinskih postupaka i uključivanje učesnika u spoljnotrgovinskim poslovima u realizaciju celokupnog projekta. Prednost ovog pristupa ogleda se u činjenici da je navedenu unifikaciju veoma teško postići na nacionalnim nivoima svih zemalja preko čijih teritorija se uspostavlja tranzitni koridor, dakle za cele državne teritorije i da je to daleko ostvarivije samo duž koridora.

Prema oceni UNCTAD-a iz 2003. godine, najefektniji rezultati u oblasti Olakšavanja međunarodne trgovine i transporta, postignuti su upravo duž tranzitnih koridora, kojim su povezane LLDC sa zemljama koje imaju izlaz na more. Jedan od takvih koridora je **Severni koridor** (*Northern Corridor*), koji povezuje luku Mombasa u Keniji, sa LLDC poput Ugande, Ruande i Burundija. Ustanovljeno je telo koje upravlja koridorom, a najveća dostignuća su postignuta u sledećim oblastima: pojednostavljenje carinskih procedura, unifikacija korišćenih dokumenata, poput novostvorenog dokumenta kao što je Carinska deklaracija za tranzit drumom (*Road Transit Customs Declaration*), koja prati i prilaže se uz svaku isporuku, zatim upotreba COMESA carinske deklaracije, od strane zemalja Severnog koridora. Rezultat koji je postignut meri se vremenom



potrebnim da roba iz neke od zemalja Severnog koridora stigne u luku Mombasa i u proseku, stvaranjem ovog koridora, to vreme je skraćeno sa 30 dana putovanja, na samo 15 dana. Pored ovog koridora, značajno i sa ekonomskog, a i sa istorijskog stanovišta, 1993. godine, EU je inicirala „obnavljanje“ „**Put a svile**“, transportnog koridora, koji bi povezivao čak 14 zemalja i to evropske zemlje, Crno More, Kavkaz, Kaspijsko jezero i Centralnu Aziju. Stvoren je koridor nazvan **TRACECA**, sa ciljem da se harmonizuje zakonodavstvo koje bi se primenjivalo duž koridora, da se ustanovi baza podataka, kao i da se ulože sredstva za razvoj infrastrukture. Tokom desetogodišnjeg trajanja ovog Programa uloženo je preko 120 miliona USD u infrastrukturu i pruženu tehničku pomoć.<sup>146</sup>

Uzroci nastanka troškova za LLC su definisani na dva načina i to standardnim i novijim pristupom. *Standardni pristup* uzrocima nastanka troškova ukazuje da se na visinu troškova može uticati *izgradnjom regionalne transportne infrastrukture*. Pokazalo se da je dejstvo ove komponente na iznos troškova skromne, s obzirom da su čak i neka od velikih ulaganja u infrastrukturu pokazala slab doprinos LLDC. Tada se ukazala potreba za novijim tumačenjem. *Noviji pristup* ukazuje na postojanje mišljenja da se ova grupa zemalja suočava sa *visokim troškovima logistike*, koji nisu primarno rezultat loše putne transportne infrastrukture, prvenstveno misleći na drumski transport, zato što se pokazalo da su za troškove transporta određujući tržišna struktura kamionskog prevoza, kao i mogućnosti za ubrzavanje primene regulative u oblasti tranzitnog saobraćaja. Uzroci visokih troškova logistike u LLDC se nalaze u njihovoj *nedovoljnoj pouzdanosti i nepredvidivosti*, koja proističe prvenstveno na osnovu različito određenih tržišnih struktura u pojedinačnim zemljama koje se odnose na uređenost tržišta prevoza i na odluke vlade. Da troškovi transporta ne utiču dominantno na visinu troškova logistike ukazuju i rezultati istraživanja koji su pokazali da su troškovi transporta u svetu prilično slični i da oni ne objašnjavaju veliki jaz koji postoji između LLC i priobalnih zemalja.<sup>147</sup>

---

<sup>146</sup> Ibid., pp. 261-262.

<sup>147</sup> Više videti u: Jean-François Arvis, Gaël Raballand, Jean-François Marteau, “The Costs of Being Landlocked: Logistics Costs and Supply Chain Reliability”, *World Bank Policy Research Work Paper 4258*, World Bank, Washington, 2007, p. 8.

Decenijama se mislilo da je veliko ograničenje povećanja učešća u međunarodnoj trgovini DC zapravo nedovoljno razvijena infrastruktura, ali je novijim pristupom istaknut i značaj logistike i njenih ograničenja. Bilo da je u pitanju primena savremenog ili novijeg pristupa u tumačenju uzroka nastanka povećanih troškova u slučaju Zemalja koje nemaju izlaz na more i dalje postoji potreba u LLDC da se premosti infrastrukturni jaz, ali je noviji pristup pokazao da je efikasnost pružanja logističkih usluga, među kojima je svakako i rad carinske službe, daleko važniji parametar za LLDC od stanja transportne infrastrukture. Oba pristupa su doprinela jedinstvenom određivanju ključnih elemenata koji utiču na performanse lanaca snabdevanja. To su prvenstveno transportna infrastruktura, ali je njoj, novijim pristupom, dodat i uticaj faktora koji utiču na učesnike koji pružaju usluge u realizaciji spoljnotrgovinskih poslova, kao i uticaj procedura i regulative čija se primena zahteva.

Zemlje koje nemaju izlaz na more, a pritom su i DC, imaju veliki broj zajedničkih ograničenja sa još dve kategorije zemalja, poput Malih ranjivih privreda (*Small and Vulnerable Economies — SVEs*) i Izvoznica primarnih proizvoda (*Commodity Exporters — CEs*). Čak LLDC predstavljaju jednu od dve podgrupe kategorije SVEs. Kategorija SVEs predstavlja grupu zemalja koja se sastoji od dve podgrupe, a to su *Zemlje koje nemaju izlaz na more* i *Ostrvske zemlje*. Pored zajedničkih ograničenja zajednička im je i *težnja ka ekspanziji spoljne trgovine*, kako bi ostvarile privredni rast, smanjile siromaštvo i doprinele opštem razvoju svojih zemalja.

Razlika postoji samo u pogledu jačine uticaja svakog od ograničenja na njihove mogućnosti za ekspanziju spoljne trgovine. Jedno od ekonometrijskih istraživanja zasnovano je i na analizi više zemalja (*Cross-Country Analysis*), a rezultati su pokazali da ograničenja u međunarodnoj trgovini **zavise od specifičnosti zemalja** za koje se izučava vrsta i uloga ograničenja u međunarodnoj trgovini. Ipak, nije neophodno ustanovljavati vrstu i ulogu ograničenja za svaku zemlju posebno, jer je ustanovljeno da se **zemlje koje imaju zajedničke karakteristike, suočavaju sa sličnim ograničenjima u međunarodnoj trgovini**. Merenje ograničenja je sprovedeno na 65

zemalja, koje su i DC u periodu 1981-2009. godine.<sup>148</sup> Za ove zemlje, ekonometrijska analiza je pokazala da **infrastruktura** predstavlja izvor ozbiljnih ograničenja i to jedan njen deo, *pouzdanost električne energije*, u odnosu na *infrastrukturu kopnenog i vazdušnog saobraćaja*. Prema stepenu uticaja, odnosno, prema ograničavajućim dejstvima, slede visina **Poreskih stopa** i **Pristup finansijama** koji predstavlja treće po redu ograničenje. Poslednje je ograničenje koje se odnosi na **Transportnu infrastrukturu**. Oblast transporta u ovom istraživanju obuhvata široku paletu različitih ograničenja i toliko je heterogena, da se u njenom sklopu nalazi i kategorija trgovinskog kapaciteta. To mogu biti ograničenja iz oblasti transporta koja se odnose na: troškove potrebne da se izvrši transport robe, troškovi usled vremenskog kašnjenja prevoza robe, troškovi koji nastaju usled lošeg stanja putne infrastrukture, ali i troškovi koji nastaju usled prelaska robe preko graničnih prelaza, dakle ovo poslednje su APNB.

U slučaju **LLDC**, rezultati navedenog istraživanja su pokazali da **geografska ograničenja** ovih zemalja, o kojima se kao obliku ograničenja najviše govori u slučaju ove grupe zemalja, zapravo ne predstavljaju jedini važan uzročnik njihovih slabih spoljnotrgovinskih mogućnosti. Rezultati istraživanja pokazali su da bi smanjivanje carinskih stopa bilo bez značaja za SVEs, ali da je **infrastruktura** veoma važna za poboljšanje karakteristika spoljne trgovine i celokupnih privreda ovih zemalja. Ističe se i veliki značaj **telekomunikacione infrastrukture**, za razliku od značaja ovog faktora za ostale dve kategorije DC. U slučaju **CEs** zemalja, istraživanje je pokazalo da su od velikog značaja **fiskalna i investiciona politika** ovih zemalja, kao i carinska. Uloga **carina** je posebno značajna upravo za ovu kategoriju zemalja, za razliku od prethodne dve i predstavlja ograničenje kako za izvoz, tako i za uvoz.<sup>149</sup>

Navedene tri kategorije zemalja nisu toliko različite pa da neka od DC pripadajući jednoj kategoriji, ne bi mogla da se klasifikuje i kao neka iz preostale dve kategorije. Tako je Uganda Zemlja koja nema izlaz na more, a ujedno je i Mala i ranjiva privreda. Paragvaj može da se klasifikuje u sve tri navedene grupe zemalja.

---

<sup>148</sup> Jean-Jacques Hallaert, Ricardo Cavazos Cepeda, Gimin Kang, „Estimating the Constraints to Trade of Developing Countries“, *OECD Trade Policy Working Papers No. 116*, OECD, 2011, pp. 6-18.

<sup>149</sup> Ibid., p. 40.

### 4.3. Program pomoći za razvoj međunarodne trgovine

Program pomoći za razvoj međunarodne trgovine (*Aid for Trade — AfT*) nastao je kao rezultat brojnih istraživanja koja su pokazala da postoji pozitivna korelacija između otvorenosti zemalja za spoljnu trgovinu sa jedne strane i privrednog razvoja i smanjenja siromaštva, sa druge strane. Razvoj trgovine u DC doprinosi privrednom rastu i razvoju, a to je osnovni uslov za smanjenje siromaštva. Upravo je razvoj trgovine usporavan usled postojanja različitih barijera, pa je „identifikovanje *uskih grla* i barijera od kritičnog značaja, a razumevanje načina na koji oni utiču na potencijalne učesnike u spoljnotrgovinskim poslovima predstavlja oblast u kojoj AfT može značajno doprineti.“<sup>150</sup> Ova misao pokazuje dvostruku ulogu AfT Programa. Radi se o Programu koji treba ne samo da identifikuje barijere, već treba i da ustanovi na koji način i u kojoj meri data ograničenja utiču na potencijalnu ekspanziju spoljne trgovine. Ovaj Program pomoći Štiglic definiše kao "razvojne finansije koje se kreću od bogatih zemalja ka siromašnim u cilju unapređenja svetskog trgovinskog sistema".<sup>151</sup> Svetska trgovinska organizacija definišući sam pojam, ukazuje na činjenicu da je ova pomoć zapravo "pomoć namenjena zemljama u razvoju, posebno Najmanje razvijenim zemljama, da izgrade kapacitet i infrastrukturu za međunarodnu trgovinu kako bi iskoristile proces liberalizacije međunarodnog trgovinskog režima".<sup>152</sup>

U pitanju je program pokrenut pod okriljem WTO u okviru Doha runde multilateralnih trgovinskih pregovora. Ova inicijativa, pokrenuta 2005. godine tokom Ministarske konferencije u Hong Kongu, ima za cilj da pruži podršku DC, naročito kategoriji Najmanje razvijenih zemalja, u izgradnji trgovinskog kapaciteta neophodnog za učestvovanje u multilateralnom sistemu međunarodne trgovine i u ostvarenju koristi od primene sporazuma WTO.<sup>153</sup> Pored toga, pokazala se neophodnom i radi boljeg

---

<sup>150</sup> Anne O. Krueger, 2011, u: Jean-Jacques Hallaert, Ricardo Cavazos Cepeda, Gimmin Kang, „Estimating the Constraints to Trade of Developing Countries“, *OECD Trade Policy Working Papers No. 116*, OECD, 2011, p. 9.

<sup>151</sup> Joseph Stiglitz, *Aid for Trade*, *Selected Works of Joseph Stiglitz*, March 2006, p.4, Internet, [http://works.bepress.com/joseph\\_stiglitz/9](http://works.bepress.com/joseph_stiglitz/9), 15/12/2011, u: Predrag Bjelić, Ivana Popović Petrović, „Program pomoći za razvoj međunarodne trgovine“, *Međunarodni problemi*, Vol. LXIV, no. 3/2012, Institut za međunarodnu politiku i privredu, Beograd, 2012, str. 361.

<sup>152</sup> Sajt WTO, Internet, [www.wto.org/english/tratop\\_e/devel\\_e/a4t\\_e/aid4trade\\_e.htm](http://www.wto.org/english/tratop_e/devel_e/a4t_e/aid4trade_e.htm), (15.11.2011.).

<sup>153</sup> OECD, 2008, *Monitoring Aid for Trade: A Background Note*, OECD Policy Dialogue on Aid for Trade, 3-4 November 2008, OECD Conference Centre, Paris, pp. 1-8.

iskorišćenja efekata trgovinske liberalizacije od strane upravo DC. Osnovni cilj inicijative je pružanje pomoći DC u prevazilaženju strukturalnih ograničenja i nedostatka infrastrukture, što im u velikoj meri predstavlja ozbiljnu barijeru uključivanja u tokove liberalizacije međunarodne trgovine i ubiranju koristi po tom osnovu. Na ovaj način bi se povećao izvoz robe i usluga iz ove kategorije zemalja i one bi se brže integrisale u multilateralni trgovinski sistem. Program se zasniva na neophodnosti tačno određene strategije od strane zemlje kojoj je potrebna pomoć za razvoj trgovine i na programima koji su usmereni ka izgradnji potrebnog trgovinskog kapaciteta, poboljšavanju trgovinskih performansi i smanjenju siromaštva, a nastaju kao rezultat ulaganja donatora. Da bi se postigli ciljevi, potrebno je da svaka zemlja tačno odredi sopstvene nedostatke koji je sprečavaju u ostvarenju koristi od međunarodne trgovine, kao i da se odrede regionalni ciljevi, odnosno AfT kao multilateralna inicijativa, trebalo bi da se konkretizuje na regionalnom i na nivou pojedinačnih zemalja.

Raščlanjavanjem osnovnog cilja, može se definisati nekoliko ciljeva Programa AfT, a WTO ih je klasifikovala na sledeći način:

- Pružanje mogućnosti DC, naročito LDC da se više oslone na *međunarodnu trgovinu* u pokušaju da postignu privredni rast i razvoj, kao i smanjenje siromaštva, naročito u pokušaju da postignu ciljeve kao što su Milenijumski razvojni ciljevi (*Millennium Development Goals* — MDGs);
- Pružanje pomoći DC da *izgrade proizvodni kapacitet* usmeren ka izvozu, kao i *trgovinski kapacitet*, kako bi olakšale pristup inostranim tržištima i povećale svoj izvoz;
- Pružanje pomoći u primeni i prilagođavanju *reformama i liberalizaciji režima međunarodne trgovine*;
- Pružanje pomoći u procesu stvaranja *regionalnih ekonomskih integracija*;
- Pružanje pomoći u *lakšem integrisanju zemalja u međunarodni trgovinski sistem*;
- Pružanje pomoći u *primeni međunarodnih trgovinskih sporazuma*.<sup>154</sup>

Uspeh ove inicijative, svakako zavisi od obećanih i stvarno datih finansijskih sredstava. Zato se i vode dve vrste evidencija u okviru Programa AfT, a to su:

---

<sup>154</sup> WTO/OECD, *Aid for Trade at a Glance 2009 — Maintaining momentum*, Geneva/Paris, 2009, p. 17.

- **evidencija o preuzetim obavezama** (*Commitments*), koja obuhvata čvrste, pismeno preuzete obaveze od strane zvaničnih donatora pomoći, koji su se na taj način obavezali da će pružiti pomoć zemlji primaocu, ili multilateralnoj organizaciji, i
- **evidencija o isplaćenoj pomoći** (*Disbursements*), koja obuhvata zaista donirani iznos sredstava, odnosno, predstavlja obavljen transfer finansijskih sredstava na međunarodnom nivou, ili isplatu za robu ili usluge, kao trošak donatora, a to su uglavnom troškovi organizovanja obuke. Evidentiraju se isplate pomoći samo kada se obavi transfer sredstava pružaocu usluga, ili samom korisniku sredstava. Često se dešava da prođe i nekoliko godina dok se isplati celokupan iznos preuzete obaveze, dakle dok se iznos preuzete obaveze i stvarno isplaćenih sredstava izjednače.<sup>155</sup>

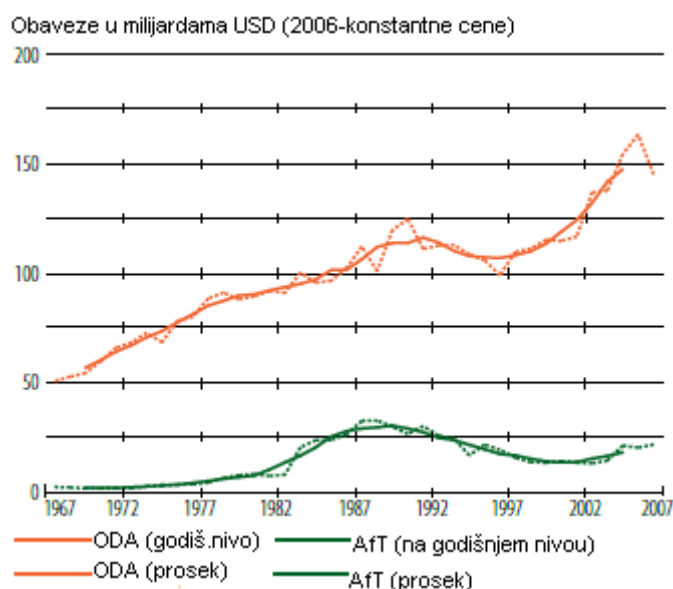
Ovaj proces ne treba da se pretvori u puko doniranje sredstava, već u namensko ulaganje u izgradnju infrastrukture, prvenstveno transportne, a zatim i administrativne, jer upravo one čine okosnicu razvoja trgovine na međunarodnom nivou. Razlika između Programa pomoći za razvoj međunarodne trgovine i svih ostalih programa pružanja pomoći nalazi se u činjenici da inicijativa AfT nije još samo jedan dodatni razvojni fond formiran u svetu, niti nova kategorija za pružanje pomoći, već je AfT sastavni deo zvaničnog **Programa pomoći za razvoj** (*Official Development Assistance Programmes* — **ODA**), koji okuplja donatore, vlade zemalja uglavnom razvijenih i međunarodne finansijske institucije, a čiji je zadatak da kontinuirano, godinama obezbeđuje potrebna sredstva namenjena opštem razvoju. Ovaj Program nastao je osamdesetih godina prošlog veka u sklopu projekta Novog međunarodnog ekonomskog projekta, sa ciljem da se DC upućuje zvanična pomoć na godišnjem nivou od strane Razvijenih zemalja. Za pružanje pomoći međunarodnoj trgovini nije osnovan poseban fond sredstava, već se iz ODA preusmeravaju sredstva ka međunarodnoj trgovini.

Dakle, AfT je znatno uži pojam od ODA, koja pored AfT okuplja i programe ulaganja u obrazovanje, zdravstvo i životnu sredinu. Sredstva kojima je ODA raspolagala 2008. godine, a koja su obezbedile zemlje OECD iznosila su 119,8 milijardi USD, a za 2010. godinu bila su predviđena sredstva od 121 milijarde USD<sup>156</sup>. O specifičnosti odnosa

<sup>155</sup> Izlaganje dr Predraga Bjelića tokom Seminara WTO o međunarodnoj trgovinskoj politici, "Aid for Trade", održanog u Istanbulu, septembra 2011.

<sup>156</sup> WTO/OECD, *Aid for Trade at a Glance 2009 — Maintaining momentum*, Geneva/Paris, 2009, p. 26.

Programa ODA i Programa AfT, govore i izjave zemalja partnera poput Benina, Bocvane, Liberije, Mijanmara i Nepala, kojima ove zemlje obaveštavaju da nisu primile sredstva na osnovu Programa AfT. Objašnjenje se nalazi u činjenici da su ove zemlje očekivale sredstva iz posebnog fonda Programa AfT, misleći da se radi o posebnom, vertikalnom fondu, a ne o fondu namenjenom razvoju spoljne trgovine, koji svoja sredstva plasira u okviru već postojećih kanala, odnosno AfT je deo Programa ODA.<sup>157</sup>



Slika broj 3: Dugoročno kretanje finansijskih sredstava angažovanih u okviru ODA i AfT (iznos preuzetih obaveza u milijardama USD, bazna 2006. godina)

Izvor: WTO/OECD, *Aid for Trade at a Glance 2009 — Maintaining momentum*, Geneva/Paris, 2009,

Figure 3.2, p. 53.

I dok se pomoć namenjena razvoju međunarodne trgovine, ne tako davno, dakle za vreme odvijanja Urugvajске runde pregovora 1986-1994. godine, uglavnom odnosila na pružanje tehničke pomoći DC, kako bi mogle da učestvuju u pregovorima i u primeni multilateralnih sporazuma, početkom novog veka, pomoć namenjena razvoju međunarodne trgovine, ima znatno šire polje delovanja. Program AfT karakteriše holistički pristup, kojim se različite oblasti sa zajedničkim imeniteljem, međunarodnom trgovinom, stavljaju u jedinstven okvir.

<sup>157</sup> Ibid., p. 39.

Prvenstveno se radi o pružanju pomoći radi izgradnje **privredne infrastrukture** (*Economic Infrastructure*) neophodne razvoju spoljne trgovine i to kako transportne, tako i trgovinske infrastrukture, sve sa ciljem povezivanja domaćeg sa svetskim tržištem. Odnosi se na ulaganja namenjena izgradnji transportnih i skladišnih kapaciteta, energetskih kapaciteta i komunikacija.

Zatim, postoji pružanje tehničke pomoći usmerene ka **spoljnotrgovinskoj politici i propisima** (*Trade Policy and Regulations*), a ta pomoć se odnosi na pružanje pomoći DC u stvaranju pregovaračke strategije, pružanju pomoći neophodne za učestvovanje u pregovorima, kao i u primeni trgovinskih sporazuma. Povećanje pomoći trgovini od samo 10% sa ciljem izgradnje spoljnotrgovinske politike i propisa, doprinosi smanjenju transakcionih troškova trgovine od 1,5%.<sup>158</sup> Spoljnotrgovinska politika i propisi kao oblast predstavlja takođe deo Programa AfT, ali je njen udeo u ukupnim sredstvima prilično skroman još od lansiranja Programa. Ipak, primećen je rast sredstava u svakoj narednoj godini, osim u 2007. godini. Tokom 2009. godini ka ovoj oblasti je usmerena približno 1,4 milijarda USD, a najveći deo sredstava u okviru ove oblasti, usmeren je ka Spoljnotrgovinskoj politici. Veoma mali udeo u ionako skromnom iznosu ukupnih sredstava namenjenih Spoljnotrgovinskoj politici i regulativi, usmeren je ka oblasti **Olakšavanja međunarodne trgovine**. Sredstva namenjena tom procesu iznose samo oko 266 miliona USD, ali je upravo kategorija Olakšavanja međunarodne trgovine od strane donatora prihvaćena kao izuzetno značajna kategorija, u koju treba uložiti i od koje se očekuje da će doprineti razvoju međunarodne trgovine. To nam govori i podatak da je iznos sredstava namenjenih Olakšavanju međunarodne trgovine 2009. godine čak za 187 procentnih poena viši u odnosu na bazni period od 2002-2005. godine.<sup>159</sup>

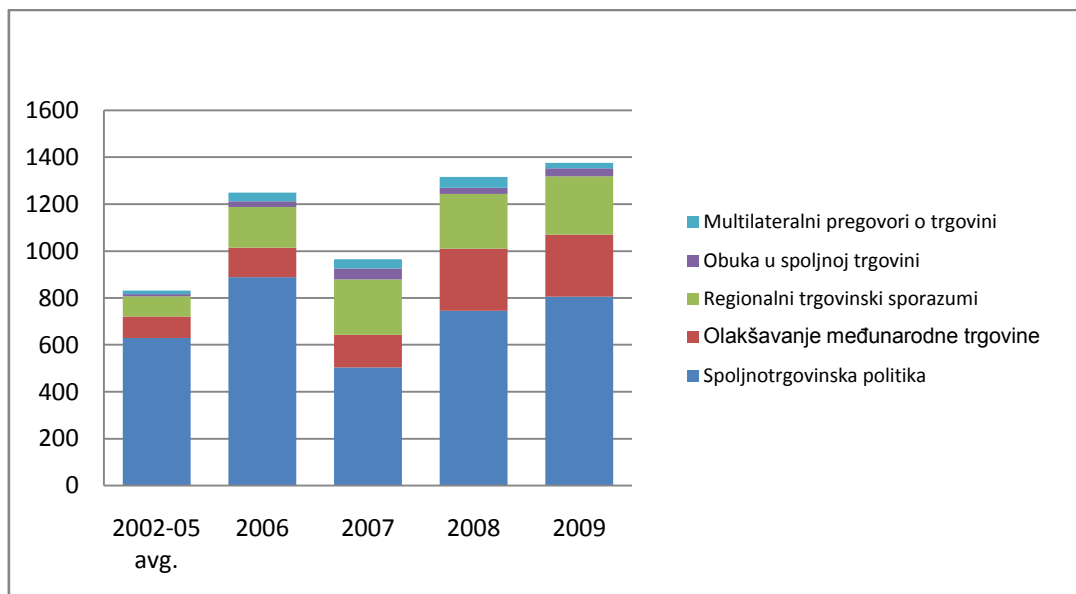
---

<sup>158</sup> Ibid., p. 106.

<sup>159</sup> WTO/OECD, *Aid for Trade at a Glance 2011: Showing Results*, Geneva/Paris, 2011, p. 59.



Preuzete obaveze 2002-05-2009,  
USD miliona (2009 konstanta)



Slika broj 4: Spoljnotrgovinska politika i propisi

Izvor: WTO/OECD, *Aid for Trade at a Glance 2011: Showing Results*, Geneva/Paris, 2011, Figure 2.16, p. 59.

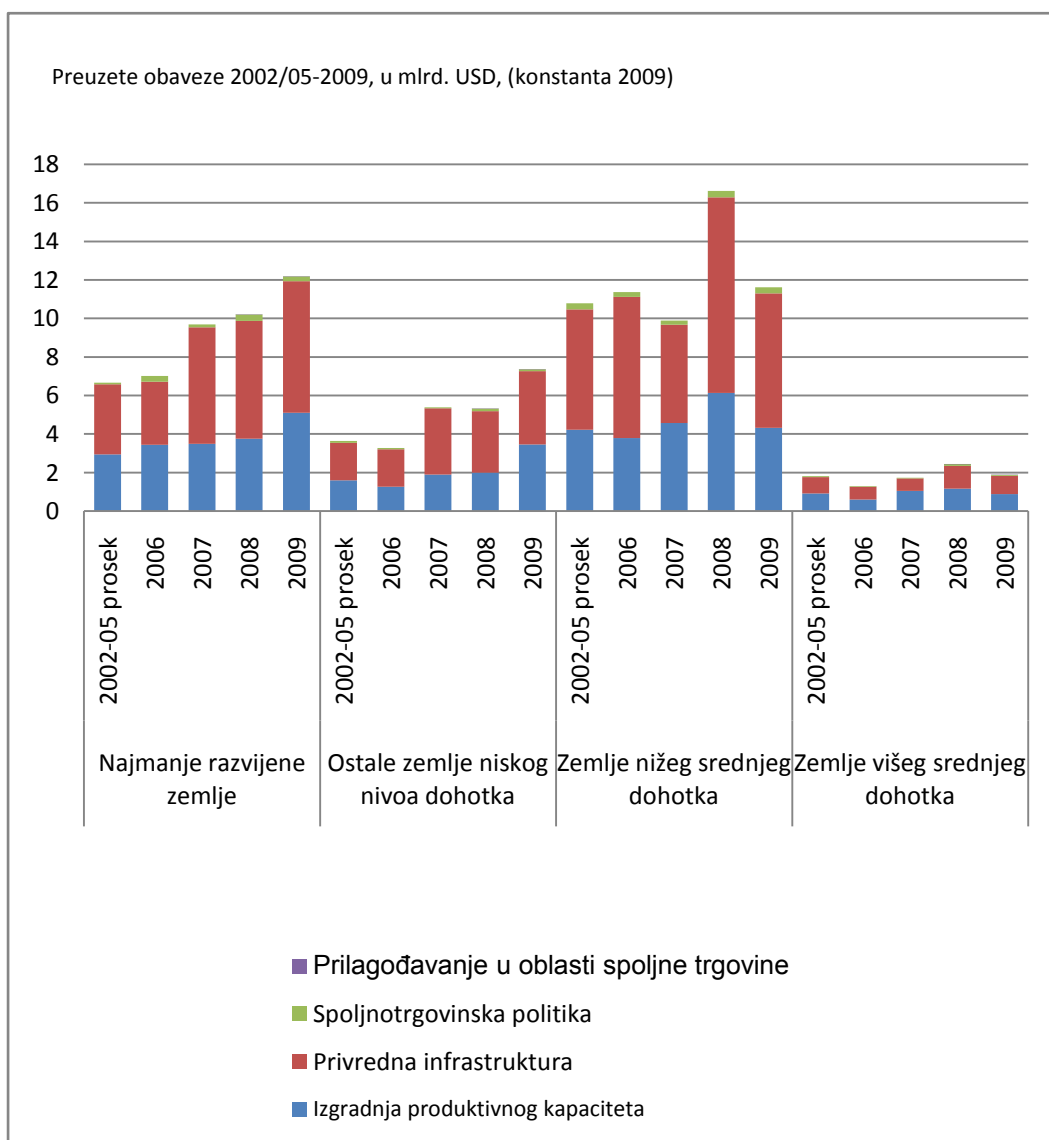
Poslednjih nekoliko godina, Olakšavanju međunarodne trgovine najviše je doprinosila donacija Evropskih institucija, koje važe i za najznačajnije donatore celokupnog Programa AfT, a ulaganjem upravo u TF ukazale su na značaj ove oblasti.

Pored toga, uloga Programa je i pružanje pomoći u **izgradnji produktivnog kapaciteta** (*Building Productive Capacity*) kako bi DC iskoristile oblasti u kojima imaju komparativne prednosti i proizvodile više grupa proizvoda, da bi i sama struktura izvoza bila diversifikovana. U ovu oblast je uključeno i pružanje pomoći potrebne za razvoj spoljne trgovine. Ova oblast uključuje i aktivnosti namenjene razvoju spoljne trgovine, čiji se udeo meri od 2007. godine pomoću Pokazatelja politike trgovinskog razvoja (*Trade development policy marker*). Uočeno je da su tokom 2009. godine, sredstva namenjena izgradnji proizvodnog kapaciteta sa prioritarnim ciljem pospešivanja razvoja spoljne trgovine iznosila oko 1,9 milijardi USD, a ostalih 2,9 milijardi USD, je kao značajan cilj imalo izgradnju proizvodnog kapaciteta kojom bi se opet pospešivao razvoj trgovine.<sup>160</sup>

<sup>160</sup> Ibid., p. 58.

Mnoge DC imaju problema sa strukturalnim **prilagođavanjem u oblasti trgovine** (*Trade-Related Adjustment*), odnosno, potrebna im je pomoć koju im Program i pruža u obliku pomoći spoljnoj trgovini i to u suočavanju sa troškovima koji nastaju usled trgovinske liberalizacije, kao što je smanjenje carina, ili pogoršanje odnosa razmene.

Ove četiri oblasti su definisane i kao osnovne četiri kategorije za sektorsku distribuciju. Efekti koje Program postiže nakon sektorske distribucije sredstava, nije lako izmeriti. Na osnovu podataka prikazanih na narednoj slici, uočavamo da je najveći deo sredstava prema sektorskoj distribuciji, a i među svim kategorijama zemalja prema nivou dohotka, namenjen upravo izgradnji privredne infrastrukture, a zatim sledi izgradnja produktivnog kapaciteta, čija približno trećina za cilj ima stvaranje programa usmerenih ka razvoju spoljne trgovine. Uočava se gotovo zanemarljivo učešće sredstava usmerenih ka spoljnotrgovinskoj politici i procedurama, što je logično s obzirom na činjenicu da je stvaranje institucionalnog okruženja i ljudskih resursa u oblasti trgovine, relativno jeftino u odnosu na neuporedivo veće troškove koji nastaju prilikom izgradnje transportne infrastrukture. Prilagođavanja u oblasti trgovine predstavljaju noviju kategoriju, koja je uvedena tek 2007. godine.



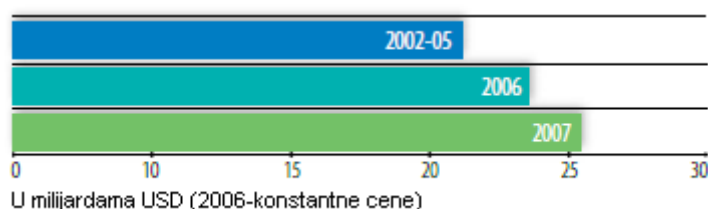
Slika broj 5: AfT prema zemljama iz različitih dohodovnih grupa i prema sektorskoj distribuciji  
 Izvor: WTO/OECD, , *Aid for Trade at a Glance 2011: Showing Results*, Geneva/Paris, 2011,  
 Geneva/Paris, 2009, Figure 2.4, p. 50.

Prve dve oblasti, privredna infrastruktura i izgradnja produktivnog kapaciteta, od samog lansiranja Programa 2006. godine, primaju najveći iznos sredstava. Tokom 2009. godine, došlo je do daljeg rasta sredstava namenjenih *izgradnji produktivnog kapaciteta*, naročito u poljoprivredi, bankarstvu i finansijama, što se objašnjava donekle i delovanjem finansijske krize u svetu.

Odmah nakon početaka primene Programa AfT postavilo se pitanje efekata koji nastaju nakon donirane pomoći. Donatori nisu očekivali da se osnovni cilj, a to je da se data finansijska sredstva upotrebe tako da doprinesu razvoju spoljne trgovine konkretne zemlje i međunarodne trgovine globalno, ispuni u prvim godinama primene Programa AfT. Da bi Program ispunio osnovne ciljeve, primenjuje se na *nacionalnom*, *regionalnom* i *multilateralnom* nivou. Ipak, donatori insistiraju na uvođenju **obaveznog posmatranja i praćenja** (*monitoring*) na lokalnom nivou svih efekata koji nastaju usled primene ovog Programa, kako bi se u svakoj zemlji mogli proceniti rezultati postignuti u oblasti njene spoljne trgovine zahvaljujući upravo konkretnom Programu. To je važno kako partnerskim zemljama, odnosno, zemljama korisnicima pomoći, tako i donatorima, da bi u narednom periodu mogli da usmere svoja sredstva upravo u one segmente kojima su i najpotrebnija.

Uloga primene Programa na nacionalnom nivou i uloga domaćih subjekata u raspodeli dobijene pomoći, naznačena je u okviru **Pariske deklaracije o efikasnosti date pomoći** (*Paris Declaration on Aid Effectiveness*), koja je doneta 2005. godine, a koja se zasniva na principima za usmeravanje sredstava iz Programa AfT. Deklaracijom je određena 2010. godina, kao ciljna godina za dostizanje glavnog cilja, a to je ostvarenje odgovarajućeg stepena efikasnost date pomoći, koja bi se procenjivala na osnovu indikatora, kao i na osnovu sistema za posmatranje. Nakon Pariske deklaracije, a radi postizanja veće efektivnosti datih sredstava, u septembru 2008. godine, tokom održanog Forumu na viskom nivou u Akri, donet je i **Akcioni plan iz Akre** (*Accra Agenda for Action*), kojim se upravo definišu obaveze zemalja primaoca pomoći kako bi se sama pomoć učinila efektivnijom. Već tada je uočeno da se mora ubrzati rad na postizanju veće efektivnosti, kako bi se ciljevi ostvarili u ciljnoj 2010. godini. I Pariska deklaracija i Akcioni plan imaju za cilj povećanje efektivnosti primene Programa. Oba dokumenta su pokazala da nije dovoljno samo obezbediti sredstva i usmeriti ih ka zemljama primaocima, već je potrebno i evidentirati rezultate i uporediti ih sa očekivanim, kako se ne bi dogodilo da ukoliko primljena sredstva ne doprinesu u dovoljnoj meri razvoju međunarodne trgovine, sam Program zapadne u krizu, već da se na vreme uoče uska grla i Program prilagodi.

Rezultati primene programa su višestruki. Prvo, zemlje primaoci sredstava AFT, u ovom periodu su uspele da *u svoje razvojne strategije uključe spoljnu trgovinu kao prioritarnu oblast*. Drugo, u skladu sa svojim razvojnim planovima, ove zemlje su *definisale i svoje konkretne razvojne potrebe*. Zatim, zemlje donatori, kao i multilateralne institucije, takođe *donatori, povećavale su iznos sredstava* namenjenih ovom Programu. Do 2007. godine, u proseku je iznos sredstava povećavan za gotovo 20 procentnih poena, a već 2008. godine, iznos sredstava je povećan za čak 35 procentnih poena. Iznos ukupno obećanih sredstava namenjenih pomoći je 2008. godine iznosio 41,7 milijardi USD, uz dodatnih 25,7 milijardi USD za nekoncesionalno finansiranje trgovine (*non-concessional trade-related financing*).<sup>161</sup>



Slika broj 6: Ukupna finansijska sredstva iz Programa AFT

Izvor: WTO/OECD, *Aid for Trade at a Glance 2009 — Maintaining momentum*, Geneva/Paris, 2009, Figure 3.1, p. 53.

O dobijanju pomoći, zemlje partneri se dogovaraju sa donatorima i to na bilateralnoj, regionalnoj i multilateralnoj osnovi. U tim procesima ulogu koordinatora uglavnom imaju Ministarstva trgovine, a implementacija se obavlja u saradnji sa ostalim ministarstvima. Od ukupnog broja zemalja koje su registrovane kao partneri, odnosno, zemlje primaoci pomoći, čak 71 zemlja direktno pregovara sa svojim donatorima o prioritetima koji se odnose na razvoj spoljne trgovine i tom prilikom najčešće koriste više načina za vođenje pregovora, kombinujući ih. Najčešće se primenjuju *bilateralni pregovori* i to čak u 80% slučajeva, zatim pregovori na *regionalnoj osnovi* i to u 54% slučajeva, kao i pregovori u *okviru Strategija za pružanje pomoći datoj zemlji (Country Assistance Strategy — CAS)* i na osnovu Strategijskih dokumenata za smanjenje siromaštva (*Poverty Reduction Strategy Papers — PRSPs*) u 52% slučajeva. O različitosti pristupa zemalja partnera svojim donatorima, govore primeri poput Sjevera

<sup>161</sup> Sajt , *Aid for Trade: Is It Working?*, Internet, [www.wto.org/english/res\\_e/booksp\\_e/a4t\\_oecd\\_e.pdf](http://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/a4t_oecd_e.pdf), (05.09.2010.).

Leonea čiji se sastanci sa donatorima odvijaju tako što se obavljaju pregovori *sa svim donatorima zajedno*, a potom određeni broj *bilateralnih pregovora* samo sa pojedinačnim donatorima. Pored ovog primera, postoje i primeri zemalja koje se oslanjaju na *multilateralni nivo* za vođenje pregovora i to sa regionalnim razvojnim bankama i WTO, a to su zemlje poput: Konga, Ekvadora, Indonezije, Jamajke, Nigerije, Perua, Ugande, Vijetnama. Pregovori se mogu organizovati i na nivou sektora i tada se primenjuju tematski dijalози sa donatorima, a glavne teme su prioritetni sektori u okviru razvojnih strategija.<sup>162</sup>

Uslov da bi neka zemlja mogla da dobije finansijska sredstva iz Programa AfT jeste da u svojoj nacionalnoj razvojnoj strategiji definiše spoljnu trgovinu kao jedan od faktora razvoja. To ovim zemljama i ne predstavlja problem s obzirom da je uočeno da međunarodna trgovina može imati pozitivnu ulogu u ostvarenju privrednog rasta i smanjenju siromaštva. Celokupan proces uključivanja spoljne trgovine u razvojne strategije, kada ona **postaje ključni prioritet u nacionalnim razvojnim strategijama** zemalja partnera naziva se **Glavni tok međunarodne trgovine — GTMT (Mainstreaming Trade)**.<sup>163</sup> Ovakav pristup je osnovni uslov za uključivanje u Program AfT. Pored liste prioriteta, potrebno je da zemlje partneri procene tačan budžet za svoje potrebe i dostave ga zemljama donatorima. Zemlje primaoci pomoći, definišu uglavnom jednake liste prioriteta, a to su: transportna infrastruktura, Olakšavanje međunarodne trgovine, konkurentnost, diversifikacija izvoza i izgradnja kapaciteta za odvijanje trgovinskih pregovora na regionalnoj osnovi. Ovo poslednje samo objašnjava odakle potiče pojava povećanja broja regionalnih ekonomskih integracija u svetu.

Zemlje partneri su na sličan način ocenile efektivnost primene Programa AfT i ustanovile da su najbolji rezultati postignuti u sledećim oblastima: *spoljnotrgovinska politika* — analiza, pregovori, primena, zatim, *Olakšavanje međunarodne trgovine, konkurentnost, diversifikacija izvoza*. Od svih prioriternih oblasti u okviru Programa AfT jedino se prioritet *izgradnje mrežne infrastrukture (network infrastructure)*, koja se odnosi na transportnu mrežu, pokazao kao najmanje efektivan, dakle u najmanjoj meri

---

<sup>162</sup> WTO/OECD, *Aid for Trade at a Glance 2009 — Maintaining momentum*, Geneva/Paris, 2009, p. 37.

<sup>163</sup> Prim. prevod.

su ulaganja u izgradnju mrežne infrastrukture doprinosila razvoju trgovine.<sup>164</sup> U odnosu na rezultate primene Programa AFT, tokom 2009. i 2010. godine, 39 zemalja primaoca pomoći je prijavilo da je došlo do određenih promena u prioritetima. Čak 30% od navedenih 39 zemalja je prijavilo da promenu zasnivaju na postavljanju *konkurentnosti* na prioritetno mesto, a da zatim slede: izgradnja privredne infrastrukture, diversifikacija izvoza. Postizanje bolje konkurentnosti je postalo prioritet za čak 24 zemlje primaoca pomoći, a diversifikacija izvoza za čak 19 zemalja.<sup>165</sup>



Slika broj 7: Najzastupljeniji prioriteti Programa AFT definisani od strane zemalja partnera i najefektivniji prioriteti

Izvor: WTO/OECD, *Aid for Trade at a Glance 2009 — Maintaining momentum*, Geneva/Paris, 2009, Figure 2.16, p. 45.

U zavisnosti od stepena razvoja, varira i sama lista prioriteta. Tako zemlje iz kategorije **Najmanje razvijenih zemalja** na prvo mesto stavljaju *izgradnju transportne infrastrukture*, a zatim, *diversifikaciju izvoza* i *spoljnotrgovinsku politiku*. Zemlje iz kategorije **Višeg srednjeg dohotka** (*Upper middle income countries — UMICs*) na prvo mesto stavljaju *konkurentnost*, zatim *diversifikaciju izvoza* i *spoljnotrgovinsku politiku*. U većini ovih zemalja transportna infrastruktura je izgrađena, tako da ne predstavlja prepreku razvoju trgovine. **Zemlje u razvoju koje nemaju izlaz na more**, na prvo mesto postavljaju *diversifikaciju izvoza*, a zatim, *izgradnju transportne infrastrukture*, *spoljnotrgovinsku politiku*, *Olakšavanje međunarodne trgovine* i *konkurentnost*. **Male ostrvske zemlje u razvoju** (*Small island developing countries —*

<sup>164</sup> WTO/OECD, *Aid for Trade at a Glance 2009 — Maintaining momentum*, Geneva/Paris, 2009, p. 15.

<sup>165</sup> WTO/OECD, *Aid for Trade at a Glance 2011: Showing Results*, Geneva/Paris, 2011, p. 31.

*SIDS*) najvažnijim prioritetima smatraju porast *konkurentnosti* i *diversifikaciju izvoza*. Ovo stoga što ove zemlje uglavnom izvoze mali broj proizvoda i uglavnom zavise samo od ribarstva i turizma.<sup>166</sup>

Uočavamo da od svih kategorija zemalja kojima su potrebna sredstva iz Programa AfT, samo kategorija LLDC kao jedan od glavnih prioriteta podrazumeva pitanje Olakšavanja međunarodne trgovine. Ovo stoga što roba poreklom iz ove grupe zemalja tranzitira preko teritorija više zemalja, najčešće na sličnom nivou razvoja i samo pitanje carinskih procedura može biti velika barijera i to administrativna proceduralna necarinska barijera, koja ovim zemljama može umanjiti konkurentnost na svetskim tržištima.

Kada je u pitanju primena Programa AfT, ustanovljena su tri mehanizma i to na globalnom, nacionalnom i regionalnom nivou. Na **globalnom** nivou, radi se o inicijativi koju je pokrenula WTO. Na **regionalnom** nivou, pored pojedinačnih zemalja, uključuju se i zajednička tela regionalnih ekonomskih integracija i regionalne razvojne banke. Na **nacionalnom** nivou, učestvuju zemlje partneri, koje su znatno više uključene u realizaciju Programa u odnosu na 2007. godinu. To se uočava na osnovu porasta broja popunjenih upitnika, o problemima i rešenjima u oblasti spoljne trgovine, koje su zemlje primaoci pomoći, dakle partneri, vratile WTO.

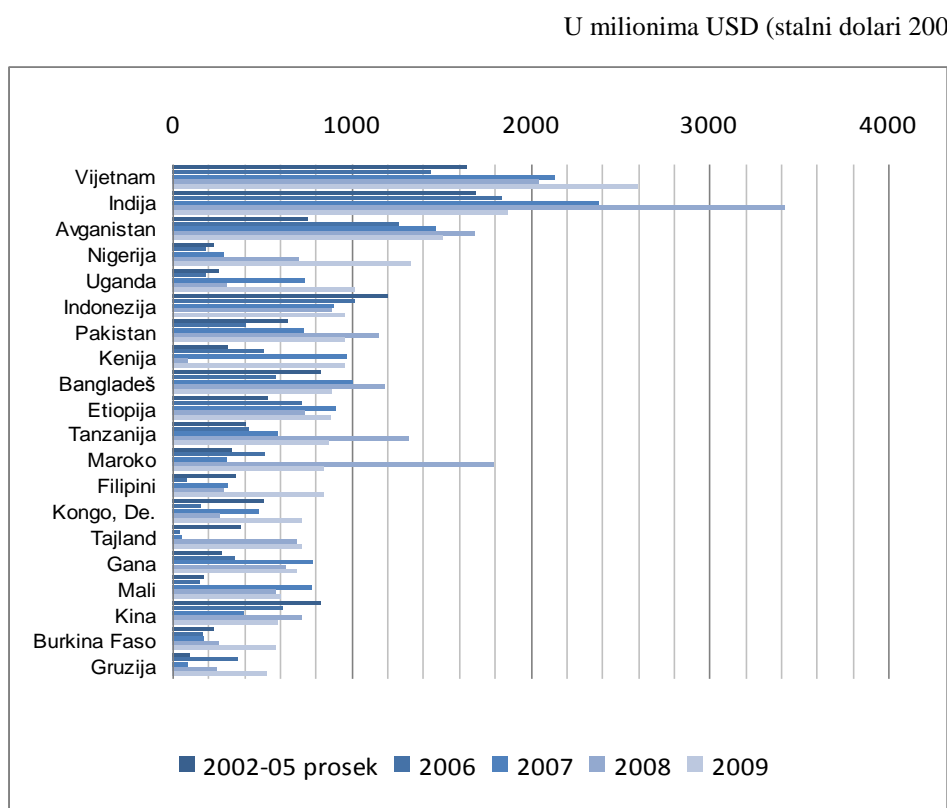
Među 20 zemalja koje su 2007. godine bile najveći primaoci sredstava iz programa AfT, nalazile su se uglavnom zemlje Azije i Afrike, a oko 55% sredstava Programa je bilo usmereno ka prvih 20 zemalja, odnosno najvećih primaoca pomoći, koje karakteriše brojnost stanovništva i činjenica da su DC, što i jesu glavni uslovi za dobijanje velikog iznosa sredstava Programa. Na listi prvih dvadeset zemalja, **najvećih primalaca sredstava iz Programa AfT** u 2009. godini, nalazi se po deset azijskih i afričkih zemalja. Uglavnom se radi o istim zemljama koje su bile i najveći primaoci sredstava Programa AfT i tokom prethodnih nekoliko godina. Najveći primaoci su: Vijetnam, Indija, Avganistan, Nigerija, Uganda, Indonezija, Pakistan, Kenija, Bangladeš, Etiopija, Tanzanija, Maroko, Filipini, Kongo, Tajland, Gana, Mali, Kina, Burkina Faso, Gruzija.

---

<sup>166</sup> Kategorizacija zemalja prema: WTO/OECD, *Aid for Trade at a Glance 2009 — Maintaining momentum*, Geneva/Paris, 2009, p. 35-36.



Indija je od 2002. godine do 2009. godine primila čak 16 milijardi USD, a Vijetnam 14,8 milijardi USD<sup>167</sup>.



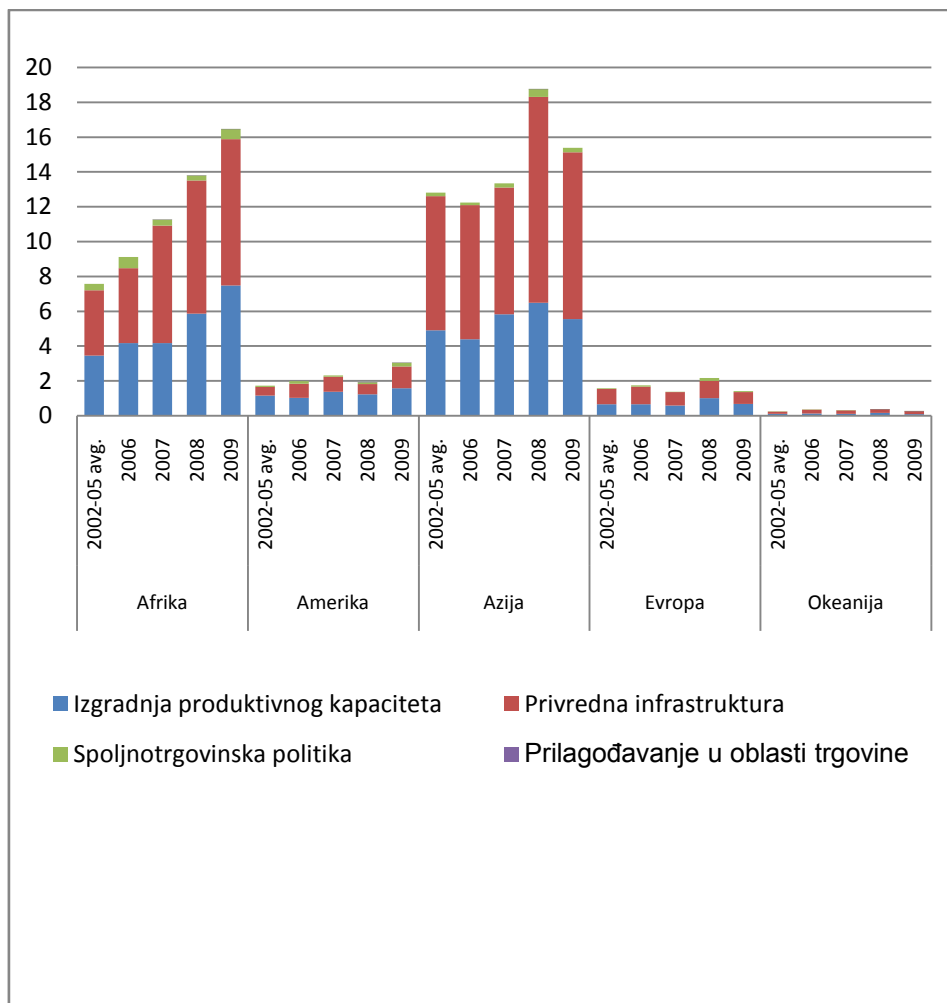
Slika broj 8: Zemlje najjačajnji korisnici sredstava Programa pomoći za razvoj međunarodne trgovine, 2002-2009. godine

Izvor: WTO/OECD, *Aid for Trade at a Glance 2011: Showing Results*, Geneva/Paris, 2011, Figure 2.6, p. 52.

Promene u odnosu na prethodno istraživanje iz 2007. godine nastale su i na regionalnoj osnovi, uglavnom se radi o smanjenju sredstava namenjenih nekim regionima, ali i do povećanja drugim regionima na istom kontinentu.

<sup>167</sup> WTO/OECD, *Aid for Trade at a Glance 2011: Showing Results*, Geneva/Paris, 2011, p. 59.

preuzete obaveze 2002/05-2009,  
u mlrd. USD (2009 konstanta)



Slika broj 9: Sredstva namenjena Programu AfT, prema regionima i kategorijama

Izvor: WTO/OECD, *Aid for Trade at a Glance 2011: Showing Results*, Geneva/Paris, 2011, fig. 2.5, p.

51.

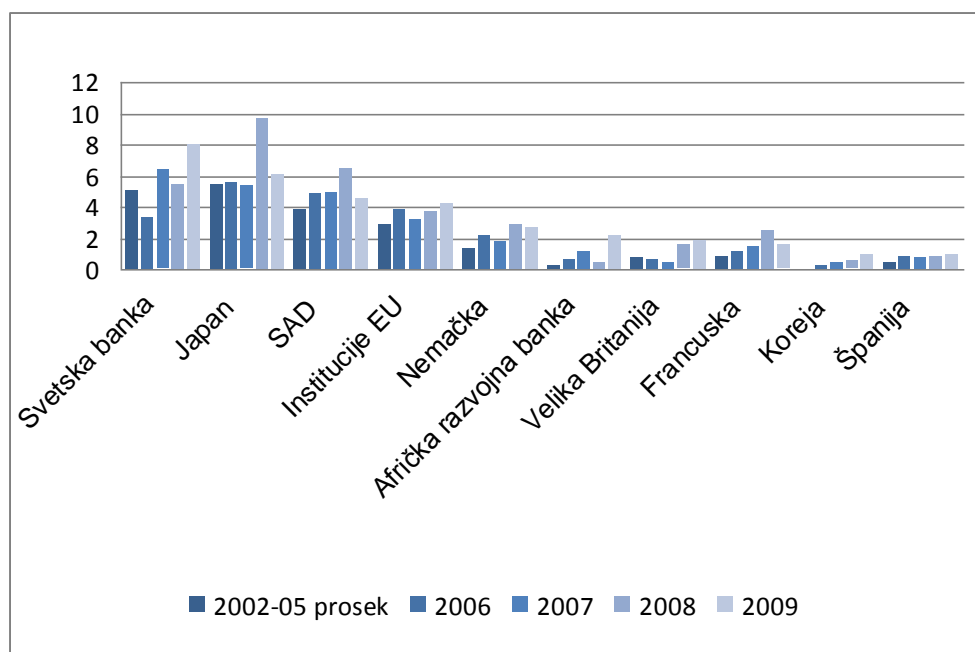
Ukupna sredstva namenjena Programu AfT od 2002-2009. godine, iznose 238 milijardi USD. Od toga je najviše sredstava primio region Azije i to oko 111 milijardi USD, što predstavlja visok udeo od čak 47%. Odmah zatim sledi region Afrike sa 81 milijardom USD. Finansijske obaveze koje su donatori preuzeli na ime Programa AfT samo tokom 2009. godine, iznose oko 40 milijardi USD, što predstavlja porast sredstava u odnosu na bazni period 2002-2005. godine.<sup>168</sup>

<sup>168</sup> WTO/OECD, *Aid for Trade at a Glance 2011: Showing Results*, Geneva/Paris, 2011, pp. 59-66.

U odnosu na bazni period, koji je u ovom istraživanju od 2002-2005. godine, ulaganja na celokupan *afrički kontinent*, svake godine, sve do 2009. godine, za koju postoje podaci, povećavano je, što se uočava na osnovu podataka prethodne slike. Poslednji podaci za 2009. godinu, ukazuju na iznos sredstava od oko 16 milijardi USD, a 2008. godine je taj iznos bio oko 14 milijardi USD. Afrika je tako najveći primalac sredstava iz Programa AfT 2009. godine. Što se *Azije* tiče, dok je ovaj kontinent 2006, 2007. i 2008. godine primao više sredstava u odnosu na afrički, a naročito je očigledna razlika upravo iz 2008. godine, tokom 2009. godine, došlo je do promene, pa je tako azijskom kontinentu namenjen skromniji iznos sredstava i Azija se nalazi na drugom mestu najvećih primalaca sredstava iz Programa AfT. *Američki kontinent* je u istom periodu imao potpuno drugačiju situaciju od azijskog, jer je došlo do povećanja sredstava namenjenih ovom regionu. Na teritoriji *evropskog kontinenta*, 2009. godine u odnosu na 2008. godinu, takođe je zabeleženo smanjenje sredstava namenjenih Programu AfT. I region *Okeanije* takođe beleži pad sredstava namenjenih Programu AfT.

Najveći donatori finansijskih sredstava namenjenih Programu AfT su multilateralne institucije koje odvajaju znatno veći iznos sredstava od bilateralnih donatora. Od **multilateralnih donatora**, posebna je uloga razvojnih banaka, čija su ulaganja usmerena uglavnom ka izgradnji infrastrukture u zemljama niskog nivoa dohotka. Za razliku od njih, **bilateralni donatori** se više orijentišu ka ulaganjima u zemlje srednjeg nivoa dohotka i to u izgradnju produktivnog kapaciteta, jer je nivo izgrađenosti privredne infrastrukture u ovoj kategoriji zemalja uglavnom na zadovoljavajućem nivou. Na prva četiri mesta godinama se nalaze iste institucije i zemlje: Svetska banka, SAD, Japan i Institucije EU. Najveći **donatori Programa AfT** tokom 2008. i 2009. godine su i dalje multilateralne institucije, ali i pojedinačne zemlje, bilateralni donatori, što se uočava na osnovu podataka naredne slike.

mlrd. USD



Slika broj 10: Lista prvih 10 donatora Programa AfT tokom 2009. godine

Izvor: WTO/OECD, *Aid for Trade at a Glance 2011: Showing Results*, Geneva/Paris, 2011, Figure 2.7, p.

53.

Podaci prethodne slike ukazuju na značajno povećanje sredstava namenjenih Programu AfT od strane Grupe Svetske banke, koja je ujedno i najznačajniji donator, ali ujedno i na veliko smanjenje od preko 30 procentnih poena u slučaju tri najveća bilateralna donatora i to: SAD, Japana i Francuske. I Nemačka je smanjila sredstva za oko 9 procentnih poena. To upućuje na zaključak da je u periodu od samo dve godine, dakle 2009. godine u odnosu na 2007. godinu, došlo do izrazite promene u obimu sredstava koja su obećana od strane multilateralnih donatora u odnosu na bilateralne donatore. Jedan od uzroka tome, svakako je i kriza iz 2008. godine. Iznos sredstava koja su multilateralni donatori namenili Programu AfT 2009. godine, iznosio je 17 milijardi USD, što je predstavljalo čak 42% ukupnih sredstava namenjenih Programu AfT. O jačanju uloge multilateralnih institucija u obezbeđivanju sredstava namenjenih Programu, govori i podatak da je njihov udeo dve godine ranije, dakle 2007. godine, iznosio samo 28%. Iako su bilateralni donatori smanjili iznos sredstava namenjenih

Programu 2009. godine u odnosu na 2007. godinu i to za oko 6 milijardi USD, još uvek sa udelom od 57% u ukupnom iznosu sredstava, predstavljaju glavni izvor sredstava.<sup>169</sup>

Obaveze koje donatori preuzimaju uglavnom su određene za period od bar nekoliko godina. Najduži period za koji se prihvata finansijska obaveza, jeste period od pet do sedam godina za izgradnju infrastrukturnih objekata.

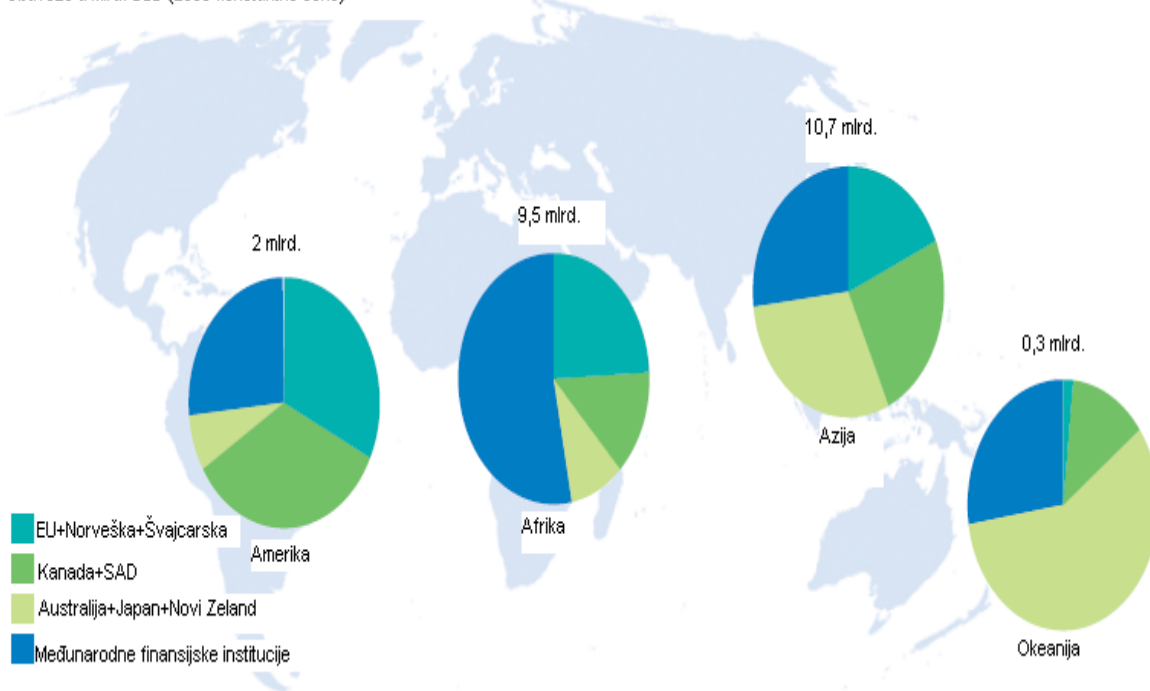
Prilikom istraživanja tokom 2009. i 2010. godine, uočene su i promene na strani zemalja koje su donatori. Neke od njih, uočavaju potrebu da se *promene prioriteta* ulaganja i da se više ulaže u **Olakšavanje međunarodne trgovine**. O promeni prioriteta za koje donatori smatraju da zahtevaju više pažnje i naravno, finansijskih sredstava, ukazuje i primer povećanja sredstava namenjenih TF od strane Institucija EU, ali i primer Ujedinjenog Kraljevstva. Kao značajan donator sredstava za Program AfT, predstavnici Ujedinjenog Kraljevstva su insistirali na povećanju aktivnosti *posmatranja i merenja ostvarenih rezultata*, što je u skladu sa Deklaracijom iz Pariza. U februaru 2011. godine, objavljen je Beli trgovinski dokument (*Trade White Paper*), u kom se navodi da treba kao prioritet postaviti ciljeve iz oblasti *Olakšavanja međunarodne trgovine, izgradnju trgovinskog kapaciteta i povećanje konkurentnosti zemalja uz pomoć privatnog sektora*.

Na osnovu podataka prikazanih na narednoj slici uočavamo da ne ostvaruju svi veliki donatori isto učešće u strukturi pružene pomoći u četiri regiona sveta koja su najveći primaoci pomoći. Naime, grupacija Australija, Japan i Novi Zeland predstavlja donatore u regionu Azije sa najvećim učešćem, a zatim slede Kanada i SAD, kao i Međunarodne finansijske institucije (*International Financial Institutions — IFIs*), pa EU sa Norveškom i Švajcarskom. Za region Afrike 2007. godine, više od polovine sredstava obezbedile su Međunarodne finansijske institucije, a oko četvrtinu EU sa Norveškom i Švajcarskom. Najveći donatori Latinske Amerike sa po trećinom sredstava su Kanada i SAD, kao i EU sa Norveškom i Švajcarskom. Više od polovine sredstava namenjenih Okeaniji obezbedili su Australija, Japan i Novi Zeland.

---

<sup>169</sup> Ibid., p. 53.

Obaveze u mlrd. USD (2006-konstantne cene)



Slika broj 11: Regionalni raspored sredstava iz programa AfT tokom 2007. godine

Izvor: WTO/OECD, *Aid for Trade at a Glance 2009 — Maintaining momentum*, Geneva/Paris, 2009,

Figure 3.10, p. 63.

Inicijativa AfT se izdvaja od svih preuzetih i primenjenih inicijativa koje su bile namenjene pružanju pomoći DC, prvenstveno zato što su njeni tvorci, učeći na propustima prethodnih inicijativa, odlučili da pored tehničke pomoći, DC pruže i pomoć za izgradnju kapaciteta koji će im omogućiti da pruženu pomoć i iskoriste, kao i da ostvare koristi od međunarodne trgovine. Dok su inicijative iz perioda Urugvajске runde pregovora uglavnom pristupale oblasti TF sa aspekta unapređenja tehničkih karakteristika, inicijativa *Aid for Trade* podrazumeva ne samo razvoj tehničkih standarda, već i izgradnju trgovinskog kapaciteta koja treba da dovede do ekonomskog razvoja DC i da im omogući ravnopravnije učestvovanje u međunarodnoj trgovini.

Veliki donator u oblasti međunarodne trgovine, **SAD**, stvorile su novu razvojnu strategiju tokom 2008. godine, pod nazivom **Obezbediti budućnost: strategija ekonomskog rasta** (*Securing the Future: A Strategy for Economic Growth*). Ova strategija je zasnovana na **Strategiji izgradnje trgovinskog kapaciteta** (*Trade Capacity Building Strategy*) iz 2003. godine, čiji i sam naziv govori o značaju i

očekivanjima od same izgradnje trgovinskog kapaciteta. S obzirom da je uloga Strategije iz 2008. godine koordiniranje rada Agencije SAD za međunarodni razvoj (*United States Agency for International Development — USAID*), svakako će opšti ekonomski razvoj predstavljati osnovu, ali će i razvoj međunarodne trgovine, povećanje učešća DC u međunarodnoj trgovini, kao i povećanje njihove konkurentnosti na međunarodnom tržištu, svakako predstavljati važne elemente strategije. Dakle, na pitanju međunarodne trgovine zasniva se i potencijalni privredni rast DC, a uloga USAID je da im u tome pruži pomoć.

Izgradnja trgovinskog kapaciteta DC koju finansira Vlada SAD, realizuje se uglavnom preko USAID-a, a čak 75% sredstava namenjenih izgradnji trgovinskog kapaciteta, plasira se ovim putem. Najveći deo sredstava USAID-a je namenjen upravo Olakšavanju međunarodne trgovine i to sa oko 200 miliona USD.<sup>170</sup>

Aktivnosti SAD vezane za pružanje pomoći trgovini, deo su i **Korporacije za milenijumske izazove** (*Millennium Challenge Corporation — MCC*). To je ostvareno na taj način što je deo finansijskih sredstava namenjenih programu AfT, usmeren i ka MCC, pored njihovog usmeravanja i ka USAID-u. U slučaju MCC, radi se o relativno novoj agenciji za pružanje pomoći uglavnom usmerene ka smanjenju siromaštva. Osnovana je od strane američkog Kongresa januara 2004. godine i zasniva se na bilateralnim sporazumima koje SAD sklapaju sa zemljama kojima je pomoć potrebna, uz uslov da se radi o zemljama koje su posvećene: dobrom upravljanju državom u skladu sa zakonom, ekonomskoj slobodi i ulaganju u svoje stanovništvo. Korporacija često udružuje svoja finansijska sredstva sa ostalim razvojnim programima čiji su inicijator SAD, ili, pak sa ostalim međunarodnim organizacijama.

Postoje dve grupe zajmova koje MCC odobrava: prvu grupu čine petogodišnji zajmovi, koji se odobravaju samo onim zemljama koje su ispunile zahteve SAD (*Compacts*). Od osnivanja 2004. godine, pa do polovine 2009. godine, Upravni odbor MCC je odobrio čak 18 zajmova iz prve kategorije (*Compacts*), zajmova, koji se odobravaju za

---

<sup>170</sup> USAID, *Trade Capacity Building in the Service Sector — A Resource Guide*, ed. Victoria Waite, Jaime Nino, United States Agency for International Development, Washington, 2004, pp. 1-4.

petogodišnji period.<sup>171</sup> Drugu grupu čine zajmovi sa manjim iznosom sredstava, a namenjeni su zemljama koje su ispunile deo zahteva sa naznakom da u narednom periodu teže ka ispunjavanju preostalih zahteva (*Threshold programs*). Procene SAD su da je, u periodu 2005-2008. godine, više od polovine MCC finansijskih sredstava, bilo namenjeno pružanju pomoći međunarodnoj trgovini, odnosno Programu AfT.<sup>172</sup> Tokom prvih pet godina od svog nastanka, Korporacija je odobrila više od 7,4 milijarde USD i to u obliku obe grupe zajmova.<sup>173</sup> Sredstva su usmerena ka sektorima privrede koji mogu doprineti bržem smanjenju siromaštva, a to su poljoprivreda i navodnjavanje, transport, koji je od posebnog značaja za međunarodnu trgovinu, razvoj preduzeća, zdravstvo, obrazovanje, inicijative za smanjenje korupcije, koja predstavlja i izvor barijera međunarodnoj trgovini.

Pored Projekta za izgradnju trgovinskog kapaciteta, USAID je 2003. godine pokrenuo i Projekat Olakšavanja trgovine i izgradnje kapaciteta „**Brza trgovina**“ (*The Trade Facilitation and Capacity Building Project — FASTrade*). Program je pokrenut sa ciljem da bude sredstvo za fokusiranje na pitanja iz oblasti Olakšavanja međunarodne trgovine. Izgradnja trgovinskog kapaciteta je u ovom slučaju fokusirana na smanjenje transakcionih troškova koji nastaju na međunarodnim graničnim, odnosno, carinskim prelazima. U periodu od 2003-2008. godine Program je primenjen u 23 zemlje.<sup>174</sup> Tokom primene Programa pružene su kratkoročne savetodavne usluge, kao i obuka kadrova kojom se omogućuje poboljšanje rada carinske službe, koja je organizovana u obliku radionica za upoznavanje carinske tarife, carinsko vrednovanje robe, poreklo robe, upravljanje rizikom i za oblast bezbednosti lanca nabavke. Sadržaj obuke je pripremljen prema potrebama svake zemlje posebno. Takođe, FASTrade je omogućio da se u nekoliko DC i Razvijenih zemalja oforme Nacionalni komiteti za Olakšavanje međunarodne trgovine (*National Trade Facilitation Committees — PRO Committees*), čiji su članovi predstavnici ministarstava trgovine, kao i ostali učesnici i korisnici

---

<sup>171</sup> Curt Tamoff, “Millennium Challenge Corporation”, *Working Paper*, CRS Report for Congress, Congressional Research Service, June 2009.

<sup>172</sup> WTO/OECD, *Aid for Trade at a Glance 2009 — Maintaining momentum*, Geneva/Paris, 2009, p.66.

<sup>173</sup> Internet: Sajt Korporacije za milenijumske izazove, [www.mcc.gov/pages/about](http://www.mcc.gov/pages/about) (22.11.2010.).

<sup>174</sup> U pitanju su sledeće zemlje: Alžir, Jermenija, Kostarika, Salvador, Gvatemala, Honduras, Jamajka (uz finansijsku pomoć koja je dobijena na osnovu Ugovora iz Dohe), Kazahstan, Kenija, Kirgistan, Mozambik, Nepal, Nikaragva, Nigerija, Oman, Filipini, Ruanda, Južna Afrika, Tadžikistan, Tanzanija, Uganda, SAD i Jemen.



međunarodne trgovine i transporta. Zadatak ovih Komiteta je stvaranje foruma za pregovore o problemima iz oblasti međunarodne trgovine i transporta, organizovanje konsultacija koje bi trebalo da dovedu do prihvatljivih rešenja. U domenu očuvanja integriteta Uprava carina, kao i njenih službi, FASTrade program je uticao na smanjenje korupcije na carini i to stvaranjem posebnih jedinica čiji je zadatak nadgledanje operacija visokog rizika i istraživanje mogućih korupcija. Program je značajan i za ovu oblast, dakle, zaštitu od korupcije na carini, jer su prihodi nekih DC bili smanjeni za 50 procentnih poena, pa čak i više, upravo usled korupcije koja se ogledala u primanju neispravnih i nepotpunih deklaracija, usled procene niže carinske vrednosti od realne, pogrešne klasifikacije robe.<sup>175</sup>

Pored SAD i **Japan** je veliki donator. Uočavanje značaja razvoja međunarodne trgovine, Japan je konkretizovao 2005. godine i to primenom **Inicijative za razvoj međunarodne trgovine** (*Development Initiative for Trade*). Radi se paketu mera čijom bi se primenom pomoglo zemljama koje se nalaze na niskom nivou dohotka, da se brže integrišu u procese multilateralne liberalizacije.

Prema nekim autorima, izgradnja trgovinskog kapaciteta, a samim tim pružanje pomoći i ojačavanje onih koji su već marginalizovani u „globalnom selu“, značajna je za održavanje globalnog mira i prosperiteta, a to je najbolji imunizator za „bolest rata i konflikata“.<sup>176</sup> I u ovom slučaju pokazano, jedan važan ekonomski cilj kao što je brže uključivanje DC u tokove međunarodne trgovine, nije cilj sam sebi, već je njegovo ispunjenje, ukoliko do toga dođe, značajno i za savremenu politiku, sociologiju, kulturu i istoriju.

#### **4.4. Modernizacija carinske službe kao element izgradnje trgovinskog kapaciteta**

Carinska služba zahteva stalno prilagođavanje dinamičnim promenama u okruženju, kako bi mogla da ispuni nekoliko važnih ciljeva, a to su:

---

<sup>175</sup> Sajt USAID, “The Trade Facilitation and Capacity Building Project FASTrade”, Booz Allen Hamilton, 2008, Internet, [www.pdf.usaid.gov/pdf\\_docs/PDACN294.pdf](http://www.pdf.usaid.gov/pdf_docs/PDACN294.pdf) (02.02.2011.), pp. 1-15.

<sup>176</sup> Sungjoon Cho, „Beyond Doha’s Promises: Administrative Barriers as an Obstruction to Development“, *Berkley Journal of International Law*, Vol. 25, Issue 3, Berkley, 2007, p. 424.

- prikupljanje prihoda po osnovu carinskih dažbina;
- sprovođenje politike države usmerene na obezbeđenje zaštite domaćim proizvođačima;
- onemogućavanje uvoza zabranjene i nebezbedne robe, poput oružja i lekova kojima je isteklo trajanje, čime se štite i domaći potrošači;
- borba protiv trgovine narkoticima;
- pridržavanje i primena zakona i sporazuma koji su u skladu sa obavezama preuzetim pred WTO i WCO;

Iako su svi navedeni ciljevi veoma važni za svaku pojedinačnu zemlju, ipak su prva tri cilja i njihovo ispunjenje najviše analizirani. Od carinske službe u budućnosti se očekuje da nastavi sa ispunjavanjem navedenih ciljeva, sa posebnim naglaskom na značaj prikupljanja prihoda i obavljanja kontrolne funkcije. Sa snižavanjem carinskih stopa, smanjivaće se značaj prikupljanja prihoda, ali savremeno doba pojačava značaj kontrolne funkcije, čije obavljanje ne sme ugroziti neometano obavljanje međunarodne trgovine i proces Olakšavanja međunarodne trgovine, jer će upravo taj proces uticati na povećanje međunarodne konkurentnosti država. S obzirom na veliki broj pravila i procedura kojima se obezbeđuje kontrolna funkcija carine, javlja se cilj za pojednostavljenjem i ujednačavanjem tih pravila. Da bi carinska služba mogla da primeni oba uspešno, kako kontrolu, tako i pojednostavljenje, samim procesom modernizacije svoga rada, u većoj meri će koristiti instrumente poput: sistema za upravljanje rizikom, inspeksijski pregled i računovodstvenu analizu nakon što roba napusti carinarnicu, skeniranje robe, smanjenje potrebe za fizičkim pregledom robe, uvodiće sisteme za prikupljanje podataka i njihovo dalje preusmeravanje na potrebne adrese i organizovanje rada više agencija i inspektorata komplementarnih sa radom carinske službe u okviru jedinstvene uprave, a sve to zahvaljujući upotrebi informacione i komunikacione tehnologije.

Najveći izazov pred carinskom službom se nalazi u činjenici da treba da pruži zaštitu domaćem proizvođaču, a da tom prilikom, ne narušava sporazume WTO i da omogućuje dogovoreni pristup tržištu svoje zemlje. Štiteći bezbednost na teritoriji svoje zemlje, prilikom obavljanja carinskog postupka ne sme usporavati učesnike u

spoljnotrgovinskom poslu i time narušavati proces Olakšavanja međunarodne trgovine. Dakle, carinska služba bi trebalo da svoj posao obavlja na dva načina, a to je:

- **efektivno**, odnosno, potrebno je da postigne sve navedene ciljeve,
- **efikasno**, što znači da obavlja sve navedene funkcije sa najnižim mogućim troškovima.

Procenjuje se da svaki dan manje koji je špediteru potreban za obavljanje špediterskog posla, a koji se dobija zahvaljujući efikasnijem radu carinske službe, odgovara smanjenju *ad valorem* carina za 0,8 procentnih poena.<sup>177</sup>

Iako je većina ciljeva procesa TF zasnovana na tehničkim standardima koje je potrebno ostvariti radi razvoja međunarodne trgovine, može se primetiti da je značaj svih postavljenih standarda znatno širih razmera, odnosno radi se o **elementima politike ekonomskog razvoja**. Tako na primer, modernizacija carina procesom automatizacije i unapređenjem informatičkih tehnologija, nije samo modernizacija carina, već je deo jednog integrativnog ekonomskog sistema. Gotovo sve zemlje su već primenile ovakav oblik modernizacije, koji se ne posmatra kao individualna modernizacija u jednoj zemlji, već kao komplementarna sa ostalim modernizacijama. Tu se nalazi i **modernizacija infrastrukture, kako transportne, tako i trgovinske**, a kao deo trgovinske modernizacije ističe se **modernizacija carinske službe**, kao i poboljšanje kvaliteta logistike i usluga koje utiču na razvoj međunarodne trgovine.

**Modernizacija carinske službe**, pored modernizacije samih carinskih postupaka i rada carinske službe, treba da obuhvati i modernizaciju službi koje su takođe deo Sistema za upravljanje granicom (*border management*), kao na primer sanitarna i fitosanitarna inspekcija, zatim inspekcija za kvalitet i standarde, što je analiza LPI u domenu carine i istakla kao slabiju tačku, odnosno, kao jedan od faktora koji su ispitanici u manjem broju ocenili visokim ocenama.<sup>178</sup> Navedeni inspektorati se ne nalaze u nadležnosti Ministarstava finansija, poput carinske službe, već u nadležnosti Ministarstava zdravlja, ili pak, Ministarstava poljoprivrede, ali njihov rad utiče na brzinu i kvalitet sprovođenja

---

<sup>177</sup> David Hummels, "Time as a Trade Barrier", Department of Economics, Purdue University, Indiana, 2001, p. 26.

<sup>178</sup> O LPI analizi, više u drugom delu rada.

carinskog postupka. U tom slučaju, male su očekivane koristi od primene visokog stepena automatizacije u samoj carinskoj proceduri, ukoliko i ostale službe nisu u mogućnosti da rade istom brzinom, tako da se očekuje ulaganje i u navedenim službama, kako bi bile u mogućnosti da prate već uveliko automatizovane procedure na carini, što je svakako i deo politike ekonomskog razvoja.

*Carinska služba*, pored svoje već ustaljene uloge da primenjuje donete zakone iz svoje oblasti, da prikuplja prihod, da omogući bezbednost kada je međunarodna trgovina u pitanju, ima i ulogu učesnika u kompleksnom procesu Olakšavanja međunarodne trgovine i transporta, pa možemo reći da je njena uloga multifunkcionalna. Doprinos treba da bude u formi ispunjavanja zahteva kako bi carinska služba bila dovoljno efikasna i osposobljena, a izvršene procedure i kontrole, efektivne. Sa svojih 168 članica, Svetska carinska organizacija upravo ima ulogu koordinatora saradnje između vlada zemalja, po pitanju rada carinske službe i harmonizacije carinskih propisa. Pored ove uloge, nakon što je uočeno postojanje nepotrebnih, komplikovanih procedura i široko rasprostranjene birokratije, a uz potrebu da se zadrži kvalitet obavljenih procedura i kontrola i WCO je otpočela svoje učešće u kompleksnom procesu Olakšavanja međunarodne trgovine. Kontrole i procedure na carini, pored vođenja carinskog postupka, za koji su zaduženi carinici, obuhvata još nekoliko važnih kontrola koje obavljaju inspektorati i agencije, a prema vertikalnoj liniji, sve one su za svoj rad odgovorne različitim Ministarstvima. Pored carine, tu su imigracione službe, fitosanitarne i veterinarske kontrolne agencije, služba za lekove, agencija za standarde, služba za puteve, a veoma često, učesnici u međunarodnoj trgovini sve njih zajedno nazivaju „carinom“. Poslednjih godina, posebna pažnja se posvećuje zaštiti bezbednosti zdravlja, kao i zaštiti od nelegalne imigracije, što je dovelo do povećanja kontrola kako bi se izbegao svaki rizik. Ipak, u samoj primeni ovih kontrola, potrebna je veoma pažljiva implementacija pojačanih mera, kako se ne bi ugrozili osnovni ciljevi zaštite bezbednosti i dodatno usporilo odvijanje trgovinskih tokova na međunarodnom nivou. Jedno od rešenja ovog problema mogla bi biti Zajednička granična kontrola (*joint border posts*), odnosno primena integrisanih programa kontrole, kao i modernizacija kontrolnog procesa koja bi za cilj imala da se svakoj vrsti robe (životinje, biljke, povrće), odredi oblik kontrole, prema proceni rizika koji nosi konkretna vrsta robe.

Strategije za modernizaciju rada carinske službe razlikuju se u različitim zemljama. Dakle, strategija se formuliše za svaku zemlju posebno, s obzirom da svaka zemlja već ima razvijenu carinsku službu, samo uz različita ograničenja, koja upravo reformom treba prevazići. Ta ograničenja su raznovrsna.<sup>179</sup>

- Primena carinskih **procedura** koje nisu komplementarne sa radom ostalih službi, koje su poput carinske službe, zapravo karike u lancu spoljne trgovine. Procedure koje primenjuje carinska služba treba da prate potrebe savremenog poslovanja, odnosno, promene i razvoj u oblasti transporta, tehnologije i samog načina poslovanja.
- Neadekvatno **zakonodavstvo**, koje ima zadatak da pruži odgovarajući okvir za neometano odvijanje poslovanja, ukoliko podrazumeva složenu spoljnotrgovinsku politiku i procedure, koja je takva bez neke opravdane potrebe, može predstavljati barijeru za uvođenje novih procedura kojima se prate potrebe savremenog poslovanja. S obzirom da je Zakon iznad svih, upravo neodgovarajuće zakonodavstvo može da posluži kao opravdanje carinskoj službi za kašnjenja i odlaganja obavljanja carinskog postupka.
- Nerealna očekivanja od dostignutog **nivoa računarskog sistema**, jer taj sistem predstavlja tehničku podršku i pruža mogućnosti za ubrzavanje same procedure, ali nikako, sam po sebi, ne može predstavljati odgovor za sva pitanja.
- S obzirom da carinska služba ima obaveze prilikom utvrđivanja carinske vrednosti i obračuna carinskih dažbina, ali je pored ovih aktivnosti, carina zadužena i za organizovanje plaćanja poreza, poput PDV, to zahteva **koordiniranje rada** između carinske i fiskalne administracije i ovaj domen može predstavljati „usko grlo“.
- Nedovoljno ulaganje u organizaciona pitanja i oblast **ljudskih resursa u carinskoj službi**, kao i često poistovećivanje ove, u svemu posebne i neuporedive službe sa ostalim civilnim službama u pogledu sistematizacije poslova, uspostavljanja organizacione strukture i definisanja platnih razreda.
- Visok nivo **korupcije** nije retkost u okviru carinske službe, što dovodi do smanjenja prihoda od carine, kao i do povećanja opšte neefikasnosti i duboko zadire u pitanje bezbednosti.

---

<sup>179</sup> James T. Walsh, “Strategy for Reform”, in: *Changing Customs — Challenges and Strategies for the Reform of Customs Administration*, (ed. Michael Keen), International Monetary Fund, Washington, 2003, pp. 52-60.

Reforme radi modernizacije rada carinske službe bi trebalo da se odnose na nekoliko oblasti. Prvenstveno, treba sagledati **postojeće zakonodavstvo**. Takvu obavezu nameće i činjenica da carinsko zakonodavstvo predstavlja primer najstarijih zakonodavstava, a najvećim promenama je bilo izloženo u poslednjih nekoliko decenija, kada je moralo da se prilagodi dinamičnim promenama nastalim u oblasti međunarodne trgovine, tehnologije i poslovnog okruženja, uopšteno. Promene u oblasti međunarodne trgovine ogledaju se i u velikom broju novonastalih regionalnih ekonomskih integracija, odnosno, sporazuma o preferencijalnoj trgovini, ili carinskih unija. Zakonodavstvo je moralo da pruži okvire za primenu različitih carinskih stopa na robu poreklom iz različitih zemalja, kao i osnovu za procenu validnosti dokaza o poreklu robe. Proširenje palete proizvoda kojima se trguje u savremenom dobu, dovelo je do velikog broja tarifnih stavova, tako da je i Zakon o carinskoj tarifi dobio na značaju. Razlog tome je činjenica da je veliki broj tarifnih stavova povećao mogućnosti za izbegavanje plaćanja realnih carinskih dažbina i povećanje korupcije, uglavnom na bazi namernog pogrešnog svrstavanja robe u tarifni stav za koji je propisana niža carinska stopa, ili usled procene niže carinske vrednosti od realne. Ipak, najveći savremeni izazovi u oblasti zakonodavstva, jesu stvaranje zakonodavnog okvira za smanjenje obaveza fizičkog pregleda svake isporuke na osnovu primene Sistema za upravljanje rizikom, kao i stvaranje zakonodavnog okvira za pregledanje dokumenata i knjiga spoljnotrgovinskih preduzeća nakon što je roba evidentirana da je ušla na carinsku teritoriju zemlje i da se nalazi neocarinjena na nekom skladištu, ili je već stigla u ciljnu fabriku.

Pored zakonodavstva, reforma se odnosi i na **procedure** koje, s obzirom da su mnogobrojne, treba da budu transparentne i lako razumljive učesnicima u spoljnotrgovinskom poslu. Do okončanja carinskog postupka nad robom, carinska služba obavlja funkciju *carinskog nadzora* nad robom, tokom kog carinska služba prati i čuva robu, uzima uzorke i overava propisana dokumenta. *Carinske procedure* u carinskom postupku su:<sup>180</sup>

- primanje i izdavanje carinskih dokumenata;
- pregled robe i prevoznog sredstva, u zavisnosti od procenjenog stepena rizika;

---

<sup>180</sup> Prema: Jelena Kozomara, *Spoljnotrgovinsko poslovanje*, Institut za ekonomsku diplomatiju, Beograd, 2005, str. 141-2.

- svrstavanje robe prema carinskoj tarifi;
- upoređivanje dokumentacije za robu sa propisanim robnim režimom za konkretnu robu, naročito važno ukoliko se roba nalazi na režimu dozvola, a na primer, nema potrebnu dokumentaciju;
- laboratorijski pregledi i analiza uzoraka;
- utvrđivanje carinske vrednosti robe;
- obračun i naplata carinskih i ostalih dažbina, odnosno, ukupnog carinskog duga.

Pojednostavljene procedura prati već formiran novi zakonodavni okvir za upravljanje rizikom i uvođenje selektivne kontrole, zasnovane na robi, ili preduzećima koji su ocenjeni kao visokorizični. Ovaj sistem omogućuje uvoznicima, koji nemaju zabeleženih propusta u radu, koje bi carinska služba evidentirala, da ne moraju za svaku svoju isporuku, ukoliko se na primer radi o farmaceutskoj industriji, ili prehrambenoj, davati uzorak na analizu, naročito ukoliko godišnje imaju veliki broj carinskih deklaracija. Pojednostavljene carinskih procedura podrazumeva podnošenje dokumenata na carini od strane registrovanog, **ovlašćenog carinskog agenta**, koji je predstavnik špeditera. Uvođenje ovlašćenog carinskog agenta, koji poznaje propise o potrebnim dokumentima, koje treba podneti carini, uštedelo bi i vreme i novac i pojednostavilo proceduru.

Carinske procedure treba da obezbede da se sva roba koja uđe na teritoriju zemlje evidentira u određenom carinskom postupku, da omoguće primenu selektivne, ali efektivne kontrole, uzimanje robe ispod carinskog nadzora u najkraćem vremenskom periodu, obezbeđenje plaćanja svih carinskih dažbina i poreza, kao i uzimanje podataka potrebnih za vođenje statistike spoljne trgovine.

Najveći doprinos pojednostavljenih procedura, očekuje se od primene *selektivnog kriterijuma za pregled robnih tovara*, prema uvedenom *Sistemu za procenu rizika*. Svaka zemlja treba da izgradi sopstvenu bazu, odnosno, da izgradi automatizovani sistem za procenu rizika, zasnovan na lokalnim informacijama, dobijenim od regionalnih carinarnica, kao i na osnovu definisanih nacionalnih prioriteta. Zatim, pojednostavljenju procedura doprinosi i uvođenje revizorskih kriterijuma na carini.

**Fizička inspekcija robe** ne bi trebalo da se primenjuje u više od 20% od ukupnog broja carinskih deklaracija. Radi pojednostavljenja carinskih procedura, preporuka je i da se izradom Uputstava definišu vrste, odnosno, očekivan *stepen primene carinskog pregleda*, koji bi mogao biti letimičan, a odnosio bi se na prebrojavanje broja paketa i proveravanje oznaka i brojeva, zatim, vršenje pregleda samo nekih od paketa, na primer, pregledanje svakog petog paketa i intenzivan pregled, koji bi se odnosio na pregled robe u celosti. Rezultati istraživanja koje se odnosi na 25 zemalja OECD i Hong Kong, pokazuje da se na veoma mali procenat robe koja se uvozi primenjuje fizička inspekcija robe i da samo jedna zemlja u uzorku i to Italija, primenjuje fizičku inspekciju pri uvozu robe u čak 30% slučajeva. Uglavnom se radi o znatno skromnijem učešću i to 2,2% u slučaju Velike Britanije, ili 3,83% u slučaju Španije.<sup>181</sup>

Takođe je potrebno i carinarnice organizovati tako da **fizički pristup carinskom službeniku** bude strogo ograničen, kako bi se izbeglo ometanje i smanjile mogućnosti za korupciju i vršenje pritiska na službenika. Pojednostavljenje procedura je uslovljeno i upotrebom **dokumentacije koja se ne nalazi u papirnoj formi**. Preduslov za korišćenje dokumentacije koja se ne nalazi u papirnoj formi jeste postojanje EDI sistema i Carinskim zakonom odobrena mogućnost korišćenja elektronskog potpisa.

Carinska procedura u tom slučaju se obavlja u navedenim fazama:<sup>182</sup>

1. Faza neposredno pre carinskog pregleda robe

Vozač podnosi transportni dokument i to za sve oblike transporta, putem EDIFACT-a, carinskom računarskom sistemu. Ovom prvom instancom, samo je najavljen ulazak robe u zemlju, bez podataka o njenoj vrednosti, ili tarifnom stavu. Špediter zatim podnosi uvoznju deklaraciju, u računarski sistem, plaća dažbine i takse, uz dobijanje poruke koja potvrđuje plaćanje. Deklaracija je glavni dokument koji se koristi i za procenu rizika, za odabir robe koja će biti podvrgnuta fizičkoj kontroli, predstavlja i osnovu za revizorske provere nakon što roba napusti carinarnicu, a predstavlja i izvor

---

<sup>181</sup> Evdokia Moïse, Thomas Orliac, Peter Minor, "Trade Facilitation Indicators — The Impact on Trade Costs", *Trade Policy Working Papers No. 118*, OECD, Paris, 2011, p. 22.

<sup>182</sup> Francois L. Corfmat, "Simplifying Procedures and Improving Control Prior to Release of Goods", in: *Changing Customs — Challenges and Strategies for the Reform of Customs Administration*, (ed. Michael Keen), International Monetary Fund, Washington, 2003, p. 72.



podataka za statistiku spoljne trgovine. Sam sistem automatski prepoznaje u koji kanal, prema nivou rizika, treba svrstati robu.

## 2. Faza carinskih operacija

Ukoliko je roba svrstana u zeleni kanal, u tom slučaju automatski može da napusti carinarnicu i da se uputi ka skladištu. Ukoliko je raspoređena u žuti kanal, takođe će biti upućena ka skladištu, ali tek pošto špediter dostavi dodatne tražene dozvole. Ukoliko je roba pak svrstana u crveni kanal, onda je potrebno da se rezultati obavljenog fizičkog pregleda, izvršenog svrstavanja robe prema carinskoj tarifi, proceni vrednosti i utvrđenom poreklu robe, unesu u sistem. Crveni kanal, dakle, zahteva fizički pregled robe, a koristi se i plavi kanal koji ukazuje na izvršenje pregleda, naknadno (*post audit*).

## 3. Napuštanje terminala

Kada službenik na terminalu utvrdi da roba može da napusti terminal, prijavljuje taj korak unoseći podatke u sistem. Prilikom napuštanja terminala, službenik na izlazu treba da utvrdi da li isporuka odgovara sadržaju deklaracije.

**Efikasnost kontrole nakon što roba napusti carinarnicu** (*post-release control*) je još jedan savremen zahtev koji se postavlja pred carinsku administraciju. Naime, za razliku od ovakvog pristupa, decenijama je primenjivana stoprocentna kontrola i pregled robe pre nego što ona napusti carinarnicu (*prior to the release of the goods*). Ovakva kontrola uključivala je fizičku inspekciju, kojom se potvrđivao u dokumentima definisan kvantitet robe, zatim upoređivao opis robe sa tarifnim stavom u koji je svrstana, utvrđivalo poreklo robe, kao što se proveravala i primena zakona koji se odnosio na raznovrsna pitanja vezana za fitosanitarne mere, za oblast trgovine lekovima, zaštitu intelektualne svojine, pranje novca, antiterorističke mere, itd. Modernizovanje rada carinske službe postiže se i stvaranjem sistema i procedura koji pružaju mogućnost proveravanja dokumenata i same robe, a da se ta kontrola koju obavljaju revizori, realizuje nakon što roba napusti carinarnicu.

Poslednji element modernizacije rada carinske službe odnosi se na oblast organizacije i upravljanja. Prvenstveno se očekuje **modernizacija u oblasti računarskih sistema**, ali uz ograničenje da sama automatizacija nije dovoljna, već je potrebno koristiti je i prilagoditi individualnim potrebama carinskih službi različitih zemalja. Da bi

automatizacija imala pozitivne efekte, potrebno je da uprava carina funkcioniše u potpuno automatizovanom sistemu koji će povezivati sve carinarnice sa samom upravom carine, zatim je potrebno da preduzeća koja se bave spoljnotrgovinskim poslovima, mogu da podnesu informacije carini elektronskim putem, kao i da informacije u elektronskom obliku uvek budu na raspolaganju u slučaju naknadne inspekcije revizora, nakon što roba napusti carinarnicu.

*Singapurska trgovinska mreža* (*Singapore TradeNet*), jedan je od primera upotrebe informaciono-komunikacionih tehnologija za ubrzanje odvijanja carinske procedure i poboljšanje konkurentnosti spoljne trgovine konkretne zemlje. Iskustvo Singapura u primeni računarskih sistema sa ciljem da se ubrza odvijanje spoljnotrgovinskih operacija i da se poveže heterogena grupa učesnika u jednom spoljnotrgovinskom poslu, bazira se na stvaranju Singapurske trgovinske mreže, koja je ušla u upotrebu januara 1989. godine. Kao oblast od prioriteta određena je upravo spoljna trgovina, odnosno, povećanje konkurentnosti na bazi skraćanja vremenskog trajanja carinskog postupka. Zadatak da razvije sistem za elektronsku razmenu podataka, dobila je kompanija IBM. Funkcionisanje sistema baziralo se na razmeni podataka od računara do računara velikog broja učesnika u spoljnotrgovinskim operacijama i to na sledeći način: učesnik u spoljnotrgovinskom poslu, najčešće spoljnotrgovinska firma, unela bi podatke iz dokumenta u sistem *TradeNet*, koji bi ih dalje prosledio svim nadležnim inspektoratima, službama i učesnicima u spoljnotrgovinskom poslu, a ona agencija koja je nadležna za konkretnu aktivnost, odobrila bi transakciju.

Do kraja prve godine upotrebe sistema, korišćen je u preko 45% isporuka, a do sredine 1991. godine, taj udeo se uvećao na čak 95%. Značajno pojednostavljenje spoljnotrgovinskih transakcija ogledalo se u sledećim pokazateljima:

- Vreme od podnošenja carinske deklaracije do momenta kada roba napusti carinarnicu, skraćeno je sa 2-4 dana, na samo nekoliko minuta;
- Broj do tada neophodnih dokumenata da bi roba prošla carinsku proceduru i bila uvezena u zemlju, smanjen je sa čak 35 dokumenata, na samo jedan;
- Broj trgovinskih transakcija koje su se maksimalno mogle obaviti u jednom danu iznosio je oko 10 000, a nakon uvođenja ovog sistema, čak 30 000;

- Troškovi špeditera za pribavljanje neophodne dokumentacije smanjeni su za 20-35 procentnih poena;
- Ubrzana je naplata carinskih dažbina, kao i statističko evidentiranje spoljnotrgovinskih transakcija.<sup>183</sup>

Smatra se da je upravo ovaj koncept prvi „Jedinstveni šalter“ primenjen u svetu, da je povezoao više od 35 službi i inspektorata čiji se rad odvija na granici, a da su troškovi njegove primene bili samo 1 cent u odnosu na 1 USD doprinosa prihodu od carine. Ovo singapursko iskustvo primenile su još neke zemlje sveta, naravno uz odgovarajuća prilagođavanja sopstvenim potrebama: Gana, Madagaskar, Panama, Saudijska Arabija.<sup>184</sup> Prvo je Mauricijus primenio ovaj sistem, kojim se do kraja 1996. godine postiglo smanjenje broja potrebnih dokumenata za izvoz sa 35, na samo 5, a vreme potrebno za obavljanje carinske procedure je skraćeno sa 7 dana, na samo 2. Neposredno pre nego što je Gana primenila ovaj sistem 2003. godine, izvozniku je bilo potrebno da obavi 23 procedure tokom najmanje dve nedelje, a ubrzo nakon primene sistema, čak 18% robnih tovara koji se transportuju vazdušnim prevozom, moglo je proći proceduru u roku od samo 2 sata, a čak 75% robnih tovara, prošlo bi proceduru istog dana kada pristigne na aerodrom.<sup>185</sup>

Smatra se da suštinu mera iz domena Olakšavanja međunarodne trgovine, čine upravo mere kojima se vrši modernizacija rada carinske službe, što je posebno naglašeno za region Afrike.<sup>186</sup> Primeri uspešno obavljenih reformi u DC ukazuju na postojanje tri značajne, zajedničke komponente. Naime, u zemljama koje su izvršile modernizaciju rada carinske službe, postojala je izražena politička volja za primenom reforme, zatim, te zemlje su postale svesne promena u međunarodnoj trgovini i njenoj dinamici koja je usledila nakon više talasa liberalizacije, što je uslovalo i povećan obim i vrednost međunarodne trgovine i zahtevalo prilagođavanje načina rada carinske službe. Zatim,

---

<sup>183</sup> Luc de Wulf, „Ghana”, in: *Customs Modernization Initiatives — Case Studies*, (eds. Luc de Wulf, José B. Sokol), World Bank, Washington, 2004, pp. 19-20.

<sup>184</sup> IBRD/WB, *Doing Business 2011-Making a Difference for Entrepreneurs*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2010, p. 69.

<sup>185</sup> IBRD/WB, *Doing Business 2006*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2006, p. 56.

<sup>186</sup> Mills Soko, „Why Trade Facilitation is Key to Boosting Intra-African Trade”, *Africagrowth Agenda*, September-November 2006, pp. 20-22.

zahvaljujući finansijskoj i tehničkoj pomoći međunarodnih institucija, poput Svetske banke, MMF i UNCTAD-a, u zemljama u kojima su izvršeni reformski procesi, sve aktivnosti su započete na osnovu analitičnog posmatranja i evidentiranja postojeće situacije. Pored toga, uzete su u obzir i određene specifičnosti svake od zemalja.

#### **4.5. Korupcija na carini kao barijera međunarodnoj trgovini**

Pitanje korupcije u međunarodnoj trgovini predstavlja dodatnu barijeru, koja je usledila kao posledica upotrebe APNB. Mnogima posao transporta, naročito ukoliko roba tranzitira preko teritorija većeg broja zemalja, kao i samo sprovođenje carinskog postupka, daleko kraće traje, ukoliko se izvrše nezvanična plaćanja. Ipak, tom prilikom nastaju dodatni, „nezvanični“ troškovi (*Unofficial Costs*), koji se dodaju na ukupan iznos transportnih troškova, odnosno, troškova trgovine. Plaćanja radi „**dodatnog Olakšavanja međunarodne trgovine**“ u Africi izazivaju porast troškova za 2-3 procentna poena, a u regionu Azije, odnosno u Centralnoj Aziji, zvanični troškovi prevoza robe kamionom od Kirgistana do Uzbekistana su 2005. godine iznosili oko 450 USD, a pored toga trebalo je izdvajati i 150-200 USD za ubrzavanje procesa, dakle ovaj poslednji trošak predstavlja nezvanični trošak. Da bi prešao granicu sa Uzbekistanom, kamion iz Kirgistana je 2005. godine trebalo da plati i do 700 USD, a od toga je bar četvrtina bila namenjena plaćanju „nezvaničnih“ troškova. Plaćanja su upućena policiji, u nekim zemljama i vojsci, kao i carinicima, što je negde uslov da se nastavi put, a negde samo ubrzo, odnosno Olakšava međunarodnu trgovinu.<sup>187</sup> Tokom devedesetih godina prošlog veka, carinske službe mnogih zemalja, a među njima i Bolivije i Pakistana, bile su okarakterisane kao državne službe u kojima je bilo primećeno najviše korupcije.<sup>188</sup>

Procena USAID-a, prilikom pokretanja FASTrade programa ukazala je na postojanje korupcije koja utiče na smanjenje prihoda u DC za 50 procentnih poena, pa čak i više, usled postojanja korupcije koja se odnosila na: primanje neispravnih i nepotpunih

---

<sup>187</sup> Jean-François Arvis, Gaël Raballand, Jean-François Marteau, “The Costs of Being Landlocked: Logistics Costs and Supply Chain Reliability”, *World Bank Policy Research Work Paper 4258*, World Bank, Washington, 2007, pp. 34-35.

<sup>188</sup> Irène Hors, “Fighting Corruption in Customs Administration: What Can We Learn From Recent Experiences?”, *Working Paper No. 175*, OECD, Paris, 2001, p. 12.

deklaracija, namernu procenu niže carinske vrednosti od realne, pogrešno svrstavanje robe prema carinskoj tarifi, kako bi se primenila niža carinska stopa. Postojanje korupcije na carini je jedan od glavnih motiva za pokretanje FASTrade programa u okviru USAID-a.<sup>189</sup>

S obzirom da se pokazalo da korupcija na carini ima uticaja na odvijanje tokova međunarodne trgovine, uočena je potreba za merenjem postojeće korupcije, kako bi se u zemljama u kojima se evidentira njen visok nivo, mogle preduzeti mere za suzbijanje. Radi lakšeg procenjivanja, odnosno merenja transparentnosti rada carinske službe, a uočivši postojanje korupcije u svetu, *Transparency International* je stvorio **Indeks procene korupcije** (*Corruption Perception Index — CPI*) koji je objavljen i za 2010. godinu. Ovaj indeks se koristi kao neophodan element za stvaranje ETI, odnosno kao jedna važna varijabla za procenu četvrtog stuba ETI (a četvrti stub ETI je deo podindeksa Carinska služba), a to je Transparentnost carinske službe.

Podaci su prikupljeni na osnovu izjava učesnika u spoljnotrgovinskom poslu, kao i analitičara o njihovoj proceni zastupljenosti korupcije u konkretnoj zemlji. Vrednost Indeksa se kreće od 0 do 10. Ukoliko određena zemlja ostvari indeks u vrednosti nula, to znači da je zastupljen veoma visok nivo korupcije (*highly corrupt*), a ukoliko je indeks približno 10, to znači da korupcije gotovo da nema (*highly clean*). Indeks objavljen za 2010. godinu pokazuje da se preko tri četvrtine zemalja, od ukupno klasifikovanih 178, nalazi na skali od 0-5, dakle ispod 5, što ukazuje na značajno postojanje korupcije u tim zemljama.<sup>190</sup>

---

<sup>189</sup> Sajt USAID, “The Trade Facilitation and Capacity Building Project FASTrade”, Booz Allen Hamilton, 2008, Internet, [www.pdf.usaid.gov/pdf\\_docs/PDACN294.pdf](http://www.pdf.usaid.gov/pdf_docs/PDACN294.pdf) (02.02.2011.), p. 10.

<sup>190</sup> Sajt Transparency International, Internet: [www.transparency.org/policy\\_research/surveys\\_indices/cpi/2010](http://www.transparency.org/policy_research/surveys_indices/cpi/2010) (14.01.2011.).



Slika broj 12: Stepen zastupljenosti korupcije u svetu prema CPI

\* Najtamnije boje označavaju vrednost CPI od 0-1, a najsvetlije, vrednost od 9-10.

Izvor: Sajt Transparency International, Internet:

[www.transparency.org/policy\\_research/surveys\\_indices/cpi/2010](http://www.transparency.org/policy_research/surveys_indices/cpi/2010) (14.01.2011.).

Maksimalnu vrednost CPI od 10 ne ispunjava nijedna zemlja u svetu. Ali, većina Razvijenih evropskih zemalja ostvaruje vrednost CPI od 7-10, što ukazuje na nizak nivo korupcije.

Tabela broj 10: Prvih deset zemalja prema nivou ostvarenog CPI

Redni broj	Zemlja	Vrednost CPI
1.	Nemačka	9,3
	Novi Zeland	
	Singapur	
4.	Finska	9,2
	Švedska	
6.	Kanada	8,9
7.	Holandija	8,8
8.	Australija	8,7
	Švajcarska	
10.	Norveška	8,6

Izvor: Sajt Transparency International, Internet:

[www.transparency.org/policy\\_research/surveys\\_indices/cpi/2010](http://www.transparency.org/policy_research/surveys_indices/cpi/2010) (14.01.2011.).

Od međunarodnih inicijativa koje su se primarno odnosile na problem korupcije na carini, trebalo bi izdvojiti **Revidiranu Aruša deklaraciju** (*Revised Arusha Declaration — Declaration of the Customs Co-operation Council Concerning Good Governance and Integrity in Customs*). Ova deklaracija doneta je jula 1993. godine u Tanzaniji, od

strane WCO, a revidirana je deset godina kasnije u julu 2003. godine.<sup>191</sup> Deklaracija predstavlja izvor uputstava carinskim službama prilikom njihovih aktivnosti usmerenih ka uspostavljanju antikorupcijskih sistema. Deklaracija ukazuje na negativne implikacije samog postojanja korupcije na graničnim prelazima, ili pak u carinarnicama u unutrašnjosti zemlje. Navode se: smanjenje nacionalne bezbednosti i sigurnosti, smanjenje realnih prihoda, povećanje troškova koje zatim nadoknađuju potrošači, stvaranje novih barijera u međunarodnoj trgovini, smanjenje poverenja u funkcionisanje državnih institucija. Deklaracija upućuje na povećanje automatizacije carinskih aktivnosti kako bi se povećanjem efikasnosti i efektivnosti, uklonile, ili bar smanjile mogućnosti za nastajanje korupcije, a prvenstveno se misli na smanjenje ličnog kontakta na carini.

