

УНИВЕРЗИТЕТ „СВ. КИРИЛ И МЕТОДИЈ“ – СКОПЈЕ
ЕКОНОМСКИ ФАКУЛТЕТ СКОПЈЕ



**СВЕТСКАТА ТРГОВСКА ОРГАНИЗАЦИЈА И
ТРГОВИЈАТА СО ЛОГИСТИЧКИ УСЛУГИ**

**WORLD TRADE ORGANIZATION AND TRADE IN
LOGISTIC SERVICES**

[докторска дисертација]

Кандидат:

М-р Александар Трајков

Ментор:

Проф. д-р Ирена Кикеркова

Скопје, 2012

СОДРЖИНА

АПСТРАКТ	6
ВОВЕД	10
а. Актуелност на проблемот на истражување.....	10
б. Предмет и цели на научното истражување.....	14
в. Методи на истражување.....	15
г. Структура на научното истражување.....	16
I. ЛОГИСТИЧКИТЕ УСЛУГИ ВО МЕЃУНАРОДНАТА ТРГОВИЈА	19
1. Утврдување на поимот услуги.....	20
2. Анализа на трговијата со услуги	25
2.1. Меѓународната трговија и БДП.....	26
2.2. Вредност и структура на меѓународната трговија со услуги.....	30
2.3. Регионална дистрибуција на меѓународната трговија со комерцијални услуги.....	33
3. Поим и значење на логистичките услуги	36
3.1. Етимологија на поимот логистика и развој на трговската логистика.....	36
3.2. Дефинирање на логистичките услуги.....	40
3.3. Место на трговската логистика во економскиот систем и функции на логистичките услуги.....	43
4. Анализа на трговијата со логистички услуги	48
4.1. Вредност, динамика и регионална дистрибуција на извозот на транспортни услуги ..	48
4.2. Анализа на извозот на товарни транспортни услуги.....	51
4.3. Анализа на извозот на помошни (логистички) услуги во различни модалитети на транспорт	55
5. Современи трендови во логистичките услуги	58
5.1. Договорна логистика.....	59
5.2. Аутсорсинг логистика.....	60
5.3. Интегрирана логистика.....	62
5.4. Е-логистика.....	64
5.5. Реверзибилна логистика.....	66
6. Логистички провајдери	68
7. Бариери во трговијата со логистички услуги	74
7.1. Пристап на пазарот.....	75
7.2. Национален третман.....	78
7.3. Дополнителни ограничувања.....	80
8. Либерализација на трговијата со логистичките услуги	82
8.1. Либерализација врз недискриминаторна основа.....	83
8.2. Либерализација врз дискриминаторна основа.....	86

II. ОПШТАТА СПОГОДБА ЗА ТРГОВИЈА СО УСЛУГИ И ЛОГИСТИЧКИТЕ УСЛУГИ	90
1. Правила на ГАТС што се однесуваат на трговијата со услуги.....	91
1.1. Општи обврски	95
1.2. Специфични договорни обврски.....	99
2. Дописи во рамките на ГАТС што се однесуваат на либерализацијата на трговијата со логистички услуги.....	104
2.1. Предлози за либерализација на трговијата со логистичките услуги	106
2.2. Предлози за либерализација на трговијата со транспортните услуги	110
2.3. Предлози за либерализација на трговијата со услуги поврзани со логистичките услуги.....	111
3. Анализа на специфичните обврски што ги презеле земјите-членки на СТО за либерализација на трговијата со логистички услуги согласно Листата на логистички услуги TN/S/W/20	113
3.1. Основни логистички услуги.....	116
3.1.1. Специфични обврски што ги презеле земјите-членки на СТО за либерализација на трговијата со услугите на манипулација со товарот.....	119
3.1.2. Специфични обврски што ги презеле земјите-членки на СТО за либерализација на трговијата со услуги на сместување и складирање на стоката.....	123
3.1.3. Специфични обврски што ги презеле земјите-членки на СТО за либерализација на трговијата со услугите што ги даваат товарните транспортни агенции	128
3.1.4. Специфични обврски што ги презеле земјите-членки на СТО за либерализација на трговијата со други логистички услуги – CPC 749	133
3.2. Споредни и останати логистички услуги	138
3.2.1. Либерализација на трговијата со споредни логистички услуги согласно обврските преземени во концесиските листи.....	139
3.2.2. Либерализација на трговијата со останати логистички услуги согласно обврските преземени во концесиските листи.....	140
III. ЕВРОПСКАТА УНИЈА И ТРГОВИЈАТА СО ЛОГИСТИЧКИ УСЛУГИ	147
1. Преглед на пазарот на логистички услуги во Европската унија	148
2. Анализа на вредноста, динамиката и структурата на трговијата со логистички услуги на земјите-членки на ЕУ-27	156
2.1. Меѓународна размена со основни логистички услуги на земјите-членки на ЕУ-27.....	157
2.1.1. Регионална дистрибуција на извозот и увозот на основни логистички услуги на земјите-членки на ЕУ-27 во воздушниот транспорт	161
2.1.2. Регионална дистрибуција на извозот и увозот на основни логистички услуги на земјите-членки на ЕУ-27 во поморскиот транспорт	163
2.1.3. Регионална дистрибуција на извозот и увозот на основни логистички услуги на земјите-членки на ЕУ-27 во останатите видови транспорт.....	165
2.2. Меѓународна размена со споредни логистички услуги на земјите-членки на ЕУ-27	167
2.2.1. Воздушен транспорт	172
2.2.2. Поморски транспорт.....	173
2.2.3. Копнен транспорт	175
3. Политика на либерализација на трговијата со логистички услуги на ЕУ.....	177
3.1. Преглед на активностите на Генералниот директорат за транспорт на Европската комисија.....	178
3.1.1. Друмски транспорт.....	179
3.1.2. Железнички транспорт.....	181

3.1.3.	Поморски транспорт.....	182
3.1.4.	Манипулирање со стоки, складирање и сместување на стоките и услуги на транспортните агенции	185
3.2.	Анализа на стратегиите за транспорт и логистика на ЕУ	186
4. Утврдување и анализа на специфичните обврски што ги презема ЕУ во логистичкиот сектор според листата на ГАТС TN/S/W/20.....		
4.1.	Уругвајска рунда преговори.....	188
4.2.	Доха развојна агенда	190
4.2.1.	Основни логистички услуги во сите модалитети на транспорт со исклучок на поморскиот транспорт.....	192
4.2.2.	Основни логистички услуги во поморскиот транспорт.....	194
4.2.3.	Помошни логистички услуги во сите модалитети на транспорт	197
4.2.4.	Обврските на Бугарија и Романија за либерализација на логистичкиот сектор предложени за концесиските листи на ЕУ.....	200
IV. ТРГОВИЈАТА СО ЛОГИСТИЧКИ УСЛУГИ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА		
..... 202		
1. Општ преглед на надворешнотрговските текови на Република Македонија 203		
2. Анализа на трговијата со услуги во Република Македонија		
206		
3. Анализа на трговијата со логистичките услуги.....		
209		
3.1.	Надворешнотрговска размена на Македонија со основни логистички услуги	211
3.2.	Надворешнотрговска размена на Македонија со споредни логистички услуги	214
4. Листата на специфични обврски и логистичките услуги во Република Македонија.....		
217		
4.1.	Хоризонтални обврски за либерализација на трговијата со логистички услуги во националните концесиски листи на Република Македонија.....	218
4.2.	Либерализација на основните логистички услуги во националните концесиски листи на Република Македонија	220
4.3.	Либерализација на споредните логистички услуги во националните концесиски листи на Република Македонија	223
4.4.	Либерализација на останатите логистички услуги од листата TN/S/W/20 во националните концесиски листи на Република Македонија.....	226
5. Национална регулатива за трговијата со логистички услуги во Република Македонија.....		
228		
5.1.	Анализа на законите што ја регулираат трговијата со логистички услуги во Република Македонија	229
5.2.	Анализа на подзаконските акти што ја регулираат трговијата со логистички услуги во Република Македонија	232
6. Усогласување на обврските за трговија со логистички услуги со земјите-членки на Европска унија.....		
235		
7. Трговската логистика во националната економија на Македонија		
237		
7.1.	Значење на логистичките услуги за националната економија	238
7.2.	Логистичките провајдери во Република Македонија.....	245
V. ОЛЕСНУВАЊЕ НА ТРГОВИЈАТА СО ЛОГИСТИЧКИ УСЛУГИ НА РЕГИОНАЛНО НИВО – ЦЕФТА 2006		
250		
1. Услужниот сектор во земјите-членки на ЦЕФТА 2006		
252		

2. Трговијата со услуги во регионот на ЦЕФТА.....	253
2.1. Структура на извозот на услуги на земјите-членки на ЦЕФТА	255
2.2. Интра-ЦЕФТА трговија со услуги.....	256
3. Анализа на вредноста, динамиката и структурата на трговијата со логистички услуги на земјите-членки на ЦЕФТА 2006	258
3.1. Меѓународна размена со основни логистички услуги на земјите-членки на ЦЕФТА 2006.....	259
3.2. Меѓународна размена со споредни логистички услуги на земјите-членки на ЦЕФТА 2006.....	263
4. Ниво на либерализација на трговијата со логистички услуги на земјите-членки на ЦЕФТА согласно преземените обврски во рамките на СТО.....	269
4.1. Хоризонтални обврски	270
4.2. Вертикални обврски во логистичкиот сектор	272
4.2.1. Ниво на либерализација на трговијата со основните логистички услуги на земјите-членки на ЦЕФТА 2006	274
4.2.2. Ниво на либерализација на трговијата со споредните логистички услуги на земјите-членки на ЦЕФТА 2006	276
4.2.3. Ниво на либерализација на трговијата со останатите логистички услуги на земјите-членки на ЦЕФТА 2006	279
5. Бариери во трговијата со логистички услуги во регионот на ЦЕФТА.....	281
5.1. Општи ограничувања во трговијата со логистички услуги.....	282
5.2. Ограничувања што се однесуваат на трговијата со транспортните услуги	286
5.2.1. Друмски транспорт.....	287
5.2.2. Железнички транспорт.....	288
6. Компаративна анализа на ефикасноста во обезбедување логистички услуги на земјите-членки на ЦЕФТА 2006.....	290
ЗАКЛУЧОК.....	295
КОРИСТЕНА ЛИТЕРАТУРА.....	315

АПСТРАКТ

Трговијата со услуги е значајна како за вкупниот економски развој така и за националниот економски развој. Покрај тоа што националните економии заработуваат преку извоз на услуги, размената со услуги овозможува присуство на услуги со висок квалитет. Брзиот пристап до извозните пазари овозможува брз раст и развој на услужните претпријатија што, исто така, можат да започнат со работа без големи почетни вложувања. Воедно, примената на високо квалитетни услуги го прави извозот на стоки поконкурентен, па секоја национална економија треба да води сметка за развојот на услужниот сектор. При креирањето на развојната трговска политика, секоја земја треба да има во вид дека придонесот на услугите во поттикнување на целокупниот развој на економијата не може да биде целосно реализиран се додека проширувањето на услужните активности надвор од границите на земјите и нивното слободно движење е отежнато од постоењето на бројни ограничувања.

Сложените меѓународни економски односи дополнително ги усложнуваат врските помеѓу субјектите - учесници во меѓународната размена. Во современи услови, секоја пазарно ориентирана земја води политика на заштита на својата национална економија, меѓутоа тоа во ниту еден случај не треба да претставува кочница како за развојот на земјата така и за развојот на светската економија. Денес е актуелен концептот на надворешнотрговска либерализација што значи постепено намалување и укинување на пречките што се јавуваат во меѓународната трговија. Овој процес овозможува непосредно интегрирање на земјите во светската економија што позитивно влијае врз зголемувањето на ползата од трговијата. Клучот за успешна либерализација е во усогласувањето на националната трговска регулатива со обврските што се преземаат во рамките на одредена интеграција или обврските што се наметнуваат преку преговорите што се водат во рамките на Светската трговска организација (СТО).

Најактуелен момент од преговорите во рамките на СТО е Доха - развојната агенда, каде посебен акцент се става на надворешнотрговските олеснувања. Тоа создава потреба од либерализација на трговијата со логистички услуги, како дел од Општата спогодба за трговија со услуги (ГАТС), со оглед на нивната мошне значајна улога во надворешнотрговските олеснувања. На овој начин, уште повеќе

се зацврстува врската помеѓу трговијата со стоки и трговијата со логистички услуги. Подобрите перформанси на едната значат и подобрување на перформансите на другата. Оттука, мошне е важно да се направи истражување што ќе покаже како либерализацијата на трговијата со логистички услуги може да ја подобри конкурентноста на одредени земји при настап на странските пазари и да ја зголеми трговијата со стоки.

Неопходноста од либерализација на трговијата со логистички услуги со која се овозможува поголема ефикасност на логистичките провајдери е сосема евидентна, особено кај помалку развиените земји како што е Република Македонија, кои на овој начин можат да ја подобрат сопствената конкурентност. Преговорите за либерализација на трговијата со логистички услуги на мултилатерално ниво се водат во рамките на ГАТС како дел од СТО. Овие услуги се составен дел и од Доха - развојната агенда. Сепак, логистичките услуги не се категоризирани како посебен вид услуги во рамките на ГАТС, што на некој начин претставува пречка за подобрување на нивната трговија.

Резултатите од ова истражување треба да покажат дека постои потреба за понатамошно имплементирање на логистичките услуги како посебна категорија на услуги во рамките на ГАТС. Сето тоа би придонело земјите - членки на СТО полесно да ја составуваат листата на концесии со која преземаат одредени обврски во трговијата со услуги согласно сопствената стратегија за економски раст и развој.

Овој труд, преку опсежна анализа на тековите и политиката во сферата на трговијата со логистички услуги, се обидува да ја истакне нејзината важност како за светската, така и за националната економија. Добиените сознанија и препораките што произлегуваат од истражувањето можат да бидат искористени за подобрување на општата состојба во националната економија.

Клучни зборови: трговија со услуги, логистички услуги, трговска логистика, либерализација, трговски бариери, Светска трговска организација, Општа спогодба за трговија со услуги, Република Македонија, Европска унија, ЦЕФТА – 2006.

ABSTRACT

Trade in services is important for global economic development as well as for national economic development. National economies benefit from services export. Besides that, trade in services allows consuming high-quality services. Easy and quick access to export markets enables rapid growth and development of services providers. They can start business without large initial investments. Consumption of high – quality services makes export of goods more competitive and each national economy should take into account the development of services sector. When creating trade policy, each country should consider that contribution of services in promoting overall development of national economy can not be completely realized as long as there are barriers and limitation of the free movement of services.

Multifarious international relations make interactions between subjects in international trade more complex. Nowadays, each market oriented country protects its national economy, but that in no case should restraint country development and the development of world economy. Trade liberalization is ongoing process of reducing and eventually eliminating all barriers in international trade. This process allows proximate integration of the countries in the world economy and increases their benefits of the international trade. The key to successful liberalization is in harmonization of national trade regulative with commitments that countries undertake in certain regional integration and the commitments imposed by negotiations within the World Trade Organization (WTO).

Current round of WTO negotiations is Doha development agenda where trade facilitation has as special attention. Concerning that logistic services are very important for trade facilitation, there is a need of liberalization of these services as part of General agreement on trade in services (GATS). That will reinforce relations between trade in goods and trade in logistic services. Improved performance of one will have a positive impact on the performance of the other. Therefore, it is very important to conduct a research to show that liberalization of trade in logistic services can improve countries' performance on foreign markets and increase trade in goods.

The necessity of liberalization of trade in logistic services which will increase efficiency of logistic operators is very evident, especially in developing countries as Republic of Macedonia. It is one of the ways to improve countries competitiveness.

Negotiations for liberalization of trade in logistic services on multilateral level are held within the GATS as part of WTO. These services are part of Doha development agenda. Still, these services are not included as a separate category in the GATS List of services. It can be considered as a limitation to enhance their trade.

The results of this research should indicate a necessity to implement logistic services as a separate category in the WTO List of services. That way, WTO members can compile list of concession for certain services and undertake specific commitments for trade in services according their national strategy for economic development.

This paper, through extensive analyze of the flows and the policy for trade in logistic services, emphasis its importance for the world and for the national economy. The obtained findings and results, as well as the recommendations that arise from the research, can be used to improve the overall condition of the national economy.

Key words: trade in services, logistic services, trade logistic, liberalization, barriers in trade, World trade organization, General agreement on trade in services, Republic of Macedonia, European union, CEFTA – 2006.

ВОВЕД

а. Актуелност на проблемот на истражување

Функционалната поврзаност помеѓу меѓународната трговија и економскиот раст и развој на националните економии е неспорна. Карактеристично за меѓународната трговија е тоа што стапката на раст на светската трговија е поголема од стапката на раст на светското производство, но во услови на пад на светското производство, стапката на намалување на светската трговија е поголема од намалувањето на светското производство. Тоа создава неопходност од постојано унапредување на меѓународните трговски текови и примена на поефикасни методи на размена, со што би се намалиле ризиците при размената. Последните неколку години се забележува континуиран пораст на светската трговија, со исклучок на 2009 година кога е забележан пад од околу 12% поради светската економска криза.¹ Трговијата со комерцијални услуги зафаќа значаен дел од вкупната светска трговија и денес изнесува близу 20% од вкупната светска размена. Според податоците на Светската трговска организација – СТО (World Trade Organisation), вкупниот извоз на комерцијални услуги во 2008 година изнесува околу 3,7 билиони американски долари за разлика од светскиот извоз на стоки кој изнесува околу 15,8 билиони американски долари. Стапката на раст на светскиот извоз на стоки и услуги во периодот 2000-2008 година изнесува 12%, што го потврдува континуираниот раст и на светското производство.²

Сложените меѓународни економски релации дополнително ги усложнуваат односите помеѓу субјектите учесници во меѓународната размена. Во современи услови, секоја пазарно ориентирана земја води политика на заштита на својата национална економија, меѓутоа тоа во ниту еден случај не треба да претставува копирачка, како за развојот на земјата, така и за развојот на светската економија. Токму затоа, денес е актуелен концептот на надворешнотрговска либерализација што може да се реализира на унилатерално, билатерално или регионално ниво и,

¹ World Trade Organisation, *World Trade Report 2009*, WTO, Geneva, p. 4

² World Trade Organisation, *Interational Trade Statistics 2009*, WTO, Geneva, pp. 115-155

секако, на мултилатерално ниво преку преговори во рамките на Светската трговска организација. Процесот на либерализација значи постепено намалување и укинување на пречките што се јавуваат во меѓународната трговија и овозможува непосредно интегрирање на земјите во светската економија што, секако, позитивно влијае врз зголемувањето на користа од трговијата. Формирањето регионални интеграции подразбира префрлање на дел од економскиот национален суверенитет во корист на интеграцијата, додека членството во меѓународните организации значи преземање обврски на земјата-членка, што ја ограничува нејзината автономија во водењето на трговската политика. Клучот за успешна либерализација е во усогласувањето на националната трговска регулатива со обврските што се преземаат во рамките на одредена интеграција или обврските што се наметнуваат преку преговорите што се водат во рамките на Светската трговска организација.

Најактуелен момент од преговорите во рамките на СТО денес претставува Доха развојната агенда, каде посебен акцент се става на надворешнотрговските олеснувања и ревидирање на одредени членови од Општата спогодба за царини и трговија (General Agreement on Tariffs and Trade – GATT). Токму тоа создава потреба од либерализација на трговијата со логистички услуги, како дел од Општата спогодба за трговија со услуги (General Agreement on Trade in Services – GATS), со оглед на нивната мошне значајна улога во надворешнотрговските олеснувања. На овој начин уште повеќе се зацврстува врската помеѓу трговијата со стоки и трговијата со логистички услуги. Подобрите перформанси на едната значат и подобрување на перформансите на другата. Оттука, мошне значајно е да се направи истражување во колкав обем логистичките услуги влијаат врз вкупниот стоков промет и како може либерализацијата на трговијата со логистички услуги да ја подобри конкурентноста на одредени земји при настап на странски пазари и да ја зголеми трговијата со стоки. За илустрација, може да се наведе дека една просечна трговска трансакција вклучува околу 30 субјекти и за неа се потребни околу 40 документи³. Тоа, секако, влијае и врз времето и врз цената на испорака на стоката на странскиот пазар, со што се намалува нејзината конкурентност. Потребно е минимизирање на бројот на учесниците во размената преку трговијата со логистички услуги, односно преку ангажирање на логистички провајдери кои се специјализирани организации за вршење на трговска логистика. Постои податок

³ UNCTAD, *TD/B/COM.3/EM.17/2* p. 8

дека над 95% од меѓународната трговија се реализира преку логистички провајдери⁴. Исто така, се проценува дека логистичките оператори контролираат и организираат 70%-80% од контејнерскиот промет и околу 75% од прометот на сите денковни пратки.⁵ Несомнено е дека трговијата со логистички услуги, од една страна, создава користи за субјектите што ги нудат истите, затоа што на тој начин доаѓаат до профит, односно поголем пласман на логистички услуги значи и подобра заработка. Од друга страна, пак, постојат податоци што ги потврдуваат користите од трговијата со логистички услуги и за субјектите што имаат потреба од логистички услуги. Ангажирањето на логистички провајдери овозможува фокусирање на основните дејности на фирмата со што се запазуваат основните економски принципи во работењето: економичност, продуктивност и рентабилност. Така, на пример, делегирањето на дел од логистичките активности на специјализирани организации што нудат трговска логистика ги намалува оперативните трошоци од 12% до 15% и ја намалува потребата од обртен и од фиксен капитал до 30%.⁶ Постојат и одредени недостатоци од користењето на услугите на логистичките провајдери како, на пример: постепено губење на автономијата и на контролата врз логистичките процеси, недоверба и несигурност во поглед на нивото на квалитетот на услугите, недоверба во однос на професионалноста и стручноста на логистичките провајдери, намалување на бројот на сопствените стручни лица и сл.

Неопходноста од либерализација на трговијата со логистички услуги со која се овозможува поголема ефикасност на логистичките провајдери е сосема евидентна особено кај земјите во развој како што е Република Македонија, кои на овој начин можат да ја подобрат сопствената конкурентност. Преговорите за либерализација на трговијата со логистички услуги на мултилатерално ниво се водат во рамките на ГАТС како дел од СТО. Исто така, логистичките услуги се составен дел и од Доха развојната агенда. Сепак, логистичките услуги не се категоризирани како посебен вид услуги во рамките на ГАТС, што на некој начин претставува пречка за подобрување на нивната трговија. Во рамките на ГАТС е креирана посебна листа (TN/S/W/20) што содржи 3 категории логистички услуги

⁴ Kilibarda d-r M., *Špedicija i agencijsko poslovanje*, Saobraćajni fakultet, Beograd, 2007, modul 1, str. 1

⁵ Николовски д-р А., *Меѓународна шпедиција*, УКИМ, Скопје, 2000, стр. 21

⁶ Georgia Institute of Technology, *The state of logistics outsourcing in 2008, 13th Annual Study*, Capgemini US LLC, Atlanta, Georgia 2008, p. 11

(основни, споредни и останати) и што се користи како основа за преговори за либерализација на логистичкиот сектор, како и за понатамошно имплементирање на логистичките услуги како посебна категорија услуги во рамките на ГАТС. Сето тоа би придонело земјите-членки на СТО полесно да ја составуваат листата на концесии со која преземаат одредени обврски во трговијата со услуги согласно сопствената стратегија за економски раст и развој.

Република Македонија, како земја-членка на СТО, се соочува со определени права и обврски што треба да ги почитува во меѓународната размена. Нашата земја треба да ги примени правилата и принципите на СТО во националното законодавство на начин што би овозможил поголема ефикасност во меѓународната размена и побрз економски прогрес. Особено треба да се внимава на концесиските листи што ги составува Република Македонија, со оглед на фактот што логистичките услуги не постојат како посебна категорија услуги во актуелната листа на услуги на ГАТС, туку се распределени во рамките на останатите видови услуги. Така, постои зголемена можност да настанат одредени конфликти во работата на логистичките провајдери во нашата земја како резултат на неусогласеност на преземените специфични обврски во различните категории услуги. Потврда на тоа е и актуелната состојба во нашата земја на пазарот на логистички услуги што ја карактеризира слабото учество на странски логистички провајдери и проблемите во работењето со кои се соочуваат домашните логистички провајдери, поради недостатоците во националната регулатива што ги регулира односите помеѓу субјектите на овој пазар.

Овој труд, преку опсежна анализа на тековите и политиката во сферата на трговијата со логистички услуги, се обидува да ја истакне нејзината важност за македонската економија. Треба да се создаде клима и да се поттикне свеста дека при креирањето развојна национална политика, посебен акцент треба да се стави на меѓународната трговија и на нејзино унапредување преку подобрување на условите за трговија со логистички услуги. Потребно е да се направи истражување на логистичките услуги што се обезбедуваат во нашата земја и, посебно за секоја услуга, да се идентификуваат специфичните обврски што сме ги презеле како земја-членка на СТО. Потоа, преземените обврски треба да се споредат со одредбите во националното законодавство со што би се лоцирале евентуалните неправилности во регулирањето на пазарот на логистички услуги кај нас и би се дал предлог на кој начин би можеле да се елиминираат тие неправилности. Така, се создаваат услови за свртување на вниманието кон подобрување на трговската

логистика како дејност што би можела да го поттикне целокупниот стопански развој. Македонија, како мала национална економија чиј развој е условен од нејзината отвореност за меѓународна трговска соработка, преку подобрување на условите за трговија со логистички услуги може да ја подобри сопствената конкурентност на странските пазари и да го подигне севкупниот национален развој. Значењето на овој труд е и во тоа што укажува на причините за либерализација на обезбедувањето логистички услуги, како и на последиците што произлегуваат од либерализацијата на трговијата со логистички услуги и треба да биде патоказ како да се искористат настанатите промени за остварување позитивни резултати и ефекти. Македонската економија се соочува со типични проблеми карактеристични за економиите со слично ниво на развиеност кога станува збор за меѓународната трговија, како што се: недоволната конкурентност, негативниот трговски биланс, влошувањето на односите на размена и сл. Затоа, овој труд треба да помогне во подигнувањето на свеста на сите субјекти кои на директен или на индиректен начин се вклучени во меѓународната размена и, исто така, приложените сознанија и резултати на овој труд треба да бидат корисно исползувани за подобрување на општата состојба во националната економија.

б. Предмет и цели на научното истражување

Предмет на истражување на овој труд се главните процеси, елементи и критериуми на Светската трговска организација што се однесуваат и се значајни за либерализација на трговијата со логистички услуги, како и степенот на нивна примена и нивниот ефект врз нашата национална економија.

Основна цел на овој труд е да се утврди влијанието што го имаат правилата на Светската трговска организација врз либерализацијата на трговијата со логистички услуги, како општо, така и посебно во Република Македонија.

Посебни цели на овој труд се:

- правилно да се идентификуваат логистичките услуги;
- да се укаже на значењето на трговијата со логистички услуги;
- да се идентификува потребата за имплементирање на логистичките услуги како посебна категорија во листата на услуги на СТО;
- да се утврди степенот на либерализацијата на трговијата со логистички услуги согласно преземените обврски во рамките на Уругвајската рунда преговори;

- да се утврди постигнатиот напредок за либерализација на трговијата со логистичките услуги во рамките на Доха развојната агенда;
- да се анализира можноста за подигнување на нивото на либерализација на трговијата со логистички услуги во рамките на регионалните економски интеграции со посебен осврт на Европската унија и ЦЕФТА 2006;
- да се изврши анализа на економските ефекти што произлегуваат како резултат на обврските што ги презема Република Македонија во трговијата со логистички услуги согласно правилата на Светската трговска организација;
- да се согледаат актуелните состојби во работењето на логистичките оператори, како општо, така посебно и во нашата земја;
- да се идентификуваат и да се интерпретираат различните видови трговски бариери што можат да се појават при трговијата со логистички услуги;
- да се утврдат можностите за надминување на трговските бариери преку унапредување на трговијата со логистички услуги;
- да се утврдат насоки и можности за развој и унапредување на трговијата со логистички услуги во Македонија.

в. Методи на истражување

За реализација на целите што сме ги поставиле при конципирањето на ова истражување, најчесто се водевме од дедуктивниот метод, односно поаѓајќи од општите законитости и принципи, се обидовме да ги откриеме посебните. При разработката, презентирани се официјалните податоци изнесени во сите видови документи и анализирани се најрелевантните податоци и информации за потврда на реалните состојби во современиот систем на односи. Врз основа на тие податоци, конструирани се соодветни заклучоци и предложени се насоки за развој на трговијата со логистички услуги во нашата земја.

Во разработката на трудот се користи соодветна литература од познати експерти и научници од соодветните области. Појавите за кои нема официјални информации, а кои се важни за согледувањето на состојбите и тенденциите во областа на трговијата со логистички услуги, особено за трговските олеснувања, квалитативно се анализираат, а исто така се користи и компаративниот метод, преку споредување на податоци од земји што се слични по критериумите и параметрите на нашата земја.

Воедно, овој труд претежно се темели на користење на кабинетскиот приод (*desk research*) во истражување на избраната проблематика и со користење на емпириски податоци и показатели што ги познава стручната литература. Одредени теренски истражувања (*field research*) се направени со користење на Интернетот како медиум кој содржи голем број примарни и секундарни податоци.

г. Структура на научното истражување

Докторската дисертација „Светската трговска организација и трговијата со логистички услуги“ е структурирана во пет глави, и тоа: Логистичките услуги во меѓународната трговија; Општата спогодба за трговија со услуги и логистичките услуги; Европската унија и трговијата со логистички услуги; Трговијата со логистички услуги во Република Македонија и Олеснување на трговијата со логистички услуги на регионално ниво – ЦЕФТА 2006.

Првата глава од трудот, „Логистичките услуги во меѓународната трговија“, ги обработува логистичките услуги како значаен дел од меѓународната трговија. Тука се дефинираат услугите наспроти логистичките услуги и се прави анализа на меѓународната трговија со услуги и со логистички услуги. Потоа, се утврдуваат современите трендови во логистичките услуги, се анализира работата на логистичките провајдери, се идентификуваат бариерите во трговијата со логистички услуги и се обработуваат начините и основите за либерализација на трговијата со логистички услуги.

Втората глава од трудот, „Општата спогодба за трговија со услуги и логистичките услуги“, претставува истражување на причинско-последичните врски помеѓу СТО и либерализацијата на трговијата со логистички услуги. *Првиот дел* од оваа глава ги третира правилата на ГАТС што се однесуваат на трговијата на услуги преку анализа на општите и специфичните договорни обврски што ги преземаат земјите-потписнички на оваа спогодба. Во *вториот дел* од оваа глава се проучуваат официјалните дописи на одредени земји-членки на СТО што содржат насоки за водење на преговорите за либерализација на трговијата со логистички услуги. На тој начин се позиционираат логистичките услуги како посебна категорија услуги што може да се третира во рамките на ГАТС преку Листата на логистички услуги TN/S/W/20. Во *третиот дел* од оваа глава се истражуваат преземените обврски за логистичките услуги во националните концесиски листи на секоја од земјите-членки на СТО. Воедно, се прави преглед и на официјалните документи на СТО што се однесуваат на активностите кои се дел

од логистичките услуги. Сето тоа помогна да се изведат заклучоци за нивото на либерализација на трговијата со логистички услуги, начинот на либерализирање на логистичкиот сектор во рамките на ГАТС и утврдување на можностите за понатамошна либерализација на овој сектор со што би се поттикнала трговијата со логистички услуги.

Третата глава, „Европската унија и трговијата со логистички услуги“, во неколку точки ја обработува либерализацијата на трговијата со логистички услуги на ЕУ како регионална економска интеграција и специфичните обврски што ги преземаат земјите-членки на ЕУ во рамките на СТО. Прво е направен преглед на пазарот на логистички услуги на ЕУ што помогна да го утврдиме значењето на овој услужен сектор за економијата на ЕУ. Потоа, следува анализа на вредноста, динамиката и структурата на трговијата со логистички услуги на земјите-членки на ЕУ-27 што дополнително ни ги идентификува перформансите на секоја земја во логистичкиот сектор и се утврдува потребата за понатамошна либерализација на трговијата со логистички услуги. Политиката на либерализација на трговијата со логистички услуги најпрво ја анализираме преку прегледот на активностите на Генералниот директорат за транспорт на Европската комисија, како што се стратегиите за транспорт и логистика врз основа на кои се создаваат правилата и прописите во логистичкиот сектор и тоа во насока на создавање заеднички логистички пазар на Унијата. Комплетна слика за политиката за либерализација на овој услужен потсектор се добива откако ќе се направи анализа на специфичните обврски што ги презема ЕУ во логистичкиот сектор според листата на ГАТС TN/S/W/20. Притоа, најпрвин ќе ги разгледаме обврските преземени во концесиските листи од Уругвајската рунда преговори, по што ќе го видиме начинот на водење преговори на ЕУ во рамките на Доха рундата и подготвеноста за дополнителна либерализација на трговијата со логистички услуги на земјите-членки на ЕУ-27.

Следната глава, „Трговијата со логистички услуги во Република Македонија“, е структурирана во 8 потточки каде се утврдува значењето на логистичките услуги за развојот на националната економија и тоа преку анализа на неколку индикатори, како што се надворешнотрговската размена со логистички услуги на нашата земја, квалитетот и подобрувањето на транспортната инфраструктура, националната регулатива, учеството на овој услужен потсектор во БДП на земјата, работата на логистичките оператори во Македонија, односно бројот на вработени, надоместоците за вработените и сл. Главен акцент е ставен

на нивото на либерализација на логистичкиот сектор што се утврдува преку обврските што Македонија ги презела во националните концесиски листи презентирани во ГАТС. Со цел да се види дали обврските што ги презела нашата земја се спроведуваат и во практиката, мора да се направи преглед и на законската регулатива со која се регулира оваа материја. Компаративната анализа, пак, на преземените обврски на нашата земја во логистичкиот сектор со обврските што ги презеле земјите-членки на ЕУ ни дава слика каде постои неусогласеност и каде нашата земја треба да интервенира со цел да ја изедначи националната политика со политиката на ЕУ за либерализирање на трговијата со логистички услуги.

Петтата глава, „Олеснувањето на трговијата со логистички услуги на регионално ниво – ЦЕФТА 2006“, ги анализира аспектите и ефектите од либерализација на логистичкиот сектор преку членувањето во регионална интеграција, со посебен осврт на ЦЕФТА 2006 како економска интеграција во која членува нашата земја. Прво се анализира услужниот сектор и трговијата со услуги во регионот на ЦЕФТА. Следува анализа на вредноста, динамиката и структурата на трговијата со логистички услуги на земјите-членки на ЦЕФТА и разликите во ефикасноста на обезбедување логистички услуги кај земјите-членки на оваа интеграција. По истражувањето на нивото на либерализација на трговијата со логистички услуги на земјите-членки на ЦЕФТА, согласно преземените обврски во рамките на СТО, се утврдуваат бариерите што постојат во трговијата со логистички услуги во овој регион. Така се идентификуваат критичните точки што постојат во трговијата со логистички услуги со што може да се интервенира за нивно отстранување преку водење преговори во рамките на интеграцијата. Компаративната анализа, пак, на ефикасноста во обезбедувањето на логистичките услуги на земјите-членки на ЦЕФТА 2006 овозможува утврдување на потенцијалот за развој на логистичкиот сектор на земјите од овој регион, како и ефикасноста на логистичките оператори од тие земји.

На крајот од трудот се изнесени заклучни согледувања каде што се резимира сите резултати од ова истражување и каде што се изнесени предлози за подобрување на националната конкурентност во логистичкиот сектор со што би се стимулирала работата на логистичките оператори и позитивно би се влијаело врз националниот економски развој.

I. ЛОГИСТИЧКИТЕ УСЛУГИ ВО МЕЃУНАРОДНАТА ТРГОВИЈА

Коректната анализа на логистичките услуги како значаен дел од меѓународната трговија, најпрвин е условена со утврдување на поимот „услуги“ преку посебен осврт на дефинициите наведени од страна на релевантни меѓународни организации што се занимаваат со оваа проблематика. Потоа, врз основа на податоците објавени во различни извештаи од страна на СТО можат да се анализираат актуелните состојби и текови во трговијата со услуги во светската економија. Откако точно ќе се дефинираат логистичките услуги и ќе се утврдат активностите што ги опфаќаат, следува анализа на трговијата со логистички услуги. Современите трендови во трговската логистиката, како што се: договорната логистика, аутсорсинг логистиката, и моментално најактуелните: интегрираната логистика, реверзибилната логистика и е-логистиката ќе помогнат во анализата на работата и обемот на активностите на логистичките провајдери, кои како субјекти активно влијаат врз трговијата со логистички услуги и на кои директно се однесуваат правилата за работа утврдени со конвенционалното и националното право.

Добиената слика за општите текови во трговијата со логистички услуги овозможува идентификување на бариерите во трговијата со логистички услуги. Посебен акцент ќе се стави на основните принципи во рамките на ГАТС, како што се: пристапот на пазарот и националниот третман, кои генерираат пречки во трговијата со логистички услуги, а секако ќе бидат разгледани и дополнителните трговски бариери во логистичкиот услужен сектор. Надминувањето на сите ограничувања во трговијата со логистички услуги може да се оствари преку либерализацијата на трговијата со логистички услуги, при што ќе се направи осврт на начините и нивоата на кои таа може да се спроведе.

1. Утврдување на поимот услуги

Услугите претставуваат нематеријален, неопиплив еквивалент на стоките. Поимот услуги опфаќа широк спектар на неопипливи производи (нематеријални добра) и активности што е тешко да се утврдат во едноставна дефиниција. Тешко е да се издвојат услугите од добрата со кои се поврзуваат. Со нив се тргува во моментот на нивното производство. Тие се „...хетероген аутпут, произведени по нарачка и вообичаено се подложни на промени кои зависат од активностите на производителот (давателот на услугите) и побарувачката на корисниците. До моментот на комплетирање на нивното производство, тие веќе треба да им бидат дадени на корисниците. Давањето услуги често се третира како економска активност каде што купувачот генерално не стекнува ексклузивно право на сопственост врз нарачаното добро, освен ако не е направен таков ексклузивен договор. Придобивките од таквите услуги, ако истите се вреднуваат, се очигледни по волјата на купувачите да платат за истите...“⁷

Во стручната литература може да се сретне дека „...давателите на услуги учествуваат во економијата без ограничувања во однос на водење попис или потреба да се грижат за обезбедување материјални сировини, и тоа, преку компонирање и управување со соодветно ниво на ресурси, вештини, знаење и искуство со кои ќе се ефектуираат одредени користи за корисниците на услугите...“⁸ Истовремено, инвестирањето во знаење и експертиза бара постојан маркетинг на услугата и унапредување во чекор со конкуренцијата што, пак, има одредени физички ограничувања. Многу услуги, сепак, бараат добра физичка структурираност и опрема, а користат и многу ресурси, како што се, на пример, транспортните услуги или услугите што се однесуваат на трговската логистика. Давателите на услуги го сочинуваат терцијарниот економски сектор.

Услугите можат да бидат објаснети преку нивните клучни генерички карактеристики: неопипливост, минливост, неделивост, симултаност и варијабилност.

(1) *Неопипливост.* Услугите се неопипливи и нематеријални, што значи не може да се допрат, фатат, ракуваат, да се погледнат, мириснат или да се слушнат. Покрај тоа, нема ниту можност ниту потреба за транспорт, складирање и

⁷ World News, *Services economics*, [http://wn.com/service_\(economics\)](http://wn.com/service_(economics)), 23.8.2010

⁸ Tanamika S., *Role of service marketing*, Rai Business School, Delhi, 2010, p. 5

сместување на услугите. Услугата не може да се препродава или да биде во нечија сопственост, ниту да се врати од примателот кон давателот на услугата. Единствено, за давање на услугата може да се овласти давател на услуги кој мора да обезбедува и да дава услуги на утврден начин по барање на овластен примател на услугите.⁹

(2) *Минливост*. Услугите се минливи од два аспекти, и тоа:

(а) Ресурсите, процесите и системите што се однесуваат на услугите се користат одреден временски период при давање на услугата. Ако примателот на услугата претходно ја закажал услугата, а не побарал или не ја користи услугата во текот на дадениот период, услугата не може да му се обезбеди. Од перспектива на давателот на услугите, тоа претставува пропуштена бизнис-можност со оглед на тоа дека не може да се остварат користи од обезбедувањето на услугите. Потенцијално, тој може да ги искористи ресурсите, процесите и системите за друг консумент кој побарал услуга. На пример, празен простор за превоз на стока во авион не може да се искористи или да се наплати по полетување.

(б) Кога услугата целосно му е дадена на корисникот, таа неповратно исчезнува.¹⁰ На пример: стоката е веќе испорачана до одредено место и истата не може повторно да се испорача на истата локација во дадениот временски период.

(3) *Неделивост*. Давателот на услуги е неопходен при обезбедување услуги со оглед на тоа дека мора веднаш да произведе и да му даде услуга на примателот на услугата. Во многу случаи услугата се дава автоматски, но давателот на услугата мора да има подготвено соодветни ресурси и активно да одржува способност и подготвеност за соодветно давање на услугите. Воедно, корисникот на услугите е неделив од целиот процес на давање услуги, бидејќи тој е вклучен во него од самото барање па сè до консумирањето на услугата.¹¹

(4) *Симултаност*. Услугите се вршат и се консумираат во исто време. Штом корисникот на услугата побара одредена услуга, таа мора да се обезбеди веднаш,

⁹ Matear S., Gray B., Garrett T., Deans K: „Moderating Effects of Service Characteristics on the Sources of Competitive Advantage - Positional Advantage Relationship“, *Visionary Marketing for the 21st Century: Facing the Challenge*, ANZMAC, 2000 p. 784

¹⁰ World News, *Services economics*, [http://wn.com/service_\(economics\)](http://wn.com/service_(economics)), 23.8.2010

¹¹ Matear S., Gray B., Garrett T., Deans K: „Moderating Effects of Service Characteristics on the Sources of Competitive Advantage - Positional Advantage Relationship“, *Visionary Marketing for the 21st Century: Facing the Challenge*, ANZMAC, 2000 pp. 784-785

без одложување и отстапување. Корисникот на услугата веднаш ги користи дадените придобивки за да ги извршува своите следни активности или задачи.¹²

(5) *Варијабилност*. Секоја услуга е единствена. Еднократно се создава, се дава и се користи и не може никогаш сосема исто да се повтори со оглед на тоа дека секоја наредна услуга се обезбедува во различно време, место, околности, услови и ресурси, дури и кога истиот корисник на услуги бара иста услуга. Многу услуги се сметаат за хетерогени или како слабо хомогени и вообичаено се приспособуваат на секој корисник на услуги или на секоја нова ситуација. На пример, такси-услугата која се однесува на превоз на корисникот на услугата од неговиот дом до одреден ресторан се разликува од такси-услугата која се однесува на превоз на истиот корисник од ресторанот до неговиот дом, во смисла на времето, правецот, друг давател на услугата итн.¹³

Секоја од овие карактеристики е значајна сама за себе и нивното неизбежно поклопување го усложнува конзистентниот концепт на услугите и на тој начин давањето услуги во секој случај станува предизвик. Правилниот маркетинг на услугите создава креативна визуализација со која ефикасно се евоцира конкретна слика за услугата во умот на потрошувачот. Од гледна точка на корисникот на услугите, нивните карактеристиките отежнуваат, па дури и оневозможуваат да се направи оценка или да се споредат услугите пред да се искушат.