Jedina inicijativa pokrenuta na globalnom nivou koja je ukazala da je uočeno postojanje korupcije na svim nivoima kao centralni problem koji treba rešavati, jeste inicijativa Ujedinjenih nacija koja je rezultirala donošenjem **Konvencije protiv korupcije** (*UN Convention against Corruption*) oktobra 2003. godine, koja je stupila na snagu decembra 2005. godine. Za razliku od prethodnih pokušaja koji su uglavnom rezultirali klasifikovanjem oblika korupcije i davanjem preporuka za njihovo rešavanje, poput Aruša deklaracije, ova multilateralna inicijativa je donela znatno šire definisanje korupcije, s obzirom da se i broj oblika korupcije povećao, kao i jasnije definisane obaveze zemalja potpisnica kojih je bilo 144.

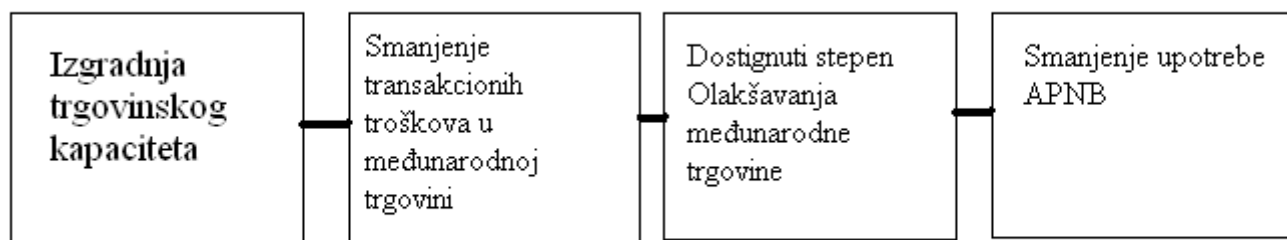
---

<sup>191</sup> Internet, Sajt carine, "Revised Arusha Declaration — Declaration of the Customs Co-operation Council Concerning Good Governance and Integrity in Customs", [www.customs.bg/document/3107](http://www.customs.bg/document/3107) (20.01.2011.).

## DRUGI DEO

### ANALIZA EFEKATA ADMINISTRATIVNIH PROCEDURALNIH NECARINSKIH BARIJERA NA ODVIJANJE MEĐUNARODNE TRGOVINE

Početak dvadesetprvog veka, uočeno je da nema dovoljno raspoloživih podataka u oblasti efikasnosti carinske službe, infrastrukture u lukama i o vremenu potrebnom za realizaciju spoljnotrgovinskih poslova, dakle, da nema dovoljno podataka o uticaju administrativnih proceduralnih necarinskih barijera na odvijanje međunarodne trgovine.<sup>192</sup> Takođe je uočeno i da se kao glavni uzrok uticaja APNB na odvijanje međunarodne trgovine može pronaći u nedovoljnom stepenu izgrađenosti institucionalnog trgovinskog kapaciteta. Novija istraživanja se kreću upravo u tom pravcu. Postoji više načina da se evidentira postojanje APNB, kao i efekti koje njihova primena ostvaruje kada je u pitanju međunarodna trgovina. Izgradnjom trgovinskog kapaciteta smanjuju se mogućnosti za primenu APNB i ograničavanje međunarodne trgovine po tom osnovu.



Slika broj 13: Povezanost oblasti izgradnje trgovinskog kapaciteta sa smanjenjem transakcionih troškova u međunarodnoj trgovini, Olakšavanjem međunarodne trgovine i smanjenjem upotrebe APNB.

Izvor: Autor

Izgradnja trgovinskog kapaciteta omogućuje smanjenje transakcionih troškova trgovine, odnosno, onaj deo ovih troškova koji je uslovljen upravo nedovoljno izgrađenim trgovinskim kapacitetom. Preostali deo troškova nastaje usled namernog odlaganja

<sup>192</sup> Jean-Jacques Hallaert, Ricardo Cavazos Cepeda, Gimin Kang, „Estimating the Constraints to Trade of Developing Countries“, *OECD Trade Policy Working Papers No. 116*, OECD, 2011, p. 63.



procedura, kašnjenja, zahtevanja dodatne dokumentacije i u osnovi takvih aktivnosti postoje uglavnom protekcionističke težnje mnogih zemalja da smanje uvoz robe na svoju teritoriju. Stepenn smanjenja troškova pokazuje u kojoj meri je data privreda ostvarila cilj i u kojoj meri primenjuje do sada poznata pravila i preporuke koji dovode do Olakšavanja međunarodne trgovine. Cilj je smanjenje, a ukoliko je moguće i potpuno ukidanje administrativnih proceduralnih neocarinskih barijera u međunarodnoj trgovini, čije je negativno dejstvo na odvijanje tokova međunarodne trgovine moguće i kvantifikovati na više načina.

### **1. Merenje uticaja administrativnih proceduralnih neocarinskih barijera i stepena izgrađenosti trgovinskog kapaciteta na odvijanje međunarodnih trgovinskih tokova**

Jedna od prvih kvantitativnih analiza koja je ukazala na iznos troškova koji nastaju usled primene administrativnih proceduralnih neocarinskih barijera, jeste analiza UNCTAD-a iz 1994. godine. Tokom Međunarodnog simpozijuma o trgovinskoj efikasnosti, održanog u Kolambasu, u Ohaju, iznet je stav da troškovi koji se odnose samo na pribavljanje dokumenata utiču na povećanje krajnje cene proizvoda i da predstavljaju čak 3,5% do 7% vrednosti robe kojom se trguje.<sup>193</sup>

Još jedna analiza UNCTAD-a je pokazala da u obavljanju prosečne carinske procedure učestvuje čak 20-30 subjekata, zatim da se koristi čak 40 dokumenata i oko 200 podataka. Od tih 200 podataka, čak 30 podataka se ponovi neverovatnih 30 puta. Bar jednom se ponovi 60-70% podataka. U mnogim slučajevima evidentirano je da troškovi obavljanja carinskog postupka (*customs formalities*) prevazilaze troškove koji nastaju usled plaćanja carinskih dažbina.<sup>194</sup> Ovi pokazatelji ukazuju na izvore nepotrebnih troškova, usled dupliranja mnogih postupaka i procedura.

---

<sup>193</sup> UNCTAD, *Efficient Transport and Trade Facilitation to Improve Participation by Developing Countries in International Trade*, Document TD/B/COM.3/72, Geneva, 2006, p. 3.

<sup>194</sup> Sajt WTO, "Cutting Red Tape at the Border", [www.wto.org/english/thewto\\_e/minist\\_e/mon99\\_e/english/about\\_e/15facil\\_e.htm](http://www.wto.org/english/thewto_e/minist_e/mon99_e/english/about_e/15facil_e.htm), (12.12.2010.).

Modernizacija rada carinske službe ima za cilj upravo porast efikasnosti njenog rada, a najčešće korišćen indikator postignute efikasnosti jeste vreme koje je potrebno da roba napusti carinarnicu. To vreme se može meriti pomoću dva različita pristupa. Prvi pristup je **procena spoljnotrgovinske logistike**, čiji je samo jedan element rad carinske službe, a drugi je pristup koji se u većoj meri odnosi na **procene karakteristika rada same carinske službe**. U prvom slučaju, radi se o vremenu koje je potrebno da roba pristigne na granični prelaz, pa sve do momenta kada roba napusti carinarnicu. U tom slučaju meri se efikasnost rada svih učesnika u spoljnotrgovinskom poslu, poput: carinika, zaposlenih koji upravljaju skladištima, zaposlenih u inspektoratima, carinskih agenata, zaposlenih u bankarskom sektoru. Ovakav način merenja, omogućuje uporedivost prikupljenih podataka za različite zemlje, ali i podatke za istu zemlju tokom više godina, kao i podatke koji se odnose na različite carinarnice u jednoj zemlji. Ovakav način merenja korišćen je i u slučaju Programa za Olakšavanje spoljne trgovine i transporta u Jugoistočnoj Evropi (TTFSE), kao i u Japanu i Filipinima. Drugi pristup koji se više zasniva na merenju efikasnosti rada same carinske službe, omogućuje merenje vremena za obavljanje onih transakcija za koje je isključivo odgovorna carinska služba, bez učešća ostalih učesnika. Problem ovakve metodologije jeste dobijanje podataka koji nisu uporedivi prema različitim zemljama, a razlog tome je lokalna priroda same carinske procedure i razlike koje postoje. Ipak, faktor vremena koje je potrebno za okončanje carinske procedure ostaje jedan od najvažnijih indikatora efikasnosti rada carinske službe, koji je integrisan u neke od narednih kompleksnijih indikatora. Najrealnija ocena može se dobiti upoređivanjem podataka kojima se ocenjuje rad carinske službe, ali i ostalih indikatora stepena razvijenosti trgovinskog kapaciteta. Najčešće je samo neki od ovih elemenata izvor značajnih ograničenja za realizaciju spoljnotrgovinskih poslova u mnogim zemljama, naročito u DC, pa su indikatori potrebni da bi svaka zemlja tačno odredila svoje prioritete i u širokom spektru potreba za unapređenjem trgovinskog kapaciteta. Upoređivanje se najčešće obavlja na osnovu pozicije koju pojedinačne zemlje ostvaruju prema nekom od kriterijuma, ili pak na osnovu višegodišnjeg praćenja promena pozicije pojedinačnih zemalja, kao i na osnovu kretanja vrednosti indeksa iz godine u godinu.

Analiza spoljnotrgovinskih tokova uglavnom se zasniva na primeni dve grupe modela. Prvu čine modeli opšte ravnoteže (*Computable General Equilibrium — CGE*), a drugu gravitacioni modeli (*Gravity Models — GM*). Analize, naročito, transakcionih troškova trgovine, koji nastaju usled dejstava različitih oblika neefikasnosti, kao i efekata različitih neefikasnosti u trgovinskim tokovima, uglavnom se zasnivaju na gravitacionim modelima, koje neki autori smatraju „radnim kućama“ (*work house*) za ovo pitanje<sup>195</sup>. Modeli iz grupe CGE se zasnivaju na detaljnim podacima o strukturi privreda određenih zemalja, kao i njihovih spoljnotrgovinskih politika i integrišu ih u okvire koji se bave velikim brojem zemalja, ili velikim brojem sektora. Cilj ovog pristupa jeste da se dođe do procene i predviđanja efekata spoljnotrgovinske politike koji bi mogli nastati ukoliko određene mere budu primenjene. Tako se mogu dobiti i predviđanja za više scenarija liberalizacije međunarodne trgovine. Ovaj pristup omogućuje direktnu procenu koristi koja nastaje prilikom primene reformi spoljnotrgovinske politike.

Gravitacioni model koristi postojeće istorijske podatke kako bi omogućio da se odredi statistički značaj, kao i jačina veze koja postoji između odvijanja međunarodne trgovine i faktora koji na to utiču, naročito efekti spoljnotrgovinske politike. Ovaj pristup može pomoći da se shvate kretanja koja su postojala u prošlosti, kao i da se odvojeno posmatra uticaj promena koje nastaju pod dejstvom promena u spoljnotrgovinskoj politici na obim robne razmene, od uticaja ostalih faktora, koji takođe mogu uticati na odvijanje tokova međunarodne trgovine. Nedostatak ove metode jeste njena nemogućnost da pokaže u kojoj meri je ostvarena korist usled primene određene spoljnotrgovinske politike, kao i kakvi su efekti njenom primenom nastali, odnosno, ko su „dobitnici“, a ko „gubitnici“.

## **2. Uslovi za realizaciju spoljnotrgovinskih poslova**

Studija „Poslovanje“ (*Doing Business*) Svetske banke je nastala početkom dvadesetprvog veka i priprema se od 2003. godine. Poslednje njeno izdanje iz 2012. godine je deveto godišnje izdanje, koje, poput prethodnih, predstavlja izveštaj o

---

<sup>195</sup> Evdokia Moïse, Thomas Orliac, Peter Minor, “Trade Facilitation Indicators — The Impact on Trade Costs”, *Trade Policy Working Papers No. 118*, OECD, Paris, 2011, p. 7.

pravilima koja utiču pozitivno na povećanje poslovne aktivnosti, kao i o onim koja ih ograničavaju. Polazna osnova ove studije nalazi se u činjenici da je za privrednu aktivnost neophodno da se ustanove i primenjuju pravila koja bi štitila kategoriju vlasnika i koja bi učesnicima u poslu omogućila planiranje privrednih aktivnosti, koja bi bila efikasna, prilagođena svim učesnicima, ali i jednostavna za primenu. Izveštaj se bazira na kvantitativnim indikatorima poslovne regulative, koji se mogu porediti za čak 183 zemlje u datoj godini, ali i za gotovo desetogodišnji period, na osnovu izveštaja iz prethodnih godina. Regulativa koja se prati ovim izveštajima, odnosi se na čak jedanaest oblasti, s tim da poslednje dve nisu uključene u rangiranje iz 2011. godine, a samo poslednja nije uključena u rangiranje u okviru „Poslovanja 2012“:<sup>196</sup>

- Pokretanje poslovanja;
- Izdavanje dozvola za izgradnju;
- Registrovanje vlasništva;
- Mogućnosti za dobijanje kredita;
- Zaštita investitora;
- Plaćanje poreza;
- **Spoljna trgovina (ili trgovanje preko granice);**
- Primena zakona;
- Prekid poslovanja (ili u izdanju iz 2012 godine — rešavanje nesolventnosti);
- Mogućnosti dobijanja električne energije;
- Zapošljavanje.

U izradi ove studije učestvovalo je preko 8 200 lokalnih stručnjaka, pravnika, poslovnih konsultanata, računovođa, špeditera, vladinih službenika iz 183 zemlje koje su obuhvaćene analizom. Izrada studije uticala je tokom decenije njenog postojanja, na veliki broj primenjenih privrednih reformi. Samo u kratkom periodu od juna 2009. godine do maja 2010. godine u čak 117 zemalja, njihove vlade su primenile 216 reformi u oblasti poslovanja kojima je omogućeno lakše i brže pokretanje poslovanja, povećana je transparentnost, zaštićena vlasnička prava i povećana efikasnost njihove spoljne trgovine. Više od polovine reformi primenjeno je u tri oblasti: pokretanja poslovanja, spoljnoj trgovini i plaćanju poreza. Rezultati pokazuju da je od 2004. godine, u čak 85% od ukupno 174 istraživane zemlje, došlo do unapređenja poslovanja. Prvih deset

---

<sup>196</sup> IBRD/WB, *Doing Business 2011-Making a Difference for Entrepreneurs*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank Bank, Washington, 2010, p. 1.

zemalja u kojima je u tom periodu došlo do najvećeg napretka u uslovima poslovanja su: Gruzija, Ruanda, Belorusija, Burkina Faso, Saudijska Arabija, Mali, Kirgistan, Gana, Hrvatska, Kazahstan.<sup>197</sup> Nakon toga, u periodu 2010-2011. godine, čak 125 zemalja je primenilo 245 reformskih procesa, što je povećanje za 13 procentnih poena u odnosu na prethodni period. Najveći napredak, kada je ukupno poslovanje u pitanju, ostvarile su sledeće zemlje: Maroko, Moldavija, Makedonija, Sao Tome i Principe, Letonija, Zelenortska ostrva, Siera Leone, Burundi, Solomonska ostrva, Koreja, Jermenija i Kolumbija. Najveće promene dogodile su se u regionu Subsaharske Afrike u kom je po prvi put primenjen veliki broj reformi. Čak 36 od 46 zemalja primenilo je reforme u ovom regionu i to je najveći broj reformi ovog regiona od 2005. godine.<sup>198</sup> Struktura zemalja koje uglavnom pripadaju kategoriji DC, ukazuje upravo na njihovo sagledavanje potrebe stvaranja jednog efikasnog sistema poslovanja, koji će datim zemljama omogućiti zaštitne mehanizme, a u isto vreme, neće imati za posledicu stvaranje nepotrebnih troškova i povećanje nedovoljne transparentnosti.

Ova studija naravno, nije i sveobuhvatna studija o svim faktorima koji utiču na poslovanje. Ona sagledava samo jedan deo životnog ciklusa preduzeća, prateći 11 indikatora, odnosno devet indikatora u „Poslovanju 2011“, a deset u „Poslovanju 2012“, ali ne prati sva pravila, ili sve faktore koji bi mogli uticati na konkurentnost jedne privrede. Ne odnosi se na merenje bezbednosti, makroekonomske stabilnosti, korupcije, kvaliteta infrastrukture, sem delimičnog sagledavanja oblasti infrastrukture preko spoljnotrgovinske infrastrukture, odnosno, spoljnotrgovinskog kapaciteta. Zasebno posmatrati samo „Poslovanje“, moglo bi se uporediti sa „izradom testa na holesterol u krvi“ u odnosu na celokupnu analizu krvi.<sup>199</sup> Dakle, radi se o pokazatelju koji ne može da pokaže kakvo je ukupno zdravstveno stanje, ali može da pruži nagoveštaj da postoji problem u organizmu, koji bi se mogao rešiti preduzimanjem odgovarajućih izmena ponašanja. Ne može se doneti zaključak o konkurentnosti jedne privrede samo na osnovu ovih indikatora, ali kada se tome dodaju i ostali indeksi, faktori, ili pokazatelji,

---

<sup>197</sup> IBRD/WB, *Doing Business 2011-Making a Difference for Entrepreneurs*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2010, pp. 3-6.

<sup>198</sup> IBRD/WB, *Doing Business in a More Transparent World*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2012, pp. 1- 2.

<sup>199</sup> Poređenje je dato u: IBRD/WB, *Doing Business 2011-Making a Difference for Entrepreneurs*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2010, p. 13.

sa kojima se indikatori „Poslovanja“ nalaze u visokoj korelaciji, onda se može doneti sveobuhvatniji zaključak. Na primer korelacija od 0,79 postoji između „Poslovanja“ i Indeksa opšte konkurentnosti (*Global Competitiveness Index*) Svetskog ekonomskog foruma.<sup>200</sup> To se može zaključiti i na osnovu činjenice da je za izgradnju ovog Indeksa korišćena grupa podataka iz baze podataka „Poslovanja“.

Od prvih 25 zemalja prema listi studije „Poslovanje 2011“, čak 11 zemalja je unapredilo svoju poziciju, ili je ostalo na istoj u odnosu na rezultate „Poslovanja 2009“. Broj reformi koje su preduzete u različitim oblastima, uglavnom se kreće od 0-4. Većina zemalja koje se nalaze u vrhu liste ne moraju da primenjuju veliki broj reformi svake godine, s obzirom da su ih uglavnom primenjivale u ranijim periodima, što ih je i dovelo na tako visoke pozicije. Iz tog razloga je bitno uporediti podatke „Poslovanja“ iz više godina, kako se ne bi došlo do zaključka da se i bez primene reformi može poboljšati pozicija. Ipak, pozicija ovih zemalja uvek može da se promeni i ukoliko druge zemlje primene veliki broj reformi i potisnu ih sa vrha liste. Zemlje koje su se našle na boljoj poziciji u odnosu na prethodnu godinu, uglavnom su je popravile za jedno, ili dva mesta. Najveća promena zabeležena je u slučaju Koreje, sa tridesetog mesta prema „Poslovanju 2008“, na visoko osmo mesto prema „Poslovanju 2012“.

---

<sup>200</sup> Ibidem.

Tabela broj 11: Prvih 20 zemalja prema studiji „Poslovanje 2012“, „Poslovanje 2011“, „Poslovanje 2009“, „Poslovanje 2008“ i broj primenjenih reformi

Pozicija „Poslovanje 2012“	Pozicija „Poslovanje 2011“	Pozicija „Poslovanje 2009“	Pozicija „Poslovanje 2008“	Zemlja	Broj reformi „Poslovanje 2012“
1	1	1	1	Singapur	0
2	2	4	4	Hong Kong	2
3	3	2	2	Novi Zeland	1
4	5	3	3	SAD	0
5	6	5	5	Danska	1
6	8	10	11	Norveška	0
7	4	6	6	Velika Britan.	1
8	16	23	30	Koreja	3
9	15	11	10	Island	2
10	9	7	8	Irska	0
11	13	14	13	Finska	1
12	11	16	23	Saud. Arabija	1
13	7	8	7	Kanada	1
14	14	17	14	Švedska	0
15	10	9	9	Australija	1
16	12	15	18	Gruzija	4
17	19	13	15	Tajland	1
18	21	20	24	Malezija	3
19	22	25	20	Nemačka	0
20	18	12	12	Japan	0

Izvor: IBRD/WB, *Doing Business in a more transparent world*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2012, p. 6, and IBRD/WB, *Doing Business 2011-Making a Difference for Entrepreneurs*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2010, p. 4, and IBRD/WB, *Doing Business 2009*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2008, p. 6, and IBRD/WB, *Doing Business 2008*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2007, p. 6.

U kategoriji zemalja koje se ne nalaze na spisku prvih 20 zemalja, ali su do polovine 2010. godine ostvarile najveći pomak i poboljšale mogućnosti za „Poslovanje“, na taj način što su izvršile izmene u bar tri od devet oblasti, jesu: Kazahstan, Ruanda, Peru, Vijetnam, Zelenortska ostrva, Tadžikistan, Zambija, Mađarska, Grenada i Bruneji. Oblasti u kojima su ove zemlje vršile najveće izmene su: pokretanje poslovanja i

spoljna trgovina. Inače, neke od navedenih zemalja koje su ostvarile značajno poboljšanje uslova poslovanja u periodu 2009-2010. godine, su i zemlje koje su ostvarile i najveće poboljšanje u uslovima poslovanja ukupno posmatrajući sve izučavane godine, a to su Kazahstan i Ruanda. Uočava se da je značajan i broj reformi u oblasti Spoljna trgovina, primenjen u ovim zemljama.

Tabela broj 12: Deset zemalja koje su postigle najznačajniji napredak u pružanju mogućnosti za poslovanje u periodu 2009-2010. godine

Zemlja	Pokretanje poslovanja	Izdavanje dozvola za gradnju	Registrowanje vlasništva	Mogućnosti za dobijanje kredita	Zaštita investitora	Plaćanje poreza	Spoljna trgovina	Primena zakona	Prekid poslovanja
<b>Kazahstan</b>	*	*			*		*		
Ruanda		*		*			*		
Peru	*	*	*				*		
Vijetnam	*	*		*					
Zelenort. ostrva	*		*			*			
Tadžikistan	*				*	*			
Zambija	*						*	*	
Mađarska		*	*			*			*
Grenada	*		*				*		
Bruneji	*					*	*		

Izvor: IBRD/WB, *Doing Business 2011-Making a Difference for Entrepreneurs*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2010, p. 5.

U periodu 2010-2011. godine najveći broj od čak 53 reforme preduzete su u oblasti Pokretanje poslovanja, zatim slede: Mogućnosti za dobijanje kredita sa 44 reforme, Plaćanje poreza sa 33 reforme, Prekid poslovanja, odnosno, Rešavanje nesolventnosti sa 29 reformi. U oblasti Spoljne trgovine pokrenuto je 18 reformi. Od evropskih zemalja reforme su primenjene u: Belgiji, Bugarskoj, Poljskoj, Rusiji, Sloveniji.<sup>201</sup>

Kao jedan od devet, ili deset važnih elemenata, u zavisnosti od izdanja „Poslovanja“, koristi se indikator **Spoljna trgovina** (*Trading across borders*), koji omogućava da se 183 zemlje sveta pozicioniraju. To će zavisiti od tri bitna elementa ovog indikatora, a to

<sup>201</sup> IBRD/WB, *Doing Business in a more transparent world*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2012, p. 65.



su: vreme, troškovi i broj dokumenata. Studija „Poslovanje 2012“, kao i prethodne studije u oblasti Spoljne trgovine, ima prikupljene podatke koji se odnose na izmereno **vreme i troškove**, ne računajući carinske dažbine, koji su potrebni, ili nastaju, da bi se roba mogla izvesti, ili uvesti u zemlju, a da je transportovana pomorskim putem, kao i **broj dokumenata** potrebnih za obavljanje svih procedura koje nastaju tom prilikom.<sup>202</sup> Za potrebe ove analize pojam potrebnog vremena se definiše kao vreme mereno u kalendarskim danima za obavljanje procedure izvoza, ili uvoza, koje počinje da se računa od momenta početka procedure, do njenog okončanja. Vreme potrebno za transport okeanom nije uračunato, a računa se vreme potrebno za preuzimanje robnog tovara između dva carinska postupka, uz pretpostavku da ni izvoznik, a ni uvoznik neće bespotrebno utrošiti vreme. Pojam troškova se odnosi na sve troškove iskazane u USD, koji nastaju da bi jedan robni kontejner od 20 stopa prošao celokupni postupak redovnog izvoza i uvoza. U te troškove su uključeni: troškovi pribavljanja dokumenata, administrativne takse koje nastaju prilikom prolaska robe kroz carinsku proceduru, troškovi koji nastaju prilikom utovara i istovara robe na terminalu, kao i troškovi prevoza kopnom. Troškovi glavnog prevoza, koji je u najvećem broju slučajeva pomorski prevoz, nisu uračunati u ovaj obračun, kao ni carinske dažbine. Takođe se ne računaju troškovi koji nastaju usled eventualnog postojanja korupcije, već samo zvanični troškovi. Pojam broja potrebnih dokumenata podrazumeva sva dokumenta koja zahtevaju nadležna ministarstva, uprava carina, službe u lukama i na terminalima, kao i agencije i banke. S obzirom da se najveći broj plaćanja obavlja dokumentarnim akreditivom, uzimaju se u obzir i sva dokumenta koja banke traže da bi otvorile akreditiv, a glavni ugovor kao dokument „broj jedan“ se ne računa, jer se pretpostavlja da je već potpisan i prihvaćen za obe ugovorne strane.

U periodu 2009-2010. godine, čak 33 zemlje Olakšale su realizaciju spoljnotrgovinskih poslova. Naravno, nisu sve preduzimale iste mere za ubrzavanje carinskog postupka, a neke od navedenih zemalja su prema „Poslovanju 2009“ primenile jednu, ili više mera, a onda su reformski proces dopunile još nekom od preostalih mera, što je navedeno u „Poslovanju 2011“. Radi se o sledećim merama koje su Olakšale odvijanje međunarodne trgovine, odnosno, o merama koje su deo reformskih procesa namenjenih

---

<sup>202</sup> Definisane pojmove prema: IBRD/WB, *Doing Business 2011-Making a Difference for Entrepreneurs*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2010, p. 126.

modernizaciji rada carinske službe, a koje su primenjivane u periodu 2008-2011. godine:

- Uvođenje ili *unapređenje već postojećeg sistema za elektronsku razmenu podataka* (Belorusija, Letonija, Litvanija, Filipini, Brazil, Kolumbija, Francuska, Indija, Mongolija, Urugvaj, Austrija, Bosna i Hercegovina, Turska);
- *Poboljšavanje rada carinske službe* (Egipat, Peru, Belorusija, Makedonija, Kolumbija, Kostarika, Egipat, Indija, Maroko, Turska);
- *Poboljšanje obavljanja procedura u lukama* (Angola, Hrvatska, Egipat, Salvador, Ukrajina, Kolumbija);
- *Smanjenje broja neophodnih spoljnotrgovinskih dokumenata* (Kazahstan, Crna Gora, Španija, Ekvador, Salvador, Francuska, Makedonija, Tajland);
- *Uvođenje ili unapređenje postojećeg Sistema za upravljanje rizikom* (Jermenija, Kazahstan, Peru, Brazil, Kolumbija, Makedonija, Filipini, Austrija, Bosna i Hercegovina, Brazil, Egipat, Gvatemala, Indija, Uganda);
- *Uvođenje ili unapređivanje postojećeg sistema „Jedinstveni šalter“* (Indonezija, Izrael, Madagaskar, Koreja, Mongolija, Senegal);
- *Primena sporazuma o saradnji svih službi, agencija, inspektorata na graničnim prelazima* (Ruanda, Mali, Bosna i Hercegovina, Tajland, Turska);<sup>203</sup>

Od svih mera, u najvećem broju zemalja, najviše se primenjivalo *Uvođenje ili unapređenje već postojećeg Sistema za elektronsku razmenu podataka*. Sistem za elektronsku razmenu podataka predstavlja nazastupljeniji instrument koji je doprineo skraćenju trajanja carinskog postupka redovnog uvoza ili izvoza. U upotrebi je u većini zemalja sveta, zapravo u čak 116 od ukupno 149 zemalja koje su bile predmet analize u okviru „Poslovanja 2011“. U narednom „Poslovanju 2012“, samo se potvrđuje napred navedeno. Naime, i dalje je najzastupljenija upotreba elektronske razmene podataka i to u slučaju čak 130 zemlje, a zatim sledi upotreba Sistema za upravljanje rizikom u slučaju 97 zemalja, a zatim upotreba koncepta SW u slučaju 49 zemalja.

---

<sup>203</sup> IBRD/WB, *Doing Business 2011-Making a Difference for Entrepreneurs*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2010, p. 64. and IBRD/WB, *Doing Business 2009*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2008, p. 45, and IBRD/WB, *Doing Business 2008*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2007, p. 45.

Tabela broj 13: Najznačajniji instrumenti koji su Olakšali obavljanje spoljnotrgovinskih poslova

Instrumenti	Broj zemalja koje su ih primenile		Primeri zemalja	
	2011	2012	2011	2012
Upotreba elektronske razmene podataka	116	130	Čile, Malezija, Slovenija, Emirati	Belize, Čile, Estonija, Pakistan, Turska
Upotreba Sistema za upravljanje rizikom	112	97	Egipat, Estonija, Kenija, Tajland	Maroko, Nigerija, Palau, Surinam, Vijetnam
Upotreba koncepta SW	40	49	Kolumbija, Izrael, Senegal, Singapur	Kolumbija, Gana, Koreja, Singapur

Napomena: Uglavnom se radi o uzorku od oko 150 ispitivanih zemalja;

Izvor: IBRD/WB, *Doing Business 2011-Making a Difference for Entrepreneurs*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2010, p. 66 and IBRD/WB, *Doing Business in a more transparent world*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2012, p. 14.

Zahvaljujući postojanju elektronske veze, omogućen je kontakt između carinske službe i učesnika u međunarodnoj trgovini, koji podrazumeva pružanje mogućnosti učesnicima u međunarodnoj trgovini, da bar jedan važan trgovački, ili špediterski dokument, mogu da podnesu carinskoj službi elektronskim putem. Upotreba ovih mogućnosti je različita u zavisnosti od stepena razvoja zemalja. U bar polovini zemalja OECD visokog dohotka, učesnici u međunarodnoj trgovini, mogu da podnesu carini sva važna dokumenta elektronskim putem. Na suprotnoj strani, nalaze se zemlje Subsaharske Afrike i Istočne Evrope i Centralne Azije, u kojima je ova mogućnost ostvariva u veoma malom broju zemalja. Iako neke od njih poseduju elektronske sisteme, to nije i jedini uslov. Naime, neophodna je i odgovarajuća infrastruktura koja će omogućiti funkcionisanje sistema, a to podrazumeva snabdevanje električnom energijom, kao i obučeni kadar za njegovu primenu. Da bi se jedan ovakav sistem primenio potrebna su velika, kako početna ulaganja, tako i sredstva za održavanje, što predstavlja ograničavajući faktor za većinu DC.

Pored povezivanja elektronskim putem učesnika u međunarodnoj trgovini i carinske službe, u upotrebi je i „Jedinstveni šalter“, koji je takođe zasnovan na elektronskoj razmeni podataka, s tim što korisnici ovog sistema mogu sa bilo koje virtuelne lokacije dostaviti dokumenta i dobiti odobrenja. To omogućuje učesnicima u međunarodnoj

trgovini da smanje svoje troškove, jer više ne mora jedna posebno plaćena osoba, fizičkim putem da carinarnici dostavlja dokumenta. Naravno, ovakav sistem je u upotrebi uglavnom u OECD zemljama visokog dohotka.

Koristi od primene instrumenata za Olakšavanje međunarodne trgovine višestruko premašuju početno ulaganje. Takav je primer Uprave carine Koreje koja na godišnjem nivou ima troškove od 38 miliona USD za održavanje informacione tehnologije. Koreja je upravo primer isplativosti ovakvog ulaganja, jer je procenjena korist na godišnjem nivou od čak 2-3,3 milijarde USD.<sup>204</sup> Kada je samo SW u pitanju, smatra se da je u Koreji utrošeno oko 7,7 miliona USD za SW u periodu 2006-2010. godine, da bi samo u jednoj, odnosno, 2010. godini, bilo ostvareno čak 70,5 miliona USD uštede na osnovu ovog ulaganja.<sup>205</sup> Značajan napredak usled primene Sistema za upravljanje rizikom ostvarila je i Makedonija, tako da se za svu robu namenjenu uvozu, koja prolazi kroz „Žuti“ kanal, obavi carinski postupak u roku od jednog sata, a za robu namenjenu izvozu samo 23 minuta, u proseku. Veliki doprinos učinjen je i uvođenjem „Plavog“ kanala u Makedoniji. Takođe, značajne rezultate Makedonska carinska služba ostvarila je uvođenjem SW 2008. godine, jer je ovaj koncept omogućio skraćanje postupka uvoza sa 17 na 15 dana, a izvoza sa 19 na 17 tokom te iste godine.<sup>206</sup>

U periodu 2006-2010. godine, odnosno na osnovu podataka „Poslovanje 2007“ i „Poslovanje 2011“, uočava se da je došlo do poboljšanja realizacije spoljnotrgovinskih poslova u svim regionima sveta, odnosno, do ubrzavanja obavljanja procedura i smanjenja broja neophodnih dokumenata, kao i da je do najvećih poboljšanja došlo u regionu Srednjeg istoka i Severne Afrike. U najboljoj poziciji su spoljnotrgovinski partneri zemalja OECD visokog dohotka, jer ukoliko se njihova roba uvozi u ove zemlje OECD, biće potrebno samo 11 dana, kao i prilikom uvoza robe iz zemalja OECD. Da bi se roba izvezla iz zemalja OECD visokog dohotka, pa čak i uvezla u ove zemlje, potrebno je manje od 5 dokumenata. Potpuno je obrnuta situacija kada su u pitanju zemlje Subsaharske Afrike, jer je za izvoz iz ove grupe zemalja potrebno 32 dana, za

---

<sup>204</sup> IBRD/WB, *Doing Business 2011-Making a Difference for Entrepreneurs*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2010, pp. 68-69.

<sup>205</sup> IBRD/WB, *Doing Business in a more transparent world*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2012, p. 27.

<sup>206</sup> Ibid., p. 31.

uvoz na njihovu teritoriju 38 dana, a zahteva se gotovo 8 dokumenta da bi se roba izvezla iz ovih zemalja, kao i gotovo 9 dokumenata prilikom uvoza, mada sa ovim brojem dokumenata, zemlje Subsaharske Afrike nisu prestigle zemlje Južne Azije u kojima je potreban bar jedan dokument više i kada je uvoz u pitanju, kao i izvoz.

Tabela broj 14: Broj dokumenata i vreme potrebno za obavljanje izvoza i uvoza prema izveštajima „Poslovanje 2011“ i „Poslovanje 2007“

Zemlja	Broj dokumenata za izvoz		Broj dokumenata za uvoz		Vreme potrebno za izvoz (dani)		Vreme potrebno za uvoz (dani)	
	2007	2011	2007	2011	2007	2011	2007	2011
OECD zemlje visokog dohotka	4,5	4,4	5,2	4,9	11	11	12	11
Istočna Azija i Pacifik	6,8	6,4	7,5	6,9	24	23	26	24
Lat. Amerika i Karibi	6,6	6,6	7,3	7,1	22	18	27	20
Srednji Istok i Severna Afrika	7,5	6,4	8,6	7,5	25	20	32	24
Istočna Evropa i Centralna Azija	7,1	6,4	8,5	7,6	32	27	34	28
Subsaharska Afrika	8,3	7,7	9,3	8,7	37	32	45	38
Južna Azija	8,5	8,4	9,4	9,0	35	32	38	33

Izvor: IBRD/WB, *Doing Business 2011-Making a Difference for Entrepreneurs*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2010, p. 65.

Ukoliko bismo pogledali i uporedili podatke Poslovanja za 2007. godinu i za 2011. godinu, za sve kategorije zemalja, ili ako uzmemo samo jednu kategoriju, na primer zemlje OECD, možemo zaključiti da je, ili skraćeno prosečno vreme potrebno za izvoz, ili pak ostalo isto, kao i vreme potrebno za uvoz, ili pak broj potrebnih dokumenata. U izdanju „Poslovanje 2007“ u slučaju zemalja OECD, vreme potrebno za izvoz je bilo 11 dana, toliko je bilo potrebno i prema izdanju „Poslovanje 2011“. Sličan je odnos i kada je u pitanju vreme potrebno za uvoz, mada je 2007. godine bilo potrebno 12 dana, ali je 2011. godine skraćeno za jedan dan. Takođe, u istom periodu došlo je i do smanjenja broja potrebnih dokumenata. Smanjenje broja dokumenata i skraćenje broja dana u

istom periodu, još je očiglednije ukoliko se pogledaju primeri zemalja iz regiona u kojima dominiraju DC, pa čak i LDC.

Pored zemalja visokog dohotka OECD, grupa zemalja Istočne Azije i Pacifika, ostvaruje dobre rezultate u realizaciji spoljne trgovine, prema „Poslovanju 2011“, pa je i zemlja koja se nalazi na prvom mestu, Singapur, upravo zemlja iz ovog regiona, a sledi Hong Kong. Na listi prvih deset zemalja, kada je u pitanju indikator Spoljna trgovina, tokom poslednje tri godine istraživanja, gotovo da nije bilo promena. Iznenadjenje predstavlja samo skok Emirata na visoko treće mesto u „Poslovanju 2011“, u odnosu na četrnaesto mesto, dve godine ranije i još udaljenije 24. mesto evidentirano u „Poslovanju 2008“. Pored zemalja Istočne Azije i Pacifika, značajno visoke pozicije i dalje zauzimaju Nordijske zemlje, sa tendencijom blagog pada. Jedna od bivših zemalja u tranziciji, Estonija, našla se na listi prvih deset zemalja, a poziciju popravlja iz godine u godinu. Pozicije poslednjih deset zemalja uglavnom se pogoršavaju tokom navedenog trogodišnjeg perioda, ali uzrok tome ne mora biti povećanje broja dokumenata, poskupljenje, ili produžavanje vremena potrebnog za realizaciju spoljnotrgovinskih poslova, već ga možemo pronaći i u činjenici da je u izradi „Poslovanja 2008“ učestvovalo 178 zemalja, a u izradi „Poslovanja 2011“, čak 183 zemlje, kao i u izradi „Poslovanja 2012“.

Tabela broj 15: Prvih i poslednjih deset zemalja prema kriterijumu spoljna trgovine u „Poslovanju 2011“, „Poslovanju 2009“ i „Poslovanju 2008“

Prvih deset zemalja	Pozicija 2011	Pozicija 2009	Pozicija 2008	Poslednjih deset zemalja	Pozicija 2011	Pozicija 2009	Pozicija 2008
Singapur	1	1	1	Niger	174	169	163
Hong Kong	2	2	3	Burkina Faso	175	173	170
Emirati	3	14	24	Burundi	176	170	167
Estonija	4	5	7	Azerbejdžan	177	174	173
Finska	5	4	5	Tadžikistan	178	177	176
Danska	6	3	2	Irak	179	178	175
Švedska	7	6	6	Kongo, Republika	180	176	171
Koreja	8	12	13	Kazahstan	181	180	178
Norveška	9	7	4	Centralnoafr. Rep.	182	175	172
Izrael	10	9	8	Avganistan	183	179	174

Izvor: IBRD/WB, *Doing Business 2011-Making a Difference for Entrepreneurs*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2010, p. 63, and IBRD/WB, *Doing Business 2009*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2008, p. 44, and IBRD/WB, *Doing Business 2008*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2007, p. 44.

Ukoliko bi se ovaj jedinstven indikator Obavljanja spoljne trgovine razložio na svoje tri komponente, broj dokumenata, vreme i troškovi, pojedinačne tabele bi izgledale nešto drugačije, ali i dalje su zemlje visokog dohotka OECD i zemlje Istočne Azije i Pacifika, najčešće na najboljim pozicijama.

Tabela broj 16: Broj potrebnih dokumenata, vreme i troškovi, prema „Poslovanju 2011“

<b>Izvoz</b>				<b>Uvoz</b>			
<b>Broj dokumenata</b>							
Zemlje koje traže najmanji broj dokumenata	Broj dokumenata	Zemlje koje traže najveći broj dokumenata	Broj dokumenata	Zemlje koje traže najmanji broj dokumenata	Broj dokumenata	Zemlje koje traže najveći broj dokumenata	Broj dokumenata
Francuska	2	Burkina Faso	10	Francuska	2	Burkina Faso	10
Jermenija	3	Kambodža	10	Danska	3	Avganistan	11
Kanada	3	Kazahstan	10	Koreja	3	Butan	11
Estonija	3	Angola	11	Švedska	3	Mauritanija	11
Koreja	3	Kamerun	11	Tajland	3	Kamerun	12
Mikronezija	3	Kongo, Republika	11	Estonija	4	Kazahstan	12
Panama	3	Malavi	11	Hong Kong	4	Eritreja	13
Švedska	3	Mauritanija	11	Norveška	4	Rusija	13
Finska	4	Namibija	11	Panama	4	Azerbejdžan	14
Hong Kong	4	Avganistan	12	Singapur	4	Centralnoafrička Republika	17
<b>Vreme (u danima)</b>							
Najkraće	Broj dana	Najduže	Broj dana	Najkraće	Broj dana	Najduže	Broj dana
Danska	5	Zimbabve	53	Singapur	4	Kazahstan	67
Estonija	5	Centralnoafrička Republika	54	Kipar	5	Burundi	71
Singapur	5	Niger	59	Danska	5	Venecuela	71
Hong Kong	6	Kirgistan	63	Estonija	5	Kirgistan	72
Luksemburg	6	Uzbekistan	71	Hong Kong	5	Zimbabve	73
Holandija	6	Avganistan	74	SAD	5	Avganistan	77
SAD	6	Čad	75	Luksemburg	6	Irak	83



Kipar	7	Irak	80	Holandija	6	Tadžikistan	83
Nemačka	7	Kazahstan	81	Švedska	6	Uzbekistan	92
Norveška	7	Tadžikistan	82	Vel. Britanija	6	Čad	101
<b>Troškovi (u USD po kontejneru)</b>							
Najmanji troškovi	Iznos	Najveći troškovi	Iznos	Najmanji troškovi	Iznos	Najveći troškovi	Iznos
Malezija	450	Ruanda	3 275	Singapur	439	Avganistan	3 830
Singapur	456	Zimbabve	3 280	Malezija	450	Burkina Faso	4 030
Kina	500	Tadžikistan	3 350	Emirati	542	Burundi	4 285
Emirati	521	Kongo, Dem. Republika	3 505	Kina	545	Tadžikistan	4 550
Finska	540	Niger	3 545	Sao Tome i Principe	577	Uzbekistan	4 650
Vijetnam	555	Irak	3 550	Hong Kong	600	Ruanda	4 990
Saudijska Arabija	580	Kongo, Rep.	3 818	Izrael	605	Zimbabve	5 101
Letonija	600	Avganistan	3 865	Finska	620	Centralnoafrička Republika	5 554
Pakistan	611	Centralnoafrička Republika	5 491	Fidži	630	Kongo, Republika	7 709
Egipat	613	Čad	5 902	Vijetnam	645	Čad	8 150

Izvor: IBRD/WB, *Doing Business 2011-Making a Difference for Entrepreneurs*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2010, p. 68.

Na osnovu podataka prethodne tabele, možemo uočiti da postoji grupa zemalja koja se nalazi među zemljama u kojima je obavljanje spoljne trgovine najbrže, najjeftinije, sa najmanjim brojem dokumenata. To su: Singapur, Hong Kong, Nordijske zemlje, Holandija, Nemačka, Francuska. Pored ovih zemalja, postoji i lista zemalja u kojima se za obavljanje izvoza ili uvoza traži veoma mnogo dokumenata, gde je potrebno i do 25 puta više vremena za obavljanje istih operacija izvoza i uvoza koje se obavljaju u

zemljama koje su na najboljim pozicijama, a troškovi su uvećani i do 17 puta u odnosu na najjeftinije zemlje. Neke od tih zemalja se ponavljaju prema dva, ili sva tri kriterijuma, kao što su: Centralnoafrička Republika, Burkina Faso, Kongo Republika, Zimbabve, Tadžikistan, Uzbekistan, Kazahstan.

Ocene za obavljanje poslovanja u većini zemalja sveta za koje postoje podaci, kao i njihove promene iz godine u godinu, ukazuju na opšte prihvatanje reformskih procesa u svetu, kako među Razvijenim zemljama, tako i među Zemljama u razvoju. Reforme se intenzivno primenjuju i u oblasti Spoljna trgovina. Naročito je očigledna rešenost Zemalja u razvoju, koje teže poboljšanju svojih pozicija i na ovoj rang listi i koje preduzimaju po nekoliko reformskih procesa u kratkom dvogodišnjem periodu. Ponekad preduzimaju i više od tri reforme u istom periodu. Neretko, jedan od tih procesa jeste reformski proces i u oblasti Spoljna trgovina, što pokazuje i njihovu rešenost da poboljšaju stanje svoje privrede intenzivnijim uključivanjem u međunarodne trgovinske tokove. Prednost onih Zemalja u razvoju koje ovo još uvek nisu primenile jeste činjenica da mogu dosta naučiti od zemalja koje su već primenile ove reforme. Takođe, visoke pozicije na ovoj rang listi uvek se mogu izgubiti, ne samo zato što određena zemlja ne nastavlja sa reformama, već i zato što možda druge zemlje mogu intenzivirati te procese, tako da jednom dobijeno visoko mesto, ne znači i zauvek visoko mesto. Primena reformi samo u jednoj grupi oblasti ne može dugoročno dovesti do dobre ocene za poslovanje u datoj zemlji, zato što poslovanje predstavlja sveukupnost navedenih oblasti, a ne njihovo individualno posmatranje.

### **3. Ispitivanje uticaja nivoa Društvenog proizvoda na intenzitet primene administrativnih proceduralnih necarinskih barijera**

Analiza koju ćemo izvršiti, na osnovu izračunatog koeficijenta korelacije, ima za cilj da u slučaju velikog uzorka, koji obuhvata gotovo sve zemlje sveta, pokaže uslovljenost stepena primene APNB upravo nivoom GDP tih zemalja. Polazimo od pretpostavke da zemlje višeg nivoa GDP *per capita* mogu da plasiraju određena sredstva sa namerom da poboljšaju svoj stepen izgrađenosti trgovinskog kapaciteta i kao posledicu, ostvaruju i viši stepen izgrađenosti trgovinskog kapaciteta. Usled te prednosti, u manjoj meri

primenjuju APNB, bar onaj deo ovih barijera koji je uslovljen stepenom izgradnje trgovinskog kapaciteta, ali ne i onaj deo APNB koji je uslovljen namernim zadržavanjem procedura iz protekcionističkih namera.

Za analizu su korišćeni podaci za 168 zemalja. U pitanju su podaci prema kriterijumu “*Spoljna trgovina*” iz “*Poslovanja 2012*”, u izdanju Svetske banke, kao i podaci Svetske banke o *nivou GDP per capita za 2010.* godinu. Podaci su uporedivi, s obzirom da su podaci iz “*Poslovanja 2012*”, zapravo podaci prikupljeni tokom 2010. godine i 2011. godine, jer je izdanje “*Poslovanje 2012*“ objavljeno 20. oktobra 2011. godine. S obzirom da su za analizu korišćeni podaci za 168 zemalja, u narednoj tabeli će biti prikazani samo podaci za odabrane zemlje, kao deo ukupnih podataka, koji se nalaze u Prilogu broj 1.

Tabela broj 17: Visina GDP *per capita* i rang zemalja prema kriterijumu Spoljna trgovina

(GDP per capita u tekućim USD, a Spoljna trgovina- rang zemlje)

Zemlja	GDP per capita	Spoljna trgovina
Albanija	3678.23175	76
Bosna i Hercegovina	4408.83795	108
Hrvatska	13754.4394	100
Češka Republika	18245.1739	70
Grčka	26599.6969	84
Mađarska	12851.9783	74
Rumunija	7537.70974	72
Srbija	5268.81725	79
Slovenija	22850.6665	50

Izvor: Tabela data u Prilogu broj A;

S obzirom da koeficijent korelacije treba da nam pokaže stepen kvantitativnog slaganja između promenljivih, analizu možemo otpočeti upravo sa izračunavanjem koeficijenta proste linearne korelacije. Ovaj koeficijent meri stepen kvantitativnog slaganja između dve promenljive. Koeficijent može ostvariti vrednosti koje se kreću u intervalu od -1 pa do 1. Ekstremni su slučajevi kada je koeficijent jednak 1 ili -1. U tim slučajevima se kaže da postoji perfektna pozitivna korelacija u prvom slučaju, ili perfektna negativna korelacija u drugom slučaju. Ukoliko je izračunat koeficijent korelacije veći od 0, a

manji od 1, tada se smatra da postoji **pozitivna korelacija**, a ukoliko je koeficijent korelacije veći od -1, a manji od 0, konstatuje se postojanje **negativne veze**. Ukoliko je koeficijent korelacije bliže 1, ili pak -1, tada možemo konstatovati da se radi o **veoma jakoj**, u prvom slučaju **pozitivnoj**, a u drugom slučaju **negativnoj linearnoj korelaciji**. Ukoliko je pak izračunat koeficijent korelacije bliži 0, tada konstatujemo da se radi o **slaboj linearnoj korelaciji**, koja može biti pozitivna, ukoliko je sam koeficijent pozitivan i negativna ukoliko je sam koeficijent negativan i naravno, bliži nuli. Za izračunavanje Pirsonovog koeficijenta korelacije koristićemo sledeću formulu.<sup>207</sup>

$$r = \frac{SP_{xy}}{\sqrt{SK_{xx} \times SK_{yy}}}$$

r- koeficijent korelacije,

SP<sub>xy</sub> – suma čiji predznak određuje i znak koji će imati korelacija

SK<sub>xx</sub> i SK<sub>yy</sub>- sume kvadrata, koje su uvek pozitivne

Dobijen je **Koeficijent korelacije = - 0.584408276**

Ovaj rezultat ukazuje na postojanje **veoma jake negativne linearne korelacije** između dve promenljive, a to su GDP *per capita* i visina ranga koji pojedinačne zemlje iz uzorka zauzimaju prema podacima „Spoljna trgovina“ iz „Poslovanja 2011“, zato što je vrednost koeficijenta bliža -1.

Analiza urađena na osnovu podataka o mogućnostima za obavljanje spoljne trgovine, kao i podataka o visini GDP *per capita*, **ukazuje na postojanje korelacije između nivoa dohotka i mogućnosti za obavljanje spoljne trgovine, koje uslovljavaju nastanak i primenu APNB**. Naime, **zemlje visokog nivoa dohotka** ostvaruju i visoke pozicije prema pokazatelju mogućnosti za obavljanje spoljne trgovine i samim tim, **ne upotrebljavaju APNB, ili ih upotrebljavaju u skromnijoj meri u odnosu na zemlje nižeg nivoa GDP per capita**. Visoko rangirane zemlje prema kriterijumu „Spoljna trgovina“ uglavnom su zemlje visokog nivoa GDP *per capita* i sam visoki rang prema

<sup>207</sup> Prema: Prem S. Mann, *Uvod u statistiku*, CID Ekonomskog fakulteta, Beograd, 2009, str. 643-645.

kriterijumu „Spoljna trgovina“ ukazuje na činjenicu da ove zemlje ne upotrebljavaju, ili upotrebljavaju znatno slabije APNB prilikom realizacije spoljnotrgovinskih poslova. Koeficijent korelacije dobijen na osnovu navedenih podataka iznosi -0.584408276, što ukazuje na postojanje negativne korelacije, zato što zemlje visokog nivoa GDP *per capita* uglavnom zauzimaju visoko rangirana mesta (od 1-30) prema kriterijumu „Spoljna trgovina“, dakle, viši nivo GDP *per capita*, najčešće uslovljava i visok rang kada je „Spoljna trgovina“ u pitanju, a visok rang je iskazan ciframa od 1 pa naviše, a ne trocifrenim iznosom.

Odnos između dve promenljive, ali na drugačiji način posmatran u odnosu na prostu linearnu korelaciju, koja nam samo pokazuje da li postoji kvantitativno slaganje između dve promenljive, može se prikazati i **linearnom regresijom**. Linearna regresija treba da nam pokaže kako se sa promenama jedne promenljive dešavaju promene druge promenljive. U ovom slučaju ispitujemo stepen u kom promena GDP *per capita* utiče na promene ranga zemalja prema kriterijumu „Spoljna trgovina“. Analizu ćemo uraditi na osnovu proste linearne regresije, koja podrazumeva ispitivanje efekta samo jedne objašnjavajuće promenljive na zavisnu promenljivu, u ovom slučaju to je uticaj koji GDP *per capita* ostvaruje na rang zemalja prema kriterijumu „Spoljna trgovina“. U narednoj formuli, nezavisna promenljiva je „x“, a zavisna promenljiva je „y“, a „a“ i „b“ su koeficijenti linearne regresije:<sup>208</sup>

$$y=bx+a$$

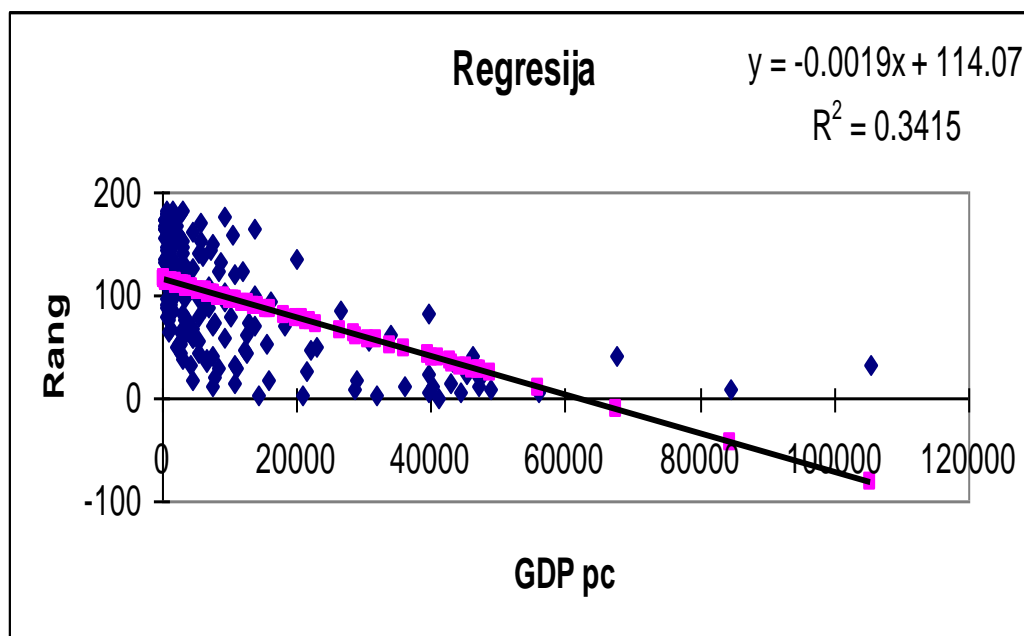
Vrednost „a“ pokazuje vrednost koju ostvaruje „y“ kada je „x“ jednako 0, odnosno vrednost promenljive, kada je vrednost nepromenljive jednaka 0. Ta tačka se naziva odsečak. Koeficijent „b“ se naziva regresioni koeficijent, odnosno, koeficijent nagiba i pokazuje za koliko jedinica raste „y“, ukoliko dođe do prasta „x“ za 1.

Izračunat je i **koeficijet determinacije** koji iznosi **0,3415** i pokazuje stepen pouzdanosti, odnosno, meru u kojoj je sam model uspeo da prikaže i objasni kretanje ranga zemalja prema kriterijumu „Spoljna trgovina“ promenom GDP *per capita*. S obzirom da je

---

<sup>208</sup> Ibid., str. 612-615.

moгуće kretanje koeficijenta od 0-1, iznos 0,3415 pokazuje da postoji uticaj, ali da on nije i jedini objašnjavajući faktor.



Slika broj 14: Postojanje linearne regresije između nivoa *GDP per capita* i ranga zemalja prema kriterijumu „Spoljna trgovina“

Izvor: Autor

T-statistika pokazuje da li su statistički značajna dva dobijena koeficijenta. Dobijene vrednosti koeficijenata i T-statistike, ukazuju na postojanje statističke značajnosti dobijenih koeficijenata.

Tabela broj 18: Koeficijenti i T-statistika

	Koeficijenti	T-statistika
Odsečak	114,07	28,27404
Nagib	-0,0019	-9,27905

Izvor: Autor

Zaključak na osnovu prethodne, izvršene analize, jeste da visina *GDP per capita* svakako utiče na stepen primene APNB, iako nije i jedini određujući faktor. Ovaj uticaj je najočigledniji u slučaju zemalja na nižem nivou dohotka, s obzirom da te zemlje

nemaju mogućnosti za izgradnju transportnog i trgovinskog kapaciteta neophodnog za razvoj međunarodne trgovine, tako da se često evidentira primena APNB, što udaljuje učesnike spoljnotrgovinskih poslova od same realizacije tih poslova i samim tim od mogućnosti da međunarodnu trgovinu ove zemlje iskoriste kao polugu daljeg razvoja.

#### **4. Izračunavanje i primena indeksa logističkih performansi prema metodologiji Međunarodne banke za obnovu i razvoj**

Međunarodna banka za obnovu i razvoj (*International Bank for Reconstruction and Development* — IBRD) je u istraživanjima koja se odnose na razvoj međunarodne trgovine, prvi put upotrebila jedan nov indeks 2007. godine, **Indeks logističkih performansi** (*Logistics Performance Index* — **LPI**). Indeks sa svojim osnovnim indikatorima, kao što su troškovi i kašnjenja, formira bazu podataka na osnovu kojih se mere performanse pojedinačnih zemalja sa nekoliko različitih aspekata, koji se odnose na kvalitet logistike, a zatim se vrši poređenje karakteristika 150 zemalja, ispitivanih 2007. godine, odnosno 155, iz 2010. i 2012. godine. Rezultati koji se dobijaju na osnovu LPI mogu da posluže planerima politika da u narednim godinama uvrste neka od pokazanih „uskih logističkih grla“ u svoje nove planove, kao i u izradu okvira za predstojeće reforme i investicije u proces Olakšavanja međunarodne trgovine i transporta. U pitanju je indeks koji zajedno sa svojim indikatorima omogućuje dubinsku analizu logističkog jaza (*gap*) između različitih zemalja, dakle radi se o *cross-country* analizi logističkog jaza. Indeks je stvoren standardnim ekonometrijskim tehnikama čiji je cilj da se maksimizira stepen značajnosti (*significance*), kao i da se poboljša interval poverenja (*confidence interval*), koji se u odnosu na skalu od 1-5 indeksa, nalazi na 0,16, što je ekvivalentno kretanju od osam mesta, ili pozicija na skali LPI.<sup>209</sup>

Do podataka koji su potrebni za njegovo korišćenje dolazi se na osnovu podataka koje dostavljaju čitavi lanci pružaoca logističkih usluga. Lanca učesnika, zato što i sama **međunarodna logistika** (*international logistics*) predstavlja kompleksan pojam, koji podrazumeva skup aktivnosti kao što su: transport, skladištenje, špediterski poslovi,

---

<sup>209</sup> IBRD, WB, *Connecting to Compete — Trade Logistics in the Global Economy — The Logistics Performance Index and Its Indicators*, International Bank for Reconstruction and Development, World Bank, Washington, 2007, pp. 7-9.

carinska kontrola i procedure na granici, distribucija robe u granicama jedne zemlje, sistem plaćanja. Najnoviji, LPI iz 2012. godine, uveo je još jednu važnu oblast koja za sada, prati smer uticaja zaštite životne sredine na odvijanje poslova koje obavljaju pružaoci logističkih usluga.

U zavisnosti od ocene koju daju učesnici u spoljnotrgovinskim poslovima, između ostalog, može se oceniti i u kojoj meri konkretna zemlja primenjuje APNB i da li njene logističke performanse treba izmeniti, kao deo procesa izgradnje trgovinskog kapaciteta. Države čije se logističke performanse ocenjuju putem LPI, mogu se klasifikovati u pet grupa:

1. Države sa logističkim performansama na najvišem nivou (*Highest performance*) — Prva petina (*Top quintile*);
2. Države sa logističkim performansama na visokom nivou (*High performance*) — Druga petina (*Second quintile*);
3. Države sa logističkim performansama na prosečnom nivou (*Average performance*) — Treća petina (*Third quintile*);
4. Države sa logističkim performansama na niskom nivou (*Low performance*) — Četvrta petina (*Fourth quintile*);
5. Države sa logističkim performansama na najnižem nivou (*Lowest performance*) — Peta petina (*Bottom quintile*).<sup>210</sup>

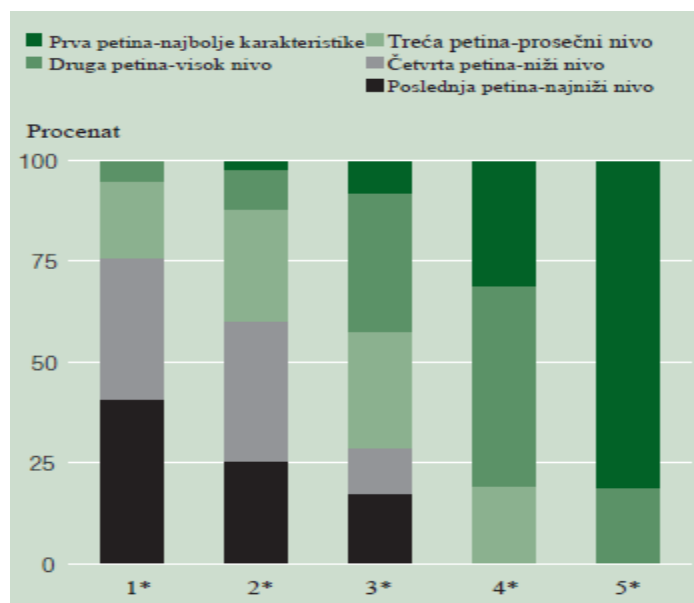
U ovih pet petina raspoređene su zemlje prema nivou dohotka, ali ne onako kako bismo očekivali, da se zemlje visokog nivoa dohotka, sa aspekta logističkih performansi mogu oceniti kao najbolja, prva grupa, odnosno Prva petina, a da zemlje sa niskim nivoom dohotka, moraju biti i najlošijih logističkih performansi, odnosno pripadati grupi Pete petine. Naredna slika nam ukazuje da je situacija donekle drugačija, čak u toj meri, da se u kategoriji zemalja nižeg-srednjeg dohotka, mogu pronaći i logističke performanse na najvišem, prosečnom i na najnižem nivou, čak sve to u jednoj petini. Ipak, najveći broj zemalja sa logističkim performansama na najnižem nivou, nalazi se u kategoriji zemalja sa niskim nivoom dohotka. Samo su zemlje sa visokim nivoom dohotka iz OECD, u najvećem procentu i najboljih logističkih performansi, a samo mali deo

---

<sup>210</sup> Ibid., p. 18.



preostalih zemalja OECD, ima logističke performanse koje se mogu okarakterisati kao performanse na visokom nivou.



Slika broj 15: Raspored logističkih performansi zemalja, u pet petina LPI (*quintile*), prema nivou dohotka

Napomena: 1\* - zemlje niskog nivoa dohotka, 2\* - zemlje nižeg-srednjeg nivoa dohotka, 3\* - zemlje višeg-srednjeg nivoa dohotka, 4\* - zemlje visokog nivoa dohotka, koje nisu članice OECD, 5\* - zemlje OECD visokog nivoa dohotka;

Izvor: IBRD, WB, *Connecting to Compete — Trade Logistics in the Global Economy — The Logistics Performance Index and Its Indicators*, International Bank for Reconstruction and Development, World Bank, Washington, 2010, figure 1.4, p. 9.

Indeks logističkih performansi je multidimenzionalna ocena logističkih performansi, kvantitativno iskazana skalom od 1 (najniža ocena), do 5 (najviša ocena). Prema ovoj skali, ukoliko određena zemlja ima LPI za samo jedan niži od neke druge zemlje, to onda znači da je u datoj zemlji potrebno u proseku utrošiti šest dana više kako bi se uvezena roba dopremila od luke do skladišta kupca, odnosno tri dodatna dana za izvoz robe. Pored toga, samo za jedan niža ocena ukazuje i da bi roba na granici date zemlje imala bar pet puta veće mogućnosti da se pri ulazu u zemlji fizički pregleda. O reprezentativnosti podataka govori činjenica da je u proceni logističkih performansi za više od 155 zemalja svoje ocene dalo preko 1000 učesnika u međunarodnoj trgovini,

odnosno predstavnika firmi koje su zadužene za kretanje robe i usluga, kao i za proces Olakšavanja međunarodne trgovine.<sup>211</sup>

Ocenama od 1 do 5, kolika je maksimalna vrednost LPI, rangirano je svih 155 zemalja, prema LPI iz 2010. i LPI iz 2012. godine, kao i 150 zemalja prema LPI iz 2007. godine. Na najvišoj, prvoj poziciji, nalazi se Singapur, a vrednost LPI je 4,13. Zatim slede Hong Kong i Finska. Čak i najbolje tri zemlje ne ostvaruju vrednost LPI od 5. U odnosu na 2007. godinu, nije došlo do velikih promena u kretanju LPI, odnosno zemlje koje su tada imale najbolje logističke performanse, gotovo da su ostale na istim pozicijama. Ukoliko se izvrši poređenje podataka LPI iz 2007, 2010. i 2012. godine, uočava se da najviše pozicije zauzimaju gotovo iste zemlje i uglavnom su to, u sva tri slučaja, upravo zemlje visokog nivoa dohotka. Singapur je 2012. godine povratio prvo mesto koje je imao 2007. godine, a Hong Kong, Finska, Danska, Belgija i SAD su popravile svoju poziciju u odnosu na oba prethodna perioda.

---

<sup>211</sup> Učesnici istraživanja i stvaranja baze podataka za LPI su: *International Federation of Freight Forwarders Associations — FIATA, Global Express Association, Global Facilitation Partnership for Transportation and Trade*, velike logističke kompanije. U izračunavanju LPI 2007, analizirano je 150 zemalja, a u pripremi 2010, iz uzorka je izuzeto 10 zemalja koje ili nisu dostavile dovoljan broj odgovora, ili je bilo određenih nedostataka vezanih sa podacima. Uključeno je 15 novih zemalja i to: Bahami, Bocvana, Centralnoafrička Republika, DR Kongo, Kongo Republika, Kuba, Ekvatorijalna Gvineja, Fidži, Gruzija, Island, Irak, Libija, Maldivi, Malta, Turkmenistan. Pored toga, Srbija i Crna Gora koje su 2007. godine činile jednu državu, 2010. godine su tretirane kao dve odvojene države.

Tabela broj 19: Prvih 10 zemalja prema LPI iz 2012. godine

	2012		2010		2007	
	LPI rang	LPI bodovi	LPI rang	LPI bodovi	LPI rang	LPI bodovi
Singapur	1	4,13	2	4,09	1	4,19
Hong Kong	2	4,12	13	3,88	8	4,00
Finska	3	4,05	12	3,89	15	3,82
Nemačka	4	4,03	1	4,11	3	4,10
Holandija	5	4,02	4	4,07	2	4,18
Danska	6	4,02	16	3,85	13	3,86
Belgija	7	3,98	9	3,94	12	3,89
Japan	8	3,93	7	3,97	6	4,02
SAD	9	3,93	15	3,86	14	3,84
Vel. Britanija	10	3,90	8	3,95	9	3,99

Izvor: IBRD, WB, *Connecting to Compete — Trade Logistics in the Global Economy — The Logistics Performance Index and Its Indicators*, International Bank for Reconstruction and Development, World Bank, Washington, 2012, p. 8.

Nije slučajnost da je od deset zemalja sa najlošijim nivoom LPI, upravo osam zemalja afričkog kontinenta, uglavnom sličnih karakteristika koje se odnose na: pripadnost kategoriji LDC, zatim na Male ostrvske zemlje, LLDC, kao i na zemlje koje su se našle u fazi završetka političkih i vojnih sukoba.

Tabela broj 20: Poslednjih 10 zemalja prema LPI iz 2012. godine

	2012		2010		2007	
	LPI rang	LPI bodovi	LPI rang	LPI bodovi	LPI rang	LPI bodovi
Komorska os.	146	2,14	120	2,45	85	2,48
Eritreja	147	2,11	154	1,70	124	2,19
Sudan	148	2,10	146	2,21	64	2,71
Kongo	149	2,08	116	2,48	na	na
Sijera Leone	150	2,08	153	1,97	144	1,95
Nepal	151	2,04	147	2,20	130	2,14
Čad	152	2,03	115	2,49	142	1,98
Haiti	153	2,03	98	2,59	123	2,21
Džibuti	154	1,80	126	2,39	145	1,94
Burundi	155	1,61	na	na	113	2,29

Napomena: *na-* nije primenljivo (*not applicable*);

Izvor: IBRD, WB, *Connecting to Compete — Trade Logistics in the Global Economy — The Logistics Performance Index and Its Indicators*, International Bank for Reconstruction and Development, World Bank, Washington, 2012, p. 8.

Na poslednjem, 155. mestu, nalazi se Burundi koji je 2012. godine ostvario LPI od 1,61. U nešto malo povoljnijoj poziciji je Džibuti, koji se nalazi na 154. mestu sa LPI od 1,80. Dakle, LPI se kretao od 1,61 do 4,13 u 2012. godini.

Šta sve čini skup karakteristika jednog lanca nabavke govori naredni primer poslova koje u tom lancu obavljaju logističari: oni su učesnici u kontaktu sa carinskom službom koja vodi carinski postupak, nadgledaju troškove logistike, na njihov rad utiču karakteristike infrastrukture, neophodne za otpremu putevima i prugama različite robe i od njih se očekuje, stizanje na zadatau destinaciju tačno na vreme, čak i kada se radi o organizovanju kompleksnog multimodalnog prevoza.

O značaju logistike govore stručnjaci IBRD i to na sledeći način: „Konkurentna logistička mreža je kičma međunarodne trgovine“.<sup>212</sup> Zato je za sve grupe zemalja i Razvijenih zemalja i DC veoma važno poboljšanje logističkih performansi. Za DC ovo

<sup>212</sup> IBRD, WB, *Connecting to Compete — Trade Logistics in the Global Economy — The Logistics Performance Index and Its Indicators*, International Bank for Reconstruction and Development, World Bank, Washington, 2010, p. III.

poboljšanje može biti jedan od odlučujućih faktora razvoja. Ovi podaci su i poruka, naročito DC da više ulože u trgovinsku logistiku na putu ekonomskog razvoja. Razvoj lanaca nabavke jedan je od faktora konkurentnosti nacionalne, ali i globalne privrede. Težnja ka povezivanju firmi, dobavljača i potrošača jeste globalna pojava i potreba, ali u kojoj meri će pojedinačne zemlje moći da joj pristupe, prvenstveno zavisi od stanja i kvaliteta njihovih pojedinačnih infrastruktura i efikasnosti njihovih politika i institucija.

Zemlje sa dobrom logističkom funkcijom u mogućnosti su da svojim izvoznicima pruže pristupanje većem broju tržišta i potrošača i to na predvidljiv način, tačno na vreme, sa minimalnim troškovima. Podaci LPI za 2007. godinu i 2010. godinu govore u prilog tome, naime, ako se uporede zemlje koje se nalaze na istom nivou *per capita* dohotka, one zemlje među njima koje imaju najbolje logističke performanse ostvaruju dodatni rast i to rast 1% GDP i 2% koja se odnose na trgovinu. Uticaj logističkih performansi je veliki, direktno je povezan i odražava se na:

- rast trgovine,
- diversifikaciju izvoza,
- sposobnost za privlačenje stranih direktnih investicija,
- ekonomski rast.<sup>213</sup>

Indeks može poslužiti vladama mnogih zemalja da **identifikuju prioritete u planiranju reformskih procesa** i to po više osnova:

— **Infrastruktura**, mogućnosti njenog korišćenja, kao i njen kvalitet, su možda i najveća ograničenja, iako se veoma razlikuje prema zemljama. Naime, zemlje visokog nivoa dohotka gotovo da nemaju ovaj problem, ali su one jedine, sve ostale imaju ograničenja koja se odnose na nedostatke primene **informacione tehnologije** u trgovini. Zemlje srednjeg nivoa logističkih performansi imaju ograničenja koja se uglavnom odnose na kvalitet i dostupnost **fizičke infrastrukture**, kao što su luke i putevi, a železnica je ograničenje u gotovo svim zemljama. Dakle, informaciona i fizička infrastruktura (putevi i luke) mogu predstavljati veliko ograničenje logističkih performansi jedne zemlje.

---

<sup>213</sup> Ibid., pp III-1.

— **Efikasnost upravljanja carinom**, kao i koordiniranje agencija i službi koje učestvuju u carinskoj proceduri. Naročito je veliko zaostajanje primećeno u pogledu sanitarne i fitosanitarne kontrole, a LPI registruje upravo rad navedenih agencija kao izvor dodatnog papirološkog rada i produžavanja inspekcijskih pregleda naročito u zemljama sa najnižim nivoom performansi.

— **Upućivanje zemalja sa najlošijim logističkim performansama kako da ostvare koristi od otvorenog globalnog trgovinskog sistema**. Dodatni problem ovim zemljama predstavlja i činjenica da mnoge od njih nemaju izlaz na more i nemaju direktni pristup velikim lukama. Ova grupa zemalja ujedno predstavlja primer zemalja koje imaju najveće logističko ograničenje. Pored svojih logističkih performansi, ove zemlje zavise i od logističkih performansi tranzitnih zemalja.<sup>214</sup>

Indeks logističkih performansi — LPI, može biti međunarodni (*international*) i domaći (*domestic*). Ukoliko sabira ocene performansi zemalja za šest merodavnih oblasti kojima se određuje trenutni stepen razvoja logističkog okruženja, na bazi podataka dobijenih od stranih špeditera, u tom slučaju se radi o međunarodnom LPI, a oblasti su sledeće:

- Efikasnost carinske procedure, za koju je odgovorna carinska služba, ali i različite agencije koje saraduju sa carinskom službom;
- Kvalitet transportne i informaciono-tehnološke infrastrukture neophodne logistici i odvijanju međunarodne trgovine;
- Mogućnosti ugovaranja otpreme po konkurentnim cenama,
- Kvalitet logističkih usluga,
- Mogućnosti za otpremu robe,
- Frekventnost pristizanja otpremljene robe njenom primaocu u okviru planiranog rasporeda i očekivanog vremena.<sup>215</sup>

Bilo koja od ovih oblasti ukoliko se posmatra samostalno, ne može pružiti osnov za ocenjivanje stepena razvoja logističkih performansi. U okviru LPI, kao kompozitnog

---

<sup>214</sup> Ibid., p. 2.

<sup>215</sup> Troškovi domaće logistike – Navedeni su kao jedan od 7 elemenata LPI u izdanju iz 2007. godine, ali ne i u izdanju iz 2010. godine, jer se pokazalo da se ne nalazi u korelaciji sa ostalih šest faktora koji grade LPI, pa je zato ova komponenta izopštena iz sastava indeksa. Prema: IBRD, WB, *Connecting to Compete — Trade Logistics in the Global Economy — The Logistics Performance Index and Its Indicators*, International Bank for Reconstruction and Development, World Bank, Washington, 2012, p. 1.

indeksa, sve ove oblasti su sintetizovane. Sve navedene oblasti ukoliko se nalaze na potrebnom nivou razvoja, pružaju **sinergijski efekat**, odnosno LPI dokazuje da snažan sinergijski efekat proizvode: reforme carinskih postupaka, carinskih procedura, infrastrukture i transportne regulative.

Istraživanje je pokazalo da očekivano postoje velike razlike u stepenu ostvarenih logističkih performansi između Razvijenih zemalja sa jedne strane i DC sa druge. Još veći stepen razlika uočen je u okviru heterogene grupe DC koje se nalaze na sličnom nivou razvoja. Prema LPI rangiranju, one zemlje koje se nalaze pri dnu lestvice, većinom su zemlje sa „začaranim krugom“ preterane regulative, logističkih usluga skromnog kvaliteta i nedovoljnog investiranja. Među DC, u najtežoj poziciji su grupa LDC i Zemlje koje nemaju izlaz na more. Zemlje iz grupe LLDC nalaze se u nezavidnoj situaciji, bar sa aspekta logističkih performansi neophodnih za razvijanje trgovine, zato što nisu u mogućnosti da nadgledaju proces otpreme, ili dopreme robe iz svoje luke, odnosno radi se o procesu koji se odvija izvan njihovih državnih granica, s obzirom da nemaju svoju luku. To dalje uslovljava da uvoznici iz zemlje koja je LLDC, utroše bar sedam dana više za uvoz robe u odnosu na zemlje iz okruženja koje imaju izlaz na obalu. Dakle, pored logističkih nedostataka, ukoliko je zemlja i DC, ili LDC i uz to još i LLDC, tada su stvoreni dodatni uslovi da se određena zemlja klasifikuje kao zemlja niskog LPI.

Prema nivou LPI, države se mogu podeliti u četiri osnovne grupe:

- **Nerazvijene logistike** (*logistics unfriendly*), odnosno, radi se o zemljama sa nedovoljno razvijenom logistikom, među kojima se najviše nalaze LDC i one se nalaze u „petoj“, odnosno „poslednjoj petini“ (*bottom quintile*) i one se smatraju grupom sa najnižim nivoom performansi logistike (*lowest performance*).
- **Delimično razvijene logistike** (*partial performers*), među kojima su najčešće zemlje sa niskim, ili srednjim nivoom dohotka i one se nalaze u četvrtoj i trećoj petini. U četvrtoj petini se nalaze zemlje sa niskim nivoom logističkih performansi (*low performance*). U trećoj petini se nalaze zemlje sa prosečnim nivoom logističkih performansi (*average performance*).

- **Stalni razvoj** (*consistent performers*), među kojima se nalaze zemlje u kojima je stepen razvoja logistike viši od drugih zemalja sa kojima se data zemlja nalazi u istoj dohodovnoj grupi. Ove zemlje se nalaze u drugoj petini. To su zemlje visokih logističkih performansi (*high performance*).

- **Razvijene logistike** (*logisticaly friendly*), odnosno radi se o izvođačima koji se mogu visoko pozicionirati (*highest performers*). Uglavnom se u ovoj grupi nalaze zemlje visokog nivoa dohotka i predstavljaju „*top quintile*“.<sup>216</sup>

Postoji povezanost između visokog stepena razvijenosti trgovine određene zemlje i visokih ocena logističkih performansi i obrnuto, bez obzira na nivo dohotka koji te zemlje ostvaruju. To se najbolje uočava na primeru DC kojima je trgovina jedan od faktora privrednog rasta, a njihove ocene logističkih performansi visoke i znatno bolje od ocena koje imaju druge DC, u kojima trgovina nema tako značajnu ulogu, a nalaze se na istom nivou dohotka. Na visokim pozicijama se nalaze neke od DC na *nižem-srednjem nivou dohotka* kojima je trgovina značajan faktor privrednog rasta, kao što su Filipini (52) i Indija (46). Ove zemlje, rangirane prema logističkim performansama, ne odstupaju značajnije od DC koje su na *višem-srednjem nivou dohotka*, kao što su: Malezija (29), Meksiko (47), Brazil (45), ili Tunis (41).

---

<sup>216</sup> Prema: IBRD, WB, *Connecting to Compete — Trade Logistics in the Global Economy — The Logistics Performance Index and Its Indicators*, International Bank for Reconstruction and Development, World Bank, Washington, 2010, p. 6.



Tabela broj 21: Prvih 10 zemalja prema LPI iz 2012. godine u kategoriji *viši-srednji* dohodak

	2012		2010		2007	
	LPI rang	LPI bodovi	LPI rang	LPI bodovi	LPI rang	LPI bodovi
Južna Afrika	23	3,67	28	3,46	24	3,53
Kina	26	3,52	27	3,49	30	3,32
Turska	27	3,51	39	3,22	34	3,15
Malezija	29	3,49	29	3,44	27	3,48
Bugarska	36	3,21	63	2,83	55	2,87
Tajland	38	3,18	35	3,29	31	3,31
Čile	39	3,17	49	3,09	32	3,25
Tunis	41	3,17	61	2,84	60	2,76
Brazil	45	3,13	41	3,20	61	2,75
Meksiko	47	3,06	50	3,05	56	2,87

Izvor: IBRD, *Connecting to Compete — Trade Logistics in the Global Economy — The Logistics Performance Index and Its Indicators*, International Bank for Reconstruction and Development, Washington, 2012, p.8.

Prve četiri zemlje iz naredne tabele, Kina, Tajland, Filipini i Indija, prema nivou LPI nimalo ne zaostaju za najvećim brojem iz grupe prvih 10 zemalja u kategoriji *viši-srednji* dohodak. Te zemlje prevazilaze očekivanja od zemalja koje se nalaze u kategoriji *niži-srednji* dohodak i dolaze u grupu onih koji postižu više od predviđenih granica — *overachievers* — OA.<sup>217</sup> Suprotno od ove grupe, postoje zemlje koje ostvaruju negativan LPI jaz u odnosu na svoj potencijal, koji je izračunat na osnovu njihovog nivoa razvoja. Ta grupa zemalja su oni koji postižu manje od predviđenih granica — *underachievers* — UA.

<sup>217</sup> Ibid., p. 9.

Tabela broj 22: Prvih 10 zemalja prema LPI iz 2012. godine u kategoriji *niži-srednji* dohodak

	2012		2010		2007	
	LPI rang	LPI bodovi	LPI rang	LPI bodovi	LPI rang	LPI bodovi
Indija	46	3,08	47	3,12	39	3,07
Maroko	50	3,03	na	na	94	2,38
Filipini	52	3,02	44	3,14	65	2,69
Vijetnam	53	3,00	53	2,96	53	2,89
Egipat	57	2,98	92	2,61	97	2,37
Indonezija	59	2,94	75	2,76	43	3,01
Jemen	63	2,89	101	2,58	112	2,29
Ukrajina	66	2,85	102	2,57	73	2,55
Pakistan	71	2,83	110	2,53	68	2,62

Izvor: IBRD, *Connecting to Compete — Trade Logistics in the Global Economy — The Logistics Performance Index and Its Indicators*, International Bank for Reconstruction and Development, Washington, 2012, p. 9.

Domaći LPI izračunava se na osnovu podataka dobijenih od domaćih špeditera. Ti podaci se zasnivaju na njihovoj oceni uslova i prepreka na koje nailaze u zemlji domaćinu i to za naredne četiri oblasti:

- Infrastruktura;
- Usluge,
- Carinski postupak i vreme potrebno za sprovođenje;
- Pouzdanost lanca nabavke;

Pored ove četiri oblasti, LPI 2012 unosi i izmene koje se odnose na prikupljanje podataka o preprekama koje nastaju u domenu zaštite životne sredine.

Za postojanje administrativnih proceduralnih carinskih barijera, kao i za ocenu stepena izgrađenosti trgovinskog kapaciteta, svakako da je najznačajniji treći aspekt, odnosno determinanta logističkih performansi koja se odnosi na carinski postupak i vreme potrebno za njegovo sprovođenje, ali je veoma teško izdvojiti samo ovu treću determinantu, kao određujuću za nastanak i primenu APNB, kada sve četiri determinante ostvaruju međusobni uticaj. Tako, na primer, ukoliko je ocena infrastrukture niska, to će svakako uticati i na snižavanje ocene za usluge, ili za sprovođenje carinskog postupka, koji će onda, u najmanjoj meri duže trajati.

### ***Infrastruktura***

Države čija je infrastruktura ocenjena da se nalazi na visokom, ili na veoma visokom nivou, nalaze se na svih pet nivoa, odnosno petina LPI. U skladu sa očekivanjima, infrastrukturu su u najvećoj meri, zadovoljne upravo zemlje koje imaju najbolje logističke performanse, odnosno koje se nalaze u kategoriji „najbolje petine“. Ova kategorija se značajno izdvaja od preostale četiri, posmatrano sa aspekta kvaliteta i ocena stanja infrastrukture. Kvalitet infrastrukture uglavnom deluje ograničavajuće na ukupan razvoj logističkih performansi u DC, ali se popravlja ukoliko se uporedi 2012. godina sa 2010. godinom. Naravno, pritom se ne misli na sve oblike infrastrukture. Na primer, većina učesnika u ocenjivanju logističkih performansi, pa i infrastrukture, a raspoređenih u svih pet petina, visoko je ocenila kvalitet Informaciono-komunikacione tehnologije — ICT, naročito ako se te ocene uporede sa ocenama ostalih oblika infrastrukture.

Nasuprot ICT, pruge, odnosno železnička infrastruktura je u svih pet petina ocenjena da poseduje visok, ili veoma visok kvalitet, od strane duplo manjeg broja ispitanika i uočeno je da je od svih oblika infrastrukture upravo ona, najveći problem. U odnosu na železničku infrastrukturu, putevi su ocenjeni povoljnije, od strane ispitanika iz svih pet petina, a samo u trećoj i četvrtoj petini, putevi predstavljaju oblik infrastrukture za čije visoke ocene kvaliteta je glasao manji broj ispitanika.

Tabela broj 23: Broj ispitanika koji su se izjasnili za visok, ili veoma visok nivo pojedinačno navedenih oblika infrastrukture prema petinama

	Luke	Aerodromi	Putevi	Železnica	Skladištenje i istovar	<b>Informacione i komunikacione tehnologije</b>
Poslednja petina	12	9	9	12	10	<b>18</b>
Četvrta petina	12	10	6	1	12	<b>26</b>
Treća petina	24	33	19	10	31	<b>44</b>
Druga petina	27	31	23	3	32	<b>67</b>
Najbolja petina	72	76	69	32	70	<b>77</b>
Ukupan broj ispitanika	147	159	126	58	155	<b>232</b>

Izvor: IBRD, WB, *Connecting to Compete — Trade Logistics in the Global Economy — The Logistics Performance Index and Its Indicators*, International Bank for Reconstruction and Development, World Bank, Washington, 2012, p. 16.

Ako pogledamo prethodnu tabelu, uočićemo da je ukupan broj ispitanika dao visoke, ili veoma visoke ocene ICT, a zatim aerodromima, skladištenju, lukama i putevima, da bi u najmanjoj meri bile date visoke ocene železnici. To nas upućuje na zaključak da se ograničenja logističkih performansi, koja se odnose na infrastrukturu, uglavnom vezuju za železnicu.

### ***Usluge***

Usluge su druga važna grupa faktora koji utiču na nivo LPI. Smatra se da je kvalitet usluga još značajniji, odnosno, da ima jače dejstvo na logističke performanse, odnosno, da uglavnom zemlje kod kojih je nivo pruženih usluga ocenjen visokim ocenama, ujedno predstavljaju i zemlje sa visokim nivoom logističkih performansi. Za razliku od ovog primera, u slučaju infrastrukture, postoje i zemlje sa nižim stepenom razvoja infrastrukture, a da su u isto vreme dobile visoke ocene logističkih performansi.

Pružaoци logističkih usluga u jednom trgovinskom lancu su mnogobrojni. Oni mogu biti prevoznici morem, kopnom, vazduhom, baviti se utovarom, istovarom, skladištenjem, organizacijom inspekcijskog pregleda robe, organizacijom carinjenja robe, obavljanjem

specijalnih špediterskih poslova, zaključivati ugovore o osiguranju.<sup>218</sup> Sve ove vrste poslova zapravo, mogu obavljati međunarodni špediteri, nekada samo jedan špediter obavlja sve ove poslove, a nekada se angažuje više učesnika. Prilikom procenjivanja uticaja svih ovih poslova na LPI, navedene aktivnosti se odvojeno posmatraju, kako bi se lakše uočila „uska grla“ u kompleksnom logističkom lancu. U okviru svih pet petina LPI, osim u najboljoj petini, najveći broj ispitanika dao je visoke ocene upravo kategoriji špeditera, za razliku od ostalih učesnika.

Tabela broj 24: Broj ispitanika podeljenih u pet grupa koji su se izjasnili za visok, ili veoma visok nivo kvaliteta usluga u navedenim sektorima

	Drumski transport	Železnički transport	Vazdušni transport	Pomorski transport i luke	Skladištenje, utovar, istovar i distribucija	<b>Špedicija</b>
Poslednja petina	14	10	18	15	7	<b>27</b>
Četvrta petina	21	6	27	25	15	<b>36</b>
Treća petina	23	17	43	46	44	<b>62</b>
Druga petina	24	15	45	34	36	<b>47</b>
Najbolja petina	66	37	78	74	68	<b>77</b>

Izvor: IBRD, WB, *Connecting to Compete — Trade Logistics in the Global Economy — The Logistics Performance Index and Its Indicators*, International Bank for Reconstruction and Development, World Bank, Washington, 2012, p. 16.

Za oblast usluga i povećanje kvaliteta pruženih usluga, u svakom od navedenih sektora posebno, od važnosti je postojeća regulativa i to regulativa koja pospešuje konkurenciju, dovodi do snižavanja ulaznih barijera i utiče na smanjenje sporednih troškova pružaoca usluga.

### ***Carinski postupak i vreme trajanja***

Sa aspekta logistike koja se odvija na granici, što se tiče učesnika, svakako da je važna uloga *carinske službe*, ali to nije i jedina služba čiji rad ima uticaja na logističke performanse. Menadžment na granici čine prvenstveno carinska služba, ali i čitav niz *agencija*, odnosno službi koje se bave pitanjem *standarda*, zatim *sanitarnom i*

<sup>218</sup> Jelena Kozomara, *Spoljnotrgovinsko poslovanje*, Institut za ekonomsku diplomatiju, Beograd, 2005, str. 98-100.

*fitosanitarnom kontrolom, veterinarske službe, transportne agencije i carinski agenti.* Često se dešava da se ocena rada carine kombinuje i sa ocenom rada svih navedenih službi i da se donese opšti zaključak i niža ocena rada carinske službe od njene realne, upravo zbog nezadovoljstva učesnika u spoljnotrgovinskom poslu radom svih navedenih, preostalih službi. **Rad carinske službe je, prema podacima iz naredne tabele, značajno bolje ocenjen u odnosu na rad ostalih službi koje čine menadžment na granici.** Najveći broj ispitanika smatra da je rad carinskih organa na visokom, ili veoma visokom nivou, nešto manje ih se izjasnilo za službe, odnosno agencije koje se bave ispitivanjem kvaliteta i standarda, a znatno manji broj ispitanika smatra da je rad sanitarnog i fitosanitarnog inspektorata moguće oceniti kao rad visokog, ili veoma visokog kvaliteta i kompetencija. Razlike između ove tri grupe službi najveće su upravo u grupi zemalja sa najslabijim logističkim performansama, jer se samo 11 ispitanika iz te grupe pozitivno izrazilo o radu sanitarnog i fitosanitarnog inspektorata, a u slučaju ocene rada carinske službe, čak 19 ispitanika. U slučaju zemalja sa najboljim logističkim performansama, razlike postoje, ali se broj ispitanika koji visokim ocenama opisuje rad sve tri službe, kreće od 59-68.

Tabela broj 25: Ispitanici koji smatraju da je rad graničnog menadžmenta visokog, ili veoma visokog kvaliteta, prema LPI petinama

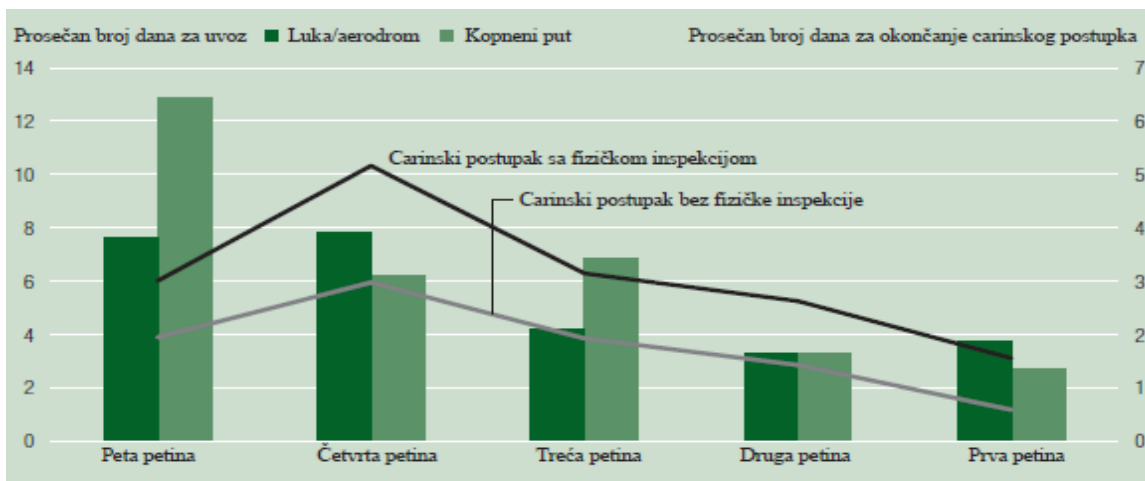
	Carinska služba	Inspeksijska služba za kvalitet i standard	Inspeksijska sanitarna i fitosanitarna služba
Poslednja petina	19	17	11
Četvrta petina	21	16	14
Treća petina	41	31	29
Druga petina	32	22	17
Najbolja petina	68	62	59

Izvor: IBRD, WB, *Connecting to Compete — Trade Logistics in the Global Economy — The Logistics Performance Index and Its Indicators*, International Bank for Reconstruction and Development, World Bank, Washington, 2012, p. 21.

Na osnovu podataka prethodne tabele, uočavamo da postoji veći stepen zadovoljstva radom carinskih službi, a da ostale službe graničnog menadžmenta, s obzirom da su ocenjene visokim ocenama od strane daleko manjeg broja ispitanika, svakako da **u svom radu primenjuju veći broj ograničenja.** Ta ograničenja su uglavnom

proceduralnog porekla i slabije se uočavaju u slučaju Inspeksijske službe za kvalitet i standard, u odnosu na Inspeksijsku sanitarnu i fitosanitarnu službu. Služba za ispitivanje kvaliteta i standarda primenjuje viši stepen automatizacije i to je razlog bržeg odvijanja procedure i većeg zadovoljstva ispitanika u odnosu na sanitarnu i fitosanitarnu službu. Drugi razlog većeg zadovoljstva ispitanika kada je u pitanju navedena služba, nalazi se u samoj prirodi porekla proizvoda koji prolaze različite preglede, jer služba za kvalitet i standard, za razliku od sanitarnog i fitosanitarnog inspektorata ne obavlja u velikoj meri inspeksijske procedure na proizvodima ograničenog trajanja, niti na lako kvarljivoj i ispraljivoj robi, pa zato njene procedure kraće traju.

U strukturi LPI nalazi se nekoliko indikatora koji ukazuju na kvalitet *procedura* koje se obavljaju na granici, kao i na *vreme* koje se tom prilikom utroši. Prosečno vreme potrebno za uvoz može se posmatrati sa dva aspekta. Jedan se odnosi na luke i aerodrome, a drugi na kopneni lanac nabavke. Uočava se razlika u potrebnom vremenu za obavljanje uvoza ukoliko roba pristiže brodom, ili avionom, ili ukoliko pristiže kopnenim prevozom. U petoj petini u kojoj su zemlje najlošijih logističkih performansi, potrebno je duplo više vremena za obavljanje uvoza za robu koja je pristigla brodom, ili avionom, u odnosu na isti lanac nabavke, ali u slučaju zemalja sa najboljim logističkim performansama. Ukoliko ove dve grupe zemalja, najboljih i najslabijih logističkih performansi uporedimo kada se radi o robi koja je pristigla kopnenim putem, onda su razlike još očiglednije, odnosno vreme potrebno za uvoz robe u zemlju najboljih logističkih performansi je gotovo pet puta kraće u odnosu na zemlje sa najslabijim logističkim performansama.



Slika broj 16: Prosečno vreme uvoza robe prema LPI petinama

Izvor: IBRD, WB, *Connecting to Compete — Trade Logistics in the Global Economy — The Logistics Performance Index and Its Indicators*, International Bank for Reconstruction and Development, World Bank, Washington, 2010, figure 2.2, p. 16.

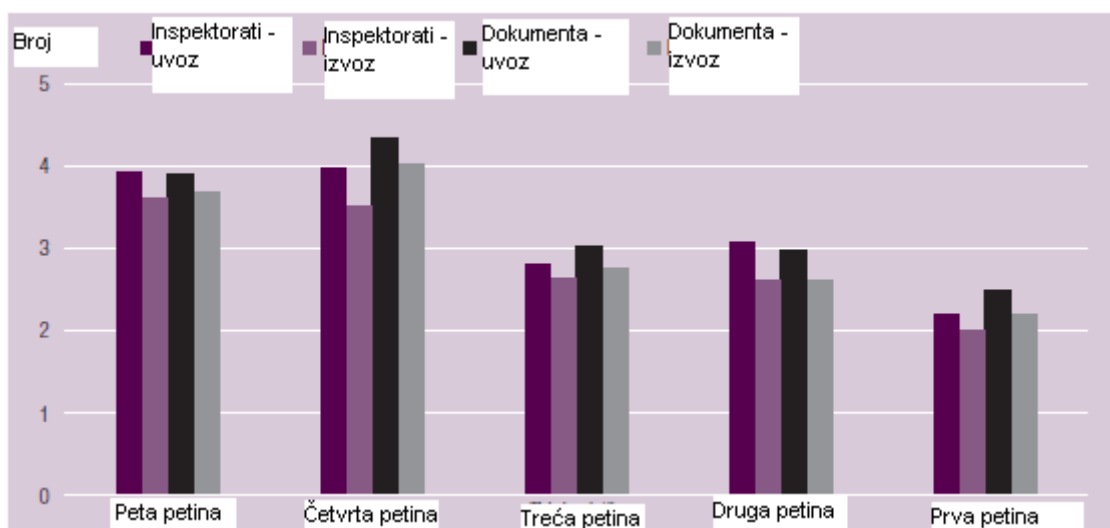
Na osnovu prethodne slike zaključujemo da je vreme za okončanje carinskog postupka znatno duže ukoliko se primenjuje fizička inspekcija robe prilikom carinjenja. Intenzivnoj upotrebi fizičke inspekcije uglavnom pribegavaju Zemlje u razvoju, a sam problem se dodatno komplikuje uvođenjem višestrukih pregleda od strane različitih agencija i inpektorata.

Vreme potrebno da se određena roba uveze svakako da zavisi od geografske udaljenosti, koja utiče na vreme potrebno da se uveze roba koja je pristigla brodom, ili avionom, ali i kopnenim putem. Pored *geografske udaljenosti* na vreme utiče i *brzina transportnih sredstava*, a važan faktor je i *vreme* koje je potrebno da se obavi *carinski postupak*. Dakle, vreme potrebno za uvoz čine i vreme koje uključuje transport robe, ali ne i transport morem, kao i vreme potrebno da se obave carinske formalnosti. Pored vremena potrebnog za obavljanje carinskog postupka i *kvalitet obavljanja samog postupka* je takođe značajan za ocenu logističkih performansi. To je rezultat napora carinske uprave kako bi se:

- umanjilo preovlađivanje fizičke inspekcije robe na graničnim prelazima, naročito prisutno u tom obimu u zemljama sa slabim nivoom logističkih performansi,



- zaustavilo povećanje broja procedura, koje se u nekim od ovih zemalja gotovo „umnožavaju“,
- smanjenje mera iz domena preterane „birokratije“ (*Red Tape*).<sup>219</sup> Mere iz domena preterane „birokratije“ se u različitom stepenu primenjuju u zemljama najbolje petine u odnosu na zemlje poslednje petine. Naime, smatra se da se u zemljama poslednje petine učesnici u spoljnotrgovinskim poslovima suočavaju sa duplo više agencija i inspektorata u odnosu na zemlje najbolje petine, kao što moraju obezbediti i duplo veći broj potrebnih dokumenata kako za poslove izvoza, tako i uvoza.<sup>220</sup>



Slika broj 17: Mere preterane „birokratije“ koje se odnose na izvoz i uvoz, prema LPI petinama

Izvor: IBRD, WB, *Connecting to Compete — Trade Logistics in the Global Economy — The Logistics Performance Index and Its Indicators*, International Bank for Reconstruction and Development, World Bank, Washington, 2012, figure 2.5, p. 21.

*Sa aspekta APNB u međunarodnoj trgovini, svakako da se ne može mnogo učiniti u pogledu smanjenja vremena potrebnog za transportovanje robe kako bi se obavio njen uvoz u određenu zemlju, ali se očekuju značajni efekti u pogledu ubrzavanja*

<sup>219</sup> IBRD, WB, *Connecting to Compete — Trade Logistics in the Global Economy — The Logistics Performance Index and Its Indicators*, International Bank for Reconstruction and Development, World Bank, Washington, 2010, p. 16.

<sup>220</sup> IBRD, WB, *Connecting to Compete — Trade Logistics in the Global Economy — The Logistics Performance Index and Its Indicators*, International Bank for Reconstruction and Development, World Bank, Washington, 2012, p. 21.

*sprovođenja carinskih postupaka, naročito u zemljama sa lošom pozicijom LPI, a tri prethodno navedena koraka predstavljaju okosnicu rada carinskih uprava.*

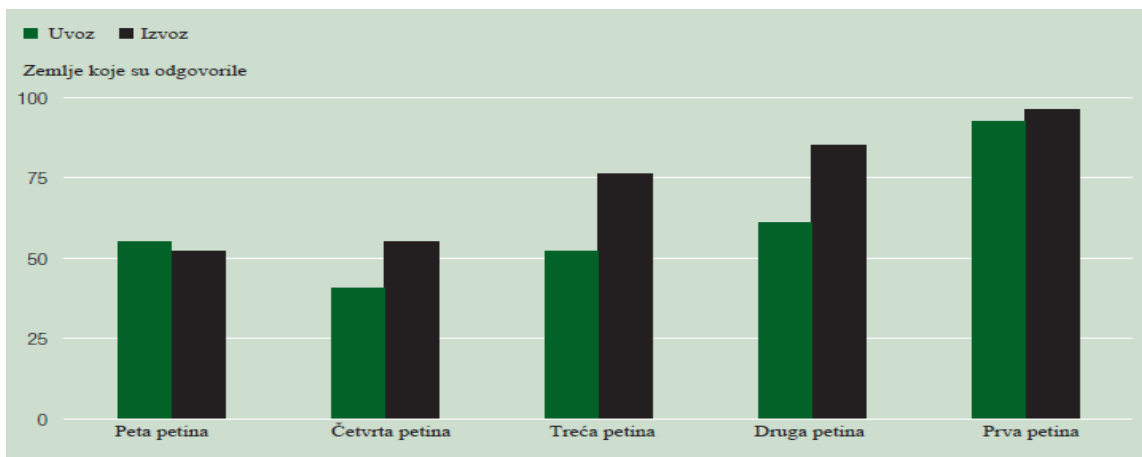
### ***Pouzdanost lanaca nabavke***

Ovaj četvrti aspekt logističkih performansi se smatra i najsveobuhvatnijim za nivo ostvarivanja logističkih performansi, upravo zato što svoje udele u ovom aspektu, ostvaruju prethodna tri aspekta — infrastruktura, usluge i carinski postupak. Ukoliko su trgovinski lanci u određenoj zemlji nepredvidivi, odnosno pojavljuju se zakašnjenja, ta zakašnjenja su direktno povezana sa nivoom logističkih performansi date zemlje, odnosno tamo gde su zakašnjenja značajna i LPI se nalazi na niskom nivou. U državama čiji se LPI nalazi na visokom nivou, odnosno u prvoj petini, gotovo svi ispitanici i u pogledu izvoza i uvoza, izjasnili su se da roba stiže na vreme, dakle prema rasporedu, a u državama čiji se LPI nalazi na najnižem nivou, dakle u petoj petini, tek nešto više od polovine ispitanika se izjasnilo da roba stiže prema rasporedu, prema LPI 2010. Već naredni, LPI 2012, ukazuje na značajne razlike kada je u pitanju broj ispitanika u zemljama poslednje petine, koji su se izjasnili da roba stiže, ili je isporučena na vreme. Naime, u zemljama poslednje petine oko 60% ispitanika se izjasnilo da je roba namenjena izvozu isporučena na vreme, ali se zato samo oko 30% ispitanika izjasnilo da je uvozna roba stigla na vreme.<sup>221</sup> Upravo ovaj primer pokazuje stepen delovanja APNB i to upravo prilikom uvoza robe u zemlju, bez obzira na činjenicu da u zakonskom smislu sigurno da nema osnova za drugačiji odnos prema uvozu u odnosu na izvoz. Takav oblik diskriminacije se može nazvati i „*de facto*“ diskriminacija (*discrimination*).<sup>222</sup> U tri petine koje se nalaze između ove dve ekstremne grupe, u slučaju oba LPI, postoji veliki jaz između izvoznog trgovinskog lanca i uvoznog, odnosno predvidivost izvoznog trgovinskog lanca se nalazi na značajno višem nivou. U slučaju dve ekstremne grupe, taj jaz nije izražen. Dakle, u zemljama visoko ocenjenih logističkih performansi, roba uglavnom stiže i isporučuje se na vreme, dok je slučaj obrnut sa zemljama koje se nalaze na najnižem nivou logističkih performansi.

---

<sup>221</sup> Pogledati: IBRD, WB, *Connecting to Compete — Trade Logistics in the Global Economy — The Logistics Performance Index and Its Indicators*, International Bank for Reconstruction and Development, World Bank, Washington, 2012, figure 2.6, p. 23.

<sup>222</sup> Ibid., p. 23.



Slika broj 18: Ispitanici koji smatraju da roba stiže prema utvrđenom rasporedu, prema LPI petinama  
 Izvor: IBRD, WB, *Connecting to Compete — Trade Logistics in the Global Economy — The Logistics Performance Index and Its Indicators*, International Bank for Reconstruction and Development, World Bank, Washington, 2010, figure 2.8, p. 22.

Ekološki aspekt u okviru obavljanja logističkih poslova predstavlja novinu prikazanu u LPI 2012. godine, zato što je tek ovaj najnoviji LPI ukazao na potrebu za smanjenjem emisije ugljen-dioksida u atmosferu, kao i na mogućnosti koje logistika i transport robe mogu iskoristiti kako bi doprineli ovom smanjenju. Ukazano je i na činjenicu da je ova grupa aktivnosti odgovorna čak i za do 15% ukupne emisije ugljen-dioksida, u najvećoj meri, usled korišćenja fosilnih goriva.<sup>223</sup> Smanjenje emisije ugljen-dioksida moglo bi se omogućiti korišćenjem transportnih i ostalih sredstava koja emituju manje količine gasova i koja su najčešće i nešto sporija, ali bi se ta sporost mogla nadoknaditi povećanjem nekih drugih bitnih karakteristika čitavog logističkog posla, kao što je na primer, poboljšanje kvaliteta logističke usluge ili pak, povećanje stepena predvidljivosti. Uglavnom su privrede Razvijenih zemalja ozbiljnije uključile komponentu zaštite životne sredine, ali se očekuje ubrzano prihvatanje ove komponente i u DC.

Procenjivanje stanja trgovinske logistike pomoću LPI i njegove četiri komponente, takođe je i sredstvo za ocenu dokle se stiglo sa kompleksnim pitanjem Olakšavanja međunarodne trgovine. Navedene četiri komponente nisu imale jednako važnu ulogu u ocenjivanju reforme koja bi trebalo da rezultira Olakšavanjem međunarodne trgovine i transporta. Ipak, LPI ukazuje na četiri važne komponente koje doprinose TF i

<sup>223</sup> Ibid., p. 31.

omogućuje merenje, upoređivanje i pozicioniranje velikog broja zemalja, prema ostvarenom LPI. Naročito je važna mogućnost upoređivanja podataka za 2007, 2010. i 2012. godinu. Ostvareni nivo LPI, za svaku zemlju je važan podatak, jer pokazuje u koju od četiri oblasti koje čine ovaj indeks, treba ulagati kako bi se ostvarili uslovi za povećanje obima i vrednosti njene spoljne trgovine. Pored toga, LPI samom svojom strukturom ukazuje nam na potrebe stvaranja jednog komplementarnog paketa mera, koje individualno treba da pripremi svaka zemlja, prema svojim potrebama i da ih primeni. Ne mogu se primeniti reforme u oblasti logistike koje bi bile univerzalno pripremljene. S obzirom da za oblast logistike, u vladama zemalja, nema posebnog Ministarstva logistike, upravo ta činjenica ukazuje da bi za reformski proces u oblasti logistike trebalo da bude nadležno više Ministarstava, kao i državnih agencija, inspektorata i celokupan menadžement na carini i granici.

## **5. Indikator stepena izgrađenosti trgovinskog kapaciteta u međunarodnoj trgovini**

Jedna od korišćenih procena uticaja prepreka neometanom odvijanju trgovinskih tokova, jeste Izveštaj o Globalnom omogućavanju odvijanja trgovinskih tokova (*Global Enabling Trade Report*) Svetskog ekonomskog foruma. Izveštaj se bazira na **Indeksu omogućavanja međunarodne trgovine (*Enabling Trade Index — ETI*)**, čije je izračunavanje započeto 2008. godine, a poslednje urađeno za 2012. godinu i to za 132 zemlje. Naročito nakon perioda velike privredne krize koja je nastala sredinom 2008. godine, posebna pažnja se pridaje iznalaženju mogućnosti za smanjenje prepreka u odvijanju trgovinskih tokova na međunarodnom nivou, kako bi međunarodna trgovina doprinela privrednom oporavku. Očekuje se da će međunarodna trgovina svakako dati svoj doprinos, isto kao što je usled same svoje prirode zasnovane na povezivanju privreda i uticala na širenje privredne krize u svetu. Ipak, smanjenje obima međunarodne trgovine koje je bilo najizraženije u periodu 2008-2009. godine, delimično je bilo uslovljeno i primenom protekcionističkih mera u nekim zemljama koje su bile usmerene protiv inostranih firmi, a ne samo dejstvom privredne krize.

U okviru Programa svetskog ekonomskog foruma industrijskog partnerstva za sektor Logistike i transporta (*World Economic Forum's Industry Partnership Programme for*

*the Logistics and Transport Sector*) prvi put je objavljen izveštaj o ETI za 2008. godinu. Rezultati do kojih se došlo, odnosno izračunat ETI za 121 zemlju u 2009. godini i za 125 zemalja u 2010. godini, ukazuju na nivo do kog su ove zemlje uspele da razviju svoje institucije, spoljnotrgovinske politike i usluge, kako bi omogućile slobodan protok robe preko graničnih prelaza, sve do krajnjeg odredišta.

U odnosu na izveštaj za 2009. godinu, izveštaj za 2010. godinu iznosi podatke za sve zemlje koje su evidentirane i u izveštaju za 2009. godinu, osim Moldavije, za koju nisu dobijeni potrebni novi podaci, ali su dodati podaci i izvršeno rangiranje za pet zemalja kojih nije bilo u Izveštaju iz 2009. godine: Srbija, Crna Gora, Island, Gruzija i Bocvana.<sup>224</sup>

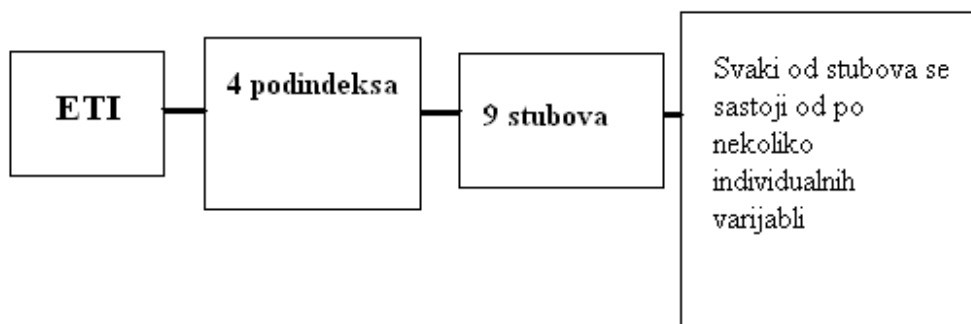
Indeks se sastoji od četiri *podindeksa (Subindex)*, gde svaki predstavlja po jednu oblast koja ima presudan uticaj na mogućnosti da se uopšte i ostvari trgovina, odnosno, to su četiri faktora koja omogućuju ostvarenje trgovinskih tokova. Ta četiri podindeksa su:<sup>225</sup>

1. **Podindeks pristupa tržištu** (*Market Access Subindex*), kojim se meri koliko je spoljnotrgovinska politika konkretne zemlje omogućila pristup inostrane robe na domaće tržište i omogućila prodor domaće robe na inostranim tržištima.
2. **Podindeks granične (carinske) administracije** (*Border Administration Subindex*), treba da omogući procenu u kojoj meri je carinska služba olakšala sam ulazak, ili izlazak robe sa teritorije date zemlje.
3. **Podindeks transportne i komunikacione infrastrukture** (*Transport and Communications Infrastructure Subindex*), procenjuje da li konkretna zemlja poseduje potrebnu transportnu i komunikacionu infrastrukturu, kako bi se olakšalo kretanje robe u okviru granica date zemlje, kao i prilikom prelaska graničnog prelaza i carinske kontrole.
4. **Podindeks poslovnog okruženja** (*Business Environment Subindex*) ocenjuje kvalitet državne uprave, odnosno regulative i bezbednosnog sistema neophodnih za poslovanje izvoznika i uvoznika u datoj zemlji.

---

<sup>224</sup> World Economic Forum, *The Global Enabling Trade Report 2010*, Geneva, 2010, p. 5.

<sup>225</sup> Ibid., p. 5.



Slika broj 19: Šematski prikaz strukture ETI indeksa

Izvor: Autor

Ukupan broj od četiri podindeksa se dalje može razložiti na *devet stubova (Pillars)*, koji samo detaljnije prikazuju neke od podindeksa.<sup>226</sup> Tako je prvi podindeks predstavljen samo jednim stubom, a drugi i treći sa čak po tri stuba, dok je četvrti predstavljen sa dva stuba:

1. Pristup domaćem i inostranom tržištu (*Domestic and Foreign Market Access*)

Za prvi podindeks se vezuje prvi stub — Pristup domaćem i inostranom tržištu, kojim se meri nivo zaštite domaćeg tržišta, nivo razvoja spoljnotrgovinskog režima, kao i nivo zaštite na koji nailaze domaći izvoznici na stranim tržištima. Struktura ovog stuba je zasnovana ne samo na carinskim i necarinskim barijerama trgovini koje uvodi zemlja uvoza, već i na podacima kao što je udeo robe koja se uvozi bez carina, razlike između najviše i najniže carinske stope, udeo korišćenih specifičnih carina.

2. Efikasnost carinske službe (*Efficiency of Customs Administration*)

U pitanju je drugi stub kojim se meri efikasnost obavljanja procesa carinjenja, kao i broj usluga koje carinska služba i inspektorati pružaju, a to procenjuju privatnici, učesnici u spoljnotrgovinskom poslu. Za procenu efikasnosti pružanja usluga od strane carine, koriste se podaci *Global Express Association* o postignutom Indeksu carinske usluge (*Customs Service Index — CSI*). Maksimalni broj bodova koje jedna privreda može da dobije jeste 12, a minimalni je nula. Ovaj indeks podrazumeva veliki broj usluga koje pruža carinska služba, kako bi se: obavio carinski postupak elektronskom razmenom podataka, odvojila fizička kontrola od fiskalne, primenila automatizovana procedura,

<sup>226</sup> Definisane devet stubova prema: Ibid., p. 7.

primenila automatizovna procena rizika, obavile inspekcije od strane ostalih agencija i inspektorata na granici i ostalo.

### 3. Efikasnost spoljnotrgovinskih procedura (*Efficiency of Import-Export Procedures*)

Ovim stubom se procenjuju troškovi koji nastaju u spoljnotrgovinskom poslu, osim carinskih dažbina, zatim uticaj broja dana i broja dokumenata koje treba pribaviti da bi se izvezla, odnosno, uvezla roba. Efektivnost i efikasnost obavljanja carinske procedure od strane carinske službe, kao i ostalih agencija i inspektorata na granici, ocenjuju učesnici u spoljnotrgovinskom poslu i za ovaj stub ETI koriste se podaci Svetske banke, odnosno, LPI. Za ostale varijable ovog stuba, važni su podaci Svetske banke iz izveštaja „Poslovanje“ i to za broj potrebnih dokumenata, potrebno vreme i troškove koji nastaju prilikom izvoza, ili uvoza.

### 4. Transparentnost carinske službe (*Transparency of Border Administration*)

Ovim stubom je data posebna pažnja pitanju merenja uticaja korupcije na odvijanje spoljne trgovine određene zemlje, odnosno, uticaj nedovoljno dokumentovanih zahteva za plaćanjem, čak i direktnog podmićivanja. Radi merenja transparentnosti carinske službe, koristi se **Indeks procene korupcije** (*Corruption Perception Index — CPI*) Ovaj indeks nastaje prikupljanjem izjava učesnika u spoljnotrgovinskom poslu, kao i analitičara, o stepenu korupcije, koji prema njihovom mišljenju postoji u datoj zemlji i indeks varira od nule, što znači da je zastupljen visok stepen korupcije, sve do 10, što znači da je korupcija na niskom nivou.

### 5. Dostupnost i kvalitet transportne infrastrukture (*Availability and Quality of Transport Infrastructure*)

Radi se o stubu kojim se meri postojeće stanje transportne infrastrukture u datoj zemlji i to infrastrukture potrebne za obavljanje svih oblika transporta, kao što su: gustina aerodroma, procenat asfaltiranih puteva, broj luka, kao i njihov kvalitet.

### 6. Dostupnost i kvalitet transportnih usluga (*Availability and Quality of Transport Services*)

Transportne usluge koje se pružaju u realizaciji jednog spoljnotrgovinskog posla i njihov uticaj na spoljnu trgovinu date zemlje, mere se ovim stubom, a mogu biti brojne: kvalitet i kvantitet usluga koje su potrebne radi otpreme robe, karakteristike domaćih

špeditera, prevoznika, kao i stepen otovrenosti domaćeg tržišta usluga transporta za pružaoce usluga iz inostranstva.

7. Dostupnost i upotreba informaciono-komunikacione tehnologije (*Availability and use of ICTs*)

Za upravljanje otpremom robe neophodna je ICT. Takođe, uloga ICT je veoma važna i u procesu primene mera iz domena TF, koje se odnose prvenstveno na odvijanje carinskog postupka. Ovaj stub prvenstveno meri stepen korišćenja sredstava i instrumenata iz domena ICT, kao što je broj mobilnih telefona, upotreba Interneta. Uz to, meri se i upotreba Interneta u prodavanju i kupovini robe, kao i pružanje *on-line* usluga od strane državne uprave.

8. Regulatorno okruženje (*Regulatory Environment*)

Ovim stubom meri se kvalitet regulatornog okruženja u datoj zemlji, koje treba da omogući odvijanje spoljnotrgovinskih poslova, kako izvoza i uvoza, tako i zapošljavanje radne snage iz inostranstva, što je posebno važno za spoljnotrgovinske firme, kao i da privuče strane direktne investicije. Takođe se meri i stepen restriktivnosti kontrole kapitala, kao i broj multilateralnih ugovora za oblast spoljne trgovine koje je data zemlja potpisala.

9. Fizička bezbednost (*Physical Security*)

Sa jedne strane ovim stubom se ukazuje na stepen nasilja koji postoji u datoj zemlji i to kako uobičajenog nasilja i kriminala, tako i uticaja terorističkih dela, ukoliko ih je bilo, a sa druge strane meri se sposobnost i brojnost policijskih snaga koje treba da omoguće primenu zakona.

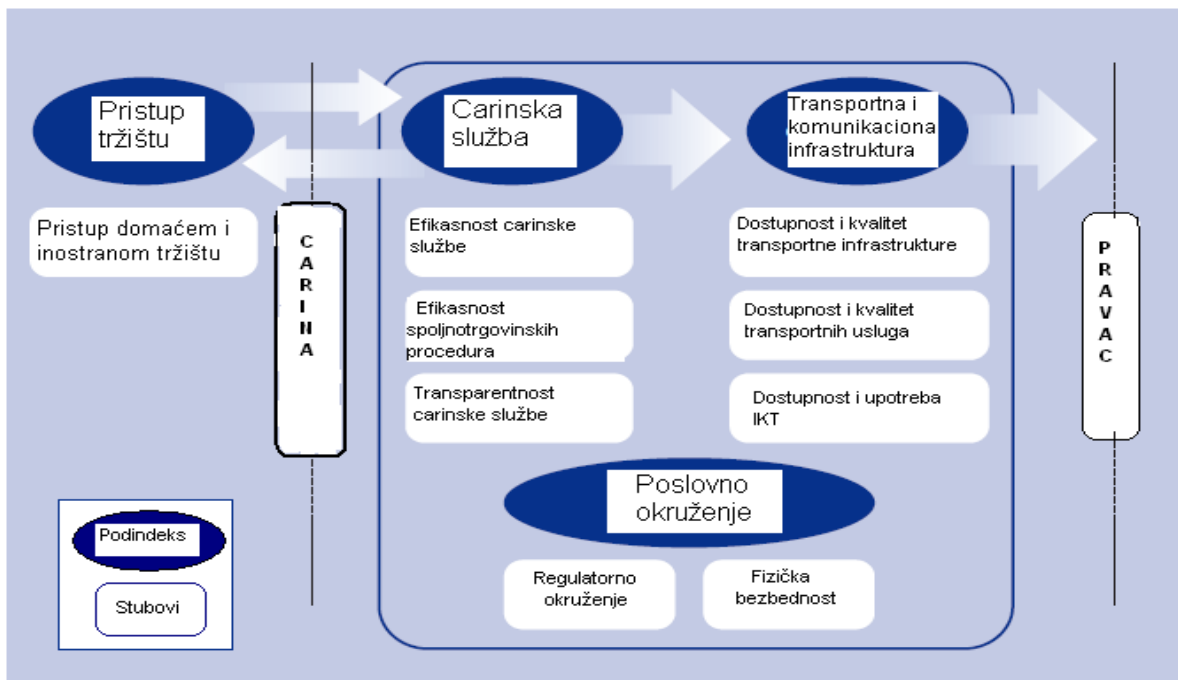
Prvi testovi ETI urađeni 2009. godine korišćenjem regresione analize u gravitacionom spoljnotrgovinskom modelu, pokazali su da ovaj indeks ima mogućnost da ukaže na dostignut nivo spoljnotrgovinskih performansi u jednoj privredi. Takođe je pokazano da porast ETI za 1 u zemlji izvoza ukazuje na porast izvoza za čak 1,7 procentni poen. Ukoliko je u pitanju zemlja uvoza, situacija je slična i pokazano je da porast ETI za 1 ukazuje na porast uvoza u datu zemlju od čak 2,3 procentna poena. Ukoliko se uzmu u obzir oba rezultata, jer jedna zemlja je i zemlja koja izvozi, ali i uvozi, zaključujemo da je porast ETI za 1 uticala na porast bilateralne trgovine za čak 4 procentna poena.<sup>227</sup>

---

<sup>227</sup> Ibid., p. 8.



Za svaki stub koristi se po nekoliko individualnih varijabli. Svaki stub je izračunavan kao prosek individualnih varijabli od kojih se sastoji. Zatim se izračunavaju podindeksi kao prosek stubova koji su nadležni za konkretan podindeks. I na kraju, kao prosek četiri stuba, izračunava se ETI. Na narednoj slici uočavamo stepen povezanosti četiri podindeksa koji grade ETI, kao i uticaj devet stubova koji su povezani sa ovim podindeksima. Sva četiri podindeksa se uzimaju u obzir i na osnovu njihovog proseka dobija se ETI za određenu zemlju.



Slika broj 20: Sastav četiri podindeksa ETI

Izvor: World Economic Forum, *The Global Enabling Trade Report 2010*, Geneva, 2010, p. 8.

Prema nivou ETI, izvršeno je rangiranje za čak 132 zemlje sveta. Na prvih 10 mesta nalaze se uglavnom relativno male zemlje, sa karakteristično otvorenom privredom, u kojoj upravo spoljna trgovina nadoknađuje malo domaće tržište. Iznenadjuće je samo da neke od najrazvijenijih privreda sveta, poput SAD, Velike Britanije i Francuske, nisu pozicionirane na prvih 10 mesta. U odnosu na 2009. i 2010. godinu, 2012. godine nema značajnijih promena, Singapur i Hong Kong su zadržali svoje pozicije, a Novi Zeland i Luksemburg su poboljšali. Takođe se uočavaju veoma visoke pozicije koje kontinuirano osvajaju Nordijske zemlje: Danska, Švedska, Finska.

Tabela broj 26: Prvih deset zemalja rangiranih prema ETI za 2010. i 2009. godinu

Zemlja	ETI 2012. godine		ETI 2010. godine		ETI 2009. godine
	Pozicija	Rezultat	Pozicija	Rezultat	Pozicija
Singapur	1	6,14	1	6,06	1
Hong Kong	2	5,67	2	5,70	2
Danska	3	5,41	3	5,41	4
Švedska	4	5,39	4	5,41	5
Novi Zeland	5	5,34	6	5,33	11
Finska	6	5,34	12	5,25	8
Holandija	7	5,32	10	5,26	10
Švajcarska	8	5,29	5	5,37	3
Kanada	9	5,22	8	5,29	6
Luksemburg	10	5,20	9	5,28	13

Izvor: World Economic Forum, *The Global Enabling Trade Report 2010*, Geneva, 2010, p. 9 and World Economic Forum, *The Global Enabling Trade Report 2012 — Reducing Supply Chain Barriers*, Geneva, 2012, p. 9.

U narednoj tabeli prikazano je prvih petnaest zemalja iz 2010. godine, koje ostvaruju i najbolje pozicije u svetu, kada je ukupan ETI u pitanju, a prema nivou podindeksa, njihove pozicije mogu biti veoma različite. Ti podaci najviše mogu koristiti tvorcima različitih politika, kao indikator u kojoj oblasti postoji najviše ograničenja, kako bi se pravci novih reformi usmerili upravo ka njima i na taj način uštedeli resursi. Kada je u pitanju drugi podindeks — Carinska služba, Singapur je zadržao svoje prvo mesto, čak je i zbir veoma visok-6,56. Dakle, maksimalnog zbira od 7 nema, a najbolji rezultat je postignut u slučaju Singapura. Danska, Švedska i Švajcarska su u slučaju ovog drugog podindeksa, ostvarile visoke pozicije, koje između ostalog, doprinose i njihovim visokim pozicioniranjem kada je ETI u pitanju. Podindeks poslovnog okruženja, na prvo mesto postavlja zemlju koja je i prema ETI, visoko pozicionirana i nalazi se na 12. mestu. U pitanju je Finska, čiji podindeksi u potpunosti ostvaruju zbirove slične ostalim Razvijenim evropskim zemljama, naročito očigledne u slučaju prvog podindeksa gde se ova zemlja nalazi na dalekom 90. mestu, a u slučaju ostalih podindeksa, nalazi se na visokim pozicijama od 8. do 18. mesta.

Tabela broj 27: Prvih petnaest zemalja rangiranih prema ETI, pojedinačno posmatrani prema podindeksima za 2010. godinu

Zemlja	Podindeksi							
	Pristup tržištu		Carinska služba		Transportna i komunikaciona infrastruktura		Poslovno okruženje	
	Pozicija	Zbir	Pozicija	Zbir	Pozicija	Zbir	Pozicija	Zbir
Singapur	1	5,97	<b>1</b>	<b>6,56</b>	7	5,74	2	6,00
Hong Kong	16	5,12	<b>6</b>	<b>5,96</b>	5	5,79	5	5,94
Danska	95	3,76	<b>3</b>	<b>6,22</b>	8	5,71	3	5,96
Švedska	96	3,75	<b>2</b>	<b>6,34</b>	9	5,70	10	5,84
Švajcarska	58	4,23	<b>10</b>	<b>5,76</b>	10	5,63	8	5,87
Novi Zeland	37	4,65	<b>5</b>	<b>6,02</b>	26	4,88	11	5,79
Norveška	33	4,66	<b>18</b>	<b>5,60</b>	21	5,11	7	5,90
Kanada	25	4,85	<b>17</b>	<b>5,61</b>	20	5,24	18	5,45
Luksemburg	73	3,91	<b>20</b>	<b>5,45</b>	3	5,81	4	5,96
Holandija	85	3,79	<b>4</b>	<b>6,03</b>	6	5,75	17	5,48
Island	14	5,14	<b>22</b>	<b>5,36</b>	27	4,87	12	5,68
Finska	90	3,78	<b>8</b>	<b>5,83</b>	18	5,33	1	6,08
Nemačka	101	3,74	<b>15</b>	<b>5,67</b>	1	5,85	15	5,53
Austrija	94	3,77	<b>9</b>	<b>5,77</b>	12	5,49	13	5,66
Australija	63	4,17	<b>14</b>	<b>5,69</b>	19	5,24	19	5,43

Izvor: World Economic Forum, *The Global Enabling Trade Report 2010*, Geneva, 2010, pp. 12-19.

*Podindeks Carinska služba* ukazuje na dostignut stepen kvaliteta trgovinske infrastrukture i ukoliko se razloži na svoja tri stuba, pokazuje detaljnije oblasti u kojima bi se mogao očekivati napredak, kako bi došlo i do porasta zbira u okviru ETI. Postoje zemlje koje imaju lošiju poziciju kada je ovaj podindeks u pitanju usled postojanja ograničenja na koja ukazuju sva tri stuba ovog podindeksa, ali ima i zemalja koje ne ostvaruju dobru poziciju u okviru kategorizacija prema ovom podindeksu, ali i ukupnom ETI, usled problema na koje ukazuje samo jedan od tri stuba ovog podindeksa. U zavisnosti od toga da li je u pitanju prvi, ili drugi slučaj, potrebno je u tim zemljama preduzeti aktivnosti koje se odnose ili na sva tri stuba, ili samo na jedan od njih.

Tabela broj 28: Prvih dvadeset zemalja rangiranih prema ETI, pojedinačno posmatrani prema stubovima podindeksa carinska služba

Zemlja	Carinska služba		Efikasnost carinske službe		Efikasnost spoljnotrgovinskih procedura		Transparentnost carinske službe	
	Pozicija	Zbir	Pozicija	Zbir	Pozicija	Zbir	Pozicija	Zbir
Singapur	<b>1</b>	<b>6,56</b>	1	6,69	1	6,45	2	6,53
Hong Kong	<b>6</b>	<b>5,96</b>	13	5,69	2	6,24	14	5,94
Danska	<b>3</b>	<b>6,22</b>	4	5,98	4	6,16	4	6,52
Švedska	<b>2</b>	<b>6,34</b>	2	6,33	3	6,18	3	6,53
Švajcarska	<b>10</b>	<b>5,76</b>	10	5,77	32	5,29	7	6,21
Novi Zeland	<b>5</b>	<b>6,02</b>	7	5,88	24	5,50	1	6,67
Norveška	<b>18</b>	<b>5,60</b>	42	4,56	8	6,05	9	6,19
Kanada	<b>17</b>	<b>5,61</b>	19	5,37	30	5,37	11	6,10
Luksemburg	<b>20</b>	<b>5,45</b>	35	4,75	23	5,51	12	6,09
Holandija	<b>4</b>	<b>6,03</b>	5	5,96	11	5,93	8	6,19
Island	<b>22</b>	<b>5,36</b>	29	4,96	57	4,77	6	6,35
Finska	<b>8</b>	<b>5,83</b>	30	4,96	5	6,13	5	6,40
Nemačka	<b>15</b>	<b>5,67</b>	20	5,37	12	5,92	18	5,72
Austrija	<b>9</b>	<b>5,77</b>	3	6,01	21	5,56	16	5,75
Australija	<b>14</b>	<b>5,69</b>	18	5,48	25	5,46	10	6,13
Ujed. Arap. Emirati	<b>12</b>	<b>5,71</b>	12	5,70	9	6,02	21	5,40
Vel. Britanija	<b>13</b>	<b>5,69</b>	8	5,82	16	5,73	19	5,53
Čile	<b>23</b>	<b>5,29</b>	21	5,36	47	5,02	20	5,49
SAD	<b>19</b>	<b>5,60</b>	11	5,72	17	5,68	22	5,39
Francuska	<b>21</b>	<b>5,42</b>	24	5,18	10	5,95	28	5,11

Izvor: World Economic Forum, *The Global Enabling Trade Report 2010*, Geneva, 2010, pp. 14-15.

Za razliku od prvog podindeksa — Pristupa tržištu, gde je očigledno da veći broj Razvijenih evropskih zemalja ostvaruje lošu poziciju, kada je u pitanju Carinska služba, upravo ova grupa zemalja ostvaruje povoljne pozicije. U slučaju Danske, Švedske, Holandije, Nemačke, Velike Britanije i Francuske, nema većih razlika kada je u pitanju pozicija koju ostvaruju u slučaju prvog, drugog, ili trećeg stuba. Ali, u slučaju Švajcarske, tek 32. mesto, kada je u pitanju Efikasnost spoljnotrgovinske procedure, ukazuje na oblast koju treba unaprediti. Tako lošoj poziciji Efikasnosti

spoljnotrgovinske procedure, najviše su doprineli procenjeni troškovi od oko 1 537 USD po kontejneru, što je gotovo tri puta više u odnosu na Singapur.<sup>228</sup> I Island i Austrija, takođe. U slučaju Norveške i Finske ističu se lošije karakteristike kada je u pitanju Efikasnost carinske službe. I Novi Zeland, koji se prema podindeksu Carinska služba nalazi na visokom petom mestu, pokazuje slabosti upravo u domenu stuba Efikasnost spoljnotrgovinskih procedura, gde se nalazi tek na 24. mestu.

Poput ostalih indeksa i indikatora i ETI ukazuje na oblasti u kojima su potrebna ulaganja, kako bi se ostvarilo povećanje obima i vrednosti međunarodne trgovine. Prednost ovog indeksa, jesu mogućnosti da se analiza izvrši na različitim nivoima, u zavisnosti od potreba analize, prema „koncentričnim kružnicama“. To omogućuje razlaganje na podindekse i dalje na stubove. Primeri čak i veoma visoko pozicioniranih zemalja na ETI lestvici, pokazuju da se nedostaci i problemi ne nalaze na nivou podindeksa, već češće na nivou nekog od stubova. To omogućuje uštedu sredstava koja se ulažu radi poboljšavanja nekog od podindeksa, na taj način što se ulaže samo u one stubove koji su ukazali na postojanje nedostataka.

## **6. Model kojim se procenjuje u kojoj meri kvalitet logističkih usluga može uticati na Olakšavanje međunarodne trgovine**

Trgovinska logistika, u ovom slučaju spoljnotrgovinska logistika ima važnu ulogu u Olakšavanju međunarodne trgovine. Odnosi se na skup usluga koje se pružaju kako bi se roba iz jedne zemlje transportovala u drugu. To su sledeće usluge: carinske i ostale administrativne procedure, organizovanje i upravljanje međunarodnom isporukom, transport robe, prepakivanje, skladištenje, kao i pružanje usluga koje su povezane sa kvalitetnom informacionom infrastrukturom. S obzirom da je u pitanju međunarodna trgovina, ovaj pojam podrazumeva samo logističke usluge koje su direktno povezane sa međunarodnom trgovinom i transportovanjem robe iz jedne privrede u drugu, a ne odnosi se na dalji tok robe kad ona pristigne u zemlju uvoza, do krajnjeg korisnika. Dakle, kada je u pitanju spoljnotrgovinska logistika, ona ne podrazumeva sagledavanje

---

<sup>228</sup> Ibid., pp. 20-22.

lanca “proizvođač-krajnji korisnik”, već, samo deo lanca koji je povezan sa realizacijom spoljnotrgovinskog posla.

U ovoj studiji pojam trgovinska logistika, sastoji se od dve komponente. To su: transportna infrastruktura i carinska služba. Dakle i u ovom slučaju se samo dodatno potvrđuje uticaj dve kategorije na Olakšavanje međunarodne trgovine, a to su transportna infrastruktura i trgovinska infrastruktura, odnosno, trgovinski kapacitet. Trgovinski kapacitet, u ovom radu, posmatran je u užem smislu i pretežno se odnosi na rad carinske službe.

Prema rezultatima studije, *uticaj i transportne i trgovinske infrastrukture na obim i vrednost međunarodne trgovine, znatno je veći of faktora kakav predstavlja geografska udaljenost*. Na troškove prevoza robe više utiče faktor potrebnog vremena da se roba preveze, nego geografska udaljenost. Uticaj vremena potrebnog za prevoz dokazuju sledeći podaci: ukoliko dođe do povećanja vremenskog perioda potrebnog za prevoz robe od 10 procentnih poena, to će uticati na smanjenje uvoza za oko 7 procentnih poena.<sup>229</sup>

Za izradu ovog modela i za njegove procene korišćena je grupa različitih izvora podataka. To su: LPI, ETI i podaci iz Izveštaja Svetske banke “Poslovanje”. Dakle, ovaj model je objedinio već značajne pojedinačne rezultate, uz naravno, dodate neke novije aspekte. Više gravitacionih modela je korišćeno kako bi se ustanovio *stepen uticaja kvaliteta spoljnotrgovinske logistike na odvijanje bilateralne trgovine*. U analizu su uzeti u obzir troškovi prevoza, kao i način prevoza, vazdušni, ili pomorski i roba čiji se kvalitet brzo može promeniti, pa će pored kvaliteta logistike, biti neophodno transportovati je avionom i organizovati poseban tretman. Osnovni model je gravitacioni model. Bilateralna spoljna trgovina zapravo je funkcija sledećih glavnih promenljivih gravitacionog modela: udaljenost između dve zemlje iz koje potiču spoljnotrgovinski partneri i promenjive koje ukazuju na geografske i istorijske karakteristike zemalja. Pritom se misli na činjenicu da su date dve zemlje možda u prošlosti bile u kolonijalnom odnosu, ili se u njima govori istim jezikom, ili je bar jedna

---

<sup>229</sup> Jane Korinek, Patricia Sourdin, “To What Extent Are High-Quality Logistics Services Trade Facilitating?”, OECD Trade Policy Working Papers No. 108, OECD, Paris, 2011, p.7.

od njih Zemlja koja nema izlaz na more, ili pak, dve zemlje dele granični prelaz, odnosno predstavljaju susedne zemlje. Rezultati dobijeni na osnovu ovog modela, dokazuju ispravnost zaključka da **viši kvalitet spoljnotrgovinske logistike, prikazan pomoću nekoliko pokazatelja značajno utiče na povećanje međunarodne trgovine**. To je posebno očigledno kada je u pitanju *izvoz*. Rezultati se mogu objediniti u narednoj tabeli.<sup>230</sup>

Tabela broj 29: Rezultati gravitacionog modela

Zavisna promenjiva: uvoz	ETI (Carinska služba)	ETI (Carinska služba)	LPI
Carinska služba (uvoznik)	0.388***		
Carinska služba (izvoznik)	0.186***		
Ln (ETI) (uvoznik)		1.906***	
Ln (ETI) (izvoznik)		3.560***	
Ln (LPI) (uvoznik)			5.367***
Ln (LPI) (izvoznik)			6.995***

Napomena: \*\*\* p<0,01;

Izvor. Jane Korinek, Patricia Sourdin, "To What Extent Are High-Quality Logistics Services Trade Facilitating?", OECD Trade Policy Working Papers No. 108, OECD, Paris, 2011, pp. 26-7.

Rezultati gravitacionog modela pokazuju da je ulaganje od samo 10% u poboljšanje na strani zemlje uvoza, izraženo ETI indeksom, čime je prikazano povećanje kvaliteta mera TF, povezano sa povećanjem spoljne trgovine. To povećanje je blizu 19% u slučaju zemlje uvoza, a još je izraženije kada je u pitanju zemlja izvoza, jer je povećanje od 10% indeksa zemlje izvoza, povezano sa povećanjem spoljne trgovine za čak 36%. Ostali rezultati modela pokazuju da je i **povećanje efikasnosti rada carinske službe povezano sa većim vrednostima spoljne trgovine, a naročito je to očigledno kada je u pitanju uvoz**. Naime, ukoliko bi određena zemlja uvoznik poboljšala rad svoje carinske službe, tako da taj nivo odgovara zemlji čiji je rad carinske službe najbolje ocenjen, došlo bi do povećanja uvoza u datu zemlju od čak 39%. U slučaju izvoza, ukoliko bi i zemlja izvoza slično učinila, došlo bi do povećanja izvoza od 19%. Ovi podaci su

<sup>230</sup> Više o modelu, pogledati u: Jane Korinek, Patricia Sourdin, "To What Extent Are High-Quality Logistics Services Trade Facilitating?", OECD Trade Policy Working Papers No. 108, OECD, Paris, 2011, pp. 7-27.

očekivani s obzirom na različit odnos između izvoza i uvoza, odnosno, kada se zna da je rad carinske službe prilikom uvoza u svemu strožiji u odnosu na izvoz.

Za ocenjivanje kvaliteta spoljnotrgovinske logistike, koristi se i LPI u ovom modelu. Prvi zaključak podataka iz prethodne tabele, kada je LPI u pitanju, jeste **da unapređenje kvaliteta spoljnotrgovinske logistike ima jači efekat na povećanje spoljne trgovine i to izvoza u odnosu na uvoz, u odnosu na unapređenje samostalno posmatranog rada carinske službe**. Ukoliko dođe do porasta LPI za 10 % kada je u pitanju zemlja izvoznik, dolazi do porasta bilateralnog izvoza za više od 69%. U slučaju porasta LPI za 10% na strani zemlje uvoznika, dolazi do porasta bilateralnog uvoza za 54%, u proseku. Svi navedeni podaci potvrđuju tezu da kvalitet spoljnotrgovinske logistike utiče na spoljnotrgovinske tokove.

Ovaj model je potvrdio da *ulaganja sa ciljem poboljšanja kvaliteta spoljnotrgovinske logistike, utiču na povećanje međunarodne trgovine*. Ovaj model je takođe pokazao da *ulaganje u poboljšanje kvaliteta spoljnotrgovinske logistike ostvaruje izrazitiji uticaj na izvoz nego na uvoz*. Poboljšanje kvaliteta rada carinske službe i ostalih agencija i inspektorata na granici, iako ostvaruje obostrani uticaj i na uvoz i na izvoz, *ipak ima intenzivniji uticaj na uvoz*. To upućuje zemlje koje otežavaju obavljanje procedura vezanih za uvoz robe na njihovu teritoriju, da treba da promene takav pristup, jer će ostvariti daleko veću korist izraženu povećanjem spoljne trgovine.

## **7. Procene uticaja transakcionih troškova trgovine na proces Olakšavanja međunarodne trgovine**

Potrebu za pokretanjem pregovora radi Olakšavanja međunarodne trgovine, pod okriljem WTO u julu 2004. godine, iniciralo je, između ostalog i uočavanje povećanja uloge i značaja **transakcionih troškova trgovine** (*Trade Transaction Costs — TTCs*) u međunarodnoj trgovini. Očekuje se da bi nakon okončanja Doha runde pregovora kojim bi se omogućila puna primena rezultata pregovaranja iz oblasti pristupa tržištu, ostvarilo povećanje trgovine, ali i da bi povećanje trgovine u istoj meri moglo i da se ostvari smanjenjem troškova trgovine za 2-5 procentnih poena. *Tradicionalna*



*spoljnotrgovinska politika*, predstavljena *carinama*, kao i *smanjenje transakcionih troškova trgovine*, predstavljaju statistički i kvantitativno značajne determinante obima međunarodne trgovine. Ipak, **transakcioni troškovi trgovine predstavljaju više ograničavajući faktor u međunarodnoj trgovini od carina**. Oko 10% smanjenja carina uticalo bi na povećanje obima međunarodne trgovine za oko 2 procentna poena, a povećanje LPI zemalja niskog nivoa dohotka na nivo LPI koji ostvaruju zemlje visokog nivoa dohotka, uticalo bi na povećanje međunarodnih trgovinskih tokova za više od 50 procentnih poena.<sup>231</sup>

U mnogim ekonomskim teorijama, može se pronaći mišljenje da su transakcioni troškovi jednaki nuli, ili pak zanemarljivi. Ipak, troškovi poput pribavljanja informacija, dokumenata, transporta i komunikacija, često, ne samo da postoje, već nisu zanemarljivi i učesnici u međunarodnoj trgovini, treba da sagledaju da li koristi koje očekuju od trgovine, mogu da isplate transakcione troškove.<sup>232</sup> Transakcioni troškovi su svi oni troškovi koji nastanu da bi se određena roba mogla izvesti, ili uvesti. U transakcione troškove, klasifikuju se i transakcioni troškovi trgovine, koji su povezani sa samim vođenjem carinskog postupka. Postoji više pokušaja da se tačno definišu transakcioni troškovi trgovine. Tačno definisanje ovog pojma je važno, zato što samom definicijom dobijamo strukturu ovih troškova.

Jedna od mogućih definicija pojma transakcionih troškova trgovine podrazumeva da se radi o “troškovima koji nastaju usled pribavljanja, od strane carinskih službi zahtevanih dodatnih dokumenata i informacija, ili usled proceduralnih kašnjenja”.<sup>233</sup>

Transakcioni troškovi trgovine se mogu podeliti u dve grupe:

1. **Direktni TTCs**, odnose se na troškove koji nastaju prilikom pribavljanja i dostavljanja informacija i dokumenata odgovarajućim nivoima vlasti.

---

<sup>231</sup> Bernard Hoekman, Alessandro Nicita, „Assessing the Doha Round: Market Access, Transactions Costs and Aid for Trade Facilitation“, in: *The Journal of Trade and Economic Development*, Vol. 19, No. 1, Routledge, London, 2010, pp. 68-76.

<sup>232</sup> Prema: Paul M. Johnson, *A Glossary of Political Economy Terms*, Auburn University, Auburn, 1994-2005.

<sup>233</sup> Anthony Kleitz, “Costs and Benefits of Trade Facilitation”, *Sharing the Gains of Globalization in the New Security Environment — The Challenges to Trade Facilitation*, United Nations Economic Commission for Europe, New York, Geneva, 2003, p. 64.

2. **Indirektni TTCs** nastaju kao posledica proceduralnih kašnjenja. Ovi troškovi nastaju usled kašnjenja procedure koja često zahteva povećanje zaliha u mestima dopreme, kako bi se prevazišao problem neočekivanih kašnjenja, izaziva gubitak poslovnih prilika, kao i smanjenje vrednosti proizvoda kojim se trguje, naročito ukoliko se radi o lako kvarljivim proizvodima, kao što su na primer, poljoprivredni proizvodi, ili informacijama koje bi trebalo dostaviti na vreme, kao što je slučaj sa štamptom. Usled kašnjenja procedure, špediteri često moraju robu da smeste u carinsko skadište, nastaju troškovi za pružanje različitih carinskih usluga. Ti troškovi se obračunavaju *ad valorem*, a ne kao stvarna cena pružene usluge, tako da, ukoliko je u pitanju skupa roba, onda se i ovi troškovi višestruko naplaćuju. Učesnici u međunarodnoj trgovini zato insistiraju da se tačno definiše vrsta carinskih usluga, kao i da se više ne naplaćuju *ad valorem*, smatrajući da će to značajno smanjiti TTCs. Inače, ovaj problem je definisan ne samo u DC, već i u Razvijenim zemljama.

Veći broj studija rađenih na temu TTCs, posmatra obe grupe TTCs zajedno. Maksimalno učešće TTCs u vrednosti robe kojom se trguje jeste do 15%. Većina studija navodi udeo od 1-5%, što se uočava na osnovu podataka naredne tabele. Ipak, rezultati samo ovih nekoliko studija ukazuju na prilično veliki raspon udela TTCs u vrednosti trgovinske transakcije i to od 1-15%. Uzrok tome prvenstveno nalazimo u različitoj efikasnosti carinskih službi različitih zemalja, ali i u različitom definisanju procesa Olakšavanja međunarodne trgovine i samim tim tačnog definisanja šta sve TTCs obuhvataju.

U zemljama koje primenjuju sistem uvoznih dozvola, takođe postoji osnova za nastajanje uvećanih TTCs, ukoliko dođe do usporavanja izdavanja uvozne dozvole. Tada nastaju i prateći troškovi vezani za skladištenje, na primer, kašnjenje procedure izdavanja uvoznih dozvola za samo dva meseca, može izazvati troškove u vrednosti od 4-6% uvozne carine, a ukoliko se tome dodaju i penali koje plaća prodavac, usled neizmirenja ugovornih obaveza kao što je isporuka robe u ugovorenom roku, tada TTCs mogu dostići i 10% vrednosti robe.<sup>234</sup>

---

<sup>234</sup> Massimo Geloso Grosso, "Non-automatic Import Licensing", in *Looking Beyond Tariffs — The Role of Non-tariff Barriers in World Trade*, OECD, Paris, 2005, p.117.

Tabela broj 30: Odabrane studije koje procenjuju udeo TTCs u vrednosti proizvoda kojima se trguje

Studija	Zemlja/region	Uvoz/izvoz	Direktni TTCs	
			Obim	Udeo u vrednosti proizvoda kojima se trguje
US-NCITD (1971)	SAD	Prosečni troškovi uvoza i izvoza	Dokumentacija, finansije, osiguranje, prevoz, broker	7,5%
SWEPRO (1985)	Švedska	Prosečni troškovi uvoza i izvoza	Troškovi dokumentacije	4%
EC (1989)	Intra-EC	Kombinovani troškovi izvoza i uvoza	Troškovi dokumentacije	3,5%-15%
UNCTAD (1994)	Svet	-	Bankarski troškovi, troškovi carine, informacija, transporta i telekomunikacija	7-10%
METI (1998)	Japan	Samo troškovi uvoza	Troškovi carinske procedure	0,5-2,4%
JETRO (2002)	Japan	Samo troškovi uvoza	Troškovi uvoza i troškovi u lukama a) upotreba EDI b) bez upotrebe EDI	a) 0,5-0,8% b) 1,2%

Napomena: US-NCITD – Nacionalni komitet SAD za spoljnotrgovinsku dokumentaciju (*United States National Committee on International Trade Documentation*), SWEPRO — Veće Švedske za trgovinske procedure (*Swedish Trade Procedures Council*), METI — Ministarstvo privrede i trgovine Japana (*Ministry of Economy, Trade and Industry, Japan*), JETRO — Organizacija za spoljnu trgovinu Japana (*Japan External Trade Organization*);

Izvor: Peter Walkenhorst, Tadashi Yasui, “Quantitative Assessment of the Benefits of Trade Facilitation”, in: *Overcoming Border Bottlenecks — The Costs and Benefits of Trade Facilitation*, OECD, Paris, 2009, p. 23.

Više različitih faktora utiče na nivo TTCs, a uticaj se može posmatrati sa tri platforme koje u različitoj meri formiraju iznos TTCs: zemalja koje su predmet analize, odnosno

efikasnosti njihove administracije, vrste proizvoda kojima se trguje, vrste, veličine i ekonomske snage preduzeća koje učestvuju u međunarodnoj trgovini.<sup>235</sup>

**a) Efikasnost nadležnih službi zemalja koje su predmet analize;**

Uticaj prvog faktora je i najznačajniji, odnosno, uticaj državne uprave u oblasti sprovođenja carinskog postupka, ukazuje na stepen TF koji je data zemlja primenila. Ovde uočavamo relaciju: TTCs — carinski postupak — Olakšavanje međunarodne trgovine. Zapravo, smatra se, ukoliko data zemlja, pristupi procesu TF, na taj način što će povećati ulaganja u poboljšanje sprovođenja carinskog postupka, da će to dalje usloviti smanjenje TTCs. I obrnuto, za zemlje koje nisu bile spremne na ulaganja u poboljšanje sprovođenja carinskog postupka, ta činjenica će usloviti više TTCs.<sup>236</sup>

Usled nedostatka stvarnih i uporedivih podataka koji bi se odnosili na direktne TTCs velikog broja zemalja, a kako bi se mogli proceniti efekti koje TTCs i process TF ostvaruju na samu trgovinu tih zemalja, koristi se metodologija zasnovana na **indikatoru kvaliteta carinskog postupka** (*Border-process quality indicator—BPQI*). Za njegovu izgradnju korišćene su četiri komponente. Prve tri su dobijene na osnovu podataka iz poslovnih pregleda, o različitim aspektima koji prate carinski postupak, a mogu biti nazvane: *carinska efikasnost, skrivene barijere prilikom uvoza, administrativni integritet*. Četvrta komponenta se odnosi na primenu čak *devet instrumenata za Olakšavanje međunarodne trgovine*<sup>237</sup>. Dobijena vrednost indikatora kvaliteta carinskog postupka kretala se od 0,25 do 1,85. To znači da su zemlje koje su imale najmanju vrednost Indikatora, ostvarile rang za 75% niži u odnosu na prosek, a zemlje koje su imale najvišu vrednost indikatora, ostvarivale rang viši 85% u odnosu na prosek.<sup>238</sup>

---

<sup>235</sup> Peter Walkenhorst, Tadashi Yasui, “Quantitative Assessment of the Benefits of Trade Facilitation”, in: *Overcoming Border Bottlenecks — The Costs and Benefits of Trade Facilitation*, OECD, Paris, 2009, p. 20.

<sup>236</sup> Ibid., p. 24.

<sup>237</sup> Devet instrumenata za Olakšavanje međunarodne trgovine je definisano u izdanju UN/CEFACT o preporukama za Olakšavanje međunarodne trgovine iz 2001. godine.

<sup>238</sup> Peter Walkenhorst, Tadashi Yasui, “Quantitative Assessment of the Benefits of Trade Facilitation”, in: *Overcoming Border Bottlenecks — The Costs and Benefits of Trade Facilitation*, OECD, Paris, 2009, pp. 43-45.

Za pitanje efikasnosti carinskog postupka date zemlje, od važnosti je i uticaj *per capita* dohotka konkretne zemlje. Naime, smatra se da zemlje sa višim nivoom *per capita* dohotka, ostvaruju bolji kvalitet carinskog postupka, u odnosu na zemlje sa nižim nivoom *per capita* dohotka. Direktni TTCs i indikator kvaliteta carinskog postupka, nalaze se u obrnutoj srazmeri, dakle što je viši nivo kvaliteta carinskog postupka, to su niži troškovi koji nastaju kao rezultat pribavljanja dodatnih informacija i dokumenata, koje zahtevaju carinske službe. Najčešće zemlje sa visokim nivoom dohotka imaju takvu proceduru, da je potrebno daleko manje vremena kako bi bio obavljen carinski postupak. Zemlje sa nivoom *per capita* dohotka iznad 9 000 USD, uglavnom imaju slične rezultate, odnosno potrebno je približno isti broj dana za redovni uvoz robe, dakle bilo da je u pitanju 15 000, ili 30 000 USD, rezultat je gotovo isti i potrebno je 3-4 dana, ali su velike razlike uočene među zemljama sa nivoom *per capita* dohotka ispod 9 000 USD, pa u tom slučaju postupak traje i do 25 dana.<sup>239</sup>

**b) Vrsta proizvoda kojima se trguje;**

Na visinu TTCs utiče, pored uloge državne administracije i sama vrsta robe kojom se trguje. Prva asocijacija na specifičnost poljoprivrednih proizvoda, pokazuje se opravdanom u ovom slučaju, jer se u najvećoj meri posebno ističe ova grupa proizvoda, koja samom svojom prirodom neminovno vodi ka povećanju TTCs. *Priroda ovih proizvoda uslovljava, kako porast direktnih, tako i indirektnih TTCs.* Direktnih, jer su poljoprivredni proizvodi najčešće predmet dodatnih zahteva od strane carinske službe ili inspektorata, koji se odnose na pribavljanje dodatnih sertifikata o ispravnosti date robe, sanitarnih i fitosanitarnih pregleda. Na porast indirektnih TTCs, vrsta proizvoda, u slučaju poljoprivrednih proizvoda, utiče tako što sama priroda ovih proizvoda uslovljava brz gubitak na kvalitetu, a i na kvantitetu ovih proizvoda, ukoliko dođe i do najmanjih kašnjenja u sprovođenju carinskog postupka.

**c) Vrsta, veličina i ekonomska snaga preduzeća koje učestvuje u trgovini;**

Karakteristike preduzeća koje je učesnik u međunarodnoj trgovini, predstavljaju treći važan faktor koji utiče na iznos TTCs. Kao i u drugim privrednim granama, tako i u trgovini, u ovom slučaju međunarodnoj, očekivana je nepovoljnija pozicija za mala i

---

<sup>239</sup> Ibid., p. 25.

srednja preduzeća, koja prvenstveno uslovljava veće troškove. Uzroci su mnogobrojni, uglavnom se odnose na mali broj zaposlenih, koji radeći više poslova, ne mogu postići efekte specijalizacije, zatim poseduju *skromne rezerve kapitala, ili robe, kojim bi se moglo intervenisati* u slučaju kašnjenja carinskog postupka, kako bi ispunili očekivanja svojih spoljnotrgovinskih partnera, a mogu se suočiti i sa dodatnim zahtevima od strane carinskih organa, s obzirom da su ređe u kontaktu sa njima, u odnosu na velike spoljnotrgovinske firme.

U kojoj meri će smanjenje TTCs, nakon pristupanja procesu TF, uticati na povećanje svetskog dohotka, zavisi od uključivanja u analizu, prethodno navedena tri faktora, od kojih najveći značaj ima prvi faktor, odnosno različitost među zemljama u pogledu efikasnosti njene administracije.

Zaključak ovih autora je da će ***dobit na svetskom nivou biti značajna, negde oko 40 miliona USD, ukoliko dođe do smanjenja TTCs od 1 procentnog poena od vrednosti robe kojom se trguje, kao i da će sve grupe zemalja biti na dobitku, dakle, niko na gubitku.*** Prema pretpostavkama za ove scenarije, oko ***20% ukupnih koristi nastaće zahvaljujući smanjenju direktnih TTCs, a to sve zahvaljujući smanjenju troškova logistike, koji su izazvani pribavljanjem dokumenta i informacija, a čak oko 80% koristi će nastati zahvaljujući smanjenju indirektnih TTCs, koje će biti omogućeno povećanjem efikasnosti u realizaciji spoljnotrgovinskih poslova, odnosno, skraćanjem vremena trajanja odvijanja carinskog postupka.*** Prema ovakvom rasporedu očekivanih koristi, stiče se utisak da su mere za TF koje će imati više uticaja na ostvarenje koristi, upravo one mere koje se odnose na *skraćenje vremena koje je potrebno za okončavanje carinskog postupka*, u odnosu na daleko manje koristi koje se očekuju od mera TF, koje se odnose na *smanjenje broja dokumenata neophodnih u carinskom postupku.*<sup>240</sup>

Na osnovu naredne tabele uočavamo mogućnost merenja efekata smanjenja TTCs na povećanje svetskog dohotka i to sa više aspekata, odnosno, posmatramo više scenarija, kao i rezultate različitih zemalja u zavisnosti od razvojnog nivoa na kom se nalaze. Prema prvom, uniformnom scenariju, gde ne unosimo različite efekte tri glavna faktora

---

<sup>240</sup> Ibid., pp. 35-42.

koja utiču na TTCs, dobijamo sledeće rezultate: ukupna korist za svetski dohodak je 38454 miliona USD, najveći stepen koristi ostvaruju zemlje OECD i to 69% koristi, a zemlje koje nisu članice OECD, samo 31%. Ukoliko u scenario uključimo samo jedan od tri faktora koja utiču na smanjivanje TTCs, a to je različitost zemalja u pogledu efikasnosti njihovih nadležnih službi, rezultat je bitno drugačiji i tada uočavamo da će najveće koristi od smanjivanja TTCs, imati zemlje koje nisu članice OECD i to 63% ukupne koristi, a ne članice OECD. Ukoliko se analizi doda i uticaj preostala dva faktora koja utiču na smanjivanje TTCs, rezultati će pokazati još veći iznos koristi koje će pripasti zemljama koje nisu članice OECD, odnosno one će ostvariti čak 65% koristi. Naredna tabela ukazuje na različit stepen koristi koji će biti ostvaren smanjivanjem TTCs, u zavisnosti od primenjenog scenarija.

Tabela broj 31: Rezultati različitih scenarija o uticaju Olakšavanja međunarodne trgovine na dohodak  
(u milionima USD i %)

	Uniformni scenarij	Različito zemalja (I faktor)	Različito zemalja i sektora (II faktor)	Različito zemalja, sektora i vrste preduzeća koje trguje (III faktor)
Ukupan dobitak u svetu	38 454	41 844	42 247	43 259
- zahvaljujući smanjenju <b>direktnih</b> troškova	6 041	7 689	8 119	8 250
- zahvaljujući smanjenju <b>indirektnih</b> troškova	32 413	34 155	34 128	35 009
<b>OECD</b>	69%	37%	37%	35%
- OECD Azija-Pacifik	8%	7%	7%	7%
- OECD Evropa	43%	17%	17%	17%
- OECD – Sev. Amerika	18%	13%	12%	11%
<b>Zemlje koje nisu članice OECD</b>	31%	63%	63%	65%
- Bivši SSSR	2%	7%	7%	7%
-Srednji Istok i Sev. Afrika	5%	11%	11%	12%
- Lat. Amerika i Karibi	5%	13%	13%	13%
- Azijsko-pacifički region	16%	24%	24%	24%
- Subsaharska Afrika	2%	7%	7%	8%
<b>Ostatak sveta</b>	1%	1%	1%	1%

\* Napomena: Autor je samostalno promenila podatak za Srednji Istok i Severnu Afriku od 11% na 12% i za Subsaharsku Afriku od 7% na 8%, kako bi se zbir poslednjig šest redova, poslednje kolone izjednačio sa 65%, koliko je navedeno u originalnoj tabeli;

Izvor: Peter Walkenhorst, Tadashi Yasui, “Quantitative Assessment of the Benefits of Trade Facilitation”, in: *Overcoming Border Bottlenecks — The Costs and Benefits of Trade Facilitation*, OECD, Paris, 2009, p. 39.

Podaci prethodne tabele ukazuju na činjenicu da Zemlje u razvoju, a upravo one nisu članice OECD, mogu da očekuju najveći stepen koristi na osnovu pristupanja procesu TF.



Prethodna analiza predstavlja jedan od pokušaja da se ukaže na faktore koji utiču na ostvarenje Olakšavanja međunarodne trgovine i to putem dokazivanja uticaja direktnih i indirektnih transakcionih troškova trgovine i njihovog smanjenja. Olakšavanju međunarodne trgovine svakako da doprinosi smanjenje ukupnih troškova trgovine (*Trade Costs — TC*). Ali, grupa autora ističe da je njihov uticaj teško proceniti s obzirom na ograničenja koja se odnose na samo merenje troškova trgovine, ukazujući da je empirija iz oblasti koja se odnosi na TC uglavnom okrenuta ka izučavanju efekata sprovođenja carinskog postupka, ili pak ka uticajima koje TC ostvaruju na spoljnotrgovinske tokove, a ne na samo njihovo merenje.<sup>241</sup> Tačno merenje uticaja TC na Olakšavanje međunarodne trgovine uslovljeno je tačnim i opšteprihvaćenim definisanjem samih TC i elemenata koji ih čine. Grupa autora u kategoriju TC u širem smislu uključuje sve troškove koji nastaju kako bi roba stigla do krajnjeg korisnika, a to su: troškovi transporta uključujući i troškove prevoza, ali i troškove uslovljene kašnjenjem, zatim sve carinske i necarinske barijere, troškove pribavljanja informacija, troškove koji nastaju prilikom realizacije ugovora, troškove koji nastaju usled korišćenja različitih valuta, kao i troškove veleprodaje i maloprodaje u zemlji samog korisnika. Ovi autori ukazuju na gotovo dramatično visoke procene TC *ad valorem* u zemljama visokog dohotka i to oko 170%, što je daleko više u odnosu na prosečni nivo carina od oko 10%.<sup>242</sup> Uzrok dobijanja ekstremno visokih nivoa ovih troškova, kao barijera trgovini, poput nivoa od 170%, nalazi se u činjenici da su u navedenom slučaju sami TC definisani veoma široko, podrazumevajući sve troškove koji mogu nastati od momenta kada roba napusti fabričko dvorište, pa sve do momenta kada ona biva prodana konačnom kupcu. A TC koji su merodavni za oblast TF, predstavljaju samo jedan deo navedenih troškova, jer se radi o troškovima koji nastaju u međunarodnoj trgovini i ne odnose se na troškove transporta, ili pak maloprodaje.

Ima i mišljenja da na samo TF utiču nepredvidljivost trajanja operacija, nivo kvaliteta infrastrukture, kao i elementi logistike. S obzirom da veza između ovih faktora nije linearna, potrebno je odrediti prioritete za ulaganja koja mogu doprineti Olakšavanju

---

<sup>241</sup> Richard Pomfret, Patricia Sourdin, "Trade Facilitation and the Measurement of Trade Costs", in: *Journal of International Commerce, Economics and Policy*, Vol. 1, No. 1, World Scientific Publishing Company, 2010, pp. 145–147.

<sup>242</sup> James E. Anderson, Eric van Wincoop, "Trade Costs", *Journal of Economic Literature*, vol. 42, no. 3, September, 2004, p. 691.

međunarodne trgovine. Ipak, ukoliko postoji potreba za Olakšavanjem međunarodne trgovine, ona se ne može zadovoljiti jednostavno, ulaganjem u samo jedan navedeni faktor.<sup>243</sup>

Koristeći noviji pristup, grupa autora je uradila analizu dobijenih TC na osnovu određivanja jaza (*gap*) koji postoji u spoljnoj trgovini između INCOTERMS-a FOB i CIF. Razlika između cene robe koja je utovarena na brod u luci isporuke i cene te iste robe prema CIF-u, kada ona ulazi u zemlju uvoza, treba da ukaže na visinu TC. Upravo ta razlika razdvaja troškove domaće, unutrašnje trgovine od spoljne trgovine. Ovaj jaz nastaje i usled razlike u troškovima prevoza, ali i usled postojanja nedovoljno efikasnog rada carinske službe, a zavisi i od geografske udaljenosti, kao i od same vrste robe kojom se trguje. Ipak, sve ove komponente TC utiču na odvijanje spoljnotrgovinskih tokova, ali opet ne omogućavaju potpuno merenje TC. Problem izračunavanja visine TC nalazi se upravo u činjenici da postoje zemlje koje statistiku spoljne trgovine vode prema FOB-u, a druge prema CIF-u, a i podaci im se ne poklapaju, što je očigledno ako se posmatra izvoz prve zemlje u drugu i uoči da on nije jednak uvozu te druge zemlje iz prve zemlje. Predlaže se rešenje koje podrazumeva praćenje statistike spoljne trgovine samo zemalja koje imaju podatke i prema FOB i prema CIF. Još jedan nedostatak merenja TC na osnovu razlike između CIF i FOB predstavlja činjenica da se ta razlika zasniva na finansijskoj strani TC, a ne obuhvata i troškove koji nastaju usled gubitka vremena i koji su naročito izraženi u slučaju trgovine isparljivim proizvodima, kao i modnim artiklima. Za slučaj Australije izračunato je da se razlika između CIF i FOB obračuna, koja predstavlja TC, smanjila sa 8% koliko je iznosila 1990. godine, na samo 4,9% tokom 2007. godine.<sup>244</sup> Isti autori za slučaj zemalja ASEAN-a tvrde da su te zemlje tokom devedesetih godina prošlog veka ostvarile brži pad TC u odnosu na ostale zemlje sveta, upravo zahvaljujući primeni pojedinačnih mera iz domena Olakšavanja

---

<sup>243</sup> Nannette Christ and Michael J. Ferrantino, „Land Transport for Export: The Effects of Cost, Time, and Uncertainty in Sub-Saharan Africa“, in: *World Development*, Vol. 39, no. 10, Elsevier, 2011, p. 1749.

<sup>244</sup> Richard Pomfret, Patricia Sourdin, “Trade Facilitation and the Measurement of Trade Costs”, in: *Journal of International Commerce, Economics and Policy*, Vol. 1, No. 1, World Scientific Publishing Company, 2010, p. 154.

međunarodne trgovine, poput: uvođenja standardizovanog carinskog postupka, kao i koncepta „Jedistveni šalter“.<sup>245</sup>

Navedeni autori takođe ukazuju i na sadržaj budućeg Sporazuma o TF, čija je priprema u nadležnosti WTO, ukazujući na prirodu sadržaja Sporazuma, koja je više objašnjavajuća, s obzirom da Nacrt Sporazuma sadrži veliki broj mera vezanih za samu proceduru, a ne kvantitativna, zato što sam Sporazum ne obavezuje zemlje članice da tačno u određenom iznosu smanje primenu mera koje povećavaju TC, već ih samo definiše i ukazuje na određene pravce njihove primene. Merenje samih TC će doći do izražaja, prema njihovom mišljenju, samo kada bude tačno određeno koja je obaveza zemalja članica u kom obimu treba da ih smanje, a naveden je primer zemalja APEC-a, koje su se obavezale na smanjenje TC za 5% u narednom petogodišnjem periodu.<sup>246</sup>

Troškovi trgovine, koji se javljaju prilikom prelaska robe sa jedne carinske teritorije na drugu, mogu doprineti Olakšavanju međunarodne trgovine samo ako budu tačno kvantifikovane obaveze njihovog smanjenja. U suprotnom, primena samog Sporazuma o TF mogla bi biti dovedena u pitanje.

## **8. Uticaj Olakšavanja međunarodne trgovine na karakteristike spoljne trgovine prema gravitacionom modelu Svetske banke**

Istraživanje u okviru serije istraživanja Svetske banke koja su se odnosila na ispitivanje veze koja postoji između Olakšavanja međunarodne trgovine i opšteg razvoja, odnosi se na ispitivanje uticaja koji ostvaruje proces TF na karakteristike spoljne trgovine. Jedan aspekt u okviru oblasti privrednog razvoja, jeste i povećanje obima i vrednosti međunarodne trgovine. Dakle, ovaj model bavi se merenjem doprinosa primenjenih mera za Olakšavanje međunarodne trgovine, poboljšanju spoljnotrgovinskih

---

<sup>245</sup> Richard Pomfret, Patricia Sourdin, “Have Asian Trade Agreements Reduced Trade Costs”, in: *Journal of Asian Economics*, Vol. 20, no. 3, 2009, pp. 255-268.

<sup>246</sup> Richard Pomfret, Patricia Sourdin, “Trade Facilitation and the Measurement of Trade Costs”, in: *Journal of International Commerce, Economics and Policy*, Vol. 1, No. 1, World Scientific Publishing Company, 2010, p. 151.

performansi zemalja regiona APEC. Tom prilikom su korišćena četiri indikatora kojima se merene četiri kategorije Olakšavanja međunarodne trgovine, a to su.<sup>247</sup>

- **Efikasnost infrastrukture luka** (*Port Efficiency*) — indikator koji je stvoren kako bi merio kvalitet infrastrukture luka i aerodroma.
- **Karakteristike carinske službe** (*Customs Environment*) — stvoren da bi merio direktne troškove carine, kao i transparentnost carinske službe i procedura koje su nezaobilazne prilikom vođenja carinskog postupka.
- **Regulatorno okruženje** (*Regulatory Environment*) — stvoren da bi merio stepen usklađenosti privrede jedne zemlje sa opštom regulativom.
- **Infrastruktura neophodna za primenu elektronskog poslovanja** (*E-business Infrastructure*) — indikator stvoren da bi merio nivo na kom se nalazi domaća infrastruktura, odnosno, stepen razvoja telekomunikacija, stepen razvoja firmi koje se bave logistikom, kao i firmi koje se bave poslovima posredovanja, ali i da bi merio stepen korišćenja informacija u elektronskom obliku, čijom upotrebom bi se mogla poboljšati efikasnost.

Autori modela su do određivanja četiri indikatora Olakšavanja međunarodne trgovine došli na osnovu definisanja pojma Olakšavanja međunarodne trgovine. Prvo su ukazali na pojam Olakšavanja međunarodne trgovine kao na logistiku kretanja robe kroz različite luke i efikasnije kretanje carinskih dokumenata, odnosno, kao primenu „mera koje se primenjuju direktno na granici“ (*Border Measures*). Na osnovu toga, nastao je prvi indikator. Zatim je definicija TF proširena na ocenjivanje karakteristika carinske službe, koje su se odnosile na transparentnost rada i profesionalizam carinskih službenika. Nakon toga u okviru Olakšavanja međunarodne trgovine došla je i oblast „unutar granice“ (*Inside the Border Measures*), odnosno, Regulatorno okruženje, kao i standardizacija i harmonizacija propisa sa međunarodnim i regionalnim. Sa razvojem informacione tehnologije, odnosno, telekomunikacija, razvoj elektronskog poslovanja i mogućnosti pružanja takvih usluga u jednoj zemlji, postali su deo ocene primene mera Olakšavanja međunarodne trgovine date zemlje. Tako je objedinjavanjem ovih elemenata nastala i šira definicija Olakšavanja međunarodne trgovine, a to je da se radi o inkorporiranju „graničnih“ elemenata, kao što je efikasnost luka i carinske službe, sa

---

<sup>247</sup> John Wilson, Catherine Mann, Tsunehiro Otsuki, “Trade Facilitation and Economic Development: A New Approach to Measuring the Impact”, in: *World Bank Economic Review*, 17/3, 2003, pp. 8-9.

„unutargraničnim“ elementima kao što je domaće regulatorno okruženje i infrastruktura uslužnog sektora, koja treba da omogući efektivnu upotrebu informacione tehnologije i elektronskog poslovanja.<sup>248</sup>

Prvi put je model urađen 2003. godine, za region APEC-a. Rezultati primene gravitacionog modela za region APEC-a, dobijeni su na bazi upotrebe 13 promenljivih u okviru četiri navedena indikatora i ukazali su na mogućnosti za povećanjem vrednosti trgovine za čak 250 milijardi USD, odnosno, za povećanjem intra-trgovine, dakle trgovine koja bi se obavljala između zemalja članica za 21 procentni poen, što bi se moglo ostvariti ukoliko bi zemlje ovog regiona, čiji se indikatori nalaze na nivou koji je ispod proseka za region, uložile sredstva za poboljšanje kapaciteta bar na nivo polovine proseka regiona. Gotovo polovina povećanja vrednosti trgovine, tačnije oko 117 milijardi USD, ostvarilo bi se zahvaljujući povećanju ulaganja u *poboljšanje efikasnosti luka*. Ostatak od 22 milijarde USD povećanja vrednosti trgovine ostvarilo bi se na osnovu *poboljšanja rada carinske službe*, a 116 milijardi USD bi se dobilo na osnovu ulaganja kojim bi se *harmonizovala regulativa* i povećala *upotreba elektronskog poslovanja*.<sup>249</sup> Dakle, najveći doprinos povećanju obima i vrednosti spoljne trgovine zemalja APEC regiona pružila bi ulaganja u poboljšanje kvaliteta iz domena fizičke infrastrukture, znatno skromniji doprinos pruža ulaganje u poboljšanje rada carinske službe, ali imajući u vidu razlike u obimu sredstava koje je potrebno uložiti za poboljšanje efikasnosti luka i aerodroma u odnosu na poboljšanje efikasnosti rada carinske službe, onda ulaganje u poboljšanje rada carinske službe, dobija značajniju ulogu.

Navedeni indikatori, korišćeni u slučaju ovog gravitacionog modela, još 2003. godine, sa sličnim sadržajem, učestvovali su i u izradi nekoliko različitih modela i indeksa tokom nekoliko narednih godina. Ono što je svima zajedničko, jeste da se većina njih odnosi na pojmove i kriterijume, koji su definisani u okviru GATT-a iz 1994. godine i nekih njegovih članova. Takođe, oblasti na koje se indikatori i indeksi odnose, pominju

---

<sup>248</sup> John Wilson, Catherine Mann, Tsunehiro Otsuki, “ Assessing the Benefits of Trade Facilitation: A Global Perspective, *World Economy*, 28/6, 2005, p. 842.

<sup>249</sup> John Wilson, Catherine Mann, Tsunehiro Otsuki, “Trade Facilitation and Economic Development: A New Approach to Measuring the Impact”, in: *World Bank Economic Review*, 17/3, 2003, p. 26.

se i na listi „Singapurskih tema“, koje su preuzete u okviru Razvojne agende iz Dohe. U slučaju ovog gravitacionog modela, prvi indikator Efikasnosti luka i aerodroma, izgrađen je u skladu sa Članom 5 GATT-a i zasniva se na slobodi tranzita robe koja na svom putu prelazi preko teritorija većeg broja zemalja. Komponente drugog indikatora imaju svoju osnovu u Članu 8 GATT-a, čiji je cilj da se smanji uticaj prepreka u međunarodnoj trgovini, koje nastaju usled primene sporih, dupliranih, ili nepotrebnih carinskih procedura. Treći indikator, svoj osnov ima u okviru Člana 10 GATT-a koji se odnosi na zahteve za povećanjem transparentnosti objavljenih spoljnotrgovinskih regulativa, kako bi svi učesnici u tom poslu mogli biti upoznati sa novim procedurama.

Na bazi ovog modela, dve godine kasnije, dakle, tokom 2005. godine, isti autori su primenili postojeći model samo na veći broj zemalja, odnosno 75 zemalja, a tom prilikom su korišćeni podaci o trgovini industrijskim proizvodima. Opet su primenili simulacije bazirane na gravitacionom modelu i došli do zaključka koji se i očekuje na osnovu zaključka donetog u okviru prethodnog istraživanja.

Naime, ispitujući uticaj primene mera iz domena Olakšavanja međunarodne trgovine na povećanje međunarodne trgovine industrijskim proizvodima, zaključili su da dolazi do povećanja međunarodne trgovine između ovih 75 zemalja i to od 377 milijardi USD, odnosno, za 10 procentnih poena, ukoliko se primene ove mere i to samo ukoliko bi zemlje, čija je primena mera iz domena Olakšavanja međunarodne trgovine bila ispod proseka, primenile mere kojima bi se našle bar na polovini prosečnog nivoa. Dekomponovanjem ovako visoke vrednosti dobili bi se različiti nivoi doprinosa povećanju međunarodne trgovine četiri već korišćena indikatora Olakšavanja međunarodne trgovine. *Upotreba elektronskog poslovanja* doprinosi povećanju međunarodne trgovine sa 154 milijarde USD, zatim, ulaganje u *povećanje Efikasnosti luka i aerodroma*, doprinosi sa približno 107 milijardi USD, a nešto skromniji je značaj ulaganja u poboljšanje *Karakteristika carinske službe*, koje se nalazi na četvrtom mestu sa doprinosom od približno 33 milijarde USD, kao i ulaganje u poboljšanje *Regulatornog okruženja* sa doprinosom od 83 milijarde USD.<sup>250</sup>

---

<sup>250</sup> John Wilson, Catherine Mann, Tsunehiro Otsuki, “ Assessing the Benefits of Trade Facilitation: A Global Perspective, *World Economy*, 28/6, 2005, pp. 862.

Tabela broj 32: Pregled simulacije: Promena trgovinskih tokova ukoliko zemlje koje se nalaze na nivou ispod proseka, dostignu polovinu prosečnog nivoa

	Promene Olakšavanja trgovine na strani zemlje uvoznice		Promene Olakšavanja trgovine na strani zemlje izvoznice		Ukupno	
	u mlrd. USD	u %	u mlrd. USD	u %	u mlrd. USD	u %
<b>Mere koje se primenjuju na granici</b>						
-Efikasnost luka	23,40	0,6%	84,53	2,2%	106,93	2,8%
- <i>Karakterist. carinske službe</i>	32,87	0,8%	-	-	32,87	0,8%
<b>Mere „unutar granica“</b>						
- Infrastruktura sektora usluga	36,64	0,9%	117,38	3,0%	154,02	4,0%
-Regulatorno okruženje	24,39	0,6%	58,86	1,5%	83,25	2,1%
<b>Ukupno</b>	<b>117,30</b>	<b>3,0%</b>	<b>259,77</b>	<b>6,7%</b>	<b>377,06</b>	<b>9,7%</b>

Izvor: John Wilson, Catherine Mann, Tsunehiro Otsuki, “ Assessing the Benefits of Trade Facilitation: A Global Perspective, *World Economy*, 28/6, 2005, p. 862.

Na osnovu podataka prethodne tabele, zaključujemo i da se doprinosi povećanju međunarodne trgovine, razlikuju u zavisnosti od poboljšanja nivoa četiri različita indikatora, ali i u zavisnosti od položaja koji ima zemlja u kojoj se primenjuju mere iz domena Olakšavanja međunarodne trgovine, odnosno, da li se radi o zemlji uvoznici, ili izvoznici. Uglavnom je od presudnog značaja da dođe do primene mera iz domena Olakšavanja međunarodne trgovine na strani zemlje izvoznice, čiji je doprinos povećanju međunarodne trgovine i po nekoliko puta veći. Sama priroda carinjenja, uslovala je da je u slučaju ovog indikatora jedino važna primena mera Olakšavanja međunarodne trgovine na strani zemlje uvoznice.

Zaključci na osnovu ovog gravitacionog modela, kao i njegove unapređene verzije iz 2005. godine, poput ostalih modela i rezultata istraživanja, najveći doprinos mogu dati tvorcima spoljnotrgovinske politike, kao i faktorima odlučivanja o izgradnji trgovinskog kapaciteta. Dva bitna momenta se tom prilikom izdvajaju. Jedan, koji ukazuje na znatno

različit doprinos ova četiri indikatora Olakšavanja međunarodne trgovine, povećanju vrednosti i obima međunarodne trgovine, pa zahtevaju i različit udeo sredstava koji bi bio uložen u poboljšavanje nivoa na kom se ti indikatori i nalaze. Drugi bitan momenat jeste činjenica da je za poboljšanje nekih od indikatora potrebno uložiti veliki iznos sredstava i da se određeni efekat povećanja međunarodne trgovine može postići i sa znatno skromnijim ulaganjima u poboljšavanje nivoa nekih od indikatora, čiji doprinos postoji, ali nije izraženo veliki, kao što je na primer uticaj indikatora Karakteristike carinske službe.

### **9. Uticaj reforme za Olakšavanje međunarodne trgovine na izvozne performanse zemalja u kojima je reforma primenjena prema gravitacionom modelu Svetske banke**

Studija Svetske banke je ispitala uticaj primene reforme za Olakšavanje međunarodne trgovine u DC, na njihove izvozne performanse, na osnovu **merenja uticaja agregatnih indikatora „meke“ i „tvrde“ infrastrukture na izvozne performanse DC**. Korišćena su četiri nova indikatora i to za veliki broj zemalja, odnosno, čak za 101 zemlju i to u periodu 2004-2007. godine. Zapravo, doprinos prilikom izrade ovog modela jeste stvaranje četiri nova agregatna indikatora koja su u vezi sa Olakšavanjem međunarodne trgovine, a koja se sastoje od velikog broja primarnih faktora. Svaki od ovih agregatnih indikatora sadrži u sebi veliki broj informacija o izuzetno velikom broju pojedinačnih indikatora. Koristeći gravitacioni model, procenjuje se i meri uticaj različitih aspekata Olakšavanja međunarodne trgovine, iskazanih pomoću četiri agregatna indikatora, na izvozne performanse. Sam model pruža i varijacije, poput mogućnosti da se sagleda odnos indikatora Olakšavanja trgovine i *per capita* GDP, kako bi se mogao analizirati različit uticaj Olakšavanja međunarodne trgovine na kretanje izvoza u zavisnosti od nivoa dohotka. Na osnovu simulacija modela može se proceniti uticaj Olakšavanja trgovine u konkretnim zemljama, ili regionima i to uticaj Olakšavanja trgovine ukoliko bi se svaki od njenih indikatora poboljšao tako da dostigne bar polovinu nivoa koji ostvaruju zemlje regiona sa najvišim nivoom datog indikatora. Takođe se može proceniti u kojoj meri je poboljšavanje ovih indikatora



uticalo na povećanje izvoza i koliko bi umesto toga trebalo smanjiti nivo carina da bi se postigao isti efekat, odnosno, isto povećanje izvoza.<sup>251</sup>

Uticaj primene mera iz domena Olakšavanja trgovine na izvoz i uvoz u slučaju konkretne zemlje, određen je i jednom važnom karakteristikom Olakšavanja međunarodne trgovine, a to je njena multidimenzionalnost. Dve osnovne dimenzije ovog procesa su „tvrda“ (*hard*) i „meka“ (*soft*) dimenzija. Postoji stav da je meka infrastruktura najčešće i važnija od tvrde infrastrukture, kada je u pitanju rast međunarodne trgovine.<sup>252</sup> Tvrda dimenzija se odnosi na „opipljivu“ infrastrukturu koju čine: putevi, luke, aerodromi, autoputevi, telekomunikacione mreže. Meku infrastrukturu čine „nedodirljivi“ institucionalni aspekti, transparentnost, upravljanje carinom, poslovno okruženje. Za meku i tvrdu infrastrukturu, odnosno dimenziju, vezuju se po dva agregatna indikatora.

Za tvrdu se vezuju:

- b) Fizička infrastruktura;
- c) Informaciona i komunikaciona tehnologija;

Za meku infrastrukturu se vezuju:

- a) Efikasnost transporta i carinske službe,
- b) Poslovno i regulatorno okruženje;<sup>253</sup>

Ova studija je odabrala pristup zasnovan na četiri složena indikatora Olakšavanja trgovine, zasnovana na mekoj i tvrdoj dimenziji infrastrukture. Osim ovog pristupa, postoji još nekoliko. Najjednostavniji pristup je izgradnja jednog agregatnog indikatora na osnovu primarnih varijabli i to integrisanjem prosečne pojedinačne primarne varijable u jedan agregatni indikator, s tim da je učešće svake od varijabli u okviru indikatora proporcionalno njenom doprinosu i uticaju na sam indikator. Naredni pristup je analiza glavne komponente (*Principal Component Analysis*), kao još jedan od načina da se umanjí multidimenzionalnost podataka. Ovim pristupom određuje se glavna

---

<sup>251</sup> Alberto Portugal-Perez, John S. Wilson, “Export and Trade Facilitation Reform — Hard and Soft Infrastructure”, *Policy Research Working Paper 5261*, World Bank, April 2010, Washington, pp. 3-5.

<sup>252</sup> Douglas H. Brooks, “Regional Cooperation, Infrastructure, and Trade Costs in Asia”, *Working Paper 123*, Asian Development Bank Institute, Tokyo, 2008, p. 4.

<sup>253</sup> Alberto Portugal-Perez, John S. Wilson, “Export and Trade Facilitation Reform — Hard and Soft Infrastructure”, *Policy Research Working Paper 5261*, World Bank, April 2010, Washington, pp. 10-15.

komponenta, a zatim slede druga, treća, po značaju. Ovaj pristup je korišćen i da bi se stvorila po dva indikatora i to po dva indikatora institucija i po dva infrastrukture. Indikatori su stvoreni na osnovu velikog broja primarnih varijabli koje su prikupljene u Indikatorima svetskog razvoja (*World Development Indicators*) i Frejzerovog instituta (*Fraser Institute*).<sup>254</sup>

Za stvaranje četiri indikatora koja se odnose na meku i tvrdu infrastrukturu korišćeno je čak 18 varijabli koje su prikupljene na osnovu više izvora poput: Izveštaja o globalnoj konkurentnosti Svetskog ekonomskog foruma (*WEF's Global Competitiveness Report*), Poslovanja (*Doing Business*), Indikatora svetskog razvoja (*World Development Indicators*) i Međunarodne transparentnosti (*Transparency International*). Za izradu agregatnih indikatora korišćeni su samo izvori koji su ispunili dva osnovna uslova, a to su prvi uslov da su dostupni podaci najmanje za period od 2004-2007. godine i drugi uslov, da u tom periodu postoje podaci za bar 100 zemalja. U analizi nisu zastupljeni podaci Indeksa logističkih performansi, iako oni postoje za preko 140 zemalja, upravo zbog neispunjavanja prvog uslova. S obzirom da je korišćeno čak 18 varijabli, a da one imaju različite jedinice u sebi, svaki indikator je sveden na skalu od 0 do 1, tako da vrednost približna jedinici ukazuje da je konkretna zemlja naprednija u pogledu baš te merene dimenzije i obrnuto. Tih 18 varijabli je klasifikovano u podgrupe varijabli, od kojih je svaka podrupa određujuća za jedan od četiri indikatora. Prvenstveno se identifikuju primarne varijable koje odgovaraju tvrdoj i mekoj infrastrukturi, a zatim se formiraju po dve podrupe primarnih varijabli i to za indikatore meke i tvrde infrastrukture. Formiraju se dakle dve podrupe primarnih varijabli koje su u stvari dve podrupe primarnih varijabli tvrde infrastrukture i to su: Fizička infrastruktura i Informacione i komunikacione tehnologije. Zatim se formulišu dve podgrupe primarnih varijabli kao dve podrupe primarnih varijabli meke infrastrukture i to su: Efikasnost transporta i carinske službe i Poslovno i regulatorno okruženje. Zatim se primeni i procedura analize faktora i to u svakoj od četiri podgrupe, kako se ne bi dogodilo da se uključuju i varijable čiji je uticaj zanemarljiv.<sup>255</sup>

---

<sup>254</sup> Francois Joseph, M. Manchin, "Institutions, Infrastructure and Trade", *Discussion Papers*, Institute for International and Development Economics, 2007, pp. 1-37.

<sup>255</sup> Alberto Portugal-Perez, John S. Wilson, "Export and Trade Facilitation Reform — Hard and Soft Infrastructure", *Policy Research Working Paper 5261*, World Bank, April 2010, Washington, pp. 10-11.

Na osnovu četiri podrupe primarnih varijabli dobija se po jedan merodavan indikator za svaku podgrupu. **Indikator Fizičke infrastrukture**, kao deo tvrde, ili teške infrastrukture, meri kvalitet i stepen razvoja upravo onih elemenata na koje se prvo može pomisliti kada se kaže infrastruktura, a to su putevi, luke, aerodromi i železnička infrastruktura, koji čine važne preduslove za brže obavljanje transporta robe i međunarodne trgovine. **Indikator Informacione i komunikacione tehnologije** meri stepen korišćenja ICT u jednoj zemlji, kojim se poboljšava efikasnost i produktivnost, čime se dalje smanjuju i transakcioni troškovi, što je za obavljanje međunarodne trgovine, kao i za mnoge procese, poput modernizacije rada carinske službe, od velikog značaja. Za meku dimenziju infrastrukture merodavna su dva indikatora dobijena na osnovu primarnih varijabli iz dve podgrupe. Prvi indikator je **Efikasnost transporta i carinske službe** koji meri nivo efikasnosti rada carinskih organa, kao i transporta, a sve to se zaključuje na osnovu izmerenog vremena, troškova i broja dokumenata koji su potrebni za obavljanje kako carinskog postupka, tako i transporta. I u ovom slučaju se Efikasnost rada carinske službe procenjuje upravo na osnovu potrebnog vremena, broja dokumenata i troškova po kontejneru, dakle, kao i u „Poslovanju“ Svetske banke. Drugi indikator je **Poslovno i regulatorno okruženje**, kojim se meri i određuje stepen razvoja transparentnosti i celokupne regulative potrebne za obavljanje međunarodne trgovine. Ta procena se dobija na osnovu podataka o neregularnim plaćanjima, favorizovanju određenih kategorija učesnika u međunarodnoj trgovini, transparentnosti odluka donetih od strane vlade konkretne zemlje, kao i na osnovu podataka o preduzetim aktivnostima usmerenim ka suzbijanju korupcije. S obzirom da je svaki indikator iskazan na skali od 0-1, na osnovu naredne tabele uočavamo da su zemlje koje imaju najbolje karakteristike prema nekom od četiri indikatora, uspevale da ostvare maksimalni nivo od 1, poput Švedske, Singapura, Francuske i Danske.

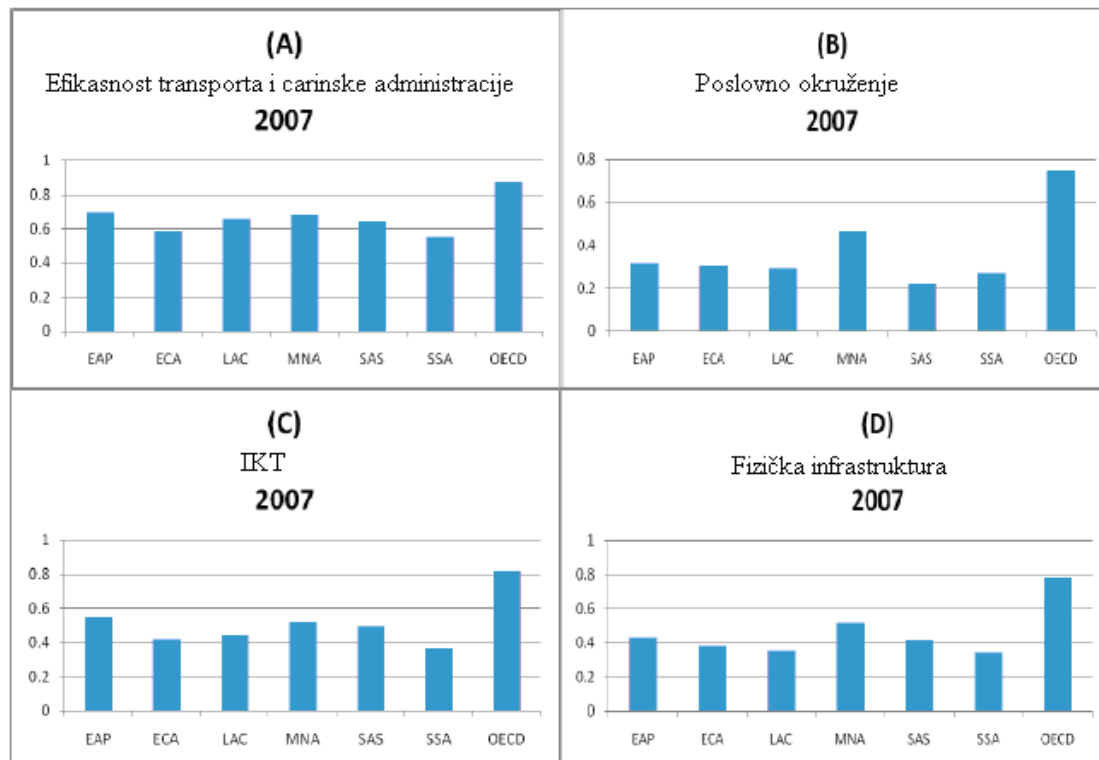
Tabela broj 33: Četiri indikatora Olakšavanja trgovine i zemlje sa najvišim i najnižim ostvarenim nivoom ovih indikatora

Varijable	Zemlje sa najnižim nivoom indikatora	Nivo indikatora (0-1)	Zemlje sa najvišim nivoom indikatora	Nivo indikatora (0-1)
<b>Indikator Informacione i komunikacione tehnologije</b>	Zimbabve	0,01	Švedska	1
- Raspoloživost najnovije ICT	Moldavija	0,27	Švedska	1
- Nivo korišćenja tehnologije	Bolivija	0,41	Irska	1
- Stepen korišćenja Interneta u poslovne svrhe	Alžir	0,32	Koreja	1
- Stepen u kom Vlada zemlje ICT smatra prioritetom	Zimbabve	0,33	Singapur	1
<b>Indikator Fizičke infrastrukture</b>	Bosna i Hercegovina	0,05	Singapur	1
- Kvalitet lučne infrastrukture	Jermenija	0,17	Singapur	1
- Kvalitet aerodromske infrastrukture	Paragvaj	0,27	Singapur	1
- Kvalitet putne infrastrukture	Mongolija	0,23	Francuska	1
- Kvalitet železničke infrastrukture	Paragvaj	0,15	Švajcarska	1
<b>Indikator Efikasnosti transporta i carinske službe</b>	Kazahstan	0,02	Francuska	1
- Broj dokum. potrebnih za izvoz	Kirgistan	0,15	Francuska	1
- Broj dana potrebnih za izvoz	Kazahstan	0,06	Estonija	1
- Broj dokum. potrebnih za uvoz	Azerbejdžan	0,14	Francuska	1
- Broj dana potrebnih za uvoz	Kazahstan	0,03	Singapur	1
<b>Indikator Poslovnog i regulatornog okruženja</b>	Bangladeš	0,01	Danska	1
- Transparentnost rada Vlade konkretne zemlje	Bangladeš	0,15	Finska	1
- Poverenje javnosti prema Vladi	Zimbabve	0,18	Singapur	1
- Neregularna plaćanja prilikom izvoza i uvoza	Bangladeš	0,34	Danska	1
- Nereg. plaćanja za javne ugovore	Bangladeš	0,26	Island	1
- Mere za borbu protiv korupcije	Kamerun	0,35	Finska	1
Favorizovanje određenih firmi	Venecuela	0,28	Finska	1

Izvor: Alberto Portugal-Perez, John S. Wilson, "Export and Trade Facilitation Reform — Hard and Soft Infrastructure", *Policy Research Working Paper 5261*, World Bank, April 2010, Washington, p. 34.

Na osnovu prethodne tabele, takođe se može uočiti i da neke zemlje koje ostvaruju najniži nivo indikatora, ujedno ne ostvaruju i najniži nivo prema svim pojedinačnim varijablama složenog indikatora, već se na tako niskom nivou nalaze druge zemlje.

Naredna slika ukazuje na različite prosečne vrednosti pojedinačnih indikatora i to prema različitim regionima. Uočava se da su zemlje OECD-a, prema sva četiri indikatora, ostvarile visok nivo koji se kreće oko 0,8, a za indikatore Efikasnosti transporta i carinske službe i ICT i preko 0,8. Najniži nivo ostvaruje region Subsaharske Afrike (*Sub-Saharan Africa — SSA*), osim kada je u pitanju indikator Poslovnog okruženja, prema kom najniži nivo ostvaruje region Južne Azije (*South Asia — SAS*). Odmah iza zemalja OECD, prema nivou čak tri indikatora, dakle svih osim indikatora ICT, nalaze se zemlje iz regiona Srednjeg Istoka i Severne Afrike (*Middle East and North Africa — MNA*). Nešto bolju poziciju od ovog regiona, kada je u pitanju indikator ICT ostvaruje region Istočne Azije i Pacifika (*East Asia and Pacific — EAP*) Ostale evropske zemlje koje nisu članice OECD uz zemlje Centralne Azije, odnosno zemlje Evrope i Centralne Azije (*Europe and Central Asia — ECA*) čine još jedan region koji prema nivou sva četiri indikatora, zaostaje kako za OECD zemljama, tako i zemljama regiona MNA, ali i EAP. Prema nivou sva četiri indikatora, na nešto nižoj poziciji od zemalja regina EAP, nalaze se zemlje regiona Latinske Amerike i Kariba (*Latin America and Caribbean — LAC*).



Slika broj 21: Prosečne vrednosti indikatora Olakšavanja međunarodne trgovine prema regionima  
 Izvor: Alberto Portugal-Perez, John S. Wilson, “Export and Trade Facilitation Reform — Hard and Soft Infrastructure”, *Policy Research Working Paper 5261*, World Bank, April 2010, Washington, p. 40.

Upotrebom gravitacionog modela trgovine može se proceniti značaj i uticaj ova četiri različita indikatora Olakšavanja međunarodne trgovine na samo odvijanje međunarodne trgovine.

Formula:<sup>256</sup>

$$\begin{aligned}
 \ln(X_{ijt}) = & \beta_0 + \varphi_1 \ln(\text{Efikasnost transporta na granici}_{it}) + \varphi_2 \ln(\text{Poslovno okruženje}_{it}) + \\
 & \varphi_3 \ln(\text{ICT}_{it}) + \varphi_4 \ln(\text{Infrastruktura}_{it}) + \beta_1 \ln(1 + t_{ijt}) + \beta_2 \ln(\text{BDP}_{it}) + \beta_3 \ln(\text{broj stanovnika}_{it}) + \\
 & \beta_4 \ln(\text{Udaljenost}_{ij}) + \beta_5 \text{RTS}_{ijt} + \beta_6 \text{Kopnene zemlje}_i + \beta_7 \text{Granica}_{ij} + \beta_8 \text{Zajednički jezik}_{ij} + \\
 & \beta_9 \text{Kolonijalne veze}_{ij} + \beta_{10} \text{Zajednički kolonizator}_{ij} + \tau_t + I_j + \varepsilon_{ijt}
 \end{aligned}
 \tag{1}$$

$X_{ijt}$  — predstavlja izvoz zemlje i u zemlju j;

<sup>256</sup> Ibid., p. 14.

*Efikasnost transporta na granici i carinske službe*  $_{it}$  — indikator trgovine koja se obavlja preko granica zemlje  $i$  u godini  $t$ . Što je vrednost viša, to ukazuje na veću efikasnost date zemlje koja se postiže prilikom prelaska robe preko graničnog, odnosno carinskog prelaza;

*Poslovno okruženje*  $_{it}$  — indikator poslovnog okruženja u zemlji  $i$  i to u godini  $t$ ; Slično prethodnom slučaju, što je vrednost ovog indikatora viša, to ukazuje na postojanje okruženja i zakonske regulative koje su okrenute razvoju poslovanja u datoj zemlji;

*ICT*  $_{it}$  — indikator informacionih i komunikacionih tehnologija, koji ukazuje na nivo razvoja u ovoj oblasti koji je zemlja  $i$  u godini  $t$ , uspela da dostigne kako bi povećala efikasnost i privrednu aktivnost;

*Infrastruktura*  $_{it}$  — ukazuje na nivo kvaliteta infrastrukture koji postoji u zemlji  $i$  u godini  $t$ , a takođe, što je vrednost ovog indikatora viša, to ukazuje na kvalitetniju infrastrukturu date zemlje;

$t_{ij}$  — pokazuje nivo prosečne carinske stope koja se primenjuje prilikom uvoza robe iz zemlje  $i$  u zemlju  $j$ , u godini  $t$ .

*GDP*  $_{it}$  — društveni bruto proizvod zemlje  $i$  u godini  $t$ ;

*Stanovništvo*  $_{it}$  — predstavlja broj stanovnika zemlje  $i$ , u godini  $t$ ;

*Udaljenost*  $_{ij}$  — pokazuje udaljenost glavnih gradova zemlje  $i$  i zemlje  $j$ ;

*Regionalni sporazumi o slobodnoj trgovini*  $_{ijt}$  (*Regionalni trgovinski sporazumu* — *RTS*) — predstavlja promenjivu koja je jednaka 1 ukoliko između zemalja  $i$  i  $j$  postoji primenjen, aktivan regionalni preferencijalni sporazum o slobodnoj trgovini;

*Zemlja koja nema izlaz na more (Kopnena zemlja)*  $_i$  — jednak je 1 u slučaju kada se radi o Zemlji nema izlaz na more;

*Granica*  $_{ij}$  — jednak je 1 kada zemlje  $i$  i  $j$  imaju zajedničku granicu;

*Zajednički jezik*  $_{ij}$  — jednak je 1 onda kada se u zemljama  $i$  i  $j$  govori isti jezik;

*Kolonijalne veze*  $_{ij}$  — jednak je 1 u slučaju kada su zemlje  $i$  i  $j$  imale iste kolonizatore;

*Zajednički kolonizator*  $_{ij}$  — jednak je 1 u slučaju kada su zemlje  $i$  i  $j$  imale iste kolonizatore u periodu posle 1945. godine;

$I_j, \tau_t$  — predstavljaju dva vektora koja se odnose na specifičnosti uvoznika  $i$  godine;

$\varepsilon_{ijt}$  — Slučajna greška;

Kao rezultat dobijeni su pozitivni koeficijenti sva četiri indikatora Olakšavanja međunarodne trgovine. Dakle, sva četiri indikatora su pozitivna i značajna. S obzirom da se sva četiri indikatora nalaze na skali od 0-1, raspon koeficijenata ukazuje na njihov pojedinačni uticaj na trgovinu. Najveći je koeficijent *Fizičke infrastrukture*, a naredni važan faktor za međunarodnu trgovinu jeste *Poslovno okruženje*, koje dalje prati *ICT i Efikasnost transporta i carinske službe*. Dakle, Efikasnost transporta i carinske službe kao jedan od četiri indikatora Olakšavanja međunarodne trgovine, nalazi se na poslednjem mestu, prema stepenu uticaja na Olakšavanje međunarodne trgovine. Od značaja su i ostali koeficijenti i to sa očekivanim negativnim predznakom, pa tako visoke carine, veća geografska udaljenost između zemalja čije firme trguju, kao i činjenica da je zemlja ujedno i Zemlja koja je nema izlaz na more, svakako da utiču negativno na odvijanje međunarodne trgovine. Obrnut je slučaj sa pozitivnim predznakom kada se radi o partnerima iz zemalja koje primenjuju Sporazum o slobodnoj trgovini, kao i kada su u pitanju bogatije zemlje sa većim brojem stanovnika i zemlje koje su imale istu kolonijalnu prošlost, ili zajednički zvanični jezik u upotrebi.<sup>257</sup>

Mogućnosti ovog modela usmerene su i na simuliranje efekata koji mogu nastati u međunarodnoj trgovini, ukoliko dođe do poboljšavanja nekog od četiri aspekta Olakšavanja međunarodne trgovine. Dakle, ispituje se u kojoj meri će porastu trgovine konkretne zemlje doprineti poboljšanje, na primer indikatora Efikasnosti transporta i carinske službe, zahvaljujući investiranju u ovu oblast i to na samo polovinu vrednosti indikatora koju ostvaruje zemlja u regionu koja ima najviši nivo datog indikatora. Pored toga, može se utvrditi u porast kog indikatora treba najviše uložiti kako bi baš on u najvećoj meri doprineo porastu izvoza, odnosno trgovine date zemlje. Simulacije se uglavnom primenjuju za jedan kontinent, ili njegov deo, odnosno, region. Rezultati ukazuju na činjenicu da će značajniji porast izvoza beležiti upravo zemlje čiji se indikatori Olakšavanja međunarodne trgovine nalaze na nižem nivou, ukoliko dođe do povećanja indikatora. U svim regionima, osim u slučaju Južne Azije, najveći doprinos porastu izvoza imalo je ulaganje u povećanje indikatora *Fizičke infrastrukture*, a u

---

<sup>257</sup> Ibid., p. 18.



slučaju Južne Azije najveći doprinos porastu izvoza, pružilo bi ulaganje u poboljšanje poslovnog okruženja.<sup>258</sup>

Kao što meka i tvrda infrastruktura mogu da utiču na razvoj međunarodne trgovine, tako se može očekivati i da postoji uzročno-posledična veza između ove dve kategorije. Zemlje koje zahvaljujući ulaganju u infrastrukturu, bilo da je u pitanju meka ili tvrda, uspevaju da povećaju obim i vrednost međunarodne trgovine i na osnovu toga i svoje prihode, stvoriće na taj način dobru osnovu za dalje povećavanje ulaganja u meku ili tvrdu infrastrukturu. Iako i ovaj smer zavisnosti postoji, ipak je daleko očigledniji pozitivan uticaj ulaganja u razvoj meke i tvrde infrastrukture na povećanje obima izvoza, odnosno, međunarodne trgovine. Ustanovljeno je da primena reforme u oblasti Olakšavanja međunarodne trgovine zaista utiče na poboljšavanje izvoznih performansi DC. Naročito je pozitivan uticaj dva indikatora, a to su fizička infrastruktura i poboljšanje poslovnog okruženja.

## **10. Merenje očekivanih efekata nakon sprovođenja procesa Olakšavanja međunarodne trgovine**

Veliki broj stručnjaka pokušava da ukaže na interval koristi koje se mogu ostvariti nakon preduzimanja mera za Olakšavanje međunarodne trgovine. Ta predviđanja su različita, jer se i proces TF može sagledavati kako u širem, tako i u užem smislu. Evo jedne od takvih procena.<sup>259</sup> Ukoliko proces TF posmatramo u širem smislu, onda će rezultati nakon sprovođenja TF, biti ostvareni po više osnova:

1. Ukoliko se uklone carinske barijere u međunarodnoj trgovini, predviđanja pokazuju mogućnost ostvarenja dodatnih 90 milijardi USD.
2. Tome treba dodati i mogućnosti ostvarenja koristi na bazi smanjenja TTCs za bar 1 procentni poen, što bi rezultiralo sa 40 milijardi USD.
3. Na kraju, prethodne dve mogućnosti za ostvarenje koristi posmatrane zajedno, donose zapravo daleko manje koristi u odnosu na treću komponentu, a to je mogućnost da se sprovedu mere za izgradnju i poboljšanje trgovinskog kapaciteta, u lukama, na

---

<sup>258</sup> Ibid., pp. 25-29.

<sup>259</sup> Patrick Love, Ralph Lattimore, *International Trade — Free, Fair and Open?*, OECD, Paris, 2009, p. 67.

aerodromima, carinarnicama. Ta poboljšanja bi uticala na povećanje vrednosti međunarodne trgovine za oko 377 milijardi USD, što je povećanje međunarodne trgovine za gotovo 10 %.

Veliki broj istraživanja usmeren je upravo ka merenju očekivanih koristi od pristupanja procesu TF. Istraživači smatraju da će smanjenjem TTCs, ostvariti odgovarajući porast međunarodne trgovine i dobiti efekat blagostanja u svetskoj privredi. Za region APEC-a se čak očekuje tako visok efekat nakon TF, koji bi bio duplo veći od efekta koji je stvoren zahvaljujući liberalizaciji carina.

Rezultati svih navedenih istraživanja imaju i svoja ograničenja. Osnovi problem jeste nemogućnost, odnosno, nedostatak podataka koji bi omogućili sagledavanje procesa TF sa istog aspekta. Razlike među zemljama za koje su računati potencijalni efekti nakon primene mera TF, u pogledu podataka, ogledaju se u različitom definisanju TTCs, nemogućnosti tačnog merenja prvenstveno indirektnih TTCs, upravo zbog različite efikasnosti carinskih procedura i službi. Naredna ograničenja odnose se na nemogućnost upoređivanja rezultata urađenih studija, jer iako su one intenzivno radene od 2000. godine, ali i ranije, još osamdesetih, mereni su TTCs za neke zemlje, ili regione, a to su ipak decenije, kada proces TF nije ni bio započet. Porediti rezultate tih istraživanja sa rezultatima istraživanja nastalih u poslednjih par godina, takođe daje nejasnu sliku, jer su mnoge zemlje upravo napravile prve reforme, odnosno primenile neke od metoda za TF, a pravi rezultati se tek očekuju.

Francois i ostali autori — rezultati ovog istraživanja iz 2005. godine, na osnovu primene modela opšteg ekvilibrijuma (*Computable general equilibrium* — CGE), ukazuju na uvećanje godišnjeg dohotka na svetskom nivou za 72 milijarde USD, uz uslov da se postigne smanjenje TTCs od samo 1,5%. Takođe, autori predviđaju uvećanje godišnjeg dohotka na svetskom nivou za čak 151 mlrd. USD, ukoliko pak dođe do smanjenja TTCs od 3%. Veći deo očekivanih koristi odnosio bi se na DC, koje bi u oba scenarija ostvarile korist. Jedino bi Kina ostvarila korist samo u slučaju drugog scenarija, odnosno u slučaju smanjenja TTCs od 3%, a to smanjenje se smatra potpunom liberalizacijom „*full liberalisation*“.

OECD — Studija OECD je zasnovana na Projektu opšte trgovinske analize (*Global Trade Analysis Project* — GTAP), a pretpostavka je smanjenje TTCs od samo 1% u robnoj trgovini. Rezultati pokazuju da nijedna grupa zemalja ne bi ostvarivala gubitke, već ukupnu korist od oko 40 mlrd. USD na svetskom nivou. Očekuje se da bi najveće koristi ostvarile DC, a među njima DC iz regiona Srednjeg Istoka i Severne Afrike (0,27%), a nakon njih na red dolaze zemlje iz Azijsko-pacifičkog regiona koje nisu članice OECD (0,25%), zatim članice OECD iz Evrope (0,19%) i zemlje Subsaharske Afrike (0,18%).

Wilson i ostali autori na osnovu istraživanja iz 2002. godine, koristeći model opšteg ekvilibrijuma (*Computable general equilibrium* — CGE) za zemlje članice APEC-a, ustanovili su da će smanjenje TTCs od 5% u robnoj trgovini, doprineti porastu GDP zemalja APEC-a od čak 154 mlrd. USD, odnosno radi se o povećanju GDP od 0,9%.

Istraživanje iz 2002. godine za Zemlje australijskog Komonvelta, Filipine, Singapur, Tajland, ukazuje na različita, ali značajna godišnja povećavanja realnog dohotka (*real incomes*), u slučaju primene reforme carinskog postupka. Ta povećanja bi trebalo da iznose na godišnjem nivou u odnosu na cene iz 1997. godine: za Filipine-0,4 mlrd. USD, za Singapur — 2,3 mlrd. USD, a 1,2 mlrd. USD za Tajland.

Analiza UNCTAD-a iz 2001. godine, odnosi se na smanjenje ukupnih transportnih usluga za DC, koje bi trebalo da dovede do porasta GDP. Izračunato je da bi smanjenje od 1% troškova transporta morem i vazduhom u DC, povećalo GDP na svetskom nivou od 7 mlrd. USD.

Izvor: Michael Engman, (2009), „The Economic Impact of Trade Facilitation“, in *Overcoming Border Bottlenecks — The Costs and Benefits of Trade Facilitation*, OECD, p. 85.

U većem broju urađenih studija koje se odnose na merenje efekata nakon sprovođenja procesa TF, pa i u navedenim studijama u prethodnoj tabeli, uočavamo da se uglavnom koristi model Opšte ravnoteže. Ovaj model se koristi kako bi se procenile koristi od graničnih smanjenja TTCs, odnosno brže i efikasnije okončanje carinskog postupka, što će svakako doprineti opštoj koristi.

Prvu deceniju dvadesetog veka obeležilo je intenziviranje pregovora o liberalizaciji međunarodne trgovine. Olakšavanje međunarodne trgovine je samo jedan važan segment ovih pregovora. Udeo koristi koje bi međunarodna trgovina imala upravo od

TF, doseže čak do 65% koristi od ukupne liberalizacije međunarodne trgovine, što ističe studija OECD.

Tabela broj 34: Očekivane koristi od procesa Olakšavanja međunarodne trgovine prema rezultatima različitih studija

	Dodatni rast GDP (u milijardama USD)	Udeo koristi ostvarenih Olakšavanjem međunarodne trgovine u ukupnoj liberalizaciji
Danska studija	72	34%
OECD studija	76	65%
APEC studija	154	56%

Source: Anthony Kleitz „Costs and Benefits of Trade Facilitation”, in *Sharing the Gains of Globalization in the New Security Environment—The Challenges to Trade Facilitation*, United Nations Economic Commission for Europe, New York and Geneva, 2003, p. 65.

Studije navedene u prethodnoj tabeli, ukazuju i na dodatni rast GDP na svetskom nivou, koji bi nastao kao rezultat primene mera TF. Taj rast bi uglavnom trebalo da bude oko 70 milijardi USD, mada postoje i procene studija, poput studije APEC od čak 154 mlrd. USD dodatnog rasta GDP.

Postoje i autori koji zaključuju da sve grupe zemalja mogu ostvariti koristi na osnovu ulaganja u povećanje efikasnosti rada carinske službe, dakle, ulaganjem u TF, kao i da najveće koristi mogu očekivati upravo one zemlje u kojima je trenutno evidentiran nedovoljno efikasan rad carinske službe i to na najnižim nivoima. Isti autor smatra i da će veće koristi biti ostvarene ukoliko dođe do smanjenja broja traženih dokumenata, u odnosu na smanjenje broja dana potrebnih za obavljanje izvoza ili uvoza.<sup>260</sup>

Gotovo je izvesno da će primena reformi koje će omogućiti primenu mera za Olakšavanje međunarodne trgovine, doprineti povećanju međunarodne trgovine. Navedena očekivanja su realna, ali i međusobno različita. Koji scenario će biti ostvaren zavisi upravo od strukture reformskih mera koje će biti primenjene, kao i od brzine njihove primene i kvaliteta nasleđenog trgovinskog kapaciteta.

<sup>260</sup> Norbert Wilson, „Examining the Effect of Certain Customs and Administrative Procedures on Trade“, in: *Overcoming Border Bottlenecks — The Costs and Benefits of Trade Facilitation*, OECD, Paris, 2009, pp. 67-68.

## TREĆI DEO

### MEĐUNARODNO REGULISANJE ADMINISTRATIVNIH BARIJERA

Oblast administrativnih barijera, odnosno, administrativnih proceduralnih necarinskih barijera i izgradnja trgovinskog kapaciteta, predstavljaju izazov za multilateralan trgovinski sistem. Ipak, analizu pokrenutih inicijativa koje doprinose razvoju međunarodne trgovine smanjenjem APNB i izgradnjom trgovinskog kapaciteta, treba otpočeti sa makro aspekta, odnosno, treba poći upravo od multilateralnog trgovinskog sistema. Prema nekim autorima, upravo je ovaj sistem „najbolji način da se svakoj zemlji obezbedi pravo na neku reč u određivanju načina za upravljanje međunarodnom trgovinom“.<sup>261</sup>

Svaka inicijativa koja je pokrenuta na multilateralnom nivou, od strane neke međunarodne organizacije, čije su članice najčešće većina zemalja sveta, biće primenjena u svim tim zemljama. To važi i za multilateralno regulisanje oblasti necarinskih barijera, kao i za samo jedan njihov deo, a to su APNB. Pored ovog načina regulisanja pitanja važnih za neometano funkcionisanje međunarodne trgovine, postoji još nekoliko mogućnosti, u zavisnosti od broja zemalja koje su pokrenule inicijativu. O uklanjanju necarinskih barijera, odluke se mogu doneti i na sledećim nivoima.<sup>262</sup>

- *Jednostrano ili unilateralno*; Ovaj nivo uklanjanja necarinskih barijera, koriste pojedinačne zemlje koje su određenim aktima i uvele necarinske barijere koje su primenjivale u trgovini sa drugim zemljama. Razlog tome može biti prestanak potrebe za zaštitom domaće privrede, što je manje verovatno, a češće je ovakav korak uslovljen potebom da se iskoristi mogućnost potpisivanja nekog dvostranog, višestranog, ili međunarodnog sporazuma, kojima će dalje biti regulisana kako primena carina, tako i necarinskih barijera, u međusobnoj trgovini zemalja potpisnica.