Масовното производство и обезбедување на услугите е мошне тешко. Тоа може да се третира како проблем на непостојаноста на квалитетот на услугите. Инпутите и аутпутите на процесите што се вклучени во давањето на услугите високо варираат, како и односите помеѓу овие процеси со што се создаваат тешкотии за одржување на нивниот постојан квалитет. „...Кај многу услуги постои трудоинтензивност со оглед на тоа што вклучуваат значителна човекова активност, а не точно определени процеси. Менаџментот на човечки ресурси е мошне важен. Човечкиот фактор е често клучен фактор за успех на услужните економии. Тешко е да се постигне економија од обем или да се обезбеди доминантно пазарно учество. Постои флукуација на побарувачката и може да биде тешко таа да се предвиди. Побарувачката може да варира во зависност од сезоната, периодот на денот, бизнис-циклусот итн. Постои и вмешаност на

¹² World News, *Services economics*, [http://wn.com/service_\(economics\)](http://wn.com/service_(economics)), 23.8.2010

¹³ Wolak R., Kalafatis S., Harris P., „An Investigation Into Four Characteristics of Services“, *Journal of Empirical Generalisations in Marketing Science*, Vol.3, online edition, <http://www.empgens.com>, 1998, p. 26

корисникот со оглед на тоа дека повеќето услуги бараат висок степен на интеракција помеѓу корисникот и давателот на услугите. Постои ориентираност кон клиентот при создавањето долгорочни бизнис-врски...“¹⁴

Дефинирањето на услугите и утврдувањето на услужните сектори претставува голем предизвик и за меѓународните организации кои се формирани за унапредување на меѓународните трговски текови. Така, на пример, Комисијата за статистика при Обединетите нации (ОН) одобрила и усвоила „Прирачник за статистика на меѓународната трговија со услуги“, објавен за првпат во 2002 година, каде се вели дека „...постои група индустрии, генерално класифицирани како услужни индустрии, што произведуваат аутпути што имаат многу карактеристики на добра како, на пример, оние што се занимаваат со обезбедување, чување, проток и ширење на информации, известување и разонода во најширока смисла на зборот – производство на општи или специјализирани информации, вести, консултантски извештаи, компјутерски програми, филмови, музика итн. Аутпутот на овие индустрии врз кои можат да се воспостават сопственички права, често се сместува на физички објект – хартија, ленти, дискови итн. – што можат да се разменуваат како обични добра. Без разлика дали се карактеризираат како добра или услуги, овие производи поседуваат основна карактеристика да можат да се произведуваат од една единица и да се користат од друга, едновремено овозможувајќи поделба на трудот и настап на пазарот...“¹⁵

Оваа едноставна дефиниција е преземена од публикацијата „Систем на национални сметки 1993“ (СНС), подготвена од Меѓународниот монетарен фонд – ММФ, ОН, Европската комисија, Организацијата за економска соработка и развој – ОЕЦД и Светската банка.¹⁶ Сите овие меѓународни организации се повикуваат на дефинициите од дадената публикација, која исто така содржи препораки за употреба на Меѓународните стандарди за класификација на индустриите (ИСИЦ) за класифицирање на индустриите и Централната класификација на производи – (ЦКП) за производите или аутпутите на секоја индустрија. Услужните индустрии се

¹⁴ Athens University of Economics and Business: *An Introduction to Services Marketing*, online edition, <http://www.aueb.gr/users/esaopa/courses/part2.pdf>, 25.8.2010

¹⁵ United Nations, *Manual on Statistics of International Trade in Services*, UN, EC, IMF, OECD, UNCTAD, WTO, Geneva, Luxembourg, New York, Paris, Washington, D.C., 2002, p. 7

¹⁶ Inter-Secretariat Working Group on National Account, *System of National Accounts 1993*, UN, EUROSTAT, IMF, OECD, WB, Brussels/Luxembourg, New York, Paris, Washington, D.C., 1993, p. 149

оние од одделот „Г“ (G), па сè до одделот „Кју“ (Q) на ИСИЦ,¹⁷ додека услугите како аутпут на услужните индустрии се систематизирани од одделот 5 па сè до одделот 9 на ЦКП.¹⁸

Концептот на услугите во „Прирачникот за билансот на плаќања“ од ММФ, во принцип, е оној од СНС од 1993 година,¹⁹ но воедно „... од практични причини мерењето на меѓународната трговија со услуги вклучува нешто и од трговијата со стоки како, на пример, производите што ги купуваат патниците или стоките што ги нарачуваат амбасадите. Од друга страна, пак, под одредени околности меѓународната трговија со стоки може да опфати и трошоци за одредени услуги како осигурување, договори за одржување, транспорт, пакување и сл. Примери за услужни активности се: продажбата на големо, продажбата на мало, одредени видови поправки, хотелиерството и угостителството, транспортот, поштата, телекомуникациите, финансиите, осигурувањето, посредувањето во трговија со недвижности, изнајмувањето имот, компјутерските услуги, истражувањето, професионалната, маркетингот и друг вид бизнис-подршка, владините услуги, здравството, социјалните услуги, санитарните услуги, општествените, аудиовизуелните, рекреативните услуги, услугите од културата, личните и домашните услуги...“²⁰

Од сето погоре изнесено како суштинска, комплетна и концизна дефиниција на поимот услуги може да се изведе следната:

Услугата како нематеријален производ претставува збир на единствена и минлива корист:

- *што се дава од одговорниот давател на услуги, вообичаено во тесна соработка со барателите на неговите услуги;*
- *создадена преку функционирање на одредени технички системи и/или преку утврдени активности на одредени индивидуи;*
- *нарачана според потребите на корисникот на услугите од одговорниот давател на услуги;*

¹⁷ United Nations, *International Standard Industrial Classification of All Economic Activities, Rev.3*, online edition, <http://unstats.un.org/unsd/cr/registry/regcst.asp?Cl=2>, 10.2.2011

¹⁸ United Nations, *Central Product Classification Ver. 1.1*, online edition, <http://unstats.un.org/unsd/cr/registry/regcst.asp?Cl=16>, 10.2.2011

¹⁹ IMF, *Balance of Payment Manual*, IMF, Washington, fifth edition, 2007, p. 10

²⁰ United Nations, *Manual on statistics of International trade in services*, UN, EC, IMF, OECD, UNCTAD, WTO, Geneva, Luxembourg, New York, Paris, Washington, D.C., 2002 pp. 7-8

- дадена индивидуално на овластениот корисник на услугите на негова иницијатива;
- и, конечно, која се конзумира и се користи за да се иницираат одредени бизнис или приватни активности на корисникот на услугите.

2. Анализа на трговијата со услуги

Историската ретроспектива на трговијата со услуги покажува дека услугите, особено транспортните и финансиските, повеќе години наназад имале значајна улога во светската трговија. Врз развојот на трговијата со услуги „...најпрвин влијаеле политичките односи во земјите, па така, самостојните земји бележеле прилично рамномерен развој на инфраструктурните услуги, додека социјалните услуги (образование, здравје и сл.) се развивале постепено. За разлика од нив, во колониите, развојот на инфраструктурата повеќе се должел на потребата за поддршка на синџирите на набавка отколку на потребите за внатрешната трговија, додека инвестирањето во развојот на социјалните услуги било сведено на минимум. Лоцирањето на овие развојни дисторзии дава бројни можности за извозниците на услуги. Со текот на времето се развивале голем број услужни центри како, на пример, главните трговски раскрсници во копнениот транспорт или меѓународните пристаништа во поморскиот транспорт...“²¹ Последните години, трговијата со услуги се ставила во функција на олеснувањето на меѓународниот стоков промет. Денес, брзиот техничко-технолошки развој овозможува меѓународна размена на сите услуги.

Трговијата со услуги е значајна како за вкупниот економски развој, така и за националниот развој. Покрај тоа што националните економии заработуваат преку извоз на услуги, размената со услуги овозможува присуство на услуги со висок квалитет во националната економија. Брзиот пристап до извозните пазари овозможува брз раст и развој на услужните претпријатија, што исто така можат да започнат со работа без големи почетни вложувања. Воедно, примената на висококвалитетни услуги го прави извозот на стоки поконкурентен, па секоја национална економија треба да води сметка за развојот на услужниот сектор. При

²¹ INTRACEN, *Information on services trade*, online edition, <http://www.intracen.org/servicexport/services.htm>, 15.8.2010

креирањето на развојната трговска политика, секоја земја треба да има предвид дека придонесот на услугите во поттикнување на целокупниот развој на економијата не може да биде целосно реализиран сè додека проширувањето на услужните активности надвор од границите на земјите и нивното слободно движење е отежнато од постоењето на бројни ограничувања.

2.1. Меѓународната трговија и БДП

Пред да се направи конкретна анализа на трговијата со услуги, ќе направиме краток преглед на состојбите во светската трговија, што ќе ни овозможи полесно да ги објасниме состојбите и движењата во меѓународната размена со услуги.

Графикон 1: Годишна стапка на раст на меѓународна трговија со стоки и БДП во периодот од 1960 до 2008 година



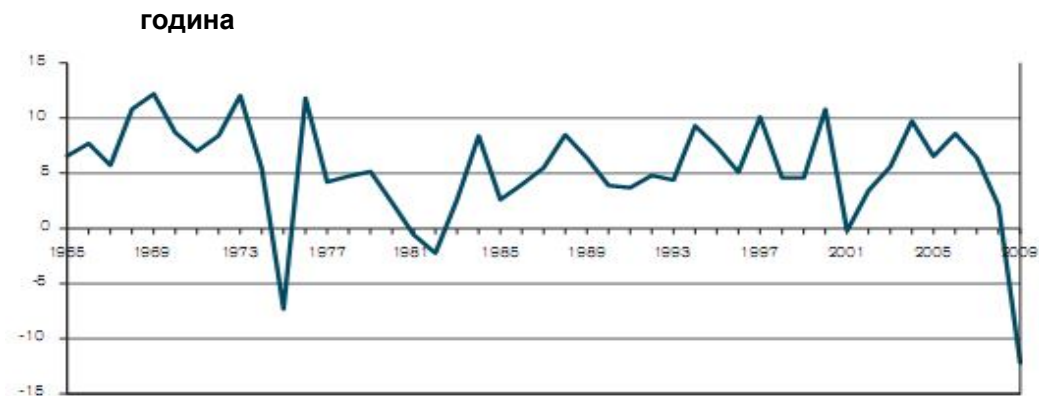
Извор: WTO, *International Trade Statistics 2009*, WTO, Geneva, 2009, p. 1

Анализата на тековите на извозот на стоки и на движењата на бруто-домашниот производ (БДП) покажуваат дека реалниот пораст на светскиот извоз на стоки е поголем од реалниот раст на БДП, односно растот на БДП е следен од уште поголем раст на меѓународната трговија. Тоа може да се види од графикон 1, каде се забележуваат и паралелни опаѓања на БДП и на меѓународната трговија во одредени временски периоди, односно се гледа дека динамиката на опаѓање на меѓународната трговија е поголема од динамиката на опаѓањето на БДП.

Кога се прави преглед на овие состојби, важно е да се има предвид дека стоковите трговски текови се мерат врз „бруто-основа“, односно се пресметува

вкупната вредност на производните ресурси секогаш кога тие ќе ја преминат границата. Во БДП се мери само додадената вредност во процесот на производство на стоките и услугите. Оттука, колку почесто се пренесуваат стоките преку граница, особено оние што се користат во процесот на производство, толку е поголем степенот на раст на меѓународниот стоков промет спореден со порастот на БДП. Овој феномен, исто така, е поткрепен и со појавата на меѓународните синџири на набавка, односно на трговската логистика.

Графикон 2: Промена во меѓународниот стоков промет во периодот 1965-2009 година



Извор: WTO, *World Trade Report 2010*, WTO, Geneva, p. 20

Најновите податоци за меѓународната трговија ни покажуваат дека во 2009 година имало значително опаѓање на меѓународниот трговскиот промет во однос на претходните години. Обемот на меѓународна размена бил намален за 12,2% во 2009 година во однос на 2008 година, што е многу повеќе од намалувањето на БДП во 2009 година во однос на 2008 година од 2,3% и е прв таков пад од крајот на Втората светска војна. Мерено во американски долари, падот на светската трговија во 2009 година во однос на претходната година изнесува дури -22,6% што се должи на падот на цените на нафтата и на другите примарни производи. Обемот на светската трговија и претходно бележел падови како тие во 1975 година (-7%), 1982 година (-2%) и 2001 година (-0,2%), што може да се види и од графиконот 2, меѓутоа ниту еден од тие падови не е со толкав интензитет како тој во 2009 година.²²

Анализите на економските критичари наведуваат неколку причини за големиот пад на обемот на меѓународната трговија. Се смета дека падот на

²² WTO, *World Trade Report 2010*, WTO, Geneva, p. 20

обемот на размена од претходните години е помал во споредба со падот во 2009 година, поради тоа што во современи услови на тргување и развиена трговска логистика, стоката неколку пати ги минува националните граници пред да стигне до крајната дестинација. Стоковниот промет се регулира на секоја граница, при што се врши кумулирање на податоците за обемот на трговската размена, па падот во 2009 година би бил поголем од еквивалентен пад во некој од претходните периоди. Исто така, светската економска криза и нејзиното брзо пренесување во секоја национална економија има големо влијание врз падот на обемот на трговската размена. Падот на општата благосостојба, отежнатите кредитни услови, како и намалувањето на обемот на производство предизвикаа и огромен пад на трговијата со автомобили од 32%, трговијата со индустриска опрема (-29%) и трговијата со производни ресурси како железо и челик (-47%).²³ Ако се има предвид дека овие производи имаат поголемо и позначајно учество во меѓународната трговија во споредба со нивното учество во БДП, тогаш може да се објасни и поголемиот пад на обемот на меѓународна трговија од падот на БДП во 2009 година. Се разбира, современите услови на тргување, како што е развојот на информациските технологии и логистичките услуги, не можат да се игнорираат, затоа што тие овозможуваат производителите од еден регион брзо да одговорат на потребите на пазарот на друг регион. Вообичаено, тоа придонесува за општо подобрување на благосостојбата на глобално ниво, но во услови на криза се претвора во преносен механизам на негативните трендови.

Последните извештаи од Светската трговска организација и нејзините процени на истата за пораст од 13,5% во 2010 година,²⁴ даваат надеж дека падот кој меѓународната трговија го доживеала во претходниот период сепак е минато, со оглед на континуираниот раст на меѓународната размена во текот на 2010 година. Одредени економски експерти сметаат дека трговијата со услуги има значајна улога во надминувањето на економските тешкотии и во подобрувањето на меѓународниот стоков промет заради нејзината поголема флексибилност во услови на криза.²⁵

²³ WTO, *World Trade Report 2010*, WTO, Geneva, table 1, p. 21

²⁴ WTO, *Trade Growth Forecast Revised Upwards For 2010*, press releases PRESS/616, http://www.wto.org/english/news_e/pres10_e/pr616_e.htm, 20.9.2010

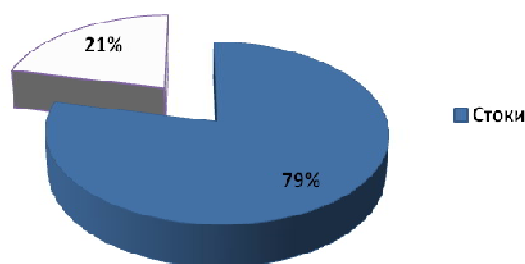
²⁵ Таков став заведе и претседателот на СТО, г. Паскал Лами, на Глобалниот самит за услуги во Вашингтон на 22.9.2010, http://www.wto.org/english/news_e/sppl_e/sppl171_e.htm

Табела 1: Светски извоз на стоки и комерцијални услуги во периодот од 1990 до 2009 година

	Вредност (милијарди американски долари)	Годишна стапка на раст						
		2009*	1990- 1995**	1995- 2000**	2000- 2008**	2005- 2009*	2007*	2008*
Стоки	12147	-	-	5%	4%	16%	15%	-23%
Комерцијални услуги	3312	8%	5%	12%	7%	20%	12%	-13%

Извор: *WTO, *World Trade Report 2010*, WTO, Geneva, 2010, p. 26**WTO, *International Trade Statistics 2009*, WTO, Geneva, 2009, p. 7, 121

Прегледот на состојбите на меѓународниот стоков промет ни овозможува полесно да ја разгледаме трговијата со услуги, особено ако се има предвид каузалната врска помеѓу меѓународните текови на стоки и услуги. Порастот на меѓународната размена со стоки генерално иницира пораст на меѓународната размена со услуги и обратно, развојот на меѓународната трговија со услуги позитивно влијае врз меѓународниот стоков промет. Ова може да се потврди преку анализа на податоците за динамиката на раст на меѓународната трговија со стоки и услуги. Табела 1 содржи преглед на стапката на раст на меѓународната трговија со стоки и комерцијални услуги. Ако се споредат податоците во периодот од 2005 до 2009 година се гледа дека во периодите кога има пораст на трговијата со стоки, има и пораст на меѓународната трговија со комерцијални услуги. Во 2009 година, кога е забележан висок пад на вредноста на трговијата со стоки, исто така се забележува и голем пад на вредноста на трговијата со комерцијални услуги. Оттука, може да се заклучи дека општите движења во меѓународниот стоков промет се однесуваат и на трговијата со услуги.

Графикон 3: Процентуално учество на извозот на стоки и комерцијални услуги во вкупниот светски извоз во 2009 година

Извор: Сопствен приказ врз основа на податоците од табела 1

Динамиката на пораст на извозот на стоки и на комерцијалните услуги во анализираните периоди, што може да се утврди од податоците од табелата 1, покажува дека учеството на комерцијалните услуги во вкупниот светски извоз е сè поголемо. Графиконот 3 покажува дека во 2009 година извозот на комерцијални услуги сочинува околу 21% од вкупниот светски извоз, што го потврдува сè поголемото значење на услужниот сектор во светската економија.

2.2. Вредност и структура на меѓународната трговија со услуги

Кога се прави анализа на трговијата со услуги, треба да се има предвид дека во практиката, податоците за светскиот извоз и за светскиот увоз на комерцијални услуги не се совпаѓаат, иако теоретски тоа треба да биде така. Ако се погледнат податоците за увозот и извозот на комерцијални услуги во поодделни периоди и за одделни типови услуги, може да се забележат дури и големи несоваѓања. Тие разлики произлегуваат од различните системи за прибирање податоци, потоа, од начинот на кој се вршат процените, од можноста за пропусти во прибирање одредени податоци, од неправилната дистрибуција на податоците и сл.

Дискрепанцијата во извозот и во увозот на комерцијални услуги е несомнена од податоците во табела 2. Тука прецизно се гледаат и споменатите несоваѓања во извозот и увозот на различните категории услуги. На пример, за патувањата и другите комерцијални услуги, светскиот извоз е забележително поголем од светскиот увоз, додека за транспортните услуги имаме спротивна ситуација. Тоа значи дека податоците треба да се земаат со одредена резерва. Препорака што се дава речиси во сите статистички извештаи на СТО кога се прави анализа на трговијата со услуги е да се земаат податоците за извозот поради фактот дека е полесно да се следат помал број големи извозници отколку големиот број помали и поголеми увозници.

Табела 2: Вкупна вредност на увозот и извозот на услуги во 2008 година по категоријата услуги (милијарди американски долари)

	2008	
	Извоз	Увоз
Сите комерцијални услуги	3780	3490
Транспортни услуги	890	1045
Патувања	950	850
Други комерцијални услуги	1935	1595

Извор: WTO, *International trade statistics 2009*, WTO, Geneva, 2009, p. 121

Генерално, структурата на комерцијалните услуги ја чинат: транспортот, патувањата и останатите комерцијални услуги што понатаму се расчленуваат во подвидови во зависност од потребите на анализата. Учеството на секоја од овие категории комерцијални услуги во вкупната трговија со услуги е дадено во табела 3.

Табела 3: Учество на поодделните категории услуги во вкупниот извоз на услуги во периодот 2000-2009 година

	% учество					
	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Сите комерцијални услуги	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Транспортни услуги	23,5	23,2	22,7	22,8	23,6	21,0
Патувања	32,0	27,6	26,7	25,6	25,2	26,0
Други комерцијални услуги	44,6	49,2	50,6	51,6	51,2	53,0

Извор: Сопствени пресметки врз основа на податоци преземени од:

- за 2009: WTO, *World Trade Report 2010*, WTO, Geneva, 2010, p. 26
- за 2000, 2005, 2006, 2007 и 2008: WTO, *International trade statistics 2009*, WTO, Geneva, 2009, p. 7

Од структурата на меѓународната размена со комерцијални услуги се гледа дека најголемо учество или околу половина од меѓународната размена со услуги имаат другите комерцијални услуги (комуникациските и телекомуникациските услуги, градежните услуги, осигурителните услуги, финансиските услуги, компјутерските и информациските услуги, правата од интелектуална сопственост, другите бизнис-услуги, услугите од културата и рекреативните услуги, аудиовизуелните услуги итн.). Транспортните услуги и патувањата ја чинат останатата половина од вкупната меѓународна трговија со услуги, при што се

забележува нешто поголемо учество на патувањата во споредба со транспортот во вкупната трговија со услуги.

Откако се утврди кои услуги генерално ја чинат структурата на трговијата со услуги, може да се направи анализа на вредноста на трговијата со услуги според различни категории услуги и според различни национални економии.

Анализата на трговијата со комерцијални услуги според различните категории услуги може да се направи врз основа на податоците во табела 4, што сликовито е прикажано и со графикон 4.

Табела 4: Номинална вредност на светскиот извоз на комерцијални услуги во периодот 1985-2009 година (во американски долари)

	1985	1990	1995	2000	2001	2005	2006	2007	2008	2009
Комерцијални услуги	381,6	780,4	1172,4	1481,7	1484,9	2483,2	2818,3	3381,2	3803,6	3311,6
Транспорт	124,7	223,2	303,4	347,7	344,8	576,9	644,9	773,0	894,8	703,5
Патување	115,8	264,8	404,5	473,4	463,5	687,8	754,2	869,5	962,5	854,3
Други комерц. услуги	141,1	292,5	464,5	660,6	676,5	1218,5	1419,2	1738,7	1946,3	1753,8

Извор: WTO, Time series, www.stat.wto.org, 9.9.2010

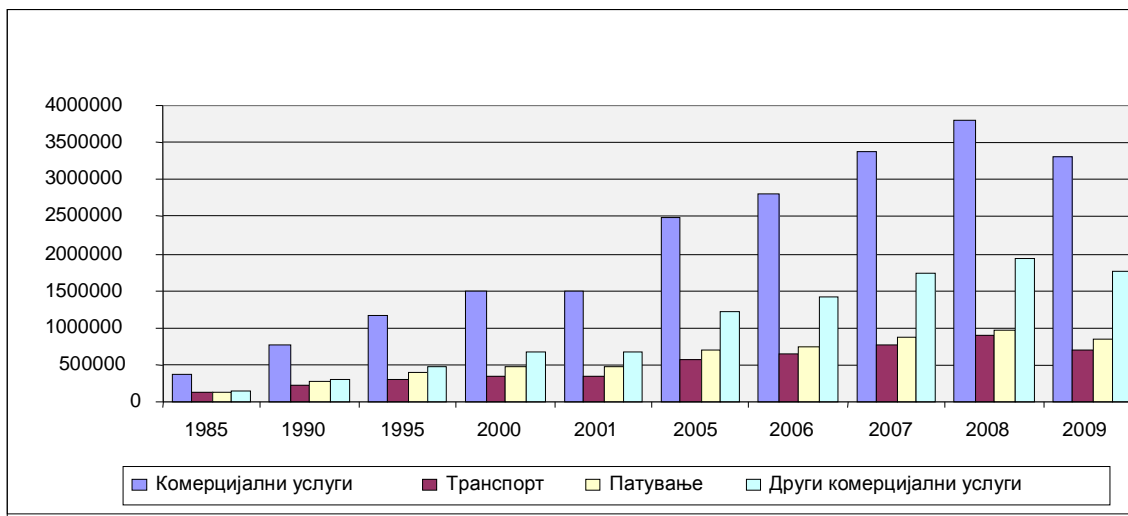
Според измерените податоци во периодот од 1985 година до 2009 година, номиналната вредност на меѓународната размена со комерцијални услуги е зголемена за повеќе од 8 пати од почетокот до крајот на анализираниот период. Забележителен и континуираниот раст се забележува сè до 2008 година, по што извозот на услуги опаѓа како резултат на светската економската криза и намалениот стоков промет, што предизвика намалување на услугите врзани со него, особено на трговијата со транспортни услуги. Економската криза и намалениот стоков промет особено го погодија поморскиот транспорт, кои според СТО сочинуваат 40% од светскиот извоз на транспортни услуги.²⁶ Според УНКТАД, повеќе од 80% од меѓународниот стоков промет се врши по морски пат.²⁷ За разлика од трговијата со транспортни услуги и патувањата, поотпорен на светската економска криза и на намалениот стоков промет бил извозот на другите комерцијални услуги. Како што може да се види и од графиконот 4, најголема

²⁶ WTO, *International Trade Statistics 2009*, WTO, Geneva, 2009, p. 7

²⁷ UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2009*, United Nations, New York, Geneva, 2009, p. 28

стапка на пораст имал извозот со други комерцијални услуги, по што следувале патувањата што го надминуваат и извозот на транспортни услуги.

Графикон 4: Номинална вредност на светскиот извоз на комерцијални услуги во периодот 1985-2009 година (во милиони американски долари)



Извор: Собствен приказ врз основа на податоците од табела 4

2.3. Регионална дистрибуција на меѓународната трговија со комерцијални услуги

Регионалната дистрибуција на светскиот извоз и на светскиот увоз на комерцијални услуги, според која може да се анализира учеството на поодделен регион во светот во вкупната размена со услуги и динамиката на раст на трговијата со услуги во даден регион, може да се види од табела 5.

Номиналната вредност на светскиот извоз со комерцијални услуги во 2009 година изнесува 3.310 милијарди американски долари. Од податоците изнесени во табела 5 може да се види дека најголеми извозници на комерцијални услуги се европските земји, со 1.675 милијарди американски долари, чие учество во вкупно регистрираниот извоз со комерцијални услуги во светот изнесува 51%. Карактеристични во последните години се сè поголемите стапки на раст на извозот на комерцијални услуги од азиските земји, особено од Кина, Индија, Сингапур и од Ј. Кореја. Тоа ја става Азија на второто место по извозот со комерцијални услуги со 23% од светскиот извоз во 2009 година. Регионот на Северна Америка, чие учество во вкупниот извоз со комерцијални услуги во светот во 2009 година

изнесува 16%, е трет по остварените резултати. Останатите региони, како Јужна и Централна Америка, Средниот Исток, Африка и Заедницата на независни држави – ЗНД чија номинална вредност на извозот со услуги поединечно е помала од 100 милијарди американски долари, учествувале со 2-3% во светскиот извоз со комерцијални услуги поединечно (табела 5).

Од регистрираните податоци за вредноста и стапката на раст на трговијата со комерцијални услуги по региони и по одредени земји во анализираниот период се гледа дека Бразил, Русија, Кина и Индија имаат најголема стапка на раст на извозот на услуги која е повисока и од светскиот просек. Падот во трговијата со услуги регистриран во 2009 година се должи на големата економска рецесија која, како што видовме претходно, предизвика пад на меѓународното движење на стоки, што се одрази врз услужните сектори врзани со меѓународниот стоков промет, пред сè, на трговијата со транспортни услуги.

Едновремено, од презентираниите податоци се гледа дека најголем увозник на комерцијални услуги во светот е регионот Европа чија номинална вредност од 1.428 милијарди американски долари во 2009 година значи учество од 46% во светскиот увоз на комерцијални услуги. Слично како и кај извозот со комерцијални услуги, последните неколку години увозот на услуги има повисока стапка на пораст кај азиските земји во споредба со регионот Северна Америка, што довело 1/4 од увозот на комерцијални услуги да се врши во Азија, додека 14% од увозот на услуги да се врши во Северна Америка, каде во 2009 година постигнал номинална вредност од 430 милијарди американски долари. Од останатите региони, 5% од увозот на комерцијални услуги се врши во регионот Среден Исток, 4% во Африка и по 3% во Јужна и Централна Америка и ЗНД (Табела 5).

Доколку се анализираат податоците за увозот на услуги во одделни земји од светот, слично како и кај извозот може да се види дека Бразил, Русија, Индија и Кина имаат повисока стапка на раст од светскиот просек, што е индикатор за брзиот економски развој и брзиот развој на трговијата со комерцијални услуги во овие земји. Падот на увозот на комерцијални услуги во 2009 година се должи на истите причини како и кај падот на извозот на услугите во разгледуваниот период.

Табела 5: Номинална вредност и стапка на раст на светскиот извоз и увоз на комерцијални услуги по региони и по селектирани национални економии во 2009 година

	Извоз					Увоз				
	Вредност (млрд. САД долари)	Стапка на раст (изразена во проценти)				Вредност (млрд. САД долари)	Стапка на раст (изразена во проценти)			
		2009	2005- 2009	2007	2008		2009	2005- 2009	2007	2008
Свет	3310	7	20	12	-13	3115	7	19	13	-12
Северна Америка	542	6	15	9	-10	430	4	9	7	-10
САД	470	7	16	10	-9	331	4	8	8	-9
Ј. и Цент. Америка	100	9	18	16	-8	111	12	22	21	-8
Бразил	26	15	26	27	-9	44	18	28	28	-1
Европа	1675	7	21	12	-14	1428	6	19	11	-13
ЕУ (27)	1513	7	21	11	-14	1329	6	19	11	-13
Обединето Кралство	240	4	20	2	-16	160	0	15	1	-19
Германија	215	8	18	11	-11	255	5	16	11	-10
Франција	140	4	16	10	-14	124	4	16	10	-12
Шпанија	122	7	20	12	-14	87	7	23	9	-17
Италија	101	3	13	7	-15	144	6	21	8	-11
ЗНД	29	13	27	28	-18	91	11	30	26	-21
Руска Федерација	42	14	27	30	-17	60	12	32	29	-19
Украина	13	10	26	27	-23	11	11	29	43	-32
Африка	78	9	19	19	-11	117	14	28	27	-11
Египет	21	10	24	25	-15	14	9	27	25	-17
Мароко	12	13	24	12	-5	6	20	27	24	13
Јужна Африка	11	0	13	-8	-9	14	4	16	3	-16
Среден Исток	96	11	16	20	-12	162	14	32	18	-13
Израел	22	6	10	14	-9	17	6	20	13	-12
Азија	751	9	22	14	-13	776	8	18	14	-11
Кина	129	15	33	20	-12	158	17	29	22	-0
Јапонија	124	5	10	15	-15	146	4	11	10	-11
Хонг Конг, Кина	86	8	16	9	-6	44	7	15	11	-6
Индија	86	/	25	16	/	74	/	21	26	/
Сингапур	74	8	26	3	-11	74	8	16	6	-6
Ј. Кореја	56	6	28	20	-25	74	6	21	12	-19
Тајван	31	5	7	11	-10	29	-2	8	0	-15

Извор: WTO, *World Trade Report 2010*, WTO, Geneva, 2010, p. 29

Анализата на податоците за трговијата со услуги покажува дека динамиката на раст на светскиот извоз на услуги е поголема од растот на светскиот увоз на стоки и нивното значење за економскиот развој на националните економии е сè позабележителен, особено за земјите во развој. Услугите заземаат сè позначајно место во светската трговија со оглед на тоа што нивното учество во светската трговија постојано се зголемува во последните неколку години. Позабележителен и постабилен станува и порастот на трговијата со другите комерцијални услуги во кои влегуваат: комуникациските и телекомуникациските услуги, градежните услуги, осигурителните услуги, финансиските услуги, компјутерските и информациските услуги, правата од интелектуална сопственост, другите бизнис-услуги, услугите од културата и рекреативните услуги, аудиовизуелните услуги итн. Исто така, останатиот дел од структурата на комерцијалните услуги, како што се транспортните услуги и патувањата, во последните неколку години бележат значителна стапка на пораст што уште еднаш го потврдува значењето на трговијата со услуги за порастот на меѓународниот стоков промет и воопшто на светската трговија и развојот на светската економија.

3. Поим и значење на логистичките услуги

Правилното дефинирање и утврдување на значењето на трговска логистика поаѓа од самото значење, односно од етимологијата на поимот логистика, како и од прегледот на развојот на современата логистика. Точното утврдување на активностите што ја чинат трговската логистика ќе помогне да се изведат функциите на оваа стопанска дејност и да се позиционира нејзиното место во економскиот систем.

3.1. Етимологија на поимот логистика и развој на трговската логистика

Се смета дека поимот логистика доаѓа од грчките зборови: *logos* (λόγος), што значи наука за принципите и формите на правилно размислување и расудување, и *logistiki* (λογιστική), што означува вештини, искуства и знаења за зачувување, процена и утврдување на сите релевантни елементи во просторот и

времето потребни за оптимално решавање на стратешките и тактичките задачи во сите области на човековата активност. Овој поим е содржан и во француските зборови: *logistique*, изведен од офицерскиот чин „Marechal de logis“ чија задача била да ги планира сите административни работи побрзани со движењето на француската војска во XVII век, и *loger*, што значи престојува, ноќева под отворено небо, се сместува.²⁸

Постојат податоци дека логистиката како дејност, чија основна задача е надминување на просторните и временските разлики со најмалку трошоци, потекнува од античкиот период како дел од воените активности. Воените офицери на античката, римската и византиската империја одговорни за финансиите, набавката и дистрибуција на материјали во армијата имале титула „Логистичар“ (Logisticas).²⁹ Зачетоците на *трговската логистика* се од XIII век, во времето кога Венеција претставувала крстосница на главните морски трговски патишта.³⁰ Тогаш таа ја играла главната улога во трговијата со соседните земји, при што венецијанските трговци во трговијата со алпските или прекуалпските земји редовно ангажирале посредници кои воделе сметка за сигурна отпрема или допрема на стоката. Посредниците ја предавале стоката на купувачот на одредишното место, и тоа, врз основа на *писмена исправа* (еден вид потврда за прием на стоката, признаница), која во тоа време имала примитивен облик и за која може да се рече дека е првата патна исправа. Таа патна исправа е претходница на денешниот товарен лист. Тоа било „...парче кожа на кое се исцртувале форми од некој орнамент или, пак, парче дрво на кое се правеле засеци (рабуши). При склучување на договорот помеѓу купувачот и продавачот, купувачот со себе ја носел едната половина од кожата или рабушот, додека продавачот другиот дел му го давал на превозникот кој, пак, потоа му го врачувал на купувачот со стоката како доказ дека ја испорачал договорената стока...“³¹ Посредниците морале да ги познаваат транспортните патишта во планинските предели, опасностите што им се заканувале, честите грабежи на караваните,

²⁸ Sensagent online dictionary, <http://others.sensagent.com/logistika/hr-hr/>, 25.8.2010

²⁹ Sutherland J., „Logistics from historical perspective“, *Introduction to Logistics Engineering*, CRC Press, Taylor & Francis Group, Boca Raton, 2009, pp. 1-3 – 1-5

³⁰ Andrijanic I., Arzek Z., Prebezac D., Zelenika D., *Transportno i speditersko poslovanje*, Mikrorad DOO и Ekonomski fakultet, Zagreb, 2001, str. 194

³¹ Andrijanic I., Arzek Z., Prebezac D., Zelenika D., *Transportno i speditersko poslovanje*, Mikrorad DOO и Ekonomski fakultet, Zagreb, 2001, str. 194

карактеристиките на самата стока, даноците и таксите што одредени земји ги пропишувале за премин преку нивните територии итн.

Понатамошниот развој на пловните средства и на морските флоти на европските земјите кои во средниот век важеле за најразвиени, како што се Шпанија, Португалија, Англија, Италија, Холандија и Франција, овозможил откривање нови, дотогаш непознати места и континенти и создавање нови колонии. Со тоа, уште повеќе се развила трговијата и сè поголеми количества стока се пренесувале преку морињата и океаните. Многу често било неопходно стоката да се пренесува со комбиниран превоз, и тоа, по копнен и по поморски пат. Во таа фаза, трговците не можеле сами да ја доставуваат стоката до купувачите, па така сложените транспортни операции ги вршеле со помош на посредници (логистички оператори) кои се грижеле за безбеден и стручен превоз на стоката. Таквите специјализирани стручни лица се појавиле во XVI век и истите организирале отпрема и допрема на туѓа стока за своја сметка, при што наплатувале одредена возарина и издавале патни исправи.³² Во тоа време, поимот логистика сè уште се користел само во воената терминологија. На пример, во XVII век, во Франција логистиката се сметала како посебна воена доктрина што требало да ги опслужи војските со потребните добра, да обезбеди исхрана и сместување на војските и да врши транспорт на војниците и добрата. Кон крајот на XIX век во САД логистиката се среќава во воената литература како поддршка на воените служби.³³

Логистичките услуги почнале помасовно да се користат во меѓународниот стоков промет по индустриската револуција во првата половина на XIX век, кога почнале позачестено да се користат парабродот и железницата (1825). Токму тоа, како и модернизацијата на останатите транспортни средства, создало основа за забрзан развој на меѓународната трговија. Ова довело до позабележителен развој и афирмација на трговската логистика што им овозможувала на трговците да ги искористат погодностите од сè поголемиот општествен прогрес. Дури во XIX век почнало усвојувањето и примената на прописи кои на некој начин ги регулирале логистичките услуги. Капиталистичките земји започнале, во рамките на трговските закони, да носат посебни одредби за организирање испорака на стоките

³² Andrijanic I., Arzek Z., Prebezac D., Zelenika D., *Transportno i speditersko poslovanje*, Mikrorad DOO и Ekonomski fakultet, Zagreb, 2001, str. 195

³³ Sutherland J., „Logistics from historical perspective“, *Introduction to Logistics Engineering*, CRC Press, Taylor & Francis Group, Boca Raton, 2009, pp. 1-3 – 1-5

(експедиција или шпедиција) како еден вид трговска дејност со што создаваат правна основа за давање на логистички услуги.

Забрзаниот развој на производните сили, како и на производните и на општествените односи во XX век, нагло ја развило меѓународната стоковна размена. Едновремено, се јавуваат и се развиваат современите транспортни технологии и постои зголемена динамика во тековите на капитал, работна сила, преносот на знаењата и сл. Последица на ова е мултиплицирање на комплексноста на правно-економските односи помеѓу субјектите кои се дел од националните и регионалните општествени системи, како и од нивните потсистеми: надворешнотрговскиот, транспортниот, шпедитерскиот, царинскиот, банкарскиот и сл.³⁴

Поимот логистика почнува да се користи и во општествено-научната област дури кон средината на XX век. Во 1961 година е објавена првата книга од областа на деловната логистика што била ориентирана кон физичката дистрибуција. Се смета дека развојот на современата логистика започнува од 60-тите години на минатиот век кога се прават напори со подобро поврзување на оперативните функции на претпријатието да се намалат вкупните трошоци. Од втората половина на минатиот век логистиката се афирмира како наука и стопанска дејност со многу пошироко и посуптилно значење.³⁵

Како позначајни фактори што влијаат врз брзиот развој на логистичките услуги може да се издвојат следните: глобализацијата и концентрацијата на стопанските активности, интернационализацијата на производството и трговијата, забрзаниот раст и развој на научните откритија во сите општествени подрачја и брзиот техничко-технолошки развој, имплементацијата на принципот на економијата од обем, зголемената конкуренција, забрзаниот развој и модернизација на прометната инфраструктура и транспортните технологии, развојот и афирмацијата на трговските и на логистичките центри, различните терминали и слободните зони, поедноставувањето на царинските постапки, зголемувањето на куповната моќ на населението во високо и средноразвиените земји, забрзаниот процес на дерегулација и унификација на правната регулатива, приватизацијата и либерализација на стопанските сектори и одредени стопански дејности и сл.

³⁴ Стојаноски Ј., Трајков А., *Меѓународна шпедиција*, ФТУ, Охрид, 2008, стр. 17-18

³⁵ Sutherland J., „Logistics from historical perspective“, *Introduction to Logistics Engineering*, CRC Press, Taylor & Francis Group, Boca Raton, 2009, pp. 1-8

3.2. Дефинирање на логистичките услуги

Современата логистика означува управување со глобалните синџири на набавки. Услугите што ги нудат логистичките компании вклучуваат: менаџирање со царинските постапки, поставување и монтирање производна опрема, групирање помали пратки и формирање една поголема пратка од нив, складирање, информациски логистички услуги, транспорт и селекција на превозниците, како и преговарање за транспортните тарифи. Некои услуги што се сметаат како додадена вредност на производот вклучуваат менаџирање на програмите за гарантна поддршка, враќање и поправки на производот како глобални логистички производи.³⁶ Дефиницијата за логистички услуги еволуирала во текот на годините, како што и самиот бизнис се трансформирал под влијание на факторите што ги споменавме во претходната потточка. Треба да се спомене дека логистичките услуги не се јасно дефинирани во Листата на секторска класификација на услугите (Services Sectoral Classification List, MTN.GNS/W/120) што ја користат земјите-членки на СТО во преговорите за услугите.

Различни земји имаат различни погледи на делокругот на логистичкиот сектор и на логистичките услуги што треба да се либерализираат. Една од поприватените дефиниции за логистичките услуги, што се зема и како основа врз која се водат преговорите за идентификување на логистичките услуги во рамките на ГАТС и како основа за истражување во врска со трговијата со логистички услуги, е дефиницијата дадена од страна на Меѓународната федерација на шпедитерски асоцијации – ФИАТА (International Federation of Freight Forwarders Associations – FIATA), заедно со Европската асоцијација за шпедитерски, транспортни, логистички и царински услуги – КЛЕКАТ (European Association for Forwarding, Transport, Logistic and Customs Services – CLECAT). Според овие две меѓународни организации, логистички услуги претставуваат „...секаков вид услуги поврзани со испорака (извршена со еднообразен транспорт или со мултимодален транспорт) средување, складирање, манипулирање, пакување или дистрибуција на стоките, како и сите помошни и консултантски услуги што се во врска со претходните, вклучително но не и задолжително, прашања во врска со царините,

³⁶ UNCTAD, *Managing the Request-Offer Negotiations under the GATS: Logistics Services*, Joint OECD-UNCTAD Workshop on Trade in Services, Geneva, 27 June 2006, p. 4

даноците, декларирање на стоките за официјални потреби, осигурување на стоките, собирање документи и вршење плаќања во врска со стоките. Овие услуги, исто така, вклучуваат логистика со модерни информациски и комуникациски технологии кои се во врска со испораката, манипулацијата или складирањето на стоките и, *de facto*, вкупниот менаџмент на трговските синџири. Овие услуги можат да се дозираат со оглед на флексибилната примена на услугите кои се даваат...³⁷ Од дадената дефиниција на ФИАТА и КЛЕКАТ може да се изведе заклучок дека логистичките услуги, генерално, можат да се поделат на основни логистички услуги и помошни логистички услуги, како што е прикажано во табелата 7.

Од горенаведената дефиниција се гледа дека давателот на логистички услуги се јавува во улога на менаџер на вкупниот трговски синџир, при што треба да обезбеди непречена отпрема или допрема на стоките од појдовното до одредишното место, односно да обезбеди логистика при испорака на стоката со најсовремени информациски и комуникациски технологии.

Табела 7: Видови логистички услуги според дефиницијата на ФИАТА и КЛЕКАТ

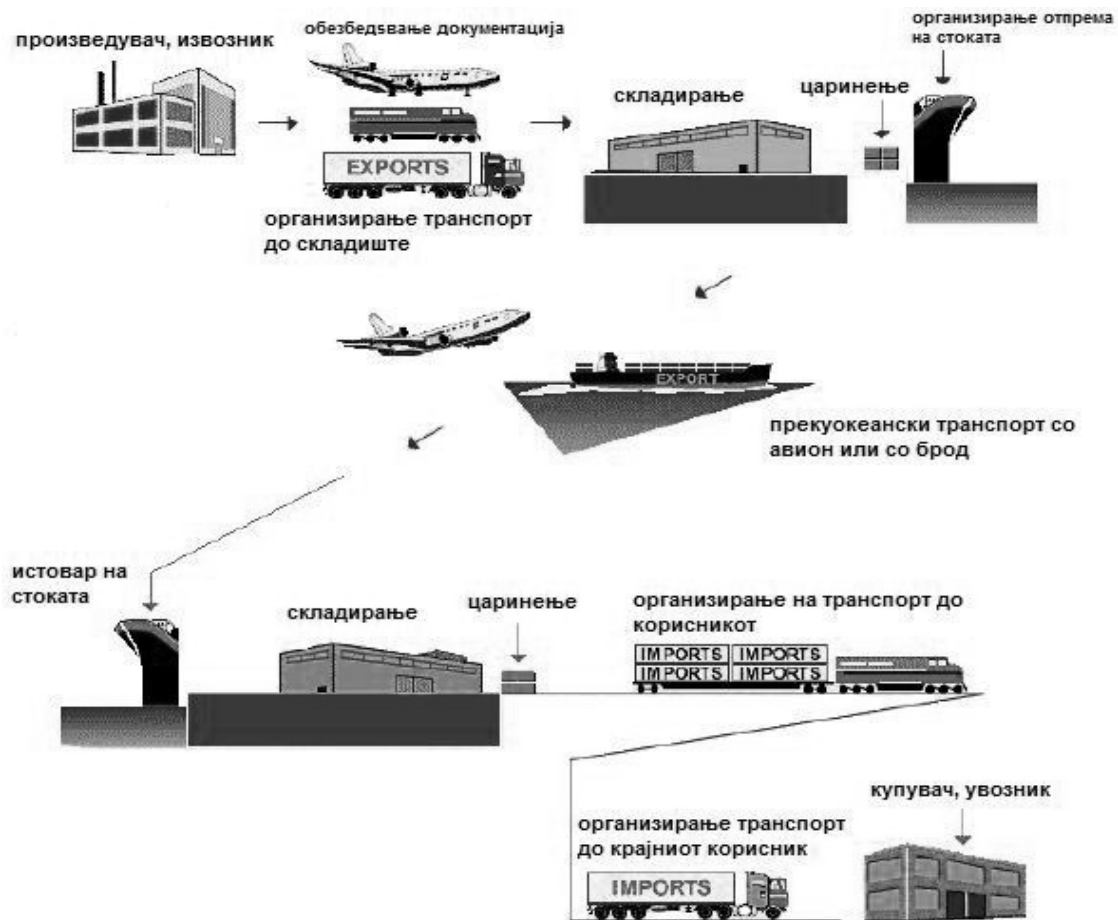
Шпедитерски и логистички услуги	
Основни	Помошни (консултантски)
Транспорт	Царинење
Средување	Осигурување
Манипулирање	Документирање
Пакување	Плаќање
Дистрибуција	Други

Извор: Сопствен приказ врз основа на дефиницијата на ФИАТА И КЛЕКАТ

Мошне тешко е да се стави граница што ги раздвојува логистичките услуги од сродните услуги, особено од транспортните услуги. Всушност, транспортот станува главна компонента од логистичките услуги и неговото учество во вкупните логистички трошоци се зголемува во последниве неколку години, споредено со останатите компоненти. Мултимодалниот транспорт станува сè понеопходен елемент од логистичките услуги што создаваат врска помеѓу домашното и глобалното производство и пазарите преку заемно поврзување и преку поврзување на различните модалитети на транспорт. Затоа, неопходно е да се анализира и да се дискутира трендот и развојот на логистичките услуги, како и клучните и поврзаните сектори.

³⁷ FIATA secretariat, *Doc. CL04/06 - Freight Forwarders adopt an official description of "freight forwarding and logistics services"*, FIATA, Glattbrugg, Switzerland, 2004, p. 1

Слика 1: Структура на основните логистички активности во меѓународните стокосни текови



Извор: Стојаноски Ј., Трајков А., *Меѓународна шпедиција*, ФТУ, Охрид, 2008, стр. 29

Конкурентноста на земјите што извезуваат е ограничена, меѓу другото, од нивните производни капацитети, како и од нивната способност да ги пласираат сопствените стоки на странски пазари по најниски можни трошоци и под услови што ги бараат купувачите. Она што најчесто се бара се поефикасни и комплетни логистички услуги, вклучувајќи користење информациски и комуникациски технологии и мултимодални транспортни операции што вклучуваат еден логистички оператор кој ја презема одговорноста за севкупниот транспортен синџир. Способноста на земјите брзо да ги транспортираат стоките до нивната финална дестинација зависи од расположливоста, квалитетот и трошоците за транспорт и логистички услуги. Повеќето претпријатија имаат потреба од логистички услуги што можат да се произведат интерно или да извршат аутсорсинг

на истите. Нивните потреби ќе се зголемат со нивната големина и со порастот на нивните активности. Оттука, слободно може да се констатира дека логистичките услуги се добар индикатор за општата состојба на стопанството, односно „...кога економијата расте или опаѓа, побарувачката на логистички услуги внимателно ги следи овие тенденции...“³⁸

3.3. Место на трговската логистика во економскиот систем и функции на логистичките услуги

За да се дефинира местото на трговската логистика во економскиот систем, треба да се посочи тесната функционална поврзаност помеѓу меѓународната трговија, логистичките услуги и меѓународниот транспорт на стоките. Од карактеристиките на трговската логистика и нејзините активности се гледа дека зголемувањето на обемот на меѓународна трговија води кон техничко-технолошко усовршување на меѓународниот транспорт и унапредување на неговата организациска поставеност. Развојот на надворешнотрговскиот промет и на транспортот непосредно влијае врз унапредувањето и афирмацијата на логистичките услуги и обратно, развојот на трговската логистика бара унапредување на надворешнотрговскиот и на транспортниот систем.

Слика 2: Учесници во меѓународниот стокот промет



Извор: Стојаноски Ј., Трајков А., *Меѓународна шпедиција*, ФТУ, Охрид, 2008, стр. 44

³⁸ Industry Canada, „Logistics and Supply Chain Management, Overview and Prospects“, *Sector Competitiveness Frameworks Series*, Industry Canada, Ottawa, 2000, p. 1

Трговската логистика се наоѓа во пресекот на различните стопански и деловни дисциплини, како што се: организација, технологија, економија, надворешна трговија, право, маркетинг, менаџмент, осигурување, царинско работење, финансии и сл. За успешно извршување на логистичките услуги неопходно е да се има познавање од повеќе дисциплини како, на пример, од: организацијата, технологијата и перформансите на посебните видови транспорт, логистичките системи, складирањето, работите од меѓународната трговија, царините, осигурувањето, финансиите и банкарството, државната администрација, правната регулатива, инспекциските служби и сл. Оттука, со сигурност може да се заклучи дека трговската логистика е повисока форма на транспорт на стока и, главно, може да се смета како *потсистем на надворешнотрговскиот систем* кој, пак, е *дел од вкупниот економски систем*. Логистичките услуги чинат огромен број активности кои влегуваат и во делот на поширокиот општествен систем (на пример, во правниот систем) со кои се интегрираат и се координираат огромен број субјекти заради заштита на интересот на корисникот на услугите во трговскиот синџир.

Слика 3: Место на трговската логистика во меѓународниот стопански систем



Извор: Стојаноски Ј., Трајков А., *Меѓународна шпедиција*, ФТУ, Охрид, 2008, стр. 46

Како основни функции на трговската логистика, кои произлегуваат од нејзините карактеристики и активностите кои ја чинат истата, можат да се издвојат: просторната, временската, квантитативната, квалитативната, кредитната и маркетинг-функцијата.³⁹

1. *Просторната функција* значи совладување на географската оддалеченост помеѓу произведувачот и потрошувачот, односно испраќачот и примачот на стоката. Ако се направи ретроспектива, потребата од совладување на просторните разлики се јавува во времето кога просторно се одвојуваат местото на производство и местото на потрошувачка на стоките. Со текот на времето, доаѓајќи до ерата на глобализацијата, станува сè посложено да се надминат тие разлики, па трговската логистика станува клучен фактор во меѓународното работење што овозможува производите кои се произведуваат на еден крај од светот, да се дистрибуираат и да се конзумираат во други делови и региони. Просторната интеграција врз логистичка основа, денес оправдано се смета за основен фактор за светска пазарна и стопанска интеграција.

Совладувањето на оддалеченоста во денешно време се остварува во прв ред физички, а потоа и комерцијално. Просторната функција, според тоа, не подразбира само буквално совладување на физичкото растојание помеѓу местото на производство и местото на испорака, туку и цела низа активности врзани со организирање на транспортот, складирањето и манипулацијата со стоката, подготовка на документацијата, осигурувањето, царинењето, инспекциските прегледи и сл.

2. *Временската функција* на трговската логистика, која е тесно поврзана со просторната функција, подразбира совладување на временските разлики помеѓу производителот и потрошувачот на стоките. Во извршувањето на оваа функција, логистичките оператори можат да се јават во улога на советник, организатор, координатор или како реализатор на многубројни активности. Многу ретко во практиката се случува произведената стока директно да биде испорачана до крајниот потрошувач по самото завршување на производството. Стоковните текови најчесто се состојат од купување (меѓународна и национална трговија), отпрема и транспортирање (меѓународни и национални шпедитери, транспортери), складирање (јавни, приватни складишта, слободни економски зони) и оттаму повторно испорака на пазарот (продажба, потрошувачка).

³⁹ Стојаноски Ј., Трајков А., *Меѓународна шпедиција*, ФТУ Охрид, 2008, стр. 32-34

Заради изнаоѓање временски најповолен пазар, понудувачите на логистички услуги ја остваруваат временската функција преку низа активности што се во врска со складирањето на стоката, односно со организирање и реализација на процесот на прием, товарење, истовар или претовар на стоката, како и други манипулации со стоката: пакување, сортирање, препакување, обележување, облагородување, монтирање и сл. Многу често, додека се чува стоката се спроведуваат и царинските процедури, инспекциските прегледи, земањето примероци, како и квалитативната и квантитативната контрола. Преку складирање на стоката, трговската логистика дава значаен придонес во усогласување на понудата и побарувачката на одредени видови стоки на националните и меѓународните пазари.

3. *Квантитативната функција* на логистичките услуги се состои во реализирање на одреден обем на меѓународен стоков промет, што би довело до намалување на транспортните и логистичките трошоци. Тоа опфаќа организирање збирен превоз и претпоставува користење современи транспортни технологии.

Логистичките оператори ги собираат денковните пратки од комитентите и ги претвораат, на пример, во вагонски пратки или ги организираат во други транспортни единици како палети, контејнери и сл. За нив е предвидена пониска возарина или, пак, шпедитерот може да оствари одредени повластици од транспортерите во вид на рефакции. На тој начин се обезбедува поекономично одвивање на стоковите текови. Се проценува дека „...70%-80% од контејнерскиот промет и околу 75% од прометот на сите денковни пратки се контролира и се организира преку меѓународни логистички оператори...“⁴⁰

4. *Квалитативната функција* на трговската логистика е поврзана со унапредување на квалитетот на логистичките услуги во меѓународните стоковни текови. Тука се работи не само за најевтин, туку и за најквалитетен и најсигурен провајдер на логистички услуги. Со својата стручност, при извршување на оваа функција, операторот може да придонесе за подобрување на конкурентската способност на стоката на странскиот пазар, и тоа, преку комбинирање на повеќе активности што ќе овозможат избор на најповолно превозно средство, најповолен превозен пат, најповолни тарифни комбинации и сл. Со други зборови, логистичкиот оператор треба да ги реализира стоковните текови по најповолни

⁴⁰ Николоски д-р А., *Меѓународна шпедиција*, Економски факултет, Скопје, 2000, стр. 21

услови за корисникот, со што ќе обезбеди висок степен на задоволство и лојалност на корисникот.

5. *Кредитната функција* на логистиката во принцип е од секундарен карактер и произлегува од карактеристиката на давателот на логистички услуги како лице од доверба. Операторот најчесто го врши кредитирањето на корисникот преку авансно плаќање на транспортните трошоци, логистичките активности, царинските давачки, премиите за осигурување и другите придружни трошоци за корисникот. Во практиката, често се случува давателот на логистички услуги да ги користи истите овие кредити од останатите субјекти вклучени во синџирот на набавки. Давателот на логистички услуги може да бара и одредена провизија од неговиот комитент за извршеното кредитирање.

6. *Маркетинг-функцијата*, која овозможува промоција на давателите на логистички услуги, главно се состои од истражување на логистичките пазари и промоција на логистичките услуги. Директниот контакт што го имаат логистичките оператори со корисниците на услуги на пазарот ја истакнува важноста на маркетиншките и промотивните активности, и тоа, не само за трговската логистика, туку и за останатите учесници во трговскиот синџир: превозниците, логистичките центри, стоките терминали, складиштарите и др.

Правилното толкување на логистичките услуги преку утврдување на генезата на поимот логистика, развојот на логистиката, нејзиното дефинирање, местото во економскиот систем и функциите на трговската логистика, ни дава за право да споменеме дека значењето на современата трговска логистика е во тоа што носителите на оваа услужна дејност тежнеат кон давање комплетни и квалитетни услуги со цел стоката да се испорача под најповолни услови за комитентот. Тоа значи максимален квалитет на услугите по прифатлива цена, односно целосно задоволување на потребите, барањата и очекувањата на корисникот на услугата. Се разбира, тоа е остварливо во услови на целосна соработка на различните носители на логистички услуги и на другите учесници во трговскиот синџир.

4. Анализа на трговијата со логистички услуги

Логистичките услуги чинат сет активности што треба правилно да се идентификуваат за да може да се направи анализа на трговијата со логистички услуги. Посебен проблем, покрај разликите во методологијата на прибирање податоци во различните статистички извештаи, претставува и идентификувањето на податоците што се однесуваат на трговијата со логистички услуги со оглед на тоа дека тие не се категоризирани како посебна категорија услуги во Централната класификација на производи што ја прави ООН, ниту, пак, се ставени како посебна категорија услуги во Листата услуги усвоена од СТО. Оттука, анализата на трговијата со логистички услуги ќе се прави врз основа на податоците за трговијата на оние категории услуги што ја чинат трговската логистика.

4.1. Вредност, динамика и регионална дистрибуција на извозот на транспортни услуги

Добар дел од активностите на трговската логистика се во врска со организирањето и вршењето транспорт на стоки од местото на отпрема до местото на допрема или организирање и вршење транзит на стоки низ царинското подрачје на некоја земја. Затоа, со сигурност може да се каже дека транспортот на стоки и останатите транспортни услуги што се во врска со транспортот на стоки чинат најголем дел од логистичките активности. Меѓународната трговија со транспортни услуги, особено транспортот на стоки, покрива најзначаен дел од трговијата со логистички услуги и за да се утврдат трговските текови на логистичките услуги, ќе треба да се направи анализа на меѓународната трговија со транспортни услуги.

Податоците од соодветните статистички извештаи на Светската трговска организација се основа за анализа на вредноста и динамиката на трговијата со транспортни услуги, како и за учеството на одделни економии во вкупниот извоз со транспортни услуги.

Веќе видовме дека порастот на трговијата со транспортни услуги е правопрпорционална со порастот на вкупната трговија со услуги. Динамиката на раст е особено изразена во последната декада, кога просечната стапка на пораст

на извозот на транспортни услуги изнесува 8%, додека најзабележителен пораст на извозот на транспортни услуги има во периодот пред глобалната економска криза, односно 20% во 2007 година и 17% во 2008 година. Најголемата номинална вредност, вкупниот извоз со транспортни услуги ја достигнал во 2008 година со 890 милијарди американски долари, за следната 2009 година да забележи пад од дури 23%, а неговата номинална вредност да изнесува 700 милијарди американски долари. Овој пад, како што веќе споменавме, се должи на светската економска криза која предизвика опаѓање на меѓународниот стоков промет. Тоа се одрази врз побарувачката на услугите за превоз на стока, особено на побарувачката на поморски транспортни услуги што може да се забележи и од флукуациите на т.н. индексот Балтик драј (Baltic Dry Index). Овој индекс претставува дневен просек на цените за морски превоз на примарните производи и се менува според промените на побарувачката на тие производи. Намалената побарувачка што резултира со намалување на транспортните трошоци го намалува и индексот, додека зголемената побарувачка го зголемува индексот. Индексот Балтик драј достигнал рекордно ниво пролетта 2008 година како резултат на зголемената побарувачка на услуги за превоз на примарни производи по морски пат, за истиот да опадне до крајот на истата година дури за 94%.⁴¹

Табела 8: Вредност и годишна стапка на раст на извозот на транспортни услуги по одделни региони

	Вредност (милијарди американски долари)		Учество во светскиот извоз (изразено во проценти)		Годишна стапка на раст (изразена во проценти)			
	2009*	2008**	2000**	2009*	2000-09*	2007***	2008***	2009***
Свет	700	890	100	100	8	20	17	-23
Северна Америка	82	105	17,1	11,7	4	12	16	-21
Јуж. и Цен. Америка	21	25	2,9	3,0	8	16	20	-18
Европа	351	443	47,9	50,1	9	21	16	-22
ЕУ (27)	318	403	42,6	45,4	9	21	16	-23
ЗНД	26	31	2,4	3,7	13	20	26	-17
Африка	20	26	2,2	2,9	-	12	19	-14
Среден Исток	19	22	2,1	2,7	-	9	17	-20
Азија	182	240	25,4	26,0	8	24	18	-26

Извор: * WTO, *International trade statistics 2010*, WTO, Geneva, 2010, p. 124

** WTO, *International trade statistics 2009*, WTO, Geneva, 2009, p. 122

*** Сопствени пресметки врз основа на податоците преземени од: WTO, *Time series*, www.stat.wto.org, 9.12.2010

⁴¹ WTO, *International Trade Statistics*, WTO, Geneva, 2009, p. 115

Анализата на регионалната дистрибуција на извозот на транспортни услуги покажува дека речиси половина од вредноста на вкупниот извоз на транспортни услуги ја чинат европските земји, од кои најголемо учество во извозот има ЕУ-27 која забележува пораст на учеството од 42,6% во 2000 година до 45,4% во 2009 година. Од останатите региони, забележително учество во извозот на транспортни услуги имаат азиските земји кои чинат 1/4 од вкупниот извоз на овие услуги, по што следува регионот на Северна Америка со пад на учеството од 17,1% во 2000 година на 11,7% во 2009 година. Учеството на секој од останатите региони како ЗНД, Јужна Америка, Африка и Средниот Исток, во извозот со транспортни услуги во последната декада, се движи помеѓу 2,1% и 3,7%. Сите региони бележат пораст на извозот на транспортните услуги во последната декада сè до 2009 година, кога се бележи опаѓање на извозот во секој регион без исклучок (види табела 8).

Анализата на извозот на транспортните услуги, согласно секторската класификација на Светска трговска организација, се однесува на извозот на сите транспортни услуги во кои е вклучен превозот на патници и транспортот на стока во сите модалитети на транспорт, како и т.н. помошни (логистички) услуги во сите видови транспорт што се дел од логистичкиот синџир и се неопходни во меѓународниот стоков промет. Помошните (логистички) услуги во сите модалитети на транспорт ја олеснуваат отпремата, допремата и транзитот на стоката, од една страна, и обезбедуваат сигурност во меѓународниот стоков промет, од друга страна. Тие вклучуваат активности што се однесуваат на манипулирање со стоките, складирање и посредување во царинските постапки. Затоа, повеќето од услугите што се однесуваат на трговската логистика се дел од вкупните транспортни услуги. Поконкретно, само извозот на товарни транспортни услуги⁴² и извозот на помошните услуги во сите модалитети на транспорт можат да се сметаат како важен дел од вкупната вредност на извозот на логистички услуги.

Извештаите на СТО не содржат посебни податоци за извозот на овие потсектори на транспортните услуги. Затоа, анализата на вредноста и динамиката на извозот на товарните транспортни услуги и помошните (логистички) транспортни услуги, како и нивното учество во извозот на вкупните транспортни услуги ќе се прави врз основа на податоците што се содржани во извештаите за билансите на плаќања што ги објавува Меѓународниот монетарен фонд (ММФ).

⁴² Под товарни транспортни (превозни) услуги се подразбираат услугите што се однесуваат на превозот на стока во сите видови транспорт.

Податоците што се однесуваат на извозот со транспортни услуги што ги објавува ММФ имаат незначително отстапување (помало од 2%) од податоците објавени во СТО и затоа тие можат да се земат предвид при анализата на извозот на делот од транспортните услуги што го чинат најголемиот дел од извозот на вкупните логистички услуги.

Најпрвин ќе биде направена анализа на вредноста и динамиката на извозот со товарни транспортни услуги, нивното учество во вкупните транспортни и вкупните логистички услуги, како и анализа на структурата на извозот со товарни транспортни услуги по одделни национални економии и различните модалитети на транспорт на стока.

4.2. Анализа на извозот на товарни транспортни услуги

Изнавозот на товарните транспортни услуги во периодот од 1999 година до почетокот на светската економска криза во 2008 година бележел континуиран и забележителен раст. Динамиката на раст на извозот на товарните транспортни услуги во овој период била поголема од растот на извозот на вкупните транспортни услуги. За илустрација, извозот на транспортните услуги во 2008 година е поголем за 2,75 пати во однос на 1999 година, додека извозот на товарни транспортни услуги, кој во 1999 година изнесувал 150 милијарди американски долари, се зголемил за 3,1 пати и во 2008 година изнесувал 469 милијарди американски долари. Просечната годишна стапка на раст на извозот на товарни транспортни услуги во периодот 1999-2008 година изнесувала 13,5%, што ни покажува поголема динамика на раст на извозот на товарните транспортни услуги во споредба со растот на извозот на вкупните транспортни услуги во истиот период од 11,9%.⁴³

Високата номинална вредност на извозот на товарните транспортни услуги се должи на зголемената побарувачка, што предизвикува и раст на цената на транспортот на стоки која достигнува рекордно ниво во првата половина од 2008 година, како и на порастот на цената на нафтата во истиот период. Податоците од табела 9 ни покажуваат и сè поголемо учество на извозот на товарните транспортни услуги во извозот на вкупните транспортни услуги, и тоа, од 46,9% во

⁴³ Сопствени пресметки врз основа на податоците од табела 9.

1999 година, па сè до 53,3% во 2008 година. Извозот на товарните транспортни услуги во најголем дел го чинат поморските товарни транспортни услуги. Тоа може да се потврди со податоците на УНКТАД, според кои 80% од меѓународниот стоков промет се одвиваат по морски пат,⁴⁴ како и податоците на СТО, според кои во структурата на извозот на поморските транспортни услуги што сочинуваат најголем дел од вкупните транспортни услуги, транспортот на стоки учествува со дури 82%.⁴⁵

Табела 9: Вредност и динамика на извозот на товарни транспортни услуги во периодот 1999-2009 година

Год.	Извоз на транспортни услуги (милијарди американски долари)*	Извоз на товарни транспортни услуги* (милијарди американски долари)*	Учество на товарниот транспорт во вкупниот извоз на транспортни услуги (изразено во проценти)**	Годишна стапка на раст на извозот на товарни транспортни услуги (изразено во проценти)**
1999	320	150	46.9	/
2000	341	161	47.2	7.3
2001	339	161	47.5	0.0
2002	352	168	47.7	4.3
2003	399	198	49.6	17.9
2004	498	251	50.4	26.8
2005	564	284	50.4	13.1
2006	629	318	50.6	12.0
2007	758	392	51.7	23.3
2008	880	469	53.3	19.6
2009	689	353	51.2	-24.7

Извор: * IMF, *Balance of Payments Statistics Online*, <http://www2.imfstatistics.org/BOP/>, 25.11.2010

** Сопствени пресметки

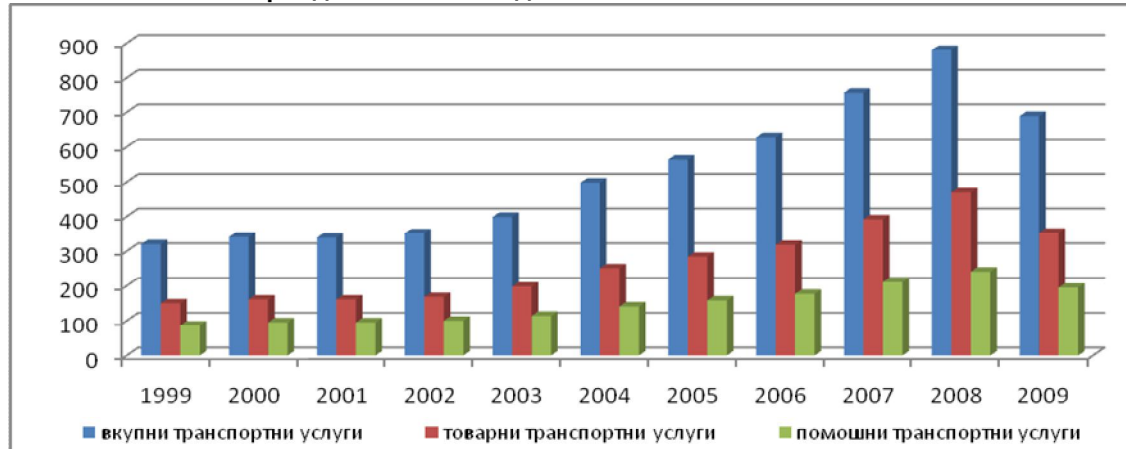
Анализата на динамиката на раст на извозот на товарни транспортни услуги покажува дека стапката на раст е поголема во периодот од 2003 до 2008 година (види графикон 5), што се должи на зголемениот меѓународен стоков промет во тој период и на економската експанзија на одредени национални економии, пред сè, на Кина. Оваа земја бележи неверојатен пораст на извозот на товарни транспортни услуги во последната декада (види табела 10) и почна да зазема сè поголемо учество во меѓународниот транспорт на стоки. Порастот на извозот на товарни транспортни услуги од Кина во 2008 година во однос на 1999 година изнесувала дури од 2709% со просечна годишна стапка на раст од 46,4%.⁴⁶

⁴⁴ UNCTAD, *Review of maritime transport*, UNCTAD, Geneva, 2009, p. 28

⁴⁵ WTO, *International trade report 2008*, UNCTAD, Geneva, 2008, p. 107

⁴⁶ Сопствени пресметки врз основа на податоците од табела 10

Графикон 5: Промена на извозот на вкупните транспортни услуги, товарните транспортни услуги и помошните услуги во сите модалитети на транспорт во периодот 1999-2009 година



Извор: Сопствен графички приказ на податоците од табела 9

Економската криза се одразила и врз трговијата со товарни транспортни услуги и предизвикала забележителен пад на нивниот извоз од -24,7%, што е повеќе од опаѓањето на извозот на вкупните транспортни услуги токму поради намалената трговија со стоки. Всушност, најголема причина за падот на извозот на транспортните услуги во периодот на кризата е падот на извозот на товарните транспортни услуги.

Најголеми извозници на товарни транспортни услуги, според податоците од билансите на плаќања на секоја земја публикувани и презентирани од страна на ММФ, се развиените западноевропски земји Германија, Британија, Холандија, Белгија и Норвешка, потоа САД, Јапонија, Канада и брзорастечките економии како Кина, Јужна Кореја, Сингапур, Русија, Индија и Бразил (види табела 10). Карактеристичен е брзиот раст на трговијата со товарни транспортни услуги кај овие земји во последната декада (1999-2008) пред големата економска криза. Причините за брзиот раст на извозот на товарните транспортни услуги во овој период кај секоја земја можат да се видат доколку се направи анализа на извозот на овој вид услуги во различните модалитети на транспорт: поморски, авионски, железнички и друмски. Најголем дел од меѓународниот стоков промет се одвива по морски пат и извозот на поморските товарни транспортни услуги учествува со најголем процент во извозот на вкупните товарни транспортни услуги, што исто така може да се види од податоците за номиналната вредност на извозот на најголемите извозници на товарни транспортни услуги. Така, на пример, извонредниот пораст на извозот на товарните транспортни услуги од Кина од

2709% во 2008 година во однос на 1999 година,⁴⁷ е резултат на порастот на нивниот извоз на поморски транспортни услуги (3224% во 2008 година, 1999=100) што воедно имаат најголемо учество во структурата на извозот на вкупните товарни транспортни услуги. Иако извозот на авионски товарни транспортни услуги од оваа земја бележи брз раст (3099% во 2008 година, 1999=100), неговото учество во структурата на извозот на транспортните услуги е помало и затоа има помало влијание во вкупниот раст на извозот на тие услуги. Оваа земја бележи и значителен пораст и на извозот на останатите товарни транспортни услуги (друмски и железнички), чија динамика на раст од 519% во периодот од 1999 до 2008 година сепак е далеку зад растот на извозот на поморски и авионски товарни транспортни услуги (види табела 10).

Табела 10: Извоз на товарни транспортни услуги за селектирани национални економии и по различни модалитети на транспорт (поморски, авионски и останати видови транспорт), во милијарди американски долари**

	Товарни транспортни услуги				Поморски товарни транспортни услуги				Авионски товарни транспортни услуги				Останати товарни транспортни услуги			
	2008	2009	Δ % 2008/1999*	Δ % 2009/2008*	2008	2009	Δ % 2008/1999*	Δ % 2009/2008*	2008	2009	Δ % 2008/1999*	Δ % 2009/2008*	2008	2009	Δ % 2008/1999*	Δ % 2009/2008*
Јапонија	37.7	24.0	153	-36	34.4	21.5	176	-37	3.2	2.4	40	-25	0.016	0.018	100	13
Германија	42.3	31.6	341	-25	34.5	25.2	501	-27	4.4	3.2	268	-27	3.5	3.3	31	-7
В.Британија	19.3	14.8	227	-23	16.0	12.0	300	-25	1.0	0.8	70	-23	2.2	2.0	76	-12
САД	22.2	17.2	91	-23	4.9	3.2	23	-33	13.5	10.6	167	-22	3.8	3.4	48	-10
Ј. Кореа	38.0	23.3	322	-39	35.1	21.1	n.a	-40	2.9	2.2	n.a	-24	n.a	n.a	n.a	n.a
Кина	30.9	15.9	2709	-49	25.4	12.6	3244	-50	5.0	3.0	3099	-40	5.5	3.5	519	-36
Сингапур	26.9	24.1	356	-10	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
Белгија	17.8	12.9	n.a	-28	10.5	7.6	n.a	-28	1.6	1.1	n.a	-34	5.6	4.2	n.a	-26
Холандија	17.6	14.6	78	-17	7.6	5.9	54	-22	2.3	1.4	87	-39	7.7	7.2	107	-7
Норвешка	14.6	11.3	143	-23	11.7	8.8	128	-25	0.1	0.1	211	-13	2.8	2.4	229	-12
Индија	7.9	7.5	558	-5	7.9	7.5	n.a	-5	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
Руска фед.	6.7	5.0	n.a	-25	1.1	0.8	n.a	-32	1.5	1.5	n.a	-4	4.0	2.8	n.a	-30
Канада	4.3	3.5	59	-19	1.2	0.8	177	-30	n.a	n.a	n.a	n.a	3.1	2.6	40	-16
Бразил	1.7	1.5	325	-12	1.3	1.2	n.a	-12	0.3	0.2	235	-21	0.1	0.1	409	-19

Извор: IMF, *Balance of Payments Statistics Online*, <http://www2.imfstatistics.org/BOP/>, 25.11.2010

* Сопствени пресметки

** Според кодексот за услугите од Прирачникот за билансот на плаќања од ММФ (<http://www.imf.org/external/pubs/ft/bop/2007/pdf/bpm6.pdf>), во останатите видови транспорт кои се однесуваат на транспортот на стоки влегуваат и железничкиот и друмскиот транспорт (код 221 за железнички и друмски превоз на стоки и код 222 за логистички услуги во железничкиот и друмскиот превоз на стоки).

⁴⁷ Просечната годишна стапка на раст на извозот на товарните транспортни услуги од Кина во периодот 1999-2008 година изнесувала дури 46,4% (сопствени пресметки), додека втора земја по годишната стапка на раст на извозот на товарни транспортни услуги во тој период била Индија со 23,0% (сопствени пресметки врз основа на податоците од табела 10).

Од табелата 10 може да се види дека кај повеќето од селектираните национални економии, како кај: Германија, Британија, Јапонија, Ј. Кореја, Канада и Индија, порастот на извозот на товарни транспортни услуги се должи, пред сè, на растот на извозот на поморските товарни транспортни услуги. Според податоците од табелата 10, одредени национални економии, како Канада и Русија, имаат значително учество на железничките и друмските товарни транспортни услуги во вкупниот извоз на товарните транспортни услуги, додека во САД доминира извозот на авионски товарни транспортни услуги, па оттука, во тие национални економии, порастот на извозот на друмските, железничките и авионските товарни транспортни услуги предизвикува раст на вкупниот извоз на транспортни услуги од дадените земји.

4.3. Анализа на извозот на помошни (логистички) услуги во различни модалитети на транспорт

Поопфатна анализа на трговијата со логистички услуги ќе се направи ако покрај анализата на трговијата со меѓународни товарни транспортни услуги се направи и анализа на извозот на помошните (логистички) услуги во различните модалитети на транспорт на стоката. Согласно класификацијата на ММФ, овие услуги се дефинираат како дополнителни и помошни транспортни услуги, така што не можат да се сместат ниту во услугите на превоз на лица ниту се сметаат во рамките на товарните транспортни услуги. За правилно да ги идентификуваме, ќе ја искористиме класификацијата на СТО што е прифатена од сите земји-членки и врз основа на која се прибираат и се презентираат податоците. Според СТО, помошните услуги за превоз на стоката вклучуваат: манипулирање со товарот, услуги на сместување и складирање на стоката, шпедитерски услуги, застапување во царинските постапки, подготовка на транспортните документи, калкулации на трошоците за превоз на стока, пакување и препаккување на стоката, инспекциски прегледи на стоката, мерење и сортирање на стоката и услуги за прием на стоката.⁴⁸

⁴⁸ http://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/transport_e/transport_auxiliary_e.htm, 14.10.2010

Табела 11: Вредност и динамика на извозот на помошни (логистички) услуги во сите модалитети на транспорт во периодот од 1999-2009 год.

Год.	Извоз на транспортни услуги (милијарди американски долари)*	Извоз на помошни услуги во сите видови транспорт (милијарди американски долари)*	Процентуално учество на помошните услуги во вкупниот извоз на транспортни услуги**	Годишна стапка на раст на извозот на помошните услуги во сите видови транспорт (изразена во проценти)**
1999	320	86	26.9	/
2000	341	95	27.9	10.5
2001	339	95	28.0	0.0
2002	352	100	28.4	5.3
2003	399	114	28.6	14.0
2004	498	141	28.3	23.7
2005	564	158	28.0	12.1
2006	629	177	28.1	12.0
2007	758	211	27.8	19.2
2008	880	241	27.4	14.2
2009	689	195	28.3	-19.1

Извор: *IMF, *Balance of Payments Statistics Online*, <http://www2.imfstatistics.org/BOP/>, 25.11. 2010

** Сопствени пресметки

Номиналната вредност на извозот на помошните транспортни услуги во сите модалитети на транспорт во 2008 година достигнала рекордни 241 милијарди американски долари. Зголемувањето од 2,8 пати во однос на вредноста на извозот во 1999 година речиси е исто со зголемувањето на вредноста на извозот на вкупни транспортни услуги во истиот период.⁴⁹ Токму поради тоа нема позначајни промени во учеството на извозот на помошните (логистичките) транспортни услуги во вкупните транспортни услуги што изнесува околу 28% (табела 11). Анализата на годишната стапка на раст на извозот на помошни транспортни услуги во овој период покажува забележителен пораст во периодот од 2003 до 2008 година, што се должи на зголемениот стоков промет и порастот на вредноста на транспортните услуги. Намалувањето на побарувачката на транспортни услуги во услови на светска економска криза, а особено намалената побарувачка на товарни транспортни услуги се одразила и врз извозот на помошни транспортни услуги, чија номинална вредност во 2009 година достигнала 195 милијарди американски долари, што значи пад од 19,1% во однос на претходната година (види табела 11).

⁴⁹ Просечната годишна стапка на раст на извозот на товарни транспортни услуги во периодот 1999-2008 година изнесува 12,1%, што ни покажува поголема динамика на раст на извозот на товарните транспортни услуги во споредба со растот на извозот на вкупните транспортни услуги во истиот тој период од 11,9% (сопствени пресметки врз основа на податоците од табела 11).

Табела 12: Извоз на помошни транспортни услуги за селектирани национални економии и по различни видови превоз на стока (во милијарди американски долари)

	Помошни транспортни услуги				Помошни услуги во морски превоз на стока				Помошни услуги во авионски превоз на стока				Помошни услуги во останати видови превоз			
	2008	2009	Δ % 2008/1999*	Δ % 2009/2008*	2008	2009	Δ % 2008/1999*	Δ % 2009/2008*	2008	2009	Δ % 2008/1999*	Δ % 2009/2008*	2008	2009	Δ % 2008/1999*	Δ % 2009/2008*
Јапонија	6.2	5.4	6	-13	2.5	2.2	1	-14	3.7	3.3	11	-12	0.01	0.00	-30	-43
Германија	8.7	7.6	159	-12	2.0	1.5	133	-27	5.8	5.7	242	-2	0.8	0.4	1	-46
В.Британија	9.5	9.2	89	-4	1.6	1.4	-7	-11	7.9	7.7	138	-3	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
САД	21.6	18.2	80	-16	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	21.6	18.2	80	-16
Сингапур	8.7	6.6	88	-24	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Белгија	8.6	7.2	n.a.	-16	3.0	2.5	n.a.	-17	1.1	0.9	n.a.	-12	4.5	3.8	n.a.	-17
Шпанија	8.0	6.3	256	-22	2.0	1.3	294	-33	5.8	4.7	243	-20	0.2	0.3	323	29
Холандија	6.2	4.6	65	-26	2.6	1.7	6	-35	0.5	0.5	-52	2	3.1	2.4	1201	-22
Египет	6.1	4.9	209	-20	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	6.1	4.9	209	-20
Норвешка	5.4	4.0	147	-27	3.7	2.1	119	-45	0.1	0.1	59	-13	1.6	1.8	272	14
Канада	4.6	3.6	125	-22	2.0	1.6	135	-24	2.6	2.0	118	-20	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Руска фед.	4.4	4.3	n.a.	-1	2.6	2.3	n.a.	-9	1.1	1.3	n.a.	16	0.7	0.7	n.a.	1
Кина	4.2	4.7	728	12	n.a.	2.2	n.a.	n.a.	n.a.	0.5	n.a.	n.a.	4.2	2.1	728	-51
Бразил	3.3	2.2	390	-34	3.3	2.1	402	-35	0.1	0.1	100	-13	0.02	0.03	n.a.	52
Ј. Кореа	3.1	2.1	218	-31	2.9	2.0	n.a.	-29	0.2	0.1	n.a.	-56	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Индија	3.0	3.1	391	2	1.9	1.6	n.a.	-15	0.2	0.1	n.a.	-43	1.0	1.4	n.a.	42

Извор: IMF, *Balance of Payments Statistics Online*, <http://www2.imfstatistics.org/BOP/>, 25.11.2010

* Сопствени пресметки

Табела 12 ги покажува земјите кои се најголеми извознички на помошни транспортни услуги, односно кои имаат најголемо учество во вкупниот извоз на овие услуги, и земјите кои имаат најзабележителен раст на извозот на помошни транспортни услуги. Исто така, тука се наведени и вредноста и динамиката на раст на извозот на помошни транспортни услуги во различните модалитети на транспорт.

Претходно направената анализа на трговијата со логистички услуги покажува тесна корелација на порастот на меѓународниот стоков промет со порастот на трговијата со логистички услуги. Карактеристично за последната декада е зголемената побарувачка на логистичките услуги и нивното сè поголемо учество во вкупната трговија со услуги. Поморскиот транспорт на стоки и логистичките услуги во врска со организирање отпрема на стоката по морски пат земаат сè поголемо учество во структурата на извозот на логистичките услуги. По нив следува железничкиот и друмскиот транспорт на стоки, за на крај, со најмало учество во структурата на извозот на логистичките услуги да се најде превозот на стоки по воздушен пат и помошните услуги во организирање превоз на стоки по

воздушен пат. Забележително е сè поголемо учество на меѓународниот пазар на логистички услуги од земји кои имаат забележителен економски раст и развој во последната декада пред економската криза, како што се Кина, Индија, Русија, Бразил, Сингапур и Јужна Кореја. Исто така, анализата ни покажа дека светската економска криза силно се одрази врз трговијата со логистички услуги на тој начин што предизвика нејзино значајно намалување предизвикано, пред сè, од намалениот меѓународен стоков промет во дадениот период. Најновите податоци и проекции на СТО покажуваат раст на меѓународната размена со стоки по што може да се очекува и пораст на извозот на логистички услуги во следниот период.⁵⁰

5. Современи трендови во логистичките услуги

Концептот и начинот на давање логистички услуги зависи од современите логистички трендови и стратегии. Корисникот на логистичките услуги, потребите од трговска логистика може да ги реализира преку сопствен логистички систем, што значи самостојно да ги планира и да ги реализира активностите од логистичкиот синџир. Одредени активности може и да ги префрла на логистичките оператори или целосната реализација на трговските текови може да ја отстапи на специјализираните носители на логистичките услуги. Така се создаваат современите трендови во логистичките услуги, како што се: договорната логистика, аутсорсинг логистиката или интегрираната логистика.

Користењето современи информациски технологии преку кои може да се врши трансфер на податоци и информации со што се овозможува непречено, брзо и ефикасно функционирање на логистичкиот синџир, претставува уште еден современ тренд во трговската логистика, т.н. *е-логистика*. Исто така, современите услови на стопанисување сè повеќе се во функција на заштитата на животната средина и вниманието е сè повеќе насочено кон опциите за одржлив развој. Овие трендови мора да ги следи и трговската логистика која со своите активности треба да овозможи оптимална искористеност на сите производи и материјали, како и нивно рециклирање, со што би се намалило негативното влијание врз животната

⁵⁰ WTO, *Press/616: Trade growth forecast revised upwards for 2010*, online edition, http://www.wto.org/english/news_e/pres10_e/pr616_e.htm, 20.9.2010

средина, односно би се обезбедил одржлив развој. Затоа, посебно внимание треба да се ѝ посвети на реверзибилната логистика како актуелен тренд во обезбедувањето логистички услуги.

5.1. Договорна логистика

Веќе утврдивме дека субјектите кои се вклучени во меѓународната размена се соочени со голем број активности што треба да се извршат за успешно да настапат на одредени меѓународни пазари. Исто така, при вршењето на активностите тие стапуваат во интеракција со голем број субјекти кои се дел од трговскиот синџир. Најчесто поисплатливо е одредени активности наместо да ги врши самиот стопански субјект, да ги делегира на логистички оператор како, на пример, некое транспортно или шпедитерско претпријатие. Токму тоа пренесување на дел од логистичките активности на одредени специјализирани субјекти за вршење одредена дејност како, на пример, транспорт, осигурување, застапување во царските постапки, складирање и сместување на стоката и сл., се нарекува договорна логистика.⁵¹

Традиционално, трговската логистика се сметала како внатрешна активност кај производните индустрии. Претпријатијата ги задоволувале логистичките потреби преку ангажирање соодветен персонал и ресурси кои ќе ги изведат потребните логистички активности. Со текот на времето, логистичките услуги се одвоиле како посебна индустрија, каде што специјализирани претпријатија даваат услуги врз договорна основа. Овој тип логистика се јавува пред аутсорсинг логистиката и интегрираната логистика и денес се користи од страна на помалите производни и трговски деловни субјекти или најчесто ја практикуваат субјектите од земјите кои се помалку застапени и помалку конкурентни на меѓународните пазари. Всушност, овој вид логистика претставува еден вид премин од примена на т.н. инсорсинг или „логистика од дома“, каде што комплетниот синџир на набавки и на пласман на производи на меѓународните пазари го врши самиот стопански субјект преку посебни организациски единици, кон аутсорсинг логистика, каде стопанскиот субјект го фокусира сопственото внимание врз основната дејност што ја врши. Може да се каже дека договорната трговска логистика претставува

⁵¹ Kilibarda M., *Spedicija i agencisko poslovanje, modul 4*, Saobracajni fakultet Beograd, Beograd, 2007, str. 6

најнизок степен на соработка и се темели на класична купопродажба на одредени логистички услуги, што значи корисникот и носителот на услугите имаат спротивставени цели. Поточно, корисникот на логистички услуги се стреми кон колку што е можно повалитетна услуга за колку што е можно поприватлива цена, додека логистичкиот оператор цели кон колку што е можно поголема цена на услугите, колку што е можно помалку вложувања и поголема искористеност на услугите. Овие цели се усогласуваат со помош на договор за одредена логистичка услуга. Договорната логистика овозможува оптимизација на трошоците и услугите при настап на одредени регионални меѓународни пазари, при што се реализираат парцијални логистички процеси преку специјализирани логистички субјекти.⁵²

5.2. Аутсорсинг логистика

Аутсорсинг логистиката опфаќа поширок спектар активности што се во врска со пласманот на стоката на странските пазари, за разлика од договорната логистика која, како што веќе видовме, се однесува само на одредена активност од логистичкиот синџир. Современите услови на стопанисување ги стимулираат стопанските субјекти да се одлучат за аутсорсинг на логистичките активности што им овозможува поголемо фокусирање на нивната основна дејност. Трговската логистика не се третира како дел од главните компетенции на субјектите кои се занимаваат со производствена дејност и пласман на производите на меѓународните пазари, па затоа активностите од логистичкиот синџир ги префрлаат на специјализирани и компетентни деловни субјекти, при што деловните односи со истите се засноваат врз подолгорочни договори за соработка. Аутсорсингот овозможува намалување на трошоците на деловните субјекти кои го применуваат, поголема конкурентност и пазарна експанзија. Примената на софистицирани информатички технологии, современи транспортни технологии и транспортни системи и развиената логистичка мрежа ги прави давателите на логистички услуги најголеми и најважни соработници на субјектите кои ги ангажираат најчесто преку долгорочни аранжмани.

Логистичките провајдери специјализирани за аутсорсинг логистички услуги ги систематизираат логистичките потреби на клиентите преку интегрирање на

⁵² Kilibarda M., *Spedicija i agencisko poslovanje, modul 4*, Saobracajni fakultet Beograd, Beograd, 2007, str. 6

транспортот, складирањето, контролата на залихите, процесирањето на нарачките, царинското застапување и другите логистички активности во сеопфатен и хомоген систем за менаџирање со синџирот на набавки. Субјектите кои вршат аутсорсинг логистика обезбедуваат сет логистички услуги што се приспособени на вистинските потреби и спецификациите на нивните клиенти. Нивната појава и забрзаниот раст е во директна врска со трендот на пораст на аутсорсинг на активностите за управување со синџирот на набавки. Одредени индустрии се посклони кон ангажирање логистички провајдери во однос на други. На пример, високотехнолошките/електронските индустрии и производството на производи за широка потрошувачка тежнеат кон поголема употреба на услуги од аутсорсинг логистички провајдери за разлика од автомобилската, хемиската индустрија или потрошувачката на мало.⁵³

Логистичките провајдери мора да надминат многубројни бариери и проблеми што се создаваат помеѓу нив и субјектите кои ги ангажираат. Тука е вклучена и перцепцијата на некои претпријатија дека аутсорсингот и/или партнерствата водат кон низа проблеми што се поврзуваат со слабата комуникација и споделувањето на податоците, недостатокот од заемна доверба, несигурните информациски системи и културните разлики. Покрај тоа, аутсорсингот понекогаш се гледа како извор на недоразбирања или преклопување на улогите и на одговорностите на учесниците кај субјектите нарачателите и кај субјектите кои нудат услуги. Воедно, некои фирми сметаат дека логистиката е премногу стратешка за да биде во поголема мера обезбедувана од страна на логистички провајдери.⁵⁴ До неодамна, третата генерација – т.н. „3PL“ логистички провајдери потекнувале од матичните компании што се занимавале со транспорт и складирање, и функционирале како филијали на тие компании.⁵⁵ Најчесто тие претпријатија поседувале сопствена опрема за транспорт и за складирање на стоката (asset based), иако некои од нив не поседувале таква опрема и склучувале аранжмани со транспортни, складишни и други претпријатија при организирање отпрама или допрема на стоката (non-asset based). Всушност, аутсорсинг

⁵³ Georgia Institute of Technology, *Third-Party Logistics, Results and Findings of the 2004 9-th Annual Study*, Capgemini US LLC, Atlanta, Georgia, 2004, p. 8

⁵⁴ Industry Canada, „Logistics and Supply Chain Management, Overview and Prospects“, *Sector Competitiveness Frameworks Series*. Industry Canada, Ottawa, 2000, p. 49

⁵⁵ Повеќе за типовите логистички провајдери во точка 6 од оваа глава

логистичките провајдери посредуваат помеѓу превозниците и складиштарите, од една страна, и испорачателот или примачот на стоката, од друга страна.⁵⁶

Аутсорсинг логистиката, во зависност од начинот на која ја спроведуваат субјектите кои имаат потреба од неа, може да се јави во две форми: екстерна форма (изолација) и интерна форма (сепарација) или стратегиски аутсорсинг.

- Екстерната форма на аутсорсингот постои кога логистичкиот провајдер е економски независен субјект и врши организација на отпремата или допремата на стоката во меѓународниот промет врз основа на договор што го склучува со неговиот комитент.
- Интерната форма на аутсорсингот или стратегиски аутсорсинг постои кога логистичките услуги ги врши правно независен, но финансиски зависен субјект и операциите што тој ги врши се подредени на одлуките од надлежните во матичната компанија.⁵⁷

Може да се заклучи дека кога станува збор за аутсорсинг логистика, корисникот и носителот на логистичките услуги имаат сопствени цели кои ги реализираат преку логистички партнерства. Поинаку кажано, успешната примена на аутсорсинг логистиката зависи од јасното дефинирање на причините и целите на аутсорсингот, точно дефинирање на предметот на аутсорсингот (логистичките активности, процеси или функции), како и утврдување на потребите, очекувањата и интересите на партнерот.