- *Dvostrano ili bilateralno*; U slučaju primene necarinskih barijera u trgovini između dve zemlje, one mogu odlučiti da sporazumom o liberalizaciji trgovine ukinu necarinske barijere. Uglavnom se necarinske barijere uklanjaju recipročno, ali u slučaju

---

<sup>261</sup> Patrick Love, Ralph Lattimore, *International Trade — Free, Fair and Open?*, OECD, Paris, 2009, p. 4.

<sup>262</sup> Predrag Bjelić, *Necarinske barijere u međunarodnoj trgovini*, Prometej, Beograd, 2004, str. 64-76.

da se sporazum potpisuje između Razvijenih zemalja i DC, nije retka situacija da se ne primeni princip reciprociteta, već da samo Razvijena zemlja ukine necarinske barijere u trgovini sa datom DC, a da DC to ne učini. Ovo je naročito slučaj kada su u pitanju neke od LDC, koje su najčešće i monokulturalne zemlje, tako da izvoze samo neke proizvode koji su neophodni na tržištu Razvijenih zemalja, a one ih nemaju u svojoj proizvodnji, tako da imaju interes da ukinu necarinske barijere.

- *Višestrano ili plurilateralno*; Kada se oblast spoljne trgovine reguliše na nivou bar tri ili više zemalja, tada govorimo o plurilateralnom regulisanju. Pored necarinskih barijera, na ovaj način se regulišu i pitanja carina, ali i priznavanje dokumenata i saradnje carinskih služba datih zemalja. Najčešće se ovim sporazumima osnivaju i regionalne ekonomske integracije. Zemlje članice date REI pored toga što sporazumom uklanjaju necarinske barijere u međusobnoj trgovini, mogu takođe i dogovoriti i ukidanje necarinskih barijera u trgovini sa trećim zemljama.

- Na *međunarodnom ili multilateralnom* nivou; S obzirom na veliki broj članica međunarodnih organizacija, donošenjem sporazuma o ukidanju necarinskih barijera, primena pravila postaje univerzalna, dakle svuda primenjiva i to na jednak način.

S obzirom da je još tokom održavanja runde pregovora pod okriljem GATT-a dogovoreno ukidanje necarinskih barijera u međunarodnoj trgovini i njihovo pretvaranje u carine, procesom tarifkacije, očekivalo se da je problem necarinskih barijera rešen. Ipak, na ovaj način su regulisane samo tradicionalne i deo tehničkih necarinskih barijera. Preostale tehničke i sve uočljivije APNB, ostale su da ometaju odvijanje trgovinskih tokova na međunarodnom nivou, čak je sa smanjenjem do tada dominantnih tradicionalnih necarinskih barijera, došlo do povećanja upotrebe upravo administrativnih barijera. Dakle, uloga APNB je povećana u poslednjih dvadesetak godina iz dva razloga:

1. Primenjujući princip „spojenih sudova“ u međunarodnoj trgovini, kada se tradicionalne necarinske barijere više nisu mogle koristiti u protekcionističke svrhe, a očigledno da se od tog cilja nije odustalo, „rešenje“ koje bi omogućilo dalju primenu protekcionizma, postale su APNB;

2. Usled nedovoljnog stepena izgrađenosti trgovinskog kapaciteta, dolazi do pojave necarinskih barijera koje su vezane za samo funkcionisanje carinske službe na graničnim prelazima, odnosno, u carinarnicama.

Zato su pokrenute mnoge inicijative na multilateralnom nivou, a najveći značaj ima inicijativa za Olakšavanje međunarodne trgovine, pokrenuta pod okriljem WTO, koja bi trebalo da rezultira donošenjem jedinstvenih pravila kao i inicijativa Svetske carinske organizacije, koja je rezultirala donošenjem Kjoto konvencije<sup>263</sup>. Pored donošenja pravila koja bi trebalo da primenjuju sve zemlje članice WTO, nekoliko međunarodnih organizacija učestvuje u pružanju pomoći namenjenoj izgradnji trgovinskog kapaciteta, što predstavlja infrastrukturnu bazu za neometano obavljanje međunarodne trgovine, čime će se smanjiti, ili čak i sprečiti upotreba APNB.

Pokretanje pregovora o Olakšavanju međunarodne trgovine predstavlja konkretizaciju ciljeva definisanih još polovinom devedesetih prošlog veka. U oblasti APNB i izgradnji trgovinskog kapaciteta, WTO je od svog osnivanja, u izvesnoj meri, obavljala aktivnosti koje su dovodile do ispunjenja ovih ciljeva. Do sada je rezultat tog rada samo delimičan, s obzirom da su iz GATT-a 1947. preuzeti Članovi 5, 8 i 10, o čijoj dopuni se pregovara u okviru pregovora WTO o TF. Oblast koja se odnosi na primenu nekih APNB, regulisana je brojnim sporazumima, poput Sporazuma o poreklu robe, Sporazuma o procedurama izdavanja uvoznih dozvola WTO, Sporazuma o određivanju carinske vrednosti, Sporazuma o kontroli robe pre njene isporuke, Sporazuma o primeni sanitarnih i fitosanitarnih mera. Primarni izvor APNB ne predstavlja nepostojanje regulative u ovoj oblasti, već upravo nedostatak adekvatnog trgovinskog kapaciteta potrebnog za primenu ove regulative, oličenog u radu prvenstveno carinske službe i ostalih državnih agencija i inspektorata, odnosno, službi čiji je rad povezan sa radom carinske službe. Osim Sporazuma o određivanju carinske vrednosti, WTO do sada nije donela nijedan sporazum koji se bavi regulisanjem rada carinske službe, što bi predstavljalo važnu regulativu i verovatno bi ranije uticalo na izgrađivanje trgovinskog kapaciteta. S obzirom da se to nije dogodilo, tek je sa smanjenjem carina i regulisanjem mnogih necarinskih barijera, došao do izražaja uticaj nedostatka trgovinskog kapaciteta

---

<sup>263</sup> O Kjoto Konvenciji više u tački 2.

na pojavu APNB u međunarodnoj trgovini. Brojne inicijative čiji je cilj izgradnja trgovinskog kapaciteta, kao i multilateralni pregovori o Olakšavanju međunarodne trgovine, vođeni pod okriljem WTO, predstavljaju osnov za očekivano smanjenje uticaja APNB u međunarodnoj trgovini.

Osnovni principi Olakšavanja međunarodne trgovine definisani su na osnovu nekoliko međunarodnih sporazuma, ili sporazuma koji je tek u planu, poput: GATT, Kjoto Konvencija, tekući pregovori o TF pod okriljem WTO i Nacrt tog Sporazuma.

Iako postoji više relativno sličnih definicija o procesu TF, ni za jednu se ne može reći da je „opšteprihvaćena“. U jednom od najširih pristupa ovom pitanju i to od strane UN, možemo reći da se radi o „**pojednostavljenju i standardizaciji procedura** i sa njima povezanih informacija, potrebnih da roba, u međunarodnoj trgovini, pređe put od prodavca ka kupcu, kao i da se obavi plaćanje u suprotnom smeru“.<sup>264</sup> Slična je i naredna definicija TF, prema kojoj se radi o “pojednostavljenju i harmonizaciji međunarodnih trgovinskih procedura i modernizaciji carina“.<sup>265</sup> Pod pojmom „trgovinske procedure“ misli se na aktivnosti, primenu i formalnosti koje se odnose na prikupljanje, prezentiranje, saopštavanje i upućivanje podataka neophodnih za obavljanje kretanja robe u međunarodnoj trgovini“.<sup>266</sup> Ukoliko se prva navedena definicija proširi elementima druge definicije, dobijamo kompletniju sliku procesa TF, prema kojoj proces TF „pokriva formalnosti, procedure, dokumenta i operacije koje se odnose na transakcije iz oblasti međunarodne trgovine. Da bi se ove transakcije mogle obaviti brže i lakše, potrebno je primeniti pojednostavljenje, harmonizaciju i standardizaciju.“<sup>267</sup> U skladu sa ovim stavovima, možemo prihvatiti opštu definiciju pojma TF, a to je da se radi o **procesu pojednostavljenja, harmonizacije i standardizacije** procedura koje se primenjuju u međunarodnoj trgovini.

---

<sup>264</sup> Tom Butterly, Maria Misovicova, “List of UNECE UN/CEFACT Recommendations on Trade Facilitation”, Internet, Sajt, [http://www.rciproject.com/other\\_files/RECOME~1.PDF](http://www.rciproject.com/other_files/RECOME~1.PDF), (10.07.2010.).

<sup>265</sup> International Chamber of Commerce, “ICC recommendations to WTO members on trade facilitation”, Policy Statement, Document No. 103-32/91, Paris, Internet: [www.wto.org/english/forums\\_e/ngo\\_e/icc\\_tradefac.doc](http://www.wto.org/english/forums_e/ngo_e/icc_tradefac.doc) (26.06.2010);

<sup>266</sup> Michael Engman “The Economic Impact of Trade Facilitation”, in: *Overcoming Border Bottlenecks — The Costs and Benefits of Trade Facilitation*, OECD, Paris, 2009, p. 83.

<sup>267</sup> UNECE, 2001, *National Trade Facilitation Bodies*, Document, ECE/TRADE/242, New York, p. 3.



Jedna od definicija Olakšavanja međunarodne trgovine jeste da je u pitanju „naziv koji je dat merama za pojednostavljenje i smanjenje uticaja spoljnotrgovinskih i carinskih procedura, ili nešto šire poimanje da je u pitanju „postojanje mogućnosti da bi se roba mogla brže kretati preko nacionalnih granica“.<sup>268</sup>

Proces Olakšavanja međunarodne trgovine predstavlja faktor konkurentnosti svake privrede na svetskom tržištu. Ne može se posmatrati kao sektorska politika, poput zaštite životne sredine, ili obrazovanja, već kao deo razvojne strategije svake zemlje. Upravo razvojnom strategijom, svaka zemlja teži ostvarenju i nekih od ciljeva iz oblasti međunarodne trgovine, kao što je promocija izvoza, primena regulatornih i administrativnih reformi, razvoj elektronskog poslovanja i razvoj logistike. Glavni cilj primene mera iz domena TF jeste smanjenje troškova koji nastaju u realizaciji spoljnotrgovinskih poslova, naročito onih troškova koji nisu neophodni, već nastaju dupliranjem zahteva za dokumentima i informacijama i na osnovu toga stvaranje transparentnog i predvidivog okruženja za razvoj međunarodne trgovine, bar kada su troškovi i vreme odvijanja spoljnotrgovinskih operacija u pitanju.

Proces Olakšavanja međunarodne trgovine možemo posmatrati i u širem i užem smislu. Radi se o skupu mera čiji je cilj smanjenje troškova izvoza i uvoza. U užem smislu, Olakšavanje međunarodne trgovine je povezano sa smanjenjem troškova koji nastaju na samom prelasku granice, odnosno, prilikom prolaska kroz carinsku kontrolu (*on-the-border-issues*), a da se tom prilikom ne misli na smanjenje troškova koji nastaju plaćanjem carinskih dažbina. Naime, smanjenje troškova kao deo procesa za Olakšavanje međunarodne trgovine treba da nastane pojednostavljenjem i standardizacijom carinskih formalnosti i administrativnih procedura u međunarodnoj trgovini. U širem smislu, ovaj proces pored smanjenja troškova koji nastaju na samom graničnom prelazu, podrazumeva i smanjenje troškova trgovine koji nastaju i izvan graničnih prelaza (*beyond-the-border-issues*), a koji su uslovljeni opštim stanjem

---

<sup>268</sup> Predrag Bjelić, "Trade Facilitation: Removing Administrative Trade Barriers", in Халықаралық Бизнес Университетінің Хабаршысы, Казакстан, Выпуск No. 1(11), январь-март 2009, p.114.

poslovnog okruženja konkretne zemlje, dostignutog kvaliteta njene infrastrukture, stepenom transparentnosti procedura koje se primenjuju i domaćim zakonodavstvom.<sup>269</sup>

Proces Olakšavanja međunarodne trgovine možemo posmatrati kao jedan dinamičan proces. Dakle, ne radi se o jednom zadatku, koji se izvrši, već o procesu stalnog usaglašavanja sa ostalim zemljama učesnicama u međunarodnoj trgovini, čime se utiče i na ostvarenje konkurentnosti na međunarodnom tržištu. Izazov je tim pre veći što sa jedne strane, proces TF treba da obezbedi takav trgovinski sistem da se sprovede efikasne kontrole trgovinskih lanaca namenjene opštoj bezbednosti, a sa druge strane, sve to uz stvaranje minimalnih troškova distribucije i kontrole, kao i uz minimalno potrebno vreme za obavljanje ovih operacija. Pored toga, potrebno je i da posao koji obavlja služba, odnosno, carinska služba, bude predvidiv i transparentan, a u skladu sa međunarodnim normama.

Olakšavanje međunarodne trgovine je proces koji se ne odnosi samo na jednu, užu oblast. Radi se o multifunkcionalnom pristupu, koji prema oceni UNCTAD-a, obuhvata:

1. Spoljnotrgovinsku infrastrukturu (kapacitet),
2. Transportnu infrastrukturu,
3. Zahteve za unapređenjem tehnologije;<sup>270</sup>

Ovaj proces će biti realizovan samo ukoliko navedene tri komponente dostignu odgovarajući nivo, a da bi to bilo ostvarivo, UNCTAD je sugerisao osnivanje interdisciplinarnih komiteta, koji bi bili zadušeni za efektivnu primenu mera iz domena TF. Ocenjeno je da će rad i uspeh ovih komiteta zavisiti od stepena povezanosti predstavnika privatnog sektora, predstavnika državne uprave, ali i tvoraca spoljnotrgovinske politike. Komiteti bi se bavili kako olakšavanjem međunarodne trgovine, tako i transporta, što je određeno i njihovim nazivom: Nacionalni komitet za olakšavanje međunarodne trgovine i transporta (*National Trade and Transportation Facilitation Committee —NTTFCs*).

---

<sup>269</sup> Alberto Portugal-Perez, John S. Wilson, "Export and Trade Facilitation Reform — Hard and Soft Infrastructure", *Policy Research Working Paper 5261*, World Bank, April 2010, Washington, p. 2.

<sup>270</sup> UNCTAD, *Trade Facilitation Handbook: National Facilitation Bodies: Lessons from Experience*, Document: UNCTAD/SDTE/TLB/2005/1, UN, New York, Geneva, 2006, p. 3.

Ukoliko bi se prethodno definisanje oblasti na koju se odnosi pojam Olakšavanje međunarodne trgovine, dalje razložio, prema oceni UNCTAD-a, dobijamo skup mera iz oblasti Olakšavanja međunarodne trgovine, a to su:<sup>271</sup>

1. Procedure, dokumenta i upotreba standarda i elektronskih poruka neophodnih za obavljanje spoljnotrgovinske transakcije;
2. Fizičko kretanje robe koje treba da bude olakšano i unapređeno zahvaljujući prvenstveno *povećanju transparentnosti i predvidivosti* u oblasti *usluga*, među kojima su i usluge carinske službe, zatim, učvršćivanjem *zakonodavnog okvira*, poboljšavanjem stanja *transportne i komunikacione infrastrukture*, kao i upotrebom savremene *informacione tehnologije*;
3. Upućivanje informacija koje se odnose na oblast spoljne trgovine, tačno na vreme, svim zainteresovanim učesnicima u realizaciji spoljnotrgovinskih poslova. U ovom domenu, UNECE je još Preporukom broj 4 iz 1974. godine, a zatim njenom dopunom iz 1999. godine, predlagao osnivanje tela specijalizovanih za TF (*Trade Facilitation Body — TFB*), u vidu efektivnog foruma u čijem radu bi učestvovali, kako privatni sektor, tako i predstavnici državne uprave, ali i tvorci spoljnotrgovinske politike, sve sa ciljem da se primene zajednički definisane mere iz oblasti TF.

Na međunarodnom nivou identifikovane su tri osnovne strategije koje su od suštinskog značaja za proces Olakšavanja trgovine:

- Ustanovljavanje standarda za **pojednostavljenje i harmonizaciju carinskih procedura**, od kojih je najznačajnija revidirana Kjoto Konvencija;
- Razvijanje međunarodne saradnje;
- Ulaganje napora u pružanje tehničke pomoći i stvaranje trgovinske infrastrukture, odnosno, **izgradnja trgovinskog kapaciteta**.<sup>272</sup>

Potrebno je koordinirano primenjivanje sve tri strategije, kako bi se moglo reći da se odvija proces Olakšavanja međunarodne trgovine.

---

<sup>271</sup> Ibid., p. 7.

<sup>272</sup> Sajt Globalnog partnerstva za Olakšavanje transporta i trgovine, Internet: [www.gfptt.org](http://www.gfptt.org) (10.09.2010.)

## **1. Inicijativa Svetske trgovinske organizacije za Olakšavanje međunarodne trgovine**

### **1.1. Međunarodno regulisanje administrativnih proceduralnih necarinskih barijera pre osnivanja WTO, Urugvajaska runda pregovora i osnivanje WTO**

U periodu nakon završetka Drugog svetskog rata i nakon donošenja GATT-a iz 1947. godine, necarinske barijere u međunarodnoj trgovini, a među njima i APNB, nisu predstavljale osnovnu temu pregovora vođenih u okviru osam održanih rundi pod okriljem GATT-a. Glavna pitanja o kojima je bilo reči, odnosila su se na carine kao glavne barijere u međunarodnoj trgovini. Administrativne barijere, tada veoma malo korišćene i proces njihovog smanjenja i ukidanja nazvan *Trade Facilitation*, samo su fragmentarno pomenuti u nekim od članova GATT-a. Radi se o sledećim članovima:

Članovi GATT-a iz 1947. godine u kojima su sadržani elementi procesa Olakšavanja trgovine, 5, 8 i 10, dalje su preuzeti prilikom potpisivanja Sporazuma o osnivanju WTO. Tokom pregovora o Olakšavanju međunarodne trgovine koji se vode pod okriljem WTO, već je upućen niz predloga za izmene i dopune ovih članova.

U **Članu 5 GATT-a o Slobodi tranzita** definisano je prvo šta zapravo predstavlja pojam tranzita i ko se sve može naći u tranzitu: „roba (uključujući i prtljag), kao i brodovi i ostala prevozna sredstva u tranzitu preko teritorije jedne strane ugovornice, kada prelaze preko te teritorije — ako se vrši sa ili bez pretovara, uskladištenja, ili promene načina prevoza — predstavljaju samo deo ukupnog prevoza koji i počinje i završava se van granica one strane ugovornice na čijoj se teritoriji obavlja.“<sup>273</sup> U Paragrafu 2 istog člana dalje se određuje sloboda kretanja za tranzitni promet čije je poreklo i odredište u drugim zemljama potpisnicama GATT-a. Pojam slobode podrazumeva da će sva roba i prevozna sredstva moći da pređu preko teritorije konkretne zemlje potpisnice, ukoliko se radi o robi u tranzitu, bez obzira na zastavu, ili zemlju porekla, ili odredišta, kao i da će sva prevozna sredstva i različite vrste robe, biti tretirane podjednako. Sadržaj Člana 5 u celosti, blisko je vezan sa pitanjem TF. U

---

<sup>273</sup> Tomislav Popović (urednik), *Rezultati Urugvajske runde multilateralnih trgovinskih pregovora — prevod*, Institut ekonomskih nauka, Beograd, 1996. godine, str. 449.

Paragrafu broj 3 u administrativnom smislu, jedino se zahteva da takav specifičan transport, odnosno roba u tranzitu, bude prijavljena carinarnici države na čiju teritoriju ulazi samo da bi je prešla i stigla u neku treću, ili četvrtu zemlju odredišta. Sadržaj ovog Paragrafa takođe onemogućava i primenu APNB, jer posebno naglašava da „transporti ove vrste, poreklom iz, ili opredeljenjem ka teritoriji drugih strana ugovornica, neće biti predmet otezanja, ili nepotrebnih ograničavanja i biće oslobođeni svih carina i tranzitnih dažbina“.<sup>274</sup> U kojoj meri je sloboda tranzita zagantovana i koliko činjenica da neka roba mora da tranzitira nimalo ne sme da utiče na slabljenje njene konkurentnosti na međunarodnom tržištu u odnosu na robu koja ne mora da tranzitira kako bi došla na krajnje odredište, govori i Paragraf 6 u kome se kaže da će „svaka strana ugovornica, proizvodima koji su tranzitirali preko teritorije ma koje druge strane ugovornice odobravati tretman ne manje povoljan od tretmana koji bi im bio odobren da su sa svog mesta porekla na mesto opredeljenja transportovani bez prelaza preko ove teritorije“.<sup>275</sup>

Nakon osnivanja WTO, predlozi koje su članice pružile kako bi se pojačalo dejstvo Člana 8, uglavnom su se odnosili na nediskriminatorne mere koje treba primenjivati prema robi u tranzitu. Ali, dodati su i zahtevi da se poveća pažnja prema pitanju bezbednosti, a da se pritom ne zadržava roba u tranzitu, kako bi joj se pružili ne manje povoljni uslovi u odnosu na robu koja ne mora da tranzitira preko teritorija više zemalja, pa čak i da se dodatno pojednostave zahtevi i smanji broj dokumenata, kao i da se ograniči fizička kontrola nad robom koja je u tranzitu.

U **Članu 8 GATT-a**, „**Takse i obaveze u vezi sa uvozom i izvozom**“ (*Fees and Formalities connected with Importation and Exportation*), na nekoliko mesta se evidentiraju moguće prepreke u međunarodnoj trgovini, koje bismo klasifikovali kao APNB. Prvo, u stavu 1-c Člana 8 se ukazuje na potrebu za korišćenjem međunarodnih standarda u pogledu procedura i dokumentacije i kaže se: „Strane ugovornice isto tako priznaju potrebu da se obuhvat i kompleksnost uvoznih i izvoznih formalnosti svedu na minimum, kao i da se umanje i uproste zahtevi u pogledu uvoznih i izvoznih dokumenata.“<sup>276</sup> Dakle, već 1947. godine, sa ovom prvom verzijom GATT-a, uočavamo

---

<sup>274</sup> Ibid., str. 445.

<sup>275</sup> Ibidem.

<sup>276</sup> Ibidem.

da je jedan od usporavajućih faktora međunarodne trgovine i tog doba, bilo postojanje komplikovanih spoljnotrgovinskih procedura, formalnosti, kao i veliki broj zahtevanih dokumenata. Takođe, APNB u međunarodnoj trgovini bi mogao predstavljati i strog tretman sitnijih propusta, koji bi carinske službe primenjivale, gde bi naplata tih propusta bila neuporedivo manja od iznosa izgubljene trgovine, a do toga bi moglo doći usled straha učesnika u spoljnoj trgovini od nesagledivih posledica. Na tu mogućnost je ukazano u Članu 8 (3) gde se kaže da „Nijedna strana ugovornica neće zavoditi stroge kazne za manje povrede carinskih propisa i carinskog postupka. Naročito, novčane kazne, koje se izriču za omaške i greške u dokumentima koji se podnose carinarnicama, neće premašivati iznose koji imaju karakter obične opomene ako se radi o omaškama i greškama koje se daju lako ispraviti i nisu učinjene sa namerom utaje, ili ne predstavljaju ozbiljnu nemarnost.“<sup>277</sup> Iako se ovom odredbom ukazalo na potrebu za razlikovanjem običnih opomena i manjih povreda carinskih propisa od ozbiljne nemarnosti i utaje, ovakvo samo kvalitativno određivanje dalo je priliku carinskim službama da budu više ili manje fleksibilne, tako da je postojanje neujednačenosti u tretmanu grešaka i propusta prilikom obavljanja carinskog postupka, svakako doprinelo obeshrabrivanju učesnika u međunarodnoj trgovini, kao i povećanju zaštite od uvoza na taj način. U istom Članu je određeno da se navedeno odnosi na sve vrste dažbina, taksi, formalnosti i propisa vezanih za spoljnotrgovinske poslove, a koji su nametnuti od strane administrativnih organa jedne zemlje. U to su uračunate i takse i propisi koji se odnose na: konzularne fakture, uvozne i izvozne dozvole, deviznu kontrolu, karantin, sanitarnu inspekciju, dezinfekciju i statističke usluge.

Svi predlozi koji se odnose na dalje pojašnjavanje i poboljšavanje sadržaja Člana 8, a nastali u periodu od kako je formirana WTO, odnose se na pojednostavljivanje i smanjivanje na samo neophodan minimum spoljnotrgovinskih formalnosti, dokumenata i zahteva za podacima i to sve na osnovu uvođenja standarda na međunarodnom nivou.<sup>278</sup>

---

<sup>277</sup> Ibid., str. 449.

<sup>278</sup> UNCTAD, 2008, *Documents Requirements in Maritime Transport*, Trust Fund for Trade Facilitation Negotiations — Technical Note No. 9, New York, Geneva.

U **Članu broj 10** takođe GATT-a iz 1947. godine, pod nazivom **Objavljivanje i administriranje propisa o trgovini**, ukazuje se na još jednu potencijalnu APNB, a to je moguća, namerna nedovoljna transparentnost, kada je u pitanju objavljivanje zakona, uredbi i odluka koje se odnose na oblast međunarodne trgovine. U stavu 1 istog člana se kaže: „Zakoni, uredbi, sudske i administrativne odluke opšteg karaktera ma koje strane ugovornice, koji se odnose na carinsku klasifikaciju i carinsku procenu proizvoda, na carinske stope, takse i ostale dažbine, kao i na zahteve, ograničenja ili zabrane u pogledu uvoza i izvoza ili transfera plaćanja u vezi sa njima ili koji se tiču prodaje, distribucije, transporta, osiguranja, uskladištenja, inspekcije, izlaganja, transformacije, mešanja, ili ma kog drugog korišćenja ovih proizvoda, biće publikovani u najkraćim rokovima, kako bi se vlade i trgovci mogli upoznati sa njima.“<sup>279</sup> U suprotnom, usled nedovoljne transparentnosti novodonetih zakona, odredbi, uredbi, koja često može predstavljati i namerni potez vlade određene države kako bi obeshrabrivala uvoz i štitila domaću proizvodnju, nametao bi se još jedan oblik APNB.

Pitanje transparentnosti, koja je predmet Člana 10, jeste: „osnovni princip bilo kog regulatornog procesa i ujedno, centralni element Olakšavanja međunarodne trgovine“.<sup>280</sup>

Pregovori o Olakšavanju međunarodne trgovine, pod okriljem WTO, još uvek se vode i Sporazum o Olakšavanju međunarodne trgovine još uvek nije donet. Tokom njihovog odvijanja, članice WTO su preduzele korake, odnosno primenile reforme, kako bi unapredile transparentnost definisanu Članom 10 GATT-a iz 1994. godine. Na primer, SAD, nedeljno objavljuju odluke, pravila, primedbe i apstrakte koji se odnose na pitanja iz oblasti carine, zatim, Kanada je formirala bazu za pretraživanje (*Automated Import Reference System — AIRS*) osnovnih zakona i pravila. U Japanu postoji vodič na engleskom jeziku za objavljivanje zakona i regulative koja se odnosi na zahteve carine u odnosu na spoljnotrovinke poslove (*Collection of Customs-Related Laws and Regulations*). Carinske procedure i regulativa su često dostupni i *on-line*, kako u Razvijenim zemljama, tako i u zemljama koje se nalaze u početnim fazama razvoja

---

<sup>279</sup> Tomislav Popović (urednik), *Rezultati Urugvajске runde multilateralnih trgovinskih pregovora — prevod*, Institut ekonomskih nauka, Beograd, 1996. godine, str. 451.

<sup>280</sup> UNCTAD, *Transport Newsletter No. 45*, UNCTAD/WEB/DTL/TLB/2010/1, 2010, p. 12.

informisanja *on-line*. Često se dešava da i regionalne ekonomske integracije pružaju *on-line* informacije za sve svoje članice, što je naročito važno za one zemlje koje još nisu ustanovile ovakav način izveštavanja na nacionalnom nivou. Primer je ASEAN koji ima sajt sa informacijama o carinskim procedurama u zemljama članicama.<sup>281</sup>

Pitanje transparentnosti je tokom pregovora o Olakšavanju međunarodne trgovine, koji se vode pod okriljem WTO, ocenjeno kao oblast u kojoj je bilo najviše predloga članica, s obzirom na osetljivost i značaj same teme. Očekuje se da će u nastavku pregovora biti izvršena dopuna sadržaja već postojećih pravila, poput Člana 10 GATT-a, a koji se tiče objavljivanja svih informacija koje se odnose na odvijanje međunarodne trgovine. Sve što se usvoji tokom trajanja pregovora u formi obaveza koje preuzimaju članice, trebalo bi da omogući predvidivost i dostupnost informacija koje se odnose na međunarodnu trgovinu.

### **Sporazum o pravilima o poreklu robe**

Pre Urugvajске runde pregovora, GATT nije niti regulisao, niti harmonizovao pitanje porekla robe, pa je onda svakoj zemlji ostavljeno da sama odredi svoje zahteve, iako su evidentirani neki pokušaji GATT-a. Naime, GATT je prvi put razmatrao ovo pitanje 1951. godine. Zatim, na osnovu preporuke Međunarodne trgovinske komore (*International Chamber of Commerce — ICC*) iz 1953. godine, GATT je osnovao radnu grupu o „Nacionalnosti uvezene robe“ (*Nationality of Imported Goods*). Međunarodnoj trgovinskoj komori se pripisuje da je ustanovila princip „**dovoljne obrade**“ (*substantial transformation*) kao osnov za priznavanje porekla prerađenim proizvodima. Prema ovom predlogu, proizvod koji je rezultat rada i materijala isključivo iz jedne zemlje, svakako da će nositi poreklo date zemlje. Ali, proizvod koji je rezultat rada i materijala koji su poreklom iz dve, ili više zemalja, nosiće poreklo one zemlje u kojoj je izvršena poslednja „dovoljna obrada“. Ovaj termin je korišćen da bi se njim objasnila potrebna količina obrade koja proizvodu dodeljuje „novu individualnost“.<sup>282</sup> Ovaj predlog je

---

<sup>281</sup> Internet: Sajt ASEAN-a, [www.aseansec.org/economic/customs/custmain.htm](http://www.aseansec.org/economic/customs/custmain.htm), (22.12.2010.)

<sup>282</sup> Prema: Joseph A La Nasa III, „Rules of Origin and the Uruguay Round’s Effectiveness in Harmonizing and Regulating Them“, *The American Journal of International Law*, Vol. 90, No. 4, 1996, p. 636.



odbačen od strane GATT-a, u trenutku kada je izložen, zato što su neke od potpisnica bile skeptične prema međunarodnoj definiciji porekla, smatrajući to pitanje neodvojivim od različitih nacionalnih ekonomskih politika zemalja potpisnica GATT-a. Ipak, tada dato tumačenje i danas je u upotrebi.

Naredni pokušaj harmonizacije predstavljala je Revidirana Kjoto Konvencija, odnosno Međunarodna Konvencija o pojednostavljenju i harmonizaciji carinskih procedura (*International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures*), doneta 1973. godine, koja je napravila iskorak u pogledu definisanja preferencijalnog i nepreferencijalnog porekla robe. Naime, ovom Konvencijom su potpisnici, primetivši da je koncept „dovoljne obrade“ prilično neodređen, odlučili da u aneksu Konvencije navedu čak tri načina za bolje, odnosno preciznije definisanje „dovoljne obrade“, uz ostavljanje diskrecionog prava svim stranama da pravilo o poreklu prilagode svojim potrebama.

Nakon pokušaja Međunarodne trgovinske komore i Kjoto Konvencije da uspostave harmonizovana pravila o poreklu robe, u trgovinskim odnosima naročito između velikih izvoznika, poput SAD i Evropske zajednice, dolazilo je do problema izazvanih upravo korišćenjem pravila o poreklu robe kao barijere uvozu u neku od tih zemalja. Evropska zajednica je naročito sa primenom zahteva za „domaćim sadržajem“ mogla ozbiljnije da ugrozi izvoz SAD na evropsko tržište, usled čega su SAD insistirale na uključivanju pravila o poreklu robe u okvire Urugvajске runde pregovora. A zatim su i SAD na sličan način primenjivale poreklo robe u preferencijalnim trgovinskim sporazumima. Tako je ovo pitanje uključeno u multilateralne pregovore pod okriljem Urugvajске runde i donet je *Sporazum o pravilima o poreklu robe*, ali samo za harmonizaciju nepreferencijalnih pravila o poreklu robe. Smatra se da se značajan nedostatak ovog Sporazuma upravo odnosi na neregulisano pitanje preferencijalnog porekla robe.

Ipak, u okviru Aneksa 2 Sporazuma o pravilima o poreklu robe, ukazano je da neki od opštih principa nepreferencijalnog pravila o poreklu robe, kao što su transparentnost, pozitivni standard, neretroaktivnost, kao i poverljivost podataka, mogu biti primenjeni i za preferencijalna pravila o poreklu robe, što je posebno važno, poslednjih dvadesetak

godina, tokom kojih je primećeno da se gotovo 45% svetske trgovine obavlja prema preferencijalnom principu<sup>283</sup>. Sporazum se nalazi u okviru GATT-a iz 1994. godine, odnosno u Aneksu 1A – Multilateralni sporazumi o trgovini robama, u okviru Sporazuma o osnivanju WTO. Od zemalja članica WTO se očekuje da se pridržavaju odredaba ovog Sporazuma, kao i da i u ovom pogledu harmonizuju svoja nacionalna zakonodavstva, kako bi bila u skladu sa pravilima WTO. Sporazum se ne bavi harmonizovanjem preferencijalnih pravila o poreklu robe, iako je bilo reči o potrebi harmonizovanja svih pravila o poreklu robe.

Sporazum o pravilima o poreklu robe donet je sa ciljem da se pospeše ciljevi GATT-a iz 1994. godine, da se donesu „jasna i predvidljiva pravila o poreklu“, da „sama pravila o poreklu ne predstavljaju nepotrebnu smetnju trgovini“, zatim da se „obezbedi transparentnost zakona, propisa i prakse vezane za pravila o poreklu, kao i da se „pravila o poreklu postave i primenjuju na nepristrasan, transparentan, predvidljiv, konzistentan i neutralan način“<sup>284</sup>.

Sporazum reguliše pravila kojima se određuje poreklo robe za potrebe *nepreferencijalnih* instrumenata trgovinske politike: tretmana najpovlašćenije nacije, antidampinške i kompenzatorne mere, zaštitne klauzule, zahteva koji se odnose na označavanje porekla robe na proizvodu, kvantitativnih restrikcija, kvota-carina, pravila porekla koja se koriste za potrebe vladinih nabavki.<sup>285</sup>

Ipak, u Zajedničkoj Deklaraciji u okviru Aneksa 2 je obrađeno i pitanje *preferencijalnih pravila o poreklu*, sa ciljem da se obezbedi veća transparentnost u njihovoj primeni, kao i da se obezbedi razvoj pravila o poreklu robe, imajući u vidu predložene proceduralne reforme. U ovoj Deklaraciji, preferencijalnim pravilima o poreklu robe se smatraju zakoni, propisi i administrativne odluke kojima se definiše osnov da bi data roba mogla imati preferencijalni tretman. Prema Deklaraciji datoj u Aneksu 2, Sekretarijatu WTO bi sve članice trebalo da dostave svoja preferencijalna pravila o poreklu robe, listu

---

<sup>283</sup> Peter Van den Bossche, *The Law and Policy of the World Trade Organization — Text, Cases and Materials*, Maastricht University, Cambridge University Press, New York, 2008, p. 436.

<sup>284</sup> „Sporazum o pravilima o poreklu robe“, u: *Rezultati Urugvajске runde pregovora*, redaktor Tomislav Popović, Institut ekonomskih nauka, Beograd, 1996, str. 222.

<sup>285</sup> Ibidem.

preferencijalnih aranžmana, odluke koje se odnose na preferencijalni tretman, kao i da u najkraćem roku dostave bilo kakvu promenu, ukoliko do nje dođe.

Pravila o poreklu robe se u ovom Sporazumu definišu kao: „zakoni, propisi i administrativne odluke opšte primene koje neka Članica primenjuje za utvrđivanje zemlje porekla robe“, izuzev pravila koja se odnose na razmenu po preferencijalnom carinskom tretmanu<sup>286</sup>. U Članu 2 se insistira da se pravilo o poreklu robe neće koristiti kao instrument za ostvarivanje trgovinskih ciljeva, već kao instrument tehničke prirode, kao i da „pravila o poreklu robe neće sama po sebi stvarati ograničavajuće, štetne ili efekte poremećaja međunarodne trgovine. Ona kao preduslov za utvrđivanje zemlje porekla neće nametati neopravdano teške zahteve, niti zahtevati ispunjavanje određenih uslova koji nisu povezani sa proizvodnjom ili izradom.“<sup>287</sup> Upravo ovim Članom je nagovešteno da samo određivanje porekla robe ne treba da deluje ograničavajuće na spoljnotrgovinske tokove, dakle da predstavlja APNB, kao i da se radi o instrumentu tehničke prirode, a ne o još jednom instrumentu protekcionističke spoljnotrgovinske politike. Procena porekla robe treba da bude izdata licu koje je zahtevalo, u najkraćem roku, a najkasnije u roku od 150 dana od dana podnošenja zahteva, a izdate procene treba da važe tri godine.

U prelaznom periodu od tri godine, članice su dobile obavezu da prvenstveno jasno definišu zahteve u vezi porekla robe za potrebe administrativnog utvrđivanja porekla robe. Posle okončanja prelaznog perioda, na snazi su ostali svi zahtevi koji su važili i tokom prelaznog perioda, uz dodatak da se uvede jednaka primena pravila o poreklu robe za sve namene koje su utvrđene Sporazumom, kao i da se uvedu pravila kojima će se odrediti koja je zemlja porekla za robu u celosti proizvedenoj u jednoj zemlji, kao i koja je zemlja porekla ukoliko je u njenoj proizvodnji učestvovalo više zemalja. Zaključeno je da to treba da bude zemlja u kojoj su izvršene poslednje značajne transformacije.

Primena harmonizovanih pravila o poreklu robe, bar kad je u pitanju nepreferencijalna trgovina, trebalo bi da doprinese skraćanju vremena i smanjenju troškova koje snose

---

<sup>286</sup> Ibidem.

<sup>287</sup> Ibidem.

učesnici u međunarodnoj trgovini, upravo zahvaljujući ujednačenim i predvidivim kriterijumima za određivanje zemlje porekla. Kada harmonizovana pravila o poreklu robe budu pridodata Sporazumu WTO o poreklu robe, tada će sve zemlje koje nisu primenjivale nepreferencijalno poreklo robe, morati da prihvate i primene Harmonizovano pravilo o poreklu robe. One zemlje koje imaju jedno, ili dva svoja pravila, moraće da ga usaglase sa Harmonizovanim i primene, kao i da prilagode svoje nacionalno zakonodavstvo, čime se smanjuje mogućnost da ova oblast bude izvor primene APNB.

### **Sporazum o procedurama izdavanja uvoznih dozvola**

Prva verzija ovog Sporazuma nastala je još tokom Tokijske runde pregovora pod okriljem GATT-a. Sporazum WTO je nastao tokom pregovora vođenih u okviru Urugvajске runde pregovora i to kao rezultat rada na reviziji i poboljšanju sadržaja Sporazuma o procedurama izdavanja uvoznih dozvola, koji je ugovoren tokom Tokijske runde pregovora. Nastao je kao rezultat uviđanja zemalja članica da neodgovarajuće izdavanje uvoznih dozvola može da deluje kao ograničavajući faktor i da predstavlja barijeru međunarodnoj trgovini. Smatra se da sam proces izdavanja uvozne dozvole lako može da se pretvori u veće administriranje nego što je to stvarno potrebno i da na taj način onemoguću određeni spoljnotrgovinski posao, dakle da postane APNB. Zato je sam proces izdavanja uvoznih dozvola definisan kao: „administrativna procedura koja se koristi za sprovođenje režima uvoznih dozvola, a pretpostavlja dostavljanje prijave, ili druge dokumentacije (osim dokumenata koji se traže za potrebe carinjenja), nadležnom administrativnom organu, što predstavlja preduslov za uvoz na carinsku teritoriju Članice koja uvozi“<sup>288</sup>. Osnovan je *Komitet za uvozne dozvole WTO*, u kom se nalaze predstavnici svih zemalja članica, a nadležnost mu je praćenje i ispitivanje funkcionisanja Sporazuma. Ovom Komitetu svaka zemlja treba da notifikuje izvore u kojima je objavila sve bitne informacije za sistem uvoznih dozvola, kao što su: informacije o postupku za dostavljanje zahteva za izdavanje uvozne dozvole, institucije i administrativna tela, kojima je potrebno dostaviti zahtev, spiskove proizvoda koji podležu sistemu uvoznih dozvola. Pored toga, sve članice treba Komitetu da notifikuju

---

<sup>288</sup> “Sporazum o procedurama izdavanja uvoznih dozvola” u: *Rezultati Urugvajске runde pregovora*, redaktor Tomislav Popović, Institut ekonomskih nauka, Beograd, 1996, str. 235.

pored procedure za izdavanje uvoznih dozvola i eventualne izmene ovih procedura i to u roku od 60 dana od dana objavljivanja. Upravo ovako određena procedura treba da umanji mogućnosti za nastanak APNB. U okviru Člana 1 Sporazuma, propisuje se da će pravila o procedurama izdavanja uvoznih dozvola biti „u primeni neutralna i da će se izvršavati na pravedan i ravnopravan način“<sup>289</sup>. I u ovom slučaju uočavamo težnju ka smanjenju postojanja mogućnosti za nastanak APNB. Sa istim ciljem, određeno je i da formulari za prijavu zahteva za izdavanje dozvole treba da budu što jednostavniji, kao i postupci za prijavljivanje, zatim, da će se podnosilac zahteva za izdavanje dozvole obratiti samo jednom administrativnom organu, a u slučaju da je potrebno mišljenje više od jednog administrativnog organa, njihov broj ne sme preći broj tri.

Pored toga, određeno je i da nijedan zahtev ne sme biti odbijen zbog sitnih grešaka u dokumentaciji, kao ni uvoz robe za koju je neophodno pribaviti uvoznju dozvolu, ukoliko postoji „manje variranje vrednosti, količine i težine u odnosu na iznos naznačen u dozvoli, do kog je došlo zbog pojave razlika u toku transporta, utovara robe u rinfuzi i drugih sitnijih razlika koje se javljaju u normalnim trgovinskim tokovima“<sup>290</sup>.

Sporazum o procedurama izdavanja uvoznih dozvola je regulisao proceduru izdavanja kako automatskih, tako i neautomatskih uvoznih dozvola. Za razliku od automatskih uvoznih dozvola, za čije je odobravanje određeno najviše 10 dana, u slučaju neautomatskih, određen je period od najviše 60 dana.

Samo u periodu od osnivanja Komiteta za uvozne dozvole, pa do 2001. godine, čak su 74 zemlje podnele žalbe u upitnicima koji su prosleđeni Komitetu. One se uglavnom odnose na pitanje povećanja transparentnosti informacija, kao i smanjenja negativnog uticaja na odvijanje trgovinskih tokova, koje stvaraju neautomatske uvozne dozvole.<sup>291</sup> Iako je sadržina Sporazuma o procedurama izdavanja uvoznih dozvola, sveobuhvatna i odnosi se na neke od osnovnih ciljeva procesa TF, koji se vodi i pod okriljem WTO, kao što je povećanje transparentnosti informacija vezanih za poslove izvoza, ili uvoza,

---

<sup>289</sup> Ibidem.

<sup>290</sup> Ibid., str. 236.

<sup>291</sup> Massimo Geloso Grosso, “Non-automatic Import Licensing”, in *Looking Beyond Tariffs — The Role of Non-tariff Barriers in World Trade*, OECD, Paris, 2005, p.121.

zatim, pojednostavljivanje zahteva i formalnosti, kao i njihova harmonizacija, pokazalo se da i to nije dovoljno. Dakle, nije problem sadržina samog Sporazuma u pitanju, već daleko više njegova implementacija, što oblast izdavanja uvoznih dozvola može učiniti izvorom APNB.

### **Određivanje carinske vrednosti robe**

Počev od pedesetih godina prošlog veka, carinske dažbine, odnosno carinski dug se procenjivao u mnogim zemljama prema „**briselskoj definiciji vrednosti**“ (*Brussels Definition of Value* — BVD). Prema ovoj definiciji vrednost koja bi se koristila u carinske svrhe, bila bi „**normalna tržišna cena**“ koja predstavlja cenu koja se formira na slobodnom tržištu u odnosu kupca i prodavca, ona bi bila tačno određena za svaki proizvod i prema njoj bi se izračunavale carinske dažbine. Ukoliko bi došlo do odstupanja od ove cene konkretne robe koja se uvozi u neku zemlju, te razlike gotovo da nisu uočavane, odnosno uzimane su u obzir samo ukoliko bi deklarirana cena bila viša od normalne tržišne cene koja je navedena u listi. Ukoliko bi pak, deklarirana cena uvozne robe bila niža od cene navedene na listi, u obzir bi se uzimalo samo smanjenje do 10%. Tako bi i najkonkurentnija roba, najčešće bila ocarinjena kao da se radi o robi sa normalnom tržišnom cenom i carinske dažbine bi bile jednake kao i za robu koja je skuplja. To je naravno izazvalo nezadovoljstvo spoljnotrgovinskih preduzeća, a i pored toga, nastajali su i novi proizvodi, koji nisu uvršteni na listu, kao i mnogi retki proizvodi, pa je to proizvelo praktične poteškoće kada se takva roba uvozi. U to vreme, SAD su smatrale da je potreban jedan fleksibilniji jedinstven metod za procenu vrednosti, tako da se u SAD, BVD nije upotrebljavala.

Pitanje carinske vrednosti regulisano je na osnovu dva dostignuća iz prošlosti. Jedno je Član 7 GATT-a iz 1947. godine, a drugo je Sporazum o carinskoj vrednosti Finalnog akta Urugvajске runde pregovora iz 1994. godine. U okviru Tokijske runde pregovarano je i 1979. godine je ugovoren Sporazum o primeni Člana 7 GATT-a, a Sporazum o carinskoj vrednosti Finalnog akta Urugvajске runde predstavlja samo reviziju Sporazuma donetog na Tokijskoj rundi.

Sadržaj Člana 7 iz GATT-a 1947. godine odnosi se na određivanje carinske vrednosti uvezene robe koja bi „trebalo da se zasniva na stvarnoj vrednosti uvoznog proizvoda na koju se primenjuje carina, ili na stvarnoj vrednosti sličnog proizvoda i ne bi trebalo da se zasniva na vrednosti proizvoda domaćeg porekla, ili na proizvoljnim, ili fiktivnim vrednostima“<sup>292</sup>. Takođe, u ovom Članu je definisana i „**stvarna vrednost**“ i to kao cena po kojoj se, u uslovima potpune konkurencije, prodaje uvezena i slična roba na tržištu zemlje uvoznice. Ukoliko se stvarna vrednost ne može odrediti na taj način, Član 7 ukazuje da bi stvarna vrednost tada trebalo da se zasniva na ekvivalentu koji je najbliži datoj vrednosti.

Sporazum o određivanju carinske vrednosti donet na Tokijskoj rundi pregovora zasniva se na proceni vrednosti robe na osnovu **transakcione vrednosti**, odnosno, na osnovu podataka koliko je ona stvarno plaćena, ili koliko se proceni da bi mogla biti plaćena. Dakle, carinsku vrednost robe čini njena transakciona vrednost, odnosno, njena ugovorena cena. Većina zemalja članica koristi podatak o vrednosti robe obračunate prema CIF klauzuli, za određivanje carinske vrednosti robe, dok SAD koriste nižu vrednost robe, prema FOB klauzuli.<sup>293</sup> Glavni cilj je bio stvaranje jedinstvenog, pravednog i neutralnog sistema za procenu vrednosti robe prilikom njenog uvoza, a sve to zahvaljujući potvrđivanju trgovinske realnosti, odnosno, uzimanjem za merodavnu cenu koja je stvarno plaćena za konkretnu robu. Ukoliko se carinska vrednost ne može utvrditi na ovaj način, ili je cena nerealna, Sporazum je predvideo nekoliko mogućnosti, odnosno metoda utvrđivanja vrednosti na bazi postojećih podataka, ali pod uslovom da se primena metoda uskladi sa njihovim propisanim, hijerarhijskim redosledom: transakciona vrednost *identične robe*, transakciona vrednost *slične robe*, *deduktivni metod*, *metod izračunavanja* i *metod povlačenja (fall-back method)*, kao poslednji metod koji se primenjuje, kada nijedan od prethodnih pet metoda nije bilo moguće primeniti.

---

<sup>292</sup> Tomislav Popović (urednik), *Rezultati Urugvajске runde multilateralnih trgovinskih pregovora — prevod*, Institut ekonomskih nauka, Beograd, 1996. godine, str. 448.

<sup>293</sup> Peter Van den Bossche, *The Law and Policy of the World Trade Organization — Text, Cases and Materials*, Maastricht University, Cambridge University Press, New York, 2008, p. 434.

Sporazum je Članom 17 dao i ovlašćenja carinskoj službi, da ukoliko posumnja u istinitost podataka iz dokumenata, ima pravo da se uveri u istinitost i tačnost svake izjave, dokumenta, ili deklaracije, koje se podnose carinskoj službi. Prvenstveno, carinska služba može da zatraži dodatna objašnjenja od uvoznika, pa ukoliko ona izostanu, služba može odlučiti da carinsku vrednost ne odredi prema metodu transakcione vrednosti i o tome treba da obavesti uvoznika. Kako ova ovlašćenja ne bi postala izvor novih APNB, rešenje se nalazi u povećanju efikasnosti rada carinske službe, kao i celokupnom procesu modernizacije njenog rada.

### **Sporazum o kontroli robe pre njene isporuke**

Jedan od mnogobrojnih multilateralnih sporazuma iz Aneksa 1A o trgovini robama, koji je deo Sporazuma o osnivanju WTO jeste i Sporazum o kontroli (inspekciji) robe pre njene isporuke. Kontrola podrazumeva kontrolu robe pre njene isporuke, ali samo kontrolu koju je ugovorila vlada konkretne zemlje. Vršena je kontrola robe namenjene izvozu u zemlji izvoza, kako bi se utvrdilo da li kvalitet, kvantitet i cena robe koja treba da se isporuči, odgovara uslovima navedenim u kupoprodajnom ugovoru. To je bilo znatno praktičnije, u odnosu na drugu mogućnost, da se sačeka da roba stigne u određenu zemlju, pa da se u toj zemlji utvrdi da li količina, kvalitet i cena odgovaraju uslovima iz ugovora. Ova druga mogućnost je stvarala dodatne troškove vraćanja robe izvozniku, ukoliko bi se prilikom kontrole u zemlji uvoza utvrdilo da postoje razlike između ugovorenog i onoga što je stiglo u zemlju uvoza. Potpisnice Sporazuma su usaglasile stavove da je kontrola robe pre njene isporuke korisna za mnoge DC, kako bi izvršile verifikaciju cena, kvaliteta i količine robe, da se ovaj proces mora obavljati bez nepotrebnih kašnjenja i nejednakog tretmana (što je često korišćeno i predstavljalo je APNB), kao i da je potrebno da se obezbedi transparentnost delovanja agencija za kontrolu robe pre njene isporuke i zakona i propisa koji se odnose na kontrolu robe pre njene isporuke. Nedostatak zahtevane transparentnosti je do donošenja ovog Sporazuma takođe predstavljao čest uzrok nastanka APNB.

Sporazum definiše nekoliko važnih kategorija učesnika u kontroli robe pre njene isporuke, kao i i njihova prava i obaveze nad kojima se uspostavlja međunarodni okvir.



Prema Članu 1 Sporazuma, aktivnosti kontrole robe pre njene isporuke odnose se na aktivnosti potrebne da se verifikuju cena, kvalitet, kvantitet robe, kao i devizni kurs, finansijski uslovi i svrstavanje robe koja se dalje izvozi prema carinskoj tarifi. Kontrola će se izvršavati prema standardima koji su ugovoreni ugovorom, ili usled izostanka dogovora, na osnovu međunarodnih standarda, a sve to na transparentan način. Za transparentnost je odgovorna Članica korisnica koja je i angažovala agenciju za kontrolu na teritoriji Članice izvoznice i to tako da mora osigurati da, agencija za kontrolu robe, kada ih izvoznici kontaktiraju prvi put, dostavi listu svih informacija koje su im neophodne, odnosno spisak procedura i kriterijuma za kontrolu i verifikaciju deviznog kursa i cene. Upravo u ovoj odrednici se naglašava izbegavanje mogućnosti za nastanak APNB.

Obaveza Članica korisnica je i da osiguraju da sve agencije za kontrolu robe tretiraju primljene podatke i informacije kao poslovne tajne, a naročito da ih ne otkrivaju trećoj strani. Takođe su Članice korisnice obavezne da osiguraju da agencije za kontrolu ne zahtevaju od izvoznika važne informacije poput: podataka o proizvodnji, patentima, licencama, neobjavljenim tehničkim podacima, troškovima proizvodnje, nivou profita. Obaveza je i da se obezbedi da agencije ne kasne sa obavljanjem kontrole isporuka i da se kontrola izvrši onoga dana koji je dogovoren između agencije i izvoznika, kao i da će agencije, najkasnije pet dana nakon prijema robe na kontrolu, izdati jasan izveštaj o nalazu.<sup>294</sup>

Samo ovaj navedeni spisak obaveza koje Članica korisnica treba da ispuni, ukazuje na veliki broj mogućnosti za stvaranje APNB, u vremenu pre potpisivanja Sporazuma. A i nakon donošenja Sporazuma, sama primena svih ovih obaveza može predstavljati APNB. Dakle, nije problem nedostatak Sporazuma, već razlike u njihovoj primeni, koje mogu predstavljati barijeru.

---

<sup>294</sup> Prema: "Sporazum o kontroli robe pre isporuke", u: Tomislav Popović (urednik), *Rezultati Urugvajске runde multilateralnih trgovinskih pregovora — prevod*, Institut ekonomskih nauka, Beograd, 1996. godine, str. 212-221.

## **Sporazum o primeni sanitarnih i fitosanitarnih mera**

Ovaj Sporazum je deo Aneksa 1 Multilateralnog sporazuma o trgovini robama, koji je dodat Sporazumu o osnivanju WTO. Osnovne pretpostavke Sporazuma baziraju se na primeni mera kojima se štiti zdravlje ljudi, životinja i biljaka, ali već prva rečenica ukazuje na rezervu koja se tom prilikom mora uzeti u obzir. Radi se o potrebi da se mere zaštite primene na takav način da se ne mogu pretvoriti u „sredstvo arbitrarne, ili neopravdane diskriminacije“ između zemalja Članica, ili u „vid prikrivene restrikcije međunarodne trgovine“.<sup>295</sup> Cilj Sporazuma je da dovede primenu sanitarnih i fitosanitarnih mera u jedinstven multilateralni okvir prava i obaveza, a sve to sa ciljem da se minimiziraju mogući negativni efekti na međunarodnu trgovinu. Takođe, Sporazum upućuje i na potrebu za harmonizovanjem sanitarnih i fitosanitarnih mera između zemalja Članica. Odredbe ovog Sporazuma odnose se na sve sanitarne i fitosanitarne mere koje mogu da utiču na međunarodnu trgovinu. U isto vreme odredbe Sporazuma se ne odnose na prava koje članice ostvaruju na osnovu Sporazuma o tehničkim preprekama trgovini. Dakle, sam Sporazum ne postavlja pitanje potrebe, ili ukidanja primene sanitarnih i fitosanitarnih mera, već to smatra pravom svake članice koja tako štiti zdravlje ljudi, životinja i biljaka, ali odredbe Sporazuma ukazuju na probleme same primene sanitarnih i fitosanitarnih mera, kojima se namerno ograničava pravo pristupa tržištu i onemogućava konkurencija iz inostranstva, sve sa ciljem zaštite domaćih proizvođača.

Od zemalja Članica se zahteva da osiguraju primenu sanitarnih i fitosanitarnih mera „samo u obimu koji je neophodan da se zaštiti život i zdravlje ljudi, životinja i biljaka“, kao i da primena treba da bude zasnovana isključivo na naučnim principima, a i da Članice treba da osiguraju „da njihove sanitarne i fitosanitarne mere ne vrše arbitrarne i neopravdanu diskriminaciju između Članica u uslovima kada preovladavaju slični uslovi, uključujući diskriminaciju između njene sopstvene teritorije i teritorije ostalih Članica“.<sup>296</sup> Sporazumom se zabranjuje da Članice primenjuju ove mere na način koji bi predstavljao prikrivenu restrikciju međunarodne trgovine. Članice moraju oformiti

---

<sup>295</sup> “Sporazum o primeni sanitarnih i fitosanitarnih mera” u: *Rezultati Urugvajске runde pregovora*, redaktor Tomislav Popović, Institut ekonomskih nauka, Beograd, 1996, str. 66.

<sup>296</sup> Ibid., str. 67.

informativne punktove koji će pružati informacije o merama svim zainteresovanim Članicama.

U Aneksu C Sporazuma o sanitarnim i fitosanitarnim merama definisano je nekoliko obaveza za zemlje čiji organi vrše kontrole. Time su donekle, na međunarodnom nivou, definisani okviri procedura koje se primenjuju, kako se sanitarne i fitosanitarne mere ne bi pretvorile u dobru podlogu za primenu APNB, a sve sa ciljem zaštite domaćih proizvođača. Obaveze za zemlje Članice čiji organi vrše kontrole jesu da osiguraju obavljanje procedure bez nepotrebnog kašnjenja, kao i na način koji nije nepovoljniji prema uvoznim proizvodima u odnosu na domaće proizvode, zatim da osiguraju postojanje standardnog perioda obrade svake procedure, kao i ispitivanje kompletnosti dokumentacije i informisanje njihovog podnosioca o elementima koji nedostaju, zatim, obaveza traženja samo neophodnih informacija i dokumenata za obavljanje same kontrole, obaveza obezbeđenja poverljivosti informacija o uvezenim proizvodima, istih kao i u slučaju domaćih proizvoda. I takse koje se naplaćuju treba da odgovaraju nastalom trošku usled činjenja usluge, a njihov iznos mora biti jednak u slučaju uvezenih, kao i u slučaju domaćih proizvoda.

U Sporazumu se navodi da su „zahtevi u pogledu procedura kontrole, inspekcije i odobrenja pojedinačnih uzoraka proizvoda, ograničeni na ono što je razumno i neophodno“<sup>297</sup>. Iako je veoma korisno da postoje definisani okviri, poput upravo navedenog, radi se i o prilično uopštenim odrednicama u kojima leže osnove za moguću primenu APNB, jer svaka kontrola može da opravda većinu svojih zahteva sa rečima „razumno i neophodno“ i da na osnovu povećanja broja zahteva usporava proces kontrole robe koja se uvozi, a da roba tom prilikom izgubi deo kvaliteta, ili kvantiteta i time bude stavljena u inferioran položaj u odnosu na domaću robu.

Sporazum je definisao načine uvođenja sanitarnih i fitosanitarnih mera, kao i okvire u kojima će ove mere biti definisane, tako da ne utiču restriktivno na međunarodnu trgovinu, pa je čak definisao i načine na kojima će se bazirati kontrole, inspekcije i davati odobrenja. Ipak je u slučaju mnogih zemalja ostalo mogućnosti da koriste

---

<sup>297</sup> Ibid., str. 80.

sanitarnu i fitosanitarnu kontrolu kao barijeru uvozu, a sve to sa ciljem zaštite domaćih proizvođača. Članice izvoznice mogu posumnjati da je uvedena mera zemlje uvoznice upravo sa namerom da postavi ograničenje njenom izvozu, ili da se radi o meri koja nije zasnovana na međunarodnim standardima, pa tada mogu od zemlje uvoznice zahtevati objašnjenje razloga za uvođenje takvih mera. Ukoliko je uvedena mera u saglasnosti sa međunarodnim standardima, ali se njeno administriranje, odnosno sam proces kontrole zasniva na stvaranju namerne prepreke za uvoz robe, u tom slučaju se radi o APNB.

## 1. 2. Nove teme

*Prva Ministarska konferencija održana je u Singapuru* i to u periodu od 09.12.-13.12. 1996. godine. Razlog sazivanja ove Konferencije bilo je sagledavanje rezultata rada WTO u prethodne gotovo dve pune godine njenog postojanja. Rezultat Konferencije bilo je usvajanje Ministarske deklaracije u kojoj su izneti zaključci Ministara o sledećim oblastima: trgovina i razvoj, uloga WTO, prijem u članstvo i regionalni sporazumi. Ovom Deklaracijom članice WTO su pozvane da nastave pregovore o oblastima o kojima se nije pregovaralo pod okriljem GATT-a, ili se pak, nije dolazilo do odgovarajućih rešenja, a nedostatak regulative u tim oblastima je prouzrokovao ometanje trgovinske liberalizacije na međunarodnom nivou. Te oblasti su: poljoprivreda, usluge i spoljnotrgovinski aspekti prava intelektualne svojine. Pored ovih osnovnih oblasti, predloženo je da se pregovori nastave i izvrše neophodne revizije koje bi se odnosile na pitanja: antidampinga, rešavanja sporova, **sanitarne i fitosanitarne mere, uvozne dozvole**, subvencije, kompenzatorne mere, **barijere trgovini** i tekstil i odeću. Mere iz domena Olakšavanja međunarodne trgovine predstavljaju jednu od važnih tema o kojima se govorilo u Singapuru i zato pripadaju „Singapurskim temama“.

O barijerama trgovini, među kojima su značajnu ulogu imale upravo administrativne barijere, sa iznenada povećanim učešćem, raspravljano je tokom ove Konferencije, a ujedno su i preduzeti prvi konkretni koraci radi uspostavljanja regulative na međunarodnom nivou. Tokom Singapurske Ministarske konferencije dato je uputstvo **Savetu sa trgovinu robom** da „preduzme odgovarajuće korake u pogledu istraživačkog

i analitičkog rada baziranog na radu ostalih međunarodnih organizacija, na pitanju pojednostavljenja trgovinskih procedura, kako bi se procenio delokrug pravila u ovoj oblasti“.<sup>298</sup> Nakon završetka ove Konferencije, Sekretarijat WTO je pripremio izveštaj o ostalim međunarodnim organizacijama, uključujući i nevladine organizacije, koje su se bavile procesom TF u celosti, ili samo određenim aspektima za pojednostavljenje trgovinske procedure. Izveštaj se odnosio na oko 15 organizacija.

Posebno mesto prilikom uočavanja potreba za pristupanjem procesu TF, od sredine devedesetih godina prošlog veka, ima intenziviranje upotrebe informacionih i komunikacionih tehnologija, kada je UNCTAD uočio mogućnosti koje pružaju informacione mreže, naročito kada bi se koristile za unapređenje međunarodne trgovine. Sa tim ciljem su UN 1994. godine u Kolambasu u Ohaju, organizovale **Svetski samit o trgovinskoj efikasnosti** (*UN Trade Summit on Trade Efficiency*), ili **Kolambas samit**. Međunarodna trgovina bi se mogla unaprediti, što je uočeno tokom Samita, ukoliko bi se informacione tehnologije povezale sa svakom karikom lanca spoljnotrgovinskog posla i na taj način bi se smanjili transakcioni troškovi u međunarodnoj trgovini. Ovaj samit se smatra pretečom uvođenja oblasti TF u multilateralne pregovore, koji su ovu oblast inkorporirali već 1996. godine tokom Ministarske konferencije u Singapuru.

Nakon Prve ministarske konferencije, nastavljen je rad na temi TF i kao rezultat potrebe za novim okupljanjem po ovom pitanju, sazvan je **Simpozijum o Olakšavanju međunarodne trgovine, pod okriljem WTO** (*WTO Trade Facilitation Symposium*), koji je održan 9-10. marta 1998. godine. Ovaj Simpozijum posvećen pitanju Olakšavanja međunarodne trgovine, održan je u godini kada je obeležena pedesetogodišnjica multilateralnog trgovinskog sistema. U pozdravnom govoru Generalnog direktora Renata Rudiera (*Renato Ruggiero*) naglašeno je da su carine značajno smanjene u prethodnih pedeset godina, kao i neki oblici nekarinskih barijera, poput kvantitativnih ograničenja, što se tiče instrumenata spoljnotrgovinske politike. Ipak, primećeno je da paralelno sa ovim smanjenjem, međunarodnu trgovinu sve više opterećuje grupa „manje vidljivih barijera“ (*less visible barriers*), čiji je uzrok nedovoljno efikasno upravljanje i organizacija transakcija iz oblasti spoljnotrgovinskog

---

<sup>298</sup> Sajt WTO, „WTO Trade Facilitation Symposium“, Internet: [www.wto.org/english/news\\_e/spr\\_e/facili\\_e.htm](http://www.wto.org/english/news_e/spr_e/facili_e.htm) (06.02.2010.)

poslovanja. Iako je konstatovano da je učinjen veliki iskorak u oblasti procene carinske vrednosti, uvoznih dozvola, standarda i tehničke regulacije i sanitarnih i fitosanitarnih mera, ukazano je i na administrativne barijere gde se pojavljuju „nevidljivi“ troškovi na račun zahtevanih dokumenata, kašnjenja izazvana procedurom, kao i nedostatak transparentnosti i predvidljivosti primene pravila i regulativa.<sup>299</sup>

Ruđiero je ove troškove nazvao „nevidljivim“, s obzirom na činjenicu da nemaju dodira sa spoljnotrgovinskom politikom zemalja u kojima nastaju. Iako su „nevidljivi“ sa ovog aspekta, ovi troškovi su itekako „vidljivi“ za heterogenu grupu trgovaca i potrošača, koji najviše gube njihovim postojanjem. I tada je bilo teško dati tačnu procenu ovih troškova, jer su značajno varirali u zavisnosti od varijabli koje bi se uzimale za kalkulaciju. Ipak, Ruđiero je izneo stav da „nevidljivi“ troškovi, u većini slučajeva, prevazilaze troškove carinskih dažbina.

### **1.3. Dnevni red za razvoj iz Dohe i pokretanje pregovora o Olakšavanju međunarodne trgovine**

Četvrta Ministarska konferencija pod okriljem WTO održana je u periodu od 09.11-13.11.2001. godine u Dohi, u Kataru i pored toga što je objedinila sve nerešene probleme prethodnih Konferencija, lansirala je „**Dnevni red za razvoj iz Dohe**“ (*Doha Development Agenda — DDA*), sa ciljem da se negiraju stavovi koji su se odnosili na razloge formiranja i postojanja WTO, da WTO postoji samo da bi promovisala interese Razvijenih zemalja. Novim pristupom prema DC, u nastavku procesa liberalizacije bile bi uzete u obzir i potrebe DC. Ministarska deklaracija iz Dohe od 14.11.2001. godine usvojila je odluku da će Savet za trgovinu robom pregledati, odobriti i poboljšati važne aspekte Članova 5, 8 i 10 GATT-a 1947. godine i definisati potrebe i prioritete za Olakšavanje međunarodne trgovine svih članica WTO, a naročito DC i LDC. Učesnici Konferencije su se složili da je neophodno pojednostavljivanje spoljnotrgovinskih procedura i celokupnu inicijativu nazvali „**Olakšavanje međunarodne trgovine**“ (*Trade Facilitation*). Za 2001. godinu se vezuje sam naziv, iako je inicijativa zvanično pokrenuta kasnije.

---

<sup>299</sup> Ibidem.

Predviđeno je da Konferencija u Dohi zapravo bude neka vrsta garancije siromašnim zemljama, a na tu činjenicu ukazuje upravo naziv „Dnevni red za razvoj“ (*Development Agenda*). Predviđanje koje je dala Svetska banka da će DC dobiti oko 350 milijardi USD do 2015. godine, dovelo je do zaključka da će oko 140 miliona ljudi koji žive ispod linije siromaštva koja se svodi na 2 USD dnevno, poboljšati svoje uslove života i prevazići tu granicu.<sup>300</sup>

Ova predviđanja su zasnovana na realnim očekivanjima od procesa trgovinske liberalizacije, odnosno, ukoliko se usled liberalizacije smanje carinske tarife i subvencije u Razvijenim zemljama, onda će DC moći značajnije da povećaju svoj izvoz i zahvaljujući tom povećanju, moći će da ostvare svoje razvojne ciljeve. Očekivane koristi od liberalizacije međunarodne trgovine, svakako su približile DC pregovaračkom stolu. Bilo je sasvim racionalno da DC očekuju povećanje izvoza u Razvijene zemlje nakon smanjenja carina i tradicionalnih necarinskih barijera. Ali, jedan segment necarinskih barijera odnosno grupa „administrativnih barijera“ postao je poligon za povećanje primene i uticaja barijera koje su sve do kulminacije trgovinske liberalizacije, imale samo marginalnu ulogu kao barijere u međunarodnoj trgovini. Naravno, do povećanja primene administrativnih proceduralnih necarinskih barijera u međunarodnoj trgovini, nije došlo tokom poslednje dve decenije sasvim slučajno. U tom periodu, napravljeni su značajni koraci spoljnotrgovinske liberalizacije, imajući u vidu naročito rezultate Urugvajске runde pregovora i od tog procesa se očekivalo da će povećati učešće DC u međunarodnoj trgovini. Primena APNB upravo bi onemogućila DC da povećaju svoj izvoz u Razvijene zemlje i da tako konačno iskoriste svoju priliku oličenu u smanjenim carinama i subvencijama. Čak i grupa LDC, koja je nakon Šeste Ministarske konferencije održane u Hong Kongu u periodu 13-18. decembra 1995. godine dobila pravo pristupa tržištima Razvijenih zemalja bez carina i bez kvota, takođe bi bila onemogućena da izvozi u Razvijene zemlje upravo zbog primene tehničkih i administrativnih barijera, poput antidampinga, ili sanitarnih mera i propisa koje su uvele Razvijene zemlje.

---

<sup>300</sup> Sungjoon Cho, „Beyond Doha’s Promises: Administrative Barriers as an Obstruction to Development“, *Berkley Journal of International Law*, Vol. 25, Issue 3, Berkley, 2007, p. 396.

Iako su zahtevi Ministarske deklaracije iz Dohe u pogledu TF bili prilično jasni, **inicijativa WTO za pokretanje pregovora o Olakšavanje međunarodne trgovine**, lansirana je tri godine kasnije, tek 01.08.2004. godine, odlukom Opšteg saveta WTO, Aneksom D „**Julskog paketa**“, a u okviru Razvojnog plana iz Dohe. Ovo se može objasniti neslaganjima do kojih je došlo upravo između kategorija Razvijenih zemalja i DC, a po pitanju TF. Naime, DC su smatrale da su predlozi Razvijenih zemalja, među kojima je prednjačila EU, samo osnova za stvaranje nove dominantne pozicije ovih zemalja, čak i u oblasti kakva je TF. To neslaganje je prekinuto donošenjem „Julskog paketa“. U aneksu D je objašnjeno na koji način će se odvijati pregovori o TF. Pored toga, iskazane su pohvale ostalim međunarodnim organizacijama, čije su inicijative u znatnoj meri do tada doprinosile procesu TF, a to su WCO, MMF, OECD, UN, sa posebnim osvrtom na aktivnosti koje je preduzimao UNCTAD u pružanju tehničke pomoći i u izgradnji kapaciteta. Ukazano je i na posebnu poziciju DC sa predlogom da im se odobri pravo na Poseban i različit tretman, na čemu su DC i do tada insistirale. Takođe je ukazano i na nedostatak sredstava DC koja bi one mogle usmeriti radi primene mera iz domena TF, pa da im je stoga neophodno pružiti tehničku pomoć i pomoć za izgradnju kapaciteta, kako bi mogle neometano učestvovati u multilateralnim pregovorima. U okviru Aneksa D navedene su i precizno definisane obaveze donatora, a iskazan je i stav da DC bez te pomoći neće biti u mogućnosti da ispune obaveze koje će nastati završetkom pregovora o TF. Sve Singapurske teme postale su deo Razvojnog plana iz Dohe. Od tada zemlje članice učestvuju u pregovorima o TF.

Savet za trgovinu robom je oktobra 2004. oformio i **Pregovaračku grupu za Olakšavanje trgovine** (*WTO Negotiating Group on Trade Facilitation — NGTF*), čiji Radni plan obuhvata nekoliko važnih aspekata za realizaciju inicijative TF:

- Pojašnjavanje i poboljšavanje važnih aspekata Članova 5, 8 i 10 GATT-a 1994,
- Poseban i različit tretman DC i LDC,
- Pitanje Najmanje razvijenih zemalja sveta,
- Identifikovanje potreba i prioriteta iz domena TF, sa posebnim osvrtom na troškove koje će iziskivati predložene mere,
- Tehnička pomoć i pomoć namenjena izgradnji kapaciteta,



- Saradnja sa ostalim međunarodnim organizacijama.<sup>301</sup>

Za prvih sedam meseci rada, ova grupa je održala sedam sastanaka, tokom kojih je podneto čak 47 dokumenata sa predlozima i to uglavnom od strane zemalja članica, samo jedan je podnela WCO, a šest predloga, Sekretarijat WTO. Od tih 40 predloga koje su podnele članice, pet predloga se odnosilo na dopune i izmene Člana 5, a 11 na Član 10, a nekoliko predloga je obuhvatalo više članova odjednom.<sup>302</sup>

Tokom Šeste Ministarske konferencije, održane decembra 2005. godine u **Hong Kongu**, navedeno je da Ministri nastavljaju pregovore o TF, na način na koji su oni planirani Aneksom D „Julskog paketa“. Tokom ove Konferencije, ustanovljena je posebna inicijativa za stvaranjem Programa pomoći za razvoj trgovine (*Aid for Trade — AfT*), sa ciljem da se pomogne DC i LDC u izgradnji kapaciteta neophodnog za njihovo ravnopravno učestvovanje u procesu pregovaranja o TF. Definisani ciljevi Programa su obuhvatali:

- da se omogući DC, naročito LDC da više i efektivnije koriste međunarodnu trgovinu kao sredstvo za razvoj, rast i smanjenje siromaštva;
- da se pruži pomoć DC i LDC da izgrade trgovinski kapacitet kako bi mogle da ostvare lakši pristup inostranim tržištima;
- da se ovim zemljama pruži pomoć kako bi olakšale primenu, primenile i prilagodile se procesu reforme i liberalizacije međunarodne trgovine;
- da im se omogući da pristupe nekoj od regionalnih ekonomskih integracija;
- da im se omogući da se neometano integrišu u globalni trgovinski sistem;
- da im se pruži pomoć prilikom primene Sporazuma o slobodnoj trgovini,<sup>303</sup>

S obzirom na broj članica koje učestvuju u ovim pregovorima, pravila dobre organizacije su podrazumevala i da se odrede platforme za saradnju. Ustanovljeno je da bi se za realizaciju ciljeva iz domena Olakšavanja međunarodne trgovine, koji su

---

<sup>301</sup> World Bank, *WTO Trade Facilitation Negotiations Support Guide*, Document TN/TF/W/51, 2005, p. 8 and WTO, *Work Plan and Schedule of Meetings*, Document TN/TF/1, 2004, p. 1.

<sup>302</sup> UNCTAD, *Trade Facilitation as an Engine for Development*, TB/B/COM.3/EM.24/2. Geneva, 2005, p.12.

<sup>303</sup> UNCTAD, MUNSA, *Discussing the Effective Implementation and Preservation of the Aid for Trade Work Program*, Document, W/2010/INF.1, Geneva, 2010, p. 2.

definisani na multilateralnom nivou, moglo ustanoviti više oblika saradnje i to: prvi oblik podrazumeva formiranje **Radnih grupa na nacionalnom nivou** (*National Working Group*). Do 2009. godine, čak 86 DC je stvorilo Radne grupe na nacionalnom nivou.<sup>304</sup> Drugi oblik podrazumeva formiranje regionalnog pristupa koji bi objedinjavao rad Radnih grupa u okviru jednog regiona, a to bi se realizovalo njihovim koordiniranjem od strane **Regionalnog sekretarijata** (*Regional Secretariat*). Treći oblik saradnje bi predstavljali **Nacionalni komiteti za Olakšavanje međunarodne trgovine i transporta** (*National Trade and Transport Committee*).

Iako su administrativne barijere i njihovo rastuće dejstvo na odvijanje međunarodne trgovine, uočeni tokom Četvrte Ministarske konferencije u Dohi, uglavnom su pomenute u pojmovnom smislu, odnosno identifikovane su, izvršena je kategorizacija i otpočeto je njihovo ispitivanje, ali je ostalo mnogo nedoumica o nadležnima za smanjenje njihove upotrebe, kao i o načinima njihovog kvantifikovanja i preuzimanja obaveza za smanjenje na godišnjem ili višegodišnjem nivou.

Tokom održavanja Četvrte Ministarske konferencije u Dohi 2001. godine, naglašeno je da je posmatranje procesa TF, kao posebne oblasti o kojoj će se voditi pregovori pod okriljem WTO, novijeg datuma. S obzirom da se sa analizom i istraživanjem ovog problema počelo intenzivnije nakon Prve ministarske konferencije u Singapuru, Četvrta Ministarska konferencija iz Dohe predstavljala je vremenski trenutak u kom je bilo jasno da je pitanje TF dovoljno sazrelo za pokretanje procesa pregovaranja.

Grupa zemalja članica koja se zalagala za uvođenje obavezujućih pravila iz oblasti TF, koja bi se odnosila na sve zemlje članice, predložila je pristup „na dva koloseka“. Predlog je podrazumevao da će se paralelno sa odvijanjem pregovora pristupiti izradi programa tehničke pomoći. Ovo je upravo primer jedne oblasti čije se regulisanje očekuje, a da nisu samo vođeni pregovori o preuzimanju obaveza, već je uočeno da postoje i zemlje koje preuzete obaveze neće moći da ispune ukoliko ne dobiju odgovarajuću tehničku pomoć.

---

<sup>304</sup> UNCTAD, *Report of the Multi-year Expert Meeting on Transport and Trade Facilitation on its second session*, Document: TD/B/B.I/MEM.1/6, Geneva, 2009, p. 11.

Predlog je koncentrisan na mere koje bi se odnosile na prelazak granične linije i na carinske procedure, kako bi se ubrzalo kretanje, isporuka robe i realizacija celokupnog spoljnotrgovinskog posla. Doneta je odluka da će nova pravila biti bazirana na sadržaju članova 5, 8 i 10 GATT-a, kao i na postojećim principima WTO, kao što su: transparentnost, pojednostavljenje, efikasnost i ne-diskriminacija.<sup>305</sup>

Posle početnog napretka u reviziji postojećih članova GATT-a, došlo je do usporavanja procesa na multilateralnom nivou, ali je od 2008-2010. godine intenzivirana primena usvojenih mere iz domena TF i to na regionalnom i nacionalnom nivou. Pregovačka grupa WTO za TF (*WTO Negotiating Group on Trade Facilitation — NGTF*), je decembra 2009. godine izdala nacrt konsolidovanog teksta za pregovaranje, što se smatra značajnim iskorakom. Ali, ovaj napredak je pomutila grupa, na prvi pogled, rešivih problema, među kojima je odabir jezika za nacrt budućeg Sporazuma, kojima je vremenom dodat spisak novih neslaganja. Na primer, određivanje pravila koja će biti zabranjujućeg, ili odobravajućeg karaktera, kao i stepena u kom će se zahtevati poštovanje određenih pravila i principa, odnosno, da li će se koristiti termin „koliko bude moguće“, „trebalo bi da“, ili „treba da“. Ispostavilo se da su bar dve trećine nacrta teksta ispunjene jezikom „najboljeg nastojanja“, dakle, sa nedovoljno obavezujućim tonom. Ovo se inače često primenjivalo i u već donetim sporazumima WTO, što im je umanjivalo stepen obaveznosti.

Za DC, koje su izrazile bojazan da neće moći u kratkom roku da primene sve ono na šta ih nacrt Sporazuma obavezuje, dogovoreno je pravo na Poseban i različit tretman (*Special and Differential Treatment — SDT*), kojim se kombinuje *princip graduacije i pravo na pristup tehničkoj pomoći*. To znači da bi DC mogle dobiti mogućnost da ukoliko nemaju kapacitet za primenu pravila na koje će ih Sporazum obavezivati, mogu da dobiju dodatno vreme, kao i pristup neophodnoj tehničkoj pomoći, kako bi prevazišle jaz i preduzele neophodne reforme, pre nego što Sporazum za njih postane obavezujući. Zbog postojeće bojazni da će ova mogućnost teško biti primenjiva, DC su se zalagale za upotrebu jezika „najboljeg nastojanja“, kako bi omogućile fleksibilniji pristup kada Sporazum postane obavezujući, a sve to ukoliko ne budu dobile potrebnu tehničku

---

<sup>305</sup> Sajt WTO, „Trade Facilitation —Cutting red tape at the border“, Internet: [www.wto.org/english/thewto\\_e/minist\\_e/min01\\_e/brief\\_e/brief15\\_e.htm](http://www.wto.org/english/thewto_e/minist_e/min01_e/brief_e/brief15_e.htm) (06.02.2010.).

pomoć da primene reforme. Ipak, Aneks D, „Julskog paketa“ je doprineo poboljšanju odnosa DC i Razvijenih zemalja, omogućivši DC da primene savremene mere zahvaljujući pruženoj tehničkoj pomoći i dobijenim sredstvima za izgradnju kapaciteta, a da se u tom trenutku još uvek od njih nije očekivalo da ispunjavaju obaveze, dakle sve do momenta dok ne ostvare potreban nivo kapaciteta.

Svetska trgovinska organizacija učestvuje i u zajedničkim inicijativama sa Ujedinjenim nacijama i Međunarodnim trgovinskim centrom, radi pružanja pomoći LDC kako bi ove zemlje mogle primeniti mere iz domena Olakšavanja međunarodne trgovine. Tokom održavanja Ministarske konferencije u Dohi, posebno je naglašen značaj „**Integrisanog okvira za pružanje tehničke pomoći namenjene razvoju trgovine Najmanje razvijenih zemalja**“ (*Integrated Framework for Trade-Related Technical Assistance to Least Developed Countries — IT*), kao instrumenta za ostvarenje razvoja spoljne trgovine LDC. Radi se o zajedničkoj inicijativi WTO, Međunarodnog trgovinskog centra, UNCTAD-a i UNDP-a, ali se saradnja realizuje i sa MMF-om i Svetskom bankom.<sup>306</sup> Radi realizacije razvojnih ciljeva, potrebna finansijska sredstva se obezbeđuju iz namenski osnovanih fondova, poput Integrisanog poverilačkog fonda (*Integrated Framework Trust Fund*). Ovaj model je prvo primenjen u odabranim LDC u formi Pilot projekta, a zatim je definisana njegova šira primena na preostale LDC. Od jula 2009. godine u funkciji se našao **Prošireni integrisani okvir** (*Enhanced Integrated Framework — EIF*), čiji je nastanak rezultat težnje učesnika Ministarske konferencije iz Hong Konga, koja je održana 2005. godine, kada su Ministri izložili potrebu za proširenjem broja donatora i povećanjem sredstava na predvidivoj osnovi u narednim godinama. Tek 2009. godine formiran je novi fond, ovog puta Proširenog integrisanog okvira (*EIF Trust Fund*), a svi korisnici dotadašnjeg Fonda IF, automatski su postali njegovi korisnici.

**Zajednički integrisan program pružanja tehničke pomoći** (*The Joint Integrated Technical Assistance Programme — JITAP*) je rezultat inicijative i zajedničkog rada WTO, ITC i UNCTAD-a, kako bi se pružila tehnička pomoć radi unapređenja trgovine (*Trade Related Technical Assistance — TRTA*) LDC Afrike, sa osnovnim ciljem da

---

<sup>306</sup> Sajt WTO, *Ministerial Declaration*, [http://www.wto.org/english/thewto\\_e/minist\\_e/min01\\_e/mindecl\\_e.htm](http://www.wto.org/english/thewto_e/minist_e/min01_e/mindecl_e.htm) (12.09.2010.).

izgrade kapacitet, odnosno infrastrukturu kako bi mogle ravnopravno da učestvuju u međunarodnom trgovinskom sistemu i poboljšaju svoju izvoznu konkurentnost. Pruža se i pomoć afričkim zemljama da prilagode svoja nacionalna zakonodavstva regulativi WTO, da formulišu strategije koje će im omogućiti da ostvare koristi na osnovu boljih mogućnosti za pristup tržištu, kao i da bolje iskoriste posebne pogodnosti koje se odobravaju LDC. Inicijalna pomoć je namenjena za osam afričkih zemalja, od kojih četiri pripadaju grupi LDC: Obala Slonovače, Gana, Kenija i Tunis.

#### **1.4. Napredak u odvijanju Doha runde pregovora i Nacrt Sporazuma o Olakšavanju međunarodne trgovine**

Gotovo deceniju nakon pokretanja runde pregovora u Dohi 2001. godine, 21. aprila 2011. godine, objavljen je sadržaj dokumenata, koja predstavljaju rezultat rada grupa za pregovaranje za veliki broj oblasti. Među tim oblastima, nalazi se i pitanje Olakšavanja međunarodne trgovine, za koju je dat Nacrt sporazuma. Poput ostalih nacrti i ovaj nacrt predstavlja jednu verziju, o kojoj će se dalje pregovarati. Za razliku od većeg broja tema koje se nalaze u Doha paketu sporazuma, Olakšavanje međunarodne trgovine je naknadno, 2004. godine, dodato na spisak oblasti o kojima je trebalo pregovarati. Kada su u pitanju ostale oblasti, uglavnom se i tokom prethodnih osam rundi vođenih pod okriljem GATT-a pregovaralo o njima, dok TF po prvi put okuplja nekoliko, samo na prvi pogled raznovrsnih tema. To su:

- poboljšavanje sadržaja članova 5, 8 i 10, GATT-a iz 1994. godine,
- ulaganja radi pružanja tehničke pomoći,
- pružanje podrške izgradnji trgovinskog kapaciteta,
- stvaranje okvira za postojanje efektivne saradnje carinske službe i ostalih službi po pitanju Olakšavanja međunarodne trgovine,
- instrumenti za skraćivanje carinskog postupka, kao što je upotreba ovlašćenog ekonomskog operatora, upotreba „SW“, pitanje kontrole robe pre njene isporuke, dakle neka od pitanja iz domena preterane „birokratije“,
- oblast koja se odnosi na usaglašavanje carinskih procedura;

Nacrt Sporazuma, sastoji se iz dva dela.<sup>307</sup> U prvom delu obrađene su navedene teme, a u drugom delu je definisan poseban i povoljniji tretman za DC, kao i za LDC. Posebno su navedene DC u odnosu na LDC, što ukazuje na razdvajanje ove dve kategorije, koje su u pregovorima pod okriljem GATT-a uvek predstavljale jedinstvenu kategoriju, a Dnevni red iz Dohe ih je razdvojio, sa ciljem da se pruži najveća pomoć najugoženijim zemljama sveta, a njih je 45. U okviru Nacrta Sporazuma veoma često se kao važan element navodi i termin „izgradnja kapaciteta“ (*Capacity Building*), koji i u ovom slučaju predstavlja sinonim za kompleksniji pojam „izgradnja trgovinskog kapaciteta“ (*Trade Capacity Building*), s obzirom da se proces Olakšavanja međunarodne trgovine, a i primena Sporazuma sa istom namenom, ne može zamisliti bez postojanja odgovarajućeg trgovinskog kapaciteta. Ukoliko se u DC, i LDC, izgrađenost trgovinskog kapaciteta ne može smatrati dovoljnim, u tom slučaju se primenjuje proces izgradnje trgovinskog kapaciteta, upravo sa ciljem da se omogući Olakšavanje međunarodne trgovine.

Sam Nacrt Sporazuma, kao i svaki nacrt, ne predstavlja konačan dokument, tako da je u velikom broju zagrada, ostavljeno po nekoliko opcija, od kojih najčešće treba izabrati samo jednu, odnosno, o kojima će se tokom narednih pregovora, zauzeti konačan stav. Uglavnom su te ponuđene opcije međusobno komplementarne i često samo dopunjuju početnu stavku. Ponekad je izloženo više termina za definisanje stepena obaveznosti, pa se u sporazumu kaže da će se neka odredba ili *obavezno primenjivati*, ili *u razumnoj meri*, ili *u potrebnoj meri*, opcije su date u zagradama, a za jednu će se odlučivati u nastavku pregovora. U okviru Nacrta na mnogim mestima je ostavljeno članicama da se tokom predstojećih pregovora dogovore o tačnim rokovima primene prihvaćenih obaveza i u ponudi je prilično širok dijapazon rokova, od 90 dana do godinu dana. Pored ovako numerički definisanih rokova, primenjuju se i termini poput „u razumnom roku“. Ipak, ukoliko se usvoje termini poput: „u razumnom roku“, „u dovoljnoj meri“, ostaje dilema na koji način će pojedinačne zemlje članice to tumačiti, jer ono što je razuman rok za jednu zemlju, ili region sveta, ne mora predstavljati razuman rok i za

---

<sup>307</sup> Objašnjenje sadržaja Nacrta Sporazuma je napisano prema: WTO, “Draft Consolidated Negotiating Text — Revision”, Document TN/TF/W/165/Rev. 8, 21. April 2011, Geneva, pp. 1-37, a revidirano na osnovu novije verzije istog dokumenta: WTO, “Draft Consolidated Negotiating Text — Revision”, Document TN/TF/W/165/Rev. 12, 08. May 2012, Geneva, pp. 1-38.

druge zemlje. Da bi se to usaglasilo, a od procesa globalizacije se očekuje da će dati upravo takav efekat, biće ipak potreban određeni vremenski period, kao i razmena veoma različitih iskustava učesnika u međunarodnoj trgovini.

Nacrt predviđa regulisanja oblasti „**Objavljivanje i dostupnost informacija**“, određujući prvenstveno način na koji će biti **objavljene** informacije koje su važne kako vladi zemlje, tako i učesnicima u spoljnotrgovinskim poslovima. Zahteva se da one budu objavljene na nediskriminatoran način, kao i da budu lako razumljive. Ove informacije se odnose na širok spektar pravila, procedura, zakona, dažbina, koji su neophodni radi obavljanja izvoza, uvoza i tranzita. Nacrt ukazuje i na potrebu da svaka članica treba da omogući dostupne i obnovljene informacije putem Interneta, kao i da uspostavi **Informativne punktove (Enquiry Points)**. Predlaže se i određivanje tačnog vremenskog perioda od objavljivanja regulative, ili zakona koji se odnose na spoljnu trgovinu, do njihovog **stupanja na snagu**. Predlaže se i uvođenje roka od maksimalnih 150 dana, u kom je nadležna služba obavezna da obavesti učesnika u spoljnotrgovinskom poslu o tretmanu robe pre njenog uvoza u datu zemlju, koji će važiti u trenutku uvoza, iz oblasti svrstavanja robe u odgovarajuće tarifne stavove, primeni carinskih stopa, o zahtevu za dodelom kvote, uključujući i kvota carine, kao i o pravilu o poreklu robe.

Nalaže se i definisanje **procedure žalbi**, kako bi se obezbedilo pravo svakom predstavniku iz neke od zemalja članica koji se bavi spoljnotrgovinskim poslom, da može uložiti prigovor, odnosno žalbu na odluku carinske službe i svih ostalih službi sa kojima dolazi u dodir u prekograničnom prometu. Definisana je i jedna grupa **mera koje treba da povećaju nepristrasnost, nediskriminaciju i transparentnost**. U toj grupi se nalazi regulisanje prava zadržavanja robe, procedura obaveznog testiranja, izdavanje obaveštenja u slučaju da roba koja je predmet uvoza, ne ispunjava standarde usvojene na međunarodnom nivou, a koji se odnose na bezbednost hrane, životinja i biljaka.

Od zemalja članica se zahteva da se postaraju za primenu **kaznenih mera** usled prekršaja, neispunjenja, ili narušavanja carinskog zakona, regulative i proceduralnih zahteva, na taj način, da posledice snosi upravo odgovorna strana za nastanak prekršaja. Svaka zemlja članica takođe, ima i obavezu da stranu koja je prekršilac, obavesti

pismenim putem o razlozima uvođenja kaznene mere, a njenoj carinskoj službi se dopušta, da ukoliko prekršilac dobrovoljno obustavi radnju koja je uzrok narušavanja zakona, regulative, ili procedure, može smanjiti kaznu, ili proglasiti izuzeće.

Samo obavljanje *carinskog pregleda i napuštanje carinarnice* treba ubrzati, pa je definisano nekoliko načina njegovog obavljanja, kao i vremensko trajanje. Članicama se omogućuje da spoljnotrgovinskim preduzećima, o kojima postoje podaci da nisu imali prekršaje u prošlosti, odobre mogućnost da podnesu dokumenta fizički, ili elektronskim putem, pre nego što roba bude dopremljena u carinarnicu, sa ciljem *ubrzavanja carinskog postupka*. Od zemalja članica se takođe zahteva da stvore i primene takav *Sistem za upravljanje rizikom*, kojim se izbegava svako arbitrarno donošenje odluka, ili pak, diskriminatorno, kao i stvaranje novih ograničenja u međunarodnoj trgovini na ovoj osnovi. Od zemalja članica se očekuje, da sa ciljem Olakšavanja međunarodne trgovine, ovlašćenim licima, koja ispunjavaju određene kriterijume, mogu odobriti neke od mera za Olakšavanje međunarodne trgovine, odnosno, izvoza, uvoza, ili tranzita, a koje bi se odnosile na smanjenje broja dokumenata i informacija, ubrzavanje carinskog postupka, smanjenje fizičkog pregleda robe.

Među nekoliko vrsta faktura koje se koriste u spoljnotrgovinskom poslu nalazi se *konzularna faktura*. Njena upotreba će prema odredbama Nacrta, najverovatnije biti onemogućena. Svaka zemlja članica treba da omogući da *sve službe čiji je rad vezan za granicu* zemlje, a odnosi se na izvoz, uvoz ili tranzit, koordiniraju svoje međusobne aktivnosti i harmonizuju svoje procedure, kako bi uticale na TF. Takođe, članicama se preporučuje da ustanove saradnju svoje carinske službe, sa carinskim službama zemalja sa kojima imaju zajedničku graničnu liniju.

Zemlje članice treba da minimiziraju kompleksnost same procedure izvoza, uvoza, ili tranzita, kao i da *pojednostave zahteve* za dokumentima i to ograničenjem *zahteva za dokumentima*. Nacrt daje objašnjenje samog funkcionisanja koncepta „*Jedinstvenog šaltera*“, a zemlje članice se upućuju na njegovu primenu. Paragraf 5 se odnosi na *Kontrolu robe pre njene isporuke*, kao i na *Kontrolu robe posle njene isporuke*. Prema Nacrtu Sporazuma o Olakšavanju međunarodne trgovine, od zemalja članica se neće



zahtevati da obavljaju kontrolu robe pre njene isporuke sa ciljem verifikacije kvaliteta, kvantiteta i cene robe koja se izvozi, kao ni kontrolu robe posle njene isporuke, već samo sa ciljem da se takve kontrole vrše u okviru funkcionisanja Sistema za upravljanje rizikom. Od zemalja članica se traži da na svojoj celokupnoj teritoriji, **primenjuju iste procedure**, koje se odnose kako na carinski postupak koji obavlja carinska služba, tako i na poslove različitih inspektorata, agencija i službi, čiji je rad povezan sa radom carinske službe. Zatim, od zemalja članica se očekuje i da **zahtevaju ista dokumenta** koja se odnose na izvoz, uvoz, ili tranzit na svim tačkama, širom svoje teritorije. Nacrt reguliše i pitanje privremenog uvoza, tako što od zemalja članica traži da robu koja se uvozi na teritoriju date zemlje, sa namerom njenog ponovnog izvoza, odnosno, reeksporta, na drugu carinsku teritoriju, a da se ta roba ne podvrgava ikakvim izmenama, privremeno, delimično, ili u potpunosti izuzme od plaćanja carinskih dažbina. Takođe, reguliše se i pitanje pasivnog i aktivnog oplemenjivanja. U slučaju aktivnog oplemenjivanja roba se može privremeno uvesti na određenu carinsku teritoriju, radi oplemenjivanja, ili dorade i tom prilikom će biti „uslovno oslobođena“, u potpunosti, ili delimično od plaćanja uvoznih dažbina, s obzirom da će ta roba biti ponovno izvezena. U slučaju pasivnog oplemenjivanja, roba se izvozi radi oplemenjivanja i dorade, a onda se ponovo uvozi uz potpuno, ili delimično izuzimanje od uvoznih dažbina.

Postojanje **Slobode tranzita** zagantovano je pravo članica, da takse, dažbine i formalnosti u slučaju tranzita ne treba da budu restriktivnije po tranzitni saobraćaj, nego što to ispunjenje zakonski definisanih ciljeva nalaže. Od zemalja članica se očekuje da na robu koja se nalazi u tranzitu, kao i na vozila, ne primenjuju diskriminatorne mere koje bi predstavljale ograničenje odvijanju trgovinskih tokova na međunarodnom nivou. Svi zahtevi na koje će carinska služba imati pravo, treba da za cilj imaju identifikovanje robe, kao i da ustanove da li su ispunjeni svi zahtevi koji se odnose na tranzit. Da bi se ostvarilo Olakšavanje međunarodne trgovine Nacrt Sporazuma ukazuje na potrebu za postojanjem jedinstvenog mehanizma **saradnje carinske službe zemalja članica**. Carinskoj službi zemalja neke od članica se odobrava mogućnost da zatraži i razmenjuje informacije sa carinskim službama susednih i ostalih zemalja.

Radi praćenja primene samog Sporazuma, Nacrtom se predviđa **ustanovljavanje Komiteta za Olakšavanje međunarodne trgovine** (*Committee on Trade Facilitation*), koji će biti otvoren za sve članice WTO i sastajati se najmanje jednom godišnje, kako bi članicama omogućio da razmenjuju mišljenja o primeni ovog Sporazuma. A na nacionalnom nivou, predviđa se **stvaranje nacionalnog Komiteta za Olakšavanje međunarodne trgovine**. I pre donošenja ovog Nacrta Sporazuma, neke od zemalja članica WTO, već su oformile svoje Nacionalne komitete za Olakšavanje međunarodne trgovine. Zemljama koje su u razvoju, kao i kategoriji LDC, koje su članice i neke regionalne ekonomske integracije, odobrava se upotreba regionalnog pristupa radi preuzimanja obaveza budućeg Sporazuma o Olakšavanju međunarodne trgovine.

Drugi deo Nacrta posebno se bavi pitanjem **Posebnog i različitog tretmana obaveza koje preuzimaju DC i LDC**. Od ovih zemalja se očekuje da sve obaveze koje se nalaze u prvom delu budućeg Sporazuma, preuzmu, ili u skladu sa drugim delom koji im omogućava posebne uslove, ili u skladu sa Aneksom D „Julskog paketa“ i Ministarske deklaracije iz Hong Konga, što će se ustanoviti nakon okončanja pregovora. Posebne pogodnosti koje DC, a naročito LDC očekuju, odnose se, kako na opseg obaveza, tako i na vremensko određivanje njihove primene. Ove zemlje će za početak primene velikog broja svojih obaveza, tačno navedenih u Sporazumu, imati kako datum stupanja na snagu samog Sporazuma, tako i pravo na odgovarajući tranzicioni period, kao i tehničku podršku, u zavisnosti od vrste konkretnih obaveza. I DC i LDC će zavisiti od kapaciteta za implementiranje preuzetih obaveza, a evidentno je da većina ovih zemalja nema dovoljno sredstava potrebnih za izgradnju kapaciteta. Zato se od ovih zemalja ne zahteva da preuzmu investicije koje bi prevazilazile njihove mogućnosti. Naročito, ukoliko izostanu očekivana finansijska sredstva od Razvijenih zemalja i ostalih donatora. Od LDC se očekuje da preuzmu samo one obaveze koje će moći da ispune na osnovu svojih administrativnih i institucionalnih kapaciteta.

Objedinjavanje, na prvi pogled veoma različitih tema u okviru jednog Sporazuma, svakako da doprinosi povećanju interesovanja i poboljšanju njihove primene. Neke od tih tema, delimično regulisane i GATT-om iz 1994. godine, bile su slabo transparentne i nedovoljno prepoznatljive za učesnike u međunarodnoj trgovini. Nakon donošenja

Sporazuma, njihov zajednički imenitelj — TF, postaće još jedna značajna tema na multilateralnom nivou, koja će imati i svoj Sporazum.

### 1.5. Indikatori ostvarenja ciljeva Olakšavanja međunarodne trgovine

Ubrzo nakon nastanka Nacrta sporazuma WTO o Olakšavanju međunarodne trgovine, bazirajući se upravo na sadržaju njegovih članova, jedan istraživački projekat je rezultirao identifikovanjem čak dvanaest indikatora procesa TF.<sup>308</sup> Istraživanje je zasnovano na odgovorima iz upitnika 25 zemalja članica OECD i Hong Konga i to juna 2010. godine. Indikatori su nastali kao rezultat potrebe da se proceni uticaj pojedinačnih mera iz domena TF na razvoj privrede i međunarodne trgovine. Dvanaest indikatora TF usmereno je na nekoliko oblasti o kojima se još uvek pregovara u okvirima WTO, a čije se regulisanje očekuje nakon donošenja samog Sporazuma o TF. Sami indikatori su zasnovani na 12 „porodica“ različitih mera, koje su sadržane u prvih 12 članova Nacrta Sporazuma, sa zajedničkim imeniteljem, a to je TF i treba da ukažu na oblasti u okviru Sporazuma, koje u najvećoj meri doprinose postizanju dva cilja:

- porastu međunarodne trgovine i
  - smanjenju troškova trgovine;<sup>309</sup>
1. **Dostupnost informacija** (*Information availability*) (Član 1+2+11); U okviru uzorka od 26 zemalja radi se uglavnom o zemljama koje omogućuju dostupnost informacija o zakonodavnim procedurama vezanim za izvoz i uvoz i to zahvaljujući informacionoj tehnologiji. Zemlje iz uzorka se ne razlikuju značajnije prema ovom kriterijumu.
  2. **Uključenost trgovinske zajednice** (*Involvement of the trade community*) (Član 2+11); Ovaj indikator odnosi se na zastupljenost nekoliko kategorija zainteresovanih za carinske procedure, a to su: Mala i srednja preduzeća, velika spoljnotrgovinska preduzeća, špediteri, carinski agenti.
  3. **Odluka unapred** (*Advance rulings — AR*) (Član 3); Indikator donošenja odluke unapred je veoma zastupljen u zemljama iz uzorka OECD i gotovo sve primenjuju

---

<sup>308</sup> Evdokia Moïse, Thomas Orliac, Peter Minor, “Trade Facilitation Indicators — The Impact on Trade Costs”, *Trade Policy Working Papers No. 118*, OECD, Paris, 2011, pp. 3-27.

<sup>309</sup> Ibid., p. 7.

ovo pravilo, iako za samo dve važne oblasti, u odnosu na znatno širi opseg koji je predložila WTO u okvirima Nacrta. Uglavnom, u čak 91,96% slučajeva, odnosi se na svrstavanje robe po carinskoj tarifi, a na drugom mestu prema zastupljenosti, nalazi se Pravilo o poreklu robe. Na taj način će biti uspostavljena veća izvesnost za učesnike u spoljnotrgovinskim poslovima, jer će unapred znati kom tarifnom stavu pripada njihova roba. Čak i ovako sužen broj oblasti u kojima se primenjuje AR ipak omogućuje prednosti kako za učesnike u spoljnotrgovinskim poslovima, tako i za carinsku službu, jer se omogućuje veći stepen transparentnosti i predvidivosti, kao i smanjenje potreba za žalbama.<sup>310</sup>

4. **Procedura žalbi** (*Appeal Procedures*) (Član 4); U zemljama OECD iz uzorka, prisutne su tri kategorije rešavanja problema. Prvenstveno se koriste usluge *moderatora*, kako bi se van sudskog postupka došlo do rešenja problema. Ipak, ovaj način rešavanja problema u zemljama uzorka je slabo zastupljen. Sledeća instanca su *administrativne žalbe* (*administrative appeals*), koje predstavljaju neophodan preduslov za pokretanje bilo kakve *sudske procedure*. U zemljama OECD iz uzorka, uglavnom se radi o zastupljenoj kategoriji administrativnih žalbi, daleko zastupljenijoj u odnosu na sudski nivo.
5. **Takse i dažbine koje se uvode u vezi sa uvozom i izvozom** (*Disciplines on Fees and Charges*) (Član 6+11); Iako je veći broj informacija koje se odnose na iznos i vrstu taksi i dažbina definisan Carinskim zakonom, u zemljama OECD iz uzorka je primećeno da treba da poboljšaju stepen dostupnosti ovih informacija.
6. **Dokumenta** (Član 7+10+11); Ovaj indikator pokazuje u kojoj meri zemlje iz uzorka prihvataju spoljnotrgovinska dokumenta ili overene kopije. Uglavnom, čak u 95% slučajeva uvoza, zemlje OECD prihvataju kopije dokumenata, ali je to prihvatanje uslovljeno činjenicom da se original dokumenta nalazi u nekoj od vladinih službi. U slučaju da je deklaracija podneta elektronskim putem, čak dve trećine zemalja iz uzorka nakon toga ne zahtevaju podnošenje originalnog dokumenta.
7. **Proces automatizacije** (Član 7+10+11); Indikator se odnosi na obuhvat spoljnotrgovinskih procedura koje se obavljaju elektronskim putem, odnosno, na podnošenje deklaracije, sertifikata o poreklu robe, transportnih dokumenata.

---

<sup>310</sup> Iznenadjujući je stepen značajnosti upravo ovog indikatora, kako su primetili autori istraživanja, s obzirom da AR nisu bila predmet dosadašnjih empirijskih istraživanja u oblasti TF, već dokumenta, procedure, stepen ostvarene automatizacije;

8. **Procedure** (Član 5+7+10+11); Ovaj indikator obuhvata: uvođenje „SW“, obavljanje carinskog postupka pre pristizanja robe (*pre-arrival processing*), fizičku inspekciju robe, postojanje autorizovanih učesnika u trgovini.
9. **Saradnja službi čiji je rad povezan sa radom carine — Interna saradnja** (*Cooperation — Internal*) (Član 9.1+11); Interna saradnja se proteklih decenija pokazala u mnogim zemljama kao značajnija prepreka razvoju međunarodne trgovine, nego sam rad carinske službe. Indikator je zasnovan na dve bitne odrednice, a to je mogućnost da se dokumenta provere u istom trenutku i da rezultat te provere bude validan za sve službe, kao i koordiniranje aktivnosti koje se odnose na fizičku inspekciju.
10. **Saradnja carinskih službi — Eksterna saradnja** (*Cooperation — External*) (Član 9.3+11+12); Indikator se odnosi kako na saradnju carinske službe sa carinskim službama susednih zemalja, tako i na saradnju sa carinskim službama ostalih zemalja, naročito onih sa kojima se trguje.
11. **Konzularizacija** (*Consularization*) (Član 8); S obzirom da se radi o meri koju još uvek primenjuju samo neke od DC, nijedna od svih 26 zemalja OECD koje čine uzorak, ne primenjuje mogućnosti konzularizacije, odnosno, mogućnosti da konzulat zemlje uvoza, na teritoriji zemlje izvoza, ili na nekoj trećoj teritoriji, izda konzularnu fakturu, sertifikat o poreklu robe, ili neki od transportnih dokumenata.
12. **Rukovođenje i nepristrasnost** (*Governance and Impartiality*);

Dvanaest indikatora se sastoje od čak 98 promenljivih (*variables*), čiji je značaj različit. One najznačajnije varijable, koje u najvećoj meri utiču na pojedinačne indikatore, nazivamo kritične varijable (*critical variables*). Značaj identifikovanja ovih indikatora za sve grupe zemalja, treba da bude upravo olakšavanje uočavanja onih oblasti u kojima bi, nakon određenih ulaganja mogli da se realizuju najbolji rezultati koji bi uslovili porast međunarodne trgovine i smanjenje troškova trgovine. Radi se o proceni koja ukazuje na konkretnu oblast, a koju predstavlja određeni indikator TF, koja omogućuje veći porast međunarodne trgovine i veća smanjenja transakcionih troškova trgovine.