5.3. Интегрирана логистика

Највисока форма на трговска логистика претставува интегрираната логистика што ги обединува сите субјекти во логистичкиот синџир. На тој начин се гарантира дека планирањето, управувањето и контролата на сите логистички постапки ќе се врши од страна на еден логистички провајдер со долгорочна стратешка цел. Интеграторите на логистичкиот синџир станале неопходни откако деловните субјекти почнале да користат услуги на повеќе логистички оператори,

⁵⁶ Regan A. and Song J., *An Industry in Transition: Third Party Logistics in the Information Age*, Paper No. 01-3352, Transportation Research Board 80th Annual Meeting, Washington D.C., January 2001, p. 5

⁵⁷ Grabara J., „Outsourcing in reverse logistics“, *Annales Universitatis Apulensis Series Oeconomica*, Nr.9 /2007, volume 2, University of Alba Ilulia, Alba Ilulia, 2007, p. 1

па еден од нив морал да биде координатор на активностите на сите останати. Логистичките интегратори можат да се опишат и како „суперменаџери“ чија работа е да ги надгледуваат сите аспекти на синџирот на набавки на производителот или дистрибутерот и да бидат единствена допирна точка помеѓу компанијата и нејзините логистички провајдерите и провајдери на информациски услуги.⁵⁸ Овој тренд се должи на желбата на стопанските субјекти кои се занимаваат со производство и пласман на стоки на меѓународните пазари да има една компанија која ќе се грижи за сите логистички аспекти. Компаниите можат да одберат да ги користат или услугите на одредени аутсорсинг логистички провајдери или услугите на консултантска фирма која е добра во менаџирање, организациски работи и во процесот на преуредување на бизнис-процесите (re-engineering).⁵⁹

Слика 4: Развој на логистичките партнерства и видови трговска логистика



Извор: Сопствен приказ на логистичките партнерства

Интегрираната логистика како највисок облик на логистичко партнерство се заснова врз заедничките интереси и цели што ги поставуваат логистичките партнери. Интегрираното логистичко партнерство се базира врз долгорочни

⁵⁸ UNCTAD, *Trade and development aspects of logistics services*, TD/B/COM.1/AHM.1/2, UNCTAD, Geneva, 2006, p. 9

⁵⁹ Hoffman, K., "Just What is a 4PL Anyway?", *Global Logistics & Supply Chain Strategies*, August 1, 2000, <http://www.supplychainbrain.com/content/logisticstransportation/third-party-logistics/single-article-page/article/just-what-is-a-4pl-anyway/>, 18.9.2010

договори за деловна соработка што траат најмногу 2-3 години.⁶⁰ Високиот степен на меѓусебна доверба, интегрирањето на сите активности во логистичкиот синџир, степенот на квалитет на логистичките услуги и остварените резултати од работењето се од пресудно значење за продолжување на соработката помеѓу партнерите. Интегрираните логистички информациски системи и постојаното следење на трошоците од работењето, квалитетот на услугите, технолошките и деловните перформанси се предуслов за успешно логистичко партнерство на највисоко ниво. Интегрираната логистика ги усогласува и ги приближува времето и местото на финалното производство до времето и местото на потрошувачка на готовите производи. Логистичкото партнерство се однесува на различни корисници и различни пазарни сегменти. Последните неколку години постои тенденција националната и регионалната покриеност да се заменува со глобална пазарна покриеност.

5.4. Е-логистика

Е-логистиката може да се дефинира како примена на логистика по електронски пат за бизниси што се склучуваат преку Интернет.⁶¹ Една од најважните трансформации што се одразија во логистичката индустрија е сè поголемото значење на Интернетот и информатичкиот сектор како бизнис-алатка. На страната на понудата, логистичките провајдери имаат пристап кон сè посоефицицирана опрема и помокен софтвер, што им овозможува непречена поддршка во секоја функција во синџирот на набавки, вклучувајќи ги тука и апликациите што им овозможуваат создавање врски помеѓу производството, транспортот, складирањето и пласманот до крајните корисници во исто време. Тоа, исто така, им овозможува на стопанските субјекти да ги редуцираат или да ги елиминираат посредниците како што се продавачите на големо и продавачите на мало. На страната на побарувачката, можностите што ги дава Интернетот ги придвижува бизнисите нанапред кон примена на т.н. „произведено по нарачка“

⁶⁰ Kilibarda M., *Spedicija i agencisko poslovanje, modul 4*, Saobracajni fakultet Beograd, Beograd, 2007, str. 7

⁶¹ Bayles D., *E-Logistics and E-fulfilment: Beyond the "Buy" Button*, UNCTAD Regional High-Level Workshop, Electronic Commerce and ICT for Central America and the Caribbean, Curaçao, 25-27 June 2002, p. 21

моделите⁶² и кон намалување на залихите. Тоа значи дека во современи услови на стопанисување мошне е важно да се добијат брзи и прецизни логистички информации. Понатаму, многу од веб-ориентираните бизниси вршат аутсорсинг на нарачките, складирањето, пакувањето и корисничката поддршка на логистичките претпријатија.⁶³ Е-логистиката овозможува поголем број информации да се споделат помеѓу сите учесници во синџирот на набавки. Тоа се постигнува преку компјутерски програми што овозможуваат онлајн нарачка, следење на пратките, онлајн кориснички услуги, онлајн подготовка на увозни/извозни документи преку поврзување со царинските услуги.⁶⁴

Потребата за логистика е многу поголема кај е-трговијата во споредба со традиционалната трговија. Еден од детерминирачките фактори е тоа што „...традиционалната трговија често се врши со големи испораки на масовни пратки, додека е-трговијата, особено ако станува збор за трансакции насочени од деловните субјекти кон потрошувачите (т.н. „business to consumers“ – B2C трансакции), често се потпира на многубројни пратки од многу помал обем. Дестинациите за овие пратки се исто така подисперзирани од дестинациите за масовните пратки...“⁶⁵ Ова, генерално, води кон потребата за нови функции во логистичките и транспортните услуги кои често се потпираат на понапредни веб и останати видови информатички технологии. Новите барања на е-трговијата вклучуваат потреба за намалување на канцелариската работа, подобрување на вкупната продуктивност на логистичките услуги и оптимизирање на функциите во синџирот на набавки. Тоа се постигнува главно преку развој на компјутерски софтвер што може да овозможи давање многубројни услуги преку Интернет. Такви логистички функции кои би се вршеле со новиот софтвер се:

- а. софтвер за менаџирање со нарачки;
- б. следење на пратките;
- в. следење на опремата и на превозните средства;

⁶² „Произведено по нарачка“ („Build to order“, „make to order“), е таков произведен пристап што овозможува редуција на трошоците за складирање и чување залихи на готови производи, затоа што производството се врши откако ќе биде потврдена нарачката на производот.

⁶³ Industry Canada, „Logistics and Supply Chain Management, Overview and Prospects“, *Sector Competitiveness Frameworks Series*. Industry Canada, Ottawa, 2000, p. 2

⁶⁴ UNCTAD, "E-logistics: Delivering the Goods in E-commerce", *E-Commerce and Development Report*, New York, Geneva, 2001, pp. 178-184

⁶⁵ UNCTAD, *Trade and development aspects of logistics services*, TD/B/COM.1/AHM.1/2, UNCTAD, Geneva, 2006, p. 6

- г. планирање и менаџирање на превозот;
- д. софтвер за пресметка на трошоците за испорака;
- ѓ. управување на онлајн поддршката за корисниците на услугите;
- е. системи за колаборативен логистички менаџмент;
- ж. царинење стоки;
- з. повратен менаџмент и
- с. интегриран (т.н. сè во едно) менаџмент на трговските синџири.⁶⁶

Ако се споредат развојот на е-трговијата и е-логистиката, ќе се утврди дека „...порастот на е-логистиката заостанува зад брзиот раст на е-трговијата...“⁶⁷ Земјите во развој особено чувствуваат голема потреба за развој на е-логистиката. Тие многу често се соочуваат со „...многубројни предизвици кои се однесуваат на е-трговијата и кои произлегуваат од недостигот на телекомуникациска инфраструктура, слабото користење на Интернетот, како и од високите телекомуникациски трошоци и од безбедносните прашања, вклучително и онлајн плаќањата...“⁶⁸ Што се однесува до пристапот до е-логистички услуги, голем број е-трговци од земјите во развој можат да ги користат услугите што ги нудат глобалните провајдери на логистичките услуги. Со оглед на цената на овие услуги, само оние продавачи кои нудат стока со висока вредност можат да си дозволат глобални логистички услуги. Доколку земјите во развој не можат директно да набавуваат логистички услуги, тогаш постои можност компаниите да формираат партнерства со фирмите во развиените земји што имаат пристап или што располагаат со соодветна логистичка технологија.

5.5. Реверзибилна логистика

Нова современа категорија на логистичките услуги се јавува под иницијатива на грижата за заштита на животната средина и опциите за одржлив развој. Овој нов вид услуги се нарекуваат реверзибилна логистика и во основа се состојат од сите логистички активности што се потребни за да се соберат и да се

⁶⁶ Mashayekhi M., Julsaint Kidane M., *Managing the request-offer negotiations under the GATS: logistics services*, UNCTAD Secretariat, 2006, pp. 6-7

⁶⁷ UNCTAD, *E-commerce and Development Report*, UNCTAD, New York and Geneva, 2001, p. 183

⁶⁸ UNCTAD, *Trade and development aspects of logistics services*, TD/B/COM.1/AHM.1/2, UNCTAD, Geneva, 2006, p. 6

рециклираат искористените производи и материјали со цел да се осигури закрепнување на животната средина и да се обезбеди одржлив развој.⁶⁹ Денес постои растечка индустрија што се однесува на отпремата на искористените материјали за пакување во обратна насока во синџирот на набавки. Трошоците за реверзибилната логистика се есенцијални, бидејќи сè повеќе претпријатија ќе имаат храброст да се вклучат во реверзибилната логистика доколку трошоците не се превисоки. Калкулацијата на трошоците ќе игра улога, бидејќи во одредени случаи постојат економски користи од враќање на искористените производи во производниот процес наместо да се плаќаат високи трошоци за нивно отстранување. Иако, традиционално, производителите не чувствуваат голема одговорност за нивните производи по нивното искористување, сепак, преференциите на потрошувачите и законодавството придонесуваат фирмите сè повеќе да обрнуваат внимание на последиците од нивниот бизнис врз животната средина.⁷⁰

Од еволуцијата на услугите што ги обезбедуваат логистичките провајдери се гледа дека логистичките услуги што претходно биле поблиски до транспортните и складишните функции се менуваат кон услуги што сè почесто се фокусираат врз креирањето ефикасен систем на синџир на набавки и управување со работата на останатите понудувачи на услуги. Овие услуги најчесто ги даваат консултанти или услужни провајдери кои не поседуваат опрема (non-asset based). Тие бараат да се подобри производниот менаџмент и вкупното работење на фирмата со прифаќање на кориснички ориентирано производство преку реинженеринг на вкупниот синџир на набавки. Таквите услуги претставуваат одреден потенцијал за логистичките провајдери од земјите во развој со оглед на тоа дека не треба да поседуваат сопствен возен парк и складишна опрема, па оттука, не е потребна голема инвестиција. Давателите на логистички услуги мора добро да го познаваат целиот синџир на набавки, неговото функционирање и ограничувањата за да можат соодветно да ги советуваат нивните клиенти.

⁶⁹ RevLog, *What is reverse logistics*, web site of Reverse Logistics:

<http://www.fbk.eur.nl/OZ/REVLOG/Introducton.htm>, 14.8.2010

⁷⁰ Industry Canada, „Logistics and Supply Chain Management, Overview and Prospects“, *Sector Competitiveness Frameworks Series*. Industry Canada, Ottawa, 2000, p. 45

6. Логистички провајдери

Интензивниот развој на меѓународниот стоков промет поставува сè поголеми и посложени предизвици пред субјектите кои нудат логистички услуги во поглед на структурата, квалитетот и цената на услугите на светскиот пазар. Соочени со таквата динамика, овие субјекти се менуваат со текот на времето и сопствената деловна политика и деловните стратегии ги креираат во зависност од барањата и потребите на клиентите. Со цел да се даде комплетна логистичка услуга, логистичките компании постојано го шират асортиманот на услугите и развиваат различни форми на соработка и партнерства помеѓу себе, како и со корисниците на услугите. На тој начин се развиле и современите логистички провајдери како специјализирани компании чија цел е давање комплетна логистичка услуга и преземање на сите логистички активности од корисникот на услугите.

Логистичките провајдери кои оправдано се нарекуваат и „архитекти на трговската логистика“ во принцип се големи компании со значајни интелектуални и финансиски капацитети, развиена логистичка и деловна мрежа, моќни информатички технологии и значајни деловни партнери. Логистичките оператори покриваат голем број активности што ја чинат трговската логистика и најчесто дејствуваат глобално и можат да ги покријат сите национални пазари и да соработуваат со субјектите од која било национална економија. Табелата дава приказ на најдобрите глобални логистички оператори според остварените приходи во 2008 година.

Табела 14: Топ 25 глобални логистички провајдери според бруто-приходите во 2008 година (во милиони американски долари)

2008 ранг	Логистички провајдер	2007 приходи	2008 приходи	Матична земја	Територија на дејствување
1	ДХЛ Логистикс	32.523	39.900	Германија	глобално
2	Куене + Нагел	25.179	20.220	Швајцарија	глобално
3	ДБ Шенкер Логистикс	10.552	12.503	Германија	глобално
4	Годис	3.456	9.700	Франција	глобално
5	ЦЕВА Логистикс	6.032	9.523	Холандија	глобално
6	Паналпина	10.424	8.394	Швајцарија	глобално
7	Алтадис/Логиста	7.800	8.190	В. Британија	Европа
8	Ц.Х. Робинсон Ворлдвајд	5.972	7.130	САД	глобално
9	Агилити Логистикс	5.625	6.316	Кувајт	глобално
10	УПС Саплај Чејн Солушнс	5.911	6.293	САД	глобално
11	Експедиторс Интел оф Вашингтон	5.235	5.650	САД	глобално
12	ДАШЕР & Ко.	4.422	5.377	Германија	глобално
13	ДСВ	N/R	5.531	Данска	глобално
14	УТи Ворлдвајд	2.265	4.896	САД	глобално
15	Синотранс	4.034	4.757	Кина	глобално
16	НИК Логистикс	4.597	4.723	Јапонија	глобално
17	Винканотн	4.422	4.331	В. Британија	глобално
18	Болорé	5.163	4.330	Франција	глобално
19	Хелман Ворлдвајд Логистикс	3.563	4.209	Германија	глобално
20	Ренус & Ко.	4.170	3.940	Германија	глобално
21	Тол Холдингс	3.128	3.125	Австралија	глобално
22	Ј.Б. Хант Транспорт Сервисис	2.681	3.088	САД	С. Америка
23	Логвин (претх. Тиел Логистик)	1.620	3.081	Луксембург	глобално
24	Кинтецу Ворлд Експрес	2.481	2.991	Јапонија	глобално
25	Пенске Логистикс	2.860	2.910	САД	глобално
Вкупно за сите 25 провајдери			191.108		

Извор: SJ Consulting Group, *The Journal of Commerce*, online edition:

<http://www.trafficworld.com/images/eph/20TW020909.pdf>, 10.9.2010

Различните логистички трендови и стратегии подразбираат различни концепти на давање логистичките услуги, а со тоа се јавуваат и различни типови логистички провајдери. Земајќи го предвид развојот на логистичките партнерства што претходно беше елабориран во трудот, може да се заклучи дека корисникот на логистичките услуги потребите од трговска логистика може да ги реализира на следните начини:

- целосно самостојно, во сопствена режија да ги планира, формира, организира и да ги реализира сите услуги што се врзани за одреден логистички тек (сопствен логистички систем);
- одредени активности, процеси и фази од логистичкиот синџир да ги префрли на одредени специјализирани носители на логистички услуги (транспортни, складишни, шпедитерски и други претпријатија);
- комплетното планирање, управување, организацијата и реализацијата на трговските тековите да го отстапи на специјализирани носители на логистички услуги (логистички провајдер, оператор, интегратор, алијанса и сл.).

Сè до осумдесеттите години на минатиот век, компаниите речиси во целост ја користеле т.н. инсорсинг стратегија или како што уште се нарекува „логистика дома“.⁷¹ Денес имаме комплетно различна ситуација, каде поголемиот број корисници на логистички услуги се одлучуваат за т.н. аутсорсинг стратегија. Овие промени иницирале и условиле развој на специјализирани и компетентни претпријатија кои се во состојба во целост да одговорат на сите комплексни барања и задачи од постојните и потенцијалните корисници. На тој начин, во делот на трговската логистика се појавиле логистичките оператори (LSP – Logistics Service Provider), како специјализирани носители на логистичките услуги.⁷² Тие се високопрофесионални и компетентни деловни субјекти, способни да понудат и да дадат комплетна логистичка услуга и во целост да ги задоволат потребите на корисниците. Во различните технолошки, информатички, организациски и интеграциски односи, логистичките провајдери се подготвени да ги преземат сите логистички активности од корисникот на услугите, односно во целост да ги реализираат логистичките текови.

⁷¹ Kilibarda M., *Spedicija i agencisko poslovanje, modul 4*, Saobracajni fakultet Beograd, Beograd, 2007, str. 2

⁷² Kilibarda M., *Spedicija i agencisko poslovanje, modul 4*, Saobracajni fakultet Beograd, Beograd, 2007, str. 1-2

Во зависност од обемот, структурата и начинот на давање на логистичките услуги на корисниците, се издвојуваат четири типа логистички провајдери, и тоа:

- Прва генерација логистички провајдери – „1PL“ (First party logistics provider);
- Втора генерација логистички провајдери – „2PL“ (Second party logistics provider);
- Трета генерација логистички провајдери – „3PL“ (Third party logistics provider); и
- Четврта генерација логистички провајдери – „4PL“ (Fourth party logistics provider).⁷³

Првата генерација логистички провајдери, што во литературата и во практиката се среќаваат како „1PL“, се посебни организациски единици од одредена компанија која практикува т.н. инсорсинг стратегија во креирањето на логистичките текови.⁷⁴ На пример, тоа може да бидат сопствените складишта или возниот парк што претпријатието го поседува за сопствени потреби. Потоа, може да биде посебно одделение или сектор за вршење на царинските постапки при увоз/извоз, посебно одделение за вршење манипулативни работи со стоката и сл.

Втората генерација логистички провајдери, што се среќаваат и како „2PL“, се таков вид логистички оператори што дејствуваат како посебни субјекти, односно независно од корисниците на логистички услуги.⁷⁵ Тоа се специјализирани организации за таков вид активности што се однесуваат на одреден дел од логистичките текови. Најчесто, како „2PL“ се означуваат класичните јавни и приватни складишта, транспортните претпријатија, шпедициите и сл. Корисниците на логистички услуги ги ангажираат овие логистички провајдери само кога сакаат одреден дел од сопствените активности да ги пренесат врз специјализирани претпријатија.

Третата генерација логистички провајдери, познати уште како „3PL“, се исто така екстерни претпријатија што корисниците на услугите ги ангажираат во рамките на аутсорсинг стратегијата. Тоа се специјализирани логистички оператори кои од корисниците ги преземаат организацијата, управувањето и реализацијата на комплетниот логистички синџир или, пак, одредени процеси во синџирот. Структурата и обемот на логистички активности што ќе се препуштат на „3PL“

⁷³ Hinkelman E.G., *Dictionary of international trade, 8th Edition*, World Trade Press, Brno, 2008, p. 6

⁷⁴ Hinkelman E.G., *Dictionary of international trade, 8th Edition*, World Trade Press, Brno, 2008, p. 6

⁷⁵ Hinkelman E.G., *Dictionary of international trade, 8th Edition*, World Trade Press, Brno, 2008, p. 6

провајдерите зависи од низа фактори, како што се: дејноста, развиеноста, големината и пазарната положба на компанијата, ставот за значењето на логистиката, степенот на развиеност на логистичките стратегии и системи, логистичките трошоци, нивото на квалитетот на услугите, односите со потрошувачите, довербата во логистичките оператори, достапноста на логистичката понуда и сл. Корисниците на „3PL“ провајдерите најчесто ги пренесуваат следните активности: организирање отпрема и допрема, транспорт, складирање, манипулирање со стоката, управување со залихите, избор на транспортни технологии и транспортни системи, обезбедување потребна документација, застапување во царинските постапки, вршење наплата и плаќање на трошоците, консултантски услуги и сл. Сите овие услуги што ги обезбедуваат „3PL“ провајдерите најчесто се интегрирани и врзани заедно по барање на корисникот на услугите.⁷⁶

Највисоко ниво на обезбедување логистички услуги постои кај четвртата генерација логистички провајдери или „4PL“. Тие претставуваат целосно интегриран концепт на проектирање, обликување, управување, вреднување и контрола на сите процеси во логистичките синџири и синџирот на набавки. Оваа генерација логистички провајдери ги поврзуваат, координираат и ги интегрираат „3PL“ провајдерите, корисниците, информатичко-комуникациските системи, бизнис-менаџментот, консултантските куќи и сите други учесници во креирањето и спроведувањето на сеопфатните решенија во логистичкиот систем на корисникот. Во зависност од применетиот модел, овие решенија можат да се однесуваат на еден или повеќе различни корисници истовремено.⁷⁷

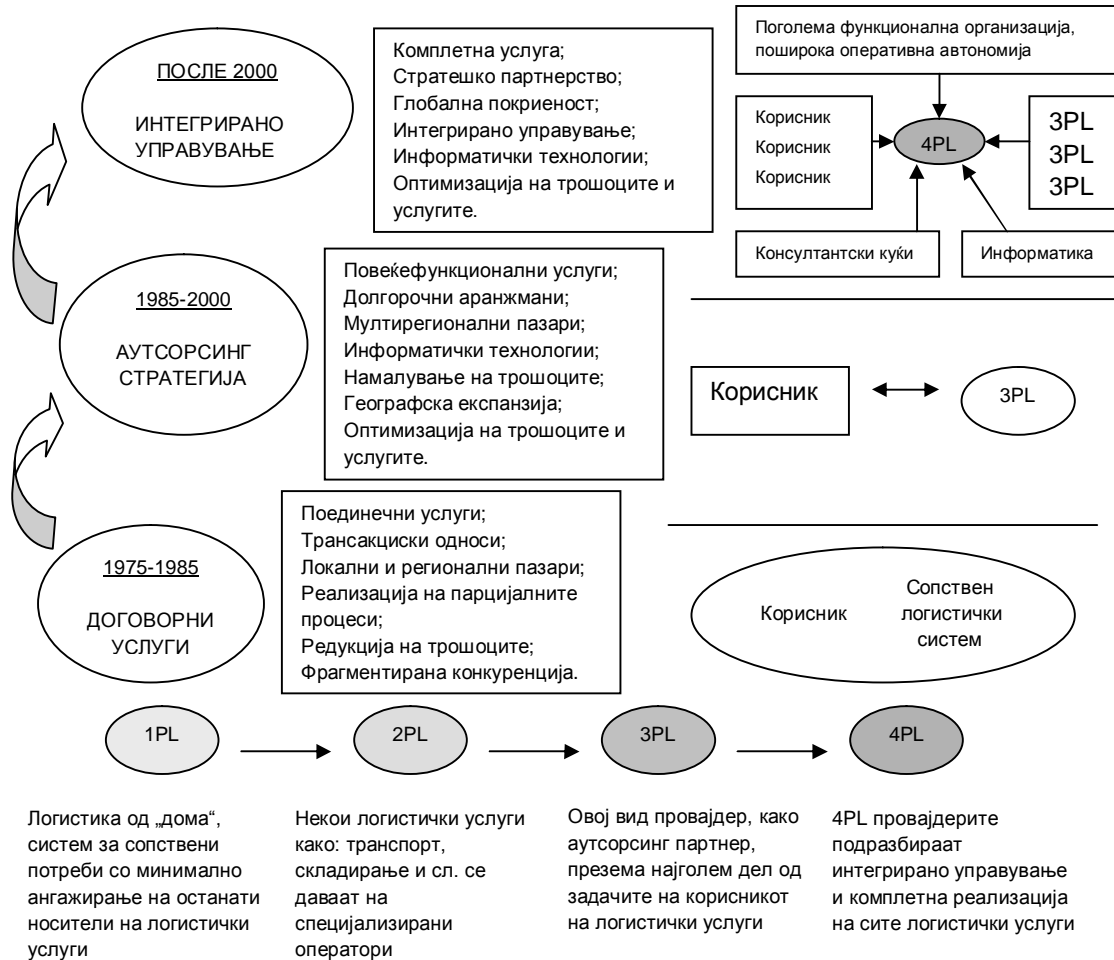
Ангажирање на „4PL“ провајдери од страна на корисникот на услугите значи практикување на интегрирана логистика која опфаќа повеќе различни фази: од креирање на решение, односно стратешко планирање и усогласување на производството, продажбата, маркетингот, логистиката на ниво на компанија, па сè до имплементација на решението, оперативно управување и спроведување на конкретни логистички активности како: пакување и обележување на стоката,

⁷⁶ Goh E., Khai S., *A supply chain practice where one or more logistic functions of a firm are outsourced. Explanation of 3rd Party Logistics (3pl)*, 12 Manage, online edition: http://www.12manage.com/methods_3rd_party_logistics.html, 15.11.2010

⁷⁷ Hoffman, K., "Just What is a 4PL Anyway?", *Global Logistics & Supply Chain Strategies*, August 1, 2000, <http://www.supplychainbrain.com/content/logistictransportation/third-party-logistics/single-article-page/article/just-what-is-a-4pl-anyway/>, 18.9.2010

реализација на нарачките, складирање, држење залихи, транспорт, дистрибуција, административни работи, сервис за потрошувачите, информатичка поддршка итн.⁷⁸

Слика 5: Еволутивен развој на провајдерите на логистички услуги



Извор: Сопствена адаптација според Kilibarda M., *Spedicija i agencisko poslovanje, modul 4*, Saobracajni fakultet Beograd, Beograd, 2007, стр. 3

Кога се зборува за активностите што ги вршат логистичките провајдери, треба да се напоми дека во практиката, може да биде тешко да се направи разлика помеѓу различните генерации логистички провајдери. На пример, ако

⁷⁸ Kilibarda M., *Spedicija i agencisko poslovanje, modul 4*, Saobracajni fakultet Beograd, Beograd, 2007, стр. 2-3

корисникот на услуги делегира само одредени активности од логистичкиот тек на „3PL“ провајдер, тогаш постои поклопување со активностите на „2PL“. Особено тешко е да се диференцираат „3PL“ од „4PL“ провајдерите. Според начинот на кој ги вршат активностите, се смета дека четвртата генерација логистички провајдери не можат да бидат логистички оператори со оглед на тоа дека тие се јавуваат единствено како интегратори на вкупниот логистички синџир. Меѓутоа, во улога на консултант на корисникот на услуги во врска со логистичките текови може да се јави и „3PL“ провајдер, што ја прави тенка границата помеѓу различните типови логистички провајдери.

7. Бариери во трговијата со логистички услуги

Економскиот развој на една земја е во тесна врска со развиеноста на услужниот сектор, а воедно и глобалниот економски развој зависи од интензитетот на трговијата со услуги. Услугите се дел од сите области на меѓународната економија, вклучително и традиционалните сектори за производство. Бројот и разновидноста на услугите бележат постојан пораст, како и вкупната меѓународна размена на услуги, што може да се види од претходната анализа на трговијата со услуги. Поаѓајќи од карактеристиките на услугите, сложеноста, нивното значење и квалификациите на давателите на услугите, може да се констатира дека трговијата со услуги, вклучувајќи ја тука и трговијата со логистички услуги, често е предмет на покомплексни правила во споредба со правилата што важат во меѓународниот стоков промет. Постоенето на бариери во меѓународната размена со услуги вообичаено резултира со пораст на трошоците на субјектите што се вклучени во меѓународната трговија со услуги, односно својата деловна активност ја спроведуваат во повеќе земји, со што се намалува нивната конкурентност и ефикасност на пазарите. Бариерите што постојат во еден услужен сектор имаат влијание врз останатите услужни сектори, бидејќи услугите вообичаено се даваат и се користат во комбинација. Затоа, со цел да се преземат мерки за отстранување на бариерите што го попречуваат слободното движење на услугите, а со тоа и на логистичките услуги, неопходно е да се идентификуваат истите. Пречките во трговијата со логистички услуги можат да се јават во најразлични форми, како што се забрани или услови што тешко или воопшто не може да се исполнат, потоа

сложени и нетранспарентни процедури и прописи, како и разлики во националните правила од дадената област.

Бариерите што се однесуваат на трговијата со логистички услуги можат да се систематизираат во три категории, и тоа: ограничувања во врска со принципот на национален третман, ограничувања во пристапот на пазарот и останати ограничувања како што се квалитетот на инфраструктурата, регулативата како бариера и културните разлики. Ограничувања во трговијата со логистички услуги можат да бидат дискриминаторни и недискриминаторни во однос на странските даватели на логистички услуги. Дискриминаторни се доколку ограничувањата во логистичкиот сектор ги ставаат странските субјекти во понеповолна позиција во однос на домашните, како што најчесто се ограничувањата во националниот третман. Недискриминаторните се однесуваат и на домашните и на странските даватели на логистички услуги подеднакво. Со оглед на тоа што речиси е невозможно да се идентификуваат и да се опфатат сите ограничувања во меѓународното давање логистички услуги, понатаму ќе опфатиме дел од позначајните бариери во трговијата со логистички услуги што се третираани од субјектите кои се даватели на истите и од релевантни меѓународни организации што ја обработуваат и ја истражуваат оваа проблематика.

7.1. Пристап на пазарот

Во поглед на пристапот на пазарот преку начините на давање услуги според ГАТС, секоја земја-членка ќе обезбеди за секоја услуга и за давателите на услуги од другите земји-членки на СТО третман што нема да биде помалку поволен од третманот што се предвидува во поглед на роковите, ограничувањата и условите што се договорени и наведени во нејзината Листа на специфични обврски.⁷⁹ За разлика од принципот на национален третман, каде што не постои точна и јасна дефиниција на бариерите што можат да се јават во трговијата со услуги, вклучително и на трговијата со логистички услуги, принципот на *пристап на пазарот* (market access) во рамките на ГАТС е дефиниран негативно, преку одредување на мерките што го отежнуваат пристапот на пазарот, и тоа: ограничување на бројот на понудувачите на услуги; ограничување на вкупната

⁷⁹ WTO, *General Agreement on Trade in Services*, Part III, Article XVI, paragraph 1, online edition: <http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gats.pdf>, 1994, p. 13

вредност на трансакциите или на средствата на давателите на услуги; ограничување на вкупниот број услужни операции или на вкупната количина на аутпутот на услугите; ограничување на вкупниот број физички лица што можат да бидат вработени во конкретен услужен сектор; мерки со кои се ограничува или се бара посебна законска организациска форма на правното лице или на заедничките вложувања (joint venture) преку кои на понудувачот на услугите му се дозволува да ја врши својата дејност и ограничување на учеството на странскиот капитал како максимално процентуално учество на странски влог во акции или апсолутна вредност на поединечните или на вкупните странски инвестиции.⁸⁰

Предвидените ограничувања во членот XVI на ГАТС за пристап на пазарот можат да бидат предвидени и да се однесуваат на кој било услужен сектор, а со тоа и на логистичкиот сектор, без разлика на начинот на кој се обезбедува услугата. Мерките што ги презема секоја земја-членка на СТО, а што на кој било начин го ограничуваат пристапот на пазарот на логистички услуги во земјата, мора да бидат транспарентни и да бидат достапни за останатите земји.⁸¹ Во табелата 15, согласно одредбите на ГАТС за мерките што го ограничуваат пристапот на пазарот во услужните сектори, дадени се некои од можните ограничувања на пристапот на пазарот на логистички услуги.

⁸⁰ WTO, *General Agreement on Trade in Services*, Part III, Article XVI, paragraph 2, online edition: <http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gats.pdf>, 1994, p. 13

⁸¹ WTO, *General Agreement on Trade in Services*, Part II, Article III, online edition: <http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gats.pdf>, 1994, p. 5

Табела 15: Ограничувања во пристапот на пазарот на логистички услуги

Ограничување на пристапот на пазарот предвидено во рамките на ГАТС	Пример за можно ограничување во логистичкиот сектор
Ограничување на бројот на даватели на услуги во форма на нумерички квоти, монополи, ексклузивни даватели на услуги или барање за исполнување на критериумот на економски потреби.	Ограничување на лиценците за нови транспортни и логистички оператори врз основа на економските потреби базирани на густината на населението.
Ограничување на вкупната вредност на услужните трансакции или на средствата во форма на нумерички квоти или барање за исполнување на критериумот на економски потреби.	Ограничување на вредноста на логистичките услуги што ги даваат странските логистички оператори на одреден процент од вкупната вредност на логистичките услуги на домашните оператори.
Ограничување на вкупниот број услужни операции или на вкупното количество услужен аутпут, изразен во вид на нумерички единици како квоти или на барањата за исполнување на критериумот на економски потреби. Во оваа мерка не се вклучени ограничувања во бројот на инпутите потребни за давање на услугите.	Ограничување на транспортните операции во одредени видови сообраќај што можат да ги дадат странски логистички оператори во земјата или ограничување на бројот на логистички услуги за кои може да се ангажираат странски провајдери.
Ограничување на вкупниот број физички лица кои можат да бидат вработени во конкретен услужен сектор или кои можат да бидат вработени од даватели на услуги, а кои се потребни или се директно поврзани со давање конкретните услуги во форма на нумерички квоти или барања за исполнување на критериумот за економски потреби.	Ограничување на ангажираната странска работна сила во логистичкиот сектор со цел да не надмине одреден процент од вкупната работна сила и/или на неа да не отпаѓа повеќе од одреден процент од вкупните плати во логистичкиот сектор.
Ограничување на организациската форма на правното лице или барање за специфична организациска форма на правното лице или на заедничките вложувања преку кои можат да се даваат услугите.	Ограничување на организациската форма на странските логистички оператори со што единствено им се овозможува да дејствуваат на пазарот само преку основање сопствени филијали, без да имаат можност да формираат, на пример, претставништва.
Ограничувања на учеството на странски капитал во форма на максимален процентуален лимит на странско учество или на вкупната вредност на поединечната или агрегатната странска инвестиција.	Ограничување на странскиот влог во домашните логистички компании на одреден процент од вредноста на компанијата.

Извор: Сопствени примери врз основа на ограничувањата предвидени во WTO, *General*

Agreement on Trade in Services, Part III, Article XVI, paragraph 2, online edition:

<http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gats.pdf>, 1994, p. 13

7.2. Национален третман

Принципот на национален третман на странските услуги или на странските понудувачи на услуги е дефиниран како третман еднаков на оној што им е одобрен на домашните услуги и на домашните субјекти-понудувачи на услуги.⁸² Разликата помеѓу националниот третман во меѓународниот стоков промет и во меѓународната трговија со услуги е тоа што бариерите во врска со овој принцип во услужниот сектор се однесуваат и на услугите (производот) и на давателите на услуги, додека во стоковниот промет се однесуваат единствено на производот.⁸³ Друга разлика е тоа што во бариерите кои се однесуваат на услужниот сектор не се прави дистинкција помеѓу даночните и другите регулаторни мерки и, трета, што ГАТС не се повикува на директните конкурентски производи, туку на слични услуги и на давателите на услугите.⁸⁴

Формално идентичниот или формално поинаквиот третман ќе се смета за помалку поволен доколку со него се менуваат условите на конкуренција во корист на услугите и на давателите на услугите од една земја во споредба со слични услуги или даватели на услуги од некоја друга земја.⁸⁵ Тоа значи дека еден дел од бариерите во трговијата со логистички услуги според ГАТС претставуваат одредени ограничувања во националниот третман на странските субјекти. Овие бариери не се јасно дефинирани и за нив не е утврдена посебна листа, односно според ГАТС, во нив спаѓаат сите мерки со кои формално или практично се дава понеповластен третман на странските провајдери на услуги, вклучително и на странските логистички оператори. Бариери во националниот третман на странските субјекти постојат кога, на пример, домашните даватели на логистички услуги уживаат погодности при доделувањето дозволи за вршење одредени

⁸² Биљаноска д-р Ј., *Надворешна трговија – теорија, политика, практика*, ФТУ, Охрид, 2005, стр. 159

⁸³ See: WTO, *General Agreement on Tariffs and Trade (GATT 1947)*, Part II, Article III, online edition: <http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gatt.pdf>, 1994, p. 6 and WTO, *General Agreement on Trade in Services*, Part III, Article XVII, online edition: <http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gats.pdf>, 1994, p. 5

⁸⁴ See: WTO, *Determining "likeness" under the GATS: Squaring the circle?*, Staff Working Paper ERSD-2006-08, WTO, Geneva, 2006, p. 5

⁸⁵ WTO, *General Agreement on Trade in Services*, Article XVII, paragraph 3, online edition: <http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gats.pdf>, 1994, p. 14

видови логистички услуги. Исто, непочитување на принципот на национален третман има кога странските логистички провајдери мора да го задоволат критериумот резидентност, односно да имаат седиште во конкретната национална економија заради издавање дозволи за вршење логистички услуги. Според едно истражување на Комисијата за меѓународна трговија на САД (УСИТЦ), од вкупно испитани 220 земји, во 26 од нив⁸⁶ постојат бариери во националниот третман на странските субјекти при издавањето дозволи за вршење одредени логистички услуги.⁸⁷ Пречки од дискриминаторен карактер за странските даватели на логистички услуги во однос на домашните постојат и во поглед на транспарентноста и пристапот до одредени информации што се однесуваат на регулативата во одредени национални економии. УСИТЦ идентификувале 13 од вкупно 228 анализирани земји,⁸⁸ со таков вид бариери во националниот третман.⁸⁹

Субјектите кои се повикуваат на постоењето непочитување на принципот на национален третман во трговијата со логистички услуги, мора да докажат дека одредена земја постапува спротивно на обврските што ги презела во Листата концесии, а што се однесуваат на релевантните услужни сектори. Странските субјекти, исто така, мора да покажат дека мерката предвидена за странските услуги или за странските даватели на услуги е понеповолна од онаа предвидена за домашните услуги или давателите на услугите, а со истата се влијае врз меѓународната трговија со логистички услуги.⁹⁰

⁸⁶ Австралија, Бразил, Канада, Чиле, Кина, Еквадор, Ел Саладор, Франција, Хонг Конг, Индија, Индонезија, Италија, Јапонија, Кореја, Малезија, Маврициус, Мексико, Филипини, Русија, Јужна Африка, Тајван, Тајланд, Украина, Велика Британија, Венецуела и Виетнам.

⁸⁷ USITC, *Logistic services: An Overview of the Global Market and Potential Effects of Removing Trade Impediments*, Investigation No. 332—463, Publication 3770, USITC, Washington D.C., 2005, table 3-3, pp. 3-18

⁸⁸ Канада, Кина, Еквадор, Хонг Конг, Италија, Јапонија, Кореја, Мексико, Сингапур, Тајван, Тајланд, Турција и Виетнам.

⁸⁹ USITC, *Logistic services: An Overview of the Global Market and Potential Effects of Removing Trade Impediments*, Investigation No. 332—463, Publication 3770, USITC, Washington D.C., 2005, table 3-5, pp. 3-21

⁹⁰ See: WTO, *Understanding The Wto: Settling Disputes*, online edition:
http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/disp1_e.htm, 18.12.2010

7.3. Дополнителни ограничувања

Покрај разликите во националниот третман на странските даватели на логистички услуги и различните ограничувања во пристапот на пазарот на логистички услуги, постојат дополнителни бариери во трговијата со логистички услуги што произлегуваат од квалитетот на инфраструктурата, регулативата или културните разлики.

Квалитетот на логистичките услуги, како и цената на логистичките услуги, а со тоа и на конкурентноста на логистичките оператори, во голема мера зависат од транспортната инфраструктура, информациските и телекомуникациските технологии. Брзиот трансфер на стоката зависи од квалитетот на транспортната инфраструктура што ја чинат сообраќајните мрежи во копнениот, воздушниот и поморскиот транспорт, пристаништата, од една страна, како и од можноста за сместување, складирање на стоката и манипулирање со товарот во различните видови сообраќај, од друга страна. Современите логистички оператори користат современи комуникациски системи и информациски технологии што им овозможуваат брз и непречен трансфер на информации, како можност за следење на пратките и проток на логистички услуги со кои можат да се намалат трошоците во работењето и да се подобри брзината и квалитетот на испорака на стоката. Токму затоа, секоја земја треба да ја подобрува сообраќајната инфраструктура и да воведува современи информациски и телекомуникациски технологии за да ги намали ограничувањата во логистичкиот услужен сектор и да стане поконкурентна на меѓународниот пазар на логистички услуги.

Како ограничување во давањето логистички услуги може да сметаат и разликите во регулативата во различните национални економии, односно разликите во начините на регулирање на стоковите текови и давањето услуги во земјата. Правилата што важат при увозот и извозот на стоки како што се неефикасните, дискриминаторните, нетранспарентните царински постапки можат да се третираат како бариери во давањето логистички услуги. Исто така, неунифицираноста на овие постапки во различните земји и недоволната административна соработка меѓу земјите што се должи на недостаток на меѓусебна доверба на земјите, претставува ограничување за давателите на логистичките услуги. Различните земји имаат различни правила за поднесување на документите што се потребни во меѓународниот стокот промет што, секако, влијае и врз начинот на давање трговска логистика од страна на логистичките

оператори. Неможноста за електронско обезбедување и поднесување на документите до надлежните органи и институции претставува ограничување во давањето логистички услуги. Инструментите на трговската политика што ги воведуваат земјите, особено нецаринските инструменти се, исто така, ограничувања во давањето логистички услуги. Тука влегуваат нетранспарентните, неекспедитивните и скапите постапки за издавање дозволи или за организирање и спроведување на инспекциските прегледи за стоките, како и начинот и можноста за плаќање на услугите или, на пример, ревизиите што можат да настанат по царинењето на стоките и сл. Како бариери во давањето логистички услуги можат да се издвојат и разликите во пензиските системи, разликите во поглед на платите, осигурувањето или оданочувањето. На пример, давателот на услугата може да се соочи со одредени тешкотии што произлегуваат од разликите меѓу земјите во однос на осигурувањето, професионалната одговорност, финансиските гаранции и др. Може да има разлики во барањата поврзани со плаќањата или надоместот на ДДВ кој е со различни стапки во одделните земји и да се јават разлики во системот за класификација. Монополската положба на некои субјекти кои имаат ексклузивитет во давањето на одредени логистички услуги како, на пример, владини поштенски служби, се смета како дополнително ограничување што произлегува од регулативата во земјата. Таа положба ги ограничува другите домашни и странски субјекти да настапат на пазарот.⁹¹

Други дополнителни бариери во трговијата со логистички услуги можат да бидат и корупцијата и можноста за одредени криминални активности во врска со организирање отпрема, допрема или транзит на стоката, а што зависат од ефикасноста на правниот и на судскиот систем на земјата. Како дополнителни бариери можат да се споменат и културните разлики од кои произлегуваат трговските и потрошувачките навики што можат да предизвикаат тешкотии во давањето на логистичките услуги, како и јазичните бариери во комуникацијата со институциите што произлегуваат од административните барања: неопходност за превод на документите од официјален преведувач, заверка на нотар и сл. Многу често и политичките односи помеѓу земјите можат да бидат фактор што влијае врз нивната меѓусебна соработка и да предизвикаат одредени ограничувања во протокот на стоки и услуги, па затоа и тие се третираат како бариера во трговијата со логистички услуги.

⁹¹ Hollweg C., Wong M-H., *Measuring regulatory restrictions in logistic services*, ERIA, Jakarta Pusat, 2009, pp. 8-13

Може да се заклучи дека постојат голем број бариери што влијаат врз обемот, цената и квалитетот на трговијата со логистички услуги. Доколку една земја сака да ја зголеми ефикасноста во меѓународната размена и со тоа да доживее поголем економски прогрес, мора да има волја да се направи поголем напор од страна на сите институции да се идентификуваат ограничувањата што постојат во логистичкиот сектор за постепено да се елиминираат. Приоритет е не само отстранувањето на бариерите, туку и избегнувањето да се воведат нови, при што, сепак, треба да се внимава да се одржи одредено ниво на заштита на целите од општествен интерес.

8. Либерализација на трговијата со логистичките услуги

Современите услови на стопанисување ја зголемуваат меѓусебната зависност и неопходноста за економска соработка на одделните национални економии. Поради тоа, земјите и меѓународните трговски институции настојуваат да ги утврдат и да ги намалат пречките во меѓународната трговија со што би се зголемила динамиката на економскиот раст на одделните национални економии во рамките на светската економија во целина. Современите економски односи денес се формираат врз основа на компромис помеѓу двата основни надворешнотрговски концепти, и тоа: концептот на слободна трговија и концептот на надворешнотрговска заштита. На тој начин се создава и се промовира еден нов современ концепт – концептот на надворешнотрговска либерализација што го применува секоја пазарно ориентирана земја при креирање на сопствената трговска политика. Денес, секоја земја која е вклучена во меѓународните економски односи води политика на надворешнотрговска заштита на сопствената економија што не смее да го кочи развојот на земјата и на светската економија воопшто. Трговската либерализација претставува процес на постепено намалување и укинување на бариерите што ги оневозможуваат или ги намалуваат меѓународните трговски текови, односно овозможува послободно одвивање на трговијата.

Надворешнотрговската либерализација може да се врши на три нивоа, и тоа: унилатерално, билатерално или регионално и мултилатерално ниво, како што е прикажано на слика 6.

Слика 6: Основи на спроведување на надворешнотрговска либерализација



Извор: Сопствен приказ на начините на спроведување на надворешнотрговската либерализација

8.1. Либерализација врз недискриминаторна основа

Според начините на спроведување на трговската либерализација, може да се утврди дека таа може да биде поставена врз недискриминаторна и врз дискриминаторна основа. Кога земјата ги намалува или ги укинува трговските ограничувања во размената со сите земји постои т.н. широка либерализација или надворешнотрговска либерализација врз недискриминаторна основа. Таа може да биде спроведена на унилатерално ниво и/или на мултилатерално ниво, преку интегрирање на земјата во светската економија со што позитивно се влијае врз зголемувањето на користите од трговијата за земјата и за светот во целина. Ваквиот начин на спроведување на либерализацијата позитивно влијае и врз процесот на глобализација преку зголемување на меѓусебната зависност на пазарот и на производството на сите земји во светот и влијанието во меѓународните текови на стоки, услуги, капитал и технологија. Најсилно влијание во тој правец врши Светската трговска организација која пропишува принципи и стандарди со кои се зголемува либерализацијата на трговската размена и се прави обид да се воспостават конкретни односи меѓу земјите во нивната заемна трговска

соработка. Привилегиите што една земја-членка ѝ ги дава на некоја друга земја, мора да важат и за останатите земји-членки на СТО. Исто така, во функција на понатамошна либерализација на надворешнотрговските односи, СТО ги обврзува земјите постепено да ги намалуваат разните видови трговски бариери со кои се ограничува увозот на стоки и услуги.

Една од основните спогодби по која се раководи СТО и во чии рамки врз недискриминаторна основа се спроведува либерализацијата на трговијата со услуги, вклучувајќи ги и логистичките услуги, е токму Општата спогодба за трговија со услуги. Темелите и основите на оваа материја која е важна компонента во развојот на секоја национална економија и за светската економија воопшто се поставени на Уругвајската рунда преговори (1986-1994) што резултирале со потпишување на ГАТС. Основните причини и мотиви за потпишување на оваа спогодба можат да се побараат во следните факти: (1) Меѓународната трговија со услуги станала значаен фактор за развојот на многу национални економии и, како што претходно видовме од анализата на трговијата со услуги, зазема сè поголемо учество во вкупната светска трговија; (2) Голем број национални економии, водени од националните интереси, почнале сè повеќе да воведуваат ограничувања во услужниот сектор. Внесувањето на услугите во рамките на Светската трговска организација означило многу важен процес во трговската либерализација меѓу земјите во светот. ГАТС се стреми кон отстранување на трговската дискриминација и трговските бариери од сите услужни сектори и создава мултилатерална рамка на правила и принципи за трговијата со услуги со цел нејзино зголемување и унапредување под услови на транспарентност и прогресивна либерализација, истовремено претставувајќи се како инструмент на промоција на економскиот раст и развој меѓу трговските партнери на развиените и земјите во развој. Самиот процес на либерализација на услужниот сектор сè уште не е целосно реализиран, бидејќи ГАТС претставува многу комплексен договор и релативно недоволно искористен за разлика од ГАТТ. Сепак, либерализацијата на трговијата со услуги има значајно влијание врз економскиот и општествениот живот на луѓето, особено врз одредени сектори што во голема мера го креираат и логистичкиот сектор. Еден од облиците на институционализација на логистичките услуги е токму ГАТС, со чии начела и прописи се прават напори за повисок степен на либерализација на трговската логистика како една од областите на дејствување на Светската трговска организација.

Потребата од либерализација на трговската логистика е наметната од нејзината комплексност како услужна дејност која во себе вклучува огромен број услужни сектори и од нејзиното извонредно влијание во сите сфери од активното функционирање на животот на луѓето. Како илустрација ќе ја споменеме процената дека логистичките услуги чинат 10%-15% од светскиот БДП, односно глобалната логистичка индустрија е проценета на околу 3,5 билиони американски долари во 2005 година.⁹² Надминувањето на ограничувањата во меѓународната размена со логистички услуги ќе овозможат поефикасен логистички синџир што значи побрза и поевтина испорака на стоките. Ова го потврдуваат и најновите истражувања во оваа област, кои покажуваат дека доколку времето на испорака на стоките се зголеми за 10%, обемот на билатерална размена се намалува од 5% до 8%.⁹³ Сите ограничувања и бариери што постојат во секој од услужните потсектори на трговската логистика, односно во транспортните услуги во сите видови сообраќај и логистичките услуги при организирање на транспортот; услугите на манипулација со товарот; складирање и сместување на стоката; агенциски и шпедитерски услуги итн., се предмет на решавање на ГАТС, која е создадена во функција на унапредување на севкупните односи во трговијата со услуги. Сето ова зборува за потребата овој услужен сектор да се институционализира и да се канализира за да би можеле да се извлечат оптималните ефекти за севкупниот општествен развој, односно потребата да се создадат основни принципи, насоки и критериуми за неговиот понатамошен развој.

Кога станува збор за Светската трговска организација, за целите на мултилатералните трговски преговори во сферата на услугите, трговската логистиката како услужен сектор не е посебно издвоена во Листата за секторската класификација на услугите од 1991 година, уште попозната како „W/120“. Токму затоа, согледувајќи ги значењето и неопходноста да се водат посебни преговори за либерализација на логистичкиот сектор, со што би се овозможило надминување на бариерите што постојат во трговијата со логистички услуги, во рамките на ГАТС се креирала посебна листа на логистички услуги TN/S/W/20 која служи како основа врз која земјите-членки на СТО ќе ги преземаат обврските во овој сектор. На тој начин, оваа спогодба овозможува зголемена транспарентност во обезбедување

⁹² ICRIER, *Logistics Sevices under Indo-EU TIA*, Indian council for research on international economic relations, ICRIER, New Delhi, 2008, p. 1

⁹³ OECD, *Logistics and Time as a Trade Barrier*, OECD Trade Policy Working Paper No.35, Paris, 2006, pp. 9-10

јасни информации и податоци за националниот третман на странските даватели на логистички услуги и за условите за пристап на пазарот на логистички услуги во земјите-членки на СТО. Република Македонија како земја-членка на СТО ги применува принципите и стандардите на оваа организација во поглед на трговскиот режим што го применува. Тоа значи дека треба да креира и да спроведува планови за постепена либерализација на трговската размена со странство. Степенот на либерализација и обврските што нашата земја ги презела во логистичкиот сектор ќе бидат поопширно обработени во овој труд.

8.2. Либерализација врз дискриминаторна основа

Либерализацијата на трговијата со логистички услуги, исто така, може да се реализира и врз дискриминаторна основа преку намалување или укинување на ограничувањата во одредениот услужен сектор со една или со група земји, и тоа, со потпишување билатерални договори и спогодби или со членство во регионални економски интеграции. Регионализмот како процес на формирање на регионалните економски интеграции претставува пример на надворешнотрговска либерализација спроведена врз дискриминаторна основа, бидејќи земјите-членки на интеграцијата ги укинуваат или ги намалуваат трговските ограничувања во меѓусебната размена, а ги задржуваат националните или воведуваат заеднички инструменти и мерки на надворешнотрговска заштита во размената со земјите надвор од интеграцијата.

Економските интеграции како облик на остварување на либерализација на трговијата со услуги, преку потпишување мултилатерални трговски спогодби, се предвидени и во членот 5 од ГАТС. Согласно тој член, на земјите-членки на ГАТС не им е забрането „...да бидат дел или потписнички од некоја спогодба со која се либерализира трговијата со услуги помеѓу потписничките на таквата спогодба...“⁹⁴ Сепак, во истиот член е предвидено дека регионалното интегрирање треба да овозможи олеснување на трговијата помеѓу земјите-членки на интеграцијата, без притоа да ги зголемат бариерите во трговијата со услуги со земјите кои се надвор

⁹⁴ WTO, *General Agreement on Trade in Services*, Part II, Article V, paragraph 1, online edition: <http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gats.pdf>, 1994, p. 6

од интеграцијата.⁹⁵ Повисокиот степен на економско интегрирање помеѓу земјите ја интензивира нивната соработка и ги поттикнува да создаваат заеднички стратегии и акциски планови за развој на одредени услужни сектори, вклучително и на логистичкиот сектор, што води кон поголема либерализација на трговијата со логистички услуги во рамките на интеграцијата.

ЦЕФТА 2006 и ЕУ се најважните регионални економски интеграции што имаат големо влијание во надворешнотрговската политика што ја креира и ја спроведува нашата земја и истите поопширно ќе бидат третирали во посебни глави од овој труд. Земјите-членки на ЕУ воспоставиле заеднички правила во врска со транспортниот режим, прекуграничната соработка, транспарентноста, стандардите и слично, што секако, влијае врз олеснувањето на тековите на логистичките услуги во рамките на интеграцијата. Такви иницијативи за олеснување на надворешнотрговскиот промет во рамките на интеграцијата што ќе влијаат и врз прометот со логистички услуги постојат и кај земјите-членки на ЦЕФТА 2006.

Други позначајни регионални економски интеграции што влијаат врз либерализација на надворешнотрговскиот промет, а со тоа и врз трговијата со логистички услуги, се и: Европската асоцијација за слободна трговија – ЕФТА (European Free Trade Association)⁹⁶; Латинскоамериканска зона на слободна трговија–ЛАФТА (Latino-American Free Trade Association)⁹⁷; Централноамериканска зона на слободна трговија – ЦАФТА (Central-American Free Trade Association)⁹⁸; Северноамериканска зона на слободна трговија – НАФТА (North America's Free Trade Association)⁹⁹; Азиската зона на слободна трговија – АФТА (ASEAN Free

⁹⁵ WTO, *General Agreement on Trade in Services*, Part II, Article V, paragraph 4, online edition: <http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gats.pdf>, 1994, p. 6

⁹⁶ Исланд, Лихтенштајн, Норвешка, Швајцарија, see: <http://www.efta.int>, преземено на: 4.2.2012

⁹⁷ Аргентина, Бразил, Мексико, Чиле, Парагвај, Перу, Уругвај, Боливија, Колумбија, Еквадор, Венецуела, Куба. Во 1980 година, ЛАФТА е реорганизирана во Латинскоамериканска асоцијација за интеграција (Latin – American Integration Association), see: http://www.sice.oas.org/trade/Montev_tr/indexe.asp, преземено на: 4.2.2012

⁹⁸ САД, Костарика, Ел Салвадор, Гватемала, Хондурас, Никарагва, Доминиканска Република. Со започнување на преговорите од страна на Доминиканска Република во 2004 година, ЦАФТА е преименувана во ДР – ЦАФТА, see: <http://www.ustr.gov/trade-agreements/free-trade-agreements/cafta-dr-dominican-republic-central-america-fta>, преземено на: 4.2.2012

⁹⁹ Канада, САД и Мексико, see: <http://www.ustr.gov/trade-agreements/free-trade-agreements/north-american-free-trade-agreement-nafta>, преземено на: 4.2.2012

Trade Area)¹⁰⁰; Договорот за слободна трговија на Јужна Азија – САФТА (South Asia Free Trade Agreement)¹⁰¹; Заедничкиот пазар за Источна и Јужна Азија – КОМЕСА (Common Market for Eastern and Southern Africa)¹⁰²; Јужноафриканска заедница за развој – САДК (The Southern African Development Community – SADC)¹⁰³ итн. Во Азија, на пример, САФТА презела обврска да се спроведат реформи во областа на трговските олеснувања, вклучувајќи планови за поголема интеграција на транспортните системи и хармонизирање на стандардите во регионот. Напорите за трговските олеснувања, исто така, се промовираат и на субрегионално ниво. Можат да се издвојат четириаголната иницијатива за развој Бангладеш – Бутан – Индија – Непал и иницијативата за економска соработка на Бангладеш – Индија – Шри Ланка – Тајланд (BIST–EC).¹⁰⁴ Во Африка, пак, САДК бележи забележителен напредок во хармонизацијата на документацијата и царинските процедури и во трговските олеснувања преку активностите на поткомитетот за царинска соработка на Јужноафриканската заедница за развој.¹⁰⁵ САДК и КОМЕСА долго време соработуваат за прашања што се однесуваат на трговските олеснувања, како: оптовареност на оската и димензиите на возилото, лиценци за превозниците, такси за патен транспорт, осигурување на возилата – жолт картон и напредни карго информациски системи за следење на товарот во железницата.¹⁰⁶ Вреди да се споменат и преговорите во рамките на Договорите за економско партнерство (EPA – Economic Partnership Agreements) помеѓу ЕУ и земјите од Африка, Карибите и Пацификот, под мандат на спогодбата Котоноу (Cotonou Agreement) кои, исто

¹⁰⁰ Брунеи, Малезија, Сингапур, Тајланд, Лаос, Камбоџа, Филипини, Мијанмар, Индонезија, Виетнам, see: <http://www.aseansec.org/4920.htm>, преземено на: 4.2.2012

¹⁰¹ Индија, Пакистан, Непал, Шри Ланка, Бангладеш, Бутан и Малдиви, see: http://www.saarc-sec.org/areaofcooperation/detail.php?activity_id=5, преземено на: 4.2.2012

¹⁰² Бурунди, Џибути, Египет, Кенија, Мадагаскар, Малави, Маврициус, Руанда, Судан, Замбија и Зимбабве, see: <http://www.comesa.int/>, преземено на: 4.2.2012

¹⁰³ Ангола, Боцвана, Конго, Лесото, Мадагаскар, Малави, Маврициус, Мозамбик, Сејшелски Острови, Јужна Африка, Свазиленд, Танзанија, Замбија, Зимбабве, see: <http://www.sadc.int/>, преземено на: 4.2.2012

¹⁰⁴ UNCTAD, *Trade and development aspects of logistics services*, TD/B/COM.1/AHM.1/2, UNCTAD, Geneva, 2006, p. 13

¹⁰⁵ Повеќе на интернет-страницата на САДК: www.sadc.int

¹⁰⁶ UNCTAD, *Managing the Request-Offer Negotiations under the GATS: Logistics Services*, Joint OECD-UNCTAD Workshop on Trade in Services, 27 June 2006, p. 12

така, се однесуваат на трговските олеснувања и на либерализацијата на трговијата со логистичките услуги помеѓу земјите-договорнички.¹⁰⁷

Од претходно изнесеното може да се заклучи дека либерализација на трговијата со логистички услуги може да се врши врз недискриминаторна основа преку автономно укинување или намалување на ограничувањата или преку преземање обврски во рамките на СТО, од една страна, или либерализацијата може да се врши врз дискриминаторна основа преку потпишување билатерални трговски договори или членство во регионалните економски интеграции, од друга страна. Либерализацијата овозможува поефикасна трговија со логистички услуги што ќе помогне во олеснување на меѓународниот стоков промет, односно ефикасната и соодветната трговска логистика ќе го забрза и ќе го олесни протокот на стоки од местото на производство до местото на испорака. Времето и трошоците на испорака денес се несомнено значајни фактори во надворешнотрговскиот промет на кој се повикуваат сите субјекти што се вклучени во него и тие влијаат врз обемот и вредноста на меѓународната трговија. Преговорите во рамките на СТО за либерализација на логистичкиот сектор се одвиваат бавно поради комплексноста на проблематиката и поголемиот број земји вклучени во истите. Токму затоа, земјите преку билатералните трговски договори и преку членството во регионалните економски интеграции се обидуваат позабрзано и поефикасно да ги зајакнат трговските врски и да ја зголемат трговската соработка преку либерализација на трговската логистика.

¹⁰⁷ UNCTAD, *Trade and development aspects of logistics services*, TD/B/COM.1/AHM.1/2, UNCTAD, Geneva, 2006, p. 13

II. ОПШТАТА СПОГОДБА ЗА ТРГОВИЈА СО УСЛУГИ И ЛОГИСТИЧКИТЕ УСЛУГИ

Филозофијата на Светската трговска организација се базира врз доктрината на слободна трговија, па нејзините основни принципи се насочени кон понатамошна либерализација на светската економија.

Пред 1995 година, меѓународни трговски спогодби и договори што се склучувале како предмет на договарање вообичаено содржеле прашања што се однесувале само на трговијата со стоки. Рапидниот пораст на учеството на трговијата со услуги во вкупната светска трговија, од една страна, како и растечките ограничувања што некои земји ги вовеле, особено за влез на странски фирми во домашниот сектор на услуги, од друга страна, претставувале основни причини меѓународната трговија со услуги да биде на дневен ред на Уругвајската рунда преговори. Преговорите резултирале со потпишувањето на *Општата спогодба за трговија со услуги* чие влијание врз трговијата со логистички услуги ќе го анализираме во оваа глава на трудот која е структурирана во три дела.

Првиот дел ги третира правилата на ГАТС што се однесуваат на трговијата со услуги преку анализа на општите и специфичните договорни обврски што ги преземаат земјите-потписнички на оваа спогодба. Во *вториот дел* од оваа глава се проучуваат официјалните дописи на одредени земји-членки на СТО што содржат насоки за водење на преговорите за либерализација на трговијата со логистички услуги. Така, ќе се позиционираат логистичките услуги како посебна категорија услуги која може да се третира во рамките на ГАТС преку Листата на логистички услуги TN/S/W/20. Притоа, преку диференцирање на услугите што се однесуваат на трговската логистика, од официјалната Листа на услуги на ГАТС се идентификуваат основните, споредните и останатите логистички услуги. Во *третиот дел* од оваа глава следува анализата на преземените обврски за логистичките услуги во националните концесиски листи на секоја од земјите-членки на СТО. Воедно, ќе се прегледаат и официјалните документи на СТО што се однесуваат на активностите што се дел од логистичките услуги. Сето тоа, секако, ќе ни помогне да изведеме заклучоци за нивото на либерализација на трговијата со логистички услуги, начинот на либерализирање на логистичкиот сектор во рамките на ГАТС и утврдување на можностите за понатамошна либерализација на овој сектор со што би се поттикнала трговијата со логистички услуги.

1. Правила на ГАТС што се однесуваат на трговијата со услуги

Сите земји-членки на Светската трговска организација, потписнички на Општата спогодба за трговија со услуги, се согласуваат за сè поголемата важност на трговијата со услуги за растот и развојот на светската економија. Тие сметаат дека воспоставувањето на мултилатерална рамка на принципи и правила за трговијата со услуги има цел проширување на овој вид трговија во услови на транспарентност и прогресивна либерализација и унапредување на економскиот раст на сите трговски партнери и економски развој на земјите во развој.¹⁰⁸

Во преамбулата на ГАТС е наведено дека повисоко ниво на либерализација на трговијата со услуги би се постигнало преку успешни рунди мултилатерални преговори што треба да обезбедат погодности за сите, а особено за земјите во развој. ГАТС е промотор на т.н. прогресивна либерализација со која се означени „...континуираните процеси на отворање на пазарот по пат на преговори во СТО...“¹⁰⁹ Понатамошни рунди преговори за специфичните обврски кои ги преземаат земји-членки на ГАТС во услужниот сектор се предвидени и во членовите XIX, XX и XXI од Спогодбата. Преговорите мора да се насочат кон усогласување на интересите на сите учесници, преку осигурување на севкупна рамнотежа меѓу правата и обврските што произлегуваат од членството во ГАТС, од една страна, и почитувањето на целите на националната политика, од друга страна.¹¹⁰ Може да се констатира дека Спогодбата го признава правото на секоја земја да го регулира услужниот сектор согласно сопствените цели. Во самата Спогодба е воспоставена и рамката на правила со кои треба да се осигури воведување разумна, објективна и непристрасна регулатива во услужниот сектор која нема да претставува непотребна бариера во трговијата со услуги.¹¹¹

¹⁰⁸ WTO, *General Agreement on Trade in Services*, online edition:

<http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gats.pdf>, 1994, p. 3

¹⁰⁹ Агенција за информации за меѓународната трговија и соработка, *Речник на најчесто користена терминологија во меѓународната трговија со посебен осврт кон терминологијата на СТО*, УСАИД, Скопје, 2005, дел 1, стр. 71

¹¹⁰ WTO, *General Agreement on Trade in Services*, Part IV, Article XIX, online edition:

<http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gats.pdf>, 1994, p. 15

¹¹¹ WTO, *General Agreement on Trade in Services*, Part II, Article VI, paragraph 1, online edition:

<http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gats.pdf>, 1994, p. 7

Во приоритетите на ГАТС влегува олеснувањето на извозот на услуги и поттикнување на сè поголемото учество на земјите во развој во трговијата со услуги, преку јакнење на нивниот капацитет за обезбедување домашни услуги и подобрување на нивната ефикасност и конкурентност. Кон ова би требало да се додаде дека ГАТС води сметка и за сериозните тешкотии со кои се соочуваат најмалку развиените земји во поглед на нивната економска ситуација и нивните развојни, трговски и финансиски потреби.¹¹²

Слика 7. Структура на ГАТС



Извор: Сопствен приказ на структурата на ГАТС

Општата спогодба за трговија со услуги се состои од шест дела, односно од 29 члена (32 ако се сметаат и бис-членовите) и анекси кон Спогодбата. Првиот дел е вовед и во него се дадени обемот и дефиницијата на ГАТС. Вториот дел, најобемниот, ги содржи општите обврски и дисциплини, односно правилата што се применуваат на сите мерки што влијаат врз трговијата со услуги од страна на сите земји-членки. Во третиот дел се изнесени специфичните обврски што се применуваат во услужните сектори одредени во концесиските листи на земјите-членки, додека четвртиот дел се грижи за прогресивната либерализација, односно за преговорите, за листите и измените на листите во специфичните обврски. Петтиот и шестиот дел ги покриваат институционалните и завршните одредби. Во рамките на ГАТС постојат 8 анекси, и тоа: Анекс за исклучоците од членот II на ГАТС, Анекс за движењето на физичките лица кои даваат услуги според овој

¹¹² WTO, *General Agreement on Trade in Services*, online edition: <http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gats.pdf>, 1994, p. 3

договор, Анекс за воздушните транспортни услуги, Анекс за финансиските услуги, Втор анекс за финансиските услуги, Анекс за преговорите за поморските транспортни услуги, Анекс за телекомуникациите и Анекс за преговорите за основите на телекомуникациите.

ГАТС се однесува на „...секаков вид услуга во кој било сектор, освен услугите што се даваат при вршењето на државната власт...“¹¹³ Под услуги што се даваат при вршењето на државната власт се подразбираат „...кои било услуги што не се обезбедуваат ниту врз комерцијална основа, ниту врз основа на конкуренција со еден или повеќе даватели на услуги...“¹¹⁴ Исто така, согласно Анексот за воздушните транспортни услуги, ГАТС не ги покрива мерките што се однесуваат на правата во воздушниот сообраќај и услугите што се директно поврзани со остварувањето на тие права.¹¹⁵ Со други зборови, ГАТС, во суштина, ги опфаќа сите видови услуги без двата претходно наведени исклучоци.

Услугите како нематеријален производ се трошат во моментот на нивното создавање. Најчесто, за да се обезбеди услуга потребно е истовремено физичко присуство и на давателот и на корисникот на услугата. Токму затоа, за разлика од меѓународната размена на стоки, трговијата со услуги, покрај прекуграничната трговија, опфаќа и други модалитети на размена, како што се: користењето услуги во странство, комерцијалното присуство и движењето на физички лица. За целите на ГАТС, *трговијата со услуги* е дефинирана како давање услуга:

- *Од територијата на една членка на територијата на која и да е друга членка* – т.н. прекугранично давање услуги или прекугранична трговија (crossborder supply),
- *Од територијата на членката на корисник на услуги од која и да е друга членка* – т.н. користење во странство или потрошувачка надвор (consumption abroad),
- *Од страна на давател на услуги од една членка, преку комерцијално присуство на територијата на која и да е друга членка* – т.н. комерцијално присуство на правни лица (commercial presence),

¹¹³ WTO, *General Agreement on Trade in Services*, Part I, Article I, paragraph 3 (b), online edition: <http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gats.pdf>, 1994, p. 4

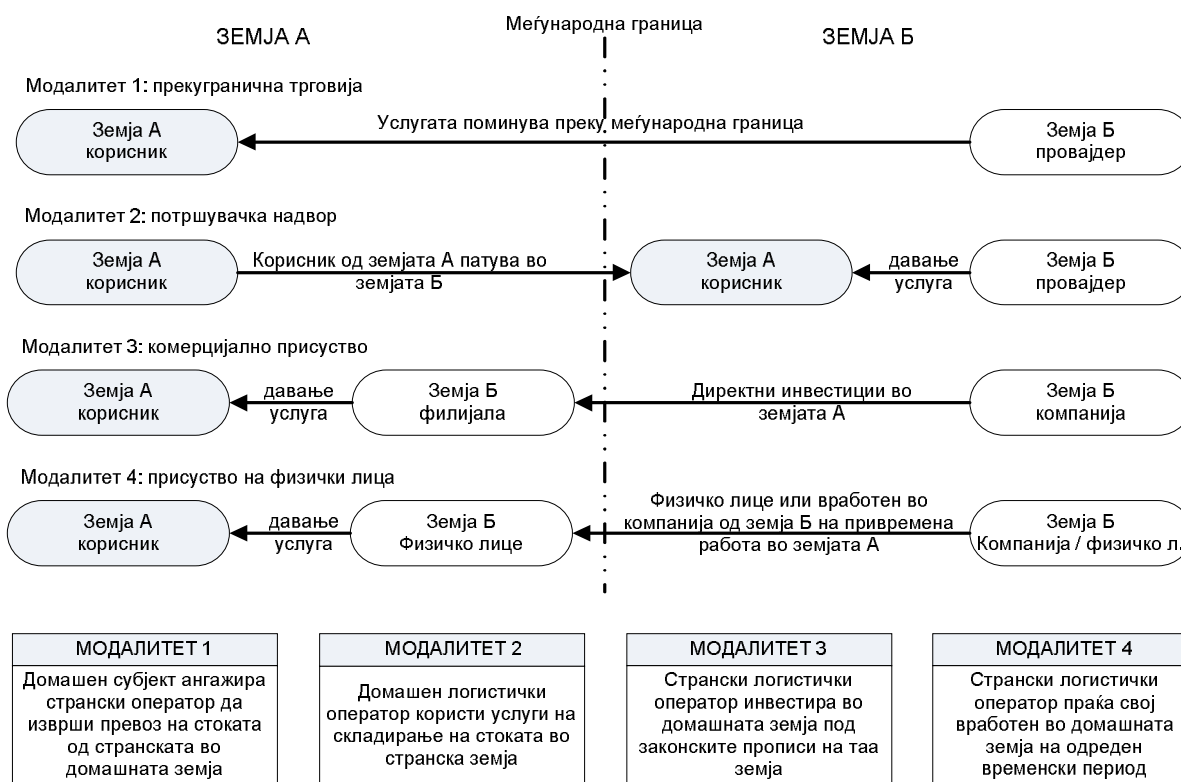
¹¹⁴ WTO, *General Agreement on Trade in Services*, Part I, Article I, paragraph 3 (c), online edition: <http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gats.pdf>, 1994, p. 4

¹¹⁵ WTO, „General Agreement on Trade in Services“, *Anex on air transport services*, paragraph 2 (a, b), online edition: <http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gats.pdf>, 1994, p. 22

- Од страна на давател на услуги на една членка преку присуство на физички лица на некоја членка на територијата на која и да е друга членка – т.н. движење на физички лица или присуство на физички лица (natural persons movment).¹¹⁶

За да се сфати подобро овој систем на трговијата со услуги, ќе послужи шематскиот приказ и примерите дадени на слика 8.

Слика 8: Начини на давање услуги



Извор: Собствен приказ и примери на начините на давање услуги предвидени во ГАТС

Централната, регионалната или локалната власт од земјите-членки на ГАТС или невладините тела на кои власта им дала такво право, смеат да преземаат обврски за регулирање на трговијата на услуги во земјата за кој било од овие начини на давање услуги предвидени во Спогодбата и за кој било услужен сектор. При исполнувањето на обврските и задолженијата што ги преземаат земјите со потпишување на ГАТС, треба да ги користат сите разумни мерки што ги имаат на

¹¹⁶ WTO, *General Agreement on Trade in Services*, Part I, Article I, paragraph 2, online edition: <http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gats.pdf>, 1994, p. 4

располагање за да обезбедат придржување кон нив од страна на регионалните и локалните власти и органи и невладините тела во рамките на нејзината територија.¹¹⁷

Општата спогодба за трговија со услуги содржи две групи обврски: прво, *општа* (генерална) *обврска*, како група генерални концепти, принципи и правила што се применуваат на сите мерки што влијаат врз трговијата со услуги и, второ, *специфични договорни обврски* што се применуваат на услужните сектори одредени во концесиските листи на земјите-членки. *Концесиските листи* на секоја земја-членка ги содржат секторите во кои се преземаат специфичните обврски.¹¹⁸

1.1. Општи обврски

Суштината на *општите обврски* на ГАТС се темели врз примената на *принципот за најповластена нација (МФН)*, што значи дека секоја земја-членка веднаш и безусловно ќе обезбеди за услугите и давателите на услуги на која било друга земја-членка третман што нема да биде помалку поволен од третманот обезбеден за слични услуги и за давателите на услуги од која било друга земја.¹¹⁹ Овој принцип се однесува на сите мерки што влијаат врз трговијата со услуги и се применува без разлика на обврските што ги презема земјата-членка во врска со пристапот на пазарот и принципот на национален третман. Врз основа на принципот МФН „...секоја членка треба да обезбеди најповластен третман на сите други членки, како и да добие таков третман од сите други членки, каков што е даден на која било друга земја, без разлика дали е членка на СТО. Во суштина, тоа значи дека сите мерки, вклучително и каква било корист или концесија што се однесува на трговијата со услуги опфатени во ГАТС, без разлика дали се воведени унилатерално или врз основа на билатерални или мултилатерални преговори, ќе се прошират безусловно за сите членки на СТО...“¹²⁰

¹¹⁷ WTO, *General Agreement on Trade in Services*, Part I, Article I, paragraph 3 (a), online edition: <http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gats.pdf>, 1994, p. 4

¹¹⁸ Биљаноска Ј., *Надворешна трговија – теорија, политика, практика*, ИРИС-Р, Струга, 2001, стр. 193-194

¹¹⁹ WTO, *General Agreement on Trade in Services*, Part II, Article II, paragraph 1, online edition: <http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gats.pdf>, 1994, p. 4

¹²⁰ Roy M., *Trade in services: a roadmap to GATS MFN exemption*, OECD, Paris, 2001, p. 4

Сепак, во членот II од ГАТС се предвидува можност за правење отстапки од примената на принципот на најповластена нација во одредени случаи. Членките можеле да побараат исклучок од примена на овој принцип пред да стапи во сила Спогодбата. Нови отстапки се овозможуваат само кога пристапуваат нови членки во СТО или според условите предвидени во членот IX, точка 3 од Спогодбата за воспоставување на СТО.¹²¹ Сите отстапки, согласно Анексот за исклучоците од член II на ГАТС, се ревидираат од страна на Советот за трговија со услуги на секои 5 години и, во принцип, нивното траење не треба да биде подолго од 10 години.¹²² Повеќе од 90 земји пријавиле отстапување од принципот за најповластена нација за повеќе од 500 мерки што ги преземаат во трговијата со услуги.¹²³ Постои податок дека во логистичкиот сектор само три земји отстапуваат од примената на клаузулата за најповластена нација, што го оправдуваат со непостоењето на реципроцитет во мерките што ги спроведуваат.¹²⁴

Транспарентноста, како дел од општите обврски на секоја земја што произлегуваат од прифаќањето на ГАТС, е од фундаментално значење за искористување на предностите што произлегуваат од воспоставените правила во меѓународната трговија. Земјите-членки на СТО на тој начин можат да ги идентификуваат ограничувањата и можностите за тргување со услугите.

Обврската за транспарентност во контекст на ГАТС функционира на три различни нивоа:

Прво, секоја земја-членка е должна да ги објави сите релевантни мерки со општа примена што се однесуваат на, или влијаат врз функционирањето на ГАТС, односно на мерките што се однесуваат на трговијата со услуги. Постои можност објавувањето на овие мерки да не биде изводливо, па затоа ваквите и другите информации треба да бидат достапни на некој друг начин.

¹²¹ WTO, *The General Agreement on Trade in Services (GATS): objectives, coverage and disciplines*, online edition: http://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/gatsqa_e.htm, 12.10.2010

¹²² WTO, „General Agreement on Trade in Services“, *Anex on article II exemptions*, paragraph 3 and paragraph 6, online edition: <http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gats.pdf>, 1994, p. 21

¹²³ Adlung R., Carzaniga A., „MFN Exemptions Under the General Agreement on Trade in Services: Grandfathers Striving for Immortality“, *Journal of International Economic Law*, Vol. 12, Issue 2, Oxford University Press, Oxford, 2009, pp. 357-392

¹²⁴ INTRACEN, *Service sector: Logistic services*, online edition: <http://www.intracen.org/btp/wtn/newsletters/2010/services16.htm>, 15.1.2011

Второ, земјите-членки се должни да го известат Советот за трговија со услуги за сите нови закони, прописи, правила, акти или административни упатства, како и за можните измени и дополнувања што значително ја засегаат трговијата со услуги.

Трето, задача на секоја земја-членка е веднаш да одговори на барањата на која било друга земја-членка за некои специфични информации и податоци во врска со која било општа обврска или меѓународен договор или спогодба. За реализирање на овие цели, секоја земја-членка треба да формира едно или повеќе информативни тела во определен рок кој е пофлексибилен за земјите во развој.¹²⁵

Развиените земји и другите членки, во границите на нивните можности, основаат тела за контакти со што на давателите на услуги од земјите во развој им се олеснува пристапот до информациите што се однесуваат на нивните посебни пазари, а во врска со:

- Трговските и техничките аспекти на давањето услуги;
- Регистрацијата, признавањето и добивањето професионални квалификации;
- Достапноста на технологијата на давањето услуги.¹²⁶

При спроведувањето на овие одредби посебен приоритет им се дава на најмалку развиените земји-членки, а особено се води сметка за сериозните тешкотии со кои се соочуваат најмалку развиените земји во прифаќањето на договорените специфични обврски заради нивната економска положба и нивните развојни, трговски и финансиски потреби.¹²⁷

Општите обврски на ГАТС можат да се однесуваат и на воспоставувањето административно надгледување на работата на монополите и ексклузивните даватели на услуги, како и жалбените и дисциплинските постапки што се во врска со нивното работење.

Секоја земја-членка треба да осигури дека ниту еден давател на услуги, кој има монополска положба на нејзината територија, не дејствува спротивно на

¹²⁵ WTO, *General Agreement on Trade in Services*, Part II, Article III, online edition:

<http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gats.pdf>, 1994, p. 5

¹²⁶ WTO, *General Agreement on Trade in Services*, Part II, Article IV, paragraph 2, online edition:

<http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gats.pdf>, 1994, pp. 5-6

¹²⁷ WTO, *General Agreement on Trade in Services*, Part II, Article IV, paragraph 3, online edition:

<http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gats.pdf>, 1994, p. 6

преземените обврски во моментот на давањето на услугите. Доколку некоја земја утврди дека давателот на услугите од друга земја ја користи монополската положба и ги пречекорува правата што му се дадени, го известува Советот за трговија со услуги кој треба да побара дополнителни информации што се однесуваат на неговото работење. Истите одредби што важат за претпријатијата со монополска положба се применуваат и на ексклузивните даватели на услуги.¹²⁸

Согласно општите обврски предвидени во ГАТС, земјите не треба да воведуваат никакви ограничувања на меѓународните трансфери и плаќања за тековните трансакции спротивно на специфичните обврски што ги презеле.¹²⁹ Сепак, во случај на нарушувања во билансот на плаќањата и надворешнофинансиски тешкотии или опасности од појавување на такви тешкотии, една земја-членка може да усвои или да задржи ограничувања на трговијата со услугите. Воведените ограничувања не треба да бидат дискриминаторни и треба да бидат во согласност со правилата на ММФ. Притоа, треба да се внимава да не предизвикуваат штета на комерцијалните, економските и финансиските интереси на земјите-членки. Нивната примена треба да биде привремена и истите треба да се укинат со надминување на тешкотиите заради кои биле воведени мерките.¹³⁰

Обврска на сите земји-членки е веднаш да достават известување до Генералниот совет при Светската трговска организација за сите ограничувања што се усвоени или задржани. Истовремено, земјите-членки веднаш треба да се консултираат со Комитетот за ограничувања во билансот на плаќањата. Потоа, Министерската конференција ги утврдува постапките за периодичните консултации со цел давање препораки на засегнатата земја-членка. Во тие консултации се прифаќаат наодите од ММФ во врска со девизната размена, монетарните резерви и билансите на плаќањата.¹³¹

¹²⁸ WTO, *General Agreement on Trade in Services*, Part II, Article VII, online edition:

<http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gats.pdf>, 1994, pp. 8-9

¹²⁹ WTO, *General Agreement on Trade in Services*, Part II, Article XI, paragraph 1, online edition:

<http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gats.pdf>, 1994, p. 10

¹³⁰ WTO, *General Agreement on Trade in Services*, Part II, Article XII, paragraph 2, online edition:

<http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gats.pdf>, 1994, pp. 10-11

¹³¹ WTO, *General Agreement on Trade in Services*, Part II, Article XII, paragraph 5, online edition:

<http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gats.pdf>, 1994, p. 11

Членот XIV од ГАТС содржи листа на генерални исклучоци, односно пет основи за оправдување на отстапувањата од обврските содржани во ГАТС:

- Заштита на јавниот морал и јавниот ред;
- Заштита на животот и здравјето на луѓето, животните и растенијата;
- Отстапки со цел да се обезбеди усогласеност на законите или прописите што не се во согласност со одредбите на ГАТС;
- Недоследност во национален третман, под услов разликата во третманот да биде со цел да се осигури праведно или делотворно наметнување или наплатување на директните даноци во врска со услугите или со давателите на услугите од другите земји-членки;
- Недоследност во третманот на најповластена нација заради избегнување на двојното оданочување.¹³²

Погоре изнесеното покажува дека Делот II од ГАТС обработува мошне значајна и деликатна материја што ги содржи општите обврски и дисциплини што важат за земјите кои ја прифатиле оваа Спогодба. Може да се заклучи дека општите обврски што важат за сите услужни сектори и што влијаат врз меѓународната трговија со услуги се однесуваат на: третманот на најповластена нација, транспарентноста, учеството на земјите во развој во трговијата со услуги, монополите и ексклузивните даватели на услуги, домашната регулатива, плаќања и трансфери, ограничувањата поради заштита на билансите на плаќања, општите исклучоци и слично.

1.2. Специфични договорни обврски

Специфичните договорни обврски се темелат на почитувањето на принципите за пристап на пазарот и националниот третман, што во основа се комплементарни со генералната обврска. Тоа се обврските што земјата ги презема во одреден услужен сектор и потоа треба да се придржува до истите.

Пристапот на пазарот, како што веќе беше споменато во делот за бариерите во трговијата со логистички услуги, се однесува на ограничувањата во пристапот на пазарот на странските услуги и давателите на услугите. Пристапот на пазарот се утврдува за секој од начините на давање услуги според ГАТС, при што

¹³² WTO, *General Agreement on Trade in Services*, Part II, Article XIV, online edition:

<http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gats.pdf>, 1994, pp. 11-13

„...секоја земја-членка ќе им обезбеди на услугите и на давателите на услуги од другите земји-членки третман што нема да биде помалку поволен од третманот што се предвидува врз основа на роковите, ограничувањата и условите што се договорени и наведени во нејзината Листа на специфични обврски...“¹³³

Принципот на национален третман на странските услуги или на странските понудувачи на услуги во рамките на ГАТС што, исто така, поопфатно беше изнесено во делот за бариерите во трговијата со логистички услуги, е дефиниран како третман еднаков на оној што им е одобрен на домашните услуги и на домашните субјекти-понудувачи на услуги.

Секоја земја-членка ги изнесува специфичните обврски што ги презема согласно Делот III од ГАТС во соодветна листа. Во поглед на секторите за кои се преземаат специфични обврски, секоја листа содржи: (1) Рокови, ограничувања и услови за пристап на пазарот; (2) Услови и квалификации за национален третман; (3) Дополнителни обврски; (4) Рокови за остварување на таквите обврски во соодветните случаи; (5) Датумот на стапување во сила на тие специфични обврски.¹³⁴

Улогата на ГАТС многу зависи од обемот на специфичните обврски што ги преземаат земјите-членки. Најголем број земји-членки одредуваат специфични обврски само во одредени услужни сектори. При составување на *националните листи на специфични обврски* или, како што уште се нарекуваат, концесиски листи, потпишувачите на ГАТС се водат од класификацијата создадена од Секретаријатот на ГАТТ за време на Уругвајската рунда презентирани во Листата на секторска класификација на услугите – MTN.GNS/W/120 (базирана на кодовите од ЦКП наведени во: Statistical Papers Series M No. 77, Provisional Central Product Classification, Department of International Economic and Social Affairs, Statistical Office of the UN, New York, 1991). Оваа класификација опфаќа 12 категории или сектори на услуги, поделени во 155 потсектори. Последниот сектор е резервиран за услугите што не се среќаваат во другите сектори (види табела 16).¹³⁵ Треба да се потенцира и тоа дека при составувањето на концесиските листи секоја земја треба да наведе за кој начин на давање на услугите предвидени во ГАТС се однесуваат преземените обврски во дадениот услужен сектор или потсектор.

¹³³ WTO, *General Agreement on Trade in Services*, Part III, Article XVI, paragraph 1, online edition: <http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gats.pdf>, 1994, p. 13

¹³⁴ WTO, *General Agreement on Trade in Services*, Part IV, Article XX, paragraph 1, online edition: <http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gats.pdf>, 1994, p. 15

¹³⁵ WTO, *Services sectoral classification list*, MTN.GNS/W/120, WTO, 1991

Табела 16: Класификација на услугите во рамките на ГАТС – W/120

СЕКТОР/ПОТСЕКТОР	КОМПАТИ-БИЛНОСТ СО ЦКП	СЕКТОР/ПОТСЕКТОР	КОМПАТИ-БИЛНОСТ СО ЦКП
1. Бизнис и професионални услуги A. Професионални услуги B. Компјутерски услуги C. Истражување и развој D. Имотно-правни услуги E. Лизинг и рента F. Други бизнис-услуги	Секција „B“ * ** 841-849 851-853 821, 822 ** **	7. Финансиски услуги A. Сите осигурителни услуги B. Банкарски и слични услуги C. Друго	812*** **
2. Комуникациони услуги A. Поштенски услуги B. Услуги за пратки C. Телекомуникациски услуги D. Аудиовизуелни услуги E. Друго	7511 7512 7521 **	8. Здравствени и социјални услуги A. Болнички услуги B. Други здравствени услуги C. Социјални услуги D. Друго	9311 9319 (-93191) 933
3. Градежни и инженерски услуги A. Општи градежни работи B. Општи градежни работи за цивилно инженерство C. Инсталации и монтажа D. Завршни градежни работи E. Друго	512 513 514-516 517 511, 515, 518	9. Туризам и услуги поврзани со патувањето A. Хотели и ресторани (вклучувајќи и угостителство) B. Туристички агенции и туроператори C. Туристички водичи D. Друго	641-643 7471 7472
4. Дистрибутивни услуги A. Комисиски посредник B. Големопродажни услуги C. Малопродажни услуги D. Франшизинг E. Друго	621 622 ** 8929	10. Рекреација, културни и спортски услуги A. Услуги за разонода и забава B. Новинарски услуги C. Библиотеки, архиви, музеи и други културни услуги D. Спортски и рекреативни активности E. Друго	9619 962 963 964
5. Образовни услуги A. Основно образование B. Средно образование C. Високо образование D. Образование на возрастни E. Други образовни услуги	921 922 923 924 929	11. Транспортни услуги A. Поморски сообраќај B. Внатрешен воден сообраќај C. Воздушен сообраќај D. Вселенски сообраќај E. Железнички сообраќај F. Патнички сообраќај G. Транспорт по цевки H. Додатни услуги во сите видови транспорт I. Други транспортни услуги	** ** ** 733 ** ** 7131, 7139 **
6. Еколошки услуги A. Отпадни B. Отстранување на отпадок C. Санитарни и слични услуги D. Друго	9401 9402 9403	12. Услуги кои не се вклучени на друго место	95+97+98+99

Извор: WTO, Services sectoral classification list, MTN.GNS/W/120, WTO, 1991

* Сите услуги во Централната класификација на производи се систематизирани во секција „B“

** Види: Services sectoral classification list, MTN.GNS/W/120, WTO, 1991, pp. 2-7

*** Овие услуги се само дел од сите услуги опфатени со дадената шифра во ЦКП

Листата на концесии што ја составува секоја земја-членка на СТО содржи четири колони. *Првата* го прикажува услужниот сектор или потсектор. *Втората колона* ги содржи можните ограничувања за пристап на пазарот во предвидениот сектор или потсектор споменати во член XVI од ГАТС, и тоа, за секој од четирите начини на давање на услугите. *Третата* колона е резервирана, исто така, за ограничувањата во националниот третман согласно член XVII од ГАТС за секој од начините на давање услуги во одредениот услужен сектор. *Четвртата* колона е резервирана за внесување понудени дополнителни обврски предвидени во член XVIII од ГАТС, и тоа, за секој од четирите начини на давање услуги во одредениот сектор или потсектор (види табела 17).

Листата на специфични обврски е поделена на два дела: *Првиот дел*, т.н. *хоризонтален сектор*, ги содржи сите одредби што се применуваат на странските даватели на услуги за сите видови услуги што се наведени во листата, *Вториот дел*, т.н. *вертикален сектор*, го чинат преземените обврски за секој сектор или потсектор поединечно.

Во основа, постојат три вида објаснувања што се даваат во Листата на концесии во врска со пристапот на пазарот, националниот третман или дополнителните обврски, а тоа се:

- „*нема*“ (none) – што значи, земјата-членка се обврзала дека нема да воведи ограничувања на пристапот на пазарот и националниот третман за странските даватели на услуги по еден или сите начини на давање услуги;
- „*без обврски*“ (unbound) – што значи дека земјата-членка не презела никакви обврски, односно таа има целосна слобода да дејствува како што ќе посака;
- „*без обврски, освен како што е прикажано во хоризонталниот сектор*“ (unbound, except as indicated in horizontal section) – што значи дека земјата-членка треба да се однесува според правилата на првиот дел, т.н. хоризонтален сектор.¹³⁶

¹³⁶ Биљаноска Ј., *Меѓународна трговија*, ФТУ, Охрид, 2009, стр. 194

Табела 17: Приказ на Листата на специфични обврски

(1) прекугранично давање (2) користење во странство (3) комерцијално присуство (4) движење на луѓе

Сектор или потсектор	Ограничување на пристап на пазарот	Ограничување на националниот третман	Дополнителни обврски
I. Хоризонтални обврски			
<u>Сите услужни сектори</u>			
CPC кодовите користени во овој документ се оние содржани во: Statistical Papers Series M No.77, Provisional Central Product Classification, Department of International Economic and Social Affairs, Statistical Office of the United Nations, New York, 1991.			
	<u>Комерцијално присуство</u> <u>Привремен влез и престој на физички лица</u> Без обврски, освен за: <u>(i) Интракорпоративни трансфери</u> <u>(ii) Бизнис-посетители</u>	Без обврски, освен за категориите наведени во колоната за пристап на пазарот	
II. Обврски во специфичен сектор или потсектор			
1. XXXXXX A. уууууууууу (a)	1) нема 2) нема 3) без обврски 4) без обврски, освен како што е прикажано во Хоризонталниот сектор	1) нема 2) нема 3) нема 4) без обврски, освен како што е прикажано во Хоризонталниот сектор	

Извор: Сопствена адаптација според концесиската листа на Република Македонија: WTO, The *FYR Macedonia Schedule of specific commitments in services*, GATS/SC./138, WTO, Geneva, 30 April 2004

Општата спогодба за трговија со услуги им остава можност и простор на земјите-потписнички да прават измени во концесиските листи. Секоја земја-членка може, во кој било момент по истекот на рокот од три години почнувајќи од датумот на стапување во сила на обврските, да ја измени или да ја повлече која било обврска. Земјата-членка што врши промена треба да достави известување до Советот за трговија со услуги за својата намера да измени или да повлече одредена обврска.¹³⁷ Земјите-членки што се засегнати од измените што ги воведува друга земја-членка можат да отпочнат преговори за измените и мора да добијат понуда за компензација од земјата што ги менува концесиските листи. Дури по прифаќањето на компензаторните приспособувања од страна на засегнатите земји-членки, а кои се темелат на принципот МФН, другата земја-членка смее да прави измени во концесиските листи.¹³⁸

Само Советот за трговија со услуги може да ги утврди постапките и процедурите за исправка или измена на листите на специфичните обврски. Секоја земја-членка која извршила измена или повлекување на своите преземени обврски согласно одредбите на ГАТС треба да ја измени својата Листа на специфични обврски.