Oblasti u koje treba ulagati da bi došlo *do porasta međunarodne trgovine* kada se radi o trgovini industrijskim proizvodima na bilateralnom nivou, jesu: Dostupnost informacija,

Pravilo unapred (*advance rulings*), Procedure. U drugoj grupi prema značaju nalaze se sledeći indikatori: Uključenost trgovinske zajednice, Procedura žalbi, Takse i dažbine koje se uvode u vezi sa uvozom i izvozom, Proces automatizacije, Saradnja službi čiji je rad povezan sa radom carine — Interna saradnja, Saradnja carinskih službi — Eksterna saradnja i na poslednjem mestu, Rukovođenje i nepristrasnost. Navedeni indikatori u većoj meri utiču na povećanje trgovine industrijskim proizvodima, a u manjoj na povećanje trgovine poljoprivrednim proizvodima. Povećanje trgovine poljoprivrednim proizvodima bi se moglo ostvariti ukoliko bi došlo do poboljšanja indikatora koji se odnosi na formalnosti i procedure. Da bi došlo do  **smanjenja troškova trgovine**, najveći doprinos se može očekivati u oblastima Procedure i to smanjenje za 5,4% i Pravilo unapred (*advance rulings*), gde se očekuje smanjenje troškova trgovine za 3,7%. Zatim, na smanjenje troškova trgovine utiče i Proces automatizacije i to za 2,7% i Takse i dažbine koje se uvode u vezi sa uvozom i izvozom i to za 1,7%. Značaj navedenih procena se sagledava u mogućnostima da se ukaže i na mere iz domena TF, kao mere koje značajno mogu uticati na smanjenje troškova trgovine. Ukoliko se uzmu u obzir svi indikatori i njihova zajednička uloga, može se očekivati smanjenje troškova trgovine za čak 10%. Značaj navedenih 10% je još očigledniji ukoliko se uticaj mera iz domena TF uporedi sa uticajem koji mogu imati tehničke barijere u međunarodnoj trgovini na nivo troškova trgovine. Procene su da tehničke barijere utiču na troškove trgovine i ulaganjem u smanjenje njihovog dejstva, može se očekivati smanjenje troškova trgovine za 4,5%, što je znatno skromnije u odnosu na ulogu mera iz domena TF.<sup>311</sup>

Naravno, nikako ne treba očekivati da će sve zemlje moći da unaprede sve mere iz domena TF, kako bi se dobilo povećanje međunarodne trgovine i značajno smanjenje troškova trgovine, ali indikatori su i formirani kako bi se sagledalo u koje oblasti iz širokog domena TF, treba uložiti da bi se ostvarili očigledniji rezultati.

## **2. Svetska carinska organizacija**

Inicijative Svetske carinske organizacije — WCO (*World Customs Organization* — WCO) koje se odnose na Olakšavanje međunarodne trgovine su raznovrsne i

---

<sup>311</sup> Evdokia Moïse, Thomas Orliac, Peter Minor, "Trade Facilitation Indicators — The Impact on Trade Costs", *Trade Policy Working Papers No. 118*, OECD, Paris, 2011, pp. 10-12.

mnogobrojne. Savet za saradnju carinskih službi (*Customs Co-operation Council*), koji je zapravo preteča Svetske carinske organizacije, 1952. godine osnovalo je svega 17 zemalja. Savet je 1994. godine promenio naziv u WCO, koja 2011. godine broji čak 177 zemalja članica, a još značajnije od tog podatka za međunarodnu trgovinu, jeste podatak da tih 177 zemalja obavlja 98% svetske trgovine.<sup>312</sup>

Inicijativa Svetske carinske organizacije ogleda se i u donošenju Međunarodne konvencije o pojednostavljenju i harmonizaciji carinskih procedura, ili **Kjoto Konvencije** (*International Convention on Simplification and Harmonization of Customs Procedures*). Još od osnivanja Saveta za saradnju carinskih službi 1952. godine, ova preteča WCO, radila je na stvaranju savremenih principa koji bi omogućili efektivan i efikasan rad carinske službe i prvi rezultati su sumirani 1973. godine, donošenjem Kjoto konvencije. Konvencija je doneta u gradu Kjoto u Japanu 18.05.1973. godine, a stupila je na snagu 1974. godine. Kako bi se tradicionalne carinske tehnike i metodologije prilagodile novim zahtevima za modernizacijom carinskog postupka, napretku u informaciono-komunikacionoj tehnologiji i porastu međunarodne trgovine, došlo se i do izmena u samom sadržaju Konvencije 1999. godine. Savet WCO je usvojio *reviziju Kjoto Konvencije* u junu 1999. godine. Glavni cilj ove revizije jeste da se u dvadesetprvom veku obezbedi odvijanje predvidive i efikasne međunarodne trgovine. To je međunarodni dokument kojim se *omogućuje standardizovanje i harmonizacija carinskih procedura i politika*. Nacionalno carinsko zakonodavstvo treba da bude konzistentno sa Konvencijom. Takođe, Konvencija treba da omogući i primenu članova 5, 8, 10 GATT-a iz 1994. godine. Pored toga, Konvencija predstavlja osnovu svakoj zemlji koja je ratifikovala, za stvaranje savremenog Carinskog zakona.

Konvenciju čini dokument u čijoj su Preambuli definisani osnovni principi koji se odnose na:

- Transparentnost i predvidivost svih aktivnosti Uprave carina, kao i primenu carinskih postupaka na predvidiv i transparentan način;
- Potrebu dostupnosti svih Carinskih zakona, regulative i procedura;

---

<sup>312</sup> Sajt WCO, Internet: [www.wcoomd.org/home\\_about\\_us\\_auhistory.htm](http://www.wcoomd.org/home_about_us_auhistory.htm) (10.10.2011.).

- Standardizaciju i pojednostavljenje carinskih deklaracija i ostalih dokumenata (Jedinstvena carinska isprava, transportna, trgovinska dokumenta).
- Pojednostavljivanje procedura koje obavljaju ovlašćena lica;
- Maksimalno korišćenje informacione tehnologije;
- Ustanovljavanje minimuma koji je potreban da bi se sproveo carinski postupak u skladu sa pravilima;
- Upotrebu Sistema za upravljanje rizikom, kao savremenog sredstva;
- Koordinaciju aktivnosti Uprave carina sa ostalim službama, inspektoratima i agencijama koje su takođe deo carinske procedure.
- Saradnju sa učesnicima u međunarodnoj trgovini.<sup>313</sup>

Pored principa definisanih u Preambuli sporazuma, značajna su još dva dela Konvencije. To su Opšti aneks i Posebni aneksi.<sup>314</sup> U okviru deset članova *Opšteg aneksa* definisani su osnovni principi za sve carinske procedure, kao i konkretne mere koje treba da omoguće da se ovi principi primenjuju u svim carinskim službama. Od zemalja se očekuje da u svoja nacionalna zakonodavstva uključe sve odredbe iz *Opšteg aneksa* i to na najjednostavniji način i uz obavezu carinske službe da saraduje sa učesnicima u međunarodnoj trgovini. Zahteva se pojednostavljenje carinskih procedura i to, između ostalog, zahtevom da sve tražene informacije o robi, treba da budu ograničene na broj informacija neophodnih za određivanje ukupnog carinskog duga, za statističko praćenje i za primenu carinskog zakona i da to ne prevazilaze, kako se ne bi usporavao proces. Regulisano je i prikupljanje carinskog duga, zahteva se transparentnost, predvidivost i pojednostavljenje prikupljanja carinskih dažbina. Pitanje bezbednosti zahteva takvo nacionalno zakonodavstvo, koje će omogućiti minimalne mere iz oblasti bezbednosti, kao i tačno navođenje slučajeva za koje je primena ovih mera neophodna. Određene su i savremene tehnike i tehnologije koje se mogu koristiti radi ubrzanja carinske kontrole: Sistem za upravljanje rizikom, računovodstvene kontrole, saradnja sa ostalim carinskim inspekcijama i agencijama, kao i carinskim službama susednih zemalja, saradnja sa učesnicima u spoljnotrgovinskim poslovima,

---

<sup>313</sup> Internet, Sajt WCO, [www.wcoomd.org/home\\_wco\\_topics\\_pfoverviewboxes\\_tools\\_and\\_instruments\\_pfrevisedkyotoconv.htm](http://www.wcoomd.org/home_wco_topics_pfoverviewboxes_tools_and_instruments_pfrevisedkyotoconv.htm) (10.07.2010.).

<sup>314</sup> Kunio Mikuriya, "Legal Framework for Customs Operations and Enforcement Issues", in: *Customs Modernization Handbook*, (ed. Luc de Wulf, José Sokol), World Bank, Washington, 2005, pp. 53-57.



upotreba informaciono-komunikacione tehnologije i elektronske trgovine. Radi lakše primene automatizacije, WCO je pripremila i Smernice za carinu o primeni automatizacije (*Kyoto ICT Guidelines*). Ove smernice preporučuju carinskoj službi upotrebu više različitih sistema za elektronsku razmenu podataka. Zahtev za postizanje predvidivosti i transparentnosti procedura i to objavljivanjem zakona, pravila, komplementaran je sa Članovima 5, 8 i 10 GATT-a. *Posebni aneksi*, kojih ima deset ukupno, ukazuju na pojedinačne carinske procedure, ali njihovo prihvatanje nije obavezno za potpisnike Konvencije. Postoji samo preporuka WCO da se neki od njih prihvate.

Obaveze za zemlje potpisnice Konvencije su primena standarda u roku od 36 meseci od ratifikovanja Konvencije, zatim primena prelaznih standarda u nešto dužem roku od 60 meseci, kao i primena transparentnih, predvidivih i dostupnih pravila. Ciljevi donošenja ove Konvencije su bili razvoj i standardizacija carinskih postupaka i procedura, kao i definisanje i objedinjavanje najboljih, već dokazanih postupaka u praksi zakonodavstava različitih zemalja sveta, kao i njihovo usklađivanje sa pravilima WTO, kako bi sve zemlje sveta mogle da ih primene. Pored toga, različitim zemljama ostavljena se mogućnost stvaranja zakonodavstva i ustanovljavanja procedura koje bi bile prilagođene posebnim potrebama date zemlje. Uočeno je da se Carinski zakon jedne zemlje ne može samo prevesti i primeniti u nekoj drugoj zemlji, naročito zato što određeni termini ne obuhvataju iste aktivnosti, ukoliko se samo prevedu, već ih je potrebno tačno definisati i odrediti.

Doprinos ove Konvencije u pogledu Olakšavanja međunarodne trgovine, ogleda se u uvođenju koordinacije u radu carinskih službi, agencija i inspektorata, jer se kao osnovno ograničenje uočava bespotreban pregled robe i dokumenata na više mesta u okviru carinskog postupka, odnosno, roba koja postaje predmet carinskog postupka, može biti predmet pregleda na više punktova, odnosno, od strane više inspektorata i državnih agencija. Kako bi se dobilo u vremenu, ovom Konvencijom predlažu se i objedinjeni, dakle koordinirani pregledi robe, odnosno, zajednička kontrola (*joint*

*controls*) na dva granična prelaza, prilikom prelaska robe sa teritorije jedne zemlje na drugu.<sup>315</sup>

Ovako revidirana Konvencija, stupila je na snagu 03.02.2006. godine, dakle ispunjen je glavni cilj pripremljene i usvojene revizije Konvencije iz 1999. godine, a to je priprema i modernizacija uprave carina za dvadesetprvi vek, odnosno prilagođavanje potrebama koje će usloviti dalji rast obima i vrednosti međunarodne trgovine, kao i nastavak procesa njene liberalizacije.

Važan momenat koji je svakako Olakšao odvijanje međunarodne trgovine jeste ujednačavanje klasifikacije proizvoda kojima se trguje, odnosno stvaranje **harmonizovane carinske nomenklature**, koja bi bila prepoznatljiva za sve učesnike u međunarodnoj trgovini. Još polovinom XIX veka stvarane su prve nomenklature. Nomenklatura čini bazu za formiranje carinske tarife, a spisak carina koje svaka država primenjuje, nalazi se u carinskoj tarifi. Jedna od najznačajnijih nomenklatura XX veka, bila je *Briselska carinska nomenklatura*, uvedena konvencijom, koja je stupila na snagu 11.09.1959. godine, a doneta je pod okriljem Saveta za saradnju carinskih službi u Briselu. Jedno od najvećih dostignuća WCO jeste zamena Briselske carinske nomenklature i uvođenje i dalje razvijanje *Harmonizovanog sistema za opis i obeležavanje robe (Harmonized Commodity Description and Coding System)*. Ovaj sistem je uveden u upotrebu na osnovu Konvencije koja je zaključena u Briselu 1983. godine. Koristi se širom sveta za klasifikovanje proizvoda kojima se trguje i kao osnova carinske tarife. Harmonizovani sistem obuhvata preko 5300 robnih grupa koje su raščlanjene do nivoa od šest cifara. Roba koja se nalazi u postupku kako izvoznog, tako i uvoznog carinjenja, treba da bude svrstana u odgovarajući tarifni stav, koji obuhvata tarifnu oznaku, naimenovanje robe i stopu carine propisanu za datu robu. Određivanje i svrstavanje robe u odgovarajući tarifni stav je značajno zbog određivanja visine carinske stope.

**Harmonizacija podataka** je cilj svih institucija koje učestvuju u procesu TF, ali zbog činjenice da je carina glavna instanca na kojoj se mogu videti propusti usled neizvršene

---

<sup>315</sup> Internet, Sajt Programa Evropske komisije "eTen", [www.etenclearview.eu/mma\\_bin.php?id=2007101215143525](http://www.etenclearview.eu/mma_bin.php?id=2007101215143525) (07.07.2010.).

harmonizacije podataka, onda treba pomenuti i inicijativu WCO za harmonizacijom podataka. Ova inicijativa se bazira na definicijama **Baze elemenata trgovinskih podataka** (*Trade Data Elementary Directory* — TDED), koji je ujedno i ISO standard 7372. Ova baza je nastala usled potrebe za stvaranjem jedinstvene baze standardizovanih elemenata podataka. Ovi elementi podataka mogu se koristiti i u slučaju razmene papirnih dokumenata, kao i u slučaju elektronske razmene podataka, odnosno upotrebljavaju se u svim oblicima razmene podataka na međunarodnom nivou. Mogu se koristiti pojedinačno, ali i u okviru jednog sistema, odnosno, međunarodnog standarda za elektronsku razmenu podataka, poput EDIFACT-a. Korišćenje Baze utiče na Olakšavanje međunarodne trgovine na taj način što se u njemu nalaze termini koji predstavljaju zajednički jezik za sve učesnike u međunarodnoj trgovini. Pored toga, Baza je predstavljala i osnovu za realizaciju EDIFACT-a.<sup>316</sup>

U januaru 2006. godine Svetska carinska organizacija je iznela još jednu inicijativu, **Program Kolambas** (*Columbus Program*), odnosno jedan opsežan program izgradnje trgovinskog kapaciteta (*Capacity Building Programmme*). Ovaj Program predstavlja najvažniju inicijativu WCO namenjenu prvenstveno izgradnji trgovinskog kapaciteta, koja uključuje i primenu Okvirnih standarda, a realizuje se zahvaljujući Direktoratu WCO za unapređenje kapaciteta. Od januara 2006. godine, kada je uveden Program, pa do juna 2007. godine, savetnici za modernizaciju carina su obišli preko 100 zemalja kako bi pomogli u modernizovanju carina.<sup>317</sup>

Početak novog veka, WCO je počela sa pripremom uputstava za upotrebu **Jedinstvenog broja isporuke** (*Unique Consignment Reference* — UCR), koji bi bio korišćen od strane carinske službe u zemlji izvoza i zemlji uvoza, kao još jedan način da se Olakša odvijanje međunarodne trgovine. Sa korišćenjem maksimalno 35 slovno-numeričkih oznaka, za svaku pojedinačnu robnu isporuku, svaki UCR bi pružao

---

<sup>316</sup> Economic Commission for Europe and United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business, *Recommendation and Guidelines on Establishing a Single Window—Recommendation no. 33*, New York and Geneva, 2005, p. 30.

<sup>317</sup> Sajt Globalnog partnerstva za Olakšavanje trgovine i transporta, [www.gfptt.org/Entities/TopicProfile.aspx?tid=7f481e53-068b-4dab-8720-492b10cf2020](http://www.gfptt.org/Entities/TopicProfile.aspx?tid=7f481e53-068b-4dab-8720-492b10cf2020), (14.09.2010.).

informaciju o konkretnom spoljnotrgovinskom poslu.<sup>318</sup> Informacije bi se odnosile na podatke o vremenu, o zemlji izvoza, preduzeću koje realizuje spoljnotrgovinski posao, podatke o transportu, dakle sve informacije od isporuke robe, preko carinarnica kroz koje će roba proći na svom putu, pa sve do njene isporuke u zemlji uvoza. Dakle, radi se o lančanom nizu podataka, objedinjenih jednim izrazom. Upotreba UCR zahteva postojanje automatizovanog okruženja, odnosno, elektronsko poslovanje i korišćenje međunarodnih standarda, poput UN/EDIFACT-a i XML-a.

Nakon što je uočeno da veliki broj informacija koje učesnici u međunarodnoj trgovini, treba da prikupe i podnesu na uvid mnogobrojnim državnim carinskim organima, uz dodatne posebne informacije koje ovi organi takođe mogu zahtevati, moglo se zaključiti da se radi o još jednom značajnom izvoru prepreka u odvijanju trgovinskih tokova. Te prepreke mogu predstavljati ključne faktore konkurentnosti preduzeća na mikro-nivou, ali i konkurentnosti nacionalnih privreda. Efikasnost informacionih sistema i efikasnost rada Uprava carina različitih zemalja, u bitnoj meri, mogu usloviti brzinu kretanja robe u međunarodnoj trgovini, uticati na smanjenje troškova, povećati poslovnu efikasnost spoljnotrgovinskih preduzeća i poboljšati izvoznju konkurentnost, kao i privredne performanse čitavih zemalja. Naime, uočeno je da učesnici u međunarodnoj trgovini, zahtevane informacije dostavljaju na više različitih mesta, pa se može dogoditi i dupliranje zahtevanih podataka, što značajno povećava troškove poslovanja.

Inicijativa WCO kojom se može rešavati ovaj skup problema i prepreka u međunarodnoj trgovini, rezultirala je predlogom o formiranju “**Jedinstvenog šaltera**”. Pojam „SW“ uveden je da bi pojednostavio i ubrzao tok informacija između učesnika u međunarodnoj trgovini i zvaničnih organa, koji te informacije zahtevaju. Takođe, ovaj pojam bi se mogao definisati i kao “sistem koji učesnicima u međunarodnoj trgovini omogućuje da skup informacija dostave samo na jednom mestu, i da time ispune sve svoje spoljnotrgovinske obaveze”.<sup>319</sup> Koncept „SW“ je samo jedan od mogućih

---

<sup>318</sup> Francois L. Corfmat, “Simplifying Procedures and Improving Control Prior to Release of Goods”, in: *Changing Customs — Challenges and Strategies for the Reform of Customs Administration*, (ed. Michael Keen), International Monetary Fund, Washington, 2003, p. 69.

<sup>319</sup> Internet, Sajt Programa Evropske komisije “eTen”, <http://www.etenclearview.eu> (07.07.2010).

pojavnih oblika procesa TF, koji je u toku, a kojim se prvenstveno redukuju necarinske barijere u međunarodnoj trgovini, a posebno APNB.

Članice Svetske carinske organizacije su se na sastanku u junu 2006. godine, složile da je potrebno stvoriti Radni okvir za oblast koja bi se odnosila na kompleksno pitanje „SW“. Na tom sastanku je ustanovljeno da carinska služba predstavlja agenciju, odnosno službu sa ulogom „stožera“ u razvoju i primeni ideje „SW“.

Da bi uopšte bilo moguće primeniti koncept „SW“, odnosno, kao podršku primeni koncepta „SW“, WCO je stvorila Model podataka WCO — *WCO Data Model*. Model podataka WCO obuhvata standardni set podataka koji se odnosi na sve vrste transakcija u spoljnotrgovinskom poslu, kao što su izvoz, uvoz, ili tranzit, zatim sve oblike transporta, od drumskog i železničkog, do vazdušnog, kao i sve zahteve koje bi mogle postaviti neke od službi, ili inspekcija čija se delatnost odnosi carinsku proceduru. Naime, ovaj model podataka definiše maksimum seta podataka za obavljanje izvoznih i uvoznih formalnosti. Učesnici u međunarodnoj trgovini, izvoznici, uvoznici, spoljnotrgovinska preduzeća, špediteri, brza pošta, nailaze na veliki broj zahteva za dokumentima i informacijama.<sup>320</sup> Sam Model se zasniva na korišćenju standardizovanih podataka koji bi se odnosili na izvoz, uvoz i tranzitne transakcije, gde bi isti podaci mogli da se podnesu svim zainteresovanim službama, agencijama i inspektoratima, uključujući i Upravu carina i na taj način bi bilo stvoreno **okruženje „SW“** (*Single Window Environment*).

WCO je razvila model, nazvan *WCO Data Model Version 3*, koji predstavlja jednu vrstu standardizovane banke podataka u kojoj se prikupljaju informacije na dve relacije: Vlada jedne zemlje prema Vladi druge zemlje (*Government to Government — G2G*) i Poslovne informacije prema Vladi konkretne zemlje (*Business to Government — B2G*), dakle, razmena informacija se odvija kako na nacionalnom, tako i na međunarodnom nivou. Ovaj model bi trebalo da omogući da sve strane povezane „Jedinstvenim šalterom“ zapravo „progovore istim jezikom“.<sup>321</sup> Ovaj model predstavlja rezultat

---

<sup>320</sup> Internet, Sajt Svetske carinske organizacije, “WCO Data Model — Single Window Data Harmonisation”, [www.wcoomd.org/files/6.sw\\_files/data?harmonisation.pdf](http://www.wcoomd.org/files/6.sw_files/data?harmonisation.pdf) (28.06.2010).

<sup>321</sup> Ibidem.

saradnje kako vlade, sa jedne strane, tako i učesnika u trovinskom lancu, sa druge strane, u pokušaju da ustanove zajednički okvir za TF i to primenom pojednostavljivanja i harmonizacije podataka.

Pitanjem **bezbednosti** u međunarodnoj trgovini, bavila se i WCO. Sa jedne strane potreba za detaljnom kontrolom robe koja ulazi u neku zemlju, kako bi se ostvarila i bezbednosna uloga svake države, sa druge strane, ukoliko se zloupotrebi, može prerasti u izvor novih necarinskih barijera u međunarodnoj trgovini. Činjenica da je za samu kontrolu nadležna carinska služba, koja bi mogla usporavati robne tokove, bliže određuje ovu vrstu necarinskih barijera, kao APNB. Ovim pitanjem se WCO bavila još od 2001. godine, ali osim nekoliko usvojenih rezolucija i *formiranja Radne grupe za bezbednost i olakšice u međunarodnoj trgovini*, sve do 2004. godine kada je oformljena *Strateška grupa*, nije bilo očekivanih rezultata. Tek nakon toga, a sa ciljem da se ostvari ravnoteža, kojom bi se olakšavala međunarodna trgovina, a da to ne ugrozi pitanje bezbednosti svake države, pod okriljem WCO su juna 2005. godine usvojeni **Okvirni standardi za bezbednost i olakšice u međunarodnoj trgovini** (*WCO Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade — SAFE Framework*). Radi se o jednom od najsavremenijih instrumenata WCO, nastalih kao rezultat potrebe da se ustanovi međunarodni režim za unapređenje bezbednosti i olakšica u međunarodnoj trgovini, odnosno, da se doprinese harmonizaciji carinskih procedura zemalja članica, kao i da se omogući predvidivost i transparentnost carinskog postupka. Okvirni standardi prvenstveno harmonizuju zahteve za prethodnim elektronskim informacijama o teretu koji ulazi na neku teritoriju, ili sa nje izlazi, ili se pak nalazi u tranzitu. Takođe, obezbeđuju takav nivo saradnje carinskih službi, da zemlja uvoznica može da uputi zahtev zemlji izvoznici da ova izvrši carinski pregled u njenu korist. Omogućavaju da različite zemlje, pod određenim uslovima, uzajamno priznaju obavljene kontrole, čime se sprečava dupliranje procesa.

Okvirni standardi su podeljeni na dva stuba, a svaki od njih predstavlja po jedan nivo na kom se saradnja odvija. *Jedan stub* predstavlja saradnju između carinskih službi i naziva se „**carina-carini**“, a *drugi* se naziva „**carina-privredna zajednica**“ i ukazuje

na saradnju između carine i privredne zajednice.<sup>322</sup> Prvi stub se zasniva na elektronskom podnošenju dokumenata za robu i prevozno sredstvo, što omogućuje carini da sa dovoljno vremena proceni stepen rizika, odnosno, da se rizik proceni i pre nego što roba stigne u carinarnicu, kao i da se odredi oblik pregleda. To je od posebnog značaja prilikom identifikovanja kontejnera visokog rizika na osnovu prethodno dostavljene elektronske informacije. Upotrebom automatizovanih sistema za praćenje, carinske službe mogu da identifikuju robu visokog stepena rizika još pre nego što je ona dopremljena u luku polaska, a naravno, znatno pre nego što pristigne u luku dolaska. Sam pojam tereta, ili *kontejnera visokog rizika*, ukazuje na onu vrstu tereta, za koju ne postoji konkretan dokaz da se radi o teretu niskog rizika, ili na teret koji obaveštajni podaci deklarišu kao visoko rizičan, ili pak, ukoliko se, primenom metodologije za ocenu rizika koja se zasniva na podacima o bezbednosti, taj teret identifikuje kao pošiljka visokog rizika.<sup>323</sup> Standardi prvog stuba nalažu zemljama članicama WCO da obezbede zajedničke *sisteme za praćenje*, da koriste zajedničke mehanizme za razmenu informacija i da na osnovu toga *omoguće međusobno priznavanje obavljenih carinskih kontrola*.

Drugi stub se bazira na saradnji kojom se unapređuje doskorašnji odnos između carinske službe i pripadnika poslovne zajednice, odnosno, učesnika u spoljnotrgovinskim poslovima. Naime, carinska služba svake zemlje koja primenjuje Okvirne standarde, treba da učestvuje u stvaranju međunarodnog sistema kojim se identifikuju učesnici u spoljnotrgovinskom poslu, koji nude visok stepen garancije za sigurnost, bar u onom delu spoljnotrgovinskog posla koji obavljaju. Kao neku vrstu nagrade za sigurnost koju pružaju i garantuju, oni treba da ostvare pravo na određene olakšice, kojim će se ubrzati i njihov deo posla, ali i odvijanje tokova međunarodne trgovine. Ta kategorija učesnika su sigurni partneri, odnosno, **Ovlašćeni ekonomski operateri** — OEO (*Authorized Economic Operator — AEO*), ili samo ovlašćeni operateri. Na osnovu tog statusa, oni mogu dobiti beneficije koje se odnose na ubrzani carinski postupak, kao i manji broj pregleda, odnosno, mogu da ostvare pravo da

---

<sup>322</sup> Internet, Sajt Uprave carina, [www.carina.rs/srpski/o\\_nama/okvirnistandardiSCO](http://www.carina.rs/srpski/o_nama/okvirnistandardiSCO), (11.01.2011.).

<sup>323</sup> Uprava carina Srbije, "Okvirni standardi za bezbednost i olakšice u globalnoj trgovini", Beograd, 2005. str. 9, Internet: [www.carina.rs/cyr/Dokumenti%20i%20obraci%20cirilica/PoslovnaStrategijaUCS.pdf](http://www.carina.rs/cyr/Dokumenti%20i%20obraci%20cirilica/PoslovnaStrategijaUCS.pdf), (10.10.2010.).

učestvuju u pojednostavljenim i brzim puštanjima robe uz minimalne informacije koje će pružiti, što bi trebalo da ubrzava odvijanje carinskog postupka. Ovaj status se dobija od strane, ili u ime nacionalne carinske službe, a Okvirni standardi traže od carinskih službi da međusobno priznaju ovaj povlašćeni status. Mogu da ga dobiju privredni subjekti koji su dokazali da rade u skladu sa propisima i ispunjavaju osnovne uslove bezbednosti u trgovinskom lancu. To, između ostalog, mogu biti: proizvođači, uvoznici, izvoznici, brokeri, špediteri, vozari, konsolidatori, posrednici, luke, aerodromi, operateri na terminalima, integrisani operateri, skladišta, distributeri, itd. A ako bi se u jednom trgovinskom lancu okupilo više ovlašćenih ekonomskih operatera, onda bi se dobio **Ovlašćeni lanac trgovine**. Radi se o konceptu koji okuplja veliki broj učesnika u međunarodnoj trgovini, a koji su svi redom dobili priznat status od strane carinske službe, da su učesnici u spoljnotrgovinskom poslu, koji ispunjavaju standarde bezbednosti. U skladu s tim, sve pošiljke robe koje se budu kretale u okviru takvog lanca, biće predmet pojednostavljenog prekograničnog postupka.

Svetska carinska organizacija, često u saradnji sa još nekim međunarodnim institucijama, učestvuje u **pružanju tehničke pomoći**, naročito u DC. Samo za pet godina, od 1996-2001. godine, WCO je organizovala 50 misija u DC posvećenih primeni Sporazuma o carinskom vrednovanju robe. Pored WCO i WTO je u istom periodu poslala 47 misija sa istim ciljem.<sup>324</sup> Osnovni cilj ovih misija bilo je upućivanje carinskih službenika u sadržaj Sporazuma WTO o carinskom vrednovanju robe, kao i pružanje pomoći prilikom primene. Tokom tog perioda, pokazalo se da je važan bio ovaj prvi korak, objašnjenja i upućivanja carinske službe u ovu oblast, ali da su rezultati primene različiti, s obzirom da su dosta zavisili od samog stepena razvoja carinske službe, svake od ovih zemalja pojedinačno. Naročito su skromni rezultati koji su postignuti u onim DC čija carinska služba nije bila u potpunosti automatizovana.

U Aneksu D „Julskog paketa“, prilikom lansiranja pregovora o TF pod okriljem WTO, ukazano je na veoma značajnu ulogu WCO u dotadašnjem pristupu nekim oblastima iz domena TF. Preuzimanje inicijative za TF na multilateralnom nivou od strane WTO ne

---

<sup>324</sup>Adrien Goorman, Luc de Wulf, “Customs Valuation in Developing Countries and the World Trade Organization Valuation Rules”, in: *Customs Modernization Handbook*, (ed. Luc de Wulf, José Sokol), World Bank, Washington, 2005, p. 167.



umanjuje značaj koji je WCO imala u gotovo pedeset godina rada koji je doprineo ostvarenju tehničkog progressa u obavljanju carinske procedure, kao i u upravljanju i saradnji carinskih službi širom sveta. Preuzimanje inicijative za TF od strane WTO treba da „donese političku volju i obaveznost, povećanje saradnje u međunarodnoj trgovini, kao i pregrupisanje resursa potrebnih za izgradnju carinskog kapaciteta, sve to su bile neophodne komponente za reforme i osavremenjivanje carina, a za to se WCO zalagala godinama“<sup>325</sup>. Sama priroda WCO usloвила je ograničenje njenih kompetencija prvenstveno samo na oblast rada carina, a WTO, ima šire kompetencije kada su u pitanju pregovori o Olakšavanju međunarodne trgovine.

### 3. Ostale inicijative za Olakšavanje međunarodne trgovine

#### 3.1. Međunarodna trgovinska komora u Parizu

Međunarodna trgovinska komora u Parizu (*International Chamber of Commerce — ICC*), osnovana je 1919. godine, a početkom dvadesetprvog veka, ostvaruje ulogu predstavnika poslovne zajednice u preko 130 zemalja sveta.<sup>326</sup> Radi se o poslovnoj organizaciji koja predstavlja preduzeća iz svih sektora privrede i svih delova sveta. Nastala je kao deo ideje osnivača da pomažući razvoj međunarodne trgovine, zapravo doprinesu očuvanju mira i prosperiteta, a sami sebe su nazivali „trgovcima mirom“ (*the merchants of peace*).<sup>327</sup> Osnovne aktivnosti ICC su ustanovljavanje **pravnih okvira, trgovinska arbitraža i trgovinska politika**. Uloga ICC je promocija trgovine i investicija na teritorijama drugih zemalja, van matične zemlje, kao i pružanje pomoći preduzećima da odgovore izazovima globalizacije. U tom poslu veoma blisko saraduje sa međunarodnim organizacijama poput UN, WCO i WTO, kao i sa grupacijama poput G20 i G8. Međunarodna trgovinska komora u Parizu jedan je od tvoraca **pravila, normi, standarda i instrumenata u međunarodnoj trgovini**. Iako se radi o njihovoj

---

<sup>325</sup> Kunio Mykuriya, “Trade Facilitation: Benefits and Capacity Building for Customs”, in: *Sharing the Gains of Globalization in the New Security Environment — the Challenges to Trade Facilitation*, UNECE, New York and Geneva, p. 41.

<sup>326</sup> Sajt Međunarodne trgovinske komore, [www.iccwbo.org/uploaded/Files/ICC/policy/customs/pages/The\\_Business\\_Perspective\\_on\\_Capacity\\_Building](http://www.iccwbo.org/uploaded/Files/ICC/policy/customs/pages/The_Business_Perspective_on_Capacity_Building), (07.10.2010.)

<sup>327</sup> Sajt Međunarodne trgovinske komore, [www.iccwbo.org/uploadedFiles/ICC/policy/trade/Statement](http://www.iccwbo.org/uploadedFiles/ICC/policy/trade/Statement) (07.10.2010.).

dobrovoljnoj primeni, pravosnažnost dobijaju nakon što postanu inkorporirani u međunarodne ugovore. Uloga ICC je nezamenjiva upravo u procesu Harmonizacije i Olakšavanja međunarodne trgovine, kada su u pitanju procedure u spoljnoj trgovini.<sup>328</sup>

Međunarodna trgovinska komora u Parizu, zalagala se za **uključivanje oblasti Olakšavanja međunarodne trgovine u Dnevni red WTO 1996. godine**, tokom Ministarske konferencije WTO održane u Singapuru. Komora i danas prati rezultate rada WTO u odnosu na pitanje TF, a zalaže se za usvajanje obavezujućih pravila o TF na multilateralnom nivou. Stav ICC je da ta pravila treba da budu u skladu sa opštim principima WTO, kao što je princip nediskriminacije, transparentnosti, kao i da u najmanje mogućoj meri utiču na pojavu restriktivnosti u međunarodnoj trgovini i da samo doprinesu daljem jačanju primene pravila koja su već sadržana u Sporazumima WTO. Dakle, stav ICC prema pitanju TF je komplementaran sa stavom WTO.

Stav ICC u Parizu jeste da bi WTO, zajedno sa organizacijama poput WCO i UN, trebalo da stvara zajednički Radni okvir, kako bi se ispunili osnovni ciljevi do kojih proces TF treba da dovede, a to je: smanjenje troškova učesnicima u međunarodnoj trgovini i skraćivanje vremena potrebnog da se obavi carinska procedura, samim tim, snižavanje cena sirovina i poluproizvoda za proizvođače, niže cene za potrošače, povećanje likvidnosti angažovanog kapitala. Takođe, ističe se da modernizovanje rada carina, prvenstveno donosi koristi zemlji koja taj proces primeni, kroz porast stranih direktnih investicija i privredni rast, a ukoliko u isto vreme dođe do modernizovanja rada carina i u zemljama glavnih trgovinskih partnera, u tom slučaju će se u potpunosti realizovati i koristi za međunarodnu trgovinu. Pored toga, pozitivan uticaj modernizacije rada carina, uticaće i na promociju izvoza DC, kojim se mala i srednja preduzeća iz DC, mogu naći na konkurentnijim međunarodnim tržištima.<sup>329</sup>

---

<sup>328</sup> Economic Commission for Europe and United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business, *Recommendation and Guidelines on establishing a Single Window—Recommendation no. 33*, New York and Geneva, 2005, p. 32.

<sup>329</sup> International Chamber of Commerce, "ICC Recommendations to WTO Members on Trade Facilitation", Policy Statement, Document No. 103-32/91, Paris, Internet: [www.wto.org/english/forums\\_e/ngo\\_e/icc\\_tradefac.doc](http://www.wto.org/english/forums_e/ngo_e/icc_tradefac.doc) (26.06.2010);

### 3.2. Inicijativa Ujedinjenih nacija

Doprinos zajedničkoj inicijativi za uvođenje „Jedinstvenog šaltera“ pruža i Organizacija Ujedinjenih nacija. Pitanje „Jedinstvenog šaltera“ predstavlja oblast kojoj su posvećene i Ujedinjene nacije i to u okviru rada Centra Ujedinjenih nacija za Olakšavanje trgovine i elektronsko poslovanje (*United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business — UN/CEFACT*). Stav UN/CEFACT-a je da Olakšavanje međunarodne trgovine predstavlja kompleksan proces pojednostavljenja, harmonizacije i standardizacije procedura i informacionih kanala, neophodnih da bi se roba kretala od prodavca do kupca i da bi se obavilo plaćanje te robe. Da bi se to ostvarilo, neophodna su dva procesa, jedan je komercijalni, a drugi regulatorni. U tome učestvuju i zvanični organi, odnosno vlada jedne zemlje, ali i privatni, poslovni sektor. Da bi obe ove strane postigle svoje ciljeve, potrebno je, a to je predlog CEFACT-a, da Vlade različitih zemalja uspostave i podrže rad nacionalnih tela, ili komiteta za Olakšavanje međunarodne trgovine i to sa udelom i privatnog i javnog sektora.<sup>330</sup>

Zadatak ovog centra jeste da poboljšava rad i mogućnosti poslovanja, međunarodne trgovine i administracije uopšteno, kako u Razvijenim, tako i u DC, a naročito u tranzicionim zemljama, kako bi se mogla neometano vršiti razmena robe i usluga. Glavna oblast rada ovog Centra jeste pojednostavljivanje i harmonizacija trgovinskih transakcija na međunarodnom nivou, što predstavlja veliki doprinos porastu međunarodne trgovine. Jedan od glavnih zadataka UN/CEFACT-a jeste saradnja sa ostalim međunarodnim organizacijama po pitanju Olakšavanja međunarodne trgovine. Saradnja se obavlja prvenstveno sa WTO, WCO, OECD, Komisijom Ujedinjenih nacija o međunarodnom trgovinskom pravu (*Commission on International Trade Law — UNCITRAL*) i Konferencijom Ujedinjenih nacija o trgovini i razvoju (*United Nations Conference on Trade and Development — UNCTAD*).<sup>331</sup>

Uloga UN u procesu TF, jeste i posao izrade **Preporuka za obavljanje međunarodne trgovine**. I ove preporuke su nastale na osnovu Člana 8 GATT-a iz 1994. godine, u kom se uočava potreba za smanjenjem formalnosti u spoljnotrgovinskom poslu, kao i za

<sup>330</sup> Internet, Sajt UNECE, [www.unece.org/cefact/nat\\_bodies.htm](http://www.unece.org/cefact/nat_bodies.htm), (02.07.2010.).

<sup>331</sup> Internet: Sajt UNECE, [www.unece.org/cefact/about.htm](http://www.unece.org/cefact/about.htm) (02.07.2010.).

pojednostavljenjem dokumentarnih zahteva tokom realizacije spoljnotrgovinskog posla. Nakon osnivanja WTO, na ovu temu je Pregovaračkoj grupi za Olakšavanje međunarodne trgovine (*Negotiating Group on Trade Facilitation*) stigao veliki broj zahteva da se pojasni i dopuni Član 8 GATT-a, kako bi se broj i sadržina zahtevanih dokumenata sveli na minimum i to korišćenjem međunarodnih standarda. O očekivanoj koristi pojednostavljenja sadržine samih dokumenata i smanjenja njihovog broja, govori primer Indije, kao i mnogih DC, u čijim spoljnotrgovinskim poslovima jednu od najvećih stavki čini upravo trošak potreban za pripremu dokumenata. U Indiji je to iznos od 350 USD, dok su troškovi kopnenog prevoza 200 USD, a carinske dažbine 120 USD. Za razliku od ove zemlje, primer pojednostavljene i automatizovane procedure je Nemačka, gde je trošak za pripremu dokumenata po jednoj isporuci oko 85 USD.<sup>332</sup> Preporuke zapravo predstavljaju rezultate istraživanja sprovedenih tokom samog odvijanja spoljnotrgovinskog posla, a sve to radi pronalaženja najefikasnijih procedura i standarda koji bi se primenjivali u spoljnotrgovinskoj praksi. Njihova upotreba treba da olakša odvijanje trgovinskog procesa za sve njegove učesnike. Nekoliko ovih preporuka se nalazi i na listi ISO standarda.

Prva Preporuka UN/CEFACT jeste **Objavljena šema za spoljnotrgovinska dokumenta** (*UN Layout Key for Trade Documents — UNLK*), a ujedno je i ISO 6422. Na međunarodnom nivou se standardizuju broj i sadržaj dokumenata potrebnih za obavljanje trgovine i transporta, čak se standardizuje i njihov izgled, kao i modeli i šeme tih dokumenata u slučaju korišćenja elektronske dokumentacije. Prvi put je odobren 1973. godine, a nakon toga su usledile revizije. Prva preporuka UN/CEFACT-a predstavlja okvir na osnovu kog se mogu definisati ostala spoljnotrgovinska dokumenta. Zasniva se na kodiranim informacijama o adresi, prodavcu, kupcu, zahtevanim dokumentima, a te informacije se prikazuju u određenim rubrikama, na tačno određenom mestu na samom dokumentu. Upotreba UNLK garantuje da će određena informacija o jednoj vrsti proizvoda koji se izvozi, biti pozicionirana na istom mestu, na svim dokumentima koja taj proizvod prate. Veliki broj dokumenata u spoljnotrgovinskom poslu se zasniva na ovom principu UNLK: Jedinствен administrativni dokument (SAD, Evropska unija), Uverenje o poreklu (WCO

---

<sup>332</sup> Sajt UNCTAD-a, *Simplification of Trade Documentation Using International Standards*, Internet, [www.unctad.org/ttl/technical-notes/tn13\\_DocumentSimplification.pdf](http://www.unctad.org/ttl/technical-notes/tn13_DocumentSimplification.pdf), (10.09.2010).

Revidirana Kjoto konvencija), Standardni konosman (Međunarodna špediterska komora — *International Chamber of Shipping*), Kamionski tovarni list (CMR — *International Road Consignment Note*), Međunarodni železnički tovarni list (CIM — *International Rail Consignment Note*), Avionski tovarni list (*Universal Air Waybill* — *International Air Transport Association* — IATA) i IMO Standardizovane forme (FAL-7). Takođe, primeri pojedinačnih zemalja govore kako je UNLK zapravo uticao na smanjenje broja dokumenata i zahtevanih podataka u njima. Ministarstvo saobraćaja Tajlanda je analiziralo zahteve u podacima u 57 dokumenata koji su se odnosili na međunarodni transport i trgovinu, a u kojima je postojalo 1 346 elemenata podataka, za koje se, nakon analize ispostavilo, da se mogu smanjiti na broj od 210 elemenata podataka.<sup>333</sup>

Jedna od važnih Preporuka UN/CEFACT-a koja se odnosi na TF jeste *Preporuka broj 4 o stvaranju nacionalnih tela* koja bi se bavila pitanjem TF, a sve to u cilju stvaranja efikasnog okruženja za međunarodnu trgovinu i transport (*National Trade Facilitation Bodies*). U svetu već postoji oko šezdeset nacionalnih tela, ili komiteta za Olakšavanje međunarodne trgovine, naročito u evropskim zemljama, mada ih ima i u: Iranu, Indiji, Koreji, Kini, Mongoliji, Pakistanu, Filipinima, Vijetnamu.<sup>334</sup> U slučaju Preporuke broj 4 uočavamo da je pitanje TF bilo aktuelno još sedamdesetih godina i uočeno kao potencijalno ograničenje u međunarodnoj trgovini, kao i da je početak novog veka doneo dinamičniji pristup i njegovu aktuelizaciju.

*Preporuka broj 5* se odnosi na **skraćivanje INCOTERMS-a 2000**, što se pokazalo neophodnim u elektronskoj razmeni podataka. To su preporuke i dopune za međunarodne trgovinske termine, čija je prva zbirka izdata još 1936. godine od strane Međunarodne trgovinske komore u Parizu. Prvo potvrđivanje ove preporuke se vezuje za 1974. godinu, a poslednja revizija je obavljena 2010. godine. Dakle, standardizacija podataka za odvijanje međunarodne trgovine je višedecenijski proces, a intenziviran je krajem 20. i početkom 21. veka upravo usled narastanja uticaja administrativnih barijera.

---

<sup>333</sup> Ibidem.

<sup>334</sup> Internet, Sajt UNECE: [www.unece.org/cefact/nat\\_bodies.htm](http://www.unece.org/cefact/nat_bodies.htm), (02.07.2010.).

*Preporuka broj 6* ukazuje na potrebe formiranja takve **fakture za međunarodnu robnu trgovinu**, kako bi u njoj bio sadržan veliki broj podataka, tako da podaci u fakturi mogu biti korišćeni za dopunu nedostajućih podataka u ostalim dokumentima, pa čak i zameniti neka od dokumenata. Sadržaj preporuka je različit i odnosi se uglavnom na standardizovanje sadržaja i izgleda različitih dokumenata neophodnih za obavljanje spoljnotrgovinskih poslova. Između ostalog tu su dati predlozi za ujednačeno navođenje datuma, vremena, perioda u danu, zatim valuta u kodiranom, ili skraćenom obliku. *Preporuka broj 12* ima za cilj da se **pojednostavi, racionalizuje i harmonizuje procedura u vodenom transportu**, ohrabruje upotrebu pomorskog tovarnog lista, umesto konosmana, kao prenosive hartije od vrednosti, a kao rezultat se očekuje smanjenje kašnjenja prilikom isporuke. *Preporuka broj 16* — **Kod za trgovinske i transportne lokacije** (*Code for Trade and Transport Locations* — UN/LOCODE) pruža petoslovni kod za skraćivanje naziva lokacija koje su vezane za međunarodnu trgovinu, a ujedno omogućuju nedvosmislenu informaciju za učesnike, kao na primer: luke, aerodromi, terminali na kopnu i carinske ispostave. Lista kodova za različite lokacije se revidira i dopunjuje dva puta godišnje i sadrži preko 40 000 kodova za lokacije.<sup>335</sup>

*Preporuka UNCEFACT-a broj 18* — **Preporuka za olakšavanje procedura u međunarodnoj trgovini** (*Facilitation Measures Related to International Trade Procedures*) ukazuje na potrebu da učesnici u međunarodnoj trgovini usklade sva dokumenta sa preporukama Ujedinjenih nacija. Pored toga, predlaže se i da nadležne službe treba da traže samo minimum potrebnih podataka i dokumenata prilikom carinskih kontrola.<sup>336</sup> Ukoliko je način transportovanja robe iskazan preko odgovarajućeg koda, onda se koristi *Preporuka broj 19*, koja ustanovljava **jedinstven numerički kod za svaki oblik transporta posebno**. Radi efikasnije razmene podataka između učesnika u međunarodnoj trgovini, što utiče i na naometano odvijanje trgovinskih tokova, doneta je i *Preporuka broj 20*, kojom su definisani **jedinstveni numerički i slovno-numerički kodovi za jedinice mere poput**: visine, težine, dužine,

---

<sup>335</sup> Tom Butterly, Maria Misovicova, "List of UNECE UN/CEFACT Recommendations on Trade Facilitation", Internet, Sajt, [http://www.rciproject.com/other\\_files/RECOME~1.PDF](http://www.rciproject.com/other_files/RECOME~1.PDF), (10.07.2010.)

<sup>336</sup> *The Single Window Concept*, Internet: Sajt UNECE: [http://www.etenclearview.eu/mma\\_bin.php?id=2007101215143525](http://www.etenclearview.eu/mma_bin.php?id=2007101215143525) (28.06.2010).

zapremine, vremena i ostalih mera koje se mogu kvantitativno izraziti. Radi lakšeg pronalaženja koda za određenu robu, u aneksu je data lista kodova definisanih prema kvantitativnoj kategoriji, ili prema nazivu mere. *Preporuka broj 22* određuje **strukturu naloga** koji nalogodavac dostavlja špediteru, odnosno transportne dispozicije, u kojoj se nalaze neophodni podaci o robi i instrukcije za organizovanje transporta robe, skladištenja, osiguranja, carinjenja, što spada u delokrug aktivnosti špeditera. Radi pravovremenog dobijanja **informacija o trenutnom stanju robe u toku transporta**, ili o prevoznom sredstvu, koriste se zaključci *Preporuke broj 24 (Trade and Transport Status Codes)*. Ovi kodovi mogu biti dati kako u jezičkoj, tako i u kodiranoj formi.

Jedinstven međunarodni standard za elektronsku razmenu podataka između administracije i privatnih kompanija, **UN/EDIFACT** (*United Nations Rules for Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport*), uveden je u upotrebu *Preporukom broj 25*, a odobren 1995. godine. Ovaj standard je nastao kao rezultat potrebe da se obavlja komunikacija, odnosno razmena elektronskih dokumenata između partnera u različitim zemljama, putem njihovih privatnih, zatvorenih, računarskih mreža, odnosno, da bi se obavljala **elektronska razmena podataka**. Bazira se na velikom broju standardizovanih elektronskih poruka, koje se upotrebljavaju umesto do tada, korišćenih papirnih dokumenata u spoljnotrgovinskim poslovima. Zamenjivali su uglavnom trgovinska, transportna dokumenta.<sup>337</sup> *Preporuka broj 26* preporučuje upotrebu **Elektronske razmene podataka** (*Electronic Data Interchange — EDI*) za ugovore o razmeni između različitih strana u spoljnotrgovinskom poslu.

*Preporuka broj 27* iz 1999. godine, o **pregledu robe pre njene isporuke**, upućuje na upotrebu ove mere u slučajevima gde je to neophodno i samo tamo gde je neophodno, slično stavu WTO, a insistira na odustajanju od ove mere u svim ostalim slučajevima, imajući u vidu da tada PSI može postati nekarinska barijera u međunarodnoj trgovini.

Naredna je *Preporuka broj 28* koja se odnosi na **Kodove za različite vrste transportnih sredstava** (*Codes for Types of Means of Transport*), kojom se ustanovljava zajednička lista kodova radi identifikacije različitih tipova transportnih

---

<sup>337</sup> Predrag Bjelić, *Međunarodna trgovina*, CID Ekonomskog fakulteta, Beograd, 2008, str. 260.

sredstava. Preporuke broj 31 i 32 odnose se na preporuke za **unapređenje elektronske trgovine**, tako što će se formirati modeli za praćenje trgovinskih operacija iz dana u dan, od strane svih učesnika u spoljnotrgovinskom poslu.

Doneta je još jedna važna Preporuka UN/CEFACT-a, a to je *Preporuka broj 33* koja predstavlja **Uputstvo za uspostavljanje „SW“** (*Recommendations and Guidelines on Establishing a Single Window*), koja je odobrena u septembru 2004. godine. Ova preporuka UN ima za cilj ubrzanje protoka informacija na relaciji učesnici u spoljnotrgovinskom poslu — vlade zemalja čija preduzeća učestvuju u ovom poslu. Ukoliko se radi o elektronskim informacijama, tada bi trebalo sve informacije podneti na uvid samo jednom, na jednom ulaznom punktu (*single entry point*) i time će biti ispunjeni svi zahtevi vezani za uvoz, izvoz, ili tranzit određene robe.<sup>338</sup>

Gotovo sve navedene preporuke CEFACT-a se mogu klasifikovati u nekoliko užih celina, u zavisnosti od oblasti na koju se odnose, a zajedničko im je da su definisane sa ciljem da se pozitivno utiče na odvijanje trgovinskih tokova, odnosno da se unapredi proces Olakšavanja međunarodne trgovine. Razlikuju se četiri celine i to:

- Prva grupa Preporuka CEFACT-a su Preporuke koje se odnose na *pojednostavljenje i harmonizaciju trgovinskih procedura*, a to su Preporuke broj 4 i broj 18;
- Druga grupa su Preporuke koje se odnose na *trgovinska dokumenta* i to Preporuke broj 1, 6, 22;
- Treća grupa Preporuka se odnosi na *uvodenje kodova za različite namene*, poput Preporuka broj 16, 19 i 20;
- Četvrtu grupu čine Preporuke za *Informacione i komunikacione tehnologije* i to sa brojem 14, 26, 31, 32.<sup>339</sup>

---

<sup>338</sup> Tom Butterly, Maria Misovicova, "List of UNECE UN/CEFACT Recommendations on Trade Facilitation", Internet, Sajt, [http://www.rciproject.com/other\\_files/RECOME~1.PDF](http://www.rciproject.com/other_files/RECOME~1.PDF), (10.07.2010.)

<sup>339</sup> Economic Commission for Europe and United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business, *Recommendation and Guidelines on establishing a Single Window—Recommendation no. 33*, New York and Geneva, 2005, pp. 29-30.



Inicijativa Ujedinjenih nacija, odnosno **UNCTAD**-a, koja je doprinela Olakšavanju međunarodne trgovine jeste i stvaranje jednog automatizovanog sistema za upravljanje radom carine, koji obuhvata veći deo spoljnotrgovinskih procedura, odnosno sistema za upravljanje podacima vezanim za rad carinske službe.<sup>340</sup> Radi se o **ASYCUDA programu** koji se koristi čak u oko 90 zemalja sveta, razvio ga je UNCTAD u Ženevi, nakon što je daleke 1981. godine primio zahtev Sekretarijata Ekonomske zajednice zapadno-afričkih zemalja (ECOWAS) da pomogne u izradi statistike spoljne trgovine za zemlje članice ove integracije i pripremljen je prvo za tri zemlje članice.<sup>341</sup> Ubrzo je formiran predlog UNCTAD-a da se pripremi jedan softver za carinu koji bi se mogao primenjivati i prilagođavati i u zemljama koje nemaju visok stepen razvijenosti trgovinskog kapaciteta, odnosno u zemljama u kojima ni carina nije modernizovana, niti je osoblje obučeno za modernizovanu carinsku proceduru, a ujedno raspolaže i sa skromnim mogućnostima kada je u pitanju osoblje koje će biti edukovano za rad sa novim softverom. Tri revizije ASYCUDA, nastale su zahvaljujući modernizaciji hardvera, programskih jezika i tehnologije softvera, a kretale su se od mikro nivoa, od samog korisnika, preko DOS operativnog sistema, pa do stabilnih i pouzdanih sistema. Druga verzija programa, primenjivana od 1985-1995. godine, uvela je u upotrebu *Lokalnu mrežu (Local Area Network)*, kojom je omogućen protok većeg broja podataka kroz servere, kao i automatizacija carinske procedure, uključujući i carinsku deklaraciju, protok novca i skladištenje. Treća verzija programa ASYCUDA++ je primenjena prvi put 1992. godine i još uvek je aktuelna, kojom je omogućena primena još nekih instrumenata kojima se postiglo modernizovanje rada carinske službe, kao što je Upravljanje rizikom, praćenje tranzita i podnošenje carinske deklaracije putem Interneta. Najnovija platforma ASYCUDA-e u elektronskoj formi *ASYCUDA World*, uvedena u upotrebu u martu 2002. godine, treba da omogući učesnicima u međunarodnoj trgovini da većinu transakcija obavljaju putem Interneta. Smatra se da je ovo prava elektronska carinska mreža, kompatibilna sa mnogobrojnim sistemima za upravljanje podacima, kao i sa operativnim sistemima. To bi od najveće koristi trebalo da bude u DC koje imaju ograničenja u pogledu korišćenja fiksne telefonije. *ASYCUDA World* bi trebalo da ostvari veće uštede transakcionih troškova i omogući efikasnije prikupljanje prihoda od carine, a zatim i da pruži korisne informacije za

---

<sup>340</sup> Ibid., p. 31.

<sup>341</sup> Na francuskom govornom području ASYCUDA je poznat kao *Sydonia*.

olakšavanje borbe protiv krijumčarenja i korupcije.<sup>342</sup> Godišnje ovaj program obradi preko 15 miliona carinskih izvoznih i uvoznih deklaracija<sup>343</sup> Jedna od osnovnih prednosti programa jeste i upotreba prilagodljivog jezika *XML*, kojim je omogućeno da se kako na nacionalnom, tako i na međunarodnom nivou, razmenjuju putem Interneta, spoljnotrgovinska dokumenta između carinske službe i učesnika u trgovini. Zatim, prednost je i osnovna karakteristika ovog programa, a to je njegova modularnost, odnosno, mogućnost da se primeni na različite okvire i platforme softvera i hardvera. Takođe, prednost je i karakteristika da je ovaj sistem napravio značajan napredak i po pitanju bezbednosti, tako što zahteva potvrđivanje identiteta (*authentication*).

Sistem za Upravljanje rizikom ASYCUDA zasnovan je na 25 godina primene automatizacije na carini i primenjuje različite sofisticirane tehnike i instrumente i to od klasičnog odabira, ispitivanja i upućivanja prijavljene robe u četiri različita kontrolna kanala (zeleni, žuti, crveni, plavi), pa sve do upotrebe multimedija, skeniranih slika i bežičnog interneta (*wireless*). Kada je u pitanju roba u tranzitu, zahvaljujući ovom sistemu, koji ima tranzitni modul (*transit module*) koji evidentira elektronska dokumenta, elektronske potpise i registruje sve transakcije, nije potrebno na svakom graničnom prelazu ponovo unositi već unete podatke. Sistem prihvata i tranzitna dokumenta poput TIR karneta, a omogućuje i jedan od postupaka koji nekada nije bio dozvoljen, a koji se u savremenom periodu sve više koristi kao mera potvrde efikasnosti Sistema upravljanja rizikom. To je mera za zaustavljanje robe koja se nalazi u tranzitu i obavljanje pregleda na licu mesta (*spot checks*). Pregledom treba da se ustanovi da li dokumenta koje poseduje prevoznik odgovaraju sadržaju dokumenata prijavljenih prilikom ulaska u zemlju.<sup>344</sup>

Osnovni cilj kreiranja ASYCUDA programa bilo je Olakšavanje međunarodne trgovine i to putem standardizacije traženih podataka, dokumenata i njihovih formi, kao i pojednostavljenjem i automatizacijom delatnosti koje obavlja carinska služba, sve u

---

<sup>342</sup> Economic Commission for Europe and United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business, *Recommendation and Guidelines on establishing a Single Window—Recommendation no. 33*, New York and Geneva, 2005, p. 32.

<sup>343</sup> Sajt UNCTAD, [www.unctad.org/tj/technical-notes/tn21\\_asycuda.pdf](http://www.unctad.org/tj/technical-notes/tn21_asycuda.pdf) (19.09.2010.).

<sup>344</sup> Sajt UNCTAD-a, *Automated System for Customs Data*, UNCTAD Trust Fund for Trade Facilitation Negotiations, Technical Note, No. 21, Internet, [www.unctad.org/ttl/technical-notes/tn21\\_Asyncuda.pdf](http://www.unctad.org/ttl/technical-notes/tn21_Asyncuda.pdf) (19.09.2010.).

cilju bržeg protoka putnika i robe. Dakle, osnovni cilj je da ovaj program bude sredstvo za Olakšavanje elektronske spoljne trgovine. Program je uticao i na povećanja efikasnosti rada carinske službe, tako što je obezbedio sredstva, instrumente i tehnike za obavljanje carinske kontrole i time ojačao institucionalni kapacitet carinske službe, uključujući i same carinarnice. Doprineo je i dostavljanju statističkih podataka, potrebnih za modeliranje spoljnotrgovinske politike svake zemlje. Došlo je do poboljšanja saradnje carinske službe i ostalih inspekcija i agencija čiji je rad povezan sa radom carinske službe, kao i do poboljšanja saradnje između učesnika u međunarodnoj trgovini i carinske službe. Ovaj sistem predstavlja jedan od carinskih automatizovanih sistema i kao takav predstavlja neophodan uslov za uspešno uspostavljanje i primenu koncepta „SW“. Omogućuje i integrisanje Sistema za upravljanje rizikom, što bi trebalo da znatno ubrza carinske kontrole. Upravljanje rizikom je ključna komponenta savremenog automatizovanog carinskog sistema, jer omogućuje da se sve što je skenirano unese u carinsku deklaraciju.

Druga važna aktivnost UNCTAD-a, odnosi se na rad UNCTAD-a u oblasti transportne i trgovinske logistike, a posebno na aktivnosti preduzete u poslednje dve godine po tom pitanju. Počev od 2009. godine, **UNCTAD organizuje Višegodišnje sastanke radi Olakšavanja međunarodne trgovine i transporta** (*Multi-year expert meeting on Transport and Trade Facilitation*), odnosno, organizuje jednu vrstu foruma za diskusije na temu uočavanja novih izazova rasta, kao i ostvarenog napretka u oblasti Olakšavanja međunarodne trgovine i transporta.

Da bi se uspostavio *mehanizam za koordiniranje* rada u oblasti TF, između nacionalnog nivoa, koji predstavljaju eksperti svake pojedinačne zemlje i sa druge strane, učesnika u pregovorima, inicijativom UNCTAD-a, stvorena je baza podataka o pojedinačnim zemljama i njihovim uspostavljenim nacionalnim operativnim mehanizmima za koordiniranje aktivnosti TF. U pitanju su posebno formirane nacionalne i regionalne **Radne grupe za Olakšavanje međunarodne trgovine** (*Trade Facilitation Working Groups — TFWG*).<sup>345</sup> Razlog tome nalazi se u činjenici da proces TF u svakoj zemlji obuhvata heterogenu strukturu zainteresovanih strana, kako državnih agencija, službi,

---

<sup>345</sup> “Repository: Trade Facilitation Working Groups”, Internet, Sajt UNCTAD-a: <http://r0.unctad.org/ttl/repository/TFWGintro.htm>, (20.06.2011.).

inspektorata, ministarstava, a njihov rad se obavlja na različitim lokacijama, pa je neophodno institucionalizovati koordiniranje među njima. Od evropskih zemalja, jedino je **Bugarska** popunila ovaj upitnik, u kom ističe da je nacionalna Radna grupa za Olakšavanje međunarodne trgovine osnovana 2008. godine, sa ciljem da se prvenstveno pojednostave procedure i izvrši ujednačavanje i standardizacija trgovinskih dokumenata, kao deo procesa Olakšavanja međunarodne trgovine. Kao najveće prepreke realizaciji ciljeva iz domena TF, navode se prepreke administrativne prirode.<sup>346</sup>

Doprinos TF pružaju UN i to kada je u pitanju i klasifikovanje proizvoda kojima se trguje, tako što su stvorile sopstvenu nomenklaturu proizvoda, nazvanu **Standardna međunarodna trgovinska klasifikacija — SMTK** (*Standard International Trade Classification — SITC*), čija je četvrta Revizija u upotrebi od 1. januara 2010. godine. Prema ovoj nomenklaturi, svi proizvodi su, prema stepenu prerade, klasifikovani u deset grupa, a koristi se isključivo za statističko praćenje međunarodne trgovine. Dakle, doprinos TF, u ovom slučaju, bazira se na edukativnoj funkciji, jer će podaci koji se na ovaj način prikupe, omogućiti jasniji uvid u barijere na koje nailazi međunarodna trgovina.

### 3.3. Međunarodna pomorska organizacija

Međunarodna pomorska organizacija (*International Maritime Organization — IMO*) je specijalizovana agencija Ujedinjenih nacija, čiji je zadatak usvajanje i promovisanje najviših primenjivih standarda kojima se omogućuje bezbedan i efikasan pomorski transport, a u svom delokrugu obuhvata i proces Olakšavanja međunarodne trgovine. Njena uloga u ovom procesu nije sveobuhvatna, ali doprinosi Olakšavanju odvijanja međunarodnih trgovinskih tokova kada se radi o međunarodnom transportu pomorskim putem. Ova organizacija ima oformljen **Komitet za Olakšavanje** (*Facilitation Committee — FAL Committee*) čiji je zadatak rad na temama poput pojednostavljiivanja formalnosti, zahteva za dokumentima i procedura, koji se zahtevaju prilikom dolaska i odlaska brodova, kao i na harmonizaciji dokumenata koje zahtevaju vlasti, poput

---

<sup>346</sup> “Repository: Trade Facilitation Working Groups — National Trade Facilitation Working Groups”, Internet, Sajt UNCTAD-a: <http://r0.unctad.org/ttl/repository/TFWGBulgaria.htm>, (20.06.2011.).

Standardizovanih IMO FAL Formi, kako bi se sprečila nepotrebna kašnjenja u pomorskom transportu. Kašnjenja nastaju često usled ponavljanja zahteva za istom vrstom informacija od strane lučnih vlasti u više luka koje jedan brod na svom putu može posetiti. Te informacije su različite sadržine, a odnose se na: ispunjavanje uslova za obavljanje transporta morem, carinski poslovi, pitanje imigranata, zdravstvene bezbednosti, lekova i droga, karantina, očuvanja životne okoline i bezbednosti uopšteno. Ukoliko se traže informacije o svakoj od ovih tema posebno, prilikom pristajanja broda u svaku luku pojedinačno, onda je ponavljanje istih odgovora neizbežno i usled njihovog multiplikovanja, nastaju nepotrebni troškovi, kao na primer, kašnjenje isporuke i nepotrebno trošenje plaćenih radnih sati radne snage i skupe opreme.

Već pedesetih godina 20. veka ustanovljeno je da broj traženih dokumenata i informacija tokom pomorskog transporta, prevazilazi regulatorne okvire i prerasta u ozbiljnu prepreku, tako da je pomorski saobraćaj u to vreme predstavljao vrstu saobraćaja koja je bila iznad granice potrebnog regulisanja. Pored velikog broja neophodnih dokumenata, često se dešavalo da je njihov tačan broj varirao od luke do luke, kao i broj traženih kopija, nailazilo se na razlike u prevodu, kao i razlike u izgledu i veličini dokumenata.

Tokom šezdesetih godina rasla je potreba za rešavanjem ovih pitanja na međunarodnom nivou. Inicijativa je potekla od zemalja koje su okrenute pomorskom transportu, tako da je prvi sastanak IMO održan 1959. godine, a zemlje članice IMO su u proleće 1965. godine potpisale **Konvenciju o Olakšavanju međunarodnog pomorskog saobraćaja** (*Convention on Facilitation of International Maritime Traffic*). Osnovni ciljevi Konvencije su *sprečavanje nepotrebnih kašnjenja u pomorskom transportu*, stvaranje uslova za *saradnju između vlada zainteresovanih zemalja*, kao i ostvarenje maksimalne moguće *uniformnosti u pogledu dokumenata i procedura*. Konvencija se zajedno sa amandmanima zasniva na devet dokumenata, odnosno, deklaracija koje mogu biti tražene od strane vlasti. U svom Aneksu, Konvencija sadrži **listu Standarda**, odnosno, međunarodno prihvaćenih mera kojima se omogućuje olakšavanje međunarodnog pomorskog saobraćaja, kao i **listu Preporuka**, za koje se kaže da predstavljaju mere čija je upotreba poželjna. Konvencija u listi 2.1 standarda navodi dokumenta koja vlasti

mogu zahtevati prilikom prispeća broda u luku, a preporučuje maksimalan broj informacija i broj kopija koji mogu biti zahtevani. Razvijeno je sedam Standardizovanih formi, nazvanih **FAL forma 1-7**, među kojima je IMO opšta deklaracija, Deklaracija tovara, Lista posade, Lista putnika, Spisak opasne robe. Za ostala dva dokumenta navodi se da potpadaju pod oblast Međunarodnih zdravstvenih pravila i Univerzalne poštanske konvencije.<sup>347</sup>

Kada su u pitanju troškovi koji mogu nastati uvođenjem FAL standarda i sistema IMO-FAL, radi se o troškovima izdavanja nacionalnih brodarskih dokumenata i njihovog usklađivanja sa IMO-FAL standardnim dokumentima. Pored toga, potrebno je obezbediti i ICT infrastrukturu, kao i obuku osoblja koje će sve to primenjivati, a kada jednom sistem zaživi, ne treba očekivati nove troškove, osim troškova održavanja.

### **3.4. Uloga Međunarodnog trgovinskog centra**

Međunarodni trgovinski centar (*International Trade Center* — ITC) je zajednički organ Svetske trgovinske organizacije i Ujedinjenih nacija, odnosno UNCTAD-a. Centar obavlja više funkcija, između ostalog, predstavlja važnu instituciju u primeni procesa Olakšavanja trgovine na međunarodnom nivou. S obzirom da je jedan od osnovnih zadataka ITC pružanje pomoći Malim i srednjim preduzećima da se uključe u međunarodnu trgovinu, a upravo ta kategorija preduzeća predstavlja „najranjivije subjekte“, zaključujemo da je uloga ITC u razvoju međunarodne trgovine, veoma velika. Pomoć koju im pruža ITC ogleda se i u procesu TF, odnosno eliminisanja APNB, koje u najvećoj meri predstavljaju prepreke upravo Malim i srednjim preduzećima. Pomoć ITC ogleda se u pružanju tehničke pomoći, pri praktičnoj primeni standarda i preporuka koje se odnose upravo na eliminisanje APNB u međunarodnoj trgovini. Radi se o propisima Ekonomske komisije za Evropu UN i standardima Međunarodne organizacije za standardizaciju — ISO.

S obzirom da je ITC produžena ruka WTO, što se tiče pružanja tehničke pomoći, u *Ministarskoj Deklaraciji iz Hong Konga*, 2005. godine, Ministri su se saglasili da

---

<sup>347</sup> Sajt Međunarodne pomorske organizacije, Internet:  
[www.imo.org/Facilitation/mainframe.asp?topic\\_id=396](http://www.imo.org/Facilitation/mainframe.asp?topic_id=396), (10.09.2010.)

pozovu Članice na saradnju sa ITC, čija je uloga da obezbedi platformu za pregovore učesnicima u međunarodnoj trgovini, kao i da pruži praktične savete kategoriji Malih i srednjih preduzeća, kako bi koristili prednosti multilateralnog trgovinskog sistema. Upravo tada, na Petoj Ministarskoj konferenciji lansirana je inicijativa Pružanja pomoći trgovini. Inicijativa Pružanja pomoći trgovini predstavlja inicijativu WTO, ali s obzirom na činjenicu da je ITC zapravo Agencija za pružanje pomoći trgovini, onda je možemo posmatrati i kao inicijativu ITC. Čak tri strateška cilja ITC odgovaraju skupu stubova AfT. To su sledeći ciljevi: pružanja pomoći tvorcima spoljnotrgovinske politike da integrišu preduzeća u globalnu privredu, pružanje pomoći institucijama koje podržavaju međunarodnu trgovinu i pružanje pomoći preduzećima da postanu konkurentnija na međunarodnom tržištu.<sup>348</sup> Inicijativa ITC posebno je od značaja prilikom povezivanja mikro i makro aspekta međunarodne trgovine, s obzirom da je u najvećoj meri usmerena na Olakšavanje učestvovanja SMEs u međunarodnoj trgovini.

### 3.5. Inicijativa Svetske banke i Međunarodnog monetarnog fonda

Inicijativa Svetske banke obuhvata pristup oblasti administrativnih barijera u međunarodnoj trgovini. Rezultati praćenja, između ostalih i APNB, reflektovanih prvenstveno u radu carinske službe, prikazani su u **studiji Svetske banke** pod nazivom „Poslovanje“ (*Doing Business*).

Druga važna inicijativa Svetske banke, koja se odnosi na pitanje razvoja međunarodne trgovine, usmerena je ka **izgradnji trgovinskog kapaciteta**, odnosno ka pružanju pomoći trgovini. Ovaj segment pomoći usmeren je u širem smislu na razvoj međunarodne trgovine, a primenjuje se u sedam smerova:

1. Pružanje dodatne pomoći već postojećim programima za razvoj trgovine i konkurentnosti i to konkretnim državama, ili čitavim regionima; Dodatna pomoć ogleda se u *analizi spoljnotrgovinske politike*, u *pozajmljivanju finansijskih sredstava* i u *pružanju tehničke pomoći*.
2. Obezbeđivanje *dodatnih izvora potrebnih za finansiranje izgradnje trgovinskog kapaciteta*;

---

<sup>348</sup> Sajt Međunarodnog trgovinskog centra, Internet: [www.intracen.org/aidfortrade/](http://www.intracen.org/aidfortrade/) (10.10.2010.).

3. Kreiranje *posebnih programa za finansiranje trgovine* preko Međunarodnih finansijskih institucija;
4. Pridruživanje *inicijativi za Olakšavanje međunarodne trgovine i logistike*;
5. Ulaganje dodatnih sredstava u *edukaciju kreatora spoljnotrgovinske politike*, što predstavlja delom i ulaganje u izgradnju trgovinskog kapaciteta;
6. Doprinos u *stvaranju indikatora* koji bi trebalo da zainteresovanim zemljama za pitanje razvoja trgovine, ukažu na postojeće trgovinske barijere, kako bi se moglo smanjiti ili izbeći njihovo dejstvo;
7. Ulaganje u *istraživanje i razvoj* kako bi se mogla iskoristiti globalizacija u svrhe smanjenja siromaštva.<sup>349</sup>

Svetska banka je učesnik primene i **Programa pomoći za razvoj međunarodne trgovine**. Njeno učešće je očigledno i nakon stvaranja dva posebna fonda namenjena razvoju trgovine. Prvi fond je **Fond olakšica za Olakšavanje međunarodne trgovine** (*Trade Facilitation Facility — TFF*), čijim sredstvima se pruža pomoć za bolje organizovanje pomoći i usmeravanje projekata koji su namenjeni procesu TF u DC. Ovim se omogućilo zainteresovanim zemljama, odnosno, njihovim radnim grupama zaduženim za TF, da pristupe fondovima namenjenim TF, odnosno razvoju logistike, uspostavljanju regionalnih tranzitnih sistema, uvođenju konkretnih mera za TF i unapređenju rada carinske uprave. Namena ovog fonda prilikom osnivanja bila je da finansira aktivnosti koje treba da implementira kako Svetska banka, tako i sama DC.

Da je fond namenjen oblasti trgovine govore i definisani prioriteta prilikom njegovog osnivanja. To su: povećanje efikasnosti i kapaciteta na važnim mestima za obavljanje trgovine kao što su luke, aerodromi i trgovinski koridori. Zatim, jedan od glavnih prioriteta je i modernizacija carinskih institucija, kao i eliminisanje pravila i procedura koje za rezultat imaju povećanje TTCs, a to su uvozne i izvozne dozvole, kao i zahtevi za registrovanjem izvoznika i uvoznika. Uočeno je da je potrebno uložiti sredstva kako bi se mogle efikasnije pružati i usluge iz domena TF, a koje se odnose na logistiku, bezbednost transporta, obavljanje kontrola, uzimanje uzoraka za inspeksijske preglede, rad carinskih agenata. Da bi se postiglo efikasnije pružanje usluga u ovom domenu, sva

---

<sup>349</sup> O sedam smerova iz: WTO/OECD, *Aid for Trade at a Glance 2009 — Maintaining momentum*, Geneva/Paris, 2009, p. 67.



navedena heterogena ulaganja bi se mogla uklopiti u jedinstven pojam izgradnje trgovinskog kapaciteta.<sup>350</sup>

Drugi je **Višedonatorski fond namenjen trgovini i razvoju** (*Multi-donor Trust Fund for Trade and Development — MDTF-TD*), osnovan 2007. godine, čiji je cilj da obezbedi dodatna sredstva potrebna Svetskoj banci za primenu trgovinske strategije na svim nivoima, odnosno, na nivoima pojedinačnih zemalja, ali i regionalnom i globalnom nivou. Sve aktivnosti Svetske banke, naročito osnivanje namenskih fondova i primena njihovih sredstava, predmet su stalnog posmatranja i merenja efikasnosti i to kako od strane interne kontrole, tako i nezavisnih tela koja se bave procenama poput Nezavisne grupe za procenjivanje (*Independent Evaluation Group*).

Pitanju Olakšavanja međunarodne trgovine Svetska banka pristupa i na taj način što daje doprinos koji se odnosi i na objavljivanje publikacije pod nazivom Procena Olakšavanja međunarodne trgovine i transporta: **praktični priručnik za primenu** (*Trade and Transport Facilitation Assessment: a Practical Toolkit for Country Implementation — TTFA*), u kom je navedeno iskustvo preko 50 zemalja koje su primenile mere za Olakšavanje međunarodne trgovine i transporta. Radi se o jednom sistematskom okviru u kom su identifikovana „uska grla“ i definisane mere za njihovo rešavanje, što predstavlja veliki doprinos naporima na međunarodnom nivou kojim se pokušava Olakšati odvijanje međunarodne trgovine.<sup>351</sup>

Svetska banka je, kada je u pitanju oblast **modernizacije rada carinske službe**, učestvovala u **obezbeđivanju podrške za reformske procese** u svim geografskim regionima, ali korišćenjem različitih instrumenata i sa različitim raspodelom sredstava u različitim delovima sveta. Najčešće su reforme u oblasti carina bile samo deo obuhvatnijih reformskih procesa, poput programa za Olakšavanje međunarodne trgovine, programa za poboljšavanje prikupljanja prihoda država, programa za razvoj infrastrukture, a carinska služba predstavlja izgradnju trgovinskog kapaciteta u užem

---

<sup>350</sup> Gerard McLinden, Alina Mustra, Presentation “Trade Facilitation Facility, WTO Trade Facilitation Negotiations Support Program – Next steps for Annex D Orgs, LPI Update”, Global Facilitation Partnership meeting, International Trade Department, World Bank, 2009. Internet: [www.unctad.org/sections/wcmu/docs/GFPs3dMM.pdf](http://www.unctad.org/sections/wcmu/docs/GFPs3dMM.pdf) (27.11.2010.).

<sup>351</sup> UNCTAD, *Transport Newsletter No. 46*, UNCTAD/WEB/DTL/TLB/2010/3, Geneva, 2010, p. 13.

smislu. Retki su slučajevi da je u pitanju modernizacija rada carinske službe, posmatrana individualno, kao što je primer Projekta za razvoj carine u Rusiji.

Svetska banka je je na dva načina pružala podršku programima za reformu carina. To su:<sup>352</sup>

- Odobravanje zajmova za investiranje i za *tehničku pomoć (Technical Assistance Loans — TALs)* Vrednost ovih projekata je bila 309,2 miliona USD;
- Odobravanje *kredita za strukturalno prilagođavanje (Structural Adjustment Loans — SALs)*;

U periodu od 1982-2002. godine, Svetska banka je učestvovala u čak 117 projekata koji su u sebi sadržali i oblast carine. Od tog broja u 38 slučajeva radilo se o pružanju tehničke pomoći, a u 79 o strukturalnom prilagođavanju. Najveći broj projekata za pružanje tehničke pomoći, primenjen je u oblasti Evrope i Centralne Azije i to sa učešćem u ukupnom broju projekata od 42%, a slede, Subsaharska Afrika sa 29% i Latinska Amerika i Karibi sa 13%. Kada je u pitanju strukturalno prilagođavanje u dve trećine projekata primenjene su reforme u oblasti trgovine. Najveći deo sredstava namenjenih strukturalnom prilagođavanju usmeren je ka zemljama Subsaharske Afrike i to sa učešćem u ukupnom broju projekata od 37%, a slede Latinska Amerika i Karibi sa 22% i Evropa i Centralna Azija na trećem mestu sa učešćem od 15%.

---

<sup>352</sup> Michael Engelschalk, Tuan Minh Le, “Two Decades of World Bank Lending for Customs Reform: Trends in Project Design, Project Implementation, and Lessons Learned”, in: *Customs Modernization Handbook*, (ed. Luc de Wulf, José Sokol), World Bank, Washington, 2005, pp. 128-152.

Tabela broj 35: Raspodela projekata koji u sebi sadrže komponentu vezanu za reformu carine u periodu 1982-2002. godine

	Raspodela projekata <b>pružanja tehničke pomoći</b>		Raspodela projekata <b>za strukturalno prilagodavanje</b>	
	Broj projekata	Učešće (u %)	Broj projekata	Učešće (u %)
Subsaharska Afrika	11	29	29	37
Istočna Azija i Pacifik	2	5	6	8
Evropa i Cent. Azija	16	42	12	15
Lat. Amerika i Karibi	5	13	17	22
Srednji Istok i Severna Afrika	2	5	12	15
Južna Azija	2	5	3	4
<b>Ukupno</b>	<b>38</b>	<b>100</b>	<b>79</b>	<b>100</b>

Izvor: Michael Engelschalk, Tuan Minh Le, "Two Decades of World Bank Lending for Customs Reform: Trends in Project Design, Project Implementation, and Lessons Learned", in: *Customs Modernization Handbook*, (ed. Luc de Wulf, José Sokol), World Bank, Washington, 2005, p. 149.

Pored Svetske banke, u pružanju tehničke pomoći modernizaciji rada carinske službe, doprinosi i **Međunarodni monetarni fond**. Inicijativa je deo ***Integrisanog plana za pružanje tehničke pomoći u međunarodnoj trgovini***. U okviru ove inicijative pokrenute su reforme u mnogim zemljama, naročito u zemljama Afrike. Reforma se odnosi kako na ukupnu promenu poreske politike, tako i na promene Zakona o carinskoj tarifi, kao i promene koje treba da omoguće odgovarajuću primenu carinskih dažbina, kao i da utiču na Olakšavanje međunarodne trgovine. Čak trećina upućenih kratkoročnih misija od bar tri člana, sa vremenom trajanja od oko dve nedelje, tokom 2000. godine, upućena je u region Afrike. Te misije su imale udružene aktivnosti u oblasti poreske politike i carinske službe. Ako se tom broju misija dodaju i dugoročne misije, koje traju duže od šest meseci, onda je više od polovine ukupnog broja misija, njih čak 34 od 64, bilo upućeno u Afriku.

Tabela broj 36: Tehnička pomoć MMF u oblasti carinske službe u 2000. godini

	<b>Broj kratkoročnih misija</b>	<b>Ukupan broj misija</b>
<b>Ukupno</b>	<b>30</b>	<b>64</b>
- Afrika	10	34
- Azija i Pacifik	4	11
- Istočna i Centralna Evropa	2	1
- Baltičke Rep, Rusija i ostale bivše Rep. SSSR-a	5	6
- Srednji Istok	3	10
- Zapadna oblast	6	2

Izvor: Michael Keen, "The Future of Fiscal Frontiers and the Modernization of Customs Administration", in: *Changing Customs — Challenges and Strategies for the Reform of Customs Administration*, (ed. Michael Keen), International Monetary Fund, Washington, 2003, p. 18.

Inicijativa MMF je samo jedna u nizu inicijativa u pružanju tehničke pomoći prilikom modernizacije rada carinske službe. Ciljna grupa 2000. godine, bile su DC, a ta tendencija je nastavljena i u narednoj deceniji, nakon održavanja Četvrte Ministarske konferencije u Dohi, 2001. godine, kada je u okviru Ministarske deklaracije definisana potreba za odvajanjem većih sredstava za ovu vrstu aktivnosti, namenjenih prvenstveno DC, što je dalje uslovalo potrebu za objedinjavanjem upravljanja tim sredstvima.

## ČETVRTI DEO

### REGIONALNO REGULISANJE ADMINISTRATIVNIH BARIJERA

Iako je jedino pravo rešenje za pitanje Olakšavanja međunarodne trgovine, rešavanje ovog pitanja na multilateralnom nivou, usled dugog pregovaranja, koje još uvek u toku i nemogućnosti da se donese Sporazum o TF, mnoge zemlje sveta su pristupile rešavanju ovog pitanja na regionalnom nivou. Regionalni nivo je karakterističan i po primeni Regionalnih trgovinskih sporazuma (*Regional Trade Arrangements — RTAs*), čiji se važni delovi odnose upravo na smanjenje uticaja APNB i Olakšavanje međunarodne trgovine na taj način. Ovi sporazumi su najčešće: preferencijalni spoljnotrgovinski sporazumi, sporazumi o slobodnoj trgovini, carinske unije, ili sporazumi o ekonomskoj integraciji.

Početak novog veka došlo je do ubrzanog potpisivanja novih Regionalnih sporazuma o slobodnoj trgovini, odnosno, do povećanja interesovanja za stvaranjem regionalnih ekonomskih integracija. Potpisivanje mnogobrojnih Sporazuma o slobodnoj trgovini, preferencijalnog karaktera, u poslednjih dvadesetak godina, predstavlja realnost međunarodne trgovine.

Za petnaestak godina postojanja WTO, broj ovih sporazuma se ušestostručio i oko dve trećine svetske trgovine se obavlja na bazi ovih sporazuma. Do februara 2010. godine u okviru WTO je registrovano 462 sporazuma čiji su potpisnici zemlje članice WTO. Preko 470 regionalnih spoljnotrgovinskih sporazuma, je u upotrebi, ili se o njima pregovara, zaključno sa početkom 2011. godine.<sup>353</sup> Sve članice, osim Mongolije, potpisnice su bar jednog takvog sporazuma.

Značaj primene mera iz domena TF na regionalnom nivou raste i stalnim porastom broja RTAs. Naime, WTO je tokom 2009. godine registrovala novih 14 Regionalnih

---

<sup>353</sup> Maria Misovicova, "Trade Facilitation Measures in Regional Trade Arrangements", Presentation-UNCTAD Ad Hoc Expert Meeting on Trade Facilitation in Regional Trade Arrangements, 30-31 March 2011, Geneva, p. 2, Internet: Sajt UNCTAD, [www.unctad.org/sections/wcmu/docs/p11\\_tfrta.pdf](http://www.unctad.org/sections/wcmu/docs/p11_tfrta.pdf), (20.06.2011.)

sporazuma, a od 2000. godine u proseku je godišnje registrovano oko 13 ovakvih sporazuma.<sup>354</sup> Uglavnom se stvaranjem RTAs uklanjaju carine i neke od necarinskih barijera, mada se pritom, stvaraju nove prepreke.<sup>355</sup> One se odnose na preterane zahteve od strane carinske službe, usled kojih dolazi do kašnjenja i zastoja. Heterogenost tih zahteva od zemlje, do zemlje, svakako da je ograničavajuća za sve izvoznike. U nekoliko studija koje se bave primenom necarinskih barijera u trgovini između DC koje pripadaju nekoj od regionalnih ekonomskih integracija, uočeno je da nema značajnog dejstva ovih barijera u intra-regionalnoj trgovini kada se radi o DC, članicama neke od integracija, u Aziji, ili u Latinskoj Americi, ali ih ima u intra-regionalnoj trgovini među DC na teritoriji Afrike i srednjeg Istoka.<sup>356</sup>

### **1.1. Primena Regionalnih trgovinskih sporazuma i Olakšavanje međunarodne trgovine**

S obzirom da je međunarodna trgovina značajan instrument za ostvarenje privrednog razvoja, ostaje pitanje na koji način ovi sporazumi utiču na povećanje međunarodne trgovine. Ekonomski efekti stvaranja RTAs sagledavaju se sa više aspekata. Prvo je mogućnost da utiču na „**stvaranje trgovine**“ (*Trade Creation*), s obzirom da se carinske i necarinske barijere u međusobnoj trgovini zemalja potpisnica sporazuma, smanjuju, ili ukidaju, što dalje utiče na efikasniju alokaciju resursa u okviru integracije. Negativni efekti sagledavaju se sa aspekta „**skretanja trgovine**“ (*Trade Diversion*), koje primenjuju zemlje potpisnice sporazuma, u momentu kada se odluče za uvoz proizvoda iz neke od zemalja članica integracije, naročito ukoliko su carine u njihovoj međusobnoj trgovini potpuno ukinute, pa bi takav uvoz bio jeftiniji od uvoza iz zemalja koje nisu članice integracije, a koje možda proizvode dati proizvod i po nižoj ceni. Ali, kada se na tu cenu dodaju troškovi carinskih dažbina, dati proizvodi postaju skuplji i zemlja uvoznik, članica integracije vrši skretanje trgovine od zemalja sa kojima je do skoro trgovala i čiji proizvodi imaju nižu cenu koštanja, prema zemljama koje proizvode i skuplje proizvode, ali su članice integracije i kao takve, ostvaruju pravo na smanjenje ili

---

<sup>354</sup> World Economic Forum, *The Global Enabling Trade Report 2010*, Geneva, 2010, p. 4.

<sup>355</sup> Timothy Skud, „Customs Procedures as the Residual Barriers to Trade“ in *Law and Policy in International Business*, Vol. 27, Washington, 1996, pp. 969-979.

<sup>356</sup> Barbara Fliess and Iza Lejarraga, „Analysis of Non -Trade Barriers of Concern to Developing Countries“, *OECD Trade Policy Working Paper No. 16*, OECD, Paris, 2005, p. 10.

ukidanje carina. Treći aspekt delovanja RTAs odnosi se na promene **odnosa razmene** (*Terms of Trade*), naročito ukoliko su zemlje potpisnice ujedno i velike zemlje koje mogu uticati na formiranje cena na međunarodnom tržištu. Samim skretanjem trgovine ka ostalim zemljama potpisnicama, utiču na snižavanje cena na međunarodnom tržištu i tako poboljšavaju svoje odnose razmene. Za male zemlje, važan je četvrti aspekt, koji ukazuje na mogućnosti korišćenja **efekata ekonomije obima**, naročito važnim za male zemlje, koji one ne bi mogle da koriste da nemaju obezbeđeno znatno veće tržište zemalja potpisnica u odnosu na svoje malo, domaće tržište.

Različite aspekte trgovinske liberalizacije je lakše primeniti u malim grupama, dakle, među zemljama potpisnicama, koje imaju zajedničke interese, nego na multilateralnom nivou, na kom su okupljene heterogene kategorije zemalja. Ukidanje ili bar smanjenje carinskih stopa između dve države potpisnice sporazuma svakako da utiče na povećanje njihove međusobne trgovine. Posmatrajući na taj način, ovi Sporazumi utiču na produbljavanje integracije između zemalja koje su njihove potpisnice. Ipak i to smanjenje, ili ukidanje carina između zemalja potpisnica, ne mora voditi povećanju opšteg blagostanja, zato što se može dogoditi da se skreće trgovina od trećih zemalja, koje su bile cenovno konkurentnije, ka zemljama sa kojima se potpisuje sporazum, a koje su manje efikasne. To upućuje na zaključak, da se potpisivanje sporazuma o slobodnoj trgovini, može i negativno odraziti na stepen trgovanja sa trećim zemljama. Stav WTO prema ovoj vrsti sporazuma, za sada je pozitivan i WTO ih odobrava, iako je očigledno da njihovo potpisivanje i primena narušavaju princip „jednakog tretmana“ svih učesnika u međunarodnoj trgovini, zato što nastanak ovih sporazuma predstavlja pružanje podrške multilateralnom trgovinskom sistemu i to zahvaljujući produbljavanju integracije i stvaranjem osnova za dalju liberalizaciju. U okviru „Dogovora o tumačenju Člana 24 GATT-a iz 1994. godine“, navedeno je da je nakon 1947. godine, povećan broj i značaj carinskih unija i zona slobodne trgovine, kao i da se „ekspanziji svetske trgovine može doprineti putem bliže integracije privreda strana takvih sporazuma“<sup>357</sup>. Uslov za odobravanje ovih sporazuma od strane WTO jeste da oni:

1. Olakšavaju obavljanje međunarodne trgovine između zemalja potpisnica,

---

<sup>357</sup> „Dogovor o tumačenju Člana 24 GATT-a iz 1994. godine“, u: *Rezultati Urugvajске runde multilateralnih trgovinskih pregovora — prevod*, Tomislav Popović (urednik), Institut ekonomskih nauka, Beograd, 1996. godine, str. 30.

2. Ne budu uzrok povećavanja carinskih stopa prema trećim zemljama, odnosno, prema zemljama koje nisu potpisnice istih.

Pitanje Olakšavanja međunarodne trgovine postalo je jedno od ključnih pitanja u ovim sporazumima. Odnos između primene mera koje vode Olakšavanju međunarodne trgovine sa jedne strane i stvaranja bilo kog oblika integracije, sa druge strane, predstavlja odnos međusobne uslovljenosti. Naime, primena i konkretizacija mera iz domena TF se najbolje sagledava na regionalnom nivou, dakle na nivou integracija, a sa druge strane, nijedna integracija ne bi mogla funkcionisati bez primene mera iz domena TF, koje se odnose i na sprovođenje carinskog postupka prilikom prelaska granica zemalja koje su potpisale neki od Regionalnih trgovinskih sporazuma.

Sprovođenje mera iz domena Olakšavanja međunarodne trgovine na regionalnom nivou nalazi se u odnosu pozitivne korelacije sa sve većim brojem regionalnih ekonomskih integracija. Smatra se da regionalni sporazumi kojima je glavni cilj stvaranje regionalne ekonomske integracije „predstavljaju katalizator regionalnih programa i inicijativa za Olakšavanje međunarodne trgovine“<sup>358</sup>.

Smanjenje troškova na regionalnom nivou, moguće je ostvariti samo ukoliko se:

- poboljša transportna infrastruktura, koju nazivamo i tvrdom infrastrukturom,
- i primene mere iz domena TF prilikom prelaska carinske kontrole između zemalja suseda, koje uključuje i potpisivanje Sporazuma o tranzitu, što je važan deo meke infrastrukture, pored Poslovnog i regulatornog okruženja;

Primena mera iz domena TF, koja se konkretizuje upravo na regionalnom nivou, može se posmatrati kao primena mera TF u užem i u širem smislu. Naime, primena mera iz domena *TF u užem smislu* podrazumeva sve mere koje se odnose na oblast rada carinske službe i na pojednostavljenje dokumenata i procedura potrebnih za realizaciju spolnotrgovinskog posla. Mere iz domena TF u užem smislu, na različite načine se tumače u okviru velikog broja RTAs, a uglavnom se odnose na već pomenut skup

---

<sup>358</sup> UNCTAD, *Report of the Multi-year Expert Meeting on Transport and Trade Facilitation on its second session*, Document: TD/B/B.I/MEM.1/6, Geneva, 2009, p. 4.



carinskih procedura i dokumenata neophodnih za realizaciju spoljnotrgovinskih poslova, koje treba pojednostaviti, standardizovati i harmonizovati.

Te mere se nazivaju upravo merama za „pojednostavljenje i harmonizaciju spoljnotrgovinskih procedura i dokumenata“ u okviru Ugovora COMESA, carinskim procedurama u RTAs Japana, ASEAN-a, Pakistana, a u Sporazumu o slobodnoj trgovini Kanada-Kostarika, kasnije i RTAs sa SAD, naziva se prvo „Olakšavanje međunarodne trgovine“, a zatim „Carinska služba i Olakšavanje međunarodne trgovine“.<sup>359</sup>

*U širem smislu*, primena mera iz domena TF podrazumeva mere iz domena TF u užem smislu, uz dodatak, koji se odnosi na mere TF u oblasti transporta, razvoja logistike, tehničke standarde i sanitarne i fitosanitarne mere, kao i elektronsku trgovinu i olakšavanje plaćanja. U zavisnosti od vrste regionalne ekonomske integracije, od njene širine i dubine, mere iz domena TF se mogu primenjivati sveobuhvatno, ili pak od slučaja do slučaja. Sveobuhvatno se mere TF primenjuju na teritoriji čitave integracije, što je najčešće u slučaju postojanja Zone slobodne trgovine. Ukoliko je u pitanju heterogena struktura regiona, u tom slučaju je primena mera TF svedena na princip „od slučaja do slučaja“ (*case-by-case*).<sup>360</sup>

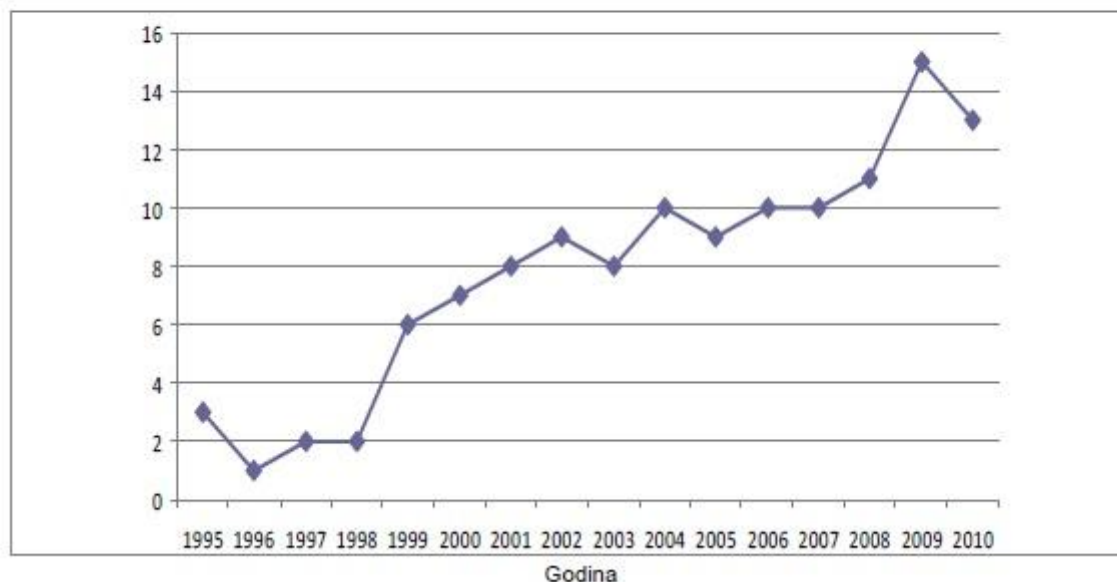
Trećina ukupnog broja sporazuma koji su trenutno u primeni, u sebi sadrži i mere iz domena TF. Na osnovu naredne slike, na kojoj je evidentiran godišnji porast broja sporazuma koji u sebi sadrže i mere za TF, uočavamo da je naročito u proteklih desetak godina, došlo do porasta broja regionalnih spoljnotrgovinskih sporazuma koji u svom sastavu imaju i mere iz domena TF, u proseku je u tom periodu nastajalo bar desetak novih Sporazuma godišnje.

---

<sup>359</sup> Maria Misovicova, “Trade Facilitation Measures in Regional Trade Arrangements”, Presentation-UNCTAD Ad Hoc Expert Meeting on Trade Facilitation in Regional Trade Arrangements, 30-31 March 2011, Geneva, p. 11, Internet: Sajt UNCTAD, [www.unctad.org/sections/wcmu/docs/p11\\_tfrta.pdf](http://www.unctad.org/sections/wcmu/docs/p11_tfrta.pdf), (20.06.2011.)

<sup>360</sup> UNCTAD, *Emerging Challenges and Recent Developments Affecting Transport and Trade Facilitation*, Document: TD/B/C.I/MEM.1/8, Geneva, 2010, p. 14.

Broj RTS sa merama za Olakšavanje  
međunarodne  
trgovine,  
prijavljenih STO, godišnje



Slika broj 22: Broj regionalnih spoljnotrgovinskih sporazuma koji podrazumevaju i mere Olakšavanja međunarodne trgovine

Izvor: Maria Misovicova, "Trade Facilitation Measures in Regional Trade Arrangements", Presentation-UNCTAD Ad Hoc Expert Meeting on Trade Facilitation in Regional Trade Arrangements, 30-31 March 2011, Geneva, p. 3, Internet: Sajt UNCTAD, [www.unctad.org/sections/wcmu/docs/p11\\_tfrta.pdf](http://www.unctad.org/sections/wcmu/docs/p11_tfrta.pdf), (20.06.2011.)

Tokom prethodne decenije može se zapaziti da je došlo do blagog pada broja RTAs, naročito 2004. godine i 2007. godine, ali taj pad nije nastao usled smanjenja interesovanja za integrisanje na regionalnom nivou, već usled konsolidovanja mreže RTAs na evropskom kontinentu, i to 2004. godine, proširenjem EU sa 15 na 25 zemalja članica, čime je okončano važenje čak 65 RTAs, a 2007. godine proširenjem sa još dve zemlje članice.<sup>361</sup> Ujedno, došlo je do promena prilikom povećanja broja zemalja potpisnica Sporazuma CEFTA 2006.

Još jedan važan aspekt koji treba imati u vidu kada je u pitanju odnos REI i Olakšavanja međunarodne trgovine i transporta, a to je da se u okviru regionalnih inicijativa za TF ne

<sup>361</sup> Roberto V. Fiorentino, Jo-Ann Crawford, Christelle Toqueboeuf, "The Landscape of Regional Trade Agreements and WTO Surveillance", in: *Multilateralizing Regionalism*, (ed. Richard Baldwin, Patrick Low), Cambridge University Press, Cambridge, 2009, p. 30.

uočava preferencijalni karakter, koji karakteriše REI načelno, već regionalni aspekt dobija jedan organizacioni karakter za sprovođenje i konkretizaciju mera iz domena TF. Tako mere iz domena TF, primenjene na regionalnom nivou ostvaruju pozitivan efekt na celokupnu međunarodnu trgovinu i na sve njene učesnike, bez obzira da li oni potiču iz zemalja članica REI, ili iz drugih zemalja.

## **1.2. Poreklo robe i sindrom „Činije špageta“ kao element regionalnih trgovinskih integracija**

Za razliku od većine mera iz domena TF, koje su obuhvaćene regionalnim trgovinskim sporazumima i koje samo utiču na bržu integraciju tih zemalja, a pritom, ne narušavaju princip najpovlašćenije nacije, trećih zemalja, već samo ubrzavaju proces obavljanja carinske kontrole i prelaska granice i to kako za robu članica integracije, tako i za robu poreklom iz trećih zemalja, neke od APNB u međunarodnoj trgovini, poput vrlo kompleksne primene pravila o poreklu robe, ili primene nekih standarda, na primer, sanitarnih i fitosanitarnih mera, utiču na ubrzavanje carinske procedure, ali samo za robu poreklom iz zemalja članica integracije. Dakle, mere iz domena TF retko imaju preferencijalni karakter, a za neke od APNB, kao što je pitanje primene Pravila o poreklu robe, može se reći da, kao deo Sporazuma o slobodnoj trgovini između više zemalja, često rezultiraju stvaranjem jedne konfuzne mešavine različitog tumačenja Pravila o poreklu robe, ili tumačenja u primeni standarda, koji se naziva „*činija špageta*“ (*Spaghetti Bowl— SB*) i koja, prema nekim autorima, uglavnom ima suprotno dejstvo na odvijanje međunarodnih trgovinskih tokova.<sup>362</sup> Ovo stoga što te mere često još više komplikuju realizaciju spoljnotrgovinskih poslova, kada je u pitanju roba iz trećih zemalja, a samo poređenje sa činijom špageta je sasvim realno, jer svaki komad iz činije je simbol nekog od bilateralnih, ili plurilateralnih inicijativa. Pojam SB je prvo korišćen u radovima Bgvatija (*Jagdish Bhagwati*), ali je već široko prihvaćen u ekonomskoj teoriji.<sup>363</sup> Nastao je iz potrebe da se definišu promene do kojih je došlo u

---

<sup>362</sup> UNCTAD, *Emerging Challenges and Recent Developments Affecting Transport and Trade Facilitation*, Document: TD/B/C.I/MEM.1/8, Geneva, 2010, p. 15.

<sup>363</sup> Prvi rad u kom je Bgvati primenio ovaj termin objavljen je 1995. godine: "U.S. Trade Policy: The Infatuation with Free Trade Agreements" in: Jagdish N. Bhagwati and Anne O. Krueger, *The Dangerous Drift to Preferential Trade Agreements*, AEI Press, Washington D.C.1995.

oblasti međunarodnih integracija, iako integrisanje koje se uglavnom odnosi na odvijanje spoljne trgovine zemalja članica integracija, odnosno, potpisnica sporazuma, nije prisutno samo u poslednjih dvadesetak godina. Regionalni sporazumi o slobodnoj trgovini kao najzastupljeniji oblik integrisanja na međunarodnom nivou, imaju dugu istoriju koja doseže i u doba pre stvaranja GATT-a.

Prvi talasi regionalnog integrisanja bili su zasnovani na svega nekoliko Regionalnih spoljnotrgovinskih sporazuma, koji su okupljali svaki po nekoliko zemalja iz istog regiona. Početkom novog veka, situacija je potpuno obrnuta, odnosno, sve zemlje članice WTO, osim Mongolije, potpisnice su više RTAs i to ne samo na regionalnom nivou, već ovi sporazumi okupljaju i zemlje sa više kontinenata. Preferencijalni tretman koji bi imala roba poreklom iz jedne od potpisnica nekog od RTAs, prilikom uvoza na tržište ostalih zemalja potpisnica, ustanovljava se i dovodi u prvi plan pitanje porekla robe. Ovo stoga što carinici moraju da utvrde da li je roba zaista proizvedena u nekoj od zemalja potpisnica RTAs, kako bi se prilikom njenog uvoza primenio preferencijalni tretman. Tada može doći do pojave njihove nedovoljne efikasnosti, što je svakako APNB, ali može nastati još posledica. One se odnose na barijere u lancu proizvodnje, koje su upravo uzrokovane primenom pravila o poreklu robe. Naime, proizvođači iz zemalja potpisnica RTAs da bi izvozili svoju robu sa preferencijalnim tretmanom na tržišta zemalja sa kojima imaju potpisane RTAs, moraju obezbediti sirovine i materijale „sa poreklom“, koji se nabavljaju od dobavljača koji možda i nisu najefikasniji. Ali, u strahu da će njihova roba prilikom nastupa na tržištima gde se očekuje primena preferencijalnog tretmana, izgubiti „poreklo“ zbog udela sirovina, ili materijala koji nemaju poreklo, onda se u lanac proizvodnje uključuju i manje konkurentni proizvođači. To je i dalje pozitivno prilikom izvoza robe na tržišta zemalja sa kojima postoji potpisan RTAs, jer preferencijalni tretman podrazumeva ili potpuno ukinutu carinu, ili znatno sniženu u odnosu na carine „najpovlašćenije nacije“, pa sve dok su troškovi sirovina nabavljenih od manje konkurentnih dobavljača niži od troškova plaćanja carine „najpovlašćenije nacije“, isplativo je na taj nači obezbeđivati poreklo svojoj robi. Ipak, ukoliko bi se ta ista roba plasirala na treća tržišta na kojima se prilikom njenog uvoza primenjuje carina prema principu „najpovlašćenije nacije“, ta

roba bi bila manje konkurentna upravo zbog troškova pribavljanja sirovina od manje konkurentnih proizvođača.

Zemlje koje imaju veliki broj potpisanih RTAs upravo se nalaze u poziciji SB, jer prilikom izvoza u zemlje sa kojima imaju potpisan neki od sporazuma, moraju da obezbede „poreklo robi“ i primenjuju određeni način proizvodnje. Prilikom izvoza iste vrste robe na treća tržišta, pribegavaju sirovinama koje su jeftinije, a nemaju poreklo, jer se i ne traži. Problem se uvećava ukoliko je konkretna zemlja potpisnica većeg broja RTAs i ukoliko ostale zemlje potpisnice ostalih RTAs priznaju različita pravila o poreklu robe. Tada konkretna zemlja za svaki RTAs koji ima potpisan, treba da primeni različit način proizvodnje, kako bi obezbedila potrebno „poreklo robi“ koju izvozi u zemlje potpisnice različitih RTAs. To izuzetno povećava troškove proizvodnje, doprinosi porastu značaja sindroma SB i dodatno komplikuje međunarodnu trgovinu.

Takav je primer Meksika koji ima potpisane RTAs sa SAD, Japanom i EU.<sup>364</sup> U slučaju Sporazuma Meksiko-SAD, u upotrebi je NAFTA pravilo o poreklu robe, u slučaju Sporazuma Meksiko-EU, u upotrebi je Pravilo o poreklu robe EU, a u slučaju Sporazuma Meksiko-Japan, koristi se treće pravilo o poreklu robe. Troškovi proizvodnog procesa usled prilagođavanja u tehničkom smislu različitim pravilima o poreklu robe, čine sam proizvodni proces nedovoljno efikasnim, tako da je jedna od posledica sindroma SB upravo stvaranje ekonomske neefikasnosti.

Sami po sebi, sistemi preferencijalne trgovine, zasnovani na različitim pravilima o poreklu robe, dovode do ekonomske neefikasnosti. Do sindroma SB u slučaju velikog broja potpisanih RTAs ne bi zasigurno dolazilo samo ukoliko je carina „najpovlašćenije nacije“ za konkretnu robu jednaka nuli, jer u tom slučaju ne bi postojala potreba za dokazivanjem porekla robe i proizvodnjom proizvoda sa poreklom. Sa daljim snižavanjem carina „najpovlašćenije nacije“ i njihovim konačnim ukidanjem, pravilo o poreklu robe ne bi više predstavljalo barijeru u međunarodnoj trgovini, zapravo, ne bi bilo neophodno dokazivati poreklo robe kako bi se ostvario preferencijalni tretman.