2. Дописи во рамките на ГАТС што се однесуваат на либерализацијата на трговијата со логистички услуги

Трговијата со логистички и со сродни услуги е покриена со ГАТС преку поопшта примена на спогодбата за секој вид услуга и за секој услужен сектор, освен за услугите што се обезбедуваат од страна на државните служби.¹³⁹ Преговорите во рамките на ГАТС започнати во 2000 година, а подоцна вклучени во работната програма на Доха, ги опфаќаат логистичките услуги, како и сите останати услужни сектори. Насоките и постапките што биле усвоени за

¹³⁷ WTO, *General Agreement on Trade in Services*, Part IV, Article XXI, paragraph 1, online edition: <http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gats.pdf>, 1994, p. 16

¹³⁸ WTO, *General Agreement on Trade in Services*, Part IV, Article XXI, paragraph 2-4, online edition: <http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gats.pdf>, 1994, p.16

¹³⁹ WTO, *General Agreement on Trade in Services*, Part I, Article I, paragraph 3 (b), online edition: <http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gats.pdf>, 1994, p. 4

преговорите за трговијата со услуги укажуваат на тоа дека „...преговорите ќе се одржуваат во рамките и според принципите на ГАТС, вклучувајќи го и правото да се определат секторите во кои ќе се преземаат обврски за сите четири начини на давање на услугите. Нема да има предвременно исклучување на кој било услужен сектор или начин на давање на услугите...“¹⁴⁰

Логистичките услуги, како што веќе споменавме, не се определени како посебна категорија услуги во Листата на класификација на услужните сектори од СТО (W/120) усвоена на Уругвајската рунда преговори за услугите. Без разлика на отсуството на посебна точка во оваа листа за овој вид услуги, различните логистички услуги можат да се сретнат во Листата на класификација на услугите во останатите сектори и потсектори, вклучувајќи ги тука товарниот транспорт, услугите на манипулирање со товарот, складишните услуги, услугите на шпедитерските агенти (во делот за транспортните услуги). Менаџирањето со залихите и процесирањето на нарачките можат, исто така, да се сметаат за дел од Менаџмент консалтинг-услугите што се дел од Бизнес-услугите.

Во документ од 2001 година што се однесува на поморските транспортни услуги, Секретаријатот на СТО запишал дека постојат два вида логистички услуги, и тоа: општа логистика и логистика на додадена вредност (*general and value-added logistics*). Општите логистички услуги вклучуваат: складирање, натовар/претовар, опакување/пакување, групирање, сортирање и дистрибуција. Како логистика на додадена вредност се изнесени следните услуги: препакување, изменување, монтирање, контрола на квалитетот, тестирање, поправки, одржување на опремата, издавање и лизинг на опремата, чистење на постројките, точење, информирање и комуницирање, услуги на служби за безбедност и сигурност.¹⁴¹ Отсуството на логистичките услуги како посебна категорија услуги во рамките на ГАТС, како и бројните препораки за сите видови транспорт, ги поттикнале некои од членките на СТО да понудат предлог-листа што може да се користи од страна на следните преговори во рамките на работната програма на Доха.

Неколку членки на СТО дале специфични препораки за логистичките услуги во нивните првични предлози во преговорите. Важно е да се напоми дека и покрај тоа што логистичките услуги се поврзани со бројни услуги тргнувајќи од

¹⁴⁰ WTO, *Guidelines and Procedures for the Negotiations on Trade in Services*, S/L/93, WTO, Geneva, 2001, pp. 1-2

¹⁴¹ WTO, *Maritime Transport Services*, Background Note by the WTO Secretariat, S/CSS/W/106, 2001, p. 23

транспортните услуги и осигурувањето, па сè до некои бизнис-услуги, а понекогаш се сметаат за дел од услугите на дистрибуција или услугите поврзани со дистрибуција, различни членки можат да имаат вклучено и препораки за логистичкиот сектор во дописите што се однесуваат на другите услужни сектори. Некои земји ставиле акцент на помошните услуги во сите модалитети на транспорт, додека други ставиле акцент на клучните сектори, како што е експресната испорака. Овие различни ставови можат да се објаснат преку различните преговарачки стратегии на земјите, каде што едни ги реализираат сопствените интереси преку преговорите за услугите, додека други го прават тоа преку преговорите за трговските олеснувања. Во рамките на преговорите за услугите, некои членки можат да ја поддржуваат идејата за Листа на логистички услуги, додека некои можат да тежнеат кон либерализација на обврските за секој посебен услужен сектор или потсектор на логистиката.

2.1. Предлози за либерализација на трговијата со логистичките услуги

Хонг Конг, Кина, поднел специфичен предлог за либерализацијата на логистички услуги (CSS/W/68). Главната цел на нивниот допис била да предложат консолидирана листа за логистички и поврзани услуги што ќе може да се користи во преговорите со цел да се добие комерцијално значење на либерализацијата на логистичките услуги. Услугите наведени од Хонг Конг, Кина, вклучуваат:

- (а) услуги на товарниот транспорт;
- (б) услуги на ракување со товарот;
- (в) услуги на чување и складирање;
- (г) услуги на царинење;
- (д) агенциски услуги на превоз;
- (ф) услуги на сместување контејнери;
- (е) услуги за управување со залихите;
- (ж) услуги за процесирање на нарачките;
- (з) услуги за планирање на производството и
- (с) услуги за контрола на производството.¹⁴²

¹⁴² WTO, *Communication from Hong Kong, China, Logistics and related services, S/CSS/W/68*, WTO, Geneva, 28 March 2001, p. 2

Хонг Конг, Кина, ги повикал членките да преземат реални обврски за пазарниот пристап и националниот третман во што е можно повеќе од овие сектори. Исто така, во дописот се истакнува значењето на либерализацијата на услугите за поморски транспорт, што би довело до понатамошни користи од логистичките услуги.

Подоцна, група од осум членки на СТО поднела заеднички допис за логистичките услуги (TN/S/W/20).¹⁴³ Овој предлог бил добра основа да се развијат идеите изнесени во предлогот на Хонг Конг, Кина, и предлогот на Швајцарија што се однесувал на помошните транспортни услуги (S/CSS/W/78), преку формирање Листа на логистички услуги што ги содржи основните, споредните и останатите логистички услуги.¹⁴⁴ Врз основа на таа листа, што треба да се користи како алат во преговорите, групата предложила земјите-членки да преземат реални обврски во однос на пазарниот пристап и националниот третман. Исто така, земјите биле охрабрувани да преземаат дополнителни обврски за: обезбедување пристап на пазарот врз разумна и недискриминаторна основа; решавање на постапките за барање дозволи; техничките стандарди и антиконкурентските практики; да им се дозволи на давателите на услуги да ги комбинираат услугите во листата; да се овозможат административни документи за електронската трговија и да се осигури дека граничните процедури и формалности не создаваат поголеми ограничувања од потребните.¹⁴⁵

Поголема група земји поднеле заедничка изјава (WTO, TN/S/W/34) во која ја истакнале важноста за преземање обврски во логистичкиот сектор. Групата земји ја потенцирала важноста од постоењето ефикасна логистичка инфраструктура и ефикасното давање логистички услуги за меѓународната трговија и за глобалната економска благосостојба. Токму затоа, со оваа заедничка изјава биле повикани сите земји активно да учествуваат во преговорите за да се постигне поголема

¹⁴³ WTO, *Communication from Australia; Hong Kong, China; Liechtenstein; Mauritius; New Zealand; Nicaragua; Switzerland and the Separate Customs Territory of Taiwan, Penghu, Kinmen and Matsu, Logistics services*, TN/S/W/20, WTO, Geneva, 25 June 2004.

¹⁴⁴ Подетално за листата на логистички услуги која е содржана во овој предлог ќе се направи осврт во наредната точка од оваа глава.

¹⁴⁵ UNCTAD, *Trade and development aspects of logistics services*, TD/B/COM.1/AHM.1/2, UNCTAD, Geneva, 2006, p. 21

либерализација во логистичкиот сектор.¹⁴⁶ Потоа, група од пет земји што претходно ја поднеле заедничката изјава поднеле допис (WTO, JOB(05)/264) во кој ги изнеле целите за либерализација на логистичките услуги и во кој ги поставиле основите за понатамошните преговори.¹⁴⁷ Во суштина, поднесувачите на овој допис предложиле земјите-членки при преговорите да целат кон проширување и продлабочување на обврските за главните, помошните и останатите логистички услуги. Потребно е да се напоми дека предлагачите оставиле простор секоја земја-членка при преземањето на обврските да се води од сопствените потреби и развојните приоритети. Помалку развиените земји биле охрабрени да преземаат обврски со кои ќе ги либерализираат логистички услуги во склад со нивниот економски развој.

Клучните точки на претходно изнесените дописи поднесени до Комисијата за услуги во рамките на СТО, а кои се однесуваат на либерализацијата на трговијата со логистички услуги, прегледно се изнесени во табела 18.

¹⁴⁶ See: WTO, *Joint Statement on the Liberalization of Logistics Services, Australia; Canada; Chile; Djibouti; the EC; Hong Kong, China; Iceland; Japan; Korea; Liechtenstein; Mauritius; New Zealand; Nicaragua; Norway; Panama; Peru; Singapore; Switzerland; the Separate Customs Territory of Taiwan, Penghu, Kinmen, and Matsu; and the US, TN/S/W/34*, WTO, Geneva, 18 February 2005, pp. 1-2

¹⁴⁷ See: WTO, *Objectives for Liberalization of Logistics Services, Communication from Australia; Hong Kong, China, Japan, Switzerland and the Separate Customs Territory of Taiwan, Penghu, Kinmen and Matsu, JOB(05)/264*, WTO, Geneva, 27 October 2005, p. 1

Табела 18: Клучни точки од дописите што се однесуваат на преговорите за либерализација на трговијата со логистички услуги

Допис/земја	Пристап на пазарот	Национален третман	Дополнителни обврски	Други прашања (во врска со домашната регулатива или класификацијата)
CSS/W/68 Хонг Конг, Кина.	Повик за суштински и значајни обврски за пристап на пазарот во колку што е можно повеќе сектори од предложената листа во дописот	Повик за суштински и значајни обврски во националниот третман во колку што е можно повеќе сектори од предложената листа во дописот		Дадена листа на логистички и други поврзани услуги. Нагласена е важноста на информациските технологии за ефикасно давање на логистичките услуги на глобално ниво
S/CSS/W/68 Швајцарија	Елиминирање на бариерите за пристап на пазарот со кои се соочуваат давателите на логистички услуги во сите модалитети на транспорт. Повик за суштинско подобрување на обврските што се однесуваат на пристапот на пазарот.	Елиминирање на бариерите во националниот третман со кои се соочуваат давателите на логистички услуги во сите модалитети на транспорт. Повик за суштинско подобрување на обврските кои се однесуваат на националниот третман.		Давателите на услуги се соочуваат со многу технички бариери при настап на пазарите во странските земји (пр. лиценци за работа, дадени цени за одредени логистички услуги и сл.)
TN/S/W/20 Австралија, Хонг Конг, Лихтенштајн, Маврициус, Нов Зеланд, Никарагва, Швајцарија, Тајван.	Давање комерцијално значење на обврските преку нивно поврзување се смета за корисно. Комерцијално дејствување со минимални ограничувања во пристапот на пазарот. Ако се предвидени ограничувања, мора да бидат временски ограничени само на одредена фаза од регулаторната реформа.	Комерцијално дејствување со минимални ограничувања во националниот третман. Ако се предвидени ограничувања, мора да бидат временски ограничени само на одредена фаза од регулаторната реформа.	Дополнителни обврски што ја зголемуваат ефикасноста и им даваат поголема суштина на правата за пристап на пазарот. Пр. право за интегрирање на синцирите на набавки или електронско поднесување на документацијата и сигурност дека нема да има непотребни ограничувања во постапките. Дополнителни обврски за да се регулираат прашањата во врска со: добивањето дозволи, техничките стандарди и несовершената конкуренција.	Логистиката опфаќа широк спектар услуги кои постојано се развиваат. Анексот на дописот содржи широка листа на логистички услуги. Мора да се има предвид напредокот во регулаторните реформи и нивото на развој на секоја земја-членка при преземање на обврските.
TN/S/W/34 Австралија, Канада, Јапонија, Џибути, Кореја, Чиле, Тајван, ЕУ, Швајцарија, Х. Конг и др.	Повик за земјите-членки да ги либерализираат услугите што опфаќаат логистички операции со товарот, со цел да се зголеми ефикасноста и конкурентноста на сите економии и да се зголемат користите на сите корисници на трговската логистика.			Конкурентните логистички услуги се од особено значење за земјите во развој што сакаат да го зголемат извозот на стоки.
JOB(05)/264 Австралија, Хонг Конг, Јапонија, Швајцарија, Тајван.	Повик за суштинска либерализација на логистичките услуги преку преземање нови или подобрување на преземените обврски во поглед на пристап на пазарот при давање на основните, споредните и останатите логистички услуги, и тоа, за сите начини на нивно обезбедување.		Повик за дополнителни обврски со што би се осигурала ефикасноста на преземените обврски во логистичкиот сектор.	Треба да постои флексибилност при преземањето на обврските, при што секоја земја ќе презема обврски во оние услужни сектори и што ќе ги утврди и во толкав обем согласно сопствените потреби и развојни приоритети. Помалку развиените земји се охрабруваат да преземаат обврски со кои ќе го либерализираат давањето логистички услуги во склад со нивниот економски развој.

Извор: Сопствен приказ врз основа на дописите CSS/W/68, S/CSS/W/68, TN/S/W/20, TN/S/W/34, JOB(05)/264

2.2. Предлози за либерализација на трговијата со транспортните услуги

Преговорите за транспортните услуги немале поголем успех за време на Уругвајската рунда преговори. Така, правата во воздушниот транспорт и услугите поврзани со него биле исклучени од Општата спогодба за трговија со услуги, додека во рамките на проширените преговори за поморските транспортни услуги (1994-1996 м.з.), земјите-членки не успеале да постигнат договор за пакетот обврски, по што одлучиле да ги прекинат преговорите за поморските транспортни услуги.¹⁴⁸ Секако, тоа не ги обесхрабрило земјите-членки на СТО да преземаат понатамошни иницијативи што ќе бидат основа за водење преговори со кои ќе се овозможи поголема либерализација на логистичкиот сектор.

Еден од позначајните дописи, во кој е даден посебен осврт на услугите што ги чинат основните логистички услуги, е дописот на Европската заедница што се однесува на сите видови транспортни услуги (S/CSS/W/41). За секој транспортен сектор се даваат конкретни предлози. Во врска со воздушниот транспорт, ЕЗ во овој допис предложила земјите-членки да преземат обврски во делот на аеродромските административни услуги како, на пример: надзор и администрација на аеродромите (CPC 741 од НКД), шпедитерски и поштенски аеродромски услуги (CPC 74110) и други услуги на манипулација со товар на аеродромите (CPC 74190). Што се однесува до поморските транспортни услуги, ЕЗ предложила земјите да преземаат обврски согласно Листата за поморски услуги (Maritime Model Schedule – MMS) каде што една од клучните компоненти се логистичките услуги во поморскиот транспорт, како што се: манипулирањето со товарот на пристаништата, шпедитерските услуги на пристаништата, складирањето, застапувањето во царинските постапки и сл.¹⁴⁹

Исто така, вреден за издвојување е и дописот на Швајцарија, што се однесува на логистичките услуги за сите модалитети на транспорт (S/CSS/W/68). Во овој документ било подвлечено значењето на синцирите на набавки и на логистичкиот менаџмент за меѓународната трговија. Главна цел на овој допис била

¹⁴⁸ See: WTO, *Decision on Maritime Transport Services, Adopted by the Council for Trade in Services*, S/L/2428, WTO, June 1996

¹⁴⁹ See: WTO, *Communication from the European Communities and their Member States, GATS 2000: Transport Services, S/CSS/W/41*, WTO, Geneva, 22 December 2000, pp. 1-3

да се предложи елиминирање на сите ограничувања во пристапот на пазарот и во националниот третман со кој се соочуваат сите даватели на логистички услуги во различните модалитети на транспорт.¹⁵⁰ Исто така, Нов Зеланд поднел допис до СТО (S/CSS/W/92) со кој ги повикал земјите-членки на СТО да постигнат прогрес во новата рунда преговори за олеснување на трговијата со логистички услуги, вклучително и на услугите за манипулација со товарот и за складирање на стоката во воздушниот сообраќај.¹⁵¹

2.3. Предлози за либерализација на трговијата со услуги поврзани со логистичките услуги

Неколку земји-членки на СТО поднеле предлози што се однесувале на услугите поврзани со логистичките услуги. Може да се издвои дописот на САД (S/CSS/W/22) кој се однесувал на дистрибутивните услуги и кој го опишал логистичкиот менаџмент како услуга блиска до дистрибутивните услуги. САД барале од земјите-членки на СТО да воведат отворен режим во дистрибутивниот сектор. Воедно, навеле дека тоа нема да биде доволно за зголемување на прометот со дистрибутивните услуги доколку не се либерализираат останатите услуги што се во врска со дистрибуцијата на стоките.¹⁵² Друг предлог на САД што е во врска со услугите поврзани со логистичките услуги се однесувал на експресната испорака (S/CSS/W/26). Под услуги за експресна испорака во овој допис се мисли на услугите што овозможуваат царински олеснувања и услугите на логистичкиот менаџмент, односно планирањето, спроведувањето, управувањето и контролата на тековите и складирањето стоки, услуги и информации од местото на отпрема до местото на допрема.¹⁵³

¹⁵⁰ See: WTO, *Communication from Switzerland, GATS 2000: Services Auxiliary to All Modes of Transport, S/CSS/W/68*, WTO, Geneva, 4 May 2001, pp. 1-2

¹⁵¹ See: WTO, *Communication from New Zealand, Negotiating Proposal for Air Transport Services, S/CSS/W/92*, WTO, Geneva, 26 June 2001, p. 1

¹⁵² See: WTO, *Communication from United States, Distribution services, S/CSS/W/22*, WTO, Geneva, 2000, pp. 1-2

¹⁵³ See: WTO, *Communication from the United States, Express Delivery Services, S/CSS/W/26*, WTO, Geneva 18 December 2000, pp. 1-2

Веќе видовме дека одредени земји, услугите за експресна испорака ги сметаат како дел од логистичкиот менаџмент. Затоа треба да се земе предвид и дописот на Европската заедница, Хонг Конг, Кина, Јапонија, Нов Зеланд, Швајцарија и САД, кои предложиле Водич за распоредување на обврските што се однесуваат на поштенските и услугите за испорака на пратките, вклучувајќи ги и услугите за експресна испорака (TN/S/W/30). Овој предлог се засновал на претпоставката дека Листата за секторска класификација на услугите содржи одредени нејасности во врска со услугите што се класифицирани како услуги за испорака на пратките. Предлагачите понудиле различни начини за јасно распоредување и преземање обврски за поголема либерализација на овие услуги. Земјите-членки можеле да се изјаснат дали поставиле врска помеѓу концесиите дадени за поштенските услуги, услугите за испорака на пратките, вклучувајќи ги тука и услугите за експресна испорака, од една страна, и концесиите за услугите што влегуваат во некоја друга категорија како што се транспортни услуги, од друга страна.¹⁵⁴

Во овој дел може уште да се издвои и дописот на Нов Зеланд за консултантските услуги (S/CSS/W/116). Според Нов Зеланд, консултантските услуги според актуелната дефиниција не ги опфаќаат сите видови консултантски услуги што постојат на светскиот пазар. Затоа, во наведениот допис предложиле земјите-членки на СТО пошироко да ги дефинираат консултантските услуги што се класифицирани како Менаџмент-консултантски услуги (CPC 865). Обврските што се преземаат за либерализација на Менаџмент-консултантските услуги да се применуваат и за консултантските услуги кои се дел од некои други услужни сектори. На пример, менаџирањето со залихите и процесирањето на нарачките можат да бидат во категоријата Менаџмент консалтинг-услугите.¹⁵⁵

Како што може да се види од претходните дописи, сите земји немале еднаков пристап кон преговорите и начините на либерализација во логистичкиот сектор. Некои земји-членки на СТО сметале дека е многу важно да се дефинира посебна категорија логистички услуги или да се направи посебна листа за логистичките услуги за да се постигне поголема либерализација, додека, пак, други

¹⁵⁴ See: WTO, Guidelines for Scheduling Commitments Concerning Postal and Courier Services, Including Express Delivery, EC; Hong Kong, China; Japan; New Zealand, Switzerland and the US, TN/S/W/30, WTO, Geneva, 17 February 2005, p. 1

¹⁵⁵ See: WTO, Communication from New Zealand, Negotiating Proposal for consulting Service, S/CSS/W/116, WTO, Geneva, 6 November 2001, p. 1

земји сметале дека и постојната класификација на услугите била преобемна. Воедно, за помалку развиените земји било полесно да ги проценат потенцијалните користи од либерализацијата на конкретен услужен сектор отколку ефектите од либерализацијата на цела група услуги. Исто така, поставената врска помеѓу логистичките услуги и услугите што се поврзани со нив дава една поопфатна слика за современиот начин на производство и трговијата со услуги, односно може да се забележи нивното преклопување како резултат на барањата на современите производни и дистрибутивни процеси. Мора да се има предвид дека предложената листа од некои земји-членки е во функција на создавање обврски за одреден збир услуги, но тоа, пак, може да се смета како ограничување на флексибилноста на другите земји-членки за преземање обврски само во оние сектори и за начините на давање услуги што се од нивни интерес или како загрозување на правната сигурност на нивните постојни обврски. Можна е и ситуација обврските преземени во еден сектор да се спротивни на владините мерки во друг поврзан сектор. Неопходно е да се води сметка за фактот дека групирањето на логистичките и нивните сродни услуги може да доведе и до несигурност во однос на обврските што земјата-членка претходно ги презела и да ја доведе во прашање примената на Листата на секторска класификација на услугите.

3. Анализа на специфичните обврски што ги презеле земјите-членки на СТО за либерализација на трговијата со логистички услуги согласно Листата на логистички услуги TN/S/W/20

Суштинската либерализација на логистичките услуги треба да донесе користи за сите членки на СТО. Истата може да се постигне само ако земјите преземат повеќе обврски во нивните Концесиски листи за намалување на ограничувањата во колку што е можно повеќе услужни сектори што ја чинат трговската логистика. Имајќи го предвид фактот дека логистичките услуги не се класифицирани како посебна категорија услуги во рамките на ГАТС, се создава потреба од идентификување и систематизација на услугите што ја чинат трговската логистика во посебна листа како основа за водење на преговорите за олеснување на трговијата со логистички услуги. Таква посебна листа на логистички

услуги е предложена во претходно споменатиот допис – TN/S/W/20 на групата „Пријатели на логистиката“.

Листата на логистички услуги, т.н. TN/S/W/20, содржи три пошироки категории логистички услуги: основни, споредни и останати логистички услуги. Во неа се дефинира секоја од категориите логистички услуги и нивните поткатегории, а онаму каде што е можно се изнесени и соодветните кодови од Класификацијата на услугите според ГАТС, изнесени во листата W/120 и кодовите од ЦКП.

Листата на логистички услуги содржи и неколку предлози за преземање дополнителни обврски согласно член XVIII од ГАТС, како што се:

- Земјите-членки на СТО треба да прифатат електронска верзија на административните трговски документи;
- Давателите на услуги имаат право да ги даваат предложените логистички услуги во комбинација во согласност со мерките што се потребни за да се спречи неконкурентско однесување и
- Земјите-членки треба да осигурат дека различните процедури и формалности, како што се: барањата за документи, царинењето на стоките, царинскиот надзор и електронското поднесување на документите нема да содржат непотребни ограничувања.¹⁵⁶

Како што може да се види, дополнителните обврски можат да придонесат за поголема ефикасност на синџирите на набавки поради правото за интегрирање на логистичките услуги, како и поради намалување на времето потребно за поднесување на документацијата и за спроведување на административните процедури и формалности.

Целосен преглед на видовите услуги содржани во Листата на логистички услуги со кодовите со кои се означени во Листата услуги на ГАТС и во Националната класификација на дејности на ОН е даден во табела 19.

¹⁵⁶ WTO, *Communication from Australia; Hong Kong, China; Liechtenstein; Mauritius; New Zealand; Nicaragua; Switzerland and the Separate Customs Territory of Taiwan, Penghu, Kinmen and Matsu, Logistics services, TN/S/W/20*, WTO, Geneva, 25 June 2004, p. 7

Табела 19: Видови логистички услуги предвидени во Листата на логистички услуги TN/S/W/20

I. ОСНОВНИ ЛОГИСТИЧКИ УСЛУГИ	
<p><u>11. Н. Логистички услуги во различните модалитети на транспорт</u></p>	<p>a. Манипулација со товарот - манипулација со контејнерите (CPC 7411) - друг вид манипулација со товарот (CPC 7419) b. Услуги на сместување и складирање (CPC 742) (вклучително* услуги на дистрибутивните центри и манипулација со материјалите и опремата, како и депонирање на т.н. контејнерски станици) c. Услуги на транспортните агенции (CPC 748) (вклучително* царинските агенциски услуги и распоредување на товарењето) d. Други логистички услуги (CPC 749) (вклучително* аутсорсинг логистички услуги, реверзибилна логистика, лизинг и изнајмување на контејнерите)</p>
II. СПОРЕДНИ ЛОГИСТИЧКИ УСЛУГИ	
<p>(1) Товарни транспортни услуги</p>	<p><u>11.А. Поморски транспортни услуги</u> (определени со преговорите за поморски транспорт) <u>11.В. Услуги на транспорт по внатрешни води</u> (определени со преговорите за поморски транспорт) <u>11.С. Воздушни транспортни услуги</u> 11.С.б. Воздушен транспорт на стоки (CPC 732) (моментално исклучени од ГАТС, изнесени во анексот за воздушни транспортни услуги) 11.С.с. Изнајмување воздухоплови со екипаж (CPC 734) (моментално исклучени од ГАТС, изнесени во анексот за воздушни транспортни услуги) <u>11.Е. Железнички транспортни услуги</u> 11.Е.б. Транспорт на стоки (CPC 7112) <u>11.Ф. Друмски транспортни услуги</u> 11.Ф.б. Транспорт на стоки (CPC 7123) 11.Ф.с. Изнајмување комерцијални возила со оператор (CPC 7124) и без оператор (CPC 83102)</p>
<p>(2) Други споредни логистички услуги</p>	<p><u>1.Ф.е. Услуги на техничко тестирање и анализа</u> (CPC 8676) <u>2.В. Услуги на испорака</u> (CPC 7512) <u>4.А. Комисионерски услуги</u> (CPC 621) <u>4.В. Продажба на големо</u> (CPC 622) <u>4.С. Продажба на мало</u> (CPC 631, 632, 6111, 6113, 6121) (вклучително* менаџирање со залихите на стоките, средување, сортирање и подредување на стоките, делење на рефусните стоки, услуги на редистрибуција и испорака на стоките) - Други придружни услуги што не се опфатени во 11.Н: CPC 743, 7113, 744 (со исклучок на 7441) и 746</p>
III. ОСТАНАТИ ЛОГИСТИЧКИ УСЛУГИ	
	<p>Компјутерски и други поврзани услуги, Услуги на пакување на стоката, Менаџмент-консултантски и сродни услуги</p>

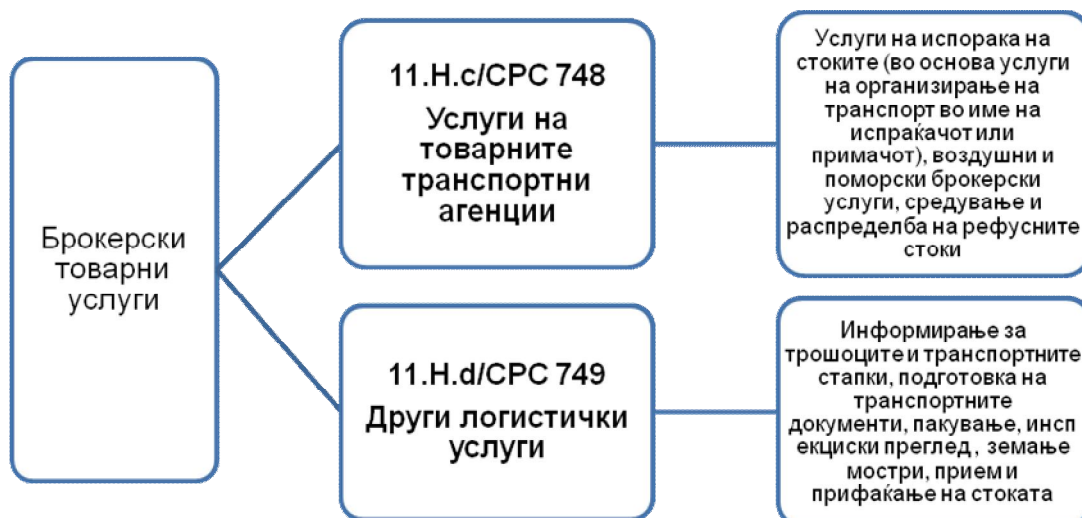
* Овие услуги не се експлицитно наведени во ЦКП, но мора да бидат експлицитно наведени во листата на концесии за поголема јасност.

Извор: Сопствен приказ на видовите логистички услуги изнесени во WTO, *Communication from Australia; Hong Kong, China; Liechtenstein; Mauritius; New Zealand; Nicaragua; Switzerland and the Separate Customs Territory of Taiwan, Penghu, Kinmen and Matsu, Logistics services, TN/S/W/20*, WTO, Geneva, 25 June 2004, pp. 5-7

3.1. Основни логистички услуги

Според Листата логистички услуги TN/S/W/20, првата категорија логистички услуги, означени како основни логистички услуги, се совпаѓаат со услугите категоризирани под шифрата 11.H од класификацијата на услуги на ГАТС – MTN.GNS/W/120, со која се означени логистичките услуги во сите модалитети на транспорт. Единствената разлика, како што може да се види и од табелата 19, е тоа што одредени услуги мора јасно да бидат наведени во Концесиските листи за да се елиминираат евентуалните недоразбирања.

Слика 9: Споредба на дефинициите на услугите класифицирани под 11.H.c и 11.H.d од MTN.GNS/W/120



Извор: Сопствен приказ врз основа на дефинициите дадени во: WTO, *Communication from Switzerland, GATS 2000: Services Auxiliary to All Modes of Transport, S/CSS/W/78*, WTO, Geneva, 4 May 2001, p. 5

Треба да се напоми дека Листата на логистички услуги TN/S/W/20 не прави јасна диференцијација на делумното поклопување на услугите на товарните транспортни агенции класифицирани под 11.H.c/CPC 748 и другите придружни логистички услуги класифицирани под 11.H.d/CPC 749. Имено, двете категории услуги во нивната дефиниција вклучуваат „брокерски товарни услуги“ иако, според

класификацијата тие треба да се исклучуваат една со друга.¹⁵⁷ Во практиката, тешко е да се направи разлика помеѓу активностите што се покриени со овие различни категории услуги. Ако, пак, внимателно се проучат, може да се види дека разликата е во тоа дали станува збор за физичко или т.н. документарно давање на услугите, како што е прикажано на сликата 9.

Според изнесените дополнувања на дефинициите за овие два начина на давање на услугите изнесени и во Листата на логистички услуги TN/S/W/20, се забележува дека услугите категоризирани под 11.H.c/CPC 748 се однесуваат на традиционалниот начин на давање шпедитерски или транспортни услуги, за разлика од услугите категоризирани под 11.H.d/CPC 749 што опфаќаат посовремени активности, како што се менаџирање со синџирот на набавки, лизинг на контејнери итн.

За да направиме поопфатен преглед на актуелните специфични обврски за основните логистички услуги што ги презеле земјите-членки на СТО, и тоа, за различните модалитети на давање услуги, можеме да ги искористиме електронските верзии од официјалните Концесиски листи на членките објавени на интернет-порталот на СТО и официјалните документи и извештаи од телата на организацијата. Преглед на земјите-членки на СТО што презеле специфични обврски за либерализација на трговијата со основни логистички услуги е даден во табелата 20, што исто така ќе послужи за понатамошната анализа на преземените обврски во овој услужен сектор.

¹⁵⁷ WTO, *Communication from Switzerland, GATS 2000: Services Auxiliary to All Modes of Transport, S/CSS/W/78*, WTO, Geneva, 4 May 2001, p. 5

Табела 20: Специфични обврски за основните логистички услуги

Земја	11.Н.а манипулација со товарот	11.Н.в услуги на сместување и складирање	11.Н.с услуги на транспорт. агенции	11.Н.д други логистички услуги	Вкупно
Албанија	X	X	X	X	4
Ерменија	X	X	X	X	4
Австрија		X	X		2
Австралија		X	X	X	3
Бенин	X	X	X	X	4
Бразил	X	X			2
Бугарија		X	X	X	3
Канада	X	X	X	X	4
Капе Верде	X	X	X		3
Кина	X	X	X	X	4
Хрватска	X	X	X	X	4
Куба	X	X			2
Еквадор	X	X	X		3
Естонија	X	X	X	X	4
ЕЗ 12		X	X	X	3
Финска		X	X	X	3
Македонија		X	X		2
Грузија	X	X	X	X	4
Гана	X	X			2
Хонг Конг	X	X	X		3
Унгарија		X			1
Исланд	X	X	X	X	4
Јапонија		X	X		2
Јордан		X	X	X	3
Кореја	X	X	X	X	4
Киргистан	X	X	X		3
Латвија	X	X	X	X	4
Лихтенштајн	X	X	X	X	4
Литванија	X	X	X	X	4
Малезија			X		1
Мексико				X	1
Молдавија	X	X	X	X	4
Непал		X			1
Нов Зеланд		X	X		2
Норвешка	X	X	X	X	4
Оман	X	X	X	X	4
Филипини	X	X	X		3
Св. Лусија				X	1
Св. Винсент				X	1
С. Арабија	X	X	X		3
Сиера Леоне	X	X	X	X	4
Сингапур			X		1
Словенија		X	X	X	3
Швајцарија	X	X	X	X	4
Тајван	X	X	X	X	4
Тајланд		X	X		2
Тонга	X	X	X	X	4
Украина	X	X	X	X	4
САД			X		1
Уругвај		X			1
Венецуела	X	X			2
Виетнам	X	X	X	X	4
ВКУПНО	32	46	42	31	151

Извор: Сопствени истражувања врз основа на концесиските листи на земјите-членки на СТО

3.1.1. Специфични обврски што ги презеле земјите-членки на СТО за либерализација на трговијата со услугите на манипулација со товарот

Анализата на специфичните обврски за услугите на манипулација со товарот покажува дека вкупно 32 земји презеле обврски со кои ќе се либерализира трговијата со услугите на манипулација со товарот (табела 20). Деталниот преглед на концесиските листи на прикажаните земји покажува дека само петнаесет од нив јасно го дефинираат обемот на обврските што ги преземаат. Притоа, девет земји, меѓу кои: Бенин, Капе Верде, Кина, Куба, Хонг Конг, Исланд, Ј. Кореја, Норвешка и Венецуела презеле обврски единствено за либерализација на трговијата со услугите на манипулација со товарот во поморскиот сообраќај. Треба да се спомене дека од наведените девет земји, обврските што ги презема Норвешка за оваа категорија услуги не се однесуваат за рефусните стоки.¹⁵⁸ Услугите на манипулација со товарот во поморскиот сообраќај во Хонг Конг смеат да ги вршат само пристанишните компании, додека преземените обврски се однесуваат единствено на услугите на организирање и надзор на истоварот/натоварот на стоките од/во пловилото, како и прием/испорака и обезбедување на товарот пред неговата испораката или по неговиот прием.¹⁵⁹ Куба, пак, презема посебни обврски за либерализација на манипулација на контејнери на контејнерските терминали на пристаништето во Хавана и на пристаништето во Мариел, од една страна, и посебни обврски за либерализација на услужните операции за испорака што се вршат на терминалите специјализирани за манипулација со отпадот.¹⁶⁰ Бенин ги додава и услугите на полнење и празнење на контејнерите на услугите на манипулација со товарот.¹⁶¹

¹⁵⁸ See: WTO, *Norway - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/66, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-41

¹⁵⁹ See: WTO, *Hong Kong, China - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/39, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-36

¹⁶⁰ See: WTO, *Republic of Cuba - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/24, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-25

¹⁶¹ See: WTO, *Benin - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/11, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-14

За разлика од претходно споменатите девет земји, Канада¹⁶² и Тонга¹⁶³ јасно ги исклучиле услугите на манипулација со товарот во поморскиот транспорт од обврските што ги презеле за либерализација на трговијата со дадената категорија услуги. Притоа, обврските што ги презела Канада се однесуваат единствено на лиценцираните застапници во царинските постапки.¹⁶⁴ Украина презела посебни специфични обврски за либерализација на услугите на манипулација со товарот во поморскиот транспорт и посебни за либерализација на услугите на манипулација со товарот во останатите видови сообраќај.¹⁶⁵ Преземените специфични обврски на Саудиска Арабија во овој услужен потсектор се однесуваат единствено на дадените услуги во поморскиот, железничкиот и воздушниот сообраќај,¹⁶⁶ додека обврските што ги презел Виетнам се однесуваат на манипулацијата со контејнери при што е исклучен авионскиот транспорт.¹⁶⁷ Тајван, како последна од петнаесетте земји што јасно го дефинирале обемот на обврските за либерализација на оваа категорија услуги, ги исклучил услугите на манипулација со товарот во воздушниот сообраќај при преземањето на обврските.¹⁶⁸ Останатите земји не ги поделиле преземените обврски за услугите на манипулација со товарот според различните видови сообраќај.

Трговскиот режим со кој се регулира трговијата со услуги на манипулација со товарот се смета за релативно либерален. Деталната анализа на концесиските листи на земјите што презеле обврски за либерализација на овој услужен потсектор покажува дека дури дванаесет земји, меѓу кои: Ерменија, Кина, Хрватска, Куба, Грузија, Ј. Кореја, Лихтенштајн, Литванија, Филипини, Швајцарија,

¹⁶² See: WTO, *Canada - Schedule of specific commitments, GATS/SC/16*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-85

¹⁶³ See: WTO, *Tonga - Schedule of specific commitments, GATS/SC/143*, WTO, Geneva, 28 January 2008, pp. 1-24

¹⁶⁴ See: WTO, *Canada - Schedule of specific commitments, GATS/SC/16*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-85

¹⁶⁵ See: WTO, *Ukraine - Schedule of specific commitments, GATS/SC/144*, WTO, Geneva, 10 March 2008, pp. 1-41

¹⁶⁶ See: WTO, *The Kingdom of Saudi Arabia - Schedule of specific commitments, GATS/SC/141*, WTO, Geneva, 29 March 2006, pp. 1-30

¹⁶⁷ See: WTO, *Viet Nam - Schedule of specific commitments, GATS/SC/142*, WTO, Geneva, 19 March 2007, pp. 1-60

¹⁶⁸ See: WTO, *The Separate Customs Territory of Taiwan, Penghu, Kinmen and Matsu - Schedule of specific commitments, GATS/SC/136*, WTO, Geneva, 15 February 2002, pp. 1-45

Тајван и Венецуела, сметале дека технички е невозможно да се даде оваа услуга според првиот начин на давање на услугите согласно ГАТС. Анализата ни покажува дека пет земји, меѓу кои: Бразил, Еквадор, Хонг Конг, Украина и Виетнам, што презеле обврски во овој потсектор не се обврзаа за првиот начин на давање на услугите. Капе Верде која, исто така, не презела обврски за првиот начин на давање на дадените услуги, единствено се обврзала дека нема да ја ограничи испораката на стоката од бокот на едно до бокот на друго пловило или на кејот, како и користењето опрема за манипулација со стоките инсталирана на бокот на бродот.¹⁶⁹ Канада го условила првиот начин на давање на услугите на манипулација со товарот според ГАТС, со тоа што за правните лица се бара комерцијално присуство, додека за физички лица е неопходно да имаат постојан престој во земјата.¹⁷⁰

Канада, исто така, го условила и вториот начин на давање на услугите на манипулација со товарот според ГАТС со комерцијалното присуство за правните лица и со постојан престој за физичките лица што вршат потрошувачка во странство на услугите на манипулација со товарот.¹⁷¹ Единствено Бразил, од сите земји што презеле обврски во овој потсектор, не се обврзал за вториот начин на давање услуги.¹⁷² Останатите земји не предвиделе никакви ограничувања за потрошувачка во странство на услугите на манипулација со товарот.

Обврските што најголем дел од земјите ги преземаат во овој услужен потсектор за третиот начин на давање на услугите ги обврзуваат без ограничувања, со исклучок на единаесет земји, што се гледа од деталната анализа на концесиските листи на земјите-членки на СТО. Бенин и Гана имаат државен монопол во овој услужен потсектор за третиот начин на давање на услугите и странски компании не можат да даваат услуги. Мора да се спомене дека Гана предвидува приватизација во овој потсектор што треба да се реализира во период од 5 до 7 години, со што ќе се либерализира трговијата со услуги на манипулација

¹⁶⁹ See: WTO, *Cape Verde - Schedule of specific commitments, GATS/SC/145*, WTO, Geneva, 16 February 2009, pp. 1-29

¹⁷⁰ See: WTO, *Canada - Schedule of specific commitments, GATS/SC/16*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-85

¹⁷¹ See: WTO, *Canada - Schedule of specific commitments, GATS/SC/16*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-85

¹⁷² See: WTO, *Brazil - Schedule of specific commitments, GATS/SC/13*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-25

со товарот по пат на комерцијално присуство.¹⁷³ Канада го условила комерцијалното присуство на странски субјекти со барање мнозинството директори да бидат канадски жители или да имаат постојан престој во Канада. Исто така, странските субјекти можат да формираат партнерства само со канадски жители или лица со постојан престој во Канада. Странските субјекти можат да вршат активности во овој услужен потсектор по пат на комерцијално присуство само ако имаат лиценца за овластени застапници во царинските постапки.¹⁷⁴ Комерцијалното присуство во Капе Верде за давање услуги на манипулација со товарот е условено со тоа што 50% од вработените во компанијата мора да бидат жители на Капе Верде и бродовите мора да бидат регистрирани во земјата.¹⁷⁵ Во Кина, комерцијално присуство во овој услужен потсектор единствено е возможно во форма на заеднички вложувања, при што е потребна државна дозвола за мнозинска странска сопственост.¹⁷⁶ Услуги на манипулација со товарот во поморскиот транспорт во Хрватска може да врши странско правно лице ако има основано компанија во земјата и доколку по пат на јавен оглас добил концесија од државата. Бројот на даватели на услуги во оваа земја може да биде ограничен во зависност од капацитетот на пристаништето.¹⁷⁷ Комерцијалното присуство во Грузија, Оман, Сиера Леоне и Виетнам во овој услужен потсектор може да се реализира единствено во форма на заеднички вложувања, со тоа што во Грузија¹⁷⁸ и во Сиера Леоне¹⁷⁹ нема ограничувања на странската сопственост, додека во

¹⁷³ See: WTO, *Ghana - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/35, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-8

¹⁷⁴ See: WTO, *Canada - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/16, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-85

¹⁷⁵ See: WTO, *Cape Verde - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/145, WTO, Geneva, 16 February 2009, pp. 1-29

¹⁷⁶ See: WTO, *China - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/19, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-38

¹⁷⁷ See: WTO, *Croatia - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/130, WTO, Geneva, 22 December 2000, pp. 1-38

¹⁷⁸ See: WTO, *Georgia - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/129, WTO, Geneva, 20 December 2000, pp. 1-35

¹⁷⁹ See: WTO, *Sierra Leone - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/105, WTO, Geneva, 30 August 1995, pp. 1-12

Оман¹⁸⁰ и во Виетнам¹⁸¹ странската сопственост се ограничува на 51% и 50% респективно. Украина и Виетнам во националните листи на концесии навеле дека ако активностите во овој услужен потсектор се од јавен интерес, мора да се побара дозвола или да се добие концесија од надлежен државен орган.

Понатамошната анализа на националните концесиски листи на земјите што презеле обврски за либерализација на овој услужен потсектор покажува дека за четвртиот начин на давање услуги најголем дел од земјите не предвиделе посебни ограничувања освен преземените хоризонтални обврски што се однесуваат на сите услужни сектори. Единствено Хонг Конг не се обврзал за четвртиот начин на давање услуги.¹⁸² Бенин, пак, има посебни барања за привремен престој на физичките лица што се вработени во компанија во камерунска сопственост како директори, извршни менаџери или специјалисти со неопходни знаења за давање на услугите,¹⁸³ додека Филипини немаат никакви ограничувања за услугите на манипулација на товарот што ги даваат странски физички лица.¹⁸⁴

3.1.2. Специфични обврски што ги презеле земјите-членки на СТО за либерализација на трговијата со услуги на сместување и складирање на стоката

Прегледот на специфичните обврски за услугите на сместување и складирање на стоката покажува дека вкупно 46 земји-членки презеле обврски во овој услужен потсектор (табела 20). Подеталната анализа на концесиските листи на овие земји покажува дека Тонга и земјите од ЕЗ-12 ги исклучиле услугите на складирање на стоките во пристаништата при преземање обврски за либерализирање на трговијата со нив. Обврските, пак, што ги презеле Бенин, Куба, Хонг Конг, Кореја и Венецуела се однесуваат единствено на услугите на

¹⁸⁰ See: WTO, *Oman - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/132, WTO, Geneva, 22 December 2000, pp. 1-24

¹⁸¹ See: WTO, *Viet Nam - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/142, WTO, Geneva, 19 March 2007, pp. 1-60

¹⁸² See: WTO, *Hong Kong, China - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/39, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-36

¹⁸³ See: WTO, *Benin - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/11, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-14

¹⁸⁴ See: WTO, *Philippines - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/70, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-29

складирање на стоката во поморскиот транспорт. Куба уште попрецизно го определила обемот на обврските, така што преземените обврски се однесуваат единствено на консигнациските складишта.¹⁸⁵ Хонг Конг во оваа категорија услуги ги смета единствено услугите на пренесување на стоката од складот до пловилата и обратно,¹⁸⁶ додека Ј. Кореја и Норвешка допрецизирале дека во овие услуги спаѓаат и услугите на депонирање на контејнерските станици. Треба да се напомни и тоа дека Ј. Кореја од преземените обврски ги исклучила земјоделските производи и производите добиени со риболов.¹⁸⁷ Специфичните обврски што ги презела Бугарија во овој услужен потсектор се однесуваат единствено на друмскиот превоз,¹⁸⁸ за разлика од С. Арабија која од преземените обврски го исклучила друмскиот превоз.¹⁸⁹ Канада презела обврски посебно за либерализација на трговијата со услуги на складирање и сместување на стоката во поморскиот транспорт, и посебно за складирањето и сместувањето во останатите видови транспорт. Обврските што ги презела за останатите видови транспорт се однесуваат само на лиценцираните царински застапници. Оваа земја бара и комерцијално присуство за правните лица и постојан престој на физичките лица за секој од начините на давање на услугите на сместување и складирање во сите видови транспорт со исклучок на поморскиот транспорт.¹⁹⁰ Македонија во овој услужен потсектор презела посебни обврски за воздушниот, друмскиот и железничкиот транспорт.¹⁹¹ Јапонија ги исклучува нафтата и нафтените производи

¹⁸⁵ See: WTO, *Republic of Cuba - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/24, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-25

¹⁸⁶ See: WTO, *Hong Kong, China - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/39, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-36

¹⁸⁷ See: WTO, *Republic of Korea - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/48, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-51

¹⁸⁸ See: WTO, *The Republic of Bulgaria - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/122, WTO, Geneva, 21 May 1997, pp. 1-33

¹⁸⁹ See: WTO, *The Kingdom of Saudi Arabia - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/141, WTO, Geneva, 29 March 2006, pp. 1-30

¹⁹⁰ See: WTO, *Canada - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/16, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-85

¹⁹¹ See: WTO, *The Former Yugoslav Republic of Macedonia - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/138, WTO, Geneva, 30 April 2004, pp. 1-32

од услугите на складирање и сместување на стоката.¹⁹² Од вкупно петнаесет земји што попрецизно го определиле овој вид услуги, единствено Украина презела посебни обврски за поморскиот и за останатите видови транспорт во овој услужен потсектор,¹⁹³ додека Уругвај од услугите на складирање и сместување на стоките ги исклучува стоките што се подложни на плаќање акциза.¹⁹⁴

Триесет и две земји-членки што се обврзале во овој услужен потсектор не презеле обврски за либерализација на трговијата со услугите на складирање и сместување на стоката според првиот начин на давање на услугите. Дваесет и четири од нив сметаат дека не постои техничка можност за прекугранично давање на услугите на сместување и складирање. Анализата на концесиските листи на земјите-членки што презеле обврски во овој услужен потсектор покажува дека четиринаесет земји, меѓу кои: Бенин, Канада, Естонија, Гана, Унгарија, Киргистан, Латвија, Молдавија, Непал, Оман, С. Арабија, Сиера Леоне, Тонга и Уругвај се обврзале дека нема да воведат ограничувања за прекугранична трговија со услуги на сместување и складирање.

Најлиберализиран е вториот начин на давање услуги на сместување и складирање на стоката. Деталниот преглед на концесиските листи на земјите-членки што презеле обврски во овој услужен потсектор покажува дека единствено Бразил не презел обврски за либерализација на потрошувачката во странство на услуги на сместување и складирање на стоката.¹⁹⁵ Исто така, треба да се спомене дека Хонг Конг не вовел никакви ограничувања за пристапот на пазарот за вториот начин на давање услуги на сместување и складирање, но затоа не презел никакви обврски во врска со националниот третман за вториот начин на давање на услугите од овој услужен потсектор.¹⁹⁶ Останатите земји-членки се обврзале дека нема да воведат никакви ограничувања за потрошувачката во странство на услугите на сместување и складирање на стоката.

¹⁹² See: WTO, *Japan - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/46, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-79

¹⁹³ See: WTO, *Ukraine - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/144, WTO, Geneva, 10 March 2008, pp. 1-41

¹⁹⁴ See: WTO, *Uruguay - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/91, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-17

¹⁹⁵ See: WTO, *Brazil - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/13, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-25

¹⁹⁶ See: WTO, *Hong Kong, China - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/39, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-36

Третиот начин на давање на услугите на сместување и складирање се смета, исто така, за прилично либерализиран. Анализата покажува дека од сите земји-членки што презеле обврски во овој услужен потсектор, само единаесет поставиле посебни услови за комерцијалното присуство на странските субјекти што даваат услуги на сместување и складирање на стоката. Единствено во Бенин постои државен монопол во овој услужен потсектор, со што се оневозможува комерцијално присуство на странски субјекти,¹⁹⁷ додека Гана се обврзала дека државниот монопол ќе го укине во период од 5 до 7 години по приемот во СТО.¹⁹⁸ Албанија¹⁹⁹ и Украина²⁰⁰ сметале дека доколку активностите што ги вршат странските субјекти се од јавен интерес, треба да се добие концесија или да се побара дозвола од надлежен државен орган. Јордан го поставил истиот услов како Албанија и Украина, и уште вовел ограничување на странската сопственост на 50% од вкупната вредност на правниот субјект.²⁰¹ Услуги на сместување и складирање во поморскиот транспорт во Хрватска може да дава странско правно лице што основало компанија во земјата и доколку по пат на јавен оглас добило концесија од државата. Бројот на даватели на услуги во оваа земја може да биде ограничен во зависност од капацитетот на пристаништето.²⁰² Македонија се обврзала дека нема да воведо никакви ограничувања на комерцијалното присуство на субјектите што даваат услуги на сместување и складирање на стоката во друмскиот транспорт, но затоа не презела никакви обврски за воздушниот и железничкиот транспорт.²⁰³ Грузија, Сиера Леоне и Виетнам дозволиле комерцијално присуство единствено во форма на заеднички

¹⁹⁷ See: WTO, *Benin - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/11, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-14

¹⁹⁸ See: WTO, *Ghana - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/35, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-8

¹⁹⁹ See: WTO, *Albania - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/131, WTO, Geneva, 22 November 2000, pp. 45-46

²⁰⁰ See: WTO, *Ukraine - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/144, WTO, Geneva, 10 March 2008, pp. 1-41

²⁰¹ See: WTO, *The Hashemite Kingdom of Jordan - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/128, WTO, Geneva, 15 December 2000, pp. 1-41

²⁰² See: WTO, *Croatia - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/130, WTO, Geneva, 22 December 2000, pp. 1-38

²⁰³ See: WTO, *The Former Yugoslav Republic of Macedonia - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/138, WTO, Geneva, 30 April 2004, pp. 1-32

вложувања. Тајланд дозволува комерцијално присуство единствено во форма на друштво со ограничена одговорност, при што странската сопственост не смее да надмине 49% и бројот на странски акционери не смее да биде поголем од бројот на домашните акционери.²⁰⁴ Ограничувања на странската сопственост при комерцијално присуство вовеле и Оман – до 51%²⁰⁵ и Непал – до 51%, при што се обврзале дека од 2012 година странската сопственост може да биде и до 80% од вредноста на претпријатието.²⁰⁶

Понатамошната анализа на националните концесиски листи на земјите што презеле обврски за либерализација на овој услужен потсектор покажува дека за четвртиот начин на давање услуги, најголем дел од земјите не предвиделе посебни ограничувања за услугите на сместување и складирање на стоките освен преземените хоризонтални обврски што се однесуваат на сите услужни сектори. Единствено Хонг Конг и Унгарија не се обврзале за четвртиот начин на давање услуги.²⁰⁷ Бенин, пак, има посебни барања за привремен престој на физичките лица што се вработени во компанија во камерунска сопственост како директори, извршни менаџери или специјалисти со неопходни знаења за давање на услугите,²⁰⁸ додека Филипини немаат никакви ограничувања за услугите на сместување и складирање на стоките.²⁰⁹

²⁰⁴ See: WTO, *Thailand - Schedule of specific commitments, GATS/SC/85*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-53

²⁰⁵ See: WTO, *Oman - Schedule of specific commitments, GATS/SC/132*, WTO, Geneva, 22 December 2000, pp. 1-24

²⁰⁶ See: WTO, *The Kingdom of Nepal - Schedule of specific commitments, GATS/SC/139*, WTO, Geneva, 30 August 2004, pp. 1-28

²⁰⁷ See: WTO, *Hong Kong, China - Schedule of specific commitments, GATS/SC/39*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-36 and: WTO, *Hungary - Schedule of specific commitments, GATS/SC/40*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-33

²⁰⁸ See: WTO, *Benin - Schedule of specific commitments, GATS/SC/11*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-14

²⁰⁹ See: WTO, *Philippines - Schedule of specific commitments, GATS/SC/70*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-29

3.1.3. Специфични обврски што ги презеле земјите-членки на СТО за либерализација на трговијата со услугите што ги даваат товарните транспортни агенции

Анализата на преземените обврски за либерализација на трговијата со услуги што ги даваат товарните транспортни агенции покажува дека вкупно 42 земји во нивните Концесиски листи изнеле обврски во овој услужен потсектор. Половината од нив попрецизно го определиле опсегот на услугите за кои преземаат обврски. Бенин, Хонг Конг, Малезија, Нов Зеланд и Сингапур ги ограничиле преземените обврски само на услугите што ги даваат поморските транспортни агенции. Хонг Конг попрецизно ги дефинирал услугите на царинење на стоките, како: спроведување царински формалности во врска со увозот, извозот и транзитот на стоки за трети лица, без разлика дали е тоа главната активност на услужниот оператор или само дел од неговата главна активност. Агенциски услуги во поморскиот транспорт, пак, ги чинат услугите на застапување при продажба на една или повеќе превозни линии на транспортните компании, подготовка на бродот за отпрема и преземање на товарот за сметка на трети лица.²¹⁰ На ист начин како и Хонг Конг, Малезија ги допрецизирала агенциските услуги во поморскиот транспорт.²¹¹ Македонија и Саудиска Арабија презеле обврски во друмскиот, железничкиот и воздушниот сообраќај,²¹² додека Литванија во поморскиот, железничкиот и друмскиот сообраќај.²¹³ Преземените обврски на САД и Јапонија се однесуваат на дел од агенциските услуги што е во врска со застапувањето во царинските постапки.²¹⁴ Канада, Капе Верде, Кина и Ј. Кореја презеле посебни обврски за услугите на транспортните агенции во поморскиот транспорт, посебни

²¹⁰ See: WTO, *Hong Kong, China - Schedule of specific commitments, GATS/SC/39*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-36

²¹¹ See: WTO, *Malaysia - Schedule of specific commitments, GATS/SC/52*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-60

²¹² See: WTO, *The Former Yugoslav Republic of Macedonia - Schedule of specific commitments, GATS/SC/138*, WTO, Geneva, 30 April 2004, pp. 1-32 and: WTO, *The Kingdom of Saudi Arabia - Schedule of specific commitments, GATS/SC/141*, WTO, Geneva, 29 March 2006, pp. 1-30

²¹³ See: WTO, *Lithuania - Schedule of specific commitments, GATS/SC/133*, WTO, Geneva, 21 December 2001, pp. 1-26

²¹⁴ See: WTO, *The United States of America - Schedule of specific commitments, GATS/SC/90*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-77 and: WTO, *Japan - Schedule of specific commitments, GATS/SC/46*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-79

обврски за оваа категорија услуги во другите видови транспорт. Анализата покажува дека Украина и Виетнам, при преземањето на обврските, на услугите на транспортните агенции ги додале и услугите на застапување во царинските постапки.²¹⁵ На крај, уште ќе споменеме дека Филипини преземените обврски ги ограничиле единствено на агенциските услуги на продажба на товарот.²¹⁶

Анализата на преземените обврски за првиот начин на давање на услугите што ги вршат транспортните агенции, вклучително и услугите на застапување во царинските постапки, ни дава право да заклучиме дека станува збор за прилично високо ниво на либерализација. Притоа, пет земји, меѓу кои Кина – за услугите на царинење во поморскиот транспорт,²¹⁷ Литванија – за агенциските услуги во железничкиот транспорт,²¹⁸ Јапонија, Ј. Кореја, САД и Виетнам сметале дека не постои техничка можност за прекугранична трговија на услугите што ги определиле во овој услужен потсектор. Само осум земји, и тоа: Капе Верде – само за услугите на царинење на стоките, Еквадор, Македонија, Грузија, Хонг Конг, Јордан, Тајланд и Украина не презеле обврски дека ќе ја либерализираат прекуграничната трговија со овие услуги. Ерменија и Канада ја условиле прекуграничната трговија со тоа што овие услуги мора да ги врши лиценциран застапник во царинските постапки, додека првиот начин на давање услуги на транспортните агенции се условува со комерцијално присуство од страна на следните земји-членки: Бугарија, Канада, Филипини и Словенија. Сите останати земји се обврзале дека нема да воведат никакви ограничувања за прекугранично давање на услугите што ги вршат транспортните агенции и услугите на застапување во царинските постапки.

Користењето на услугите што ги даваат товарните транспортни агенции во странство е најлиберализираниот начин на давање на овие услуги. Речиси сите земји, со исклучок на Бугарија, Канада, Хонг Конг и Јапонија, се обврзале дека нема да воведат никакви ограничувања за вториот начин на давање на услугите. Притоа, Јапонија смета дека технички е невозможно да се дадат овие услуги

²¹⁵ See: WTO, *Ukraine - Schedule of specific commitments, GATS/SC/144*, WTO, Geneva, 10 March 2008, pp. 1-41 and: WTO, *Viet Nam - Schedule of specific commitments, GATS/SC/142*, WTO, Geneva, 19 March 2007, pp. 1-60

²¹⁶ See: WTO, *Philippines - Schedule of specific commitments, GATS/SC/70*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-29

²¹⁷ See: WTO, *China - Schedule of specific commitments, GATS/SC/19*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-38

²¹⁸ See: WTO, *Lithuania - Schedule of specific commitments, GATS/SC/133*, WTO, Geneva, 21 December 2001, pp. 1-26

според вториот модалитет на ГАТС.²¹⁹ Бугарија и Канада го условиле користењето на овие услуги во странство со комерцијално присуство на странските субјекти. Канада уште додава дека странскиот субјект мора да има лиценца за застапување во царинските постапки.²²⁰ Единствено Хонг Конг не презел никакви обврски за примена на принципот на национален третман за вториот начин на давање на овие услуги.²²¹

Детален преглед на концесиските листи на земјите-членки на СТО покажува дека постојат различни ограничувања во однос на преземените обврски за комерцијалното присуство на странски товарни транспортни агенции кај земјите-членки на СТО. Македонија не презела никакви обврски за либерализација на комерцијалното присуство на странски товарни транспортни агенции во воздушниот и железничкиот сообраќај.²²² Капе Верде не презел обврски за услугите на царинење на стоки, додека странските субјекти што даваат шпедитерските услуги во поморскиот транспорт ги условува половината од вработените да бидат домашни жители.²²³ Ерменија и Канада напмнале дека царинењето на стоките може да го вршат единствено лиценцирани царински застапници. Канада дополнително го условила комерцијалното присуство со тоа што странските товарни транспортни агенции мора да се основани во Канада и мнозинството на директори мора да бидат канадски жители или да имаат постојан престој во Канада. Партнерствата можат единствено да се формираат со лица кои се канадски жители или имаат постојан престој во Канада.²²⁴ Во Бугарија, странски субјект може да ги дава овие услуги само преку отворање филијала, и тоа, со

²¹⁹ See: WTO, *Japan - Schedule of specific commitments, GATS/SC/46*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-79

²²⁰ See: WTO, *The Republic of Bulgaria - Schedule of specific commitments, GATS/SC/122*, WTO, Geneva, 21 May 1997, pp. 1-33 and: WTO, *Canada - Schedule of specific commitments, GATS/SC/16*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-85

²²¹ See: WTO, *Hong Kong, China - Schedule of specific commitments, GATS/SC/39*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-36

²²² See: WTO, *The Former Yugoslav Republic of Macedonia - Schedule of specific commitments, GATS/SC/138*, WTO, Geneva, 30 April 2004, pp. 1-32

²²³ See: WTO, *Cape Verde - Schedule of specific commitments, GATS/SC/145*, WTO, Geneva, 16 February 2009, pp. 1-29

²²⁴ See: WTO, *Canada - Schedule of specific commitments, GATS/SC/16*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-85

учество на странски капитал до 49%.²²⁵ Хрватска го условила комерцијалното присуство на товарните транспортни агенции во поморскиот транспорт со добивање концесија од пристанишните власти по пат на јавен оглас. Бројот на даватели на услуги е ограничен во зависност од капацитетот на пристаништето.²²⁶

Грузија, Сиера Леоне и Виетнам дозволиле комерцијално присуство за давање на овој вид услуги единствено во форма на заеднички вложувања со тоа што Виетнам ја ограничил странската сопственост на 51% од вредноста на претпријатието со обврска да се укине ова ограничување по истекот на седум години од приемот во СТО.²²⁷ За разлика од нив, агенциските и шпедитерските услуги во поморскиот транспорт, во Ј. Кореја може да се дадат и во форма на заеднички вложувања и преку основање акционерски друштва во целосна странска сопственост.²²⁸ Јордан ја ограничил странската сопственост на 50% од вкупниот капитал на товарните транспортни агенции.²²⁹ Во Литванија, основањето агенции во поморскиот транспорт е условено со познавање на литванскиот јазик од страна на управителот на транспортната агенција.²³⁰ Малезија дозволува комерцијално присуство во форма на претставништво, регионална канцеларија или заеднички вложувања со минимално учество на малезиски субјекти од 30% во вкупната вредност на претпријатието.²³¹ Комерцијално присуство на товарни транспортни агенции во Тајланд може да се реализира единствено во форма на ДОО, при што странската сопственост не смее да биде повеќе од 49% од вкупната вредност на друштвото, а бројот на странски вложувачи не смее да го надминува

²²⁵ See: WTO, *The Republic of Bulgaria - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/122, WTO, Geneva, 21 May 1997, pp. 1-33

²²⁶ See: WTO, *Croatia - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/130, WTO, Geneva, 22 December 2000, pp. 1-38

²²⁷ See: WTO, *Viet Nam - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/142, WTO, Geneva, 19 March 2007, pp. 1-60

²²⁸ See: WTO, *Republic of Korea - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/48, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-51

²²⁹ See: WTO, *The Hashemite Kingdom of Jordan - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/128, WTO, Geneva, 15 December 2000, pp. 1-41

²³⁰ See: WTO, *Lithuania - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/133, WTO, Geneva, 21 December 2001, pp. 1-26

²³¹ See: WTO, *Malaysia - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/52, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-60

бројот на домашни вложувачи.²³² Комерцијално присуство на субјектите што вршат застапување пред царинскиот орган во САД е овозможено преку основање корпорација, здружение или партнерство, при што барем еден член мора да има лиценца за застапување, а истата може да се издаде само на американски државјани.²³³ Украина издава посебни дозволи за услугите од јавен карактер што ги даваат товарните транспортни агенции по пат на комерцијално присуство.²³⁴

Мора да се издвои Кина која мошне прецизно го дефинира комерцијалното присуство во овој услужен потсектор, па така, за странските субјекти што даваат услуги на царинење стоки и агенциски услуги во поморски транспорт дозволува комерцијално присуство единствено во форма на заеднички вложувања со максимално учество на странскиот капитал од 49%, додека за шпедитерските услуги се овозможува основање подружници во целосна странска сопственост. Шпедитерските услуги во Кина можат да се даваат и во форма на заеднички вложувања со минимум учество на странскиот субјект од 1 милион американски долари и со можност за работа на субјектот до 20 години од почетокот на вложувањето. По една година од работењето во форма на заеднички вложувања, субјектите што даваат шпедитерски услуги можат да формираат и филијали, при што за секоја филијала, странскиот субјект треба да вложи уште 120 илјади американски долари капитал. По две години работа, пак, странскиот субјект може да направи уште едно заедничко вложување.²³⁵

Понатамошната анализа на националните концесиски листи на земјите што презеле обврски за либерализација на овој услужен потсектор покажува дека за четвртиот начин на давање услуги, најголем дел од земјите не предвиделе посебни ограничувања за услугите што ги даваат товарните транспортни агенции, освен преземените хоризонтални обврски што се однесуваат на сите услужни сектори. Единствено Хонг Конг не се обврзал за четвртиот начин на давање

²³² See: WTO, *Thailand - Schedule of specific commitments, GATS/SC/85*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-53

²³³ See: WTO, *The United States of America - Schedule of specific commitments, GATS/SC/90*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-77

²³⁴ See: WTO, *Ukraine - Schedule of specific commitments, GATS/SC/144*, WTO, Geneva, 10 March 2008, pp. 1-41

²³⁵ See: WTO, *China - Schedule of specific commitments, GATS/SC/19*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-38

услуги.²³⁶ Бенин, пак, има посебни барања за привремен престој на физичките лица што се вработени во компанија во камерунска сопственост како директори, извршни менаџери или специјалисти со неопходни знаења за давање на услугите,²³⁷ додека Филипини немаат никакви ограничувања за услугите на сместување и складирање на стоките.²³⁸

3.1.4. Специфични обврски што ги презеле земјите-членки на СТО за либерализација на трговијата со други логистички услуги – СРС 749

Анализата на специфичните обврски што ги презеле земјите-членки на СТО за либерализација на трговијата со основни логистички услуги ја завршуваме со обврските преземени во услужниот потсектор – други логистички услуги. Како што може да се види и од табелата 20, вкупно 31 земји-членки презеле обврски за либерализација на трговијата со други логистички услуги. Најголемиот дел од нив јасно ги дефинирале услугите за кои презеле специфични обврски, а само 8 земји, меѓу кои: Хрватска, Финска, Исланд, Латвија, Молдавија, Норвешка, Оман и Сиера Леоне не навеле прецизно за кои услуги од другите логистички услуги се однесуваат преземените обврски. Најголем дел од земјите презеле обврски единствено за инспекција на товарот како дел од другите логистички услуги. Тука може да ги споменеме: Албанија, Ерменија, Австралија, Естонија, ЕЗ-12, Литванија, Словенија и Украина, со тоа што Албанија дава посебни дозволи доколку станува збор за услуги од јавен карактер,²³⁹ а обврските што ги презела Австралија не се однесуваат на инспекцијата на стоките во поморскиот транспорт.²⁴⁰ Бугарија, Лихтенштајн, Швајцарија и Тајван ги исклучиле услугите на локално преземање и испорака од преземените обврски за другите логистички

²³⁶ See: WTO, *Hong Kong, China - Schedule of specific commitments, GATS/SC/39*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-36

²³⁷ See: WTO, *Benin - Schedule of specific commitments, GATS/SC/11*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-14

²³⁸ See: WTO, *Philippines - Schedule of specific commitments, GATS/SC/70*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-29

²³⁹ See: WTO, *Albania - Schedule of specific commitments, GATS/SC/131*, WTO, Geneva, 22 November 2000, pp. 1-46

²⁴⁰ See: WTO, *Australia - Schedule of specific commitments, GATS/SC/6*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-57

услуги. Обврските што ги презема Бенин се однесуваат на другите логистички услуги што ги вршат шпедитерските претпријатија,²⁴¹ додека обврските на Мексико се однесуваат само на услугите на мерење на товарот.²⁴² Канада го исклучила поморскиот транспорт од преземените обврски за другите логистички услуги,²⁴³ за разлика од Ј. Кореја која, пак, презела обврски за услугите на закуп, лизинг или продажба на пловила во поморскиот транспорт.²⁴⁴ Кина и тука јасно го дефинирала обемот на услугите за кои презела обврски, при што во другите логистички услуги ги вклучила: услугите на техничко тестирање и анализа, како и инспекцијата на стоките од кои ја исклучува законската инспекција.²⁴⁵ Обврските што ги презела Грузија се однесуваат на давањето информации за трошоците и транспортните стапки и на вршењето инспекциски прегледи на стоките.²⁴⁶ Јордан ги ограничил преземените обврски на инспекциските прегледи на стоките во поморскиот транспорт, на услугите на пакување и распакување на стоките и на инспекцијата на стоките во другите видови транспорт со исклучок на инспекцијата што се врши за утврдување на царинската вредност на стоката при увоз.²⁴⁷ Виетнам е, исто така, една од земјите што прецизно ги утврдиле услугите од овој услужен потсектор за кој преземаат обврски. Така, како други логистички услуги во нивната национална концесиска листа влегуваат: услугите на пресметка на трошоци, застапничките услуги, инспекцијата на стоки, мерењето и сортирањето, примањето и прифаќањето на стоката, подготовката на транспортни документи, при што се

²⁴¹ See: WTO, *Benin - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/11, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-14

²⁴² See: WTO, *Mexico - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/56, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-57

²⁴³ See: WTO, *Canada - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/16, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-85

²⁴⁴ See: WTO, *Republic of Korea - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/48, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-51

²⁴⁵ See: WTO, *China - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/19, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-38

²⁴⁶ See: WTO, *Georgia - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/129, WTO, Geneva, 20 December 2000, pp. 1-35

²⁴⁷ See: WTO, *The Hashemite Kingdom of Jordan - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/128, WTO, Geneva, 15 December 2000, pp. 1-41

наведува дека сите услуги се вршат за сметка на сопственикот на стоката.²⁴⁸ Карипските Острови Св. Лусија и Св. Винсент ја ограничиле примената на преземените обврски само на услугите на т.н. транс-испорака на стоките и логистичките услуги што се даваат во слободните зони.²⁴⁹

Прегледот на обврските преземени во овој услужен потсектор покажува дека прекуграничната трговија со други логистички услуги е прилично либерализирана. Три земји, меѓу кои САД, Украина и Хрватска, не презеле обврски за првиот начин на давање услуги, затоа што сметале дека технички е невозможно да се оствари прекугранична трговија со други логистички услуги, со тоа што Хрватска тука ги исклучила услугите на подготовка на транспортните документи.²⁵⁰ Виетнам се обврзал дека нема да воведи ограничувања единствено за услугите на застапување со трети лица, а по истекот на 7 години од приемот во СТО оваа обврска ќе ја прошири и на другите логистички услуги.²⁵¹ Јордан не се обврзал единствено за инспекциските услуги во поморскиот транспорт на стоки.²⁵² Бугарија сметала дека прекугранична трговија може да се оствари ако претходно постои комерцијално присуство на странските субјекти,²⁵³ додека Канада покрај со комерцијално присуство, прекуграничната трговија ја условила и со присуство на физички лица.²⁵⁴ Претходните две земји ги поставиле истите услови и за вториот начин на давање други логистички услуги. Сите останати земји-членки што презеле обврски за либерализација на трговијата со други логистички услуги не

²⁴⁸ See: WTO, *Viet Nam - Schedule of specific commitments, GATS/SC/142*, WTO, Geneva, 19 March 2007, pp. 1-60

²⁴⁹ See: WTO, *Saint Lucia - Schedule of specific commitments, GATS/SC/73*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-8 and: WTO, *Saint Vincent and the Grenadines - Schedule of specific commitments, GATS/SC/74*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-8

²⁵⁰ See: WTO, *Croatia - Schedule of specific commitments, GATS/SC/130*, WTO, Geneva, 22 December 2000, pp. 1-38

²⁵¹ See: WTO, *Viet Nam - Schedule of specific commitments, GATS/SC/142*, WTO, Geneva, 19 March 2007, pp. 1-60

²⁵² See: WTO, *The Hashemite Kingdom of Jordan - Schedule of specific commitments, GATS/SC/128*, WTO, Geneva, 15 December 2000, pp. 1-41

²⁵³ See: WTO, *The Republic of Bulgaria - Schedule of specific commitments, GATS/SC/122*, WTO, Geneva, 21 May 1997, pp. 1-33

²⁵⁴ See: WTO, *Canada - Schedule of specific commitments, GATS/SC/16*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-85

вовеле никакви ограничувања во нивната примена за првиот и за вториот начин на давање на услугите според ГАТС.

Деталниот преглед на концесиските листи на земјите-членки на СТО покажува дека постојат различни ограничувања во однос на преземените обврски за комерцијалното присуство на субјектите што даваат други логистички услуги кај земјите-членки на СТО. Други логистички услуги во Канада можат да даваат единствено лиценцирани царински застапници, при што странските субјекти мора да регистрираат правно лице во земјата со мнозинство канадски директори, додека партнерства може да се формираат само со лица кои се канадски жители или имаат постојан престој во Канада.²⁵⁵ Во Бугарија, странски субјект може да ги дава овие услуги само преку отворање на филијала, и тоа, со учество на странски капитал до 49%.²⁵⁶ Хрватска го условила комерцијалното присуство на субјектите што даваат други логистички услуги во поморскиот транспорт со добивање концесија од пристанишните власти по пат на јавен оглас. Бројот на даватели на услуги е ограничен во зависност од капацитетот на пристаништето.²⁵⁷

Грузија, Сиера Леоне и Виетнам дозволиле комерцијално присуство за овој вид услуги единствено во форма на заеднички вложувања со тоа што Виетнам ја ограничил странската сопственост на 49% од вредноста на претпријатието со обврска да го укине ограничувањето по истекот на четири години од приемот во СТО.²⁵⁸ За разлика од нив, другите логистички услуги во поморскиот транспорт, во Ј. Кореја може да се дадат и во форма на заеднички вложувања и преку основање акционерски друштва во целосна странска сопственост.²⁵⁹ Јордан ја ограничил странската сопственост на субјектите што даваат дополнителни логистички услуги на 50% од вкупниот капитал. Дополнителен услов е тоа што субјектите што вршат инспекција на стоките мора да имаат дозвола за вршење инспекциски работи и

²⁵⁵ See: WTO, *Canada - Schedule of specific commitments, GATS/SC/16*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-85

²⁵⁶ See: WTO, *The Republic of Bulgaria - Schedule of specific commitments, GATS/SC/122*, WTO, Geneva, 21 May 1997, pp. 1-33

²⁵⁷ See: WTO, *Croatia - Schedule of specific commitments, GATS/SC/130*, WTO, Geneva, 22 December 2000, pp. 1-38

²⁵⁸ See: WTO, *Viet Nam - Schedule of specific commitments, GATS/SC/142*, WTO, Geneva, 19 March 2007, pp. 1-60

²⁵⁹ See: WTO, *Republic of Korea - Schedule of specific commitments, GATS/SC/48*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-51

директорот задолжително мора да биде државјанин на Јордан.²⁶⁰ Ограничување на странската сопственост на 51% од вредноста на субјектот што дава други логистички услуги постои и кај Оман.²⁶¹

Кина и тука прецизно го дефинирала комерцијалното присуство на субјектите што даваат услуги на техничко тестирање и анализа, како и инспекциски услуги. Така, комерцијално присуство во форма на заеднички вложувања се условува со вршење инспекциска дејност повеќе од три години во матичната земја и минимален влог од 350.000 американски долари. Дозволено е и комерцијално присуство во форма на подружници во целосна сопственост на странски субјекти.²⁶² Св. Винсет вршат посебни контроли на странските субјекти што даваат т.н. услуги на транс-испорака и на услугите што се даваат во слободните зони и имаат контрола на девизните трансакции на овие субјекти. Тие имаат ограничување и во примената на националниот третман за странските субјекти, така што за нив се воведува данок на примања.²⁶³ Мексико, пак, го условил комерцијалното присуство на субјектите што вршат услуги на мерење на товарот со ограничување на странските вложувања до 49% и со посебно одобрение од Министерството за надворешни работи врз чија основа Министерството за транспорт и врски издава концесија. Мексико има одредени ограничувања и во националниот третман на странските субјекти, па така, при давање концесии предност имаат мексиканските претпријатија. Добиената концесија не смее да се пренесува, да се става под хипотека или да се отуѓува на странски влади или држави, или понатаму на истата да ѝ се приклучуваат други партнери.²⁶⁴

Понатамошната анализа на националните концесиски листи на земјите што презеле обврски за либерализација на овој услужен потсектор покажува дека за четвртиот начин на давање услуги најголем дел од земјите немаат предвидено посебни ограничувања за услугите што ги даваат товарните транспортни агенции

²⁶⁰ See: WTO, *The Hashemite Kingdom of Jordan - Schedule of specific commitments, GATS/SC/128*, WTO, Geneva, 15 December 2000, pp. 1-41

²⁶¹ See: WTO, *Oman - Schedule of specific commitments, GATS/SC/132*, WTO, Geneva, 22 December 2000, pp. 1-24

²⁶² See: WTO, *China - Schedule of specific commitments, GATS/SC/19*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-38

²⁶³ WTO, *Saint Vincent and the Grenadines - Schedule of specific commitments, GATS/SC/74*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-8

²⁶⁴ See: WTO, *Mexico - Schedule of specific commitments, GATS/SC/56*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-57

освен преземените хоризонтални обврски што се однесуваат на сите услужни сектори. Бенин има посебни барања за привремен престој на физичките лица што се вработени во компанија во камерунска сопственост како директори, извршни менаџери или специјалисти со неопходни знаења за давање на услугите,²⁶⁵ додека директорите во странските субјекти во Јордан мора да бидат државјани на Јордан.²⁶⁶

На крајот на анализата на специфичните обврски што ги преземаат земјите-членки на СТО за либерализација на основните логистички услуги ќе споменеме дека постои еден исклучок од правилото за најповластена нација што се однесува на логистичките транспортни услуги за сите модалитети на транспорт и еден исклучок од ова правило само за поморскиот и речниот транспорт на стока. Првиот исклучокот се однесува на услугите на сместување и складирање на стоката, шпедитерските услуги, услугите на контејнерските станици и депоа, како и на меѓународниот превоз на стока со камиони, со намера да се обезбеди реципрочна либерализација на трговијата со овие услуги преку потпишување билатерални договори, во услови кога не постои можност за либерализација на мултилатерално ниво. Овој исклучок од примена на принципот на најповластена нација важи на неограничен рок, но јасно се наведува дека ситуацијата постојано ќе се ревидира. Вториот исклучок од МФН статусот се однесува на услугите на манипулација и складирање на стоката во поморскиот и речниот транспорт. Со овој исклучок, исто така, се обезбедува реципрочна либерализација на трговијата со овие услуги преку потпишување билатерални договори.²⁶⁷

3.2. Споредни и останати логистички услуги

Листата на логистички услуги TN/S/W/20, како што може да се види и од табелата 19, покрај основните логистички услуги, содржи уште две дополнителни категории логистички услуги, и тоа, споредните и останатите логистички услуги. Комплетна анализа на нивото на либерализација на трговијата со логистички

²⁶⁵ See: WTO, *Benin - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/11, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1-14

²⁶⁶ See: WTO, *The Hashemite Kingdom of Jordan - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/128, WTO, Geneva, 15 December 2000, pp. 1-41

²⁶⁷ WTO, *Logistics services, Note by secretariat*, S/C/W/317, WTO, Geneva, 10 June 2010, p. 19

услуги согласно преземените обврски на земјите-членки на СТО во националните концесиски листи би имале ако се земат предвид и обврските што се преземени и за овие 2 поткатегории логистички услуги. За таа цел, во овој труд ќе се прегледаат официјалните документи што ги објавува Советот за трговија со услуги во рамките на СТО во кој на систематизиран начин се изнесени обврските што ги преземаат земјите-членки за либерализација на трговијата со споредните и останатите логистички услуги.

3.2.1. Либерализација на трговијата со споредни логистички услуги согласно обврските преземени во концесиските листи

Споредните логистички услуги, како што може да се види од Листата на логистички услуги TN/S/W/20 (табела 19), се поделени во две поткатегории услуги: товарни транспортни услуги што треба да ги изврши давателот на интегрираните логистички услуги, класифицирани под шифра 11 (транспортни услуги), како и дополнителна листа на „други споредни логистички услуги“ со која се покриени услугите на дистрибуција на стоките, испорака на стоките, услугите на тестирање и техничка анализа на стоките итн.

Анализата на специфичните обврски што ги преземаат земјите-членки на СТО, согласно Листата на логистички услуги за либерализација на трговијата со споредни логистички услуги, претставува сложен и обемен процес, затоа што се опфатени голем број услуги и постојат многу документи објавени од СТО во кои се изнесени обврските за секоја од земјите-членки и за секоја од услужните активности што се дел од споредните логистички услуги. Токму затоа, тука ќе биде изнесена листа на споредните логистички услуги согласно TN/S/W/20 и документите што можат да се користат за утврдување и понатамошна анализа на специфичните обврски за либерализација на трговијата со услуги од утврдениот услужен сектор/потсектор. Притоа, заради горенаведените причини, тука нема да се направи поединечна анализа на специфичните обврски што ги преземаат земјите-членки на СТО за секоја од услугите што е дел од споредните логистички услуги согласно листата TN/S/W/20, туку ќе се изнесат најрелевантните документи што ги објавила СТО за овој услужен сектор и што можат да се искористат за многу подлабока анализа на либерализацијата на трговијата со споредни логистички услуги (табела 21).

Табела 21: Преглед на документите издадени од СТО каде што е направена анализа на специфичните обврски што ги преземаат земјите-членки на СТО за либерализација на трговијата со споредни логистички услуги согласно листата TN/S/W/20

Сектор/потсектор	Документ од СТО во кој се изнесени обврските
(1) Товарни транспортни услуги	
<u>11.А. Поморски транспортни услуги</u>	WTO, S/C/W/315, p. 35-43
<u>11.В. Услуги на транспорт по внатрешни води</u>	WTO, S/C/W/317, p. 20-21
<u>11.С. Воздушни транспортни услуги</u>	
b. Воздушен транспорт на стоки	WTO, S/C/W/59, p. 14-18,
c. Изнајмување воздухоплови со екипаж	WTO, S/C/W/270, p. 16, 35, 60
e. Дополнителни услуги при воздушен транспорт на стоки	
<u>11.Е. Железнички транспортни услуги</u>	
b. Железнички транспорт на стоки	WTO, S/C/W/61, p. 10-13*
c. Услуги на туркање или влечење	
e. Дополнителни услуги при железнички транспорт на стоки	
<u>11.Ф. Друмски транспортни услуги</u>	
b. Друмски транспорт на стоки	WTO, S/C/W/324, p. 44-45
c. Изнајмување возила со оператор (возач) и без оператор	WTO, S/C/W/324 corr.1, p. 1
e. Дополнителни услуги при друмски транспорт на стоки	
(2) Други споредни логистички услуги	
<u>11.Ф.е. Услуги на техничко тестирање и анализа</u>	WTO, S/C/W/317, p. 22
<u>2.В. Услуги на испорака</u>	WTO, S/C/W/319, p. 5-7
<u>4.А. Комисионерски услуги</u>	
<u>4.В. Продажба на големо</u>	WTO, S/C/W/326, p. 6-9
<u>4.С. Продажба на мало</u>	

* Со оглед на тоа дека овој документ е од 1998 година, треба да се напоми дека во меѓувреме следните земји дополнително презеле специфични обврски: Кина, Грузија, Киргистан, Молдавија, С. Арабија, Тајван, Украина и Виетнам за потсекторот 11.Е.б., Грузија, Молдавија, Киргистан и С. Арабија за потсекторот 11.Е.с., како и Хрватска, Киргистан, Молдавија, С. Арабија и Молдавија за потсекторот 11.Е.е.

Извор: Сопствени истражувања

3.2.2. Либерализација на трговијата со останати логистички услуги согласно обврските преземени во концесиските листи

Останатите логистички услуги, како што може да се види од Листата на логистички услуги TN/S/W/20 (табела 19), ги чинат следните поткатегории услуги: компјутерски и други поврзани услуги, услугите на пакување на стоката и менаџмент-консултантските и другите услуги.

Анализата на специфичните обврски што ги преземаат земјите-членки на СТО согласно Листата на логистички услуги за либерализација на трговијата со останати логистички услуги е процес што се состои од утврдување на обемот на наведените поткатегории услуги што е опфатен во категоријата логистички услуги и точно определување на обемот на услугите што се дел од логистичкиот сектор за кој земјите-членки на СТО презеле специфични обврски. Овој процес бара посебно внимание и третман за да може темелно да се изврши анализа на степенот на либерализација на останатите логистички услуги за секоја земја и посебно за секој од начините на давање услуги, онака како што тоа го направивме за основните логистички услуги. Тука можеме да споменеме и да посочиме неколку документи објавени од СТО во кои се изнесени обврските за секоја од земјите-членки на СТО и за секоја од услужните активности што се дел од споредните логистички услуги. Така, во овој дел од трудот ќе ги споменеме официјалните документи на СТО што можат да се користат за утврдување и понатамошна подлабока анализа на специфичните обврски за либерализација на трговијата со услуги од утврдениот услужен сектор/потсектор како дел од останатите логистички услуги.

Компјутерските и другите поврзани услуги опфаќаат еден поширок обем услужни активности. Анализата на обврските што ги презеле земјите-членки на СТО во овој услужен потсектор е направена од страна на СТО во нивниот документ – S/C/W/300.²⁶⁸ Прегледот на податоците од овој допис покажува дека овој услужен потсектор е најлиберализиран од сите услужни потсектори што ги чинат останатите логистички услуги, така што дури 83 земји-членки на СТО презеле обврска за либерализација на најмалку еден од начините на давање на компјутерските и другите услуги поврзани со компјутерските услуги.²⁶⁹ Анализа на преземените специфични обврски од страна на земјите-членки на СТО за либерализација на трговијата со менаџмент-консултантските и сродните услуги, како и на услугите на пакување на стоката што, секако, се дел од останатите логистички услуги е направена во посебен документ од страна на СТО – S/C/W/317.²⁷⁰

²⁶⁸ See: WTO, Computer and Related Services - Background Note by the Secretariat, S/C/W/300, WTO, Geneva, 22 June 2009, pp. 7-8, 13-15

²⁶⁹ WTO, Computer and Related Services - Background Note by the Secretariat, S/C/W/300, WTO, Geneva, 22 June 2009, p.7

²⁷⁰ WTO, *Logistics services, Note by secretariat*, S/C/W/317, WTO, Geneva, 10 June 2010, p. 24

Табела 22: Специфични обврски за останатите логистички услуги (менаџмент консалтинг и сродни услуги; услуги на пакување)

Земја	Менаџмент консалтинг-услуги	Услуги сродни со менаџмент консалтинг	Услуги на пакување	Земја	Менаџмент консалтинг-услуги	Услуги сродни со менаџмент консалтинг	Услуги на пакување
Албанија	X	X	X	Алесто	X	X	
Аргентина	X			Лихтенштајн	X	X	X
Ерменија	X	X		Литванија	X	X	
Австралија	X	X		Малезија	X		
Австрија	X	X	X	Мексико	X	X	
Бразил	X	X		Молдавија	X	X	X
Бугарија	X		X	Монголија	X		
Бурунди	X		X	Мароко	X		
Камбоџа	X	X	X	Непал	X		X
Канада	X	X	X	Норвешка	X	X	X
Капе Верде	X	X		Оман	X	X	X
Чиле	X		X	Панама	X	X	
Кина	X			Папуа Н. Г.	X		
Колумбија	X			Полска	X		
Хрватска	X	X		Катар	X		
Куба	X			Романија	X	X	
Чешка	X	X	X	С. Арабија	X	X	X
Доминик. Р.	X			Сиера Леоне	X	X	X
Еквадор	X	X		Сингапур	X		
Естонија	X	X		Словачка	X	X	X
ЕЗ 12	X	X	X	Словенија	X	X	
Финска	X	X		Ј. Африка	X	X	
Македонија	X	X	X	Свазиленд	X		
Гамбија	X	X		Шведска	X	X	
Грузија	X	X	X	Швајцарија	X	X	X
Хонг Конг	X			Тајван	X	X	X
Унгарија	X		X	Тајланд	X		X
Исланд		X	X	Тонга	X	X	
Индонезија	X	X		Тринидат и Т.	X		
Израел	X	X		Турција	X		X
Јамајка	X			Украина	X	X	X
Јапонија	X	X	X	О. А. Емирати	X		
Јордан	X	X	X	САД	X	X	X
Ј. Кореја	X	X	X	Уругвај	X	X	
Кувајт	X	X	X	Венецуела	X		
Киргистан	X	X		Виетнам	X	X	
Латвија	X	X	X	ВКУПНО	72	48	32

Извор: WTO, *Logistics Services, Note by Secretariat, S/C/W/317*, WTO, Geneva, 10 June 2010, pp.