---

<sup>364</sup> Richard Baldwin, Simon Evenett, Patrick Low, “Beyond Tariffs: Multilateralizing Non-Tariff RTA Commitments”, in: *Multilateralizing Regionalism*, (ed. Richard Baldwin, Patrick Low), Cambridge University Press, Cambridge, 2009, p. 86.

Smanjenje uticaja pitanja o poreklu robe, moglo bi nastati i harmonizovanjem pravila o poreklu robe između više RTAs.

I u slučaju pitanja porekla robe, kao i kada se radi o svim ostalim vrstama APNB, može se razmatrati uloga regionalnog i multilateralnog pristupa. Potpisivanje bilateralnih i regionalnih sporazuma, upravo je jedna od posledica nedonošenja sporazuma na multilateralnom nivou. Razlog tome se nalazi u činjenici da je potrebno mnogo manje vremena da se zaključi jedan bilateralni, ili regionalni sporazum u odnosu na multilateralni. Opšta je bojazan da će jačanje regionalnog aspekta, upravo usled velikog broja potpisanih i primenjivanih RTAs tokom protekle dve decenije, potisnuti ulogu multilateralnog trgovinskog sistema, oličenog u radu Svetske trgovinske organizacije.

Ipak, neke od savremenijih analiza ukazuju na komplementarnost ova dva pristupa, a ne na njihovu međusobnu isključivost.<sup>365</sup> Uloga WTO u tom slučaju treba da bude upućena ka obezbeđivanju uslova da različite regionalne inicijative budu upravo uklopljene u multilateralan trgovinski sistem.

Iako postoje vrlo suprotstavljeni stavovi, možemo zaključiti ipak da je odnos inicijative TF na regionalnom nivou i multilateralne inicijative, zapravo *odnos visoke subordinacije multilateralne inicijative*. Naime, svi regionalni sporazumi u delovima koji se odnose na domen TF ukazuju na potrebu poštovanja Članova 5, 8 i 10 GATT-a, Sporazuma o carinskom vrednovanju i ostalih sporazuma WTO, revidirane Kjoto Konvencije WCO, kao i upotrebu *Data Model*-a WCO, tako da inicijative TF na regionalnom nivou doprinose primeni rezultata multilateralnih inicijativa, koje svakoj regionalnoj inicijativi daju osnovni okvir. Jedna od uloga regionalnih foruma, oformljenih sa ciljem da podrže multilateralnu inicijativu za TF, jeste da spreče nastanak regionalnih sporazuma iz oblasti carina, trgovine ili TF, koji bi mogli biti u suprotnosti sa budućim sporazumom o TF, za koji se očekuje da će biti donet u skorom roku, pod okriljem WTO.

---

<sup>365</sup> Ibid., p. 138.

Iako je osnovna, pokretačka energija u slučaju inicijative za Olakšavanjem međunarodne trgovine, potekla na multilateralnoj osnovi, „mere iz domena Olakšavanja međunarodne trgovine su sve više regionalne po svojoj prirodi. Regionalna i subregionalne organizacije uključuju u svoje radne programe transportnu infrastrukturu, usluge i sve poslove vezane za carinsku proceduru.“<sup>366</sup> Dakle, ideja je multilateralna i osnovna koncepcija takođe, ali se realizacija osnovne ideje sprovodi na regionalnom i subregionalnom nivou.

Cilj mnogih donatora u svetu, koji dodeljuju sredstva za primenu mera iz domena TF, jeste da reforme koje se primenjuju na regionalnom nivou dovedu do Olakšavanja odvijanja spoljnotrgovinskih operacija i na taj način ostvare pozitivan uticaj na razvoj međunarodne trgovine. Da bi to bilo moguće, većina donatora zahteva da države članice integracije, ili samo deo regiona u okviru kog će se finansirati primena mera iz domena TF, formulišu **posebne nacionalne strategije**. Uglavnom su te strategije deo procesa strateškog planiranja većine zemalja, ali su u malom broju slučajeva i istaknute kao nezavisne strategije za Olakšavanje međunarodne trgovine.

Postoje primeri zemalja koje su TF definisale kao jedan od prioriteta svojih razvojnih politika. Tajland je za period 2007-2011. godine stvorio Master plan za razvoj logistike (*Logistics Development Master Plan*), čiji glavni stub predstavlja upravo TF, odnosno pojednostavljenje, standardizacija i harmonizacija spoljnotrgovinskih procedura i dokumenata, uz uvođenje „SW“. Cilj Plana je smanjenje troškova logistike za 5 procentnih poena, uz povećanje stepena prevedivosti i bezbednosti.<sup>367</sup>

Uspeh procesa Olakšavanja međunarodne trgovine (*Trade Facilitation Process*), koji će se procenjivati sa multilateralnog nivoa, u najvećoj meri zavisi od reformi koje će voditi ka TF, na regionalnom nivou. Osnovni cilj regionalnog TF (*Regional Facilitation*) jeste stvaranje osnova za bolje funkcionisanje **trgovinskih koridora** (*Trade Corridors*). Izgradnja trgovinskog kapaciteta za potrebe tranzita uglavnom se orijentiše na izgradnju

---

<sup>366</sup> UNCTAD, *Report of the Multi-year Expert Meeting on Transport and Trade Facilitation on its second session*, Document: TD/B/B.I/MEM.1/6, Geneva, 2009, p. 3.

<sup>367</sup> UNCTAD, *Emerging Challenges and Recent Developments Affecting Transport and Trade Facilitation*, Document: TD/B/C.I/MEM.1/8, Geneva, 2010, p. 16.

trgovinskih koridora. Pitanje funkcionisanja trgovinskih koridora, postavljeno je nakon što je uočeno da se u zemljama sa nedovoljno razvijenom logistikom, u najvećoj meri nalaze zemlje koje pripadaju kategoriji LLDC, koje su se vrlo često u poslednjih dvadesetak godina nalazile u političkim i vojnim konfliktima, pa su stoga i periodi njihovog oporavka obeleženi kao post-konfliktni, kao i da se radi o zemljama koje su upućene u pogledu trgovinskog i tranzitnog sistema, na zemlje, svoje susede, neretko površinom znatno veće zemlje, koje i same predstavljaju zemlje nedovoljno razvijene logistike.

## **2. Regulatorne reforme na prostoru Evropske unije**

Tokom prve decenije novog veka primećeno je da se trgovinski tokovi sve više odvijaju u okvirima regionalnih integracija, u odnosu na razmenu između samih regiona. Tako je oko 65% izvoza robe EU, 2010. godine bilo usmereno ka zemljama članicama ove integracije.<sup>368</sup> Upravo zbog te činjenice, proces Olakšavanja međunarodne trgovine na regionalnom nivou, dobio je na značaju.

Jedan od značajnih doprinosa procesu TF na teritoriji EU predstavlja donošenje **Jedinstvenog Administrativnog dokumenta Evropske unije** (*EU's Single Administrative Document* — SAD). Njegovo uvođenje predstavlja rezultat rada na smanjenju broja administrativnih dokumenata, kao i na njihovoj harmonizaciji i standardizaciji. Sa primenom SAD-a se počelo 01.01.1988. godine. Od početka osamdesetih, uočeno je da postoji veliki broj dokumenata za obavljanje carinskog postupka, za različite oblike transporta, kao i za različite zemlje.

Veliki broj dokumenata i oblika, odnosno formi u kojima su se pojavljivali, smanjen je za čak 200, samo za prvih 18 zemalja koje su uvele SAD. Harmonizacija dokumenata u EU za celu teritoriju EU uvodi promene u načinu na koji se organizuje sprovođenje carinskog postupka. Nakon reforme koja je obavljena u periodu 2003-07. godine, postignuto je smanjenje zahteva za novim podacima za čitavih 26 procentnih poena, a

---

<sup>368</sup> WTO, *International Trade Statistics 2011*, Geneva, 2011, p. 12.



opcionih zahteva za 43 procentna poena. Takođe, smanjen je broj zahteva za nekodiranim informacijama za čak 75 procentnih poena.<sup>369</sup>

Racionalizacija i smanjenje broja dokumenata ogleda se prvenstveno u činjenici da ovaj dokument objedinjuje podatke koji su, do njegovog uvođenja, zahtevali mnogobrojne administrativne forme, a odnose se na: statističke podatke, podatke o carinskom dugu, transportu, menjačkim poslovima. Kada je u pitanju i stepen ostvarene harmonizacije, uvođenjem ovog dokumenta, može se reći da je ostvaren i ovaj zadatak i to na bazi zajedničkih kodova, kojima se uvodi u upotrebu prepoznatljiv jezik za sve zemlje članice i izbegavaju mogući lingvistički problemi koji bi nastali korišćenjem dokumenata nastalih u različitim zemljama članicama EU. Na ovaj način, uvođenje SAD je obezbedilo osnovu za koordiniran razvoj automatizovanog sistema carine. Značajan korak u modernizovanju rada carina jeste uvođenje SAD-a regulativom, odnosno **Direktivom broj 2286/2003** (*Regulation 2286/2003*). Primena je u većini zemalja članica Unije otpočeta već 2004. godine.

Tokom prve decenije dvadesetprvog veka SAD u EU se koristi u više situacija:

- Za obavljanje trgovine sa zemljama koje nisu članice Unije, kao i za kretanje robe iz tih zemalja u granicama Unije. Nakon stvaranja zajedničkog tržišta, došlo se do situacije u kojoj je napuštena upotreba ovog dokumenta u intra-EU trgovini. Preostalo je da se SAD koristi u trgovini sa zemljama koje nisu članice EU.
- U obavljanju trgovine u zemljama EFTA-e, kao i u trgovanju članica EFTA-e sa članicama EU. Članice EFTA koriste ovaj dokument od njegovog uvođenja, odnosno, od 1988. godine.
- U trgovanju sa budućim članicama Unije, koje se nalaze u procesu pridruživanja, kao i u slučajevima trgovine sa delovima iste carinske teritorije, koji ujedno nisu i delovi iste fiskalne teritorije, poput Kanarskih ostrva, ili Ostrva Kanala.

Jedan broj zemalja koristi oblike dokumenata u okviru programa ASYCUDA, koji se baziraju upravo na SAD-u.<sup>370</sup> To pokazuje, čak i da se ova inicijativa osamdesetih

---

<sup>369</sup> Internet, Sajt Evropske Komisije, [www.ec.europa.eu/taxation\\_customs/customs/procedural-aspects/general/sad/index\\_en.htm](http://www.ec.europa.eu/taxation_customs/customs/procedural-aspects/general/sad/index_en.htm) (02.07.2010).

godina prošlog veka, za stvaranjem ASYCUDA mogla smatrati pojedinačnim korakom, da se radi o delu jednog znatno kompleksnijeg procesa.

Dok je u DC glavno pitanje iz domena Olakšavanja međunarodne trgovine vezano za nedostatak institucija, rad carinske službe, nedostatak potrebnog trgovinskog i transportnog kapaciteta, u zemljama Evrope, među kojima se nalaze i neke od DC, u domenu Olakšavanja međunarodne trgovine i transporta, posebna pažnja se posvećuje **pitanju bezbednosti**.

Bezbednost može imati nekoliko pojavnih oblika, a jedan od najvažnijih za carinsku službu jeste zaštita bezbednosti životne sredine zemlje uvoznice. Iz tog razloga se carinska služba posebno bavi transportovanjem i realizovanjem spoljnotrgovinskog posla vezanog za opasnu robu. Zato je OSCE podržao korišćenje instrumenata kojima se omogućuje povećanje stepena opreznosti kada je u pitanju opasna roba, ali se i sprečava zadržavanje ove robe i usporavanje uvoza ili izvoza i transportovanja ove vrste robe. Radi ostvarenja ravnoteže između zahteva bezbednosti sa jedne strane i ostvarenja zahteva za Olakšavanjem međunarodne trgovine i transporta, pa i opasne robe, koriste se sporazumi i regulativa, poput: **Evropskog sporazuma** koji se odnosi na **međunarodni prevoz opasne robe drumom** (*European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road — ADR*) i **Pravila koja se odnose na međunarodni prevoz opasne robe železnicom** (*Regulations Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail — RID*). Svi sporazumi, pa i ADR, zasnivaju se na Preporukama UN o transportu opasne robe i to u pogledu klasifikovanja opasne robe, obeležavanja, označavanja i pakovanja, naravno, uz dopune koje zahteva sama vrsta prevoza, kao što su određivanje transportne opreme, dakle karakteristika samog vozila i obuke koju treba da prođu vozači konkretnog prevoznog sredstva. Većina evropskih zemalja su potpisnice ADR, koji je u upotrebi od 1968. godine, među kojima se nalaze i sve države nastale na teritoriji bivše Jugoslavije, kao i njihovi susedi, Rumunija, Bugarska, Albanija, Grčka, ali i zemlje koje se ne nalaze u Evropi, ali su zastupljene u regionalnoj strukturi robne razmene evropskih zemalja: Turska, Maroko, Tunis, Ukrajina, Belorusija i Azerbejdžan. *Osnovna uloga ADR je da omogući da*

---

<sup>370</sup> Internet, Sajt Evropske Komisije, [www.ec.europa.eu/taxation\\_customs/customs/procedural-aspects/general/sad/index\\_en.htm](http://www.ec.europa.eu/taxation_customs/customs/procedural-aspects/general/sad/index_en.htm) (02.07.2010).

opasna roba tokom transporta, ili tranzitiranja preko teritorije velikog broja zemalja, neometano prelazi granice, naravno, uz ispunjenje uslova koji su propisani, kako za samu robu, tako i za vozilo kojim se ova roba transportuje, a i za vozara. Potrebno je da vozar poseduje ADR sertifikat, nakon završene obuke. Ključni delovi ovog Sporazuma su **Aneks A**, u kom je definisan pojam opasne robe, navedena lista opasne robe, kao i neophodni uslovi za pakovanje, utovar i skladištenje ove robe i **Aneks B** u kom su definisani uslovi i oprema, neophodni za bezbedni transport opasne robe, kao i zahtevi koji se odnose na posadu prevoznog sredstva, odobrenje da dato sredstvo prevozi ovu vrstu robe i dokumenta. Aneksi A i B su dodati **Direktivi EU 94/55/EC**, radi ujednačavanja zakona zemalja članica kada je u pitanju transport opasne robe, pa se od 1. januara 1997. godine ovi zahtevi primenjuju ne samo u slučaju međunarodnog transporta, već i prilikom odvijanja transporta opasne robe na teritoriji zemalja članica, dakle, unutar EU. Usled brzog tehnološkog napretka i promene strukture opasnih materija koje se transportuju, ADR se inovira svake dve godine. Tako je ADR 2007. godine zamenjen osavremenjenim oblikom ADR 2009, koga će naslediti ADR 2011.<sup>371</sup>

Pored Evropskog sporazuma koji se odnosi na međunarodni prevoz opasne robe drumom, za teritoriju evropskog kontinenta, donet je i **Sporazum koji reguliše transport opasne robe rekama** (*European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways — ADN*). Sporazum je usvojen 25.05.2000. godine tokom održavanja zajedničke diplomatske konferencije UNECE i Centralne komisije za plovidbu Rajnom (*Central Commission for the Navigation of the Rhine — CCNR*).<sup>372</sup>

Pitanje tranzita na teritoriji EU, regulisano je stvaranjem **Zajedničkog tranzitnog sistema Zajednice** (*Common and Community Transit Systems — CT*). Ovaj sistem predstavlja jednu od regionalnih inicijativa koja se odnosi na pitanje tranzita, a koja je uticala na TF na evropskom kontinentu. Sistem je uveden u upotrebu na osnovu **Konvencije o zajedničkom tranzitu** (*Common Transit Convention*) iz 1987. godine, kojom je regulisan tranzit u okviru Evropske unije, ali i između zemalja članica EU i

---

<sup>371</sup> Sajt UNECE, Internet: [www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr\\_e](http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_e), (25.12.2010.).

<sup>372</sup> Sajt UNECE, Internet: [www.unece.org/trans/danger/what](http://www.unece.org/trans/danger/what), (29.12.2010.).

EFTA. Sam sistem se odnosi na tranzit u Evropi čije je regulisanje ovim putem samo nadovezano na odredbe TIR sistema.

U EU je organizovano *pružanje pomoći kategoriji SMEs*, kako bi se ovoj grupi preduzeća olakšalo učesvovanje u spoljnotrgovinskim tokovima. Evropska Komisija je čak uradila projekat u okviru Programa “*eTen*”, pod nazivom “**Jasan pogled**” (*ClearView*) čiji je cilj da se pripremi uslužni sektor za pomoć kategoriji Malih i srednjih preduzeća, kako bi ona što lakše pristupila konceptu “SW”. I u ovom slučaju, radi se o pomoći preduzećima da potrebna dokumenta podnesu samo na jednom mestu, odnosno šalteru, koja će zatim, automatskim putem biti prosleđena Upravi carina i ostalim službama koje učestvuju u carinskoj proceduri. Posebna prednost za preduzeća koja na ovakav način podnesu dokumenta, jeste mogućnost da ova dokumenta budu prosleđena ne samo u njihovoj zemlji, već i u zemlji iz koje dolazi njihov spoljnotrgovinski partner.<sup>373</sup>

U procesu Olakšavanja međunarodne trgovine, zemlje EU učestvuju u **pregovorima**, čiji je cilj donošenje Sporazuma o TF, **pod okriljem WTO**. S obzirom da su članice EU uglavnom Razvijene zemlje, EU ima više mogućnosti da pruži pomoć DC, naročito onim koje su joj i spoljnotrgovinski partneri, kako bi im bilo omogućeno da i same primene mere za TF. Početkom 2010. godine, Evropska unija je objavila da izdvaja vrednost od 180.000 EUR, kao donaciju namenjenu Fondu za TF (*WTO Trade Facilitation Trust Fund*). Ovo je samo jedan od programa razvoja u kojima EU učestvuje. Sa ovom donacijom, EU je različitim fondovima namenjenim razvoju, već izdvojila oko 8,3 miliona švajcarskih franaka.<sup>374</sup>

Inicijativa **AfT** predstavlja značajan doprinos EU procesu Olakšavanja međunarodne trgovine. Evropska Unija zajedno sa Norveškom i Švajcarskom predstavlja velikog donatora u okviru Programa AfT u regionima kojima je ova pomoć namenjena. Oko četvrtine svojih sredstava ova grupacija je usmerila ka regionu Azije, a oko 40% svojih

---

<sup>373</sup> Internet, Sajt Programa Evropske komisije “eTen”, <http://www.etenclearview.eu> (07.07.2010).

<sup>374</sup> Sajt WTO, *Technical Assistance*, Internet: [www.wto.org/english/news\\_e/pres10\\_e/pr596\\_e.htm](http://www.wto.org/english/news_e/pres10_e/pr596_e.htm) (15.02.2010.).

sredstava usmerila je ka regionu Afrike. Gotovo trećinu potrebnih sredstava tokom 2007. godine, grupacija je usmerila ka regionu Latinske Amerike i Kariba.<sup>375</sup>

U najvećoj meri, ova Strategija se odnosi na *grupu zemalja iz regiona Afrike, Kariba i Pacifika* (*African, Caribbean and Pacific Countries — ACP*), jer je u samoj Strategiji uključen jedan od osnovnih stubova ACP zemalja, a to je postojanje i jačanje regionalnih integracija, a one upravo predstavljaju tri velika regiona. Savremeni Sporazumi o ekonomskom partnerstvu (*Economic Partnership Agreement — EPA*) nastali su na bazi trgovinskih odnosa koje je EU razvijala sa grupom afričkih, karipskih i pacifičkih zemalja (*African, Caribbean and Pacific States — ACP*) u vreme trajanja *Lome Konvencije*, čije je trajanje isteklo 2000. godine, a bilo je zasnovano na unilateralnim olakšicama u spoljnoj trgovini. Rezultati primene ove Konvencije nisu bili ohrabrujući kako se očekivalo, jer su olakšice veoma malo uticale na nivo razvoja u ACP zemljama. Čak je uočeno da se za nekoliko procentnih poena smanjivalo učešće ACP zemalja u regionalnoj strukturi uvoza EU, umesto da rezultati povećanja trgovine pokažu da je odobravanje olakšica zemljama ovog regiona, stimulisalo njihov privredni razvoj. Nastavak saradnje EU sa ACP zemljama usledio je nakon 2000. godine, kada su ACP zemlje i EU prilikom potpisivanja *Sporazuma iz Kotonaua* (*Cotonou Agreement*) ugovorile *Sporazum o ekonomskom partnerstvu*, u saglasnosti sa pravilima i sa trajanjem sporazuma do 2007. godine.

Počev od januara 2008. godine, tržišta EU su otvorena za proizvode iz zemalja ACP, unilateralno, a ACP zemljama je omogućeno da tek za 15, a najviše za 25 godina, otvore svoja tržišta za uvoz iz EU. Dozvoljeno je da ACP zemlje zadržavaju zaštitu za najosetljivije proizvode i to za čak 20% ovih proizvoda. Sredstva namenjena ostvarenju ovih ciljeva obezbedio je Evropski razvojni fond (*European Development Fund — EDF*). Ovaj Fond je u regionalnim programima (*Regional Indicative Programmes — RIPS*) definisao obim i vrstu pomoći trgovini koju će EU pružiti u obliku paketa pomoći svakom regionu posebno i to u periodu 2008-2013. godine. Iznos finansijskih sredstava

---

<sup>375</sup> WTO/OECD, *Aid for Trade at a Glance 2009 — Maintaining momentum*, Geneva/Paris, 2009, p. 63.

koji je planiran za ovaj period je oko 1,78 milijardi USD, što predstavlja gotovo dvostruko veći iznos u odnosu na period 2000-2007. godine.<sup>376</sup>

Posebnost EPA primećujemo i u oblasti administrativnih proceduralnih carinskih barijera, u slučaju primene *pravila o poreklu robe*, s obzirom da se u trgovini ACP zemalja sa EU ne pristupa pitanju porekla robe striktno, tako da zemlje ACP mogu da izvezu robu u EU, iako je delom proizvedena u nekoj trećoj zemlji. Uglavnom se ove mogućnosti odnose na glavne izvozne artikle iz ACP, poljoprivredne proizvode, proizvode ribarstva, tekstil i odeću. Primeri su brojni.<sup>377</sup> Zahvaljujući EPA potpisanim između EU i EAC, tekstilni proizvodi iz Kenije imaju pristup tržištu EU koje broji oko 500 miliona potrošača, zahvaljujući manje striktnom poštovanju pravila o poreklu robe. Kenija i Tanzanija mogu da koriste jeftinije sirovine iz azijskih zemalja, a da odeća koju proizvedu bude plasirana na tržištu EU bez carinskih dažbina i sistema kvota. Zahvaljujući manje striktnom poštovanju pravila o poreklu robe i Uganda može da izvozi na tržište EU bez plaćanja dodatnih carina, ukoliko koristi inpute iz ostalih ACP zemalja. Sličan je primer i Papua Nove Gvineje, koja može na tržište EU da izveze konzerviranu tunu bez carinskih dažbina ili bez određene kvote, bez obzira na poreklo sirovine. Sve zemlje ACP koje su potpisale EPA sa EU imaju mogućnosti da koriste pojednostavljena i fleksibilno tumačena pravila o poreklu robe. To im omogućuje da ovim Sporazumima ostvare dugo željeni cilj, a to je sveukupni privredni razvoj, jer će početi da proizvode proizvode viših faza prerade, s obzirom na lakši pristup tržištu EU, a da za potrebe proizvodnje uvoze jeftinije sirovine i repromaterijale iz drugih krajeva sveta, gde se oni proizvode efikasnije, pa su i jeftiniji.

### **3. Region Azije**

Region Azije i Pacifika, u periodu 2003-07. godine, nije bio u mogućnosti da dostigne najbolje rezultate u odnosu na svoje karakteristike, kada je međunarodna trgovina u pitanju. Uzrok tome je činjenica da, prema stavovima međunarodnih institucija,

---

<sup>376</sup> Sajt Evropske komisije, "Economic partnerships", Internet, [www.ec.europa.eu/trade/wider-agenda/development/economic-partnerships](http://www.ec.europa.eu/trade/wider-agenda/development/economic-partnerships), (29.11.2010.).

<sup>377</sup> Sajt Evropske komisije, "Economic Partnerships", Internet, [www.ec.europa.eu/trade/wider-agenda/development/economic-partnerships](http://www.ec.europa.eu/trade/wider-agenda/development/economic-partnerships), (29.11.2010.).

navedeni period predstavlja jedan od najnesigurnijih perioda za razvoj međunarodne trgovine u poslednjih 40 godina. Do smanjenja obima i vrednosti trgovine došlo je usled smanjenja globalne tražnje i povećanja protekcionizma na međunarodnom tržištu, kao i usled smanjenja finansijskih sredstava potrebnih za ulaganje u poboljšanje trgovinskog kapaciteta.<sup>378</sup> Postojanje protekcionizma i u ovom regionu, aktuelizovalo je rad na smanjenju, odnosno, ukidanju APNB, kako bi se uticalo na povećanje međunarodne trgovine. Izgradnja trgovinskog kapaciteta dobila je na značaju i predstavlja osnovni preduslov za smanjenje uticaja APNB i porast trgovine u ovom delu sveta. Mere iz oblasti TF su primenjivane, a njihov učinak se može pratiti na regionalnoj i subregionalnoj osnovi, naročito u okvirima najznačajnijih RTAs.

Prema oceni UNCTAD-a, najznačajnije inicijative za Olakšavanje međunarodne trgovine, u regionu Azije, definisane su na regionalnom nivou i to u okvirima *Azijsko-pacifičke ekonomske saradnje* (*Asia-Pacific Economic Cooperation — APEC*), *Udruženja Južnoazijskih naroda* (*Association of Southeast Asian Nations — ASEAN*) i *Velike Mekong podregije* (*Greater Mekong Subregion — GMS*). Od strane UNCTAD-a je ocenjeno da je razvojna uloga ASEAN-a od vitalnog značaja, a posebno kada je u pitanju uvođenje Olakšavanja međunarodne trgovine u ovaj region.<sup>379</sup> Na ovom elementu kao jednom od osnovnih, zasniva se i ekonomska saradnja u regionu. Oformljeni su i Komiteti za TF (*Trade Facilitation Committees*), kao rezultat potpisivanja *ASEAN Okvirnog sporazuma o olakšavanju kretanja robe u tranzitu* (*ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit*), kojim je započet proces TF u ovom regionu.

Azijski kontinent se nalazi i u sklopu jedne od najpoznatijih višekontinentalnih regionalnih integracija, a to je *APEC*. Radi se o jednom forumu čiji je cilj ostvarenje privrednog razvoja, ali i Olakšavanje međunarodne trgovine i transporta i to na više kontinenata na kojima se nalaze brojne članice ovog foruma: Australija, Bruneji, Kanada, Čile, Kina, Hong Kong, Indonezija, Japan, Koreja, Malezija, Meksiko, Novi

---

<sup>378</sup> U pitanju je stav Međunarodnog trgovinskog centra, Internet: [www.intracen.org/aidfortrade/documents/Asia-Pacific/concept\\_paper\\_asia.pdf](http://www.intracen.org/aidfortrade/documents/Asia-Pacific/concept_paper_asia.pdf) (10.10.2010.).

<sup>379</sup> UNCTAD, *Trade Facilitation Handbook: National Facilitation Bodies: Lessons from Experience*, Document: UNCTAD/SDTE/TLB/2005/1, UN, New York, Geneva, 2006, p. 17.

Zeland, Papua Nova Gvineja, Peru, Filipini, Rusija, Singapur, Tajvan, Tajland, SAD, Vijetnam.<sup>380</sup> U oblasti TF, na teritoriji APEC-a uglavnom se preduzimaju mere za smanjenje transakcionih troškova trgovine. Kako bi se to postiglo 2001. i 2007. godine, doneta su dva Akciona plana za Olakšavanje međunarodne trgovine, koja su ograničena pretežno na teme iz oblasti pojednostavljenja sprovođenja carinskog postupka, kao i na Olakšavanje kretanja robe na taj način što će se usvojiti harmonizovani standardi i međusobno priznati sporazumi.

Značajna uloga *Azijske razvojne banke* (*Asian Development Bank — ADB*) u primeni TF na regionalnom nivou, ogleda se i u činjenici da je ova banka jedan od domaćina i *Azijsko-pacifičke nedelje posvećene TF* (*Asia-Pacific Trade Facilitation Week*), uz saradnju sa *UNESCAP*, kao i sa WCO, UNECE, UNCTAD, Svetskom bankom. Radi se o jednom međunarodnom forumu čija je centralna tema upravo ukazivanje na značaj oblasti TF. Promovisanje se obavlja upravo razmenom informacija i iskustava i praktičnih saveta, kako bi se mogli definisati prioriteti specifični za svaki region sveta, a naročito razmena iskustava stečenih na osnovu primene TF između zemalja ovog regiona.

Ujedinjene nacije su i u regionu Azije osnovale svoju regionalnu ekonomsku komisiju sa ciljem da registruje prioritete ovog regiona, a to su trgovina i investiranje, kao i da pruži pomoć na regionalnoj osnovi kako bi se ti prioriteti mogli realizovati. Još daleke 1946. godine u Šangaju je osnovana **Ekonomska i društvena komisija za Aziju i Pacifik** (*Economic and Social Commission for Asia and Pacific — ESCAP*), koja je najveća od pet regionalnih ekonomskih komisija UN, po broju stanovnika regije i površini koju ona obuhvata. U savremenom periodu ova komisija, čije je članstvo brojno, radi se o čak 62 članice, realizuje svoje zadatke u saradnji sa WTO, odnosno, pruža tehničku pomoć u realizaciji ciljeva vezanih za razvoj trgovine i investiranja, a za to je nadležna posebno osnovana Divizija za trgovinu i investiranje (*Trade and Investment Division*).

---

<sup>380</sup> Više videti u: Predrag Bjelić, *Međunarodna trgovina*, Ekonomski fakultet, Beograd, 2008, str. 416.



Jedan od dva regionalna sporazuma o slobodnoj trgovini, koji su, prema stavu UNCTAD-a okarakterisani kao sporazumi u kojima su najviše zastupljene mere iz domena TF u odnosu na sve ostale sporazume, jeste **Azijsko-pacifički sporazum o slobodnoj trgovini** (*Asia-Pacific Trade Agreement — APTA*). Prema oceni UNCTAD-a, ovaj Sporazum, pored Sporazuma potpisanog između Kanade i Kostarike, predstavlja sporazum sa najširim pokrivanjem svih važnih elemenata TF u okviru jednog regionalnog trgovinskog sporazuma.<sup>381</sup> Zapravo ovaj Sporazum se i bliže može odrediti ne samo kao regionalna ekonomska integracija, već kao jedna od transregionalnih ekonomskih integracija, kojih u Aziji ima nekoliko, a koje u stvari povezuju zemlje iz bar dva, ili više geografskih regiona Azije.<sup>382</sup> Ovo je ujedno i primer regionalnog trgovinskog sporazuma koji ukazuje na uzajamnu zavisnost između bilo kog oblika regionalnog ekonomskog integrisanja i primene mera za Olakšavanje međunarodne trgovine u regionu Azije i Pacifika. Prvi naziv ovog sporazuma jeste **Sporazum iz Bankoka**, koji je bio potpisan čak 1975. godine, kao deo inicijative ESCAP-a. Sporazum je bio preferencijalnog karaktera, sa ciljem da se ostvari unapređenje intra-regionalne trgovine u ovom regionu, zasnovane na međusobnoj razmeni ustupaka od strane zemalja potpisnica, odnosno, ustanovljena je lista proizvoda za koje će biti smanjene carinske stope u međusobnoj trgovini. Nakon više revizija, Sporazum je značajno osavremenjen decembra 2009. godine kada su potpisnice Sporazuma potpisale i **Okvirni sporazum o Olakšavanju međunarodne trgovine** (*Framework Agreement on Trade Facilitation*). Potpisnice su: Bangladeš, Kina, Indija, Koreja, Laos, Šri Lanka. Radi se o grupi zemalja koje se prostiru na velikoj teritoriji, što je od važnosti za razvoj međunarodne trgovine, jer sve ono što Okvir sporazuma podrazumeva u oblasti TF, biće primenjivano na veoma velikoj teritoriji. Ustanovljava se i Radna grupa za Olakšavanje međunarodne trgovine (*Working Group on Trade Facilitation — WGTF*), čije je zaduženje primena Sporazuma. Određeno je takođe i da će Sekretarijat ESCAP-a ujedno postati i Sekretarijat WGTF.

U okviru Sporazuma, potpisnice se zalažu za nekoliko važnih odrednica za uspeh inicijative za TF, a sve sa ciljem liberalizacije međunarodne trgovine: za primenu mera

---

<sup>381</sup> UNCTAD, *Emerging Challenges and Recent Developments Affecting Transport and Trade Facilitation*, Document: TD/B/C.I/MEM.1/8, Geneva, 2010, p. 14.

<sup>382</sup> Više videti u: Predrag Bjelić, *Međunarodna trgovina*, Ekonomski fakultet, Beograd, 2008, str. 399.

o pojednostavljenju, standardizaciji i harmonizaciji trgovinskih procedura, za primenu revidirane Kjoto konvencije i ukazuju na značaj pregovora u okviru Razvojnog plana iz Dohe. Ističe se neophodnost *ustanovljavanja procedura nediskriminatornog karaktera*, sa razumnim troškovima primene i vremenskim rokovima potrebnim za realizaciju, kako bi se onemogućio svaki vid proizvoljnog odlučivanja carinske službe, zatim, definisane su *mere pojednostavljenja spoljnotrgovinskih procedura*. Prvenstveno se zahteva konsolidovanje, racionalizacija i minimiziranje broja i raznovrsnosti taksi koje se uvode u vezi sa spoljnotrgovinskim operacijama. Zatim se predlaže uvođenje i primena koncepta „*Jedinstveni šalter*“, kao i *Sistema za upravljanje rizikom*. Zatim se predlaže uvođenje procedura za popunjavanje i *pregledanje dokumenata pre samog pristizanja robe*, što je posebno važno za lako isparljivu i kvarljivu robu, jer omogućava uvozniku da brže podigne robu ispod carinskog nadzora. Mere za harmonizaciju i standardizaciju su definisane u Članu 6 gde se ističe potreba za korišćenjem *Harmonizovanog sistema za opis i obeležavanje robe*. Zatim, zahteva se primena standarda i preporuka definisanih u revidiranoj Kjoto konvenciji za pojednostavljivanje i harmonizovanje carinskih procedura. Pored toga, ističe se i potreba za primenom Sporazuma o primeni Člana 7 GATT-a iz 1994. godine.<sup>383</sup>

Do donošenja Sporazuma o Olakšavanju međunarodne trgovine i ovaj region sveta je usmeren tako da na više načina pokuša i to na regionalnoj osnovi, da utiče na smanjenje APNB, naročito u intra-trgovini zemalja regiona, kao i na izgradnji trgovinskog i transportnog kapaciteta, kako bi se Olakšalo odvijanje trgovinskih tokova u ovom delu sveta. Najznačajniji rezultati, postižu se na osnovu ulaganja koja su rezultat **Programa za razvoj trgovine** na regionalnom nivou u zemljama Azije i Pacifika. Region Azije je tokom 2007. godine primio najveći deo sredstava iz Programa AfT.

Konkretizacija prioriteta same inicijative koja je definisana na multilateralnom nivou, odvija se na regionalnom nivou i to počev od septembra 2007. godine. Tada je, u Manili, održan *Prvi regionalni sastanak za pružanje pomoći trgovini u regionu Azije i Pacifika*. Definisana su četiri prioriteta cilja ove inicijative i to su:

---

<sup>383</sup> Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, “Framework Agreement on Trade Facilitation in APTA Participating States — Asia-Pacific Trade Agreement”, Seoul, 2009. pp. 1-6.

- Razvoj politike i orijentacije ka spoljnoj trgovini i investiranju uz inkorporiranje javno-privatnog partnerstva;
- Povećanje saradnje na regionalnom nivou, izgradnja infrastrukture, uključivanje u proces TF i pitanja finansija koje bi bile usmerene ka razvoju spoljne trgovine;
- Uočavanje različitosti potreba koje imaju različiti regioni;
- Pozicija pojedinačnih zemalja u regionu i njihova uloga u raspodeli sredstava na osnovu programa AfT u regionu.<sup>384</sup>

Kao jedan od rezultata globalnog Programa pomoći za razvoj međunarodne trgovine, a pružene upravo regionu Azije, jeste i **Projekat izgradnje Pnom Pen — Ho Ši Min autoputa**. Izgradnja ovog autoputa deo je jednog šireg projekta koji je iniciran još 1992. godine upravo zahvaljujući sredstvima iz Programa Pružanja pomoći trgovini. Naziv tog Projekta je **Veliki program o privrednoj saradnji u podregiji Mekonga (Greater Mekong Sub-region Economic Cooperation Programme — GMS Programme)**, a koji bi trebalo da poboljša stepen privredne saradnje između zemalja poput: Kambodže, Kine, Laosa, Mijanmara, Tajlanda i Vijetnama. Slično kao i u slučaju ostalih regionalno primenjenih inicijativa nastalih na osnovu multilateralne inicijative AfT i u slučaju GMS Programa, ističe se da mu je osnovni cilj da omogući održivi razvoj ovog regiona i da utiče na smanjenje siromaštva. Program je nastao zahvaljujući podršci koju je pružila Azijska razvojna banka i u ovom regionu predstavlja prvi organizovani oblik Olakšavanja međunarodne trgovine. Programom je sugerisano zemljama članicama da osnuju Komitet za TF (*Trade Facilitation Committee*), kome bi bile namenjene sve teme iz oblasti TF. Intra-regionalnoj saradnji, a najviše razvoju intra-trgovine i transporta doprinelo je potpisivanje **Okvirnog sporazuma za olakšavanje kretanja robe u tranzitu (Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit)**, koji je potpisan 1996. godine, kojim je ustanovljeno da roba u zapečaćenim drumskim vozilima ili kontejnerima, ne može biti predmet carinskog pregleda na putevima.<sup>385</sup>

---

<sup>384</sup> ITC, “100% Aid for Trade”, *Second Aid for Trade Review for Asia and Pacific*, 28-29. May 2009, Cambodia, Geneva, 2009, pp. 1-4.

<sup>385</sup> UNCTAD, *Trade Facilitation Handbook: National Facilitation Bodies: Lessons from Experience*, Document: UNCTAD/SDTE/TLB/2005/1, UN, New York, Geneva, 2006, p. 18.

Prilikom stvaranja GMS Programa, očekivalo se da će poboljšanje i izrada novih fizičkih veza predstavljati važno sredstvo za povećanje prekogranične trgovine, kao i za povećanje intraregionalne trgovine, investiranja i turizma. Pored fizičkog povezivanja zemalja ovog regiona, jedan od ciljeva izgradnje ovog autoputa je bilo i skraćenje vremena potrebnog da roba putuje na relaciji Pnom Pen-Ho Ši Min, što je i postignuto. Naime, usled smanjenja troškova i skraćanja potrebnog vremena, ovim autoputom, a preko graničnog prelaza u Bavet-Mok Bai (*Bavet/Moc Bai*), u periodu 2003-2006. godine je prošlo robe u vrednosti koja je godišnje rasla za po 41%. Pored porasta vrednosti robe kojom se trguje, došlo je i do porasta broja putnika. Skraćenje vremena potrebnog da se iz početne tačke stigne u odredišnu, a to su dva velika grada u ovom slučaju, predstavlja jedan od osnovnih uslova za povećanje obima i vrednosti trgovine između Kambodže i Vijetnama. Vreme potrebno da se iz Pnom Pena stigne do Baveta i od Baveta/Mok Baia do Ho Ši Mina skraćeno je za oko 30 procentnih poena. Pored povećanja trgovine, došlo je i do promena u oblasti proizvodnje, jer je blizina auto puta privukla investitore i osnovan je industrijski park u graničnom Bavetu. Dakle, izgradnja autoputa je uticala na povećanje trgovine, ali i na celokupan društveni i privredni razvoj. Ipak, u oblasti koja se odnosi na unapređenje samog sprovođenja carinskih postupaka i njihovog ubrzavanja, još uvek nisu postignuti očekivani ciljevi. Uz pomoć Azijske razvojne banke, zemlje članice GMS Programa, ukazale su na potrebu da na celokupnoj teritoriji regulišu sve aspekte TF, naročito vezane za rad carinske službe. To bi podrazumevalo mere poput: uvođenja „SW“, u slučaju tranzita, poseban režim za tranzit koji bi se odnosio na obavljanje carinskog pregleda samo u jednoj carinarnici, razmenu prava za obavljanje prevoza robe i uspostavljanje jedinstvenih standarda infrastrukture. Svi ovi ciljevi su definisani u *Sporazumu zemalja GMS o obavljanju prekograničnog transporta* (*GMS Cross Border Transport Agreement — CBTA*). Primena Sporazuma bi trebalo da se obavlja na teritoriji šest zemalja, a sam Sporazum ima čak 20 aneksa, što samu primenu Sporazuma čini dosta kompleksnom. Kako bi ubrzali realizaciju bar jednog broja ciljeva ovog Sporazuma, zemlje GMS Programa su se odlučile za primenu pilot projekata, kakav je Memorandum o razumevanju.<sup>386</sup>

---

<sup>386</sup> WTO/OECD, *Aid for Trade at a Glance 2009 — Maintaining momentum*, Geneva/Paris, 2009, p. 99.

Ovo je još jedan primer izgradnje transportne, a zatim i trgovinske infrastrukture, što je čest slučaj u Zemljama u razvoju. Očekuje se da će se u narednom periodu ovaj proces odvijati paralelno, kako se ne bi gubilo u vremenu.

#### **4. Olakšavanje međunarodne trgovine u regionu Latinske Amerike**

Mogućnost da se na regionalnom nivou sveobuhvatno, ili pak pojedinačno rešava pitanje APNB i sprovođenja carinskog postupka, odnosno Olakšavanje međunarodne trgovine u regionu Latinske Amerike, sprovodi se na nivou postojećih regionalnih ekonomskih integracija, kao što su Andska Zajednica i MERCOSUR. Svaki kontinent u domenu Olakšavanja međunarodne trgovine i transporta posebno insistira i na specifičnim instrumentima za rešavanje, ili pak, na posebnim oblastima. U ovom regionu i MERCOSUR i Andska zajednica posebno insistiraju na *multimodalnom transportu*.

U prvoj deceniji XXI veka, članice **Andske zajednice** (*Andean Community — AC*) su četiri zemlje, Bolivija, Kolumbija, Ekvador i Peru, a u godinama nastanka Andske zajednice, bilo ih je više.<sup>387</sup> Ova integracija je stvorena 1969. godine, Andskim sporazumom, a pored navedene četiri zemlje i Čile je potpisao sporazum. Nekoliko godina kasnije, Venecuela se pridružila, ali i povukla iz članstva 2006. godine. Andska zajednica je stvorena sa ciljem da se uspostavi carinska unija, ali je došlo gotovo do prestanka rada usled teške privredne krize njenih članica, koja je kulminirala krizom dugova. Kada su 1989. godine članice Andske zajednice obnovile svoj rad, polazna ideja je bilo stvaranje zajedničkog tržišta, ali su se zadovoljile i stvaranjem zone slobodne trgovine 1992. godine. Zajednička carinska tarifa prema trećim zemljama počela je da se primenjuje 1995. godine, a zajedničko vođenje spoljne politike već 1996. godine kada je osnovana Andska zajednica naroda.

Članice Andske zajednice ukazuju na necarinske barijere kao najveće ograničenje mogućem povećanju intra-trgovine. Na ideju o analizi uticaja necarinskih barijera u intra-regionalnoj trgovini Andske zajednice, došlo se nakon što su 1993. godine ukinute

---

<sup>387</sup> WTO, *International Trade Statistics 2008*, World Trade Organization 2008, Geneva, p. 158.

carine u intra-regionalnoj trgovini ove Zajednice, nakon čega je bilo realno očekivati povećanje intra-regionalne trgovine. Do toga gotovo da nije došlo, ostvareno je povećanje od samo 0,1% u narednoj 1994.<sup>388</sup> Iako je u prvoj godini nakon ukidanja carina u međusobnoj trgovini članica Andske zajednice, došlo samo do neznatnog povećanja intra-trgovine, u narednih nekoliko godina, od učešća intra-izvoza od samo 4%, došlo se do njegovog dupliranja 1995. godine. Od 2000. godine, pa do kraja prve decenije novog veka, procenat učešća intra-izvoza ostao je na približno istom nivou. Andska zajednica je i dalje primer regionalne ekonomske integracije u kojoj intra-trgovina nije dostigla očekivani nivo i u proteklih dvadesetak godina nije došlo do većih izmena. Učešće intra-trgovine u ukupnom izvozu i uvozu zajednice nije dostiglo ni 10%, što je vrlo skromno kada se uzme u obzir učešće intra-trgovine od oko 67%, koliko je ostvareno u EU u 2008. godini.<sup>389</sup>

Tabela broj 37: Robna trgovina Andske zajednice u periodu 1990-2008. godine — učešće u ukupnom izvozu i uvozu

(u %)

	1990	1995	2000	2005	2008
Ukupni izvoz	100	100	100	100	100
<b>intra-izvoz</b>	<b>4,0</b>	<b>8,6</b>	<b>7,7</b>	<b>8,7</b>	<b>7,44</b>
ekstra-izvoz	95,9	91,4	92,3	91,3	92,56
Ukupni uvoz	100	100	100	100	100
<b>intra-uvoz</b>	<b>5,1</b>	<b>6,7</b>	<b>8,8</b>	<b>10,2</b>	<b>9,3</b>
Ekstra-uvoz	94,9	93,3	91,2	89,8	90,7

Izvor: WTO, *International Trade Statistics*, World Trade Organization, Geneva, podaci za više godina 2006-2008. godine;

U okruženju oslobođenom od carina, očigledno je postojao uzrok inhibiranja trgovine. Pretpostavilo se da se radi o necarinskim barijerama, što je i dokumentovano podatkom da su u periodu od 1997-2004. godine pokrenuta čak 104 slučaja pred Sudom pravde Andske zajednice, inicirana od strane članica Andske zajednice, a koja su se odnosila na necarinske barijere. Ubedljivo najveći broj slučajeva odnosio se na administrativne proceduralne barijere i carinsku proceduru, njih čak 23. I ovaj primer potvrđuje tezu da

<sup>388</sup> Barbara Fliess and Iza Lejarraga, „Analysis of Non -Trade Barriers of Concern to Developing Countries“, *OECD Trade Policy Working Paper No. 16*, OECD, Paris, 2005, p. 27.

<sup>389</sup> WTO, *International Trade Statistics*, World Trade Organization, Geneva, podaci za više godina.

je u trgovini između Razvijenih zemalja i DC dominantna primena sanitarnih i fitosanitarnih mera, pa da onda slede administrativne barijere i carinska procedura, a u slučaju trgovine između samih DC, kao što su članice AC, na prvom mestu je primena administrativnih barijera i ograničenja vezanih za carinsku proceduru. Od administrativnih barijera, najčešće pritužbe postoje u domenu uvoznih dozvola i to čak u 48% slučajeva. Radi se o nerealno visokom stepenu *primene uvoznih dozvola*, kako automatskih, tako i neautomatskih, a takođe dolazi i do usporavanja procesa pribavljanja ovih dozvola i arbitrarnog pristupa organa nadležnih za njihovo izdavanje. U periodu od 1994-2004. godine, *pravilo o poreklu robe* se nalazi na drugom mestu i to sa učešćem od 27% u broju slučajeva, što se od 2000. godine značajnije menja, pa je krajem prve decenije novog veka, upotreba pravila o poreklu robe u funkciji APNB, najveća u odnosu na sve ostale administrativne barijere. *Carinsko vrednovanje* nalazi se na trećem mestu sa učešćem od 17% u ukupnom broju slučajeva, a i problem *svrstavanja robe prema carinskoj tarifi*, bio je predmet žalbi u 4% slučajeva. Kada su poslednje dve kategorije u pitanju, izložen je stav da do tih problema dolazi usled nedostatka odgovarajuće tehničke ekspertize neophodne radi adekvatne primene carinskih pravila i procedura.<sup>390</sup>

Zajedničko tržište juga — **MERCOSUR**, osnovano je 26.03.1991. godine Ugovorom iz Asunsiona, a potpisale su ga: Brazil, Urugvaj, Paragvaj i Argentina. Pre ovog potpisivanja formirano je Zajedničko tržište Argentine i Brazila 1985. godine. Tek 4 godine nakon potpisivanja Ugovora, došlo je do formiranja zone slobodne trgovine, a kad je uvedena zajednička carinska tarifa, ispunjen je uslov za formiranje carinske unije. Bitni elementi zajedničkog tržišta mogu se pronaći u liberalizaciji trgovine uslugama i slobodi kretanja radne snage.<sup>391</sup>

Pored Suda Pravde Andske zajednice, malo je integracija u svetu koje imaju takvo telo, pa da na regionalnom nivou mogu rešavati pitanja primene necarinskih barijera. Na teritoriji južnoameričkog kontinenta, samo još MERCOSUR, na nivou država članica organizuje *arbitralne panele*. Document koji je to omogućio jeste *Protokol iz Brazilije*

---

<sup>390</sup> Barbara Fliess and Iza Lejarraga, „Analysis of Non -Trade Barriers of Concern to Developing Countries“, *OECD Trade Policy Working Paper No. 16*, OECD, Paris, 2005, p. 27.

<sup>391</sup> Predrag Bjelić, *Međunarodna trgovina*, Ekonomski fakultet, Beograd, 2008, str. 408.

(*Protocol of Brasilia for the Solution of Controversies*), potpisan od strane Argentine, Brazila, Paragvaja i Urugvaja, 17.12.1991. godine, nedugo nakon Ugovora iz Asunsiona, upravo sa namerom da se rešavaju potencijalni problemi koji mogu nastati u odnosima između zemalja članica, kao i sa željom da se ojača saradnja između članica u pogledu jednakosti i pravde. Što se tiče država članica koje imaju određene pritužbe, pa i pritužbe koje se odnose na necarinske barijere, mogu informisati o tome MERCOSUR tako što će se prvo obratiti Administrativnom sekretarijatu (*Administrative Secretariat*) i tako ući u arbitražnu proceduru, ustanovljenu Protokolom iz Brazilije. Sve članice moraju, bez potrebe novog sporazuma, poštovati odluke Arbitralnog suda (*Arbitral Tribune*), čiji se rad zasniva na formiranju komisije od tri člana, koja ispituju svaku pojedinačnu žalbu.<sup>392</sup> Kada su u pitanju necarinske administrativne proceduralne barijere i ograničenja usled carinske procedure, uglavnom su uložene žalbe na međusobnu trgovinu, a po pitanju uvoznih dozvola i primene pravila o poreklu robe.

U slučaju zemalja **Srednje Amerike**, decembra 2001. godine došlo je do potpisivanja **Sporazuma o slobodnoj trgovini između Kanade i Kostarike** (*Canada-Costa Rica Free Trade Agreement — CCRFTA*), koji je stupio na snagu 1.11.2002. godine. Specifičnost ovog sporazuma ne predstavlja samo razlika u veličini ovih zemalja i razlika koja se odnosi na bitno različit stepen privrednog razvoja dve zemlje potpisnice, već i istaknuta primena mera iz domena TF. Pored glavnog učinka koji se očekuje na osnovu primene Sporazuma, a to je trgovinska liberalizacija, koja se ostvaruje na osnovu ukidanja carina za veliki broj proizvoda, kanadski izvoznici očekuju i koristi na osnovu povećane efikasnosti u primeni spoljnotrgovinskih procedura, kao i usled primene pojednostavljenih zahteva, procedura i formalnosti zahtevanih od carinskih organa. U cilju edukacije carinske službe Kostarike, sporazumom je predviđena i saradnja Uprave carina dve zemlje. Pored jasno iskazane težnje za primenom mera iz domena TF, Sporazum se bavio i pitanjem porekla robe i primenom sanitarnih i fitosanitarnih mera.<sup>393</sup>

---

<sup>392</sup> Internet: Sajt, Foreign Trade Information System –SICE, Protokol iz Brazilije, [http://www.sice.oas.org/trade/mrcsr/brasil/pbrasil\\_e.asp](http://www.sice.oas.org/trade/mrcsr/brasil/pbrasil_e.asp) (1.03.2010.).

<sup>393</sup> Internet, Sajt: Foreign Affairs and International Trade Canada, [www.international.gc.ca/trade-agreements-accords-commerciaux/agr-acc/costarica/CR-back.aspx?lang=en&menu\\_id=19&menu=R](http://www.international.gc.ca/trade-agreements-accords-commerciaux/agr-acc/costarica/CR-back.aspx?lang=en&menu_id=19&menu=R) (04.01.2011.).



Slično kao i u ostalim regionima sveta, kada su u pitanju institucije, odnosno regionalne banke, neophodne da se na regionalnom nivou realizuje ideja izgradnje trgovinskog kapaciteta, u slučaju Latinske Amerike i Kariba, ističe se i uloga **Razvojne američke banke** (*Inter American Development Bank — IADB*). Ova banka je osnovana još 1959. godine sa posebnom namenom pružanja pomoći za razvoj regiona Latinske Amerike i Kariba. Ideja o njenom nastanku je dosta stara, čak i tokom devetnaestog veka se pominju potrebe za osnivanjem regionalne banke za region Latinske Amerike. Uslovi za realizaciju se stiču tek nakon Drugog svetskog rata, kada su latinoameričke zemlje privukle pažnju svojim nezadovoljstvom zato što je najveći deo pomoći SAD, preko Maršalovog plana bio namenjen zemljama Evrope. Zemlje članice ove Banke su uglavnom bile zemlje iz regiona, ali je na primer i SFRJ bila članica. Regionu Latinske Amerike i Kariba usmerena su i sredstva iz **Programa pomoći za razvoj trgovine**. Primena Programa AfT se i realizuje preko ove banke, a u te svrhe oformljen je poseban Sektor namenjen oblasti trgovine (*Integration and Trade Sector*).

Radi lakšeg prikupljanja sredstava namenjenih AfT od strane velikog broja donatora, kako bilateralnih, tako i multilateralnih, IADB je novembra 2008. godine osnovala **Strategijski fond za AfT** (*Strategic Thematic Fund on Aid for Trade*), čija su sredstva namenjena upravo realizaciji prioriternih ciljeva iz oblasti trgovine u regionu Latinske Amerike i Kariba. Motiv za osnivanje ovog fonda, nalazi se i u činjenici da region Latinske Amerike i Kariba nije dobio sredstva ODA proporcionalno ostalim regionima sveta.

Jedan od primera kada su u pitanju efekti primene AfT u ovom delu sveta, jeste **Koridor za integrisanje regiona Srednje Amerike** (*Mesoamerican Integration Corridor*), koji je deo jednog šireg projekta — **Projekta za integrisanje i razvoj regiona Srednje Amerike** (*Mesoamerican Integration and Development Project*), lansiranog juna 2001. godine. Polazna ideja ovog Projekta, u skladu i sa njegovim zvaničnim imenom jeste integrisanje i pružanje pomoći radi razvoja regiona Srednje Amerike, odnosno velikom broju zemalja koje se nalaze u ovom regionu, Meksiku, Gvatemali, Belizeu, El Salvadoru, Hondurasu, Nikaragvi, Kostariki i Panami, a Projektu se 2006. godine pridružila i Kolumbija. Sam Projekat obuhvata oko 100 manjih projekata sa ulaganjem

preko 8 miliona USD, čija je svrha poboljšavanje kvaliteta života unutar regiona, odnosno ulaganje u oblasti poput: ljudskih resursa, održivog razvoja, energije, telekomunikacija, ali i Olakšavanje međunarodne trgovine i transporta.<sup>394</sup>

Cilj i ovog Projekta jeste smanjenje siromaštva, kako bi se poboljšali uslovi života, a kao glavni instrument, koristi se međunarodna trgovina. Olakšavanje međunarodne trgovine i u ovom slučaju postaje jedan od načina da se poboljša kvalitet života u regionu i utiče na potencijalni razvoj regiona. U većini zemalja ovog regiona, poput ostalih DC u svetu, transportni troškovi su toliko visoki da prevazilaze i iznose carinskih dažbina, a to se posebno odrazilo kao ograničenje u razvoju intraregionalne trgovine. Projekat obuhvata ulaganja kako u meku, tako i tešku infrastrukturu, a kombinovanje ulaganja u obe sfere ima za cilj da omogući bolju povezanost tržišta u okviru regiona, da smanji transportne troškove i troškove trgovine, kao i da poboljša izvoznu konkurentnost. To bi dalje trebalo da ima uticaja na privlačenje stranih direktnih investicija. I u slučaju ovog Projekta, nemoguće je odvojiti ulaganja u izgradnju transportne mreže, odnosno transportnog kapaciteta, od ulaganja u poboljšanje trgovinskog kapaciteta.

Prvi uslov za skraćenje vremena koje roba provede u putu jeste izgradnja transportne mreže, kao dela transportnog kapaciteta regiona, što je primarni cilj u većini DC u svetu. Cilj je da roba koja je predmet trgovine u ovom regionu za kraće vreme stigne sa severa regije na jug, kao i sa pacifičke obale na atlantsku. Planirano je da se obnovi 13 132 kilometra puteva, uključujući dva glavna koridora Pacifički (*Pacific Corridor*) i Atlantski (*Atlantic Corridor*), kao i Međuoceanski koridori (*Inter-oceanic Corridors*). Period za obnavljanje puteva je 2009-2012. godine, kada bi trebalo da se dovrši obnavljanje preostalih 22% od ukupnih kilometara Pacifičkog koridora, kao i još 24% od ukupnih kilometara Atlantskog koridora koji delom treba obnoviti, a delom izgraditi. Od spoljnih izvora finansiranja koji su obezbedili gotovo 1,7 miliona USD, najznačajniji doprinos pružile su: IADB, Centralnoamerička banka za privrednu integraciju (*Central American Bank for Economic Integration*), Andska razvojna korporacija (*Andean Development Corporation*), Svetska banka i vlade pojedinačnih

---

<sup>394</sup> WTO/OECD, *Aid for Trade at a Glance 2009 — Maintaining momentum*, Geneva/Paris, 2009, p. 95.

zemalja donatora poput: Meksika, Japana, Tajvana, Norveške i SAD. I u ovom primeru uočavamo da je značajan deo sredstava, čak trećina, obezbeđena upravo ulaganjem privatnog sektora i da je do rezultata i došlo upravo zbog obezbeđivanja javno-privatnog partnerstva. Značajno je učešće vlada zemalja, koje snose najveće troškove. Spoljni izvori finansiranja potiču uglavnom od razvojnih banaka i multilateralnih institucija.<sup>395</sup>

Drugi uslov da roba provede najkraće moguće vreme u putu, naročito ukoliko je u tranzitu, jeste postojanje adekvatnog trgovinskog kapaciteta. Primećeno je da se duž Srednjeameričkog pacifičkog koridora ne može ostvariti veća prosečna brzina od samo 17 kilometara po času, *delom usled slabe transportne mreže, ali delom i usled veoma sporog sprovođenja carinskog postupka*. I dok je Projekat za integrisanje i razvoj regiona Srednje Amerike lansiran još 2001. godine, tek 2008. godine je primenjen jedan pilot plan čiji je cilj bio Olakšavanje međunarodne trgovine, naročito za potrebe tranzita. To pokazuje da je bilo potrebno čak sedam godina nakon Projekta čiji je cilj bio izgradnja transportnog kapaciteta, da bi se uočila potreba za ulaganjem radi izgradnje trgovinskog kapaciteta. Ovaj plan je uveo u upotrebu standardizovan automatizovan mehanizam za Olakšavanje i modernizovanje kontrole u slučaju međunarodnog robnog tranzita (*International Transit of Marchandise — TIM*). Pilot plan je primenjen u El Amatilju (*El Amatillo*), prelazu koji se nalazi na granici između Hondurasa i El Salvadora. Glavno dostignuće ovog plana jeste skraćenje vremena prolaska carinske kontrole i procedura sa 61 minuta na samo 8 minuta i to u najvećoj meri zahvaljujući primeni carinske deklaracije u elektronskom obliku, kao i uvođenju jedinstvene procedure za sve službe koje obavljaju kontrole.<sup>396</sup> Zahvaljujući carinskoj deklaraciji u elektronskom obliku, carinskoj službi je omogućeno da dobije potrebne podatke unapred, što bi joj pomoglo u primeni Sistema za upravljanje rizikom i naravno skratilo vreme sprovođenja carinskog postupka. Poput mnogih drugih pilot projekata, ili planova i ovaj plan je uticao na ostale zemlje koje se nalaze u regionu Srednje Amerike da se pridruže ovakvom kontrolnom sistemu.

Već naredne 2009. godine uočena je potreba za sprovođenjem još jedne inicijative u okviru Srednjeameričkog projekta, a to je inicijativa za „*ubrzavanjem Pacifičkog*

---

<sup>395</sup> Ibid., p. 96.

<sup>396</sup> Ibidem.

*koridora*“. Značaj ovog Koridora se ogleda u činjenici da se preko 95% robe u regionu Srednje Amerike, čija je vrednost oko 6 milijardi USD, prevozi upravo ovim Koridorom. Autoput koji povezuje grad Puebla u Meksiku i Panamu, prolazi preko teritorije sedam zemalja i broji 3 160 kilometara. Najveći problem jeste nedovoljno efikasno prelaženje graničnih prelaza, tako da su kao posebni ciljevi izgradnje ovog Koridora definisani kako poboljšanje postojećeg stanja puta i pristupnica, tako i poboljšavanje rada carinskih službi i ubrzavanje prelaska graničnih prelaza, kao i ustanovljavanje najefikasnijih carinskih procedura.<sup>397</sup> Kada su u pitanju ograničenja ovog Koridora, sama njihova priroda je usloвила pružanje veće pažnje izgradnji trgovinskog kapaciteta. U izgradnji Pacifičkog koridora učestvuje i IADB, koja za potrebe celokupnog Srednjeameričkog projekta godišnje izdvaja 1,8 milijardi USD, a sam Pacifički koridor joj predstavlja prioritetni cilj. Očekuje se da će izgradnja Koridora omogućiti skraćenje vremena potrebnog da se iz Puebla stigne u Panamu na samo dva dana, u odnosu na potrebnih deset.<sup>398</sup>

Sve navedene pojedinačne inicijative, kao deo sveukupnog Projekta za region Srednje Amerike imaju za cilj da omoguće brže integrisanje zemalja ovog regiona i povećanje obima i vrednosti intraregionalne trgovine, upravo na bazi izgradnje transportnog i trgovinskog kapaciteta, kako bi se ravnopravnije uključile u međunarodne trgovinske tokove i u većoj meri ubirale koristi od liberalizovane međunarodne trgovine i na taj način uticale na svoj privredni razvoj i smanjenje siromaštva. I u slučaju ovog regiona sveta, kao uslov za povećanje međunarodne trgovine, paralelno se ističe potreba za ulaganjem u izgradnju transportnog i trgovinskog kapaciteta.

I u ovom regionu, pokazalo se da primena Olakšavanja međunarodne trgovine na regionalnom nivou započinje *formiranjem foruma za pregovore*. Centralno-američki sekretarijat za ekonomske integracije (*Central American Secretariat for Economic Integration — SIECA*) u saradnji sa UNCTAD-om, organizovao je radni sastanak 14-16 jula 2010. godine u Gvatemali, čija je glavna tema bilo Olakšavanje međunarodne trgovine u ovom delu sveta. Olakšavanje međunarodne trgovine, predstavlja deo

---

<sup>397</sup> Ibid., p. 97.

<sup>398</sup> Internet, [www.en.centralamericadata.com/en/article/home/Support\\_for\\_Pacific\\_Corridor\\_Highway](http://www.en.centralamericadata.com/en/article/home/Support_for_Pacific_Corridor_Highway), (05.12.2010.).

*projekta* šireg opsega koji ima naziv „*Izgradnja kapaciteta u DC i u LDC kako bi im se pružila podrška da učestvuju u pregovorima*“.<sup>399</sup> Cilj je dakle, da se zemljama ovog regiona omogući da definišu svoju poziciju u pregovorima o TF, da se edukuju kako bi učestvovala u pregovorima i kako bi se pripremili za primenu odredbi Sporazuma o TF, kada on bude donet.

## **5. Izazovi procesa Olakšavanja međunarodne trgovine u Africi**

Najveće prepreke u efikasnom sprovođenju mera iz domena Olakšavanja međunarodne trgovine u regionu Afrike, odnose se na ograničenja transportne infrastrukture, s obzirom da prema rečima eksperata UNCTAD-a „transportna infrastruktura ima ključnu ulogu u pružanju podrške međunarodnoj trgovini“.<sup>400</sup> Glavna ograničenja se odnose na nedostatak puteva, kao i na veoma loše stanje postojećih puteva. Smatra se da se čak polovina od devet koridora koje je gradila Afrička razvojna banka, nalazi u lošem stanju, a pritom i postojeći koridori nisu međusobno povezani. Prevoznici u drumskom saobraćaju ostvaruju visoke profite, pa je zato prevoz robe drumom u Africi znatno skuplji od prevoza robe u DC na drugim kontinentima, čak i po nekoliko puta, pojavljuje se i osnov za korupciju, jer prevoznici veoma teško dobijaju dozvole za obavljanje prevoza, barijere ulaska na ovo tržište usluga su veoma visoke. Železnički saobraćaj nije dovoljno isplativ, pa se u železnicu ne ulaže mnogo, jer se mali obim robe prevozi železnicom. Problem afričkih luka jeste nedovoljna dubina koja onemogućava prilaz prekookeanskih brodova, kao i loša povezanost sa putevima i železnicom, tako da se roba koja pristigne u luku, ne može lako transportovati dalje. Zatim, problem luka jesu i organizovanje sprovođenja carinskih postupaka, kao i upravljanje samim lukama. Još jedan od izazova kako trgovinske, tako i transportne infrastrukture u Africi jeste i postojanje velikog broja *LLDC*. U ovim zemljama je transport znatno skuplji, a i samo sprovođenje carinskih postupaka, najčešće znatno sporije usled činjenice da roba prelazi bar nekoliko graničnih prelaza.

---

<sup>399</sup> UNCTAD, *Transport Newsletter* No. 24, second quarter 2010, UNCTAD/WEB/DTL/TLB/2010/3, Geneva, 2010, p. 9.

<sup>400</sup> UNCTAD, *Report of the Multi-year Expert Meeting on Transport and Trade Facilitation on its second session*, Document: TD/B/B.I/MEM.1/6, Geneva, 2009, p. 4.

U regionu Subsaharske Afrike, gde je upravo veliki broj LLDCs, kamioni koji prevoze robu, provode samo 21% vremena u vožnji, a ostalo vreme se troši na sprovođenje carinskih postupaka, na kašnjenja izazvana tranzitom, zagušenja na mostovima i policijske kontrole na putevima.<sup>401</sup>

Pod okriljem *UNCTAD-a*, veliki broj zemalja afričkog kontinenta koje su deo regionalnih, ili subregionalnih integracija, obučava svoje eksperte za ravnopravno učestvovanje na pregovorima WTO o Olakšavanju međunarodne trgovine. Marta 2010. godine, UNCTAD je sa *Zapadnoafričkom ekonomskom i monetarnom unijom* (*West African Economic and Monetary Union — WAEMU*) potpisao *Sporazum o saradnji u oblasti koja se odnosi na pregovore WTO o TF*. Ta saradnja treba da pripremi eksperte Komisije WAEMU kako bi bolje razumeli oblasti o kojima se pregovara u okviru WTO, kao i da bi doprineli razvoju strategija iz oblasti TF. U te svrhe organizuju se edukativne radionice, procenjuju se nacionalne strategije TF, a i utiče se na formiranje Nacionalnih komiteta. Sve zemlje članice WAEMU, osim Gvineje Bisao, imaju svoje Nacionalne radne grupe za TF. Inače, još od 2007. godine datira interesovanje WAEMU-a za pregovore WTO o TF, jer su tada zemlje članice ove integracije izvršile procenu na nacionalnom nivou iz domena TF, a na redu je i svaranje regionalnog regulatornog okvira za ovu oblast.<sup>402</sup>

Postoje očekivanja nakon formiranja *Inicijative zemalja Magreba* (*Maghreb Initiative*), odnosno inicijative Maroka, Alžira i Tunisa, da će do povećanja njihove međusobne trgovine doći kao posledica primene mera iz domena TF, odnosno, putem primene mera modernizacije rada carinske službe.<sup>403</sup>

**Afrička razvojna banka** (*African Development Bank — ADB*) u saradnji sa Ekonomskom komisijom za Afriku (*Economic Commission for Africa — ECA*) i Komisijom afričke unije (*African Union Commission*), intenzivno saraduje radi obezbeđivanja sredstava potrebnih za pružanje tehničke pomoći i davanje političkog

---

<sup>401</sup> Ibid., p.5.

<sup>402</sup> UNCTAD, *Transport Newsletter No. 46*, UNCTAD/WEB/DTL/TLB/2010/3, 2010.

<sup>403</sup> Anne-Marie Geourjon, "Trade Policy and Customs Administration", in: *Changing Customs — Challenges and Strategies for the Reform of Customs Administration*, (ed. Michael Keen), International Monetary Fund, Washington, 2003, p. 49.

okvira regionalnim ekonomskim integracijama Afrike, kako bi se jačala regionalna saradnja i unapredilo integrisanje, posebno u ovom delu sveta. Ovaj primer ukazuje na potrebu zajedničkog nastupa institucija koje predstavljaju multilateralni nivo, kao što su UN preko ECA, sa nekom od institucija čiji je rad usmeren na regionalni nivo delovanja, a u ovom slučaju, radi se o ADB.

I u slučaju Afrike, poput Azije i Srednje i Latinske Amerike, pokazuje se značaj uloge TF u stvaranju regionalnih sporazuma o slobodnoj trgovini, odnosno, regionalnih ekonomskih integracija. Ipak, svaki od ovih kontinenata, u tom odnosu međusobne zavisnosti REI i TF, pokazuje i određene specifičnosti. Dok su u ostalim slučajevima u pitanju mere iz domena pojednostavljenja i harmonizacije carinskih procedura, u slučaju Afrike posebno se ističe *potreba za regulisanjem pitanja tranzita*. Potreba za posebnim osvrtom na pitanje regulisanja tranzita nije slučajno došla baš iz ove regije. Naime, Preferencijalna zona slobodne trgovine za Istočnu i Južnu Afriku, koja je preteča današnjeg *Zajedničkog tržišta Istočne i Južne Afrike — COMESA*, broji 20 članica, među kojima ima i malih zemalja, koje često nemaju izlaz na more, tako da su njihovi učesnici u spoljnotrgovinskom poslu prinuđeni da tranzitiraju preko teritorija više zemalja. U oblasti Olakšavanja međunarodne trgovine i tranzita, na afričkom kontinentu, poseban doprinos je pružila je upravo **COMESA**. Tako je COMESA, navodeći obaveze iz domena TF, donela i jedan poseban *Protokol o Olakšavanju tranzita i trgovine (Protocol for Transit Trade and Transit Facilities — COMESA)*, kao Aneks I Ugovora o osnivanju COMESA. Cilj je bio da se na teritoriji Zajedničkog tržišta uspostave pravila za Olakšavanje tranzitne trgovine. Protokol je odobrio svim učesnicima u međunarodnom transportu i trgovini koji tranzitiraju preko teritorija zemalja COMESA, slobodu tranzita, bilo da dolaze iz zemalja članica, ili iz trećih zemalja da bi roba pristigla u zemlju članicu, ili ukoliko roba tranzitira iz zemlje članice u neku treću zemlju. Zemlje članice su dobile pravo ovim Protokolom samo da u slučaju tranzita preko njihove teritorije, mogu naplatiti troškove usluga, ili administrativne troškove, ali ne i izvozne i uvozne carinske dažbine, kao što nemaju pravo ni vršenja carinske kontrole i pregleda robe. Prema Protokolu, da bi se roba koja se nalazi u tranzitu razlikovala od ostale robe, potrebno je da transportno sredstvo nosi oznaku „COMESA-TRANSIT“ i da je za tu robu pripremljen jedan dokument i to u zemlji koja

se deklarirše kao početna zemlja tranzita. U pitanju je **Tranzitni dokument Zajedničkog tržišta** (*Common Market Transit Document*), koji predstavlja carinski dokument odobren od strane Saveta COMESA za prijavljivanje tranzita, a za upotrebu na teritoriji Zajedničkog tržišta.<sup>404</sup>

U oblasti Olakšavanja međunarodne trgovine i tranzita Zajedničko tržište je ostvarilo još jedan važan korak. Naime, u sklopu Ugovora o osnivanju COMESA i u skladu sa Članovima 70 i 85 istog Ugovora, stvaranjem Regionalnih šema za garantovanje ispunjenja carinskih obaveza (*Regional Customs Bond Guarantee Scheme*), čija je primena trebalo da otpočne 2005. godine, zemljama članicama Zajedničkog tržišta je naloženo da iniciraju i usvoje **nacionalne Programe za Olakšavanje transporta i trgovine**, kako bi se pojednostavile, standardizovale i harmonizovale procedure, dokumenta i pravila, a sve to sa ciljem da se poveća stepen integrisanja zemalja članica. Ove Regionalne šeme predstavljaju instrument Protokola o Olakšavanju tranzita i trgovine. Primena metoda za ubrzavanje tranzita i procedura koje su pratile tranzitni transport, kao i modernizacija rada carinske službe, uvela je 1997. godine u upotrebu **carinsku deklaraciju COMESA** (*COMESA Customs Declaration Document — COMESA-CD*), koja predstavlja integralni deo Programa COMESA za Olakšavanje tranzita i trgovine. Ovo je dokument validan za sve radnje iz oblasti uvoza, izvoza, tranzita i skladištenja i zamenjuje čak 32 druga dokumenta, što olakšava posao spoljnotrgovinskim firmama i špediterima.<sup>405</sup>

Mogućnost da se poveća uloga zvanične spoljne trgovine, s obzirom da je identifikovan i nelegalni uvoz i izvoz (*informal cross-border trade*) iz zemalja regiona Subsaharske Afrike, neki autori vide upravo u primeni mera iz domena TF. Naročito se ističe

---

<sup>404</sup> Sajt Svetske banke, “Protocol for Transit Trade and Transit Facilities — COMESA”, [www4.worldbank.org/afr/ssatp/Resources/HTML/legal\\_review/Annexes/Annexes%20VI/Annexe%20VI-15.pdf](http://www4.worldbank.org/afr/ssatp/Resources/HTML/legal_review/Annexes/Annexes%20VI/Annexe%20VI-15.pdf) (04.01.2011.).

<sup>405</sup> Sajt COMESA, “Trade Facilitation”, [www.programmes.comesa.int/index.php?option=com\\_content&view=article&id=55&Itemid=63&lang=en](http://www.programmes.comesa.int/index.php?option=com_content&view=article&id=55&Itemid=63&lang=en) (04.01.2011.).



mogućnost porasta trgovine između zemalja članica integracija, poput COMESA, ukoliko se bude harmonizovalo sprovođenje carinskog postupka i smanjile carine.<sup>406</sup>

Doprinos COMESA u primeni mera iz domena Olakšavanja međunarodne trgovine jeste i primena *Harmonizovanog sistema za opis i obeležavanje robe*, kao i primena *ASYCUDA*. U realizaciji same inicijative za primenu *ASYCUDA*, učestvovala je i EU. Doprinos uvođenja *ASYCUDA* je višestruka i kada je u pitanju prikupljanje i sabiranje prihoda po osnovu svih transakcija, za procenu rizika, za praćenje kretanja robe koja se nalazi u tranzitu, kao i za smanjenje vremena potrebnog za završetak carinske kontrole. U slučaju Mauricijusa, koji je takođe članica COMESA, napredak je više nego očigledan, tako da je za prijavljivanje carinarnici i podnošenje zahteva za dobijanje odobrenja za sprovođenje konkretnog carinskog postupka, umesto nekadašnjih 24 sata, ili čak i 48 sati, nakon uvođenja *ASYCUDA*, potrebno samo 30 minuta. Odvijanje trgovine na ovoj teritoriji olakšava i uvođenje *Šeme za osiguranje — žuta karta (COMESA Yellow Card Scheme)*, koja važi na celokupnoj teritoriji Zajedničkog tržišta i koja predstavlja transportno osiguranje koje pokriva medicinske troškove, a u nekim zemljama članicama i rizike od nastanka štete.<sup>407</sup>

Ukupan iznos sredstava koje je region Afrike primio tokom 2007. godine jeste 9,5 milijardi USD i ovaj kontinent se 2007. godine nalazio na drugom mestu po iznosu primljenih sredstava namenjenih **Programu pomoći za razvoj trgovine**.<sup>408</sup> Međunarodne finansijske institucije su preko polovine svojih sredstava namenjenih Programu AfT uputile u region Afrike. Ovo potvrđuje pravilo da se multilateralni donatori daleko više interesuju za zemlje sa niskim nivoom dohotka, a u Africi je najviše takvih.

U okviru globalnih okvira AfT, došlo se i do inicijative na regionalnom nivou, poput **Programa za koridor Sever-Jug (North-South Corridor Programme)**. Ovaj Program

---

<sup>406</sup> Caroline Lesser, Evdokia Moïse, “Informal Cross-border Trade and Trade Facilitation Reform in Sub-Saharan Africa”, *Trade Policy Working Papers No. 86*, TAD/TC/WP/(2008)13/FINAL, OECD, Paris, 2009, p. 44.

<sup>407</sup> Sajt COMESA, “Trade Facilitation”, [www.programmes.comesa.int/index.php?option=com\\_content&view=article&id=55&Itemid=63&lang=en](http://www.programmes.comesa.int/index.php?option=com_content&view=article&id=55&Itemid=63&lang=en) (04.01.2011.).

<sup>408</sup> WTO/OECD, *Aid for Trade at a Glance 2009 — Maintaining momentum*, Geneva/Paris, 2009, p. 63.

predstavlja jedan od dva dela **Pilot programa za pružanje pomoći trgovini na koridoru Sever-Jug** (*North-South Corridor Pilot Aid for Trade Programme*), čiji je cilj da skрати vreme i smanji troškove transporta robe na dva visoko frekventna koridora u regionu jugoistočne Afrike. Prvi je **koridor Dar-el-Salam** koji spaja luku Dar-el-Salam sa Koperbeltom (*Copperbelt*), a drugi je **Sever-Jug koridor**, koji spaja Koperbelt sa južnim lukama Južne Afrike. Koridori povezuju osam zemalja: Tanzaniju, Kongo, Zambiju, Malavi, Bocvanu, Zimbabve, Mozambik, Južnu Afriku. Poseban je značaj povezivanja i LLDCs. Program se naziva pilot programom jer je predviđeno da to bude samo primer za razvoj metodologije koja bi se mogla koristiti i za ostale važne koridore u Južnoj i Istočnoj Africi, koji bi se u nekim tačkama spajali sa dva navedena koridora. A izabran je upravo ovaj koridor, zato što se smatra najopterećenijim posmatrano sa aspekta obima i vrednosti robe koja njim prolazi. Jedan od osnovnih ciljeva Pilot programa se odnosi na **Olakšavanje međunarodne trgovine**. Radi se o ulaganjima koja bi kao rezultat imala efikasnije korišćenje već postojećih i primenjenih mera za TF, a to je *tretman tranzita i pregledanja robe samo u jednoj carinarnici, harmonizovanje carinskih dokumenata, poboljšavanje standarda bezbednosti*, a sve to sa ciljem da se uštedi vreme i smanje troškovi. Potrebe za stvaranjem jednog ovakvog Programa su iznete tokom **Tripartitnog samita**, održanog u Ugandi, tokom oktobra 2008. godine. Već naredne 2009. godine, od 6-7. aprila, u Lusaki, Zambija, održana je **Konferencija posvećena koridoru Sever-Jug**, tokom koje su definisani ciljevi Programa koji je još jedan od programa iz širokog opusa Programa AfT. Za potrebe sprovođenja mera iz domena TF u okviru Pilot programa za pružanje pomoći trgovini na koridoru Sever-Jug, predviđeno je oko 20 miliona USD u periodu od pet godina.<sup>409</sup>

Svi preostali ciljevi bi u širem smislu podrazumevali ciljeve Olakšavanja međunarodne trgovine, jer bi kao rezultat imali smanjenje troškova međunarodne trgovine koji su izazvani nedovoljno razvijenim transportnim, ali i trgovinskim kapacitetom u regionu Subsaharske Afrike. Za tu ideju bile su zainteresovane tri regionalne ekonomske integracije: **COMESA**, Istočnoafrička zajednica (*East African Community — EAC*) i Južnoafrička razvojna zajednica (*South African Development Community — SADC*).

---

<sup>409</sup> Ibid., pp. 91-94.

Očekivanja od fazne primene Programa za izgradnju koridora Sever-Jug su višestruka. Odnose se na izgradnju 8 000 km puta, zatim popravku 600 km železničkih pruga, poboljšanja infrastrukture, naročito trgovinske, u okviru luke Dar-es-Salam i ulaganja u izgradnju i distribuciju električne energije u regionu. To je naročito bitno za ovaj region, jer ga karakterišu znatno veći troškovi naročito transporta, u odnosu na ostale regione afričkog kontinenta. Roba koja se u Evropi transportuje 48 sati, u ovom delu afričkog kontinenta, u samom transportu provede čak 2-3 nedelje. Stav Svetske banke je da se na svakih 1 USD preventivnog ulaganja u infrastrukturu ovog regiona, može očekivati ušteda od 4 USD. Snižavanje transportnih i trgovinskih troškova, trebalo bi da poveća trgovinu u regionu, a očekuje se ušteda u transportnim troškovima na godišnjem nivou od oko 150 miliona USD.<sup>410</sup>

Velika prepreka realizaciji regionalnih programa, naročito na tlu Afrike, predstavlja činjenica da postoji slaba sprega između realizacije regionalnih programa na pojedinačnom, dakle na nacionalnom nivou. Harmonizacija programa i procedura je neophodna radi produbljavanja regionalnih integracija na ovom kontinentu. Implementacija svih regionalnih projekata realizuje se na nacionalnom nivou. Zato je potrebno da se **harmonizuju različite nacionalne politike i zakonodavstva**, a za oblast Olakšavanja međunarodne trgovine i transporta, neophodno je da se harmonizuju tarifni sistem, carinske i imigracione procedure, tranzitne procedure. Posebno je ograničavajuća činjenica da AfT često okuplja članice više regionalnih ekonomskih integracija. Tada dolazi do potrebe za harmonizovanjem zakonodavstva svih članica svih REI koje će realizovati neke od ciljeva AfT. Poput ostalih regiona sveta, u kojima postoji veliki broj zemalja iz grupe DC i u Africi postoji očigledna potreba za TF, ali je pre primene mera iz domena TF, ili pak, paralelno sa njima, potrebno ulaganje u izgradnju „tvrde“ infrastrukture, odnosno putne infrastrukture i ICT.

---

<sup>410</sup> Sajt Međunarodnog trgovinskog centra, *Increasing Trade and Competitiveness in Africa*, Internet: [www.intracen.org/aidfortrade/documents/lusaka/aid\\_06apr09\\_pressconf\\_e.pdf](http://www.intracen.org/aidfortrade/documents/lusaka/aid_06apr09_pressconf_e.pdf), (10.10.2010.).

## **PETI DEO**

### **ADMINISTRATIVNE PROCEDURALNE NECARINSKE BARIJERE, IZGRADNJA INSTITUCINALNOG TRGOVINSKOG KAPACITETA I SPOLJNA TRGOVINA SRBIJE**

#### **1. Položaj Srbije kao zemlje koja nema izlaz na more i uloga procesa Olakšavanja međunarodne trgovine**

Povećanje broja zemalja na evropskom tlu, naročito na prostoru bivše SFRJ, pored samog povećanja broja zemalja koje uglavnom pretenduju da postanu članice evropske integracije, donelo je još jednu bitnu karakteristiku ovog regiona. Naime, formirane su države koje sticajem okolnosti, više nemaju izlaz na more, odnosno, okružene su kopnom. To su neke od balkanskih LDCs. S obzirom da nemaju direktan pristup morima, njihove mogućnosti da budu konkurentne u međunarodnoj trgovini, u meri u kojoj to mogu da budu njihovi susedi koji imaju pristup obali, znatno su smanjene. Uz ovo veliko ograničenje, većina ovih zemalja je udaljena i od priobalnih teritorija susednih zemalja, ili zemalja preko čijih teritorija njihova roba samo tranzitira. Pored toga, najčešće ih prati i nedovoljno razvijena infrastruktura, što transportna, što trgovinska, najčešće predstavljena upravo administrativnim proceduralnim necarinskim barijerama. Još od vremena Adama Smita, poznato je da je pristup morima i raskrscima velikih trgovačkih puteva igrao važnu ulogu u poboljšavanju karakteristika pojedinačnih privreda. Razvoj transportnog kapaciteta samo je donekle umanjio razliku, odnosno jaz između zemalja koje imaju pristup obali i LLC, odnosno, učinio je da geografija ne bude i sudbina ovakvih zemalja. Ova grupa balkanskih zemalja, među kojima je i Srbija, treba da obezbedi pristup međunarodnim tržištima, ali i uslove kako bi njihova roba na međunarodna tržišta stigla nepromenjena u pogledu kvaliteta i kvantiteta tokom transporta, tačno na vreme, bez zakašnjenja izazvanih usled primene administrativnih, ili tehničkih necarinskih barijera. Izazov je veći s obzirom da roba tokom transporta do odredišta treba da tranzitira preko teritorija više zemalja, pa se može dogoditi da neka od njih, iz ekonomskih, ali i strategijskih i vojnih razloga,

usporava, ili zaustavlja tranzit i samim tim plasman robe iz zemlje LLC na inostranim tržištima.

Položaj Srbije ne možemo uporediti sa položajem koji ima većina afričkih LLC, za koje je ovo ograničenje suštinska prepreka razvoja trgovine, ali ni sa malim brojem evropskih zemalja, na čiji se razvoj ova bitna prepreka gotovo ne odražava, kao što je primer Švajcarske. U Evropi, zemlje iz kategorije LLC su: Švajcarska, Austrija, Češka, Slovačka, Srbija, Mađarska, Makedonija, Belorusija. Mogućnosti za prevazilaženje ovog ograničenja, pomenute zemlje koriste na različite načine. Te mogućnosti su uglavnom zasnovane na pripadnosti nekoj od regionalnih ekonomskih integracija, kao i u harmonizaciji propisa i procedura, odnosno, u sprovođenju velikog broja mera za Olakšavanje međunarodne trgovine. Pripadnost regionalnoj integraciji, poput EU, moglo bi Srbiji doneti prednosti, bar kada je u pitanju njen status kao LLC, što potvrđuje primer Mađarske, koja je, nakon što je postala članica EU, uz učlanjenje Slovenije, kao zemlje koja ima izlaz na more (luka Kopar), prevazišla probleme zemlje koja nema izlaz na more. Ali, biti članica EU kao najuspešnije REI do sada, predstavlja ključni uslov da ukoliko je u pitanju LLC, to ne mora biti "shvaćeno kao kletva".<sup>411</sup> Zapravo, biti spoljnotrgovinsko preduzeće u zemlji koja je članica EU, slično je kao biti i Zemlja koja ima izlaz na more. To potvrđuje primer Slovačke, kao jedne od LLC, članica EU koja ostvaruje izlaz na more preko ostalih zemalja članica Unije. Naime, još 2005. godine, ukoliko bi uvoz u Slovačku pristizao iz Berlina, od Hamburga do Berlina roba bi putovala jedan dan, a onda još dva dana od Berlina do Bratislave, bez zadržavanja, jer kad stigne u bilo koju luku EU, nastavlja svoj kopneni deo puta do bilo koje zemlje članice EU.

Jedan od načina da prevaziđu geografsko ograničenje, LLC ostvaruju tako što *biraju tržište na koje će plasirati svoje proizvode* i to na taj način da ciljno tržište bude što bliže, u susednoj zemlji, mada je to teško realizovati, roba se ipak prodaje tamo gde se može plasirati. Neke tehnološki razvijenije LLC mogu *povećati učešće visokosofisticiranih proizvoda* u svojoj izveznoj strukturi, jer je učešće troškova transporta u njihovoj konačnoj ceni daleko manjeg značaja. Ipak, to mogu da primene

---

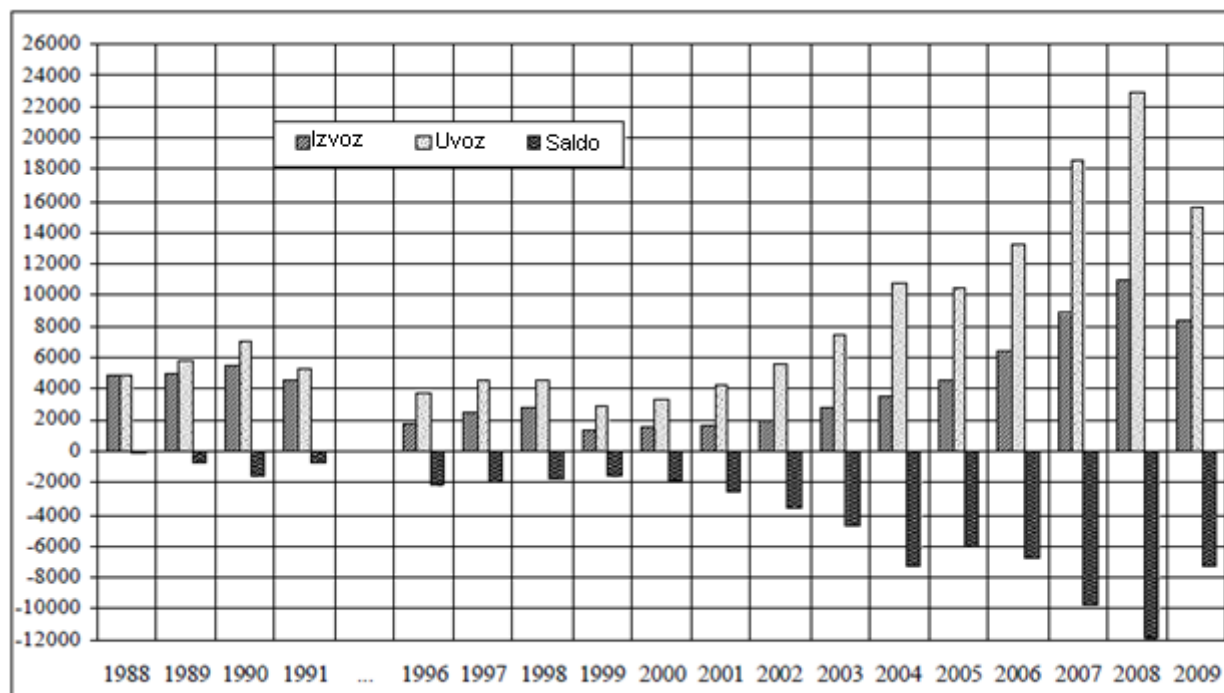
<sup>411</sup> IBRD/WB, *Doing Business 2006*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2006, p. 59.

samo razvijenije zemlje, poput Švajcarske, a za sada, Srbija nema te mogućnosti. Švajcarska pored čokolade i sireva upravo izvozi proizvode visoke novododate vrednosti, a to su hemijski i farmaceutski proizvodi, vozila, liftovi, pokretne stepenice. Status LLC ni na koji način, u slučaju, Švajcarske, ne predstavlja ograničenje, naprotiv, njen geografski položaj se smatra veoma povoljnim, jer je Švajcarska raskrsnica velikih puteva, a i koristi transport rekom Rajnom. Mađarska je takođe LLC, ali, za razliku od Srbije, predstavlja još važniju raskrsnicu velikih puteva. Za razliku od ovih zemalja, koje se nalaze u „samom srcu“ Evrope i tržišta evropskih zemalja su im daleko bliža, Srbija se nalazi na jugoistoku Evrope. To upućuje na zaključak da ni sve evropske LLC nemaju jednake mogućnosti za razvoj trgovinskih tokova. U poslednjih desetak godina, ove zemlje su za razliku od Srbije, privukle daleko veći broj Stranih direktnih investicija, ali i trgovinskih tokova, što se može pripisati povoljnijoj geografskoj poziciji, iako se u svim slučajevima radi o LLC. Položaj Srbije u poređenju sa navedenim zemljama, nije idealan, ali je neuporedivo povoljniji od afričkih zemalja, kao i Centralnoazijskih LLC. Centralnoazijske zemlje su možda i najbolji primer kako jednom dobar geografski položaj, ne znači i uvek dobar geografski položaj, jer su današnje Centralnoazijske LLC bile svedoci narastajuće trgovine, nalazeći se uz sam “Put svile” i učestvovala u obavljanju trgovine na Zapad i na Istok. To bi moglo poslužiti kao osnova za promenu strategije Srbije, jer trenutno ne baš idealan položaj, ne mora značiti i uvek takav položaj.

## **2. Srbija, regionalni sporazumi i regionalne inicijative u Jugoistočne Evrope**

Tokom poslednje decenije, pored stalnog rasta spoljnotrgovinske razmene, Srbija kontinuirano beleži deficit, koji je iz godine u godinu sve veći. Pored toga, obim robne razmene je do 2008. godine iz godine u godinu, takođe bivao sve veći, osim 2009. godine kada su se osetile posledice velike ekonomske krize.

(u milionima USD)



Slika broj 23: Spoljnotrgovinska razmena Republike Srbije, 1988-2009. godine

Izvor: Jasmina Crnomarković, „Pregled spoljnotrgovinske robne razmene Republike Srbije u periodu 1988-2009. godine“, Republički Zavod za statistiku, *Trendovi-septembar 2010*, Beograd, 2010, str. III.

Ekonomska kriza je pored smanjenja izvoza i uvoza, dovela i do smanjenja deficita, kako 2009. godine, tako i 2010. godine, a povećanje izvoza uz skromno povećanje uvoza 2010. godine ukazuje na početak jednog perioda koji bi mogao biti ocenjen kao period smanjenja deficita, ukoliko se ova tendencija nastavi.

Tabela broj 38: Izvoz i uvoz Republike Srbije u periodu 2006-2010. godine

(u mlrd. USD)

	2006	2007	2008	2009	2010
Izvoz	6428	8825	10972	8345	9795
Uvoz	13172	19164	24331	16047	16734

Izvor: WTO, *International Trade Statistics 2011*, Geneva, 2011, pp. 210-214.

Nakon krize, povećava se obim spoljnotrgovinske razmene. U pogledu izvoza, najveća tržišta jesu tržišta EU i zemalja regiona CEFTA. Od zemalja EU, pojedinačno

posmatrano, najvažnija su tržišta Nemačke i Italije. Čak 58% izvoza Srbije, 2011. godine bilo je usmereno ka tržištu zemalja EU, kao i 55% ukupnog uvoza Srbije. Za razliku od razmene sa zemljama EU, gde Srbija ostvaruje deficit, u razmeni sa samo tri zemlje članice CEFTA, Srbija je 2011. godine ostvarila suficit od čak 1,1 milijardu USD.<sup>412</sup> Sa zemljama CEFTA ostvaruje se suficit kome je u velikoj meri doprineo suficit u trgovini poljoprivrednim proizvodima. Činjenica da Srbija ostvaruje suficit u spoljnoj trgovini sa zemljama potpisnicama CEFTA 2006, ukazuje na potrebu pronalaženja novih mogućnost za plasman robe iz Srbije na ova tržišta. Pored mogućnosti, potrebno je ukloniti, ili bar smanjiti dejstvo necarinskih barijera koje postoje u spoljnoj trgovini zemalja ovog regiona. S obzirom da nije dovoljno da samo jedna zemlja napravi izmene, u tom slučaju je upravo regionalni pristup polazna osnova za regulisanje primene necarinskih barijera, a naročito APNB za koje se smatra da u najvećoj meri deluju ograničavajuće na trgovinu između zemalja ovog regiona.

## **2.1. Srbija i CEFTA**

Sporazum o slobodnoj trgovini u Centralnoj Evropi (*Central European Free Trade Agreement — CEFTA*), potpisan je 19.12.2006. godine u Bukureštu, od strane: Srbije, Albanije, Bosne i Hercegovine, Makedonije, Moldavije, Rumunije, Bugarske i UNMIK-a. S obzirom da su nedugo zatim Bugarska i Rumunija postale članice EU, ove dve zemlje su istupile. Preostale potpisnice su na ovaj način obezbedile primenu jednog regionalnog multilateralnog sporazuma, tako da su svi dotadašnji bilateralni sporazumi koji su bili potpisani između nekih od potpisnica CEFTA-e, prestali da važe, stupanjem na snagu CEFTA-e. Pored očigledne važnosti potpisivanja CEFTA-e za zemlje potpisnice, jer predstavlja značajan korak u Procesu stabilizacije i pridruživanja Evropskoj uniji, potpisivanje CEFTA Sporazuma, za Srbiju, kao i za ostale potpisnice, predstavlja još jednu značajnu mogućnost za ostvarenje jednog dugoročnog cilja, a to je povećanje izvoza. Izvozni potencijal svih zemalja regiona, trebalo bi da u narednim godinama bude značajno uvećan. Sa jedne strane, očekuje se povećanje konkurentnosti ovih privreda na inostranom tržištu, dakle van regiona, kao i povećanje intra-trgovine, dakle trgovine unutar regiona.

---

<sup>412</sup> Radovan Kovačević, *Ekonomski odnosi Srbije sa inostranstvom*, CID Ekonomskog fakulteta, Beograd, 2012, str. 384.



Istraživanja sprovedena 2004. i 2005. godine u regionu zemalja Zapadnog Balkana, koji se za razliku od regiona CEFTA ne odnosi samo na Moldaviju, a u kojima je učestvovalo oko 2000 preduzeća iz regiona, pokazala su da čak 23% ispitanika ne očekuje povećanje intra-trgovine upravo zbog postojanja necarinskih barijera. Takođe, rezultati ankete iz 2005. godine su ukazali da je glavna barijera razvoju intra-trgovine, postojanje APNB, uslovljenih nedovoljno efikasnim i efektivnim radom carinske službe.<sup>413</sup>

Prilikom potpisivanja Sporazuma CEFTA 2006, u okviru Ministarske deklaracije, naglašen je značaj primene novog Sporazuma upravo u oblasti necarinskih barijera, tako da se potpisnici obavezuju da: „*kontinuirano identifikujemo, razmatramo i eliminišemo necarinske barijere u trgovini u okviru CEFTA 2006*“<sup>414</sup>. Iako je samim potpisivanjem Sporazuma, preuzet tako ozbiljan zadatak, dve godine kasnije, ipak je konstatovano da su necarinske barijere i dalje ozbiljna prepreka u međusobnoj trgovini zemalja regiona CEFTA 2006. Od 2009. godine evidentirano je da su necarinske barijere u odvijanju trgovinskih tokova između zemalja potpisnica CEFTA, značajne i to u toj meri da ih onemogućavaju da ostvare koristi od spoljnotrgovinske liberalizacije. Na sastanku održanom u Budimpešti tokom oktobra 2009. godine, kom su prisustvovali potpisnici CEFTA Sporazuma, učesnici sastanka su se složili da je necarinske barijere veoma teško klasifikovati. Podela necarinskih barijera u ovom slučaju, zasniva se na analizi OECD i ne obuhvata tradicionalne necarinske barijere, već preostale dve grupe, pretvara u tri:<sup>415</sup>

- ***Tehničke necarinske barijere;***
  - o *Institucionalni i zakonodavni okvir koji u zemljama CEFTA postoji radi usvajanja tehničkih standarda i primene standarda koje primenjuje EU i međunarodna zajednica;*

---

<sup>413</sup> Anketa je realizovana u okviru Projekta PARTNERS, pokrenutog od strane EUROCHAMBRES; Više o tome u: Radovan Kovačević, *Ekonomski odnosi Srbije sa inostranstvom*, CID Ekonomskog fakulteta, Beograd, 2008, str. 399.

<sup>414</sup> Sajt Privredne komore Crne Gore, [www.pkcg.org/cg/component/jdownloads/finish/9/56](http://www.pkcg.org/cg/component/jdownloads/finish/9/56) (20.08.2011.).

<sup>415</sup> Sajt OECD, “Non-Tariff Barriers in CEFTA: Analysis of Technical and Administrative Barriers to Trade”, Discussion Paper, Roundtable on Non-Tariff Barriers in the CEFTA Area, Budapest, 2009, Internet: [www.oecd.org/dataoecd/25/31/43892876](http://www.oecd.org/dataoecd/25/31/43892876), (04.06.2011.).

- *Mogućnosti i karakteristike nacionalnih sistema za sertifikaciju* (institucionalni okvir za sertifikaciju, broj laboratorija, inspeksijske službe, broj kompanija sa sertifikatima);
- ***Sanitarne i fitosanitarne mere;*** U dosadašnjim podelama Sanitarne i fitosanitarne mere su bile klasifikovane ili kao tehničke, ili kao administrativne necarinske barijere, dok je najsveobuhvatnije, posmatrati ih kao pripadnike i jedne i druge grupe, u zavisnosti od toga da li se radi o samim propisima koji određuju sanitarnu i fitosanitarnu kontrolu, ili se pak radi o problemima koji nastaju njihovom primenom, a izazvani su nedovoljno efikasnim funkcionisanjem carinske službe.
  - *Institucionalni i zakonodavni okvir za usvajanje evropskih i međunarodnih sanitarnih i fitosanitarnih mera;*
- ***Administrativne necarinske barijere.*** Prema ovoj podeli istaknut je značaj samo naredna dva bitna aspekta:
  - *Upotreba dozvola;* Pored upotrebe uvoznih dozvola, u ovoj grupi je bilo potrebno da se pronađu i ostali elementi, poput pravila o poreklu robe, itd.
  - *Pristupačnost carinskih zakona i regulative,* što se odnosi na prilagođenost carinskih zakona i regulative potrebama odvijanja trgovinskih tokova između zemalja članica potpisinica Sporazuma o slobodnoj trgovini na regionalnom nivou.

Prvi pregled barijera na koje nailaze izvoznici iz regiona današnje CEFTA-e, a tada uglavnom iz zemalja Zapadnog Balkana, urađen je 2004. godine i u narednoj tabeli se nalaze rezultati istraživanja, koji ukazuju na barijere na koje su izvoznici iz regiona Zapadni Balkan nailazili prilikom izvoza na tržište EU, kao i prilikom izvoza na tržište zemalja Jugoistočne Evrope.

Tabela broj 39: Rangiranje tehničkih i administrativnih necarinskih barijera sa kojima su se 2004. godine suočavali izvoznici iz regiona Zapadni Balkan

Rangiranje prema redosledu o opadajućem stepenu utcaja	Tržište EU	Tržište Jugoistočne Evrope
1	Tehnički standardi i sertifikacija	<b>Carinske procedure</b>
2	Kontrola kvaliteta i zaštita potrošača	Birokratsko registrovanje
3	Carinske barijere	Tehnički standardi i sertifikacija
4	---	Kontrola kvaliteta i zaštita potrošača

Napomena: Sve oblasti koje predstavljaju necarinske barijere, a da to nisu tehničke necarinske barijere, ili pak administrativne, ne nalaze se navedene u tabeli i označene su sa ---.

Izvor: Adaptacija istraživanja OECD iz 2005. godine, koje je bilo zasnovano na *Western Balkan Survey*, 2004, Internet: [www.oecd.org/dataoecd/25/31/43892876](http://www.oecd.org/dataoecd/25/31/43892876), (04.06.2011.).

Prilikom nastupa zemalja Zapadnog Balkana na tržištu EU, najznačajnije necarinske barijere na koje njihov izvoz nailazi, jesu tehničke necarinske barijere. Kada je u pitanju intra-regionalna trgovina, dakle trgovina unutar regiona Jugoistočne Evrope, koja još uvek nije zastupljena u dovoljnoj meri u ovom regionu, najznačajnija barijera, a da to nisu carinske barijere, odnosi se na administrativne proceduralne necarinske barijere, evidentirane u tabeli kao carinska procedura.

Primena administrativnih proceduralnih necarinskih barijera nastala je kao rezultat nedovoljnog stepena izgrađenosti trgovinskog kapaciteta koji se u ovom regionu iskazuje kroz:

- nedovoljnu transparentnost procedura,
- njihovu neujednačenu primenu, koja poprima diskriminatoran karakter;

Značaj ovih barijera je veliki s obzirom da posle zemalja EU koje su najznačajniji spoljnotrgovinski partner Srbije sa udelom od približno 55%, zemlje CEFTA se nalaze na drugom mestu. Prema zemljama regiona CEFTA 2006, usmerena su 32% izvoza Srbije, a iz zemalja potpisnica Sporazuma, u Srbiju se uvozi oko 12% ukupnog srpskog

uvoza.<sup>416</sup> Za razliku od činjenice da Srbija uglavnom sa ostalim zemljama spoljnotrgovinskim partnerima ostvaruje uglavnom deficit, u slučaju razmene sa zemljama regiona CEFTA 2006, ostvarila je višegodišnji suficit. Sam Sporazum reguliše više od 90% razmene koja se obavlja između zemalja potpisnica Sporazuma.

Od robnih grupa koje najviše izvoze CEFTA zemlje, uglavnom kategorija Žive životinje nailaze u najvećoj meri na prepreke koje se odnose na rad carinske službe, dakle APNB, a Mašine, Električni aparati i Farmaceutski proizvodi najviše nailaze na tehničke neocarinske barijere.

I tokom 2010. godine nastavilo se sa primenom neocarinskih barijera u trgovini između zemalja regiona Sporazuma CEFTA 2006, što su uočili članovi Radne grupe za tehničke i neocarinske barijere Foruma privrednih komora potpisnica CEFTA 2006, prilikom podnošenja izveštaja sa sednice održane 9.11.2010. godine u Beogradu. Zaključeno je da su u svim zemljama CEFTA 2006 regiona prisutne „slične“ tehničke i administrativne neocarinske barijere, kao i da je radi njihovog smanjenja potrebno inicirati kod nadležnih institucija da se jedan deo procedura izmesti sa graničnih prelaza na unutrašnje tržište. Pored toga, navedene su i različite mogućnosti saradnje Privrednih komora zemalja regiona, koja bi rezultirala stvaranjem bolje transparentnosti njihovog pojedinačnog rada, kao i aktivnosti pojedinačnih Privrednih komora, koje bi dovele do smanjenja uticaja ANPB, poput: pokretanja inicijativa za uvođenje jednoobraznih sertifikata i procedura, organizovanje obuke za preduzeća radi njihovog upoznavanja sa procedurama prilikom uvoza i izvoza u zemlje regiona, kao i usklađivanje protokola o međusobnom priznavanju procedura za izdavanje dokumenata.<sup>417</sup>

Za oblast neocarinskih barijera i njihovo uklanjanje u okviru CEFTA 2006 nadležni su: Potkomitet za tehničke i neocarinske barijere (*Subcommittee on Technical Barriers to Trade and Non-Tariff Barriers*), Potkomitet za oblast poljoprivrede i sanitarne i fitosanitarne mere (*Subcommittee on Agriculture and Sanitary and Phytosanitary*

---

<sup>416</sup> Duško Lopandić, Jasminka Kronja, *Regionalne inicijative i multilateralna saradnja na Balkanu*, Evropski pokret Srbija, Friedrich Ebert Stiftung, Beograd, 2010, str. 120.

<sup>417</sup> Sajt Privredne komore Srbije, "Izveštaj sa sednice Radne grupe za tehničke i neocarinske barijere Foruma privrednih komora potpisnica CEFTA 2006", [www.pks.rs/LinkClick.aspx?fileticket=zC%2FanRJGxFk%3.sr](http://www.pks.rs/LinkClick.aspx?fileticket=zC%2FanRJGxFk%3.sr) (20.08.2011.).

*Issues*), Potkomitet za carinu i pravilo o poreklu robe (*Subcommittee on Customs and Rules of Origin*). U saradnji sa Sekretarijatom CEFTA, OECD je razvila koncept, Multilateralni okvir za posmatranje (*Multilateral Monitoring Framework — MMF*), koji obuhvata grupu indikatora za svaku vrstu necarinskih barijera, pa i za APNB, kako bi se omogućilo upravljanje neophodnim aktivnostima, međusobno različitim u zavisnosti od vrste barijera, sve sa ciljem da dođe do njihovog uklanjanja na multilateralnom nivou. Ovaj okvir ima za cilj da doprinese merenju dostignutih nivoa administrativnih procedura u odnosu na nivo koji se zahteva na međunarodnom nivou i primenjuje u EU. Sam okvir je podeljen na tri dela i odnosi se na tehničke necarinske barijere, sanitarne i fitosanitarne mere, koje se u ovom slučaju posmatraju odvojeno i od tehničkih i od administrativnih necarinskih barijera i na administrativne necarinske barijere. U okviru svake dimenzije postoji više indikatora koji su rangirani na skali od 1-5, s tim da nivo 1 pokazuje minimalno unapređenje, a nivo 5 ukazuje na nivo koji su dostigle OECD zemlje.

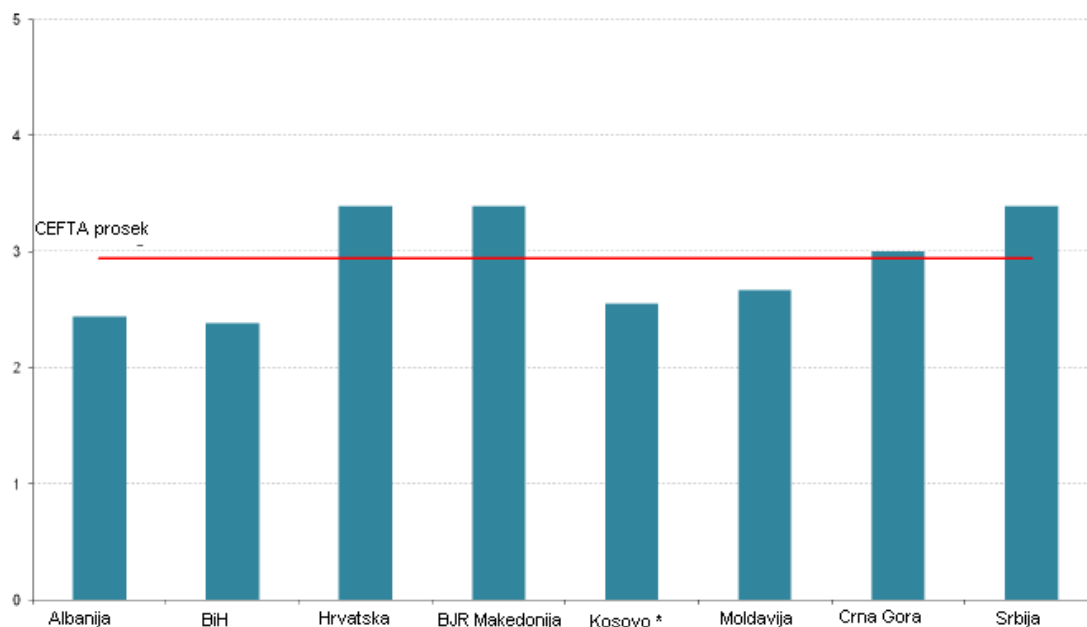
Tokom Trećeg okruglog stola održanog u Budimpešti, novembra 2011. godine, konstatovano je da je najveće unapređenje u regionu CEFTA 2006, dostignuto u oblasti tehničkih necarinskih barijera i administrativnih, dok je oblast sanitarnih i fitosanitarnih mera slabije unapređena.<sup>418</sup>

U slučaju administrativnih barijera ukazano je na različite nivoe koje su dostigle zemlje CEFTA kada je u pitanju nekoliko indikatora koji ukazuju na unapređenje rada i smanjenje uticaja administrativnih barijera. Ukazuje se na potrebu povećanja transparentnosti u pogledu objavljivanja o Odlukama koje se unapred donose, kao i o uvedenim taksama, procedurama koje vode sve službe povezane sa radom carinske službe, kao i o donetim odlukama u slučaju žalbi. Zatim, ukazuje se na potrebu pojačanja uspostavljanja informativnih punktova, kao i saradnje vlada zemalja CEFTA sa učesnicima u spoljnotrgovinskim poslovima i potpuna upotreba Sistema za upravljanje rizikom, kao i podnošenja dokumenata elektronskim putem za šta je neophodna potpuna automatizacija. Obavljanje nadzora i kontrole nakon napuštanja carinarnice još uvek nije u potpunosti povezano sa Sistemom za upravljanje rizikom, a

---

<sup>418</sup> OECD/CEFTA, „Elimination of Non-Tariff Barriers in CEFTA“, *CEFTA Issues Paper 4*, 2012, p. 16.

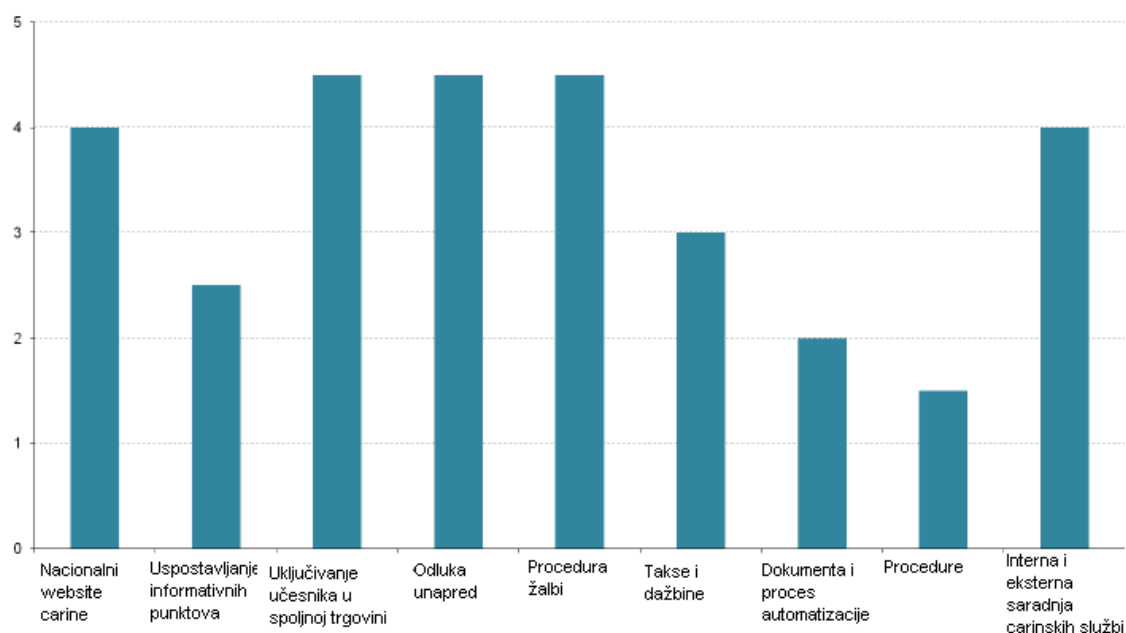
potrebno je i u potpunosti primeniti koncept „Jedinstvenog šaltera“. Od zemalja regiona CEFTA, Srbija, Hrvatska i Makedonija se nalaze iznad proseka za region, dok se od Bosne i Hercegovine i Albanije očekuju intenzivnija prilagođavanja.



Slika broj 24: Administrativne barijere u zemljama CEFTA

Izvor: OECD/CEFTA, „Elimination of Non-Tariff Barriers in CEFTA“, *CEFTA Issues Paper 4*, 2012, Figure 3.11, p. 81.

Kada je Srbija u pitanju, na osnovu podataka naredne slike uočava se da su postignuta značajna prilagođavanja i unapređenja.



Slika broj 25: Ocenjivanje nivoa administrativnih barijera u Srbiji

Izvor: OECD/CEFTA, „Elimination of Non-Tariff Barriers in CEFTA“, *CEFTA Issues Paper 4*, 2012, Figure 4.24, p. 110.

Postignuta unapređenja sagledavaju se u nekoliko oblasti: stvaranja nacionalnog *website*-a carine, uključivanja učesnika u spoljnoj trgovini, po osnovu donošenja Odluke unapred i informisanja o istoj, po osnovu sprovođenja i omogućavanja procedura žalbi, kao i po osnovu saradnje carinske službe. Najskromniji rezultati postignuti su u oblasti carinske procedure i samog vođenja carinskog postupka, kao i u pogledu izvršene automatizacije.

Na nivou CEFTA zemalja postepeno se dolazi do izvesnih promena, kao i do stvaranja niza regionalnih inicijativa, koje za cilj imaju upravo smanjenje delovanja APNB na tom prostoru. Kada je u pitanju primena sanitarnih i fitosanitarnih mera i da one ne bi dobijale i oblik APNB, Potkomitet CEFTA za poljoprivredu, tokom 2012. godine, podržao je formiranje Baze podataka CEFTA SPS koja bi trebalo da bude u upotrebi od sredine 2013. godine. Cilj formiranja ove Baze jeste povećanje transparentnosti i ubrzavanje razmene podataka koji se odnose na mere iz ovog domena na teritorijama zemalja potpisnica CEFTA. Tokom jula 2012. godine osnovan je i Projekat za Olakšavanje CEFTA — *CEFTA Project Facility*, sa ciljem da se omogući olakšavanje primene samog Sporazuma TF na ovoj teritoriji. Ove pojedinačne aktivnosti, kao i

sveobuhvatnije regionalne inicijative značajno doprinose smanjenju uticaja APNB u trgovini između zemalja regiona CEFTA.

## **2.2. Regionalne inicijative Jugoistočne Evrope za Olakšavanjem međunarodne trgovine i transporta**

Najznačajniji aspekt sa kog se može posmatrati uloga Srbije, jedne geografski male zemlje, koja nema izlaz na more, kandidata za članstvo u Evropskoj uniji, potpisnice CEFTA-e i potencijalnog lidera u regionu, u procesu Olakšavanja međunarodne trgovine, jeste regionalni aspekt. Naravno, značajna je i uloga bilateralnog aspekta, kao i multilateralnog, ali se sama primena mera iz oblasti Olakšavanja međunarodne trgovine, inače odvija upravo na regionalnom nivou, a u slučaju Srbije, s obzirom da još uvek nije članica WTO, regionalni aspekt ima najznačajniju dimenziju. Što se tiče bilateralnog nivoa, zemlje regiona Jugoistočne Evrope su prvo započele saradnju u ovoj oblasti potpisivanjem bilateralnih sporazuma, ali je, stvaranjem i potpisivanjem CEFTA-e, na scenu stupila regionalna saradnja. Na multilateralnom nivou, u procesu Olakšavanja međunarodne trgovine, Srbija će uzeti učešće kada postane članica WTO, s obzirom da je u pitanju međunarodna institucija koja je preuzela primat u oblasti Olakšavanja međunarodne trgovine.

Za *bilateralne* aspekte saradnje u oblasti Olakšavanja međunarodne trgovine, za Srbiju su značajni bilateralni sporazumi, koji su još uvek na snazi. To su Sporazumi koji se odnose na uzajamnu administrativnu pomoć u sprečavanju, istraživanju i suzbijanju carinskih prekršaja, ili sporazumi o uzajamnoj pomoći o carinskim pitanjima. Potpisnici sporazuma su sa jedne strane ili SFRJ, SRJ, ili Republika Srbija, a sa druge mnoge zemlje današnji susedi, ili pak članice EU, kao i Rusija i Kina.

Sporazumi se odnose na saradnju:

- Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije — to su Sporazumi između SFRJ sa jedne strane i Austrije, Grčke, Kine, Francuske, Nemačke, Italije, SAD, sa druge strane, potpisivani u periodu od 1968-1990. godine;



- Savezne Republike Jugoslavije — to su Sporazumi koje je potpisivala SRJ sa jedne strane i Vlade Makedonije, Ruske Federacije, Bugarske, Češke, Mađarske, Slovačke, Bosne i Hercegovine, Turske, sa druge strane, a u periodu od 1996-2004. godine;
- Republike Srbije — to su Sporazumi koje je potpisivala Vlada Republike Srbije sa jedne strane i Vlade Poljske, Hrvatske, Slovenije i to u periodu od 2006-2007. godine. Pored sporazuma koje je potpisivala Vlada Republike Srbije, značajan je i Sporazum između Uprave carina Srbije i Uprave carina Crne Gore o carinskoj saradnji i uzajamnoj pomoći, a potpisan je 29. aprila 2003. godine;<sup>419</sup>

S obzirom da još uvek Srbija nije članica WTO, na *multilateralnom nivou*, za oblast Olakšavanja međunarodne trgovine, veoma je važan **odnos Srbije i WCO**, odnosno, članstvo Srbije u WCO. Sa ciljem da se pojednostave i usaglase carinske procedure, pod okriljem WCO je doneto dvanaest Konvencija i veliki broj preporuka, a Srbija je potpisinica sedam Konvencija. One su doprinele ubrzanju odvijanja prekogranične trgovine, a da sa druge strane, nije došlo do narušavanja principa bezbednosti. Istorijat članstva Srbije u WCO, počinje sa Socijalističkom Federativnom Republikom Jugoslavijom. Naime, još je SFRJ pristupila WCO 1960. godine, ali je isključena 1994. godine. Nova država u kojoj je Republika Srbija bila jedna od dve Republike, Savezna Republika Jugoslavija, postala je članica WCO aprila 2001. godine, a zatim je njen pravni sledbenik, Državna zajednica Srbija i Crna Gora automatski postala članica WCO i preuzela članstvo 2006. godine. Kao takva, Srbija ima mogućnost da učestvuje u radu ove organizacije, da bude jedan od tvoraca efikasnijeg carinskog okruženja, kao i da učestvuje u razmeni iskustava.

### 2.3. Olakšavanje prelaska granice u Jugoistočnoj Evropi

*Inicijativa za saradnju u Jugoistočnoj Evropi* (*Southeast European Cooperation Initiative* — **SECI**) je inicijativa koja je prvenstveno pokrenuta od strane SAD i to marta 1996. godine u Pragu, prilikom sastanka visokih funkcionera Organizacije za evropsku bezbednost i saradnju — OEBS, sa ciljem stabilizovanja regiona Balkana, podsticanjem međusobne saradnje zemalja u okviru regiona i njihovim pripremanjem za učlanjenje u

<sup>419</sup> Sajt Uprave carine Srbije, “Sporazumi o carinskoj saradnji koji su na snazi”, Internet: [www.carina.rs/lat/medjunarodnasaradnja/Stranice/BilateralniSporazumi.aspx](http://www.carina.rs/lat/medjunarodnasaradnja/Stranice/BilateralniSporazumi.aspx), (15.07.2011.).

EU. Decembra 1996. godine, održana je osnivačka Skupština, a 11 zemalja regiona, postale su članice SECI: Albanija, Bosna i Hercegovina, Bugarska, Grčka, Mađarska, Makedonija, Moldavija, Rumunija, Slovenija, SR Jugoslavija, Turska, a Hrvatska je bila posmatrač. Pokretanje inicijative je podržalo čak 40 zemalja i institucija partnera, među kojima su bili: SAD, Kanada, Norveška, Japan, Svetska banka, MMF i OECD.<sup>420</sup> Ova inicijativa se odnosila na primenu projekata koji su za cilj imali niz konkretnih aktivnosti kojima bi se omogućila bolja saradnja u regionu. Predloženo je 12 projekata inicijative, a najviše se očekivalo od **Projekta olakšavanja prelaska granice** (*Border Crossing Facilitation Project*).<sup>421</sup>

Projekat Olakšavanje prelaska granice kao deo inicijative za saradnju u Jugoistočnoj Evropi (*Border Crossing Facilitation Project to the Southeast European Cooperative Initiative*), za rezultat je imao i osnivanje **Nacionalnih komiteta za Olakšavanje međunarodne trgovine i transporta** (*National Trade and Transport Facilitation Committees — NTTFCs*).<sup>422</sup> Rad ovih komiteta pod okriljem inicijative SECI, odnosi se na njihovo formiranje i saradnju sa UNECE, koja je obezbedila tehničku pomoć namenjenu SECI. Saradnju sa bilateralnim i multilateralim donatorima, naročito SAD i EU, nadgleda Koordinator SECI, koji takođe formira i projektne radne grupe u zavisnosti od njihovih ciljeva i ulaže napore da se preduzmu potrebne aktivnosti radi njihove realizacije.

U okviru Projekta Olakšavanja prelaska granice, definisane su četiri faze potrebne za njegovu realizaciju, koje su postale posebne celine vremenom. Najznačajnija faza među njima, koja je i sama postala projekat jeste inicijativa, odnosno, Projekat „**Olakšavanje spoljne trgovine i transporta u Jugoistočnoj Evropi**“ (*Trade and Transport Facilitation in Southeast Europe Program — TTFSE*), koji je primenjen od 2000. godine u regionu Jugoistočne Evrope. Program je ustanovljen još 1998. godine, na zahtev zemalja iz regiona, ali i SECI. U Projekat su uključene sledeće zemlje: Albanija, Bosna i Hercegovina, Bugarska, Hrvatska, Rumunija, Srbija, Makedonija, Moldavija. Osnovni

---

<sup>420</sup> UNCTAD, *Trade Facilitation Handbook: National Facilitation Bodies: Lessons from Experience*, Document: UNCTAD/SDTE/TLB/2005/1, UN, New York, Geneva, 2006, p. 11.

<sup>421</sup> Predrag Bjelić, *Necarinske barijere u međunarodnoj trgovini*, Prometej, Beograd, 2004, str. 256.

<sup>422</sup> UNECE, 2000, *Creating an Efficient Environment for Trade and Transport — Guidelines to Recommendation no. 4 National Trade Facilitation Bodies*, Document ECE/TRADE/256, Geneva, p. 15.

ciljevi, odnose se na *snižavanje transportnih troškova, borbu protiv korupcije* i usklađivanje carinskih postupaka sa carinskim postupcima koji se primenjuju u EU.

Projekat je zasnovan na nekoliko regionalnih mehanizama. Prvenstveno, veliki broj LLC među ovim zemljama uslovio je potrebu za sagledavanjem *pitivanja tranzita*, kako bi se ubrzalo odvijanje spoljne trgovine. S obzirom da je većina navedenih zemalja uključena u *TIR sistem*, sam Projekat se zasniva i na već uspostavljenoj tranzitnoj osnovi. Zatim, povećan je broj učesnika u njegovoj primeni, tako da su uključeni i *privatni učesnici* u spoljnotrgovinskim poslovima, kao i *državne agencije* i *carinska služba*. Organizovani su *regionalni sastanci* bar dva puta godišnje, kada Komitet za regionalno upravljanje (*Regional Steering Committee*) poziva predstavnike zemalja članica da podele iskustva i da unaprede saradnju. Uspostavljen je i *regionalni web-site* koji objavljuje sve zahteve i procedure carinske službe. Primenjivani su i pilot-*projekti prelaska graničnog prelaza* i *spровоđenje carinskog postupka*, uveden je i sistem za *posmatranje i merenje* zajednički definisanih indikatora. Ti indikatori su: broj vozila koji su prošli kroz carinarnicu za manje od 15 minuta, broj nepravilnosti prema broju carinskih pregleda, prosečno vreme potrebno da uđe, ili izađe sa carinske teritorije, pojava korupcije.<sup>423</sup> Ovi indikatori su u kratkom periodu od par godina primene Projekta ukazali na napredak. U regionu Balkana, samo za dve godine nakon primene ovog Projekta, došlo je do skraćivanja prosečnog čekanja kamiona sa robom na graničnim prelazima i to sa pet, na dva sata.<sup>424</sup> Pored posmatranja i merenja zajednički definisanih indikatora, od značaja za efektivnost primene Projekta, bilo je i uvođenje „*zajedničke granične kontrole*“ (*Joint Processing*), koje podrazumeva zajednički organizovano sprovođenje carinskog postupka od strane carinskih služba obe zemlje na graničnom prelazu, u zajedničkoj graničnoj zoni, a primenjuju se i ostale kontrole, poput sanitarne i fitosanitarne.

Pored Svetske banke, podršku Projektu su pružili SAD i EU, kao i bilateralni partneri. Svetska banka uglavnom pruža finansijsku i tehničku pomoć pojedinačnim zemljama,

---

<sup>423</sup> Jean-François Arvis, “Transit and the Special Case of Landlocked Countries”, in: *Customs Modernization Handbook*, (ed. Luc de Wulf, José Sokol), World Bank, Washington, 2005, pp. 262-3.

<sup>424</sup> Paul Duran, José Sokol, “Policy and Operational Lessons Learned From Eight Country Case Studies”, in: *Customs Modernization Handbook*, (ed. Luc de Wulf, José Sokol), World Bank, Washington, 2005, p. 122.

ali je upravo ovaj Projekat primer za pružanje pomoći **većem broju zemalja čiji su se pojedinačni projekti našli u okviru jedinstvenog regionalnog projekta**. Ovako redak primer udruženih projekata u jedan regionalni, omogućio je nekoliko prednosti koje pojedinačni projekti ne mogu da pruže. Radi se o *korišćenju efekata ekonomije obima, bližoj regionalnoj integraciji*, što je za ovaj geografski prostor od posebne važnosti, s obzirom na posledice građanskog rata u SFRJ, kao i na težnju svih zemalja učesnica programa da postanu članice EU, kao i *razmeni iskustava* nakon primene projekta. Takođe se pokazalo da se radi o pružanju tehničke pomoći na troškovno veoma efektivan način.

Jedan od rezultata primene SECI jeste i stvaranje **Regionalnog centra za borbu protiv prekograničnog kriminala**, ili kraće, **SECI Centra** (*The Southeast Europe Cooperative Initiative Regional Center for Combating Trans-Border Crime — SECI Center*). Centar je nastao 1999. godine potpisivanjem Sporazuma o saradnji u cilju sprečavanja i borbe protiv prekograničnog kriminala, a već naredne 2000. godine, zvanično je i počeo sa radom. Ovaj centar okuplja 13 zemalja članica i to na regionalnoj osnovi, sa ciljem da se zajedničkim snagama suprotstave organizovanim kriminalnim mrežama, a da u isto vreme, borba protiv kriminala ne proizvede dodatna kašnjenja, usporavanja carinskog postupka i uopšteno odvijanje međunarodne trgovine i transporta, u ovom regionu. Zemlje članice su: Albanija, Bosna i Hercegovina, Bugarska, Hrvatska, Grčka, Mađarska, Makedonija, Moldavija, Crna Gora, Rumunija, Srbija, Slovenija i Turska. Pored zemalja članica u radu SECI učestvuje i oko petnaestak zemalja posmatrača. Regionalni centar SECI se nalazi u Bukureštu. Svaku zemlju predstavljaju oficiri za vezu (*Liaison Officers*), kao i po jedan predstavnik policije i carine. Regionalni centar u Bukureštu saraduje kako sa WCO, tako i sa Interpolom, što i na makro nivou ukazuje na ravnopravno učešće i policije i carine. Jedinstvenost ove operativne organizacije se sagledava u objedinjavanju funkcija dve institucije sa nekim od zajedničkih ciljeva, kao što je u ovom slučaju cilj, kako carinske službe, tako i policije, *da se spreče kriminalne radnje u prekograničnom prometu*. To se ostvaruje zahvljujući olakšavanju i ubrzavanju razmene informacija između ove dve institucije, svake od država regiona. Sam Centar obezbeđuje i logističku podršku za zajedničke istrage. Jedna od takvih istraga je uključila i Srbiju, tako da se Srbija, na bazi regionalne saradnje, uključila u svoju prvu

operaciju u okviru saradnje sa *SECI Centrom*, pokrenutu sa ciljem otkrivanja kanala za švercovanje tekstilne robe.<sup>425</sup>

Razvojem SECI Centra, postavljena su dva nova zahteva koja se odnose na njegov rad. Prvi zahtev je vezan za finansiranje ovog ambicioznog projekta, a drugi se odnosi na novu zakonodavnu osnovu njegovog rada. U te svrhe su osnovane dve Radne grupe i to Radna grupa za budžet i Radna grupa SELEC Konvencije. ***Konvencija o osnivanju Centra za jačanje uloge zakonodavstva u Jugoistočnoj Evropi*** (*The Convention of the Southeast European Law Enforcement Center —SELEC*) je potpisana 09.12.2009. godine, povodom jubileja, deset godina od osnivanja SECI Centra. Konvenciju je potpisalo svih 13 zemalja članica SECI Centra, koje su se tim činom složile da SECI Centar preraste u SELEC. Cilj rada SELEC-a treba da bude obezbeđivanje podrške i povećanje uloge koordiniranog suprotstavljanja kriminalu, uključujući i organizovani kriminal, u slučajevima kada kriminalne aktivnosti imaju i element prekogranične aktivnosti. Novi, SELEC Centar bi trebalo da bude opremljeniji, dakle, sa proširenim kapacitetima u odnosu na SECI Centar, u pogledu sistema za prikupljanje i prosleđivanje podataka, kao i za zaštitu ličnih podataka, što bi bilo u skladu sa zahtevima EU.<sup>426</sup>

Još jedna od inicijativa zasnovanih na regionalnom principu jeste i inicijativa Svetske carinske organizacije za stvaranjem mreže ***Regionalnih obaveštajnih kancelarija za vezu*** (*Regional Intelligence Liaison Offices — RILOs*), koje i funkcionišu pod pokroviteljstvom WCO.<sup>427</sup> Rad ovih Kancelarija zasniva se na *razmeni informacija i kontaktiranju naročito u okviru jednog regiona, kako bi se efikasnije suočavali sa carinskim prekršajima, a da tom prilikom ne utiču na usporavanje prekogranične saradnje*. Ove Kancelarije su raspoređene prema geografskim regionima i ima ih 11, a to su: Zapadna Evropa, Istočna i Centralna Evropa, Srednji Istok, Azija i Pacifik, Severna Afrika, Zapadna Afrika, Istočna i Južna Afrika, Južna Amerika, Karibi,

---

<sup>425</sup> Sajt SECI Centra, "About SECI Center", Internet, [www.secicenter.org/content\\_print2.php](http://www.secicenter.org/content_print2.php), (10.07.2011.).

<sup>426</sup> Sajt SECI Centra, Internet, [www.secicenter.org/content\\_print2.php](http://www.secicenter.org/content_print2.php), (10.07.2011.).

<sup>427</sup> Sajt WCO, Internet, [www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Enforcement/RILO\\_09EN.pdf](http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Enforcement/RILO_09EN.pdf) (10.11.2011.).

Centralna Afrika i Zajednica nezavisnih država. Sedište regiona Istočne i Centralne Evrope, kom pripada i Srbija se nalazi u Varšavi. Mogućnosti za uspostavljanje kontakata i brze razmene informacija putem e-mail-a, otvorene su stvaranjem *Carinske mreže podataka* (*Customs Enforcement Network — CEN*). Podaci se koriste upravo za suzbijanje krijumčarenja, a u bazu podataka se unose i sve zaplene koje je ostvarila carinska služba neke od zemalja koje su umrežene, sa sve fotografijama o skrivenoj robi, kako bi taj materijal edukativno delovao carinskim službama zemalja članica. Da bi se ovoj mreži moglo pristupiti, neophodno je učlanjenje u RILOs.

## 2.4. Ostale inicijative

Inicijativa WCO za uvođenje **Okvirnih standarda za bezbednost i olakšice u međunarodnoj trgovini**, pokrenuta 2005. godine, predstavlja još jednu inicijativu za Olakšavanje međunarodne trgovine kojoj je Srbija pristupila. To se dogodilo juna 2005. godine tokom godišnjeg zasedanja Saveta WCO, kada se Srbija, potpisujući Pismo o namerama, obavezala da će primeniti i Okvirne standarde. Kada su u pitanju dva stuba saradnje na kojima se zasnivaju Okvirni standardi, Uprava carine Srbije obavlja aktivnosti koje se odnose na oba stuba. U prvom slučaju, kada je u pitanju *saradnja sa ostalim carinskim službama*, došlo je do unapređenja te saradnje, kao i do pokretanja inicijative za uspostavljanje elektronske razmene podataka sa njima. Drugi stub se odnosi na *saradnju carinske službe sa preduzećima* i u tom pogledu je došlo do napretka koji se odnosi na saradnju sa Privrednom komorom Srbije.<sup>428</sup>

**Program pomoći za razvoj međunarodne trgovine**, primenjuje se i u regionu CEFTA. S obzirom da je u ovom regionu kao jedna od glavnih barijera intra-regionalne trgovine, uočeno postojanje necarinskih, a naročito administrativnih proceduralnih necarinskih barijera, usled nedovoljno izgrađenog trgovinskog kapaciteta, pokrenuta je inicijativa *Projekat pomoći za razvoj međunarodne trgovine — prevazilaženje necarinskih barijera* (*The CEFTA Aid for Trade Project — Overcoming Non-Tariff Barriers*) i u ovom regionu. Projekat je pokrenula Vlada Mađarske, a nadležno za njenu primenu od januara 2009. godine, jeste Investiciono veće za Jugoistočnu Evropu

---

<sup>428</sup> Uprava carina Srbije, “Okvirni standardi za bezbednost i olakšice u globalnoj trgovini”, Beograd, 2005. str. 8-10.

(*Investment Compact for South East Europe*).<sup>429</sup> Cilj Projekta jeste da se pruži pomoć zemljama CEFTA regiona kako bi iskoristile moguće prednosti i ostvarile koristi na osnovu potpisanog Sporazuma i to koristi koje su značajno umanjene, ili su čak i izostale usled postojanja necarinskih barijera. Dok je u slučaju mnogih regiona sveta uočeno da je nedovoljno razvijena putna mreža uzrok nedovoljnog obima i vrednosti međunarodne trgovine, kada je u pitanju region CEFTA zemalja, posebna pažnja je pružena pitanju necarinskih barijera, od kojih se izdvajaju APNB, po svom uticaju na intra-trgovinu regiona.

Program pomoći za razvoj trgovine, jeste program koji se primenjuje i u Srbiji. Podaci govore da je Srbiji u baznom periodu od 2002-05. godine bio namenjen visok iznos sredstava i to 453,43 miliona USD. Program se primenjivao i narednih godina, ali nešto slabijim intenzitetom, tako da su namenjena sredstva Srbiji za Program AFT u 2009. godini iznosila 107,38 miliona USD. Ipak, iznos stvarno isplaćene pomoći (*Disbursement*) je 2009. godine iznosio 227,32 miliona USD. Te godine je dakle, došlo do veće isplate na osnovu ranije preuzetih obaveza donatora, u odnosu na nove preuzete obaveze. Poput većine zemalja koje primaju sredstva ovog Programa i u Srbiji je najveći deo uložen u *Izgradnju proizvodnog kapaciteta* i to u baznom periodu 2002-05. godine 236,65 miliona USD, a 2009. godine 60,5 miliona USD. Prema iznosu ulaganja sledi kategorija Ekonomske, odnosno *privredne infrastrukture*, sa namenjenim sredstvima u baznom periodu 2002-05. godine od 203,23 miliona USD, a 2009. godine u iznosu od 44,71 milionom USD. Potom, *Spoljnotrgovinska politika i propisi* i to u baznom periodu sa 13,55 miliona USD, a 2009. godine sa 2,16 miliona USD, što je veoma skromno učešće od oko 2 % u ukupnim sredstvima AFT. Naročito, sa aspekta smanjenja APNB, s obzirom da je Olakšavanje međunarodne trgovine, jedna od komponenti Spoljnotrgovinske politike i propisa.<sup>430</sup>

Za razliku od većine zemalja Višeg-srednjeg nivoa dohotka (*Upper-Middle Income Countries — UMICs*), a u ovu kategoriju zemalja je klasifikovana i Srbija, Programu

---

<sup>429</sup> Sajt OECD, "Implementation Support for Signatories of the Central European Free Trade Agreement (CEFTA 2006)", Discussion Paper, Internet, [www.oecd.org/documentprint/0,3455,en\\_2649\\_201185\\_43892259\\_1\\_1\\_1\\_1,00.htm](http://www.oecd.org/documentprint/0,3455,en_2649_201185_43892259_1_1_1_1,00.htm) (06.06.2011.).

<sup>430</sup> WTO/OECD, *Aid for Trade at a Glance 2011: Showing Results*, Geneva/Paris, 2011, p. 326.

AfT nije namenjen značajan udeo u daleko širem Programu ODA. Naime, u većini UMICs Program AfT učestvuje sa oko 26,3% u ukupnim sredstvima Programa ODA koji je znatno šireg spektra delovanja. Zemlje Evrope imaju učešće sredstava Programa AfT od čak 29,7% u ukupnim sredstvima Programa ODA. Srbija ostvaruje udeo sredstava Programa AfT od samo 13,1% u sredstvima Programa ODA, što upućuje na zaključak da je najveći iznos sredstava ODA Programa namenjen drugim oblastima, a ne razvoju trgovine, bar kada je Srbija u pitanju.<sup>431</sup> U slučaju Srbije čak nije ispunjeno ni približno učešće koje ostvaruju ostale UMICs, jer je ono u tom slučaju dvostruko veće. To ukazuje na potrebu da u Srbiji treba unapređenje trgovine smatrati mnogo važnijim razvojnim ciljem, nego što je to trenutno, jer se prema učešću sredstava namenjenih Programu AfT u ostalim zemljama iste dohodovne kategorije, uočava da su te zemlje ipak brže uočile da u oblast trgovine treba uložiti.

### **3. Merenje uticaja necarinskih barijera na spoljnu trgovinu zemalja potpisnica CEFTA**

Oktobra 2009. godine zemlje CEFTA-e su odlučile da učine još jedan pokušaj radi identifikovanja necarinskih barijera u intra-trgovini, kao i u trgovini sa zemljama EU. Predloženo je stvaranje *Regionalnog poslovnog pregleda necarinskih barijera* (*Regional Business Survey on Non-tariff Barriers*), koji bi predstavljao priliku da se identifikuju i klasifikuju necarinske barijere koje najviše ograničavaju trgovinu zemalja regiona. Prva tačka od koje se polazilo u izradi Pregleda, jeste identifikovanje prioriternih oblasti u kojima se može uočiti primena necarinskih barijera. Zatim je određeno da treba sagledati stavove predstavnika poslovne zajednice, s obzirom da se upravo oni najviše susreću sa primenom necarinskih barijera. Nakon završetka ispitivanja, koje su obavljali eksperti svake od zemalja, dobilo se 520 popunjenih upitnika i napravljen je regionalni pregled, mada su dobijeni podaci za šest zemalja CEFTA i to za: Albaniju, Bosnu i Hercegovinu, Makedoniju, Crnu Goru, Srbiju i UNMIK/Kosovo. Učesnici ispitivanja su izvršili identifikovanje barijera na koje nailaze na sledeći način.<sup>432</sup>

---

<sup>431</sup> Ibidem.

<sup>432</sup> Sajt OECD, Britta Margraf, "CEFTA 2006 — Improving Opportunities for Trade: Key Findings of the Regional Business Survey on NTBs", Discussion Paper, Roundtable on Reducing Non-Tariff Barriers to



- **Tehničke barijere**; U ovoj kategoriji se nalaze: Zahtevi za određenim karakteristikama proizvoda, za koje se izjasnilo 70% ispitanika, Obeležavanje i pakovanje robe, koje je kao prepreku smatralo 67% ispitanika, Zahtevi za testiranjem proizvoda, inspekcijom i karantinom, što u 60% slučajeva predstavlja barijeru i Zahtevi koji podrazumevaju pretraživanje istorijata vezanog za proizvod, uglavnom pitanje Porekla robe, što je predstavljalo prepreku za 57% ispitanika. Uočavamo da je navedena podela Tehničkih nekarinskih barijera nešto drugačija od prihvaćene u Prvoj glavi ovog rada, ali su pojedinačne kategorije samih prepreka poznate.

- **Kvazi-carinske mere** predstavljaju barijere trgovini za petinu učesnika u ispitivanju; Radi se o svim dažbinama osim carina, kao što su: dodatni troškovi carinjenja, dodatni troškovi, među kojima su porez na devizne transakcije, takse za overu, takse na izvozne dozvole, zatim, dozvole (*licence fees*), unutrašnje takse za uvoznu robu i to PDV, akcize.

- **Administrativne proceduralne nekarinske barijere** (u upitniku nazvane samo proceduralnim preprekama); Ove barijere se u okviru datog ispitivanja nalaze na trećem mestu, s obzirom da se radi o ukupnim preprekama koje postoje prilikom odvijanja trgovinskih tokova između samih potpisnica Sporazuma, kao i o preprekama prilikom njihovog pojedinačnog trgovanja sa zemljama EU, ili Turske. Ako bi se evidentirali samo podaci koji se odnose na intra-regionalnu trgovinu, u tom slučaju bi ova grupa barijera bila na prvom mestu.

Administrativne proceduralne nekarinske barijere u Regionalnom poslovnom pregledu podeljene su u tri kategorije: Opšti problemi i poteškoće sa carinskim organima, Pogrešno tumačenje proceduralnih pravila i Nedovoljna informisanost.

**Opšti problemi i poteškoće sa carinskim organima**, za 41% ispitanih preduzeća predstavlja barijeru trgovini. Od opštih problema sa carinskim organima na koje se može naići prilikom realizacije spoljnotrgovinskog posla, 45% ispitanih preduzeća se izjasnilo da postoji problem sa *radnim vremenom carinskih službi*, a 49% preduzeća smatra da postoji problem *nedovoljno harmonizovanih radnih časova različitih carinskih službi*. Taj problem se uglavnom odnosi na carinske službe susednih zemalja,

---

Trade in the CEFTA Parties, Budapest, 2009, Internet: [www.oecd.org/dataoecd/25/14/43892724.pdf](http://www.oecd.org/dataoecd/25/14/43892724.pdf), (06.06.2011.).

pa učesnici u spoljnotrgovinskim poslovima, prelaskom sa jedne na drugu carinsku teritoriju, mogu izgubiti sate čekajući početak rada smene na drugoj carinskoj teritoriji. Ova vrsta barijera predstavlja veliku barijeru preduzećima iz Bosne i Hercegovine, Srbije i Albanije, a u najmanjoj meri predstavljaju prepreku preduzećima iz Crne Gore.<sup>433</sup>

***Pogrešno tumačenje proceduralnih pravila***, odnosi se na dve vrste problema sa kojima se suočavaju preduzeća iz regiona. To su *Diskriminatorno ponašanje*, kao i *Arbitrarno ili nekonzistentno ponašanje*, koje se odnosi na pogrešno svrstavanje robe u tarifne stavove, kao i određivanje carinske vrednosti. U slučaju Srbije čak je 100% preduzeća, navelo postojanje prepreke u obliku Arbitrnog ili nekonzistentnog ponašanja. Isti procenat preduzeća se izjasnio i u slučaju UNMIK/Kosovo, dok u Crnoj Gori ne postoji ova prepreka, a na to ukazuju podaci naredne tabele.

Podgrupa proceduralnih administrativnih necarinskih barijera, predstavlja podgrupu barijera na koje najčešće nailaze preduzeća iz zemalja regiona. ***Nedovoljna informisanost***, odnosi se na nedostatak transparentnosti carinskih procedura. Preduzeća iz država regiona suočavaju se sa problemima koji nastaju usled nemogućnosti da pronađu informacije koje se tiču carinskog postupka. Do tih informacija ne mogu da dođu ili zato što ne postoje izvori takvih informacija, ili se radi o nepotpunim i nedovoljno jasnim informacijama. U slučaju ove, treće vrste APNB, podaci tabele ukazuju da navedene barijere ne predstavljaju barijeru preduzećima iz Srbije, Crne Gore i UNMIK/Kosova.

---

<sup>433</sup> Ibidem.

Tabela broj 40: Preduzeća koja su se izjasnila da imaju problema sa:

	Albanija	BiH	UNMIK/Kosovo	Makedonija	Crna Gora	Srbija
Radom carinske službe	43,8	74,5	32,2	22,2	18,0	50,4
Arbitrarnim ponašanjem	56,3	35,1	100,0	42,1	0,0	100,0
Nedostatkom informacija	48,8	32,4	0,0	47,4	0,0	0,0

Izvor: Podaci preuzeti sa slike sa Sajta OECD, Britta Margraf, "CEFTA 2006 — Improving Oportunities for Trade: Key Findings of the Regional Business Survey on NTBs", Discussion Paper, Roundtable on Reducing Non-Tariff Barriers to Trade in the CEFTA Parties, Budapest, 2009, Internet: [www.oecd.org/dataoecd/25/14/43892724.pdf](http://www.oecd.org/dataoecd/25/14/43892724.pdf), (06.06.2011.).

Za slučaj Srbije, od sve tri navedene grupe proceduralnih administrativnih necarinskih barijera, samo je druga podgrupa, velika barijera na koju nailaze ispitivana preduzeća iz Srbije. Ipak se ne može reći da preduzeća iz Srbije nailaze na visoke, ukupno posmatrane proceduralne administrativne necarinske barijere na osnovu samo jedne podgrupe. Tome u prilog dolaze i podaci da kada je u pitanju treća podgrupa, preduzeća iz Srbije uopšte ne nailaze na tu vrstu barijera. Ukupno posmatrane sve tri podgrupe, ukazuju na činjenicu da ispitivana preduzeća iz Srbije nailaze na proceduralne administrativne necarinske barijere u istoj meri u kojoj na ovu vrstu barijera nailaze i susedne zemlje, odnosno, zemlje potpisnice CEFTA-e, samo je uloga svake od tri podgrupe izuzetno različita.

#### 4. Administrativne proceduralne necarinske barijere u spoljnoj trgovini Srbije

Za vreme trajanja SR Jugoslavije, postojale su značajne APNB, koje su se pojavile u nekoliko oblika. Prvi od njih su **Odobrenja**, koja su se morala pribaviti od određenih nadležnih saveznih organa, za uvoz pojedinih kategorija proizvoda. Preduzeća su podnosila zahtev nadležnim Ministarstvima, ili ostalim organima, poput Zavoda i u te svrhe plaćala taksu, predviđenu Zakonom o saveznim administrativnim taksama. Odobrenja su bila tražena za: robu, najčešće lekove i medicinsku opremu, za čiji uvoz se dobijala dozvola od Saveznog ministarstva zdravlja i socijalne politike ili Saveznog

ministarstva poljoprivrede, zatim za robu čiji je uvoz zahtevao potvrdu Saveznog zavoda za mere i dragocene metale, zatim, za robu za čiji je uvoz bila potrebna isprava o usaglašenosti, ili pak isprava o homologaciji, koje izdaje Savezni zavod za standardizaciju.<sup>434</sup>

U SRJ se nije primenjivao sistem *Inspekcije robe pre njene isporuke*. Ali, SRJ je bila poznata po zahtevanju pribavljanja *Uvoznih dozvola* i to za približno 4% od ukupnog broja proizvoda svrstanih u carinskoj tarifi. Za razliku od većine zemalja koje su sistem Uvoznih dozvola često koristile i kao restrikciju spoljnoj trgovini, uvodeći i neautomatske uvozne dozvole, u slučaju SRJ, ovaj sistem se koristio u obliku automatskih dozvola, koje su tražene kako bi se regulisao promet specijalnih i posebno opasnih proizvoda. Uglavnom su to bile dozvole za trgovinu oružjem, vojnom opremom, narkoticima i nisu predstavljale restrikciju spoljnoj trgovini zato što se nije ograničavala ni količina, ni vrednost robe koja se uvozi, već im je namena bila da omogućuje da se stekne uvid u tačan uvoz ovih proizvoda. Dozvole za uvoz kada je u pitanju bilo oružje ili vojna oprema, izdavalo je Savezno ministarstvo odbrane.

Radi usklađivanja oblasti uvoznih dozvola sa pravilima WTO, Vlada Srbije je oktobra 2007. godine donela *Akcioni plan* o izmenama regulative u oblasti sistema izdavanja uvoznih, izvoznih i drugih administrativnih procedura koje prethode uvozu, izvozu, ili tranzitu robe. Ovaj Plan određuje aktivnosti koje je potrebno preduzeti radi usklađivanja sa pravilima WTO.

Tokom jula 2010. godine Vlada Srbije je usvojila i *Uredbu o bližim uslovima za izdavanje, korišćenje i ukidanje dozvola za izvoz, uvoz, odnosno tranzit robe i raspodelu kvota*.<sup>435</sup> Ovom Uredbom koja se odnosi kako na automatske, tako i na neautomatske dozvole, određena je tačna procedura izdavanja obe vrste dozvola, određeni su rokovi u kojima se vrši njihovo izdavanje, kako ne bi prouzrokovale nepotrebna kašnjenja realizacije spoljnotrgovinskog posla, kao i tačna dokumentacija

---

<sup>434</sup> Predrag Bjelić, *Necarinske barijere u međunarodnoj trgovini*, Prometej, Beograd, 2004, str. 236.

<sup>435</sup> "Uredba o bližim uslovima za izdavanje, korišćenje i ukidanje dozvola za izvoz, uvoz, odnosno tranzit robe i raspodelu kvota", Službeni glasnik RS, broj 47, od 13.07.2010. godine, Inernet, Sajt: [www.podaci.net/\\_zakon/propis/Uredba\\_o\\_blizim/U-buikud03v1047.html](http://www.podaci.net/_zakon/propis/Uredba_o_blizim/U-buikud03v1047.html), (20.08.2011.)

koja je potrebna da bi se ove dozvole pribavile i da ne bi dolazilo do nedovoljne obaveštenosti i nepotpunog informisanja o zahtevima za izdavanje dozvola, što takođe, usporava i poskupljuje realizaciju spoljnotrgovinskog posla i predstavlja još jedan od brojnih oblika APNB.

S obzirom da se postojanje dozvole za uvoz zahteva za mali broj proizvoda, Vlada Srbije je posebnom Odlukom odredila o kojoj vrsti proizvoda je reč. ***Odluka o određivanju robe za čiji uvoz, izvoz, ili tranzit je propisano pribavljanje isprave, doneta je tokom jula 2011. godine.***<sup>436</sup> U okviru Odluke dat je tačan spisak proizvoda za čiji izvoz, uvoz, ili tranzit, treba pribaviti isprave, poput: dozvola, saglasnosti, odobrenja, sertifikata. U pitanju su: naoružanje, vojna oprema, proizvodi životinjskog porekla, hrana životinjskog porekla, zaštićene biljne i životinjske vrste, njihovi delovi i derivati, uvoz i izvoz hemikalija, tranzit otpada, izvoz kulturnih dobara. Pored toga, Odlukom su određene i institucije koje izdaju ove vrste isprava. Radi se uglavnom o nadležnim Ministarstvima, poput Ministarstva ekonomije i regionalnog razvoja, Ministarstva životne sredine, Ministarstva zdravlja, Ministarstva poljoprivrede, trgovine, šumarstva i vodoprivrede, kao i o Agencijama, poput Agencije za zaštitu od jonizujućih zračenja i nuklearnu sigurnost Srbije, zatim Agencije za bezbednost saobraćaja, Republičke agencije za elektronske komunikacije.

Kada su u pitanju uvozne dozvole, Srbija će svakako primenjivati regulativu WTO, s obzirom da će verovatno, u skorijem roku i postati njena članica. U međuvremenu, u ovoj oblasti, Srbija je potpisnica velikog broja Konvencija, Memoranduma, a svaka od njih reguliše pojedinačna pitanja vezana za uvozne dozvole pojedinačne opasne robe. Srbija je potpisnica: Konvencije UN protiv nezakonitog prometa opojnih droga, Bečke Konvencije o zaštiti ozonskog omotača, Montrealskog protokola o supstancama koje oštećuju ozonski omotač, Roterdamske Konvencije o postupku davanja saglasnosti na osnovu prethodnog obaveštenja za određene opasne hemikalije i pesticide u međunarodnoj trgovini (PIC Konvencija), Bazelske Konvencije o kontroli

---

<sup>436</sup> Sajt Uprave carina, "Odluka o određivanju robe za čiji je uvoz, izvoz, odnosno tranzit propisano pribavljanje određenih isprava", Službeni glasnik RS, broj 58/2011, [www.carina.rs/lat/Zakoni/Odluka%20o%20određivanju%20robe%20za%20čiji%20je%20uvoz,%20izvoz%20odnosno%20tranzit%20propisano%20pribavljanje%20određenih%20isprava%20SI%20glasnik%2058%202011.pdf](http://www.carina.rs/lat/Zakoni/Odluka%20o%20određivanju%20robe%20za%20čiji%20je%20uvoz,%20izvoz%20odnosno%20tranzit%20propisano%20pribavljanje%20određenih%20isprava%20SI%20glasnik%2058%202011.pdf) (20.08.2011.).

prekograničnog kretanja opasnih otpada i njihovom odlaganju, Konvencije o međunarodnom prometu ugroženim vrstama divlje flore i faune (CITES).

*Pravila o poreklu robe* za vreme trajanja SRJ, predstavljaju oblast koja je bliže određena u okviru Zakona o spoljnotrgovinskom poslovanju. U to vreme, izdavale su se dve vrste uverenja o jugoslovenskom poreklu robe, jedno je izdavala Privredna komora Jugoslavije i to za potrebe sporazuma koje je SRJ potpisivala na bilateralnoj ili međunarodnoj osnovi, a drugu grupu uverenja o poreklu EUR 1 i EUR 2, izdavala je Savezna uprava carina.

Preferencijalno poreklo robe utvrđuje se da bi se za datu robu primenile niže carinske stope, ili pak, potpuno ukinule, ukoliko je roba poreklom iz zemlje sa kojom zemlja uvoznica ima potpisan Sporazum o slobodnoj trgovini. Upravo u okviru ovih sporazuma nalaze se Aneksi sa detaljnim pravilima za utvrđivanje porekla robe, tako da samo roba za koju se utvrdi da ima preferencijalno poreklo, može da ima povoljniji tretman prilikom uvoza u datu zemlju. Problem pitanja o poreklu robe, zbog kog ono i postaje APNB, jeste činjenica da različite zemlje ne primenjuju ista pravila o poreklu robe. Naročito je važno usaglasiti Pravila o poreklu robe između zemalja članica iste integracije, kao i zemalja potpisnica istog sporazuma o slobodnoj trgovini, kako se ne bi ostavljalo arbitrarno pravo carinskim službenicima da duže zadržavaju robu dok se ne ustanovi njeno pravo poreklo. Dosadašnji Sporazum WTO utvrđuje pravila za određivanje nepreferencijalnog porekla robe, ali dalji rad na harmonizaciji ove oblasti, koji obavlja Komitet WTO za pitanje porekla robe, kao i Tehnički komitet WTO, treba da rezultira jedinstvenim skupom pravila koja bi primenjivale sve zemlje članice WTO. U slučaju Srbije, s obzirom da najveću vrednost svog izvoza plasira u zemlje EU i zemlje CEFTA-e, pitanje porekla robe je regulisano potpisivanjem Sporazuma o slobodnoj trgovini. Kada su u pitanju zemlje CEFTA-e, radi se o istim pravilima koja će se primenjivati i kada zemlje potpisnice CEFTA-e, postanu članice EU.

Sporazum CEFTA se nalazi u direktnoj vezi sa Sporazumom o stabilizaciji i pridruživanju, između ostalog i kroz Odredbe Sporazuma o dijagonalnoj kumulaciji porekla robe, koja predstavlja novinu u okviru dosadašnjih sporazuma o slobodnoj

trgovini koje je Srbija potpisivala. Dijagonalna kumulacija porekla, čija je primena određena i Sporazumom CEFTA 2006, pruža bolje mogućnosti za zemlje potpisnice. Ali, ukoliko se radi o izvozu zemalja CEFTA u zemlje EU, u tom slučaju će ove pogodnosti biti ostvarive tek kada za pojedinačne zemlje CEFTA Sporazuma, na snagu stupi Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju. Upravo ovaj Sporazum reguliše i trgovinske tokove između zemalja kandidata za učlanjenje u EU i EU na drugoj strani.

Prilikom primene preferencijala za proizvode koji su poreklom iz zemalja potpisnica Sporazuma, a to je uvoz sa sniženom carinskom stopom, ili pak uvoz bez plaćanja carine, bitno mesto zauzima Pravilo o poreklu robe. Sistem preferencijalnih pravila o poreklu robe bazira se na odredbama Protokola o definiciji pojma „proizvodi sa poreklom“ i metodama administrativne saradnje, koji se nalazi u okviru Priloga 1 uz Sporazum. Uz svaki Protokol o poreklu, za svaki proizvod, definisano je koji stepen obrade ili prerade mora da prođe, da bi ispunio uslove za primenu preferencijalnog tretmana, a ti uslovi su navedeni u Listi obrade ili prerade. U Listi proizvoda navedeni su proizvodi klasifikovani prema Harmonizovanom sistemu.

Ukoliko dve ili više zemalja imaju potpisane sporazume o slobodnoj trgovini, kojima uspostavljaju zonu slobodne trgovine i primenjuju pravila o poreklu robe zasnovana na istim kriterijumima, a da su tom prilikom u proizvodnji jednog proizvoda zastupljeni proizvođači iz tih zemalja, tada ove zemlje mogu da **kumuliraju poreklo robe**. To znači da se komponente koje se ugrađuju u finalni proizvod, a koje imaju poreklo zemalja potpisnica sporazuma, tretiraju kao domaći proizvodi i da ukoliko se upotrebe sa još nekim proizvodima poreklom iz zemalja potpisnica sporazuma, prilikom proizvodnje trećeg proizvoda, omogućuju tom novonastalom proizvodu da zadrži preferencijalni status. Kumuliranje porekla omogućuje zemljama potpisnicama sporazuma da u bar dve ili više ovih zemalja mogu da se obavljaju dodatne operacije na samom proizvodu, ali da te operacije ne moraju predstavljati „dovoljnu obradu ili preradu“ u svakoj od tih zemalja kako bi proizvod imao pravo na poreklo zemlje u kojoj je izvršena obrada ili

prerada. Ipak, obrada ili prerada koje se primene na tom proizvodu, treba da prevaziđu nivo „nedovoljnih postupaka obrade ili prerade, odnosno, „minimalni postupak“.<sup>437</sup>

Ukoliko se za izradu nekog proizvoda u zemljama potpisnicama sporazuma koriste materijali i komponente koji nemaju određeno poreklo, potrebno ih je obraditi i preraditi u dovoljnoj meri kako bi stekli naziv proizvoda sa poreklom. Jer, ukoliko ne steknu takav naziv, onda i finalni proizvodi koji bi se proizveli u nekoj od zemalja potpisnica, ne bi imali poreklo robe i ne bi se mogle primeniti povlastice po osnovu preferencijalnog statusa te robe. Na primer, ukoliko bi se u Srbiji proizvodile haljine od uvezene i skrojene tkanine iz Indije, gotov proizvod ne bi mogao steći preferencijalni status, samo na osnovu šivenja haljina od tih delova u Srbiji. Preferencijalni status bi se mogao steći ukoliko se na teritoriji zemalja potpisnica Sporazuma obavi više od minimalne obrade ili prerade, odnosno, ukoliko proizvodnja finalnog proizvoda bude obavljena na teritoriji zemalja potpisnica Sporazuma, a da je započeta korišćenjem materijala bez porekla, koji se nalazi na što nižem nivou prerade, što je definisano u Listama, a u slučaju haljina, to se odnosi na proizvodnju od vlakana koja bi se dalje nastavila u Srbiji.

Problemi mogu nastati u oblasti primene pravila o poreklu robe ukoliko roba tranzitira preko teritorija zemalja koje nisu potpisnice Sporazuma, a izvozi se iz jedne od zemalja potpisnica Sporazuma u drugu. Ovi problemi se odnose na rad carinskih organa i mogu biti izvor novih APNB, ukoliko dolazi do nepotrebnog zadržavanja robe, s obzirom da carinski organi imaju i obavezu da drže ovakvu robu pod stalnim carinskim nadzorom, naročito ukoliko se ona pretovaruje, ili privremeno skladišti na teritoriji zemlje koja nije potpisnica Sporazuma. U tim slučajevima pitanje primene pravila o poreklu robe i obavljanje tranzita mogu imati dejstvo APNB.

Naime, carinski organi tranzitne zemlje koja nije potpisnica Sporazuma, treba da pruže dokaz da je roba na teritoriji date zemlje, sve vreme bila pod carinskim nadzorom, a da nad njom nisu sprovedene ikakve dodatne operacije, dorade, prerade. Taj dokaz je dokument koji se naziva *Uverenje o direktnoj pošiljci, ili Uverenje o istovetnosti*

---

<sup>437</sup> Tihomir Bogićević, *CEFTA 2006 — Primena pravila o poreklu robe, Institut za ekonomsku diplomatiju, Beograd, 2007, str. 12-15.*



*pošiljke*. Sve to sa ciljem da roba zadrži svoje preferencijalno poreklo.<sup>438</sup> Na ovaj način se izbegava nastanak problema koji mogu uticati na situaciju da roba izgubi svoje preferencijalno poreklo, ali je upravo zbog mogućnosti primene APNB, veoma važno da se ova procedura obavi efikasno.

Prema Sporazumu CEFTA, mogu se koristiti dva dokumenta kao dokazi o poreklu robe. Jedan je Izjava na fakturi, a drugi i najzastupljeniji je Uverenje o kretanju robe EUR.1. Preferencijalni status će roba koja se izvozi iz jedne u drugu zemlju potpisnicu, moći da realizuje samo ako se dostavi jedan od dva navedena validna dokaza o poreklu robe. ***Uverenje o kretanju robe EUR.1*** izdaju carinski organi zemlje izvoznice koja je i potpisnica Sporazuma, a na pismeni zahtev izvoznika, ili njegovog ovlašćenog predstavnika. Carinski organi koji izdaju EUR.1 izvozniku nakon izvoznog carinjenja robe, imaju prava da zatraže od izvoznika dokaze o poreklu robe i da tako provere poreklo robe i da čak u slučaju sumnji, provere i izvoznikove račune. Naravno, veoma je bitno da se ove provere obavljaju efikasno i efektivno, kako ne bi izazvale nepotrebna kašnjenja i na taj način kreirale ANPB. Ukoliko carinski organi zemlje uvoza odbiju da prihvate EUR.1 iz „**tehničkih razloga**“, tada carinski organi zemlje izvoza mogu da izdaju EUR.1 i nakon izvršenog izvoznog carinjenja što predstavlja izuzetak, s tim da takvo uverenje mora biti posebno označeno. Kako ovo pitanje ne bi postalo nova ANPB tačno su određeni i razlozi za neprihvatanje EUR.1 obrasca od strane carine prilikom uvoza, koji se mogu smatrati tehničkim. To su: neodgovarajući obrazac na kom je izdat EUR.1, ukoliko nije popunjena neka od obaveznih rubrika, ukoliko EUR.1 nije potpisan i overen, ili ga je pak overio neovlašćen organ, ukoliko je predata kopija, a ne original EUR.1, kao i overavanje pečatom čiji je otisak poznat svim stranama potpisnicama.<sup>439</sup>

Pored navedenog slučaja „tehničkih razloga“, postoji i mogućnost da se naknadno izda EUR.1 i to u slučaju nepredviđenih i vanrednih okolnosti. Ovaj pojam je teško u potpunosti odrediti, tako da se može dogoditi da carinski organi zemlje uvoza ne prihvate naknadno izdat dokument, naročito ukoliko nisu upoznati sa tim okolnostima, što bi izazvalo nepotrebna kašnjenja i predstavljalo još jednu mogućnost da poreklo robe postane ANPB.

---

<sup>438</sup> Ibid., str. 60.

<sup>439</sup> Ibid., str. 71.

*Izjava na fakturi* predstavlja izjavu o poreklu robe koju popunjava **ovlašćeni izvoznik robe (OI)**, ili izvoznik robe koji nije ovlašćen, prilikom izvoza robe u ograničenoj vrednosti, koja ne prelazi 6 000 evra. Obaveza ovlašćenog izvoznika jeste da carinskim organima na zahtev dostavi dokaze o poreklu robe. Da bi stekli status OI, potrebno je da izvoznici ispune odgovarajuće uslove, kao na primer, da izvoznik ujedno bude i proizvođač svoje robe, ili da bude u posebnim odnosima sa proizvođačem, zatim, da najmanje trideset puta mesečno vrši izvoz proizvoda za koje se traži ovlašćenje za sačinjavanje izjave na fakturi, kao i da u prethodnom periodu nije imao osporenih dokaza o poreklu robe, kao i da u svojoj firmi ima zaposlenu bar jednu osobu koja poseduje potvrdu Uprave carina o poznavanju pravila o poreklu robe i da naravno, nema neizmirenih obaveza.<sup>440</sup> Ovlašćeni izvoznik predstavlja izvoznika koji često obavlja isporuke proizvoda i koga uz ispunjenje uslova i pružanje garancija, carinski organi ovlašćuju da on sastavlja Izjavu na fakturi, koja predstavlja alternativni dokaz o poreklu robe bez obzira o kojoj vrednosti proizvoda je reč. Po dobijanju ovlašćenja od carinskih organa OI dobija i broj carinskog ovlašćenja. U okvirima Sporazuma CEFTA, OI mogu biti kako proizvođači, tako i spoljnotrgovinska preduzeća, ali to ne mogu biti carinski posrednici, odnosno, špediterska preduzeća. Prema Članu 24 Protokola definisano je vreme važenja već izdatog dokaza o poreklu, bilo da je u pitanju EUR.1, ili Izjava na fakturi i to na četiri meseca od dana izdavanja od strane carinskih organa zemlje izvoznice.

U okviru Glave 6 Protokola definisani su metodi administrativne saradnje koja se očekuje od carinskih službi zemalja potpisnica Sporazuma. Da bi se realizovala saradnja carinskih službi zemalja potpisnica Sporazuma, Protokolom je određeno da će se novoformirni *Potkomitet za carinska pitanja* baviti upravo pitanjima ispravnosti i jednoobrazne primene Protokola, kao i sprovođenjem i ostalih zadataka iz oblasti carine.

---

<sup>440</sup> “Postupak davanja i oduzimanja ovlašćenja za sačinjavanje izjave o poreklu robe na fakturi”, Sajt Uprave carina Republike Srbije, Internet: [www.carins.rs/srpski/uvoz\\_izvor/dokumenti/OvlasceniIzvoznik.pdf](http://www.carins.rs/srpski/uvoz_izvor/dokumenti/OvlasceniIzvoznik.pdf), (11.01.2011.).

**Pravila o carinskom vrednovanju robe** su i tokom trajanja SRJ, a i u Republici Srbiji, zastupljena u Carinskom zakonu i usklađena sa pravilima WTO, odnosno sa zahtevima Sporazuma o carinskom vrednovanju WTO. Carinskim zakonom iz 2010. godine, u okviru Glave 3 koja obrađuje oblast carinske vrednosti, počev od Člana 39, carinska vrednost se određuje kao *transakcijska vrednost robe*, a ukoliko ne može da se ustanovi, naredni članovi Zakona, pružaju dodatne mogućnosti. Tako se Članom 40, ukazuje na metod Istovetne robe, koji podrazumeva da se pod pojmom carinske vrednosti smatra transakcijska vrednost istovetne robe koja je prodana u Republiku Srbiju i izvezena u isto, ili približno isto vreme kada i roba čija se vrednost utvrđuje. Sledeći Član ukazuje na narednu mogućnost za utvrđivanje carinske vrednosti robe, ukoliko se ona ne može utvrditi na prethodni način i Članom 41 upućuje se na Sličnu robu, zatim Član 43 upućuje na metod dedukcije, ukoliko sve prethodne opcije nisu pružile rešenje, a Član 44 na Obračunatu vrednost. Carinska vrednost robe se u tom slučaju utvrđuje na osnovu obračunate vrednosti koja predstavlja zbir elemenata: vrednost materijala, troškovi proizvodnje, dobit i opšti troškovi. Ukoliko carinska vrednost ne može da se utvrdi na osnovu Članova od 39-44, u tom slučaju se određuje na taj način da bude u skladu sa Sporazumom o primeni Člana 7 GATT-a iz 1994. godine, kao i sa Članom 7 GATT-a iz 1994. godine.<sup>441</sup> Sam odabir jedne od navedenih metoda, ukoliko je praćen nedovoljno efikasnim radom carinske službe, može takođe biti izvor APNB.

**Grupa sanitarnih, fitosanitarnih i veterinarskih mera**, podrazumevala je da se roba u SRJ može uvoziti samo ukoliko je prati uverenje o poreklu robe, ukoliko su izvršene kontrole na granici i na osnovu njih izdat sertifikat. Kontrole su vršili republički organi, a ove mere su bliže određivane na saveznom nivou. Sanitarna kontrola je bila bliže definisana u okviru Zakona o zdravstvenoj ispravnosti prehrambenih proizvoda i dobara opšte namene, koji je predviđao da se carinski postupak, a ni uzimanje robe ispod carinskog nadzora, ne može obaviti sve dok Savezni sanitarni inspektor ne izda Uverenje o zdravstvenoj ispravnosti proizvoda.<sup>442</sup> U slučaju trgovine biljkama, postojala je slična procedura, koja je zahtevala pribavljanje fitosanitarnog uverenja koje je izdavao Savezni fitosanitarni inspektor, nakon kontrole robe. Naravno, ove aktivnosti su prouzrokovale i troškove, koji su predstavljali trošak uvoznika. Ove mere su postajale

<sup>441</sup> *Carinski zakon*, Sl. glasnik RS, br. 18/2010, str. 22-27.

<sup>442</sup> Predrag Bjelić, *Necarinske barijere u međunarodnoj trgovini*, Prometej, Beograd, 2004, str. 238.

APNB u slučajevima kada je dolazilo do kašnjenja procedure, usled nedovoljne efikasnosti carinske službe, ali i navedenih inspektorata, čiji je rad takođe povezan sa radom carinske službe, pa je roba gubila na kvalitetu i kvantitetu, što je uzrokovalo dodatne troškove.

Kašnjenja ne nastaju uvek zbog nedovoljne efikasnosti carinske službe, već mogu nastati i zbog kašnjenja ostalih službi i inspektorata čiji je rad povezan sa radom carinske službe, odnosno, sa ulaskom robe na carinsku teritoriju. I u slučaju SRJ i kasnije, Republike Srbije, dolazilo je često do podudaranja nadležnosti Ministarstva poljoprivrede i Ministarstva zdravlja na granici, tako da su se tražili sertifikati oba inspektorata, mada je to dupliranje kasnije ukinuto. Ipak, za vreme trajanja ovog podudaranja, stvarani su nepotrebni troškovi, koji su i predstavljali jedan od oblika APNB. Donošenjem Zakona o bezbednosti hrane, sanitarna inspekcija je povučena sa granice. Rad sanitarne i fitosanitarne inspekcije, regulisan je u okvirima tri zakona: Zakon o bezbednosti hrane, Zakon o zdravlju bilja i Zakon o veterinarstvu.

Poslednjih dvadesetak godina u spoljnoj trgovini Srbije, primećeno je smanjenje administrativnih zakonskih necarinskih barijera, koje su više primenjivane u vreme Druge Jugoslavije, a razlog tome jeste intenziviranje napora za uključivanjem SRJ, a zatim i Srbije u proces liberalizacije međunarodne trgovine, koji se nalazi pod okriljem WTO. Od administrativnih necarinskih barijera, ostaje još uvek prilično zastupljena upotreba administrativnih proceduralnih necarinskih barijera, na koje nailazi roba koja se izvozi iz Srbije na tržišta EU i zemalja regiona CEFTA 2006, kao i roba koja se uvozi u Srbiju. Uz tehničke necarinske barijere, ova podgrupa administrativnih necarinskih barijera, predstavlja najveće ograničenje za realizaciju procesa liberalizacije spoljnotrgovinskih tokova, kako u svetu, tako i u regionu CEFTA 2006.

Evidentiranjem necarinskih barijera na koje nailaze srpska spoljnotrgovinska preduzeća, koje je obavila PKS, ustanovljeno je da postoje sledeće necarinske barijere u regionu CEFTA 2006:<sup>443</sup>

---

<sup>443</sup> Milivoje Miletić, "Regionalna saradnja i problemi u primeni CEFTA 2006", Sajt Privredne komore Srbije, [www.pks.rs/pkv/files/RegionalnasaradnjaCEFTA011009.ppt](http://www.pks.rs/pkv/files/RegionalnasaradnjaCEFTA011009.ppt), 2009, (20.08.2011.).

- Komplikovana procedura kod protoka robe i „uska grla“ na graničnim prelazima. Dakle, na prvom mestu nalazi se upravo kategorija barijera koja odgovara APNB;
- Nedostatak međunarodno priznatih akreditacionih i sertifikacionih tela i nedovoljan broj ovlašćenih laboratorija i institucija. Ova kategorija pripada grupi tehničkih necarinskih barijera;
- Nepriznavanje sertifikata o kvalitetu, fitosanarnih, sanitarnih i veterinarskih dokumenata, što takođe predstavlja grupu tehničkih necarinskih barijera; Ali, ukoliko carinska služba namerno ne priznaje izdate sertifikate, kako bi onemogućila uvoz, u tom slučaju se radi o APNB. U trenutku održavanja sastanka, još uvek nisu bili doneti sporazumi o međusobnom priznavanju navedenih dokumenata između zemalja regiona, tako da je za kontrolu zadužena svaka zemlja za sebe;
- Nepriznavanje međunarodnih standarda i tehničke regulative, takođe iz grupe tehničkih necarinskih barijera;
- Nedostatak adekvatne infrastrukture, koji se može u potpunosti smatrati APNB, s obzirom da pod pojmom infrastrukture podrazumevamo izgradnju i transportnog i trgovinskog kapaciteta, neophodnih za realizaciju spoljnotrgovinskih poslova;
- Korupcija i krijumčarenje, koji se odnose prvenstveno na rad carinskih službi, pa stoga predstavljaju APNB jer su logična posledica njihovog nedovoljno efikasnog i efektivnog rada;

Istraživanje je pokazalo da su od necarinskih barijera, najzastupljenije APNB, a da zatim slede tehničke necarinske barijere i da obe grupe barijera imaju više javnih oblika. Administrativne proceduralne necarinske barijere koje su dobile na značaju poslednjih dvadesetak godina, predstavljaju barijere sa kojima se suočavaju i spoljnotrgovinska preduzeća iz Srbije. Odnosno, APNB u celokupnom regionu, predstavljaju najzastupljenije necarinske barijere, a zatim slede tehničke necarinske barijere.

U svrhe upoznavanja sa stepenom uticaja APNB na spoljnotrgovinske poslove srpskih preduzeća, Privredna komora Srbije je pripremila upitnik, kojim su ***anketirana upravo spoljnotrgovinska preduzeća iz Srbije koja najviše posluju sa preduzećima iz zemalja***

*regiona i to iz Bosne i Hercegovine, Crne Gore i Hrvatske.*<sup>444</sup> Rezultati anketiranja su pokazali da na najveće prepreke ona nailaze na graničnom prelazu i to usled:

- Neusklađenosti vremena rada carinskih i inspeksijskih službi, što predstavlja barijeru na koju nailazi čak 45% anketiranih. Na primer, navedeno je odsustvo radiologa i ekologa u vremenskom periodu od čak 24 časa.

- Nekoordinirano delovanje ovih službi, što predstavlja barijeru na koju nailazi takođe 45% anketiranih. Tokom 2009. godine, izvoznici voćnih sokova su ukazali na primenu APNB od strane carinika Hrvatske i Makedonije, koji su tražili da proizvođači sokova iz Srbije unesu u proizvođačke specifikacije normative utroška materijala, što predstavlja „poslovnu tajnu“. Posebno se ističu pritužbe srpskih izvoznika na rad carinskih organa naročito susednih zemalja, poput BiH kada je u pitanju proveravanje dokumenata o poreklu robe iz Srbije. Prema oceni izvoznika, radi se o nepotrebnim zahtevima za proveravanje, što dodatno usporava i poskupljuje realizaciju spoljnotrgovinskih poslova između dve zemlje istog regiona. Čak i kada nema pritužbi na rad carinske službe, postoje problemi sa radom ostalih inspeksijskih službi, čiji je rad povezan na radom carinika. Problemi se pojavljuju prilikom sanitarne kontrole i to najčešće kao nepriznavanje standarda, pa na primer, srpski proizvođači 2009. godine nisu mogli da izvoze brašno „tipa 400“ u Republiku Srpsku, s obzirom da sanitarna inspekcija iz Banja Luke nije priznavala srpski standard.

- Samo 10% anketiranih kao barijere navodi ostale razloge;

O reprezentativnosti analize i podataka dobijenih na osnovu Upitnika PKS, govori i podatak da je predlog Upitnika PKS prihvaćen i od strane ostalih zemalja članica CEFTA Foruma privrednih komora.

Kada je u pitanju upotreba *APNB na koje nailazi inostrana roba prilikom uvoza na teritoriju Srbije*, uglavnom se radi o istoj vrsti APNB koje primenjuju i ostale zemlje regiona CEFTA 2006. Spoljnotrgovinska preduzeća iz regiona CEFTA 2006, ukazuju na postojanje barijera iz grupe APNB, ali pojedinačni primeri se uglavnom odnose na rad ostalih inspeksijskih službi čiji je rad povezan sa radom carinskih organa i to su

---

<sup>444</sup> Ibidem.

uglavnom sanitarna, fitosanitarna i veterinarska inspekcija. Navode se problemi poput:<sup>445</sup>

- dupliranja uzimanja uzoraka proizvoda prilikom uvoza robe u Srbiju, što duplira i troškove analize,
- uzimanja uzoraka istog proizvoda koji se godinama kontinuirano uvozi u Srbiju i to za svaku isporuku posebno,
- čekanja od čak sedam dana na dobijanje uverenja o veterinarskoj ispravnosti za proizvode od svežeg mesa,
- čekanja od 7-10 dana na izdavanje dozvole za prevoz opasnih materija od strane nadležnih institucija u Srbiji,
- visokih cena za izdavanje sertifikata o kvalitetu, koji izdaju laboratorije u Srbiji;

I navedeni primeri pokazuju da se uglavnom radi o problemima koji se odnose na rad ostalih inspeksijskih službi, a ne na rad carinske službe. Kvantitativna merenja relevantnih međunarodnih institucija, već su pokazala, kao i istraživanje OECD da je Srbija, pored Rumunije zemlja koja u najmanjoj mogućoj meri primenjuje ANPB, imajući u vidu pokazatelje poput broja dana i broja dokumenata potrebnih za realizaciju spoljnotrgovinskih poslova.<sup>446</sup> To pokazuje da APNB na koje nailazi roba prilikom uvoza na teritoriju Srbije, ne predstavljaju barijeru trgovini, u meri u kojoj su one barijera prilikom nastupa srpskih preduzeća na tržištima ostalih zemalja regiona Jugoistočne Evrope. Zaključujemo da spoljnotrgovinska preduzeća iz inostranstva nisu obeshrabrena prilikom nastupa na srpskom tržištu, u meri u kojoj srpska spoljnotrgovinska preduzeća nailaze upravo na APNB, kako na tržištima zemalja Jugoistočne Evrope, tako i tržištu EU, a radi se o dva dominantna tržišta u regionalnoj strukturi srpskog izvoza.

## **5. Izgradnja institucionalnog trgovinskog kapaciteta u Srbiji**

Kada je u pitanju primena APNB, ona se uglavnom odnosila na nedovoljno *efikasan i efektivan rad carinske službe*, naročito primećen tokom perioda SR Jugoslavije, od

---

<sup>445</sup> Ibidem.

<sup>446</sup> OECD, *Progress in Policy Reforms to Improve the Investment Climate in South East Europe — Investment Reform Index 2006*, Paris, 2006, p. 141.

devedesetih, pa sve do 2004. godine kada je izvršena značajna modernizacija rada carine Srbije.

Svaki dan koji se izgubi, a da roba nije napustila zemlju izvoza, usled komplikovane carinske procedure, snižava vrednost međunarodne trgovine za 1 procentni poen. Takođe, svaki taj dan „udaljuje“ datu zemlju od spoljnotrgovinskih partnera još bar 70 km, izraženo geografski<sup>447</sup>. Od 2003. godine, upravo zbog razloga povećanja konkurentnosti privrede Srbije, pristupa se i reformskom procesu. Modernizacija carine u Srbiji, u intenzivnoj primeni od 2004. godine, zasniva se na procesu ubrzavanja carinskih procedura, kao i njihovoj harmonizaciji sa zahtevima EU, a sve to sa ciljem da se omogući odgovarajući stepen bezbednosti trgovine, da se spreči nelegalna trgovina i korupcija, a da se sa druge strane omogući brži protok robe i olakša odvijanje trgovinskih tokova. To je najbitniji *element izgradnje institucionalnog trgovinskog kapaciteta*, a reforme ostalih službi i inspektorata čiji je rad povezan sa radom carinske službe, dopunjuje ovaj proces modernizacije. Osnovni elementi reformskog procesa kada je u pitanju carinska služba u Srbiji jesu:

- Ustanovljavanje principa selektivnosti i Sistema za upravljanje rizikom; Do reforme nije postojao selektivni pregled robe, ili pak carinski pregled koji bi se obavljao kada roba napusti carinarnicu, već su carinici fizički pregledali svaku isporuku;
- Stvaranje uslova za podnošenje dokumenata elektronskim putem od strane učesnika u spoljnotrgovinskom poslu; Do reforme, učesnici u spoljnotrgovinskim poslovima morali su fizičkim putem da dostave dokument cariniku koji se nalazi na šalteru. Uprava carina od leta 2005. godine prima zahteve za odobrenje podnošenja dokumenata elektronskim putem. Od naročite je važnosti podnošenje JCI i sažete deklaracije elektronskim putem, što je omogućeno izmenama informacionog sistema.
- Saradnja različitih agencija i inspektorata čiji je rad povezan sa carinom; To je postalo naročito očigledno nakon reforme, kada se moglo izvršiti poređenje sa periodom pre reforme. Tada je postojala slaba komunikacija između inspektorata, privatnika, učesnika u spoljnotrgovinskom poslu, carinika i fiskalne administracije. Sve ove službe su svoj deo posla obavljale odvojeno, što je povećavalo vreme neophodno da se obavi

---

<sup>447</sup> Internet, Sajt Grupe Svetska Banka, "Investment Climate", [www.wgbinvestmentclimate.org/uploads/DB09\\_Reforms\\_Serbia](http://www.wgbinvestmentclimate.org/uploads/DB09_Reforms_Serbia), (25.04.2011.).



carinjenje i pregled robe. Nakon reforme, omogućeno je da četiri službenika u isto vreme obavljaju svoj posao. To su: carinik, policajac i dva inspektora.

Pojednostavljenje rada carinske službe u slučaju Srbije, ostvaruje se i uvođenjem institucije „**Ovlašćenog privrednog subjekta**“ (*Authorized Administrative Operater — AAO*), kao i definisanjem uslova za dobijanje takvog statusa. U novom Carinskom zakonu iz 2010. godine, u Članu 8, definisana je kategorija „Ovlašćenog privrednog subjekta“. Da bi se ostvario takav status, potrebno je ispuniti čitav niz kriterijuma, počev od:

- pridržavanja carinskih propisa u prethodnom periodu,
- zadovoljavajućeg vođenja poslovne evidencije,
- finansijske likvidnosti i
- ispunjavanja odgovarajućih standarda za bezbednost i sigurnost, po potrebi;<sup>448</sup>

Za uzvrat OPS može koristiti olakšice u vezi sa carinskom kontrolom koje se odnose na sigurnost i bezbednost, ili pak može koristiti pojednostavljena koja su predviđena carinskim propisima. Sticanje ovog statusa predstavlja jedan proces u kom carinarnica, po pribavljenom mišljenju Uprave carina, a po potrebi i u saradnji sa drugim organima, dodeljuje ovaj status. Naravno, da bi se moglo ustanoviti da li kandidat za status OPS ispunjava kriterijume, kao i da bi se pratio njegov rad kada stekne taj status, svakako da je potrebno funkcionisanje sistema za elektronsku razmenu podataka u sistemu carine.

Pojednostavljenje rada carinske službe zasnovano je na stvaranju uslova za podnošenje dokumenata elektronskim putem, a prvi korak u tom procesu jeste podnošenje carinskih deklaracija elektronskom razmenom podataka. Da bi to bilo ostvarljivo, bilo je neophodno uvesti elektronski carinski sistem, odnosno, sistem za *elektronsku razmenu podataka — EDI*. Ta koncepcija je u početku nailazila na otpor zaposlenih na carini, koji su se uplašili da će ih računari zameniti i da će izgubiti radna mesta, kao i da će možda praviti greške prilikom unosa podataka, kao i da će izuzimanje većine robnih tovara od fizičkog pregleda robe, povećati krijumčarenje. Uvođenje EDI je okončano 2005. godine, a paralelno sa tim uveden je i novi sistem za upravljanje rizikom, tako da

---

<sup>448</sup> *Carinski zakon*, Sl. glasnik RS, br. 18/2010, str. 8.

je u proseku pregledano samo petnaestak procenata kamiona sa robom, izabranih računarom. Novim Carinskim zakonom iz 2010. godine, u Članu 22, Odeljka 6, u kom su obrađene Ostale odredbe, čak se i upućuje na obavljanje carinskih kontrola na osnovu analize rizika, kao primarnog načina, osim nekih nasumičnih provera, uz naravno, upotrebu elektronske obrade podataka.<sup>449</sup> Ovakav način obrade podataka omogućuje da se utvrdi i proceni rizik, kao i da se razviju neophodne zaštitne mere na osnovu kriterijuma utvrđenih na nacionalnom i međunarodnom nivou.

Podnošenje dokumenata elektronskim putem i komunikacija sa Upravom carina elektronskim putem, predviđeni su Carinskim zakonom, a s obzirom da je Uprava carina 2005. godine, izvršila dopune i izmene informacionog sistema carinske službe, omogućeno je podnošenje carinske deklaracije elektronskim putem. To je veliki doprinos Olakšavanju odvijanja trgovinskih tokova, zato što prvenstveno smanjuje jedno od uskih grla u carinskom postupku, a to je unos podataka. Zatim, smanjuje se i broj zaposlenih potrebnih da obavljaju unos podataka, a i za učesnike u spoljnotrgovinskom poslu, špeditere, izvoznike, ovo predstavlja značajno ubrzavanje procedure i doprinosi smanjenju angažovanih sredstava. Elektronsko podnošenje dokumenata poput carinske deklaracije predstavlja uvodnu fazu neophodnu za početak funkcionisanja i uspostavljanja sistema „SW“ (*Single Window*).

Za potrebe olakšavanja trgovine sa zemljama koje su zajedno sa Srbijom potpisnice Sporazuma o slobodnoj trgovini, uvedena je mogućnost da Uprava carina može da ovlasti izvoznika da on samostalno sastavi izjavu o poreklu robe na fakturi, odnosno da dobije status „**Ovlašćenog izvoznika**“.

Pored toga, važno je i da Zakon omogući osnov za primenu jednake procene carinske vrednosti robe u svim zemljama, kako bi se onemogućile arbitrarne procene i fiktivne vrednosti. U slučaju železničkog transporta, Srbija i njene zemlje susedi primenjuju sistem „zajedničke kontrole“ i primenjuju pojednostavljene procedure za tranzitni železnički prevoz robe, što doprinosi dobrim rezultatima u procesu Olakšavanja međunarodne trgovine.

---

<sup>449</sup> Ibid., str. 15.

Radi harmonizacije pravila i procedura koji se odnose na drumski prevoz Srbije, sa pravilima EU, 2006. godine, Vlada Srbije je usvojila **Strategiju za integrisano upravljanje granicom** (*Integrated Border Management Strategy*). Cilj ove Strategije jeste da omogući definisanje sistemskog okvira kojim bi se omogućila otvorenost državne granice za kretanje ljudi i robe, ali i omogućila njena bezbednost i zatvorenost za prekogranične kriminogene aktivnosti, kao i sve ostale aktivnosti koje mogu biti pretnja bezbednosti i stabilnosti same zemlje i regiona u kom se nalazi.<sup>450</sup> Radi se o jednom od strategijskih dokumenata čije donošenje, kao i primena, treba da doprinesu uspešnoj primeni Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju (SSP). Ovo stoga što EU zahteva primenu *koncepta integrisanog upravljanja granicom*, odnosno primenu istih standarda na svim svojim graničnim prelazima. Time se omogućava slobodan protok robe i ljudi, a sprečava se prekogranični prenos kriminala, uz poštovanje i zaštitu ljudskih prava. Koncept Integrisanog upravljanja granicom uvela je EU, a u skladu sa tim konceptom, zemlje kandidati za članstvo, od kojih su neke u međuvremenu i postale članice, razvile su sopstvene sisteme za upravljanje granicom. U slučaju Srbije, od 2006. godine kada je doneta Strategija integrisanog upravljanja carinom, sprovodi se i dalje.

Postoje tri stuba evropskog koncepta integrisanog upravljanja granicom. To su: saradnja unutar službe, saradnja više službi, međunarodna saradnja. **Saradnja unutar službe** (*Intra-service Cooperation*) se zasniva na saradnji u okviru ovlašćenih Ministarstava i službi. Ta saradnja može biti vertikalna i horizontalna. Vertikalna se zasniva na saradnji različitih administrativnih nivoa, dakle koja počinje od Ministarstava, pa sve do radnih jedinica na samoj granici. Horizontalna saradnja se zasniva na saradnji koju uspostavljaju individualni granični prelazi, kao i carinarnice u unutrašnjosti. **Saradnja više službi** (*Inter-agency Cooperation*) odnosi se na koordinirani rad službi koje svoj posao obavljaju na graničnim prelazima. Prvo možemo poći od Granične policije, za čiji rad je nadležno Ministarstvo unutrašnjih poslova, a zadaci ove organizacione jedinice se odnose na kontrolisanje prelaska granice i obezbeđivanje državne granice, kako bi se sprečio prekogranični kriminal: ilegalna imigracija, krijumčarenje ljudi, oružja,

---

<sup>450</sup> "Integrated Border Management Strategy in Serbia", Internet, Sajt Kancelarije za pridruživanje EU, [www.kzpeu.seio.gov.rs/dokumenti/strategy\\_border\\_eng.pdf](http://www.kzpeu.seio.gov.rs/dokumenti/strategy_border_eng.pdf) (22.01.2011.).

narkotika. Naredna služba jeste Uprava carina, za čiji rad je nadležno Ministarstvo finansija, a čiji je ona administrativni organ, sa zadacima poput: organizacije i sprovođenja carinskog postupka, obračuna i naplate carinskog duga, upotrebe Sistema za upravljanje rizikom, kako bi se ubrzale procedure, obavljanja kontrole izvoza, uvoza i tranzita, a sve to da bi se zaštitilo zdravlje ljudi, životna sredina, biljni i životinjski svet, nacionalna blaga, istorijska, umetnička i arheološka, kao i prava na intelektualnu svojinu i da bi se pratili i dalje prosleđivali statistički podaci. I poslednja u nizu ovih službi jeste Veterinarska i fitosanitarna inspekcija za čiji rad je nadležno Ministarstvo poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede. Rad ovih službi se odnosi na prekogranično kretanje biljaka, životinja, kao i na proizvode biljnog i životinjskog porekla. Veterinarska inspekcija na granici kontroliše izvoz, uvoz i tranzit životinja, procenjujući njihovo zdravlje, ispravnost proizvoda životinjskog porekla, kao i hrane i veterinarskih lekova, a sve to sa ciljem zaštite zdravlja ljudi. Fitosanitarna inspekcija je deo administracije istog Ministarstva, a osnovni ciljevi njenog rada su: upravljanje fitosanitarnim sistemom u Republici Srbiji, procenjivanje rizika u slučaju uvoza, procena štete ukoliko bi se na teritoriji zemlje pojavili i širili opasni organizmi, usavršavanje sistema za brzo obaveštavanje i davanje upozorenja, sprovođenje kontrole ispravnosti proizvoda od biljaka, kao i samih biljaka, stvaranje sistema za zaštitu i prihranjivanje biljaka tokom samog obavljanja spoljnotrgovinskih procedura. Saradnja svih navedenih službi je neophodna kako bi se realizovale svakodnevne operacije na graničnim prelazima. Nekada je ta saradnja posledica nemogućnosti potpuno jasnog definisanja njihovih nadležnosti. Tako na primer, granična policija ima zadatak da kontroliše kretanje ljudi, kao i njihovih putnih dokumenata, ali, uz te ljude, kontroliše i njihova vozila, što u većoj meri potpada pod kompetencije carinske službe. Treći stub evropskog koncepta predstavlja *Međunarodna saradnja (International Cooperation)*, koja je podeljena na tri nivoa saradnje. Prvi nivo predstavlja lokalna saradnja, koja podrazumeva saradnju graničnih službi sa obe strane graničnog prelaza. Drugi nivo predstavlja bilateralna saradnja između susednih zemalja, a treći multilateralna saradnja.<sup>451</sup>

---

<sup>451</sup> Ibidem.

Zakonska regulativa kojom se reguliše oblast carina u Srbiji, bazira se na postojanju i primeni dva zakona. To su Carinski zakon, donet 2010. godine, koji je u velikoj meri usklađen sa pravnim tekovinama Evropske unije i Zakon o carinskoj tarifi, donet i objavljen u Službenom glasniku 2005. godine. Pored ova dva osnovna zakona, u upotrebi su i brojni zakoni i uredbe. Prvenstveno, Zakon o spoljnoj trgovini, donet 2005. godine, Zakon o opštoj administrativnoj proceduri (*Law on General Administrative Procedure*), Zakon o transakcijama sa stranim valutama (*Law on Foreign Currency Transactions*), zatim Uredba o zabranjenim carinskim procedurama sa robom koja se nalazi u carinskom postupku, podizanju robe ispod carinskog nadzora i prikupljanju carinskih dažbina, Pravilnik o obavezama carinskih organa u obavljanju spoljne trgovine oružjem, vojnom opremom i robom dvostruke namene.

Saradnja koju Srbija ostvaruje na multilateralnom nivou, a koja se odnosi i na rad carinske službe, uglavnom se bazira na aktivnostima koje je do sada preduzimala WCO, s obzirom da Srbija još uvek nije članica WTO, kao i usled činjenice da do lansiranja pregovora o TF, nije bila dominantna međunarodna institucija u oblasti regulisanja rada carinske službe. Srbija je potpisnica nekoliko konvencija WCO, od ukupno 12. Srbija je potpisnica Konvencije o harmonizovanom sistemu za opis i obeležavanje robe, koja je pod okriljem WCO, zaključena još 1983. godine. Zatim tu je i Carinska konvencija o privremenom uvozu profesionalne opreme (*Customs Convention on the Temporary Importation of Packing*), zatim Carinska konvencija koja se odnosi na olakšavanje uvoza robe namenjene upotrebi na sajmovima, izložbama, sastancima (*Customs Convention concerning facilities for the importation of goods for display or use at exhibitions, fairs, meetings or similar events*), zatim Carinska konvencija o ATA karnetu za privremeni ulazak robe (*Customs Convention on ATA Carnets for Temporary Admission of Goods*), kao i Kjoto konvencija.

Saradnja Srbije sa UN odvija se i primenom konvencija koje su usvojene pod okriljem UN, a to su: Carinska konvencija o međunarodnom uvozu robe pod TIR karnetom (*Customs Convention on International Importation of goods Under Cover of TIR Carnets*), Carinska konvencija o kontejnerima (*Customs Convention on Containers*), Međunarodna konvencija o harmonizaciji carinske kontrole robe (*International*

*Convention on Harmonization of Border Control of Goods*), zatim Konvencija o ugovoru o međunarodnom prevozu robe drumom (*Convention on the Contract on the International Carriage of Goods by Road — CMR*), Konvencija UN o narkoticima (*UN Convention Against Narcotics*), Bazelska konvencija o kontroli prekograničnog kretanja štetnog otpada i njegove eliminacije (*Basel Convention on Control of Cross-Border Movements of Hazardous Wastes and their Elimination*).

Sa ciljem bržeg usklađivanja sa pravilima koja važe za oblast carina u EU, tokom februara 2009. godine, objavljena je **izmenjena Nomenklatura carinske tarife** koja je u skladu sa Harmonizovanim sistemom WCO iz 2007. godine, kao i sa Kombinovanom nomenklaturom EU iz 2009. godine. Značajno dostignuće koje će uticati na Olakšavanje međunarodne trgovine jeste i uvođenje pojednostavljenih procedura uvoza i izvoza i to na osnovu računovodstvenih dokumenata. Podnet je i zahtev za pristup Carinskoj konvenciji o tranzitu. Srbija je dobila i status neformalnog posmatrača.

Tokom februara 2009. godine, Srbija je postala i deo Programa „**Carina 2013**“ i to zaključivanjem Memoranduma o razumevanju između Vlade Republike Srbije i EU. Program je prvenstveno namenjen zemljama EU kako bi se u potpunosti harmonizovala procedura carinskog postupka u svim zemljama članicama, ali su ovi ciljevi prošireni i na zemlje koje su potencijalne članice EU. Za sprovođenje ovog Programa sa strane Srbije, nadležna je Uprava carina Srbije koja je angažovala i nacionalnog koordinatora za koordiniranje i upravljanje Programom. Ovaj naziv Program je dobio prema 2013. godini, kada se očekuje da će biti u potpunosti realizovan. Program je uspostavljen Odlukom Evropskog parlamenta i Saveta EU broj 624/2007/ECZ iz aprila 2007. godine, a njegova realizacija je započeta januara 2008. godine, sa predviđenim trajanjem do 31. decembra 2013. godine.<sup>452</sup>

Osnovni cilj ovog programa jeste da omogući carinskim službama zemalja koje su članice EU, kao i zemljama čije se učlanjenje očekuje, da sprovode jedinstven carinski zakon na teritoriji EU. Program se prvenstveno odnosi na zemlje članice EU, ali je dostupan i zemljama kandidatima za članstvo, naravno, uz odgovarajuće uslove. Od

---

<sup>452</sup> Sajt Uprave carine Srbije, “Program CARINA 2013”, Internet: [www.carina.rs/lat/medjunarodnasaradnja/Stranice/Evropske Integracije.aspx](http://www.carina.rs/lat/medjunarodnasaradnja/Stranice/Evropske_Integracije.aspx), (15.07.2011.).

posebnog značaja za njihovo buduće učlanjenje jeste i postojanje ovakvog vida pomoći za prilagođavanje, kojim se ovim zemljama pomaže u izgradnji institucionalnog trgovinskog kapaciteta. Program treba da pruži podršku i smernice za rad carinskim službama, upravo radi zaštite tržišta EU. Zatim cilj je i Olakšavanje međunarodne trgovine, na taj način što sam Program utiče na pojednostavljivanje carinskih propisa i postupaka. Zatim, zaštita finansijskih interesa, i funkcionisanje sistema bezbednosti na čitavoj teritoriji EU. Za sve to potrebno je uspostavljanje informatičko-komunikacionih sistema, sistema za razmenu podataka, kao i edukacija zaposlenih putem radionica, radnih poseta, seminara i monitoringa.<sup>453</sup> Program „**Carina 2013**“ bi trebalo da utiče upravo na smanjenje i eventualno eliminisanje postojećih APNB, koje nastaju prilikom nastupa robe iz Srbije na tržištu EU. Osnovni izvor ovih barijera jeste procedura carinjenja robe na spoljnim granicama EU. U toj oblasti je već došlo do napretka nakon primene prethodnice ovog Programa, a to je bio program „Carina 2002“, koji se odnosio na automatizaciju rada carinske službe i efikasnije obavljanje carinskog postupka. U trgovini koju spoljnotrgovinska preduzeća iz Srbije obavljaju sa preduzećima iz EU, ipak najveću prepreku predstavljaju tehničke necarinske barijere, a ne administrativne proceduralne necarinske barijere, iako njihova uloga nije zanemarljiva.

Dosadašnji stepen modernizacije rada carinske službe naišao je na pozitivne ocene u dokumentima Evropske komisije. To je oblast koja se već tri godine nalazi među najbolje rangiranim institucijama prema kriterijumu ostvarenog stepena prilagođavanja zahtevima EU i ujedno jedna od glavnih institucija za sprovođenje institucionalnih reformi kao deo procesa pristupanja Srbije EU.<sup>454</sup> Ipak, da bi se zaista Olakšalo odvijanje međunarodne trgovine, dodatno je potrebno poboljšavanje carinske i informacione infrastrukture, kao i Sistema za upravljanje rizikom i ulaganje u razvoj ljudskih resursa.

---

<sup>453</sup> “Iz Izveštaja Evropske komisije o napretku Srbije za 2009. godinu”, Internet, sajt Uprave carina, [www.upravacarina.rs/lat/medjunarodnasaradnja/Stranice/Evropskeintegracije.aspx](http://www.upravacarina.rs/lat/medjunarodnasaradnja/Stranice/Evropskeintegracije.aspx) (22.01.2011.).

<sup>454</sup> “A Positive Evaluation of Customs Administration Reform”, in: *Perspective*—Magazin of the American Chamber of Commerce in Serbia, October 2010, p. 21.

## 6. Merenje stepena izgrađenosti institucionalnog trgovinskog kapaciteta u Srbiji

Iako pripada grupi LLC, za Srbiju se ne može reći da se u pogledu postojanja APNB bitnije razlikuje u odnosu na susedne zemlje. Naime, studija Svetske banke „Poslovanje“ za 2011. godinu iznosi podatke, odnosno devet kriterijuma za poslovanje prema kojima se zemlje mogu rangirati. Najvažniji kriterijum koji se odnosi na ocenu realizacije spoljnotrgovinskih poslova, kada je u pitanju Srbija, a ujedno je i važan pokazatelj da bi možda trebalo primeniti neke od mera iz domena Olakšavanja međunarodne trgovine, jeste kriterijum *“Spoljna trgovina”*. I ovaj kriterijum se može razložiti na tri komponente, ali kako ni svaka od tih komponenti ne može uputiti na izdvojen zaključak, tako ni kriterijum *“Spoljna trgovina”* ne može u potpunosti pružiti ocenu mogućnosti za obavljanje poslovanja u Srbiji. Ta slika se može steći ukoliko se u analizu uključi i ostalih osam kriterijuma.

Prema analizi *“Poslovanje 2009”*, Srbija je prema svim kriterijumima rangirana na 94. mestu, a u pogledu mogućnosti za prelazak carinske teritorije radi trgovine, odnosno izvoza, Srbija se nalazi na znatno povoljnijoj 62. poziciji, što je veoma povoljna pozicija u regionu Jugoistočne Evrope.<sup>455</sup>

Na osnovu podataka naredne tabele, u *“Poslovanju 2011”* evidentirano je da se Srbija, u pogledu kriterijuma *“Spoljna trgovina”* našla na 74. mestu, što je značajan pad u odnosu na 62. mesto koje je prema istom kriterijumu zauzimala 2009. godine. U istom periodu kada je nastupilo pogoršanje pozicije prema kriterijumu Spoljna trgovina, došlo je do poboljšanja ukupnog ranga za Poslovanje sa 94. mesta na 89. mesto, što govori da su preostali kriterijumi pozitivno uticali na poboljšanje ukupne pozicije, a ne Spoljna trgovina. Ako pri analizi odemo dalje u prošlost, dakle u 2007. godinu i uočimo da se tada Srbija našla na relativno visokom 58. mestu prema *“Poslovanju 2008”*, očigledno je da je u trogodišnjem periodu izgubljeno čak 16 mesta. U istom periodu jedan broj susednih zemalja je značajno popravio svoju poziciju.

---

<sup>455</sup> IBRD/WB, *Doing Business 2009*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2008, pp. 86-146.



Tabela broj 41: Rangiranje Srbije i njenih zemalja suseda, prema mogućnostima za poslovanje i prema mogućnostima za brže i jeftinije okončanje carinske procedure prilikom izvoza, prema “Poslovanju 2011”, “Poslovanju 2009” i “Poslovanju 2008”

	Mogućnosti za poslovanje (rang) 2011	Obavljanje spoljne trgovine (rang)			Broj potrebnih dokumenata za realizaciju izvoza (2011)	Broj dana potrebni za izvoz (2011)	Troškovi izvoza (USD/kontejner) (2011)
		“Poslovanje 2011”	“Poslovanje 2009”	“Poslovanje 2008”			
Bosna i Hercegovina	110	71	55	53	5	16	1 240
Bugarska	51	108	102	89	5	23	1 551
Hrvatska	84	98	97	96	7	20	1 281
Mađarska	46	73	68	45	5	18	1 225
Makedonija	38	66	64	72	6	12	1 376
Crna Gora	66	34	125	113	6	14	775
Rumunija	56	47	40	38	5	12	1 275
<b>Srbija</b>	<b>89</b>	<b>74</b>	<b>62</b>	<b>58</b>	<b>6</b>	<b>12</b>	<b>1 398</b>

Izvor: IBRD/WB, *Doing Business 2011-Making a Difference for Entrepreneurs*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2010, pp. 145-205, IBRD/World Bank, *Doing Business 2009*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2008, pp. 86-146, and IBRD/WB, *Doing Business 2008*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2007, pp. 103-162.

U poslednjih pet godina, Srbija se prema kriterijumu Poslovanje kretala od 86. do 94. pozicije sa blažim skokovima i padovima. Kada je u pitanju samostalno posmatran kriterijum Spoljne trgovine, uočavamo da:

- se u tom periodu Srbija nalazila na znatno višoj poziciji prema tom pojedinačnom kriterijumu, u odnosu na sveukupno posmatranje svih kriterijuma “Poslovanja”, ali i da,
- se radi o kontinuiranom gubitku pozicija, kada je isti pojedinačni kriterijum u pitanju.

S obzirom da u poslednje tri godine nije dolazilo do promene broja dokumenata potrebnih za izvoz ili uvoz, kao ni skraćanja vremena potrebnog za iste aktivnosti,

zaključujemo da postoje dva razloga za pogoršanje pozicije Srbije prema kriterijumu Spoljna trgovina. Prvi razlog se nalazi u blagom povećanju troškova potrebnih da bi se obavio izvoz ili uvoz, do kog je došlo nakon 2007. godine, a drugi razlog se nalazi u činjenici da iako jedna strana ništa ne menja, kao što u slučaju Srbije nije došlo do pogoršavanja uslova merenih brojem dokumenata i potrebnih dana, neke od ostalih zemalja će primenjivati reforme i smanjiti vreme i broj dokumenata, kao i troškove, što će uticati na poboljšanje njihove pozicije i samim tim, potiskivanje Srbije na toj listi. Ipak, očigledne su promene do kojih je u slučaju Srbije došlo nakon 2007. godine, s obzirom da je broj dana potrebnih za izvoz smanjen sa 32 na 12, kao i broj dana potrebnih za uvoz sa čak 44 dana na samo 14. Pored toga, smanjen je i broj dokumenata potrebnih za izvoz sa 9 na 6, kao i broj dokumenata potrebnih za uvoz sa 15 na samo 6.

Tabela broj 42: Pozicija Srbije prema kriterijumu za ukupno Poslovanje i Obavljanje spoljne trgovine, sa sva tri faktora koja određuju obavljanje spoljne trgovine, kako izvoza, tako i uvoza

	Obavljan je spoljne trgovine (rang)	Broj potrebnih dokumenata za realizaciju izvoza	Broj dana potrebnih za izvoz	Troškovi izvoza (USD/kontejner)	Broj potrebnih dokumenata za realizaciju uvoza	Broj dana potrebni za uvoz	Troškovi uvoza (USD/kontejner)
Poslovanje 2012	<b>79</b>	6	12	1 433	6	14	1 609
Poslovanje 2011	<b>74</b>	6	12	1 398	6	14	1 559
Poslovanje 2009	<b>62</b>	6	12	1 398	6	14	1 559
Poslovanje 2008	<b>58</b>	6	12	1 240	6	14	1 440
<i>Poslovanje 2006 *</i>	-	9	32	15**	15	44	17**

Napomena: \*-Za 2006. godinu, postoje podaci za tri komponente Spoljne trgovine, a to su: broj potrebnih dokumenata, vreme i umesto troškova, evidentira se broj potrebnih potpisa.

\*\*-broj potrebnih potpisa

Izvor: IBRD/WB, *Doing Business 2011-Making a Difference for Entrepreneurs*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2010, p. 191, IBRD/WB, *Doing Business 2009*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2008, p. 132,

and IBRD/WB, *Doing Business 2008*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2007, p. 148, and IBRD/WB, *Doing Business 2006*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2006, p. 150 and IBRD/WB, *Doing Business in a more transparent world*, International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, Washington, 2012, p. 124.

Ako bi se u analizu uključile i ostale evropske zemlje, koje su značajni spoljnotrgovinski partneri Srbije, ili takođe LLC, ili pak, zemlje preko čijih teritorija tranzitira roba iz Srbije, osim Nemačke, Austrije i Švajcarske, može se zaključiti da i ove zemlje, posmatrane samo prema kriterijumu “Spoljna trgovina”, ne ostvaruju neke velike razlike u pogledu kvaliteta obavljanja poslova carinske službe, jer je i njima potrebno od 7-36 dana, za obavljanje procedure izvoza, ili 4-8 zahtevanih dokumenata, a u Srbiji se traži šest dokumenata i potrebno je 12 dana, čak su i troškovi po kontejneru slični. Administrativne, proceduralne necarinske barijere na koje nailazi roba iz Srbije, u tranzitu preko teritorija zemalja iz tabele, odnose se na barijere izazvane sporom procedurom i uglavnom su približne barijerama na koje nailazi inostrana roba na srpskim carinama.

Tabela broj 43: Rangiranje zemalja spoljnotrgovinskih partnera Srbije i evropskih LLC, prema mogućnostima za poslovanje i prema mogućnostima za brže i jeftinije okončanje carinske procedure prilikom izvoza, „Poslovanje 2011“

	Mogućnosti za poslovanje (rang)	Mogućnosti za okončanje carinske procedure (rang)	Broj potrebnih dokumenata za realizaciju izvoza	Broj dana potrebnih za izvoz	Troškovi izvoza (USD/kontejner)
Austrija	32	25	4	7	1 180
Češka	63	62	4	17	1 060
Nemačka	22	14	4	7	872
Grčka	109	84	5	20	1 153
Italija	80	59	4	20	1 245
Ruska Federacija	123	162	8	36	1 850
Slovačka	41	102	6	17	1 530
Slovenija	42	56	6	19	710
Švajcarska	27	43	4	8	1 537

Izvor: World Bank, *Doing Business 2011-Making a Difference for Entrepreneurs*, World Bank, Washington, 2010, pp. 145-205.

Jedan od načina da se odredi pozicija preko sto zemalja, pa i Srbije i njoj susednih zemalja, u periodu 2003-2006. godine, a prema četiri indikatora Olakšavanja međunarodne trgovine jeste korišćenje **rezultata gravitacionog modela** koji je baziran na ispitivanju uticaja koji reforma namenjena Olakšavanju međunarodne trgovine ostvaruje u odnosu na izvozne performanse. Na osnovu podataka naredne tabele možemo uočiti *da Srbija ne zaostaje za ostalim zemljama u regionu*. Nivo indikatora Olakšavanja međunarodne trgovine je dosta visok u slučaju Srbije i naročito ohrabrujuće za pitanje izgradnje trgovinskog kapaciteta, jeste solidno visoko 32. mesto koje je Srbija zauzimala 2006. godine, prema četvrtom indikatoru, ***Efikasnost transporta i carinske službe***. Pored te pozicije, još je reprezentativniji podatak da je u pitanju nivo indikatora od 0,82 u odnosu na maksimalan nivo od 1. Takođe ovaj četvrti indikator je za ovaj region u proseku gledano, imao i najveću vrednost od 0,85 i to u slučaju Rumunije, što je znatno više u odnosu na visinu preostala tri indikatora. To ukazuje na činjenicu da zemlje regiona, a naročito Rumunija i Srbija koje se nalaze na

prvom i drugom mestu, ne zaostaju u velikoj meri čak i za zemljama koje se nalaze na listi prvih petnaest zemalja i čiji je nivo indikatora oko 0,93.

Tabela broj 44: Indikatori Olakšavanja međunarodne trgovine, tvrda i meka infrastruktura u slučaju Srbije i zemalja bivših Republika SFRJ, kao i susednih zemalja tokom 2006. godine

Tvrda infrastruktura				Meka infrastruktura			
ICT		Fizička infrastruktura		Poslovno okruženje		Efikasnost transporta i carinske službe	
41. Mađarska	0,57	33. Grčka	0,60	27. Slovenija	0,63	<b>24. Rumunija</b>	<b>0,85</b>
46. Slovenija	0,55	38. Slovenija	0,56	42. Grčka	0,44	<b>32. Srbija i CG</b>	<b>0,82</b>
68. Hrvatska	0,42	50. Hrvatska	0,48	43. Mađarska	0,44	<b>41. Mađarska</b>	<b>0,79</b>
69. Rumunija	0,42	57. Mađarska	0,45	58. Hrvatska	0,37	<b>42. Grčka</b>	<b>0,78</b>
72. Grčka	0,42	75. Bugarska	0,33	61. Bugarska	0,37	<b>48. Bosna i Hercegovina</b>	<b>0,76</b>
96. Srbija i CG	0,26	80. Rumunija	0,30	67. Moldavija	0,34	<b>49. Bugarska</b>	<b>0,75</b>
98. Bugarska	0,24	97. Moldavija	0,22	73. Srbija i CG	0,30	<b>57. Slovenija</b>	<b>0,72</b>
100. Bosna i Hercegovina	0,23	101. Srbija i CG	0,18	81. Bosna i Hercegovina	0,25	<b>62. Hrvatska</b>	<b>0,70</b>
104. Moldavija	0,19	106. Albanija	0,15	93. Albanija	0,21	<b>71. Albanija</b>	<b>0,66</b>
111. Albanija	0,11	111. Bosna i Hercegovina	0,10	94. Rumunija	0,21	<b>75. Moldavija</b>	<b>0,65</b>

Izvor: Alberto Portugal-Perez, John S. Wilson, "Export and Trade Facilitation Reform — Hard and Soft Infrastructure", *Policy Research Working Paper 5261*, World Bank, April 2010, Washington, p. 46-49.

Zemlje regiona ostvaruju izuzetno nizak nivo indikatora *ICT*, čija se vrednost kreće od 0,57 pa do samo 0,11 u slučaju Albanije. Srbija sa ostvarenih 0,26, ostvaruje prosečnu vrednost u regionu. Slična je situacija i kada je u pitanju *Fizička infrastruktura*, što upućuje na zaključak da je nivo indikatora Meke infrastrukture, a naročito četvrtog indikatora Efikasnosti transporta i carinske službe, na znatno višem nivou u odnosu na indikatore Tvrde infrastrukture, kao i da je zbog toga oblast Meke infrastrukture više doprinela poboljšavanju izvoznih performansi Srbije u odnosu na Tvrdu infrastrukturu, koja zahteva značajnija ulaganja i reforme u odnosu na Meku infrastrukturu.

Iako se samo jedan deo **LPI** odnosi na ocenu rada carinske službe, ostale komponente sadrže još neke od značajnih odrednica izgradnje trgovinskog kapaciteta svake zemlje, tako da se LPI za Srbiju može posmatrati kao ocena stanja logistike u celosti. Zemlje regiona CEFTA, među kojima se nalazi i Srbija, ostvaruju uglavnom prosečan broj bodova LPI, koji prelazi 2,50 i u skladu sa tim, ne nalaze se u samom vrhu LPI liste, već na središnjim pozicijama. Na tim pozicijama, zemlje ovog regiona se i nalaze zahvaljujući činjenici da se radi o regionu u kom je primenjeno više programa sa ciljem Olakšavanja međunarodne trgovine, naročito usmerenih ka modernizaciji rada carinske službe.

Tabela broj 45: Rang i broj bodova na listi LPI koje ostvaruju zemlje Jugoistočne Evrope

<b>Zemlja</b>	<b>LPI rang</b>	<b>Broj bodova LPI</b>
Rumunija	59	2,84
Bugarska	63	2,83
Makedonija	73	2,77
Hrvatska	74	2,77
<b>Srbija</b>	<b>83</b>	<b>2,69</b>
Bosna i Hercegovina	87	2,66
Moldavija	104	2,57
Crna Gora	121	2,43

Izvor: IBRD, WB, *Connecting to Compete — Trade Logistics in the Global Economy — The Logistics Performance Index and Its Indicators*, International Bank for Reconstruction and Development, World Bank, Washington, 2010, p. VIII.

Poboljšanje pozicije na LPI listi, za sve zemlje regiona, pa i za Srbiju, predstavlja važan preduslov za povećanje vrednosti i obima spoljne trgovine. U regionu nema većih razlika kada je u pitanju broj LPI bodova. Ipak, gubitak od samo 0,1 ima za posledicu gubitak bar desetak mesta na LPI listi, što je najočiglednije upravo u okviru kategorije zemalja sa prosečnom pozicijom u odnosu na ukupan broj od 155 zemalja. Ukoliko se uporedi primer Bugarske i Srbije, može se uočiti **da se 2010. godine, Srbija nalazila na 83. mestu sa 2,69 bodova na listi LPI**, a Bugarska sa 2,83 boda na znatno povoljnijoj 63. poziciji. Razlika od samo 0,14 bodova uslovlila je gubitak od čak 20 pozicija. Obrnuto, neznatno povećanje LPI bodova, upravo u kategoriji zemalja CEFTA, moglo bi uticati na značajno poboljšanje pozicije na LPI listi svake od navedenih zemalja. S

obzirom da ulaganja u izgradnju infrastrukture zahtevaju velika sredstva, upravo ulaganja u modernizaciju rada carinske službe predstavljaju mogućnost za povećanje LPI bodova i poboljšavanje pozicije zemalja CEFTA na LPI listi.

Na osnovu podataka naredne tabele o kretanju indeksa **ETI** tokom perioda od samo godinu dana, uočavamo da je većina zemalja iz regiona Jugoistočne Evrope, ili zemalja koje su prošle proces tranzicije, popravila svoju poziciju za bar jedno mesto. S obzirom da nisu bile uključene u analizu i izradu ETI 2009. godine, ne može se sagledati da li su Srbija i Crna Gora popravile svoje pozicije ili ne, tokom 2010. godine. Ipak, ***pozicija Srbije koja se nalazila na 67. mestu, od 125 zemalja, tokom 2010. godine i na 71. mestu 2012. godine svakako da bi mogla biti i bolja***, imajući u vidu rezultate nekih bivših jugoslovenskih republika, koje se nalaze među prvih 50 zemalja. Gotovo isti zbir koji je Srbija ostvarila 2010. godine kao i 2012. godine, ukazuje na činjenicu da nije došlo do pogoršanja uslova za obavljanje trgovine u slučaju Srbije, ali je usled aktivnosti drugih zemalja koje su ovaj proces olakšale, došlo do gubitka nekoliko mesta na rang listi, u slučaju Srbije. Kazahstan je u ovako kratkom periodu izgubio čak 17 mesta na listi.

Tabela broj 46: Položaj Srbije prema ETI za 2012, 2010. i 2009. godinu, u odnosu na zemlje u susjedstvu i zemlje koje su prošle proces tranzicije

Zemlja	ETI 2012. godine		ETI 2010. godine		ETI 2009. godine
	Pozicija	Zbir	Pozicija	Zbir	Pozicija
Estonija	26	4,85	23	4,90	22
Slovenija	33	4,65	35	4,68	31
Crna Gora	39	4,46	43	4,47	-
Češka Republika	41	4,42	42	4,47	36
Litvanija	45	4,39	41	4,48	40
Hrvatska	46	4,39	45	4,45	39
Mađarska	47	4,39	49	4,30	38
Poljska	48	4,37	58	4,16	57
Albanija	49	4,36	59	4,13	63
Letonija	52	4,31	46	4,39	44
Slovačka Republika	55	4,29	47	4,36	46
Makedonija	61	4,13	56	4,16	68
Grčka	67	4,07	55	4,17	47
Rumunija	69	4,02	54	4,18	54
<b>Srbija</b>	<b>71</b>	<b>3,97</b>	<b>67</b>	<b>3,98</b>	-
Bugarska	74	3,93	78	3,87	72
Bosna i Hercegovina	80	3,87	80	3,85	102
Ukrajina	86	3,79	81	3,84	71
Kazahstan	105	3,50	88	3,74	93
Ruska Federacija	112	3,41	114	3,37	109

Izvor: World Economic Forum, *The Global Enabling Trade Report 2010*, Geneva, 2010, p. 9, and World Economic Forum, *The Global Enabling Trade Report 2012 — Reducing Supply Chain Barriers*, Geneva, 2012, p. XVII.

Pozicija Srbije na 67. mestu, prema ETI iz 2010. godine i 71. mesto iz 2012. godine, dobijena je kao prosek četiri podindeksa, od kojih je *Pristup tržištu* podindeks prema kom je Srbija 2010. godine rangirana na visokom 42. mestu. Ukoliko se podindeksi posmatraju pojedinačno, na nešto lošijoj poziciji, na 64. mestu, Srbija se nalazi kada je u pitanju podindeks *Carinska služba*. Na osnovu pozicije Srbije koja se, kada je u pitanju *Transportna i komunikaciona infrastruktura*, nalazi na 76. mestu, kao i na osnovu dalekog 89. mesta na kom se Srbija nalazi kada je u pitanju podindeks *Poslovnog okruženja*, zaključujemo da su ova dva podindeksa dosta uticala na pogoršanje pozicije



Srbije prilikom rangiranja prema ETI. Za razliku od Srbije, koja je visoko kotirana kada je u pitanju podindeks Pristup tržištu, četiri zemlje iz ove grupacije koje se nalaze na najboljim pozicijama prema ukupnom ETI, Estonija, Slovenija, Litvanija i Češka su veoma nisko rangirane kada je u pitanju Pristup tržištu.

Tabela broj 47: Struktura ETI sa četiri podindeksa i pojedinačno rangiranje i bodovanje prema podindeksima 2010. godine

	Podindeksi							
	Pristup tržištu		Carinska služba		Transportna i komunikaciona infrastruktura		Poslovno okruženje	
Zemlja	Pozicija	Zbir	Pozicija	Zbir	Pozicija	Zbir	Pozicija	Zbir
Estonija	83	3,83	<b>11</b>	<b>5,74</b>	31	4,70	23	5,31
Slovenija	88	3,78	<b>27</b>	<b>5,16</b>	29	4,76	29	5,00
Litvanija	70	3,97	<b>38</b>	<b>4,73</b>	34	4,63	52	4,58
Češka Republika	105	3,71	<b>32</b>	<b>4,87</b>	36	4,61	43	4,68
Crna Gora	24	4,86	<b>55</b>	<b>4,19</b>	55	3,87	33	4,96
Hrvatska	28	4,77	<b>60</b>	<b>4,11</b>	38	4,53	63	4,39
Letonija	80	3,87	<b>40</b>	<b>4,64</b>	39	4,44	50	4,60
Slovačka Republika	103	3,72	<b>49</b>	<b>4,50</b>	32	4,69	56	4,53
Mađarska	108	3,68	<b>34</b>	<b>4,83</b>	41	4,14	54	4,56
Rumunija	82	3,85	<b>43</b>	<b>4,59</b>	59	3,81	57	4,49
Grčka	75	3,91	<b>71</b>	<b>3,92</b>	35	4,63	72	4,23
Makedonija	38	4,62	<b>75</b>	<b>3,77</b>	50	3,97	67	4,29
Poljska	93	3,77	<b>42</b>	<b>4,61</b>	51	3,97	68	4,28
Albanija	21	4,96	<b>59</b>	<b>4,11</b>	87	3,25	73	4,22
<b>Srbija</b>	<b>42</b>	<b>4,53</b>	<b>64</b>	<b>4,06</b>	<b>76</b>	<b>3,47</b>	<b>89</b>	<b>3,85</b>
Bugarska	76	3,90	<b>72</b>	<b>3,88</b>	49	4,00	99	3,68
Bosna i Hercegovina	44	4,50	<b>90</b>	<b>3,42</b>	75	3,48	84	3,99
Ukrajina	30	4,76	<b>106</b>	<b>3,12</b>	71	3,56	86	3,90
Kazahstan	53	4,35	<b>121</b>	<b>2,46</b>	44	4,13	80	4,04
Ruska Federacija	125	2,68	<b>109</b>	<b>2,99</b>	48	4,00	92	3,79

Izvor: World Economic Forum, *The Global Enabling Trade Report 2010*, Geneva, 2010, pp. 10-11.

Od sva četiri podindeksa, svakako da je drugi po redu, odnosno, podindeks *Carinska služba* najmerodavniji za procenu stepena izgrađenosti trgovinskog kapaciteta, koji onemogućuje nastanak i primenu administrativnih proceduralnih carinskih barijera. Prema oceni Carinske službe, zemlje poput Estonije, Slovenije, Češke, Mađarske, Rumunije i Poljske, ostvarile su najviše pozicije upravo sa podindeksom Carinska služba. Estonija se nalazi na visokom 11. mestu, a Slovenija na 27. mestu, što je daleko bolja pozicija od njihove ETI pozicije, gde je Estonija na 23. mestu, a Slovenija na 35. mestu. Srbija se pri oceni Carinske službe nalazi na 64. mestu, što se ne razlikuje značajnije od njene ETI pozicije na 67. mestu. Dakle, prva dva podindeksa poboljšavaju poziciju Srbije i doprinose ostvarenju njenog 67. mesta, dakle Pristup tržištu, značajnije, ali postoji i doprinos Carinske službe. Ostala dva podindeksa, naročito Poslovno okruženje, prema kom se Srbija nalazi na dalekom 89. mestu, svakako da negativno utiču na ETI pozicioniranje Srbije. I u slučaju Carinske službe, Srbija je osvojila zbir od preko 4, odnosno, 4,06, što ne predstavlja veliku razliku u odnosu na najbolje pozicioniranu Estoniju sa 5,74 i Sloveniju sa 5,16. Iako se Srbija nalazi na 64. mestu kada je u pitanju Carinska služba, sa zbirom od 4,06, možemo zaključiti da ta pozicija predstavlja dobar osnov za dalje unapređenje, kao i da ne odstupa u odnosu na zemlje regiona, a nema ni velikih razlika u odnosu na najbolje pozicionirane zemlje, s obzirom da nijedna zemlja u svetu nema zbir od punih 7, već maksimalno Singapur-6,56, Švedska-6,34 i Danska -6,22.

Kada se podindeks Carinska služba, prema kom se Srbija nalazi na 64. mestu i to sa zbirom od 4,06, razloži na tri stuba, čiji prosek upravo daje podindeks Carinska služba, dobija se sledeća slika:

- Efikasnost carinske službe ocenjena je sa 4,12, što je Srbiji donelo 64. mesto.
- Efikasnost spoljnotrgovinskih procedura ocenjena je sa 4,62, što je Srbiji donelo 68. mesto,
- Verovatno je da bi pozicija Srbije kada se posmatra podindeks Carinska služba, bila znatno povoljnija, da stub–Transparentnost carinske službe nije ocenjena sa samo 3,44, čime se Srbija našla na 68. mestu.

Tabela broj 48: ETI 2010 — Podindeks Carinska služba

	Carinska služba		Stubovi					
			Efikasnost carinske službe		Efikasnost spoljnotrgovinskih procedura		Transparentnost carinske službe	
Zemlja	Pozicija	Zbir	Pozicija	Zbir	Pozicija	Zbir	Pozicija	Zbir
Estonija	11	5,74	9	5,81	7	6,10	24	5,30
Slovenija	27	5,16	14	5,62	67	4,62	25	5,23
Litvanija	38	4,73	39	4,67	34	5,28	40	4,26
Češka Republika	32	4,87	23	5,36	41	5,11	45	4,15
Crna Gora	55	4,19	74	3,89	49	4,94	54	3,74
Hrvatska	60	4,11	54	4,25	74	4,49	59	3,57
Letonija	40	4,64	45	4,45	27	5,43	50	4,02
Slovačka Republika	49	4,50	25	5,14	81	4,33	49	4,04
Mađarska	34	4,83	16	5,49	53	4,83	44	4,16
Rumunija	43	4,59	32	4,82	48	4,95	51	4,01
Grčka	71	3,92	88	3,50	63	4,70	61	3,54
Makedonija	75	3,77	108	2,87	59	4,76	58	3,68
Poljska	42	4,61	58	4,20	37	5,23	38	4,38
Albanija	59	4,11	49	4,36	62	4,71	73	3,27
<b>Srbija</b>	<b>64</b>	<b>4,06</b>	<b>64</b>	<b>4,12</b>	<b>68</b>	<b>4,62</b>	<b>68</b>	<b>3,44</b>
Bugarska	72	3,88	63	4,15	83	4,30	77	3,19
Bosna i Hercegovina	90	3,42	106	2,90	58	4,77	108	2,60
Ukrajina	106	3,12	110	2,86	98	3,78	102	2,72
Kazahstan	121	2,46	103	2,97	125	1,37	81	3,03
Ruska Federacija	109	2,99	85	3,61	110	2,87	115	2,50

Izvor: World Economic Forum, *The Global Enabling Trade Report 2010*, Geneva, 2010, pp. 14-15.

Ukoliko bi se podindeks Carinska služba, sagledavao još detaljnije od podele ovog podindeksa na tri stuba, mogla bi se sva tri stuba dalje razložiti na varijable koje utiču na njegove performanse. Na osnovu podataka naredne tabele, uočavamo da se drugi stub podindeksa Carinska služba, sastoji od dve varijable i da prva varijabla koja ukazuje na postojeći Stepen opterećenja učesnika u spoljnotrgovinskom poslu, nastalog

usled primene carinske procedure govori o slabim performansama oblasti koja zahteva dodatna ulaganja, jer na skali od 1-7, Srbija ima ostvarenih samo 3,3 i udaljeno 96. mesto. Za razliku od ove varijable, Indeks carinske usluge ukazuje na postojanje konkurentne prednosti, jer na skali od 0-12, Srbija ima osvojenih 8,3, kao i 40. mesto na listi od 125 zemalja. Treći stub-Efikasnost spoljnotrgovinskih procedura ukazuje na nekoliko bitnih činjenica. Prvo, mogla bi se povećati efikasnost carinske kontrole, s obzirom na podatak da na skali od 1-5, Srbija ima samo 2,2 i osvojeno udaljeno 99. mesto. Zatim, pažnju privlače i izuzetno visoki troškovi kako uvoza, tako i izvoza, koji su 3-4 puta veći u odnosu na najbolje plasirani Singapur. Ipak, u okviru ovog trećeg stuba, postoje evidentirani elementi konkurentne prednosti, koja se sagledava prvenstveno u relativno malom broju dana potrebnih za obavljanje uvoza i još manji broj dana potrebnih za obavljanje izvoza. I broj dokumenata potrebnih za obavljanje uvoza i to samo 6, dovodi Srbiju na visoko 37. mesto, dok joj isti broj dokumenata potrebnih za izvoz, donosi 47. mesto. Dakle, u slučaju Srbije, potreban je podjednak broj dokumenata i za izvoz i za uvoz, a 10 mesta razlike u poziciji koju je Srbija osvojila, ukazuje na to da je u ostalim zemljama u kojima se traži isti broj dokumenata za izvoz, u slučaju uvoza, potrebno daleko više dokumenata.

Tabela broj 49: Varijable koje utiču na formiranje tri stuba podindeksa Carinska služba Srbije

Stubovi podindeksa Carinska služba i njihove varijable	Pozicija na listi 125 zemalja	Konkurentska prednost(+) ili nedostatak (-)	Zbir
<b>2. stub: Efikasnost carinske službe</b>			
- Stepen opterećenja usled primene carinskih procedura (0-7/najbolje)	96	-	3,3
- Indeks carinske usluge (0-12/najbolje)	40	+	8,3
<b>3. stub: Efikasnost spoljnotrgovinskih procedura</b>			
- Efikasnost carinske kontrole (1-5/najbolje)	99	-	2,2
-Vreme potrebno za uvoz, (dani)	37	+	14
-Dokumenta potrebna za uvoz (broj)	37	+	6
-Troškovi uvoza, po kontejneru, u USD	88	-	1 559
- Vreme potrebno za izvoz, (dani)	31	+	12
- Dokumenta potrebna za izvoz (broj)	47	+	6
-Troškovi izvoza, po kontejneru, u USD	85	-	1 398
<b>4. stub: Transparentnost carinske službe</b>			
- Neregularna plaćanja prilikom realizacije spoljnotrgovinskih poslova (1-7/najbolje)	65	-	3,8
- Indeks procene korupcije-CPI (0-10/najbolje)	67	-	3,5

Izvor: Izvor: World Economic Forum, *The Global Enabling Trade Report 2010*, Geneva, 2010, p. 239.

Četvrti stub — Transparentnost carinske službe sa obe varijable ukazuje na postojanje konkurentskih nedostataka. Prvo, na skali od 1-7, kada se procenjuje postojanje Neregularnih plaćanja prilikom realizacije spoljnotrgovinskih poslova, Srbija ostvaruje 3,8, a još veći problem predstavlja druga varijabla. *Transparency International* je stvorio **Indeks procene korupcije** (*Corruption Perception Index* — **CPI**) koji je objavljen i za 2010. godinu. Vrednost ovog indeksa se može posmatrati i individualno, a i kao još jedne varijable koja utiče na upravo pomenuti ETI. Dakle, CPI utiče na ETI tako što se koristi prilikom izračunavanja ETI, kao jedna od dve važne varijable za stub broj 4, a to je Transparentnost carinske službe. Dalje, u okviru ETI, stub broj 4 je jedan od tri stuba koja grade podindeks broj 2, a to je Carinska služba. **Prema CPI, Srbija se nalazi tek na 78. mestu**, s obzirom na činjenicu da se ostale zemlje iz regiona nalaze na



klasifikacije svih problema koji u značajnoj meri mogu uticati na poslovanje preduzeća. S obzirom da se među 15 značajnih faktora koji utiču na rad preduzeća nalazi i pitanje carinske službe, to je još jedna potvrda da je izgradnja institucionalnog trgovinskog kapaciteta neophodan faktor razvoja preduzeća, a i država u kojima im se nalazi sedište. Ovim pregledom se kvantifikuju napori i rezultati zemalja koje su prošle ili se još uvek nalaze u procesu tranzicije, svrstane u regione, a pregled je urađen na osnovu intervjua sa vlasnicima i menadžerima odabranih preduzeća. Carinske procedure se u ovom slučaju pojavljuju kao jedna od 15 oblasti koje utiču na formiranje odgovarajućeg poslovnog okruženja. Formirana je skala od pet nivoa koji ukazuju od 0 do 5, na povećanje uticaja datog kriterijuma na stvaranje prepreka za funkcionisanje poslovnog okruženja.<sup>457</sup> Tako na skali, vrednost od 0 ukazuje na prepreku koja ne postoji, vrednost od 1, na prepreku koja nema velikog značaja, vrednost od 2, na prepreku skromnog značaja, vrednost od 3, na značajnu prepreku i vrednost od 4, na veoma ozbiljnu prepreku.

---

<sup>457</sup> EBRD, World Bank, *World Management Survey — Transition Report 2009*, Washington, 2009, p. 97.

Tabela broj 51: BEEPS IV za 2008-2009. godinu, prema regionima

Oblast	Ukupno tranzicione privrede	Centr. Evropa i Balt. Rep.	<b>Jugoistočna Evropa</b>	Istočno-evropske zemlje	Rusija	Centralna Azija	Turska
Pristup finansijama	1,55	1,3	<b>1,6</b>	1,7	1,9	1,7	1,0
Pristup zemljištu	1,2	0,9	<b>1,0</b>	1,7	2,0	1,3	0,4
Dozvole za poslovanje	1,3	1,1	<b>1,2</b>	1,3	1,5	1,3	1,4
Korupcija	1,8,	1,4	<b>1,8</b>	1,9	2,2	1,8	2,0
Kriminal, krađa, narušavanje poretka	1,4	1,3	<b>1,2</b>	1,7	1,9	1,7	0,7
<b>Carinska i spoljnotrgovinska regulativa</b>	<b>0,9</b>	<b>0,6</b>	<b>0,9</b>	<b>1,2</b>	<b>1,0</b>	<b>1,1</b>	<b>0,8</b>
Električna energija	1,6	1,4	<b>1,3</b>	1,7	2,0	1,9	1,1
Funkcionisanje sudstva	1,3	1,2	<b>1,4</b>	1,3	1,3	1,2	1,1
Nedovoljno kvalifikovana radna snaga	1,7	1,5	<b>1,3</b>	1,7	2,4	1,8	1,5
Regulativa radne snage	0,9	1,2	<b>1,0</b>	0,8	0,9	0,6	0,9
Politička nestabilnost	1,9	1,8	<b>1,9</b>	2,0	2,0	1,6	2,5
Konkurencija na tržištu	1,6	1,4	<b>1,6</b>	1,7	1,3	1,5	1,7
Poreska služba	1,5	1,5	<b>1,5</b>	1,5	1,5	1,4	1,4
Poreske stope	2,2	2,2	<b>1,9</b>	2,2	2,4	2,1	2,4
Transport	1,2	1,0	<b>0,9</b>	1,3	1,6	1,3	0,9

Izvor: EBRD, World Bank, *World Management Survey — Transition Report 2009*, Washington, 2009, p. 97.

Na osnovu podataka prethodne tabele, uočavamo da su *carinske procedure prikazane kao prepreke koje nemaju veliki značaj za stvaranje adekvatnog poslovnog okruženja, u zemljama Jugoistočne Evrope*, s obzirom da se vrednost kreće od 0,6-1,2, a ukupno 0,9 za sve zemlje u tranziciji. Ali, s obzirom da nijedan indikator nema vrednost 4, što



bi ukazalo na veoma ozbiljnu prepreku, a retko koji prelazi i 2, što ukazuje na prepreku skromnog uticaja, onda vrednost od 0,9 ipak ukazuje na ozbiljniju barijeru. Naročito ako uporedimo sa sličnim pokazateljima i to od 1,2 u slučaju Kriminala, krađe, narušavanja poretka, ili 0,9 za Transport, ili pak 1,2 u slučaju Dozvola za poslovanje i sve to kada su upravo u pitanju zemlje Jugoistočne Evrope.

## ZAKLJUČAK

Druga polovina dvadesetog veka nazvana je zlatnim dobom međunarodne trgovine. Pojava multilateralnog pristupa liberalizaciji međunarodne trgovine, svoju konkretizaciju doživela je donošenjem Opšteg sporazuma o carinama i trgovini. Gotovo pola veka, pod okriljem ovog Sporazuma vođeno je osam rundi pregovora. Njihov glavni rezultat jeste značajno smanjenje carina, kao tada, uočene glavne barijere u međunarodnoj trgovini. Tokom trajanja GATT-a, najveću pažnju privlačile su carinske barijere i prvi naponi u oblasti regulisanja međunarodne trgovine, usmereni su upravo ka njihovom smanjenju. S obzirom da su paralelno sa težnjom da se ostvari potpuna liberalizacija međunarodne trgovine, postojale i protekcionističke težnje mnogih zemalja, sa smanjenjem uloge carina kao instrumenta zaštite domaće proizvodnje, mogla se primetiti povećana uloga necarinskih mera u međunarodnoj trgovini. Njihova primena je uočena i za vreme GATT-a, uključene su i kao tema za pregovore tokom poslednjih rundi, čak su doneti i Sporazumi kojim je ova oblast, doduše samo delimično, regulisana i pre nastanka Svetske trgovinske organizacije. I dok su carine jedna homogena kategorija, necarinske barijere svoju heterogenost iskazuju i u prvim decenijama dvadesetprvog veka, menjajući pojavne oblike i dodajući u svoje okvire neke do tada opravdano korišćene mere, ali bitno izmenjenih namena. Porast primene necarinskih mera nastao je kao posledica smanjenja carina, čak i njihove eliminacije, s obzirom na stalno postojanje protekcionističkih težnji. Merenje uticaja primene necarinskih barijera otežano je usled njihove heterogenosti, velikog broja pojavnih oblika, nedovoljne transparentnosti njihove primene, ali su istraživanja pokazala da njihovom primenom nastaju ograničenja međunarodnoj trgovini ekvivalentna čak i desetostruko višem nivou od prosečnih carina.

I dok carine kao carine postoje već vekovima, necarinske barijere menjaju svoje pojavne oblike, naročito poslednjih decenija, od kako je primećena njihova intenzivnija upotreba. Istorijat njihovog nastanka i oblast primene, predstavljaju dva osnovna kriterijuma za klasifikaciju necarinskih barijera u međunarodnoj trgovini. Najpoznatija i decenijama primenjivana jeste grupa necarinskih barijera koje su se toliko dugo upotrebljavale, da su već postale i „tradicionalne“, kako sam njihov naziv kaže. Ujedno,

to su i necarinske barijere za koje postoji regulativa još iz vremena GATT-a, koja je inkorporirana u pravila WTO i primenjuju je sve članice ove organizacije. Regulisanjem carina na međunarodnom nivou, otvorio se novi prostor za potrebe naraslog protekcionizma, pa su na scenu međunarodne trgovine izašli „glumci zamene“, nastupajući kao tehničke, ali i administrativne necarinske barijere. Tehničke barijere vode poreklo iz primene različitih propisa i nacionalnih standarda, a na prvi pogled, za cilj su imale zaštitu tržišta zemalja uvoznica, najčešće njene životne sredine, kao i zdravlja i bezbednosti ljudi, životinja i biljaka, ali se često prilikom same primene, pretvaraju u protekcionističku zaštitu i postaju prepreka za izvoz naročito na tržišta Razvijenih zemalja. U okviru ove kategorije necarinskih barijera, svojom posebnosću, ističe se grupa Sanitarnih i fitosanitarnih mera, koje su prvenstveno okrenute zaštiti zdravlja ljudi, životinja i zaštiti bilja, ali se u samom načinu administriranja pretvaraju u treću kategoriju necarinskih barijera, odnosno, administrativne proceduralne necarinske barijere.

I dok su tradicionalne necarinske barijere, regulisane sporazumima koji su inkorporirani u okvire Sporazuma WTO, a tehničke samo delimično, takođe Sporazumima WTO, koji se samo delimično primenjuju i procesom međunarodne standardizacije, administrativne necarinske barijere su ostale neregulisane multilateralnim trgovinskim pravilima. Iako je WTO preuzela, ali i inicirala stvaranje nekoliko pojedinačnih sporazuma sa ciljem da se spreči, ili bar, smanji dejstvo administrativnih barijera, učesnici u međunarodnoj trgovini i tvorci spoljnotrgovinskih politika i dalje intenzivno navode ovu vrstu kao značajnu barijeru međunarodnoj trgovini. Razlog tome jeste činjenica da još uvek nije donet jedan sveobuhvatan sporazum na multilateralnom nivou, iako je pokrenuta inicijativa WTO. Ukoliko se prihvati prošlogodišnji pripremljen Nacrt sporazuma o Olakšavanju međunarodne trgovine i preraste u Sporazum, to će umnogome izmeniti odvijanje međunarodne trgovine i ostvariti uticaj na spoljnotrgovinske politike zemalja članica WTO.

Administrativne proceduralne necarinske barijere vezane su za dostignuti stepen efikasnosti i efektivnosti rada carinske službe i sa njom povezanih inspektorata i državnih agencija svake zemlje čija preduzeća učestvuju u međunarodnoj trgovini.

Jedan od osnovnih razloga postojanja administrativnih barijera u međunarodnoj trgovini, pored njihove smišljene upotrebe u protekcionističke svrhe naročito od strane Razvijenih zemalja, jeste i nedovoljno izgrađen institucionalni trgovinski kapacitet, odnosno, nedostatak institucija i organa neophodnih za razvoj međunarodne trgovine, što je imanentno uglavnom Zemljama u razvoju. Posebnu opasnost predstavlja činjenica da su mnoge od carinskih formalnosti uvedene iz opravdanih razloga, kako bi se stekao tačan uvid u sve ono što ulazi u određenu zemlju i kako bi se naplatile realne carinske dažbine, a ne sa namerom da se stvore prepreke uvozu, pa su se ipak pretvorile u ozbiljne barijere, upravo usled nedovoljnog stepena izgrađenosti institucionalnog trgovinskog kapaciteta. Pribavljanje različitih potvrda, neophodnih da se ispoštuju zahtevi carine, predstavlja barijeru trgovini jer poskupljuje samu trgovinu i dovodi do zadržavanja robe u carinarnicama, zbog čega roba gubi na kvalitetu i kvantitetu i na taj način postaje barijera. To je naročito očigledno u zemljama u kojima postoji komplikovana i nedovoljno efikasna carinska i administrativna procedura, naročito kada je u pitanju dokazivanje porekla robe, procedura koja je često neautomatizovana, u zemljama u kojima procena carinske vrednosti značajno odstupa od tržišne vrednosti robe, u kojima je carinski postupak dugotrajan i utiče na stvaranje „zagušenja“ trgovinskih tokova. Ova grupa barijera predstavlja veliko ograničenje u trgovini između samih DC, ali i prilikom trgovine DC sa Razvijenim zemljama.

Osnovni preduslov za smanjenje uticaja, ili čak i ukidanje primene administrativnih proceduralnih necarinskih barijera, jeste izgradnja adekvatnog institucionalnog trgovinskog kapaciteta, čiji je osnovni nosilac upravo carinska služba. Protekle dve decenije došlo je do mnogobrojnih reformi rada carinskih službi zemalja širom sveta. S obzirom na različite polazne osnove i procesi reformi su se razlikovali prema zemljama i regionima u kojima se one nalaze. Najčešće je primenjivano po nekoliko narednih instrumenata za skraćivanje trajanja carinskog postupka u pojedinačno posmatranim zemljama: intenziviranje upotrebe informacione tehnologije, automatizacija carinske službe, upotreba pristupa „Jedinstveni šalter“, podnošenje spoljnotrgovinskih dokumenata elektronskim putem, obavljanje carinskog postupka pre pristizanja robe, zajedničke carinske ispostave za više inspeksijskih službi i agencija, upravljanje rizikom u okviru carinske procedure, obavljanje revizorske kontrole nakon napuštanja

carinarnice. Pored obavezne automatizacije, u radu carinske službe zemalja koje su izvršile reforme, najznačajniji rezultati u pogledu skraćivanja trajanja carinskog postupka, postignuti su zahvaljujući primeni Sistema za upravljanje rizikom, kao i koncepta zasnovanog na pristupu „Jedinstveni šalter“.

Početak novog veka, uočeno je da je nedovoljno izgrađen trgovinski i transportni kapacitet u mnogim Zemljama u razvoju, a naročito u Najmanje razvijenim zemljama u razvoju, koji je neophodan za učestvovanje u multilateralnom sistemu međunarodne trgovine i ostvarenje koristi od primene sporazuma WTO, ujedno i osnovni razlog njihovog nedovoljnog učestvovanja upravo u međunarodnoj trgovini. Iz tog razloga je pod okriljem WTO, u okviru Razvojne runde iz Dohe, a tokom Ministarske konferencije u Hong Kongu i pokrenuta najsveobuhvatnija inicijativa koja bi se odnosila na pružanje pomoći DC, a naročito LDC da izgrade neophodan trgovinski kapacitet, kako bi preuzele aktivniju ulogu na međunarodnom tržištu. Sam naziv Programa pomoći za razvoj međunarodne trgovine ukazuje upravo na osnovni cilj inicijative, a to je pružanje pomoći DC u prevazilaženju strukturalnih ograničenja i nedostatka neophodnog institucionalnog trgovinskog kapaciteta, što im u velikoj meri predstavlja ozbiljnu barijeru uključivanja u tokove liberalizacije međunarodne trgovine i ubiranju koristi po tom osnovu. Namera idejnih tvoraca samog Programa je bila i da se utiče na smanjenje jaza koji decenijama tinja između DC i Razvijenih zemalja, što je najočiglednije tokom održavanja samih Ministarskih konferencija WTO.

Inicijativa AfT je pokrenuta na multilateralnom nivou, ali se njena realizacija i konkretizacija ciljeva sprovode na regionalnom nivou. Proces počinje održavanjem prvih sastanaka radi organizovanja pružanja pomoći trgovini u datom regionu, na kojima se definišu prioritete Programa za dati region, a svim regionima u kojima je došlo do primene mera Programa, ciljevi su slični i odnose se na uključivanje privatnog kapitala i poboljšavanje javno-privatne saradnje, zatim na uključivanje Malih i srednjih preduzeća radi dostizanja njihove veće konkurentnosti, ali prvenstveno na povećanje ulaganja radi poboljšavanja stanja trgovinskog i transportnog kapaciteta, kao osnovnih elemenata procesa Olakšavanja međunarodne trgovine, kako na regionalnom, tako i na međunarodnom nivou. U većini regiona sveta pored međunarodnih institucija, učesnici

u realizaciji ciljeva Programa su i regionalne razvojne banke, kao i predstavnici javnog i privatnog kapitala. Posljednjih nekoliko godina uočeno je povećanje učešća sredstava namenjenih Programu AfT u okviru Razvojnog programa, što ukazuje na porast značaja međunarodne trgovine kao važnog elementa ukupnog privrednog razvoja.

Zbog same prirode administrativnih carinskih barijera, mnogobrojne istraživačke studije ne mogu da pruže jedinstveni podatak o njihovom stvarnom uticaju. Tu procenu posebno otežava i činjenica da je nastanak ovih barijera uglavnom uslovljen nedovoljno izgrađenim institucionalnim trgovinskim kapacitetom, čiji je uticaj tek veoma teško kvantitativno izraziti. Naročito ukoliko se uzme u obzir da je i nedostatak transportnog kapaciteta u mnogim zemljama povezan sa nedostatkom trgovinskog kapaciteta. Većina izloženih modela i studija u okviru glavnih indikatora, indeksa, ili modela, kao glavne komponente, navodi i elemente važne za izgradnju trgovinskog, ali i transportnog kapaciteta.

Kvantitativna ispitivanja uticaja mera iz domena Olakšavanja međunarodne trgovine, kao i ispitivanje uticaja različitih logističkih performansi, ili pak uticaj smanjenja transakcionih troškova trgovine, kao i nekih od pojedinačnih kriterijuma koji ukazuju na uticaj kvaliteta rada carinske službe, na povećanje obima i vrednosti međunarodne trgovine, navode na nekoliko zaključaka koji uglavnom pokazuju istu suštinu. Ovi zaključci najveći doprinos mogu pružiti upravo tvorcima spoljnotrgovinske politike, kao i faktorima odlučivanja o izgradnji trgovinskog kapaciteta. Doprinos se sagledava u pogledu ukazivanja na neke od oblasti koje se svojim stepenom važnosti kada je u pitanju smanjenje uticaja administrativnih carinskih barijera na međunarodnu trgovinu, ističu u odnosu na ostale, takođe važne oblasti. Pored toga, ukazuje im se i da postoje oblasti čiji je uticaj veliki, ali bi iznos sredstava neophodnih za ulaganje kako bi se poboljšali neki od glavnih indikatora prevazilazio mogućnosti, a i da se određeni efekat povećanja međunarodne trgovine može postići i sa skromnijim ulaganjima u poboljšavanje nivoa nekih od indikatora, čiji doprinos postoji, ali možda nije najveći. Često je takav primer upravo ulaganje u izgradnju institucionalnog trgovinskog kapaciteta, različito nazvanog u zavisnosti od institucije koja je istraživanje realizovala, ali sa zajedničkim imeniteljem, a to je rad carinske službe. U većini ispitivanih zemalja,

najveći doprinos povećanju obima i vrednosti međunarodne trgovine, pruža ulaganje u izgradnju kapaciteta i to prvenstveno transportnog, ali s obzirom da se radi o velikim ulaganjima, preporuka je višestruko skromnije ulaganje u izgradnju trgovinskog kapaciteta, koje takođe može doprineti povećanju obima i vrednosti međunarodne trgovine, doduše u nešto skromnijem obimu. Opšti zaključak na osnovu istraživanja jeste da ulaganja sa ciljem poboljšanja kvaliteta spoljnotrgovinske logistike, ostvaruju veliki uticaj na povećanje međunarodne trgovine.

Infrastruktura, odnosno, kapacitet, često je bio sinonim za stepen izgrađenosti mreže puteva i pruga i nije oduvek posmatran kao skup dve odvojene kategorije koje čini trgovinski i transportni kapacitet. Decenijama je izgradnja transportnog kapaciteta imala prioritet, s obzirom da je omogućavala povećanje međunarodne trgovine i da je doprinos transporta međunarodnoj trgovini bio nesumnjiv. Ali, sa porastom uloge administrativnih nekarinskih barijera kao velikog ograničenja međunarodnoj trgovini tokom poslednje dve decenije, čiju primenu je omogućavao upravo nedovoljno izgrađen trgovinski kapacitet, novija istraživanja su kao ravnopravnu komponentu uključila i izgradnju institucionalnog trgovinskog kapaciteta. Tako se kao deo „tvrde“ infrastrukture, odnosno, kapaciteta koji značajno utiče na razvoj međunarodne trgovine, nalazi izgradnja puteva, pruga, luka, aerodroma, ali i informaciono-komunikacione tehnologije, a kao deo „meke“ infrastrukture, odnosno, kapaciteta, uključeno je upravljanje carinom, kao i karakteristike postojećeg poslovnog okruženja.

Metodologija Međunarodne banke za obnovu i razvoj zasnovana je na izračunavanju indeksa logističkih performansi i to na osnovu podataka o troškovima i kašnjenju, koji formiraju bazu podataka o različitim zemljama, odnosno o postojanju logističkih nedostataka u svakoj od njih, što omogućava njihovo stalno poređenje, a predstavlja i bazu podataka o postojećim nedostacima logistike, kako bi se to pitanje moglo uvrstiti u okvire predstojećih reformi. Ovaj indeks određuje meru u kojoj zemlje pojedinačno posmatrane, treba da premoste postojeći jaz znanja o poboljšanju karakteristika logistike u međunarodnoj trgovini i da izvrše potrebne reforme, kako bi poboljšale karakteristike svog institucionalnog trgovinskog kapaciteta i na taj način povećale i konkurentnost svojih proizvoda na međunarodnom tržištu. Logističke performanse se procenjuju sa

četiri različita aspekta koja čini infrastruktura, usluge, carinski postupak i vreme potrebno za sprovođenje, kao i pouzadnost lanca nabavke. I ovo istraživanje je ukazalo na značaj rada carinske službe, ali i na često poistovećivanje rada ove službe sa radom ostalih službi i inspektorata, čiji je posao povezan sa radom carinskih organa, ali nije i neodvojiv. Ovo je važno upravo zbog ustanovljene činjenice da se veliki broj pritužbi učesnika u spoljnotrgovinskim poslovima odnosi upravo na rad inspektorata, a ne na rad same carinske službe. Rad carinske službe je, bolje ocenjen u odnosu na rad ostalih službi koje čine granični menadžment.

Metodologija Svetskog ekonomskog foruma takođe ukazuje na stepen izgrađenosti trgovinskog kapaciteta u međunarodnoj trgovini, a zasnovana je na Indeksu omogućavanja međunarodne trgovine, koji se takođe izračunava za veliki broj zemalja i zasnovan je na četiri podindeksa, a oni dalje razloženi na devet stubova koji detaljnije objašnjavaju podindekse. Od četiri podindeksa, a svaki od njih predstavlja po jednu oblast koja ima presudan uticaj na mogućnosti da se uopšte i realizuju spoljnotrgovinski tokovi, izdvaja se podindeks carinske službe, koji omogućuje procenu stepena ostvarenog olakšavanja ulaska i izlaska robe sa date teritorije. I ova analiza je pokazala da najbolje performanse za spoljnu trgovinu ostvaruju upravo relativno male zemlje, sa karakteristično otvorenom privredom, jer njima upravo spoljna trgovina nadoknađuje malo domaće tržište.

Analize pokazuju i da bi u ukupnoj liberalizaciji međunarodne trgovine, najznačajniju ulogu imalo upravo pristupanje i primena mera iz domena procesa Olakšavanja međunarodne trgovine, a pokazuju i različito izražen stepen koristi koje bi bile ostvarene ukoliko bi došlo do smanjenja transakcionih troškova trgovine, upravo zahvaljujući primeni mera iz domena Olakšavanja međunarodne trgovine. Studija „Poslovanje“ Svetske banke kao jedan od devet indikatora poslovne regulative uključuje i mogućnosti za obavljanje spoljne trgovine, prikazane upravo putem ocene efikasnosti rada carinske službe, a izražene putem podataka o troškovima, broju dana i dokumenata neophodnih za okončanje carinskog postupka. Izveštaj sadrži podatke za većinu zemalja sveta, tako da se njihove pozicije mogu porediti iz godine u godinu, ali i međusobno, što najviše doprinosi vladama tih zemalja, koje ovom studijom dobijaju neku vrstu uputstva



za oblasti u kojima treba preduzeti reforme. Kada je u pitanju Spoljna trgovina Srbija, prema rezultatima ove studije, pokazano je da su reformski procesi modernizacije rada carinske službe pružili rezultate upravo iskazane putem smanjenja broja dana i broja dokumenata neophodnih za okončanje carinskog postupka, na nivo na kom se nalaze i mnoge Razvijene zemlje.

Većina izloženih studija ukazala je na slične rezultate i navela na iste, ili komplementarne zaključke, koji prvenstveno predstavljaju uputstvo za primenu novih reformskih procesa. Takođe, sva istraživanja pokazuju da je proces Olakšavanja međunarodne trgovine jedan kompleksan proces, koji se odnosi na stvaranje regulative na multilateralnom nivou, ali i na primenu mera kako bi se ne samo smanjili transakcioni troškovi trgovine, već i skratilo vreme trajanja carinskog postupka, ali i na izgradnju logističke podrške, koja je svakako sama za sebe dovoljno širok i kompleksan pojam. Kada je u pitanju oblast logističkih performansi, one se mogu poboljšati različitim oblicima ulaganja, koja nisu međusobno suprotstavljena, već obrnuto, to su komplementarna ulaganja, a ulaganje u modernizovanje rada carinske službe predstavlja ulaganje čiji je uticaj na povećanje međunarodne trgovine očigledan. Pored transakcionih troškova trgovine, primećen je i uticaj nezvaničnih troškova, nastalih kao rezultat korpucije koja predstavlja pojavu na nekim graničnim prelazima i samim tim ozbiljnu barijeru. Administrativne barijere u međunarodnoj trgovini predstavljaju i izvor ograničenja na koja nailaze Mala i srednja preduzeća, koja su i najbrojniji učesnici u spoljnotrgovinskim poslovima. S obzirom na njihovu ranjivost, ova grupa barijera može uticati na njihovo odustajanje od spoljnotrgovinskih poslova.

Posebno je istaknuta specifičnost položaja Zemalja koje nemaju izlaz na more, a koje su ujedno i DC i upućene na tranzit kako bi učestvovala u međunarodnoj trgovini. Za ove zemlje, a i za one koje to nisu, pitanje tranzita, delimično regulisano TIR Konvencijom, predstavlja jedan od načina da se utiče na Olakšavanje međunarodne trgovine. Pokazano je i da je primena mera iz domena Olakšavanja međunarodne trgovine najznačajnija upravo za ovu kategoriju DC, kako bi prevazišle dodatno ograničenje nastalo usled specifičnog geografskog položaja i ravnopravnije se uključile u međunarodne trgovinske tokove. Na isticanje uloge ovih zemalja i značaja procesa Olakšavanja

međunarodne trgovine uticala je i činjenica da se i Srbija može klasifikovati u ovu grupu zemalja.

Da bi bila doneta regulativa na multilateralnom nivou, koja treba da predstavlja samo okvire u kojima će se dalje kretati nacionalna zakonodavstva zemalja članica Svetske trgovinske organizacije, bilo je potrebno prvo uočiti potrebu za pokretanjem inicijative za Olakšavanje međunarodne trgovine, a zatim i pokrenuti samu inicijativu. Inicijativa je posle nekoliko godina rezultirala nastankom Nacrta Sporazuma, a očekuje se da će nakon pregovora biti donet i Sporazum o Olakšavanju međunarodne trgovine. Pregovori o Olakšavanju međunarodne trgovine su zvanično započeti i definisani u okviru Razvojne runde iz Dohe, a poseban efekat Razvojne runde u oblasti Olakšavanja međunarodne trgovine, očekuje se kada su u pitanju Zemlje u razvoju. Sa aspekta Olakšavanja međunarodne trgovine, uloga DC je zasnovana na tačnom definisanju njihovih prioriteta, koji se uglavnom regionalno razlikuju, upravo da bi se odredio potreban iznos sredstava za ulaganja u izgradnju trgovinskog institucionalnog kapaciteta, jer one ne mogu samostalno obezbediti sva sredstva. Na multilateralnom nivou, upravo sa tim ciljem, pokrenut je i Program pomoći za razvoj međunarodne trgovine, koji se već primenjuje nekoliko godina. Primećeno je da je tokom dve poslednje godine došlo do značajnog povećanja sredstava koja su namenjena upravo Olakšavanju međunarodne trgovine, u okviru odobrenih sredstava za pružanje pomoći trgovini, što govori u prilog uočene aktuelnosti ovog pitanja na multilateralnom nivou.

Pre Svetske trgovinske organizacije, regulisanje pojedinačnih oblasti za koje se očekuje da će biti u potpunosti regulisane novim Sporazumom WTO, bilo je delimično i to uglavnom u okviru nekih od članova GATT-a, kao i u okviru nekoliko Sporazuma donetih pod okriljem WTO koji se nalaze u Aneksu 1A. Inicijativa Svetske trgovinske organizacije za Olakšavanje međunarodne trgovine, predstavlja najsveobuhvatniju inicijativu čiji je cilj uklanjanje preostalih neregulisanih barijera u međunarodnoj trgovini. Sve ostale inicijative pokrenute od strane međunarodnih institucija i organizacija predstavljaju inicijative koje su joj komplementarne i koje ističu značaj određenih ciljeva, najčešće pojedinačno posmatranih.

Nakon nastanka Nacrta Sporazuma WTO o Olakšavanju međunarodne trgovine, a prema strukturi članova Nacrta, identifikovano je dvanaest indikatora procesa Olakšavanja međunarodne trgovine, koji, od zemlje do zemlje, treba da pokažu u koje oblasti je potrebno ulagati kako bi došlo do povećanja obima i vrednosti međunarodne trgovine, kao i da bi došlo do smanjenja troškova trgovine.

Pored WTO koja je stožer pregovora o Olakšavanju međunarodne trgovine i koja je početkom novog veka preuzela na sebe rešavanje ovog pitanja, krajem dvadesetog veka najviše se u ovom domenu isticala Svetska carinska organizacija, koja je zaslužna za stvaranje harmonizovane carinske nomenklature, kao i za donošenje Međunarodne konvencije o pojednostavljenju i harmonizaciji carinskih procedura, odnosno, Kjoto Konvencije. Uloga WCO time nije okončana, već se nastavlja radom na uvođenju koncepta „Jedinstveni šalter“, kao i na pripremama uputstava za upotrebu Jedinstvenog broja isporuke. Zatim, WCO je stvorila i svoj Modela podataka, kao standardizovanu banku podataka za sve vrste transakcija u spoljnotrgovinskom poslu, a koja je rezultat rada ove organizacije u oblasti harmonizacije podataka. S obzirom da i WCO i WTO učestvuju u pružanju tehničke pomoći, naročito DC, tako što organizuju misije posvećene nekom od konkretnih pitanja iz oblasti spoljnotrgovinskog poslovanja, može se zaključiti da je njihov rad u oblasti Olakšavanja međunarodne trgovine komplementaran, a ne međusobno isključujući. Sličan odnos WTO, kao „prva među jednakima“ gradi i sa ostalim međunarodnim insititucijama i organizacijama čija se oblast delovanja odnosi na neki od fragmenata Olakšavanja međunarodne trgovine. Rad Međunarodne trgovinske komore u Parizu je zasnovan upravo na stvaranju pravila, normi, standarda i instrumenata u međunarodnoj trgovini, što je veliki doprinos procesu Harmonizacije i Olakšavanja međunarodne trgovine, kada su u pitanju procedure u spoljnoj trgovini, a radi realizacije tih ciljeva ICC saraduje kako sa WTO, tako i WCO i UN. Ujedinjene nacije takođe pružaju doprinos procesu Olakšavanja međunarodne trgovine i to već decenijama. Doprinos je pružanje podrške uvođenju i primeni koncepta „Jedinstveni šalter“, ali i stvaranje ASYCUDA sistema za upravljanje radom carine, zatim organizovanje višegodišnjih sastanaka, odnosno foruma za diskusije na temu ostvarenog napretka u oblasti Olakšavanja međunarodne trgovine i transporta. I ova institucija je uočila značaj uspostavljanja bliske saradnje između vlada i zvaničnih

institucija jedne zemlje, sa privatnim sektorom. Godinama su UN razvijale sistem Preporuka za obavljanje međunarodne trgovine, a uključene su i u regulisanje međunarodnog transporta opasne robe i to donošenjem Preporuke UN o transportu opasne robe. Pored toga, agencije UN su uključene u primenu Programa pomoći za razvoj međunarodne trgovine. Takođe, uz harmonizovanu carinsku nomenklaturu WCO, ističe se i Standardna međunarodna trgovinska klasifikacija UN.

S obzirom da se najveći deo robnog prometa obavlja pomorskim putem, od značaja za smanjenje kašnjenja i harmonizovanje procedura jeste i rad Međunarodne pomorske organizacije, kao specijalizovane agencije UN, koja u delokrugu svog rada obuhvata i proces Olakšavanja međunarodne trgovine. Njena uloga u ovom procesu nije sveobuhvatna, ali doprinosi Olakšavanju odvijanja međunarodnih trgovinskih tokova kada se radi o međunarodnom transportu pomorskim putem. Međunarodni trgovinski centar blisko saraduje upravo sa WTO i UN, a u procesu Olakšavanja međunarodne trgovine ima ulogu da obezbedi platformu za pregovore učesnicima u međunarodnoj trgovini, kao i da pruži praktične savete najranjivijoj kategoriji u međunarodnoj trgovini, a to su Mala i srednja preduzeća, kako bi koristili prednosti multilateralnog trgovinskog sistema.

Doprinos Svetske banke Olakšavanju međunarodne trgovine pružen je na nekoliko važnih i različitih načina. Svetska banka istražuje različite barijere poslovanju u velikom broju zemalja sveta, a oblast Olakšavanja međunarodne trgovine je sagledana preko ocene uticaja barijera u spoljnoj trgovini, a naročito administrativnih necarinskih barijera, s obzirom da se ocenjuje rad carinske, ali i ostalih službi čija je delatnost povezana sa obavljanjem carinskog postupka. Nakon što je primećeno da jedan broj zemalja, naročito DC, nije u mogućnosti da preuzme aktivniju ulogu u procesu multilateralne liberalizacije, kao ni da ubira koristi od učestvovanja u ovom procesu, kao jedan od najznačajnijih donatora, Svetska banka je usmerila svoj rad ka izgradnji trgovinskog kapaciteta, odnosno ka pružanju pomoći trgovini, a sve to putem Programa pomoći za razvoj međunarodne trgovine. Stvorila je dva posebna fonda namenjena razvoju trgovine čijim sredstvima se pruža pomoć za bolje organizovanje pomoći i usmeravanje projekata koji su namenjeni procesu Olakšavanja međunarodne trgovine u

DC, a i obezbeđuju dodatna sredstva potrebna Svetskoj banci za primenu trgovinske strategije na nivoima pojedinačnih zemalja, ali i regionalnom i globalnom nivou. Inicijativa Međunarodnog monetarnog fonda zasnovana je uglavnom na pružanju tehničke pomoći, uglavnom putem kratkoročnih i dugoročnih misija, kako bi, uglavnom u DC Afrike došlo do reformskih procesa kojima će biti izmenjeni Zakoni o carinskoj tarifi, ali i preduzeti koraci za stvaranje uslova kako bi se mogle naplaćivati odgovarajuće carinske dažbine, sa ciljem da se na taj način utiče na Olakšavanje međunarodne trgovine.

Sve pojedinačne inicijative međunarodnih organizacija, koje su se sprovodile proteklih nekoliko decenija, svoj najsveobuhvatniji izraz dobile su stvaranjem Programa pomoći za razvoj međunarodne trgovine. Ovaj Program se odnosi na veliki broj različitih oblasti koje mogu doprineti povećanju međunarodne trgovine, a kao posebnu stavku, za koju se poslednjih godina odvajaju sve značajnija sredstva, možemo izdvojiti upravo Olakšavanje međunarodne trgovine.

Inicijative za Olakšavanje međunarodne trgovine pokrenute na multilateralnom nivou, svoju primenu ostvaruju upravo na regionalnom nivou, na kom se uspostavlja ravnoteža između multilateralnih, regionalnih i bilateralnih mehanizama za primenu dogovorenih principa. Posebnu prednost, ali i ograničenje u tom pogledu predstavljaju u velikom broju potpisani Sporazumi o slobodnoj trgovini, ili pak, neki od ostalih oblika ekonomskog integrisanja na regionalnoj osnovi. Inicijative u različitim regionima sveta imaju zajedničke karakteristike, ali se mogu uočiti i regionalno uslovljene razlike. Specifičnost evropskog kontinenta predstavlja razlika u stepenu razvijenosti zemalja članica EU i bivših Zemalja u tranziciji, koje su ili već postale članice EU, ili se nalaze u „predvorju“ EU. Razlike se odnose prvenstveno na stepen razvoja transportnog kapaciteta, ali i trgovinskog u nekim od ovih zemalja. Ipak, većina zemalja je preduzela ozbiljne korake modernizacije rada carinske službe poput Rumunije i Srbije koje su se čak prema velikom broju kriterijuma, približile stepenu izgradnje trgovinskog kapaciteta koji imaju zemlje EU. Radi se o stalnom procesu koji je omogućio brži protok robe, ali je neophodno stalno prilagođavanje potrebama međunarodne trgovine. Najznačajnije necarinske barijere na koje nailazi roba prilikom uvoza u zemlje EU jesu tehničke

necarinske barijere, a prilikom uvoza u zemlje regiona CEFTA 2006, to su administrativne necarinske barijere. Iz tog razloga će rezultati pregovora o Olakšavanju međunarodne trgovine koji se vode pod okriljem WTO imati značaja i u ovom delu sveta. Jedno od sredstava za prevazilaženje uticaja ovih barijera jeste i stvaranje Jedinstvenog Administrativnog dokumenta Evropske unije, zatim regulisanje pitanja tranzita stvaranjem Zajedničkog tranzitnog sistema Zajednice, kao i učestvovanje EU kao donatora u prikupljanju i usmeravanju sredstava namenjenih Programu pomoći za razvoj međunarodne trgovine.

Najznačajnije inicijative za Olakšavanje međunarodne trgovine, u regionu Azije, definisane su na regionalnom nivou i to u okvirima APEC-a, ASEAN-a i Velike Mekong podregije, a ciljevi su obuhvaćeni i u okviru sporazuma o slobodnoj trgovini. Azijski kontinent je jedan od regiona sveta u kojima je aktivna uloga razvojne regionalne, u ovom slučaju Azijske razvojne banke, u procesu Olakšavanja međunarodne trgovine.

Region Latinske Amerike karakterističan je po velikom broju pojedinačnih inicijativa čiji je jedan od ciljeva, ili pak jedini cilj bio doprinos procesu Olakšavanja međunarodne trgovine. Primenjen je i Program pomoći za razvoj međunarodne trgovine. Nakon ulaganja u izgradnju transportnog kapaciteta u ovom regionu je uočena i potreba za izgradnjom trgovinskog kapaciteta, što potvrđuje povezanost i međusobni uticaj stepena razvoja transportnog i trgovinskog kapaciteta. U slučaju Latinske Amerike i Kariba, ističe se uloga Razvojne američke banke, koja je i osnovala poseban fond namenjen Pružanju pomoći trgovini u zemljama ovog regiona. I u ovom delu sveta, neki od ciljeva Olakšavanja međunarodne trgovine realizuju se na nivou regionalnih integracija, poput Andske zajednice i MERCOSUR-a.

Zemlje Afrike su posebno očigledan primer kako ograničenja transportnog kapaciteta predstavljaju ključno ograničenje razvoja trgovine ovog dela sveta, ali ni uloga nedovoljno izgrađenog trgovinskog kapaciteta nije zanemarljiva. U regionu Afrike je najočiglednija povezanost nedostataka transportnog i trgovinskog kapaciteta upravo zbog velikog broja Zemalja koje nemaju izlaz na more i njihove okrenutosti tranzitu,

koji predstavlja upravo sponu ova dva velika nedostatka. I u ovom regionu sveta, mere iz domena Olakšavanja međunarodne trgovine se primenjuju na nivou tri integracije, COMESA, EAC i SADC. Uloga regionalne razvojne banke zasnovana je na saradnji Afričke razvojne banke sa Komisijom afričke unije, ali i sa međunarodnim institucijama poput UN, radi obezbeđivanja sredstava potrebnih za pružanje tehničke pomoći i davanje političkog okvira regionalnim ekonomskim integracijama Afrike. Region Afrike karakteriše veliki nedostatak transportnog kapaciteta, ali to ne znači da u poboljšanje karakteristika i povećanje Efikasnosti rada carinske službe ne treba ulagati, već samo da postoje urgentniji ciljevi, a da će nakon izgradnje transportnog kapaciteta, upravo zbog povezanosti dva kapaciteta, na red doći ulaganje u poboljšanje trgovinskog kapaciteta. Zbog ograničenja tranzita usled velikog broja Zemalja koje nemaju izlaz na more u ovom delu sveta, paralelno sa izgradnjom transportnog kapaciteta, dolazilo je i do izgradnje trgovinskog kapaciteta.

Jedna od Zemalja koje takođe nemaju izlaz na more, ali se nalazi na evropskom kontinentu i preuzima aktivno učešće u procesu smanjenja uticaja administrativnih proceduralnih necarinskih barijera u međunarodnoj trgovini, jeste Srbija. Samo članstvo u nekim od međunarodnih institucija, ili pak čekanje na članstvo, uslovili su samu prirodu delovanja Srbije u oblasti Olakšavanja međunarodne trgovine. Iz tog razloga, regionalni aspekt rešavanja ovog pitanju, za Srbiju ima najznačajniju dimenziju, naročito nakon potpisivanja Sporazuma CEFTA 2006. Za Olakšavanje međunarodne trgovine u regionu Jugoistočne Evrope u kom se nalazi i Srbija, ključni trenutak je nastao sredinom devedesetih, kada je pokrenuta Inicijativa za saradnju u Jugoistočnoj Evropi, a sa ciljem stabilizacije Balkana i to podsticanjem međusobne saradnje zemalja regiona. Najveća očekivanja od svih oblasti saradnje usmerena su upravo na prekograničnu saradnju i Olakšavanje prelaska granice. Najviše pažnje u ovom regionu posvećeno je snižavanju transportnih troškova, borbi protiv korupcije i usklađivanju carinskih postupaka sa carinskim postupcima koji se primenjuju u EU.

Program pomoći za razvoj međunarodne trgovine, pokrenut je i u regionu CEFTA zemalja, kako bi se uticalo na smanjenje APNB i Olakšavanje intra-trgovine, da bi zemlje CEFTA ostvarile očigledniju korist od potpisivanja Sporazuma o slobodnoj

trgovini. Najveće ograničenje ovog regiona do pokretanja ove Inicijative, bila je nemogućnost da se identifikuju i klasifikuju necarinske barijere koje u ovom regionu posebno negativno utiču na razvoj trgovine. Zahvaljujući velikom broju učesnika u spoljnotrgovinskim poslovima, u ovom regionu je uočeno da je najveća barijera povećanju intra-trgovine upravo postojanje APNB. Primena APNB nastala je kao rezultat nedovoljnog stepena izgrađenosti trgovinskog kapaciteta koji se u ovom regionu iskazuje kroz nedovoljnu transparentnost procedura i njihovu neujednačenu primenu, koja poprima diskriminatoran karakter. Imajući u vidu da je najveći spoljnotrgovinski partner Srbije EU, a da odmah zatim slede zemlje CEFTA, tada je očigledan stepen ograničenja koja nastaju upravo usled primene APNB. Ove barijere se reflektuju kao: Opšti problemi i poteškoće sa carinskim organima, Pogrešno tumačenje proceduralnih pravila i Nedovoljna informisanost. Uočeno je da u regionu CEFTA zemalja postoji primena gotovo istih APNB i da je jedno od rešenja izmeštanje nekih od procedura sa graničnih prelaza u unutrašnjost zemlje, zatim, pokretanje inicijativa za uvođenje jednoobraznih sertifikata i procedura, organizovanje obuke za preduzeća radi njihovog upoznavanja sa procedurama prilikom uvoza i izvoza u zemlje regiona, kao i usklađivanje protokola o međusobnom priznavanju procedura za izdavanje dokumenata. Kada zemlje Zapadnog Balkana nastupaju na tržištima EU, najznačajnije necarinske barijere na koje njihov izvoz nailazi, jesu tehničke necarinske barijere. Srbija je primalac sredstava i na osnovu multilateralne inicijative za Pružanje pomoći trgovini, ali za razliku od zemalja sa kojima se nalazi u istoj dohodovnoj grupi, u ukupnim sredstvima namenjenim razvoju, učešće sredstava namenjenih Programu pomoći za razvoj međunarodne trgovine je daleko skromnije, što ukazuje na potrebu povećanja učešća, kako bi upravo razvoj spoljne trgovine doprineo rastu i razvoju Srbije.

Poslednjih nekoliko godina Srbija je unapredila mogućnosti za realizovanje spoljnotrgovinskih poslova, tako da su ukupne mogućnosti za poslovanje u Srbiji daleko veće u domenu Spoljne trgovine, nego u mnogim drugim oblastima. U domenu Spoljne trgovine, u odnosu na sve zemlje susede, osim Rumunije, u Srbiji se najbrže sprovodi carinski postupak, a i broj dokumenata neophodnih za okončanje carinskog postupka je među najmanjim u regionu. Nivo indikatora kojima se ukazuje na stepen izgrađenosti transportnog i trgovinskog kapaciteta, najviši je, kada je Srbija u pitanju, upravo u



slučaju indikatora Meke infrastrukture, odnosno, Efikasnosti transporta i carinske službe, na osnovu čega zaključujemo da je zbog toga oblast Meke infrastrukture više doprinela poboljšavanju izvoznih performansi Srbije u odnosu na Tvrdnu infrastrukturu, koja zahteva značajnija ulaganja i reforme u odnosu na Meku infrastrukturu. Prema LPI rangiranju, nivo razvijenosti trgovinskog kapaciteta Srbije ne odstupa od nivoa razvijenosti zemalja u regionu. Prema ETI rangiranju, uočavamo da bi pozicija Srbije, samo prema podindeksu Carinska služba, bila daleko povoljnija, ali da osrednjoj poziciji doprinose Transportna i komunikaciona infrastruktura, kao i Poslovno okruženje. Zatim, Indeks procene korupcije ukazuje na činjenicu da u tom domenu Srbija može insistirati na ulaganjima radi poboljšanja pozicije, iako njena pozicija odgovara prosečnoj poziciji zemalja koje su prošle proces tranzicije. Prema mnogim indikatorima, pozicija Srbije u domenu rada carinske službe je uglavnom povoljnija u odnosu na ostale zemlje regiona, što je prvenstveno rezultat procesa modernizacije rada carinske službe sa početka dvadesetprvog veka. Ipak, radi se o stalnim potrebama prilagođavanja, kako se dostignuti nivo ne bi ugrozio. S obzirom na postojanje CEFTA, najveći izazov predstavlja svakako oblast porekla robe, upravo zbog mogućnosti za korišćenje dijagonalne kumulacije porekla. Kada je Srbija u pitanju, rad carinske službe je visoko ocenjen od strane učesnika u spoljnoj trgovini, ali i dalje postoje ograničenja na koja oni nailaze tokom realizacije spoljnotrgovinskih poslova, a ta ograničenja nisu direktno vezana za rad carinske službe, već se odnose na ostale službe i inspektorate, čija je priroda delovanja vezana za rad carinske službe. S obzirom da se sve delatnosti vezane za sprovođenje carinskog postupka ocenjuju sa aspekta delovanja carinske službe, često se dešava da upravo ova služba dobija niže ocene zbog njoj srodnih službi.

## LITERATURA

### Knjige, članci i publikacije

1. Adamović, Ljubiša. 1991. *Integracija i dezintegracija svetske privrede*. Ekonomski fakultet. Beograd.
2. A La Nasa III, Joseph. 1996. „Rules of Origin and the Uruguay Round’s Effectiveness in Harmonizing and Regulating Them“. *The American Journal of International Law*. Vol. 90, No. 4, American Society of International Law. Washington. pp. 625-640.
3. Anderson, James, E. and Eric van Wincoop. 2004. “Trade Costs”. *Journal of Economic Literature*. vol. 42. no. 3. September. pp. 691-751.
4. Arvis, Jean-François, Gaël Raballand. Jean-François Marteau. 2007. “The Costs of Being Landlocked: Logistics Costs and Supply Chain Reliability”. *World Bank Policy Research Work Paper 4258*. World Bank. Washington.
5. Arvis, Jean-François. 2005. “Transit and the Special Case of Landlocked Countries”. in: *Customs Modernization Handbook*. (ed. Luc de Wulf, José Sokol). World Bank. Washington. pp. 243-264.
6. Averbek, Carolin, Olga Skorobogatova. 2010. “Non-Tariff Measures and Technical Regulations — The Challenges of Compliance for Exporters”, in: *International Trade Forum*. Issue 3. International Trade Centre. Geneva. pp. 35-38.
7. Bajić, Vojislav. 1996. “Primena novih pravila Svetske trgovinske organizacije i procena efekata za DC i ostale zemlje”. u: Tomislav Popović (redaktor). *Jugoslavija i STO*. Institut ekonomskih nauka. Beograd. str. 60-77.
8. Baldwin, Richard, Simon Evenett, Patrick Low. 2009. “Beyond Tariffs: Multilateralizing Non-Tariff RTA Commitments”. in: *Multilateralizing Regionalism*. (ed. Richard Baldwin, Patrick Low). Cambridge University Press. Cambridge. pp. 79-141.
9. Baldwin, Robert E. 1970. *Nontariff Distortions of International Trade*. The Brookings Institution. Washington. D.C.

10. Bjelić, Predrag. 2004. *Necarinske barijere u međunarodnoj trgovini*. Prometej. Beograd.
11. Bjelić, Predrag. 2008. *Međunarodna trgovina*. Ekonomski fakultet. Beograd.
12. Bjelić, Predrag. 2009. "Trade Facilitation: Removing Administrative Trade Barriers". in Халықаралық Бизнес Университетінің Хабаршысы, Казакстан. Выпуск No. 1(11). pp. 110-118.
13. Bjelić, Predrag. 2011. "Privatni standardi kao prepreke u međunarodnoj trgovini" u: *Položaj i perspektive Srbije u evropskoj i svetskoj privredi*, Naučno društvo ekonomista Srbije i Ekonomski fakultet u Beogradu. Beograd. str. 113-125.
14. Bjelić, Predrag, Ivana Popović Petrović. 2012. „Program pomoći za razvoj međunarodne trgovine“. *Međunarodni problemi*. Vol. LXIV. no. 3/2012, Institut za međunarodnu politiku i privredu. Beograd. str. 359-384.
15. Bogićević, Tihomir. 2007. *CEFTA 2006 — Primena pravila o poreklu robe*. Institut za ekonomsku diplomatiju. Beograd.
16. Brenton, Paul, Hiroshi Imagawa. 2005. "Rules of Origin, Trade and Customs". in: *Customs Modernization Handbook*. (ed. Luc de Wulf, José Sokol). World Bank. Washington. pp.183-213.
17. Brooks, Douglas H. 2008. "Regional Cooperation, Infrastructure, and Trade Costs in Asia". *Working Paper 123*. Asian Development Bank Institute. Tokyo. pp. 1-16.
18. Cho, Sungjoon. 2007. „Beyond Doha’s Promises: Administrative Barriers as an Obstruction to Development“. *Berkley Journal of International Law*. Vol. 25. Issue 3. Berkley. pp. 395-424.
19. Christ, Nannette and Michael J. Ferrantino. „Land Transport for Export: The Effects of Cost, Time, and Uncertainty in Sub-Saharan Africa“. in: *World Development*. Vol. 39, no. 10. Elsevier. 2011. pp. 1749-1759.
20. Corfmat, Francois L. 2003. "Simplifying Procedures and Improving Control Prior to Release of Goods". in: Michael Keen. ed. *Changing Customs — Challenges and Strategies for the Reform of Customs Administration*. International Monetary Fund. Washington. pp. 67-73.

21. Corfmat, Francois, Adrien Goorman. 2003. "Transit". in: Michael Keen, ed., *Changing Customs — Challenges and Strategies for the Reform of Customs Administration*. International Monetary Fund. Washington. pp. 111-118.
22. Corfmat, Francois, Patricio Castro. 2003. "Computerization of Customs Procedures". in: Michael Keen, ed., *Changing Customs — Challenges and Strategies for the Reform of Customs Administration*. International Monetary Fund. Washington. pp. 119-137.
23. Crnomarković, Jasmina. 2010. „Pregled spoljnotrgovinske robne razmene Republike Srbije u periodu 1988-2009. godine“. *Trendovi-septembar 2010*. Republički Zavod za statistiku. Beograd. str. 1-18.
24. De Wulf, Luc. 2004. "Ghana". in: Luc de Wulf, José B. Sokol, eds., *Customs Modernization Initiatives — Case Studies*. World Bank. Washington. pp. 19-32.
25. Duran, Paul, José Sokol. 2005. "Policy and Operational Lessons Learned From Eight Country Case Studies". in: *Customs Modernization Handbook*, (ed. Luc de Wulf, José Sokol). World Bank. Washington. pp. 103-126.
26. Djelić, Dragan, D. 1991. *Necarinski protekcijonizam u međunarodnoj trgovini*. Ekonomski fakultet. Beograd.
27. EBRD, World Bank. 2009. *World Management Survey — Transition Report 2009*. Washington.
28. Engelschalk, Michael, Tuan Minh Le. 2005. "Two Decades of World Bank Lending for Customs Reform: Trends in Project Design, Project Implementation, and Lessons Learned". in: Luc de Wulf, José Sokol, eds. *Customs Modernization Handbook*. World Bank. Washington. pp. 127- 152.
29. Engman, Michael. 2009. "The Economic Impact of Trade Facilitation". in: *Overcoming Border Bottlenecks — The Costs and Benefits of Trade Facilitation*. OECD. Paris. pp. 81-112.
30. Fiorentino, Roberto, V. Jo-Ann Crawford, Christelle Toqueboeuf. 2009. "The Landscape of Regional Trade Agreements and WTO Surveillance". in: *Multilateralizing Regionalism*. (ed. Richard Baldwin, Patrick Low). Cambridge University Press. Cambridge. pp. 28-72.

31. Fliess, Barbara and Iza Lejarraga. 2005. „Analysis of Non-Trade Barriers of Concern to Developing Countries“. *OECD Trade Policy Working Paper No. 16*. OECD. Paris.
32. Francois, Joseph, Bernard Hoekman, Miriam Manchin. 2006. “Preference Erosion and Multilateral Liberalization”. *The World Bank Economy Review*. Vol.20. Issue 2. Oxford University Press. pp. 197-216.
33. Francois, Joseph, M. Manchin. 2007. “Institutions, Infrastructure and Trade”. *Discussion Papers*. Institute for International and Development Economics. Rotterdam.
34. Geloso Grosso, Massimo. 2005. “Non-automatic Import Licensing”. in *Looking Beyond Tariffs — The Role of Non-tariff Barriers in World Trade*. OECD. Paris. pp. 103-134.
35. Geourjon, Anne-Marie. 2003. “Trade Policy and Customs Administration”. in: Michael Keen, ed., *Changing Customs — Challenges and Strategies for the Reform of Customs Administration*. International Monetary Fund. Washington. pp. 22-51.
36. Goorman, Adrien, Luc de Wulf. 2005. “Customs Valuation in Developing Countries and the World Trade Organization Valuation Rules”. in: *Customs Modernization Handbook*. (ed. Luc de Wulf, José Sokol). World Bank. Washington. pp. 155-181.
37. Gujadhur, Shyam K., Ludovica Ghizzoni. 2010. “Export Quality Management Programme — ITC Overcoming Technical Barriers to Trade”. in: *International Trade Forum*. Issue 3. International Trade Centre. Geneva. pp. 37-38.
38. Hallaert, Jean-Jacques, Ricardo Cavazos Cepeda, Gimin Kang. 2011. „Estimating the Constraints to Trade of Developing Countries“. *OECD Trade Policy Working Papers No. 116*. OECD. Paris.
39. Hoekman, Bernard, Alessandro Nicita. 2010. „Assessing the Doha Round: Market Access, Transactions Costs and Aid for Trade Facilitation“. in: *The Journal of International Trade and Economic Development*. Vol. 19. No. 1. Routledge. London. pp. 65-79.

40. Hoekman, Bernard and Michael Kostecki. 1995. *The Political Economy of the World Trading System — From GATT to WTO*. Oxford University Press. Oxford.
41. Hors, Irène. 2001. “Fighting Corruption in Customs Administration: What Can We Learn From Recent Experiences?”. *Working Paper No. 175*. OECD. Paris. pp.1-66.
42. Hummels, David. 2001. “Time as a Trade Barrier”. Department of Economics. Purdue University. Indiana.
43. IBRD, WB. 2012. *Connecting to Compete — Trade Logistics in the Global Economy — The Logistics Performance Index and Its Indicators*. International Bank for Reconstruction and Development, World Bank. Washington.
44. IBRD, WB. 2010. *Connecting to Compete — Trade Logistics in the Global Economy — The Logistics Performance Index and Its Indicators*. International Bank for Reconstruction and Development. World Bank. Washington.
45. IBRD/WB. 2007. *Connecting to Compete — Trade Logistics in the Global Economy — The Logistics Performance Index and Its Indicators*. International Bank for Reconstruction and Development/World Bank. Washington.
46. IBRD/WB. 2006. *Doing Business 2006*. International Bank for Reconstruction and Development/World Bank. Washington.
47. IBRD/World Bank. 2007. *Doing Business 2008*. International Bank for Reconstruction and Development/World Bank. Washington.
48. IBRD/WB, 2010. *Doing Business 2011 — Making a Difference for Entrepreneurs*. International Bank for Reconstruction and Development/World Bank. Washington.
49. IBRD/WB. 2011. *Doing Business 2012 — Doing Business in a More Transparent World*. International Bank for Reconstruction and Development/World Bank. Washington.
50. IBRD/WB. 2012. *Doing Business in a more transparent world*. International Bank for Reconstruction and Development/World Bank. Washington. 2012.
51. Interview with Predrag Petronijević. Customs administration director. 2010. “A Positive Evaluation of Customs Administration Reform”. in: *Perspective*,

- Magazin of the American Chamber of Commerce in Serbia. Belgrade. pp. 19-21.
52. International Trade Center. 2009. "100% Aid for Trade". *Second Aid for Trade Review for Asia and Pacific*. 28-29. May 2009. Cambodia. Geneva. pp. 1-4.
  53. Johnson, Harry G. *Economic Policies Towards Less Developed Countries*. Washington D. C. The Brookings Institution. 1967. pp. 104-105.
  54. Johnson, Paul M. 2005. *A Glossary of Political Economy Terms*. Auburn University. Auburn.
  55. Jovanović, Miroslav. 2006. *Evropska ekonomska integracija*. Ekonomski fakultet. Beograd.
  56. Keen, Michael. 2003. "The Future of Fiscal Frontiers and the Modernization of Customs Administration". in: Michael Keen. ed., *Changing Customs — Challenges and Strategies for the Reform of Customs Administration*. International Monetary Fund. Washington. pp. 1-21.
  57. Kleitz, Anthony. 2003. "Costs and Benefits of Trade Facilitation". in: *Sharing the Gains of Globalization in the New Security Environment — The Challenges to Trade Facilitation*. United Nations Economic Commission for Europe. New York. Geneva. pp. 64-68.
  58. Korinek, Jane, Patricia Sourdin. 2011. "To What Extent Are High-Quality Logistics Services Trade Facilitating?". OECD Trade Policy Working Papers No. 108. OECD. Paris.
  59. Kovačević, Mladen. 2003. *Međunarodna trgovina*. CID Ekonomskog fakulteta. Beograd.
  60. Kovačević, Radovan. 2008. *Ekonomski odnosi Srbije sa inostranstvom*. CID Ekonomskog fakulteta. Beograd.
  61. Kovačević, Radovan. 2012. *Ekonomski odnosi Srbije sa inostranstvom*. CID Ekonomskog fakulteta. Beograd.
  62. Kozomara, Jelena. 2005. *Spoljnotrgovinsko poslovanje*. Institut za ekonomsku diplomatiju. Beograd.
  63. Lesser, Caroline, Evdokia Moïse-Leeman. 2009. "Informal Cross-border Trade and Trade Facilitation Reform in Sub-Saharan Africa". *Trade Policy Working Papers No. 86*. TAD/TC/WP/(2008)13/FINAL. OECD. Paris.

64. Lopandić, Duško, Jasminka Kronja. 2010. *Regionalne inicijative i multilateralna saradnja na Balkanu*. Evropski pokret Srbija. Friedrich Ebert Stiftung. Beograd.
65. Love, Patrick and Ralph Lattimore. 2009. *International Trade — Free, Fair and Open?*. OECD. Paris.
66. Mann, Prem S. 2009. *Uvod u statistiku*. CID Ekonomskog fakulteta. Beograd.
67. Messerlin, Patrick A., Jamel Zarrouk. 2000. “Trade Facilitation: Technical Regulations and Customs Procedures”. *The World Economy*. Vol. 23. Issue 4. Blackwell Publishers Ltd. Oxford and Malden. pp. 577-593.
68. Moïse, Evdokia, Thomas Orliac, Peter Minor. 2011. *Trade Facilitation Indicators — The Impact on Trade Costs. Trade Policy Working Papers No. 118*. OECD. Paris.
69. Mikuriya, Kunio. 2005. “Legal Framework for Customs Operations and Enforcement Issues”. in: *Customs Modernization Handbook*. (ed. Luc de Wulf, José Sokol). World Bank. Washington. pp. 51-66.
70. Mykuriya, Kunio. “Trade Facilitation: Benefits and Capacity Building for Customs”. in: *Sharing the Gains of Globalization in the New Security Environment — the Challenges to Trade Facilitation*. UNECE. New York and Geneva. pp. 41-48.
71. OECD/CEFTA. 2012. “Elimination of Non-Tariff Barriers in CEFTA”. CEFTA Issues Paper 4.
72. OECD. 2006. *Progress in Policy Reforms to Improve the Investment Climate in South East Europe — Investment Reform Index 2006*. Paris.
73. Pomfret, Richard, Patricia Sourdin. 2010. “Trade Facilitation and the Measurement of Trade Costs”. in: *Journal of International Commerce, Economics and Policy*. Vol. 1. no. 1. World Scientific Publishing Company. 2010. pp. 145–163.
74. Pomfret, Richard, Patricia Sourdin. 2009. “Have Asian Trade Agreements Reduced Trade Costs?”. in: *Journal of Asian Economics*. Vol. 20. no. 3. pp. 255-268.
75. Popović Petrović, Ivana. 2006. *Međunarodna trgovina poljoprivrednim proizvodima*. Institut za međunarodnu politiku i privredu. Beograd.



76. Popović, Tomislav, redaktor. 1996. *Svetska trgovinska organizacija*. Institut ekonomskih nauka. Beograd.
77. Popović, Tomislav, urednik. 1996. *Rezultati Urugvajске runde multilateralnih trgovinskih pregovora — prevod*. Institut ekonomskih nauka. Beograd.
78. Portugal-Perez, Alberto, John S. Wilson. 2010. “Export and Trade Facilitation Reform — Hard and Soft Infrastructure”. *Policy Research Working Paper 5261*. World Bank. Washington.
79. Raven, John. 2001. “Trade and Transport Facilitation — a Toolkit for Audit, Analysis and Remedial Action”. *World Bank Discussion Paper No. 427*. World Bank. Washington.
80. Skud, Timothy. 1996. „Customs Procedures as the Residual Barriers to Trade“ in *Law and Policy in International Business*. Vol. 27. Washington. pp. 969-979.
81. Soko, Mills. 2006. “Why Trade Facilitation is Key to Boosting Intra-African Trade”. *Africagrowth Agenda*. September-November 2006. pp. 20-22.
82. Tarnoff, Curt. 2009. *Millennium Challenge Corporation. Working Paper*. CRS Report for Congress. Congressional Research Service.
83. USAID. eds. Victoria Waite, Jaime Nino. 2004. *Trade Capacity Building in the Service Sector — A Resource Guide*. United States Agency for International Development. Washington.
84. Van den Bossche, Peter. 2008. *The Law and Policy of the World Trade Organization — Text, Cases and Materials*. Maastricht University. Cambridge University Press. New York.
85. Walkenhorst, Peter, Tadashi Yasui. 2009. “Quantitative Assessment of the Benefits of Trade Facilitation”. in: *Overcoming Border Bottlenecks — The Costs and Benefits of Trade Facilitation*. OECD. Paris. pp. 19-49.
86. Walsh, James T. 2003. “Customs Valuation”. in: Michael Keen, ed. *Changing Customs — Challenges and Strategies for the Reform of Customs Administration*. International Monetary Fund. Washington. pp. 83-94.
87. Walsh, James T. 2003. “Post-Release Verification and Audit”. in: Michael Keen, ed. *Changing Customs — Challenges and Strategies for the Reform of Customs Administration*. International Monetary Fund. Washington. pp. 74-82.

88. Walsh, James T. 2003. "Strategy for Reform". in: Michael Keen, ed. *Changing Customs — Challenges and Strategies for the Reform of Customs Administration*. International Monetary Fund. Washington. pp. 52-66.
89. Walsh, James T. 2003. "The Role of the Private Sector in Customs Administration". in: Michael Keen, ed. *Changing Customs — Challenges and Strategies for the Reform of Customs Administration*. International Monetary Fund. Washington. pp. 167-177.
90. Wilson, John, Catherine Mann, Tsunehiro Otsuki. 2003. "Trade Facilitation and Economic Development: A New Approach to Measuring the Impact". in: *World Bank Economic Review*. 17/3. pp. 367-389.
91. Wilson, John, Catherine Mann, Tsunehiro Otsuki. 2005. "Assessing the Benefits of Trade Facilitation: A Global Perspective, *World Economy*. Vol 28. Issue 6. pp. 841-871.
92. Wilson, Norbert. 2009. „Examining the Effect of Certain Customs and Administrative Procedures on Trade“. in: *Overcoming Border Bottlenecks — The Costs and Benefits of Trade Facilitation*. OECD. Paris. pp. 51-79.
93. World Economic Forum. 2010. *The Global Enabling Trade Report 2010*. Geneva.
94. World Economic Forum. 2012. *The Global Enabling Trade Report 2012 — Reducing Supply Chain Barriers*. Geneva.
95. WTO. 2002. *The Results of the Uruguay Round of Multilateral Trade Negotiations*. Geneva.
96. WTO. 2006. *International Trade Statistics 2006*. Geneva.
97. WTO. 2007. *International Trade Statistics 2007*. Geneva.
98. WTO. 2008. *International Trade Statistics 2008*. Geneva.
99. WTO. 2011. *International Trade Statistics 2011*. Geneva.
100. WTO. 2011. *Harnessing Trade for Development in Least-Developed Countries*. Publication. Geneva.
101. WTO. 2012. *World Trade Report 2012 — Trade and Public Policies: A Closer Look at Non-Tariff Measures in the 21st Century*. World Trade Organization. Geneva.

102. WTO/OECD. 2009. *Aid for Trade at a Glance 2009 — Maintaining momentum*. Geneva/Paris.
103. WTO/OECD. 2011. *Aid for Trade at a Glance 2011: Showing Results*. Geneva/Paris.

## Dokumenta

1. “Agreement on Import Licensing Procedures”. in: *The Results of the Uruguay Round of Multilateral Trade Negotiations*. World Trade Organization. Geneva. 2002. pp. 223-230.
2. “Agreement on the Application of Sanitary and Phytosanitary Measures”. in: *The Results of the Uruguay Round of Multilateral Trade Negotiations*. World Trade Organization. Geneva. 2002. pp. 59-72.
3. *Carinski zakon*. Službeni glasnik RS. broj 18/2010.
4. Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. 2009. “Framework Agreement on Trade Facilitation in APTA Participating States — Asia-Pacific Trade Agreement”. Soeul.
5. Economic Commission for Europe and United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business. 2005. *Recommendation and Guidelines on Establishing a Single Window—Recommendation no. 33*. New York. Geneva.
6. Izlaganje dr Predraga Bjelića tokom Seminara WTO o međunarodnoj trgovinskoj politici. “Aid for Trade”. održanog u Istanbulu. septembra 2011.
7. “Odluka o određivanju robe za čiji je uvoz, izvoz, odnosno tranzit propisano pribavljanje određenih isprava“. Službeni glasnik RS. broj 58/2011.
8. OECD. 2008. *Monitoring Aid for Trade: A Background Note*. OECD Policy Dialogue on Aid for Trade. 3-4 November 2008. OECD Conference Centre. Paris. pp. 1-8.
9. UNCTAD. 2005. *Trade Facilitation as an Engine for Development*. TB/B/COM.3/EM.24/2. Geneva.

10. UNCTAD. 2006. *Efficient Transport and Trade Facilitation to Improve Participation by Developing Countries in International Trade*. Document TD/B/COM.3/72. Geneva.
11. UNCTAD. 2006. *Trade Facilitation Handbook: National Facilitation Bodies: Lessons from Experience*, Document: UNCTAD/SDTE/TLB/2005/1. New York. Geneva.
12. UNCTAD. 2008. *Documents Requirements in Maritime Transport*. Trust Fund for Trade Facilitation Negotiations — Technical Note No. 9. New York. Geneva.
13. UNCTAD. 2008. *Trade facilitation opportunities for landlocked and transit developing countries*. Document UNCTAD/DTL/TLB/MISC/2008/2. Geneva.
14. UNCTAD. 2009. *Report of the Multi-year Expert Meeting on Transport and Trade Facilitation on its second session*. TD/B/C.I/MEM.1/6. Geneva.
15. UNCTAD. 2010. *Emerging Challenges and Recent Developments Affecting Transport and Trade Facilitation*. Document: TD/B/C.I/MEM.1/8. Geneva.
16. UNCTAD. 2010. *Transport Newsletter No. 24*. UNCTAD/WEB/DTL/TLB/2010/3. Geneva, 2010.
17. UNCTAD. 2010. *Transport Newsletter No. 45*. UNCTAD/WEB/DTL/TLB/2010/1. New York. Geneva.
18. UNCTAD. 2010. *Transport Newsletter No. 46*. UNCTAD/WEB/DTL/TLB/2010/3. Geneva.
19. UNCTAD, MUNSA. 2010. *Discussing the Effective Implementation and Preservation of the Aid for Trade Work Program*. Document. W/2010/INF.1. Geneva.
20. UNECE. 2000. *Creating an Efficient Environment for Trade and Transport — Guidelines to Recommendation no. 4 National Trade Facilitation Bodies*. Document ECE/TRADE/256. Geneva.
21. UNECE. 2001. *National Trade Facilitation Bodies*. Document. ECE/TRADE/242. New York.
22. Uprava carina Srbije. 2005. “Okvirni standardi za bezbednost i olakšice u globalnoj trgovini”. Beograd. str. 1-39.

23. "Uredba o bližim uslovima za izdavanje, korišćenje i ukidanje dozvola za izvoz, uvoz, odnosno tranzit robe i raspodelu kvota". Službeni glasnik RS. broj 47. 2010.
24. World Bank. 2005. *WTO Trade Facilitation Negotiations Support Guide*. Document TN/TF/W/51. Washington.
25. WTO. 2001. *Ministerial Declaration*. Document WT/MIN(01)/DEC/1. Geneva.
26. WTO. 2004. *Work Plan and Schedule of Meetings*. Document TN/TF/1. Geneva.
27. WTO. 2006. *Report to the TPRB from the Director General on the Financial and Economic Crisis and Trade-Related Developments*. 26 March 2009. Document JOB (09)/30. Geneva. pp. 1-46.
28. WTO. 2011. "Draft Consolidated Negotiating Text — Revision". Document TN/TF/W/165/Rev. 8. 21. April 2011. Geneva. pp. 1-37.
29. WTO. 2012. "Draft Consolidated Negotiating Text — Revision". Document TN/TF/W/165/Rev. 12. 08. May 2012. Geneva. pp. 1-38.

### **Internet**

1. Sajt ASEAN-a, [www.aseansec.org](http://www.aseansec.org)
2. Sajt ASYCUDA, [www.asycuda.org](http://www.asycuda.org)
3. Sajt COMESA, [www.programmes.comesa.int](http://www.programmes.comesa.int)
4. Sajt Dailly Caller, [www.daillycaller.com](http://www.daillycaller.com)
5. Sajt Ekonomske komisije za Evropu UN, [www.unece.org](http://www.unece.org)
6. Sajt Evropske komisije, [www.ec.europa.eu](http://www.ec.europa.eu)
7. Sajt, Foreign Trade Information System –SICE, [www.sice.oas.org](http://www.sice.oas.org)
8. Sajt Globalnog partnerstva za Olakšavanje transporta i trgovine, [www.gfptt.org](http://www.gfptt.org)
9. Sajt Grupe Svetska Banka, "Investment Climate", [www.wgbinvestmentclimate.org](http://www.wgbinvestmentclimate.org)
10. Sajt Kancelarije za pridruživanje EU, [www.kzpeu.seio.gov.rs](http://www.kzpeu.seio.gov.rs)
11. Sajt Korporacije za milenijumske izazove, [www.mcc.gov](http://www.mcc.gov)
12. Sajt Međunarodne finansijske korporacije, [www.ifc.org](http://www.ifc.org)

13. Sajt Međunarodne pomorske organizacije, [www.imo.org](http://www.imo.org)
14. Sajt Međunarodne trgovinske komore, [www.iccwbo.org](http://www.iccwbo.org)
15. Sajt Međunarodnog lučkog udruženja, [www.iaphworldports.org](http://www.iaphworldports.org)
16. Sajt Međunarodnog trgovinskog centra, [www.intracen.org](http://www.intracen.org)
17. Sajt Ministarstva spoljnih poslova i međunarodne trgovine Kanade, [www.international.gc.ca](http://www.international.gc.ca)
18. Sajt OECD, [www.oecd.org](http://www.oecd.org)
19. Sajt Organizacije za Olakšavanje primene standarda, [www.standardsfacility.org](http://www.standardsfacility.org)
20. Sajt Privredne komore Crne Gore, [www.pkcg.org](http://www.pkcg.org)
21. Sajt Privredne komore Srbije, [www.pks.rs](http://www.pks.rs)
22. Sajt Programa Evropske komisije "eTen", [www.etenclearview.eu](http://www.etenclearview.eu)
23. Sajt Rediff, Monney Channel, [www.rediff.com](http://www.rediff.com)
24. Sajt SCO, [www.wcoomd.org](http://www.wcoomd.org)
25. Sajt SECI Centra, [www.secicenter.org](http://www.secicenter.org)
26. Sajt Službe UN Visokog predstavnika za Najmanje razvijene zemlje, Zemlje koje nemaju izlaz na more i malih ostrvskih ZUR, [www.unohrlls.org](http://www.unohrlls.org)
27. Sajt Svetske banke, [www.info.worldbank](http://www.info.worldbank)
28. Sajt Svetske trgovinske organizacije, [www.wto.org](http://www.wto.org)
29. Sajt Transparency International, [www.transparency.org](http://www.transparency.org)
30. Sajt trgovinskog predstavnika SAD, [www.ustr.gov](http://www.ustr.gov)
31. Sajt Ujedinjenih nacija, [www.un.org](http://www.un.org)
32. Sajt UNCTAD-a, [www.unctad.org](http://www.unctad.org)
33. Sajt UNECE, [www.unece.org/cefact/about.htm](http://www.unece.org/cefact/about.htm)
34. Sajt Uprave carina Republike Srbije, [www.carina.rs](http://www.carina.rs)
35. Sajt USAID, [www.pdf.usaid.gov](http://www.pdf.usaid.gov)
36. Sajt Vlade Vel. Britanije, Ministarstvo saobraćaja, [www.dft.gov.uk](http://www.dft.gov.uk)
37. Sajt [www.rciproject.com/other\\_files/RECOME~1.PDF](http://www.rciproject.com/other_files/RECOME~1.PDF)
38. Sajt [www.en.centralamericadata.com/en/article/home/Support\\_for\\_Pacific\\_Corridor\\_Highway](http://www.en.centralamericadata.com/en/article/home/Support_for_Pacific_Corridor_Highway)

PRILOG A

<b>Zemlja</b>	<b>Kod</b>	<b>GDP per capita 2010 (u USD)</b>	<b>Spoljna trgovina</b>
Avganistan	AFG	501.470945	179
Albanija	ALB	3678.23175	76
Alžir	DZA	4494.88673	127
Angola	AGO	4422.54282	163
Antigva i Barbuda	ATG	13654.8825	71
Argentina	ARG	9124.33513	102
Jermenija	ARM	3030.71441	104
Austrija	AUT	45209.3961	25
Azerbejdžan	AZE	5722.21605	170
Bahami	BHS	21984.5601	48
Bangladeš	BGD	674.931631	115
Belorusija	BLR	5765.04171	152
Belgija	BEL	43144.3434	36
Belize	BLZ	4064.40383	107
Benin	BEN	749.506982	129
Butan	BTN	2088.43459	169
Bolivia	BOL	1978.85433	126
Bosna i Hercegovina	BIH	4408.83795	108
Bocvana	BWA	7402.93099	150
Brazil	BRA	10710.066	121
Bugarska	BGR	6325.39234	91
Burkina Faso	BFA	535.579929	175
Burundi	BDI	192.123814	174
Kambodža	KHM	795.166471	120
Kamerun	CMR	1142.59177	156
Kanada	CAN	46235.643	42
Zelenortska ostrva	CPV	3322.76726	61
Centralnoafrička Republika	CAF	457.39414	182
Čad	TCD	675.829036	178
Čile	CHL	12431.0314	62
Kina	CHN	4428.4646	60
Kolumbija	COL	6225.07784	87
Komorska ostrva	COM	736.437582	139
Kongo, Dem. Rep.	COD	199.27177	167
Kongo, Rep.	COG	2942.84387	181
Kostarika	CRI	7690.99234	73
Obala Slonovače	CIV	1154.14487	161
Hrvatska	HRV	13754.4394	100
Kipar	CYP	28779.1855	19
Češka Republika	CZE	18245.1739	70

Danska	DNK	55890.6823	7
Dominikana	DMA	6883.26924	88
Dominikanska Republic	DOM	5214.53698	45
Ekvador	ECU	4008.23796	123
Egipat	EGY	2698.36507	64
El Salvador	SLV	3425.59728	69
Ekvatorijalna Gvineja	GNQ	19997.8376	134
Eritreja	ERI	402.957497	165
Estonija	EST	14344.5107	3
Etiopija	ETH	358.254052	157
Fiđi	FJI	3705.79922	113
Finska	FIN	44512.0119	6
Francuska	FRA	39459.5474	24
Gabon	GAB	8642.80371	133
Gambija	GMB	466.631999	78
Gruzija	GEO	2620.23384	54
Nemačka	DEU	40152.2189	12
Gana	GHA	1283.45845	90
Grčka	GRC	26599.6969	84
Grenada	GRD	7400.64199	40
Gvatemala	GTM	2862.36698	119
Gvineja	GIN	451.890918	130
Gvineja Bissao	GNB	579.793913	117
Gvajana	GUY	2949.81553	82
Haiti	HTI	671.426895	145
Honduras	HND	2026.21813	103
Hong Kong	HKG	31757.8114	2
Mađarska	HUN	12851.9783	74
Island	ISL	39616.8403	81
Indija	IND	1474.98082	109
Indonezija	IDN	2945.57669	39
Irak	IRQ	2564.72686	180
Irska	IRL	47170.2043	21
Izrael	ISR	28504.1457	10
Italija	ITA	33916.8772	63
Jamajka	JAM	5274.03685	97
Japan	JPN	42831.0475	16
Jordan	JOR	4559.87035	58
Kazahstan	KAZ	9135.7229	176
Kenija	KEN	775.279033	141
Kiribati	KIR	1518.65463	85
Koreja, Rep.	KOR	20756.6887	4
Kosovo*	KSV	3059.12831	131
Kirgizija	KGZ	860.395287	171
Lao PDR	LAO	1176.66281	168
Letonija	LVA	10704.6722	15



Liban	LBN	9226.57086	93
Lesoto	LSO	982.120335	147
Liberija	LBR	246.913237	116
Litvanija	LTU	10933.4975	28
Luksemburg	LUX	105437.671	31
Makedonija, BJR	MKD	4459.68149	67
Madagaskar	MDG	421.001243	111
Malavi	MWI	342.682873	164
Malezija	MYS	8372.83097	29
Maldivi	MDV	6041.63204	137
Mali	MLI	601.919557	146
Maršalska Ostrva	MHL	3015.20874	66
Mauritania	MRT	1051.02183	143
Mauricijus	MUS	7593.36787	21
Meksiko	MEX	9123.40586	59
Mikronezija	FSM	2678.19845	106
Moldavija	MDA	1630.73977	134
Mongolija	MNG	2249.7659	159
Crna Gora	MNE	6510.10503	34
Maroko	MAR	2795.5424	43
Mozambik	MOZ	409.82779	136
Namibija	NAM	5330.17587	142
Holandija	NLD	46914.658	13
Nikaragva	NIC	1131.82411	83
Niger	NER	357.712153	173
Nigerija	NGA	1222.47726	149
Norveška	NOR	84538.2426	9
Pakistan	PAK	1018.87276	75
Palau	PLW	8369.75083	124
Panama	PAN	7588.89394	11
Papua Nova Gvineja	PNG	1382.28059	99
Paragvaj	PRY	2840.3496	154
Peru	PER	5401.37013	56
Filipini	PHL	2140.12159	51
Poljska	POL	12293.0352	46
Portugalija	PRT	21504.8142	26
Rumunija	ROU	7537.70974	72
Ruska Federacija	RUS	10439.6424	160
Ruanda	RWA	529.712418	155
Samoa	WSM	3132.54459	96
Sao Tome i Principe	STP	1189.90435	94
Saudijska Arabija	SAU	15835.936	18
Senegal	SEN	1041.84553	65
Srbija	SRB	5268.81725	79
Sejšeli	SYC	10824.7237	33
Sijera Leone	SLE	324.670363	132

Singapur	SGP	41122.1895	1
Slovačka Republika	SVK	16061.2506	95
Slovenija	SVN	22850.6665	50
Solomonska Ostrva	SLB	1261.03875	86
Južna Afrika	ZAF	7275.34396	144
Španija	ESP	30541.6065	55
Šri Lanka	LKA	2375.4493	53
Sveti Kits i Nevis	KNA	12436.5749	44
Sveta Lucia	LCA	6883.95989	110
Sveti Vincent i Grenadini	VCT	6446.14578	38
Sudan	SDN	1424.63876	151
Svazilend	SWZ	3073.43586	148
Švedska	SWE	48935.665	8
Švajcarska	CHE	67463.7111	41
Sirijska Arapska Republika	SYR	2892.75521	122
Tadžikistan	TJK	819.989623	177
Tanzanija	TZA	527.037847	92
Tajland	THA	4608.10142	17
Timor, Istočni	TLS	623.468566	89
Togo	TGO	523.143094	98
Tonga	TON	3347.46393	77
Trinidad i Tobago	TTO	15359.2693	52
Tunis	TUN	4198.54258	32
Turska	TUR	10094.0344	80
Uganda	UGA	508.92826	158
Ukraina	UKR	3006.9153	140
Ujedinjeni Arapski Emirati	ARE	39624.7019	5
Ujedinjeno Kraljevstvo	GBR	36143.938	13
SAD	USA	47198.5044	20
Urugvaj	URY	11995.8243	125
Uzbekistan	UZB	1384.2722	183
Vanuatu	VUT	2915.71238	128
Venecuela	VEN	13589.7722	166
Vijetnam	VNM	1224.19109	68
Zambia	ZMB	1252.69572	153
Zimbabve	ZWE	594.521525	172

Napomena: Podaci o GPD *per capita* su dati u tekućim USD i to za 2010. godinu, s obzirom da Svetska banka još uvek nije objavila podatke za 2011. godinu, a podaci o rangju zemalja prema kriterijumu Spoljna trgovina, su podaci za 2011. godinu, preuzeti tokom marta 2012“; a objavljeni u „Doing Business 2012 — Doing Business in a More Transparent World“, World Bank, Washington, 2012. S obzirom da je ova publikacija

objavljena 20. oktobra 2011. godine, smatraćemo da su obe grupe podataka međusobno uporedive.

Izvor podataka:

1. Za podatke o GDP *per capita*: Internet, Sajt Svetske banke,  
<http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD> (10.03.2012.)
2. Za podatke o rangju zemalja: Internet, Sajt:  
<http://www.doingbusiness.org/custom-query> (20.03.2012.)

## **BIOGRAFIJA**

**Ivana Popović Petrović** je rođena 1973. godine u Beogradu. Osnovnu školu i XII beogradsku gimnaziju završila je sa odličnim uspehom, takođe u Beogradu. Ekonomski fakultet u Beogradu je upisala 1992. godine. Diplomirala je 1997. godine na smeru „Spoljna i unutrašnja trgovina“, a iste godine je upisala poslediplomske studije na smeru „Međunarodna ekonomija“. Od aprila 1998. godine, radila je u Agrobanci ad, u Deviznom sektoru, kao referent-pripravnik, a od marta naredne godine bila je zaposlena u Institutu za međunarodnu politiku i privredu na radnom mestu istraživača. Od decembra 2008. godine, zaposlena je na Ekonomskom fakultetu u Beogradu, na mestu asistenta i drži časove vežbi na grupi predmeta uže naučne oblasti – Međunarodni ekonomski odnosi.

U svom naučnoistraživačkom radu bavila se pitanjima iz oblasti međunarodne ekonomije, naročito evropskim integracijama i regionalnom saradnjom na Balkanu, kao i međunarodnom trgovinom poljoprivrednim proizvodima. Iz ove oblasti objavila je monografije i naučne radove i prisustvovala naučnim skupovima u zemlji i inostranstvu. Sarađivala je na velikom broju projekata koji su rađeni u Institutu za međunarodnu politiku i privredu i na Ekonomskom fakultetu u Beogradu. Govori engleski i francuski jezik koje aktivno koristi u procesu istraživanja.

Прилог 1.

## Изјава о ауторству

Потписани-а Ивана Поповић Петровић

број индекса \_\_\_\_\_

### Изјављујем

да је докторска дисертација под насловом

Административне баријере и изградња институционалног капацитета у међународној трговини

- резултат сопственог истраживачког рада,
- да предложена дисертација у целини ни у деловима није била предложена за добијање било које дипломе према студијским програмима других високошколских установа,
- да су резултати коректно наведени и
- да нисам кршио/ла ауторска права и користио интелектуалну својину других лица.

**Потпис докторанда**

У Београду, \_\_\_\_\_ новембар 2012.

Ивана Поповић Петровић

Прилог 2.

## Изјава о истоветности штампане и електронске верзије докторског рада

Име и презиме аутора Ивана Поповић Петровић

Број индекса \_\_\_\_\_

Студијски програм \_\_\_\_\_

Наслов рада Административне баријере и изградња институционалног  
капацитета у међународној трговини

Ментор др Предраг Бјелић, ванр. проф.

Потписани/а \_\_\_\_\_

Изјављујем да је штампана верзија мог докторског рада истоветна електронској верзији коју сам предао/ла за објављивање на порталу **Дигиталног репозиторијума Универзитета у Београду**.

Дозвољавам да се објаве моји лични подаци везани за добијање академског звања доктора наука, као што су име и презиме, година и место рођења и датум одбране рада.

Ови лични подаци могу се објавити на мрежним страницама дигиталне библиотеке, у електронском каталогу и у публикацијама Универзитета у Београду.

**Потпис докторанда**

У Београду, \_\_\_\_\_ новембар 2012.

*Иван Поповић Петровић*

### Прилог 3.

## Изјава о коришћењу

Овлашћујем Универзитетску библиотеку „Светозар Марковић“ да у Дигитални репозиторијум Универзитета у Београду унесе моју докторску дисертацију под насловом:

Административне баријере и изградња институционалног капацитета у међународној трговини

која је моје ауторско дело.

Дисертацију са свим прилозима предао/ла сам у електронском формату погодном за трајно архивирање.

Моју докторску дисертацију похрањену у Дигитални репозиторијум Универзитета у Београду могу да користе сви који поштују одредбе садржане у одабраном типу лиценце Креативне заједнице (Creative Commons) за коју сам се одлучио/ла.

1. Ауторство

2. Ауторство - некомерцијално

3. Ауторство – некомерцијално – без прераде

4. Ауторство – некомерцијално – делити под истим условима

5. Ауторство – без прераде

6. Ауторство – делити под истим условима

(Молимо да заокружите само једну од шест понуђених лиценци, кратак опис лиценци дат је на полеђини листа).

**Потпис докторанда**

У Београду, \_\_\_\_\_ новембар 2012.





1. Ауторство - Дозвољаваате умножавање, дистрибуцију и јавно саопштавање дела, и прераде, ако се наведе име аутора на начин одређен од стране аутора или даваоца лиценце, чак и у комерцијалне сврхе. Ово је најслободнија од свих лиценци.

2. Ауторство – некомерцијално. Дозвољаваате умножавање, дистрибуцију и јавно саопштавање дела, и прераде, ако се наведе име аутора на начин одређен од стране аутора или даваоца лиценце. Ова лиценца не дозвољава комерцијалну употребу дела.

3. Ауторство - некомерцијално – без прераде. Дозвољаваате умножавање, дистрибуцију и јавно саопштавање дела, без промена, преобликовања или употребе дела у свом делу, ако се наведе име аутора на начин одређен од стране аутора или даваоца лиценце. Ова лиценца не дозвољава комерцијалну употребу дела. У односу на све остале лиценце, овом лиценцом се ограничава највећи обим права коришћења дела.

4. Ауторство - некомерцијално – делити под истим условима. Дозвољаваате умножавање, дистрибуцију и јавно саопштавање дела, и прераде, ако се наведе име аутора на начин одређен од стране аутора или даваоца лиценце и ако се прерада дистрибуира под истом или сличном лиценцом. Ова лиценца не дозвољава комерцијалну употребу дела и прерада.

5. Ауторство – без прераде. Дозвољаваате умножавање, дистрибуцију и јавно саопштавање дела, без промена, преобликовања или употребе дела у свом делу, ако се наведе име аутора на начин одређен од стране аутора или даваоца лиценце. Ова лиценца дозвољава комерцијалну употребу дела.

6. Ауторство - делити под истим условима. Дозвољаваате умножавање, дистрибуцију и јавно саопштавање дела, и прераде, ако се наведе име аутора на начин одређен од стране аутора или даваоца лиценце и ако се прерада дистрибуира под истом или сличном лиценцом. Ова лиценца дозвољава комерцијалну употребу дела и прерада. Слична је софтверским лиценцама, односно лиценцама отвореног кода.