Согласно податоците изнесени во овие документи, а што се однесуваат до степенот на либерализација на останатите логистички услуги, можеме да спомене дека дури 78 земји-членки на СТО презеле обврски за либерализација на најмалку еден од начините на давање менаџмент-консултантски услуги, а 48 земји-членки презеле обврски за либерализација барем на еден од начините на давање сродни услуги на менаџмент-консултантски услуги. Внимателен преглед на податоците изнесени во дописот S/C/W/317 на СТО покажува дека 32 земји се обврзале на либерализација на трговијата со услугите на пакување на стоката во националните концесиски листи (види табела 22).²⁷¹

Анализата на либерализација на трговијата со останати логистички услуги ќе биде целосна ако се наведе и тоа дека не постојат исклучоци од примената на принципот на најповластена нација ниту за менаџмент консалтинг и сродните услуги, ниту за услугите на пакување на стоката,²⁷² ниту за компјутерските и сродните услуги што претставуваат дел од останатите логистички услуги.²⁷³

* * *

На крајот од претходно изнесената анализа може да се изведат неколку општи заклучоци во врска со либерализацијата на трговијата со логистички услуги согласно преземените обврски во рамките на СТО. Како основа за анализа за степенот на либерализација на трговијата со логистички услуги, согласно преземените обврски во концесиските листи на земјите-членки на СТО, се користи листата на логистички услуги TN/S/W/20. Оваа листа најчесто се користи и од страна на земјите-членки на СТО како база за водење на преговорите за либерализација на логистичките услуги во рамките на СТО. Токму тука, според прифатливи критериуми се идентификувани логистичките услуги и истите се поделени на три поткатегории, како: основни, споредни и останати логистички услуги, при што мошне прецизно се определува кои видови активности во која поткатегија логистички услуги припаѓаат. Јасното определување на активностите за кои земјите-членки на СТО преземаат специфични обврски, овозможува точно движење низ концесиските листи на земјите-членки и идентификување на обврските за либерализација на дадените услуги според секој од начините на давање на услугите дефинирани од страна на СТО. Покрај концесиските листи, за

²⁷¹ WTO, *Logistics services, Note by secretariat, S/C/W/317*, WTO, Geneva, 10 June 2010, pp. 22-25

²⁷² WTO, *Logistics services, Note by secretariat, S/C/W/317*, WTO, Geneva, 10 June 2010, p. 25

²⁷³ WTO, *Computer and Related Services - Background Note by the Secretariat, S/C/W/300*, WTO, Geneva, 22 June 2009, p. 8

направената анализа се користени и соодветни дописи за определените услужни активности што ги издава Советот за услуги на СТО.

Притоа, мора да се споменат и проблемите што се јавуваат кога се прави анализата на обврските што се преземаат за либерализација на трговијата со логистички услуги:

- Многу од земјите не го дефинирале јасно обемот на обврските;
- Не постои унификација во концесиските листи во поглед на правилата за нумерирање во согласност со шифрите од ЦКП и шифрите за услугите изнесени во официјалната листа на услуги на ГАТС – MTN.GNS/W/120. Тоа создава тешкотии при идентификувањето и распределувањето на одредени активности во определена категорија услуги;
- Недоволна прегледност, прецизност и јасност при изнесувањето на обврските што се преземаат за определен услужен сектор во концесиските листи на определени земји;
- Одредени услуги не се поставени во концесиските услуги согласно шемата за логистичките услуги утврдена во листата TN/S/W/20;
- Отстапување на одредени податоци и сознанија изнесени во официјалните дописи на СТО за определен услужен сектор од обемот на обврски што се преземени во концесиските листи на земјите-членки на СТО.

Обемот на активностите што ги чинат логистичките услуги остава простор во овој труд подетално, врз основа на истражување на концесиските листи на земјите-членки на СТО, да се обработат само основните логистички услуги. Споредните и останатите логистички услуги се анализираат според дописите за нив во рамките на СТО.

Анализата покажа дека вкупно 52 земји или 34% од земјите-членки на СТО презеле обврски за либерализација на трговијата за најмалку една од основните логистички услуги. Притоа, повеќето од нив или 22 земји-членки презеле обврски за либерализација на трговијата со сите услуги што го чинат секторот на основни логистички услуги, 12 земји-членки презеле обврски за либерализација на трговијата со три категории услуги од основните логистички услуги, 9 земји презеле обврски за либерализација на трговијата со две категории и 9 земји презеле обврски за либерализација на трговијата за само една категорија од услугите што се дел од основните логистички услуги (види табела 20). Најчесто, ограничувањата што ги поставуваат земјите-членки во трговијата со логистички

услуги се однесуваат на принципот на пристап на пазарот. Многу ретко земјите не преземаат обврска дека нема да воведат ограничувања во врска со принципот на национален третман. Дополнителни ограничувања вообичаено се воведуваат само ако земјите сметаат дека определени услужни активности се од јавен интерес и за нив е потребна дозвола од надлежен орган.

Земјите-членки на СТО најчесто преземаат обврски за либерализација на логистичките услуги во поморскиот сообраќај. Исто така, може да се забележи дека земјите што порано оствариле членство во СТО, во концесиските листи посебно ги утврдуваат обврските за логистичките услуги во поморскиот транспорт, а посебно обврските за логистичките услуги во останатите видови транспорт. Поразвиените земји, земјите со излез на море и земјите што имаат значајно учество во трговијата со логистички услуги во поморскиот сообраќај, најчесто мошне прецизно го определуваат обемот на услугите за кои преземаат обврски.

Голем дел од земјите што имаат значајно учество во трговијата со логистички услуги и што најчесто имаат излез на море сметаат дека не постои техничка можност за прекугранична трговија со основните логистички услуги. Потоа, може да се заклучи дека најлиберализиран начин на давање на основните логистички услуги е нивното прекугранично користење, при што многу мал број земји не презеле обврски за либерализација на истиот или, пак, на каков било начин поставиле ограничувања.

Комерцијалното присуство на субјектите што даваат основни логистички услуги е точно и прецизно дефинирано од страна на сите земји што презеле обврски за основните логистички услуги со тоа што се поставуваат јасни услови што заинтересираните субјекти мора да ги почитуваат. Сепак, кај помалку развиените земји се забележуваат и определени диспропорции во условите што ги поставуваат за комерцијално присуство на странските субјекти што даваат определени услуги. На пример, за еден вид услуги постои едно ограничување на странската сопственост, а за друг вид логистички услуги постои сосема поинакво ограничување на странската сопственост. Така, оние субјекти што даваат повеќе логистички услуги се соочуваат со ситуација во која не можат да утврдат на каков начин да го реализираат комерцијалното присуство. Тоа, секако, оневозможува формирање т.н. интегриран логистички синџир од страна на еден логистички оператор. На пример, се оневозможува работа на логистички оператори од третата и четвртата генерација, што би ја подобрило општата конкурентска состојба и позитивно би влијаело врз општиот економски развој на земјата. Во

врска со присуството на физички лица што даваат логистички услуги, можеме да констатираме дека тоа е условено со критериумите што земјите-членки на СТО ги поставиле во хоризонталниот сектор на концесиските листи и многу мал број земји отстапуваат од ова правило.

Како последен заклучок може да се изведе и тоа дека најчесто земјите не прават исклучок од примена на принципот за најповластена нација во трговијата со логистички услуги. Постои само еден исклучок за услугите на сместување и складирање, и еден исклучок од примената на овој принцип што произлегува од потпишување на билатерален трговски договор за основните логистички услуги. Сето претходно изнесено остава простор за продолжување на преговорите во рамките на СТО и за уште поголема либерализација на трговијата со логистички услуги, особено кај помалку развиените земји, со што би се подобриле нивните вкупни економски перформанси.

III. ЕВРОПСКАТА УНИЈА И ТРГОВИЈАТА СО ЛОГИСТИЧКИ УСЛУГИ

Претходно споменавме дека економските интеграции како облик на остварување на либерализација на трговијата со услуги, преку потпишување мултилатерални трговски спогодби, се предвидени и во членот 5 од ГАТС. Тука е предвидено и дека регионалното интегрирање треба да овозможи олеснување на трговијата помеѓу земјите-членки на интеграцијата без притоа да се зголемат бариерите во трговијата со услуги со земјите надвор од интеграцијата. Европската унија е значаен трговски партнер на нашата земја, а во блиска иднина се очекува и Македонија да стане дел од оваа економска интеграција. Тоа нè обврзува внимателно да го проучиме логистичкиот сектор на Унијата, што ќе ни овозможи правилно креирање на надворешнотрговска политика во склад со нашиот национален интерес, од една страна, и со целите и развојот на ЕУ, од друга страна.

Прво, ќе се направи преглед на пазарот на логистички услуги на ЕУ што ќе ни помогне да го утврдиме значењето на овој услужен сектор за економијата на ЕУ. Потоа, следува анализа на вредноста, динамиката и структурата на трговијата со логистички услуги на земјите-членки на ЕУ-27 што дополнително ќе ги идентификува перформансите на секоја земја во логистичкиот сектор и ќе ја утврди потребата за понатамошна либерализација на трговијата со логистички услуги. Политиката на либерализација на трговијата со логистички услуги ќе започнеме да ја анализираме преку прегледот на активностите на Генералниот директорат за транспорт на Европската комисија, како што се стратегиите за транспорт и логистика врз основа на кои се создаваат правилата и прописите во логистичкиот сектор, и тоа, во насока на создавање заеднички логистички пазар на Унијата. Комплетна слика за политиката за либерализација на овој услужен потсектор ќе добиеме откако ќе направиме анализа на специфичните обврски што ги презема ЕУ во логистичкиот сектор според листата на ГАТС TN/S/W/20. Притоа, најпрвин ќе ги разгледаме обврските преземени во концесиските листи од Уругвајската рунда преговори, по што ќе го видиме начинот на водење преговори на ЕУ во рамките на Доха рундата и подготвеноста за дополнителна либерализација на трговијата со логистички услуги на земјите-членки на ЕУ-27.

1. Преглед на пазарот на логистички услуги во Европската унија

Логистичките услуги добиваат сè поголемо значење за европските земји. Европската унија цели кон создавање единствен пазар и има усвоено неколку правила и директиви за да создаде колку што е можно подобро интегриран логистички пазар. Порастот на трговијата со земјите од Централна и Источна Европа и зголемениот промет со стоки придонесуваат кон создавање интермодален транспортен систем што е од голема важност за ЕУ. Учеството на логистичкиот сектор во европскиот БДП порасна од 12,2% во 1998 година²⁷⁴ на околу 14% во 2007 година.²⁷⁵ Европската унија, исто така, е еден од водечките провајдери на транспортни услуги, опрема и технологија. Компаниите од ЕУ контролираат 30% од светскиот воздушен транспорт и 40% од поморските флоти, додека транспортната опрема чини 16% од извозот на ЕУ.²⁷⁶

Табела 23: Вредност и динамика на раст на логистички пазар на ЕУ

	2006 ^a	2007 ^b	2008 ^b	Δ%	Δ%
				2007/2006 ^г	2008/2006 ^г
ЕУ – 27	799	855	950	107.0	118.9

Извор: ^a Meyer-Ruhle, O., *Statistical coverage and economic analysis of the logistics sector in the EU (SEALS)*, SEALS Consortium, Basel-Rotterdam-Numberg-Denzlingen, December 2008, p. 66

^b Bousonville T., *European logistics markets and Saarland's assets for innovation in logistics*, Logistics Summit, Salt Lake City, 1.12.2010, p. 4

^в Carsten H., *Efficient logistics holds the key to a low-carbon transport future*, Press release, Alliance for European logistics, Brussels, March 2011, p. 1

^г Сопствени пресметки

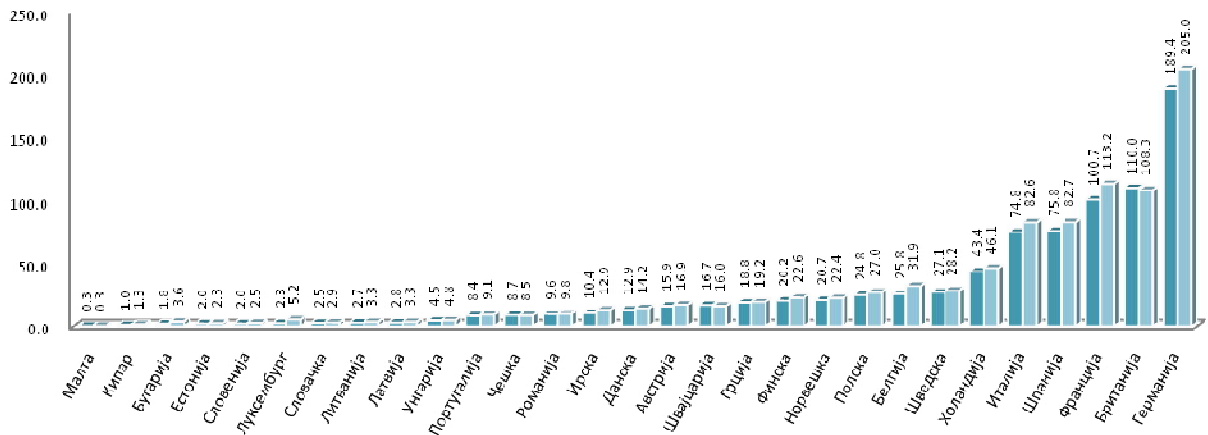
²⁷⁴ ICRIER, *Logistics Services under Indo-EU TIA*, Indian Council for Research on International Economic Relations, ICRIER, New Delhi, 2008, p. 5

²⁷⁵ Commission of the European Communities, *Freight Transport Logistic Action Plan*, EU, Brussels, 18.10.2007, p.2

²⁷⁶ ICRIER, *Logistics Services under Indo-EU TIA*, Indian Council for Research on International Economic Relations, ICRIER, New Delhi, 2008, p. 5

Вредноста на европскиот логистички пазар, заедно со Норвешка и Швајцарија, со оглед на тоа што и тие се интегрирани во европската логистичка мрежа, во 2006 година изнесувала 836 милијарди евра. Притоа, потрошувачката на логистичкиот пазар на земјите-членки на ЕУ во 2006 година била 799 милијарди евра, а на логистичкиот пазар на ЕУ-15 дури 736 милијарди евра. Најголем дел од логистичкиот пазар, или речиси 25% од вкупната вредност на логистичкиот пазар во ЕУ-27 зазема Германија чија вкупна потрошувачка во логистичкиот сектор е 189 милијарди евра.²⁷⁷ Во 2007 година, европскиот логистички пазар достигнал вредност од 906,1 милијарди евра што е пораст за 8,3%. Притоа, вредноста на логистичкиот пазар на ЕУ-27 достигнала 855 милијарди долари со тоа што учеството на најдобрите 5 земји останало на 2/3 од вкупната вредност на пазарот. Единствено што се забележува е тоа што логистичкиот пазар на Франција по својата вредност во 2007 година го надминал пазарот на Британија (Графикон 6).²⁷⁸

Графикон 6: Вредност на логистичкиот пазар на европските земји во 2006 и 2007 година, во милијарди евра



Извор: 2006: Meyer-Ruhle, O., *Statistical coverage and economic analysis of the logistics sector in the EU (SEALS)*, SEALS Consortium, Basel-Rotterdam-Nurnberg-Denzlingen, December 2008, p. 67

2007: Bousonville T., *European logistics markets and Saarland's assets for innovation in logistics*, Logistics Summit, Salt Lake City, 1.12.2010, p. 4

²⁷⁷ Meyer-Ruhle, O., *Statistical coverage and economic analysis of the logistics sector in the EU (SEALS)*, SEALS Consortium, Basel-Rotterdam-Nurnberg-Denzlingen, December 2008, p. 66

²⁷⁸ Сопствени пресметки врз основа на податоците преземени од: Meyer-Ruhle, O., *Statistical coverage and economic analysis of the logistics sector in the EU (SEALS)*, SEALS Consortium, Basel-Rotterdam-Nurnberg-Denzlingen, December 2008, p. 66 и Bousonville T., *European logistics markets and Saarland's assets for innovation in logistics*, Logistics Summit, Salt Lake City, 1.12.2010, p. 4

Податоците во табелата 23 покажуваат дека вредноста на логистичкиот пазар на ЕУ-27 во 2008 година се зголемила до 950 милијарди долари, што е за близу 19% повеќе отколку вредноста што ја имал во 2006 година. Според Алијансата за европска логистика, оваа вредност на логистичкиот пазар на ЕУ ја прави логистичката индустрија водечка во Европската унија.²⁷⁹

Логистичкиот пазар на ЕУ може да се анализира и според активностите што ги содржи и видовите услуги што се даваат на тој пазар. Табелата 24 ни дава сегментиран приказ на европскиот логистички пазар, при што може да се види и вредноста на секој пазарен сегмент. Учеството, пак, на секој пазарен сегмент во вкупниот логистички пазар на ЕУ е прикажан на графиконот 7.

Табела 24: Вредност на поодделните сегменти на логистички пазар на ЕУ во 2006 година

Сегмент од логистичкиот пазар	Вредност (во милијарди евра)
Договорна логистика	313
Складирање и сместување	88
Поморски логистички услуги	64
Логистички услуги во воздушен транспорт	32
Логистика на масивни пратки	80
Логистика при товарење целосни транспортни единици	72
Логистика при товарење нецелосни транспортни единици	32
Специфични видови превоз (друмски возила, силоси, резервоари)	72
Курирски услуги и услуги на експресна испорака на пратки	48

Извор: Meyer-Ruhle, O., *Statistical coverage and economic analysis of the logistics sector in the EU (SEALS)*, SEALS Consortium, Basel-Rotterdam-Numberg-Denzlingen, December 2008, p. 68

²⁷⁹ Carsten H., *Efficient logistics holds the key to a low-carbon transport future*, Press release, Alliance for European logistics, Brussels, March 2011, p. 1

Графикон 7: Учество на поодделни сегменти во вкупниот логистичкиот пазар на ЕУ



Извор: Сопствени пресметки и приказ врз основа на податоците од табела 24

Анализата на податоците од табела 24 и графиконот 7 покажува дека најголем сегмент или 39% од логистичкиот пазар на ЕУ опфаќале услугите што ја чинат т.н. договорна логистика. Вкупната вредност на овие услуги во 2006 година чинела дури 313 милијарди евра. Тука, договорната логистика вклучува пакет услуги „...што се дел од интегрираното управување со трговските синџири и што бараат определени инвестиции и одреден степен на индивидуализам при дизајнирање и извршување на активностите од трговскиот синџир. Овие услуги опфаќаат подолгорочни односи помеѓу давателот и корисникот на услугите што вообичаено се регулираат со писмен договор...“²⁸⁰ Значајно место, или 11% од логистичкиот пазар на ЕУ зафаќале и услугите на сместување и складирање на стоката, чија вкупна вредност во анализираниот период изнесувала 88 милијарди евра, а веднаш зад нив со 10% учество или вкупна вредност од 80 милијарди евра била логистиката на масивни пратки. Високо учество, со по 9%, имале и логистичките услуги при товаране товар на целосни транспортни единици како што се полн камион или полн контејнер, од една страна, како и логистичките услуги при превоз на стоки со товарни возила, силоси и резервоари по друмски пат, од

²⁸⁰ Meyer-Ruhle, O., *Statistical coverage and economic analysis of the logistics sector in the EU (SEALS)*, SEALS Consortium, Basel-Rotterdam-Nürnberg-Denzlingen, December 2008, p. 66

друга страна. Вкупната вредност на овие логистички услуги како дел од европскиот пазар на логистички услуги била по 72 милијарди евра. Веднаш зад нив, со 8% учество или вкупна вредност од 64%, биле поморските логистички услуги. На крај, со 6% или вкупна вредност од 48 милијарди евра следувале т.н. курирски услуги, а по нив со по 4% од вкупниот европски логистички пазар биле логистичките услуги во воздушниот транспорт и логистичките услуги при товарење товар што е помалку од една цела камионска пратка или помалку од полн контејнер (види табела 24 и графикон 7).

Анализата на логистички пазар на ЕУ може да се направи и според обемот на аутсорсингот на одредени пазарни сегменти. Одредени активности што се дел од логистичките услуги од одреден сегмент на европскиот логистички пазар ги вршат самите компании што се вклучени во меѓународниот стокот промет. Најчесто такви активности се складирање и сместување на стоките, административни активности или планирање одредени операции од синџирот на снабдување. Исто така, мал дел од транспортните активности, и тоа, вообичаено транспортот од производните капацитети до складиштата можат да го вршат самите компании.

Табела 25: Аутсорсинг на одредени пазарни сегменти на европскиот логистички пазар во милијарди евра во 2006 година

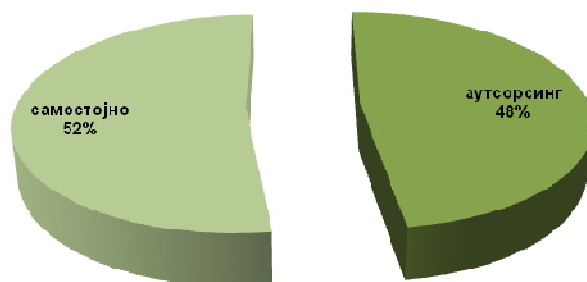
Сегменти на европскиот логистички пазар	аутсорсинг	самостојно
Договорна логистика	78	235
Складирање и сместување	22	66
Поморски логистички услуги	58	6
Логистички услуги во воздушен транспорт	31	2
Логистика на масивни пратки	44	36
Логистика при товарење целосни транспортни единици	40	30
Логистика при товарење нецелосни транспортни единици	29	3
Специфични видови превоз (друмски возила, силоси, резервоари)	33	40
Курирски услуги и услуги на експресна испорака на пратки	46	2
ВКУПНО	381	420

Извор: Meyer-Ruhle, O., *Statistical coverage and economic analysis of the logistics sector in the EU (SEALS)*, SEALS Consortium, Basel-Rotterdam-Numberg-Denzlingen, December 2008, p. 69

Сепак, компаниите најчесто ги делегираат активностите што се дел од трговскиот синџир на специјализирани логистички провајдери. Овој тренд го следат и европските компании што може да се види и од податоците во табелата 25. Може да се забележи и дека одредени пазарни сегменти имаат различно ниво на аутсорсинг.

Графиконот 8 покажува дека 48% од вредноста на услугите на европскиот логистички пазар или 381 милијарди евра се одвивале преку специјализирани логистички оператори. Оттука, најголема вредност или 78 милијарди евра му припаѓале на аутсорсингот на активности што ја чинат договорната логистика. Потоа, вредноста на поморските логистички услуги што се предмет на аутсорсинг била 58 милијарди евра, по што следувале останатите сегменти од логистичкиот пазар на ЕУ. Најмала вредност или 22 милијарди евра имал аутсорсингот на услугите на складирање и сместување (види табела 25). Пореална слика за атрактивноста на одреден сегмент од овој пазар за одредени логистички провајдери може да се согледа доколку се направи анализа на процентуалното учество на услугите што се вршат самостојно и услугите што се делегираат на специјализирани субјекти во различните пазарни сегменти.

Графикон 8: Сегментација на европскиот логистички пазар според вредноста на аутсорсингот на логистички услуги

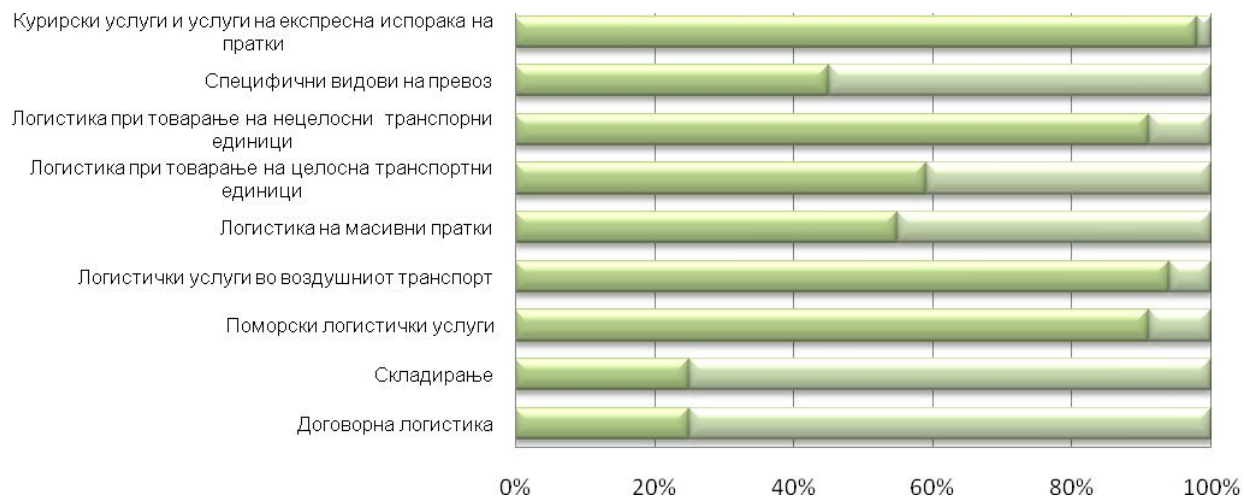


Извор: Сопствени пресметки и приказ врз основа на податоците од табела 25

Така, од графиконот 9 можеме да видиме колкав процент од секој сегмент на логистичкиот пазар на ЕУ бил предмет на аутсорсинг. Се гледа дека најголем дел или повеќе од 90% од курирските услуги и услугите на експресна испорака, логистичките услуги при товарење товар што е помалку од една камионска или контејнерска единица, како и логистичките услуги во поморскиот и воздушниот транспорт, биле вршени преку специјализирани логистички оператори. Исто така,

од графиконот јасно се гледа дека најголем дел или 75% од активностите во договорната логистика самостојно ги вршат производните субјекти. Оттука, овој дел од пазарот би требало да биде најатрактивен за логистичките оператори. Овој пазарен потенцијал мора да го имаат предвид логистичките оператори и треба да се обидат да опфатат поголем дел од овој пазарен сегмент, особено ако се има предвид фактот дека вкупната вредност на услугите што самостојно ги вршеле деловните субјекти во него изнесувала 235 милијарди евра (табела 25). Како причина за послабиот аутсорсинг на активностите што се дел од договорната логистика се издвојува тоа што „...овие активности како, на пример, постпродажната поддршка, процесот на посебна селекција или пакувањето на производите итн., сè уште се третираат како дел од основните активности на производните субјекти...“²⁸¹

Графикон 9: Процентуален приказ на аутсорсингот на активностите од утврдените сегменти на логистичкиот пазар на ЕУ



Извор: Сопствени пресметки и приказ врз основа на податоците од табела 25

На крај, прегледот на европскиот логистички пазар ќе го завршиме со анализа на бројот и видот на логистичките оператори што преземаат активности во определените пазарни сегменти.

²⁸¹ Meyer-Ruhle, O., *Statistical coverage and economic analysis of the logistics sector in the EU (SEALS)*, SEALS Consortium, Basel-Rotterdam-Nürnberg-Denzlingen, December 2008, p. 69

Табела 26: Вредност и процентуално учество во дадениот сегмент на европскиот логистички пазар на најдобрите 10 европски логистички оператори од одредениот пазарен сегмент во 2006 година

Сегменти на европскиот логистички пазар	Аутсорсинг (милијарди евра)	Топ 10 компании (милијарди евра)	Процентуално учество на топ 10 компании во вкупниот аутсорсинг
Договорна логистика	78,3	31,1	40%
Складирање и сместување	22,1	8,4	38%
Поморски логистички услуги	57,8	56,8	98%
Логистички услуги во воздушен транспорт	30,5	22,0	72%
Логистика на масивни пратки	44,2	8,8	20%
Логистика при товарење целосни транспортни единици	39,8	13,0	33%
Логистика при товарење нецелосни транспортни единици	28,9	11,3	39%
Специфични видови превоз (друмски возила, силоси, резервоари)	32,5	9,8	30%
Курирски услуги и услуги на експресна испорака на пратки	46,0	40,0	87%

Извор: Meyer-Ruhle, O., *Statistical coverage and economic analysis of the logistics sector in the EU (SEALS)*, SEALS Consortium, Basel-Rotterdam-Numberg-Denzlingen, December 2008, p. 70

Во табелата 26 се изнесени вредноста и процентуалното учество во дадениот пазарен сегмент на европскиот логистички пазар на најдобрите 10 европски логистички оператори од одредениот пазарен сегмент. Оттука се гледа дека во пазарниот сегмент што се однесува на логистиката на масивни пратки најчесто се вклучени поголем број мали и регионални компании, со оглед на тоа што топ 10-те логистичките оператори од овој пазарен сегмент опфаќале 20% од неговата вредност. Спротивно на тоа, во поморскиот и авионскиот сообраќај, најголем дел од пазарот опфаќале големите логистички оператори од одредениот пазарен сегмент. На пример, во поморскиот сообраќај најголем дел од пазарот опфаќаат големите превозници, како што се Хапаг-Лојд, ЦМА-ЦГМ, МСЦ или Грималди, додека во воздушниот транспорт на стоки добар дел зафаќаат Луфтханза, Ерфранс, Бритиш Ервејс, или Шенкер, Куне Нагел, ДХЛ или Геодис што дејствуваат како брокери без самостојно да ја пренесуваат стоката.²⁸²

²⁸² Meyer-Ruhle, O., *Statistical coverage and economic analysis of the logistics sector in the EU (SEALS)*, SEALS Consortium, Basel-Rotterdam-Numberg-Denzlingen, December 2008, pp. 69-70

Од сето погоре изнесено може да се заклучи дека европскиот логистички пазар е од големо значење за економијата на ЕУ. Всушност, се проценува дека денес, логистичкиот сектор е најголемата индустриска гранка во ЕУ-27 чија вкупна вредност во 2008 година достигнала до 950 милијарди евра. Проширувањето на Европската унија во 2007 година не влијаело значително на порастот на вредноста на европскиот логистички пазар поради малата вредност на побарувачката на логистички услуги во Романија и Бугарија. Најголем дел или близу четвртина од пазарот опфаќа Германија, по која следуваат Британија, Франција, Шпанија и Италија со 13%, 12% и по 9%, респективно. Логистичкиот пазар на ЕУ е сегментиран на неколку дела, од кои најголем дел или близу 40% зазема договорната логистика. Близу половина од активностите, според вредноста на истите, се вршат преку специјализирани логистички оператори. Може да се издвои дека најинтересен сегмент за логистичките оператори е токму договорната логистика каде што идентификувавме најголем пазарен потенцијал за овие деловни субјекти. На крај, може да заклучиме дека активностите во европскиот логистички пазар, особено во поморскиот, воздушниот и поштенскиот сообраќај, најчесто ги вршат големите логистички оператори, додека логистиката за организирање отпрема на масивни пратки или логистиката во друмскиот транспорт најчесто ја вршат помали и регионални логистички оператори.

2. Анализа на вредноста, динамиката и структурата на трговијата со логистички услуги на земјите-членки на ЕУ-27

Анализата на трговијата со логистички услуги на земјите-членки на ЕУ-27 ќе ја направиме врз основа на расположливите податоци од билансите на плаќањата на земјите во периодот од 2007 година, кога е направено последното проширување на Унијата, до денес. Како индикатори за вредноста на трговската размена со логистички услуги на земјите-членки на Унијата ќе ги користиме вкупниот извоз, вкупниот увоз, вкупната размена и трговското салдо, при што ќе се пресметаат верижни и базни индекси за да се утврди динамиката на трговијата со логистички услуги. Исто така, анализата на структурата на трговијата со логистички услуги на земјите-членки на ЕУ ќе се направи според модалитетите на транспорт и по земји. Согласно горенаведените индикатори, најпрвин ќе се направи анализа на

трговијата со основните логистички услуги согласно класификацијата на ГАТС, по што ќе се анализира трговијата со споредните логистички услуги на земјите-членки на ЕУ-27.

2.1. Меѓународна размена со основни логистички услуги на земјите-членки на ЕУ-27

Анализата на размена со основните логистички услуги ќе ја направиме врз основа на податоците од билансите на плаќањата на земјите-членки на ЕУ-27 за помошните (логистичките) услуги за различните модалитети на транспорт. Табелата 26 ја покажува вкупната вредност и структурата на извозот и увозот на основните логистички услуги на ЕУ-27 по земји. Податоците покажуваат дека до почетокот на економската криза, извозот на основни логистички услуги кај земјите-членки на ЕУ континуирано растел, па стапката на раст во 2008 година во однос на 2007 година изнесувала околу 19%. Периодот на економската криза е карактеристичен и со пад на извозот на основни логистички услуги на ЕУ-27 од околу 21% во 2009 година во однос на 2008 година за повторно да се забележи благ пораст од околу 5% во 2010 година во однос на претходната година.²⁸³ Податоците во табелата 27 покажуваат слична динамика и на увозот на основни логистички услуги на земјите-членки на ЕУ-27.

Промената на вредноста и динамиката на раст на извозот на основни логистички услуги на земјите-членки на ЕУ-27 може добро да се види од графиконот 10. Најголеми извозници на основни логистички услуги во ЕУ-27 се земјите што имаат излез на море и имаат големи пристанишни центри преку кои се врши најголемиот дел од превозот на стока по морски пат. Такви се Грција, со убедливо најголема вредност на извозот во последните четири години, по која следуваат Британија, Германија, Шпанија, Холандија, Белгија и Франција. Економската криза особено имала влијание врз намалувањето на извозот во Грција, додека од наведените земји, единствено Британија не почувствувала поголеми промени во извозот со основни логистички услуги во периодот на големата економска криза (види графикон 10).

²⁸³ Сопствени пресметки врз основа на податоците од табела 27

Табела 27: Вредност на извозот и увозот на основни логистички услуги на земјите-членки на ЕУ-27, изразени во милијарди евра

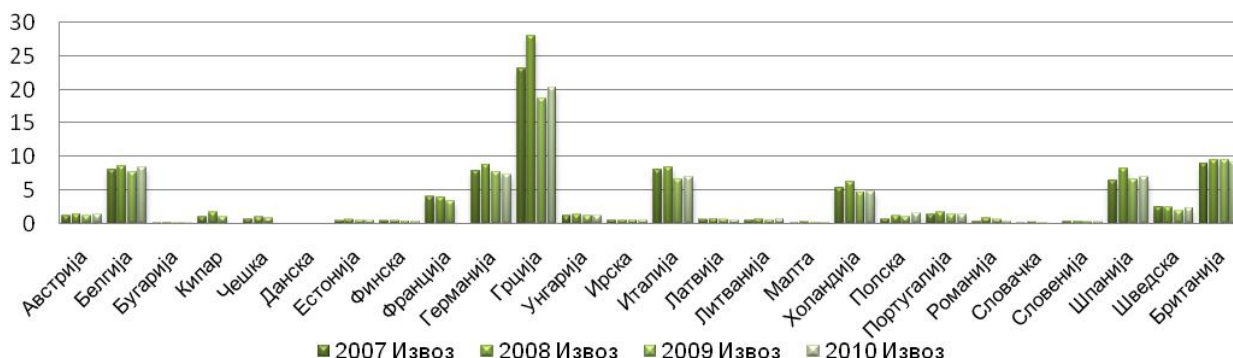
Земји-членки на	2007		2008		2009		2010	
	Извоз	Увоз	Извоз	Увоз	Извоз	Увоз	Извоз	Увоз
ЕУ-27								
Австрија	1.25	0.88	1.41	1.03	1.23	0.85	1.31	0.97
Белгија	7.95	6.00	8.62	6.37	7.60	5.55	8.44	5.84
Бугарија	0.15	0.09	0.21	0.06	0.16	0.03	0.16	0.08
Кипар	1.05	0.43	1.75	0.54	1.07	0.29	n.a.	n.a.
Чешка	0.73	0.73	0.96	0.79	0.81	0.95	n.a.	n.a.
Данска	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Естонија	0.48	0.31	0.61	0.31	0.57	0.23	0.58	0.27
Финска	0.46	0.40	0.48	0.37	0.40	0.31	0.38	0.32
Франција*	4.00	6.80	3.90	6.60	3.40	5.90	n.a.	n.a.
Германија	7.92	21.75	8.69	26.72	7.68	20.88	7.35	23.35
Грција	23.05	10.39	28.03	13.39	18.68	9.60	20.24	10.54
Унгарија	1.18	1.20	1.47	1.45	1.13	1.19	1.28	1.33
Ирска	0.52	0.48	0.56	0.51	0.53	0.48	0.50	0.46
Италија	8.08	8.49	8.36	8.95	6.57	7.03	6.99	7.44
Латвија	0.60	0.25	0.68	0.25	0.61	0.19	0.55	0.20
Литванија	0.51	0.33	0.74	0.42	0.57	0.32	0.65	0.33
Малта	0.18	0.05	0.24	0.03	0.22	0.02	0.19	0.03
Холандија	5.31	3.92	6.17	4.05	4.59	3.64	4.81	3.87
Полска	0.76	1.10	1.29	1.56	1.03	1.18	1.64	1.07
Португалија	1.40	1.06	1.76	1.33	1.37	1.13	1.40	1.11
Романија	0.39	0.18	0.80	0.25	0.63	0.24	0.35	0.18
Словачка	0.12	0.65	0.23	1.07	0.15	0.86	n.a.	n.a.
Словенија	0.37	0.39	0.35	0.17	0.27	0.18	0.29	0.17
Шпанија	6.46	4.26	8.16	4.76	6.66	3.40	7.03	3.65
Шведска	2.53	2.23	2.46	3.47	1.86	3.14	2.37	3.33
Британија	8.88	8.48	9.54	7.87	9.55	6.13	9.18	7.31
ВКУПНО**	84.33	80.85	97.47	92.32	77.34	73.72	75.69	71.85

Извор: IMF, *Balance of Payments Statistics Online*, <http://www2.imfstatistics.org/BOP/>, 25.05.2011

* Banque De France, *The French Balance of Payments and International Investment Position, Annual Report 2009*, Banque De France, June 2010, p. 19

** Во податокот за вкупниот износ на извозот и увозот на основни логистички услуги не се вклучени вредноста на извозот и увозот со овој вид услуги на Данска и Луксембург кои во своите биланси на плаќањата презентирани во ММФ и во нивните централни банки немаат наведено податоци, додека за 2010 година не се вклучени и Франција, Кипар и Чешка што има одредено влијание врз вкупните резултати за последната година.

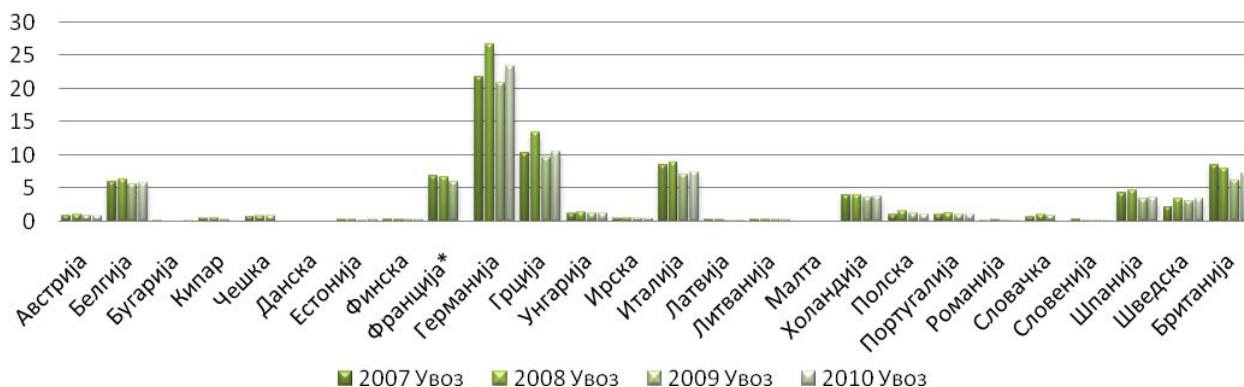
Графикон 10: Вредност на извозот на основните логистички услуги на земјите-членки на ЕУ-27, во милијарди евра



Извор: Сопствен приказ врз основа на податоците од табела 27

Графиконот 11 ни ја покажува вредноста на увозот на основните логистички услуги на земјите-членки на ЕУ-27. Најголеми увозници се земјите што имаат најголема вредност на извозот на овие услуги, со тоа што приматот сега го зазема Германија која, како што се гледа, има негативен биланс во размената со основни логистички услуги. Потоа, следуваат Грција која има забележително позитивен биланс во размената со овој вид услуги, па Британија, Италија, Белгија, Франција, Холандија итн., чиј биланс е речиси урамнотежен. Исто како и кај извозот, падот што се забележува во 2009 година во однос на 2008 година во увозот на основни логистички услуги се должи на големата економска криза во тој период. Причините за падот веќе ги идентификувавме во првиот дел на овој труд.

Графикон 11: Вредност на увозот на логистички услуги на земјите-членки на ЕУ-27 во милијарди евра

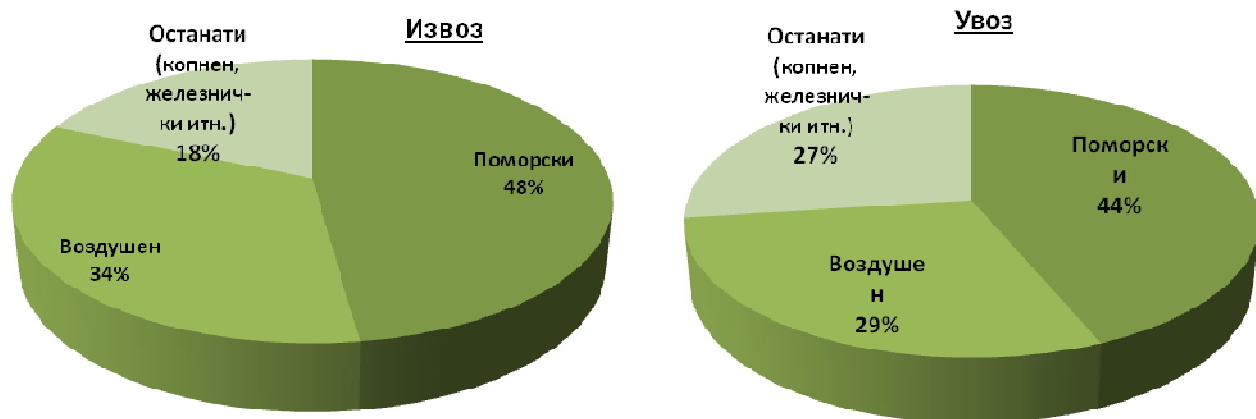


Извор: Сопствен приказ врз основа на податоците од табела 27

Анализата на трговијата со основни логистички услуги на земјите-членки на ЕУ-27 ќе биде покомплетна ако се направи и според различните модалитети на транспорт. Врз основа на расположливите податоци, креирани се соодветни графикони што се однесуваат на извозот и увозот на основни логистички услуги на земјите-членки на ЕУ во различните видови транспорт.

Графиконот 12 покажува колкаво е процентуалното учество на трговијата со основни логистички услуги во различните модалитети на транспорт во вкупната трговија со основни логистички услуги на земјите-членки на ЕУ. Како што се гледа, најголемо учество и во извозот и во увозот на основни логистички услуги има увозот и извозот на тие услуги во поморскиот транспорт со 44% и 48%, респективно.

Графикон 12: Процентуално учество на увозот и извозот на основни логистички услуги во различни модалитети на транспорт во вкупниот извоз и увоз на основни логистички услуги во 2008 година



Извор: Сопствени пресметки и сопствен приказ врз основа на податоците преземени од IMF, *Balance of Payments Statistics Online*, <http://www2.imfstatistics.org/BOP/>, 25.5.2011

Земјите-членки на ЕУ-27 повеќе извезуваат отколку што увезуваат основни логистички услуги и во воздушниот транспорт, при што учеството на извозот е 34% во вкупниот извоз на основни логистички услуги на ЕУ, додека учеството на увозот на овие услуги во воздушниот транспорт е 29% од вкупниот увоз на тие услуги. За разлика од трговијата со основни логистички услуги во поморскиот и воздушниот транспорт, во останатите видови транспорт, како што се копнениот и железничкиот, се забележува поголем увоз на основните логистички услуги за

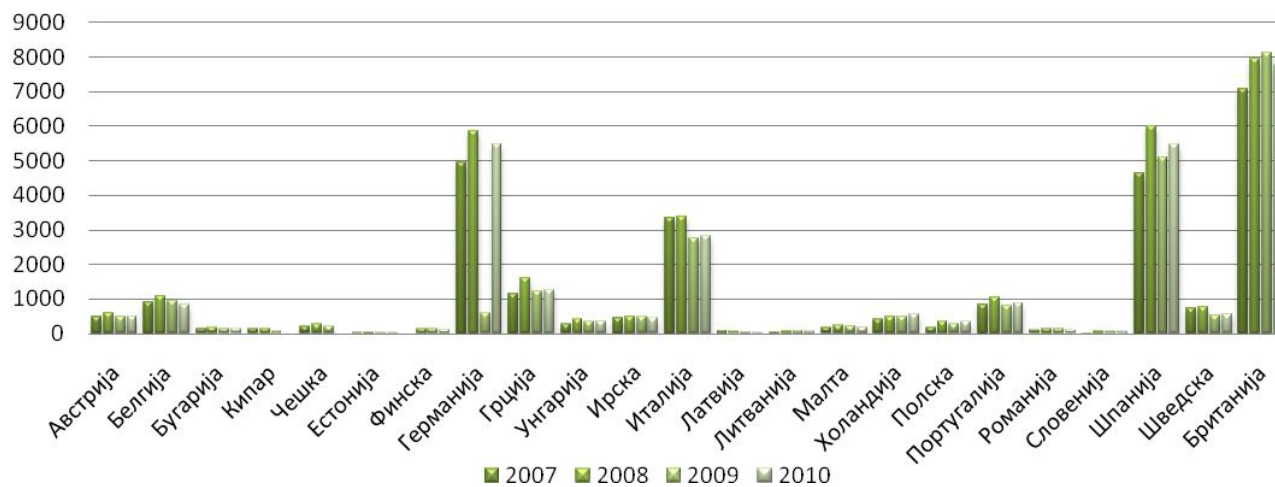
разлика од извозот на истите што, секако, влијае и врз процентуалното учество на извозот и увозот на овие услуги во вкупниот извоз и увоз на основни логистички услуги на земјите-членки на ЕУ-27 (види графикон 12).

Во продолжение следува анализа на регионалната дистрибуција на извозот и увозот на основни логистички услуги во различните модалитети на транспорт на земјите-членки на ЕУ во периодот 2007-2011 година.

2.1.1. Регионална дистрибуција на извозот и увозот на основни логистички услуги на земјите-членки на ЕУ-27 во воздушниот транспорт

Најголем извозник на логистички услуги во воздушниот сообраќај во овој период е Британија по која, со забележително учество, следуваат Шпанија, Германија и Италија. Карактеристично е тоа што светската економска криза особено се одразила на извозот на логистички услуги во воздушниот транспорт во Германија, каде има драстичен пад во 2009 година за повторно со висок пораст на извозот на овие услуги во 2010 година да се врати на приближното ниво што било постигнато во 2008 година. Кризата ги погодила речиси сите земји од ЕУ-27 што извезуваат основни логистички услуги во воздушниот транспорт, што може да се види од падот во 2009 година што го бележат земјите. Исклучок претставува единствено Велика Британија која има задоцнет пад на извозот во 2010 година откако во претходната, 2009 година, забележала пораст (види графикон 13).

Графикон 13: Вредност на извозот на основните логистички услуги во воздушниот транспорт на земјите-членки на ЕУ-27 во милиони американски долари

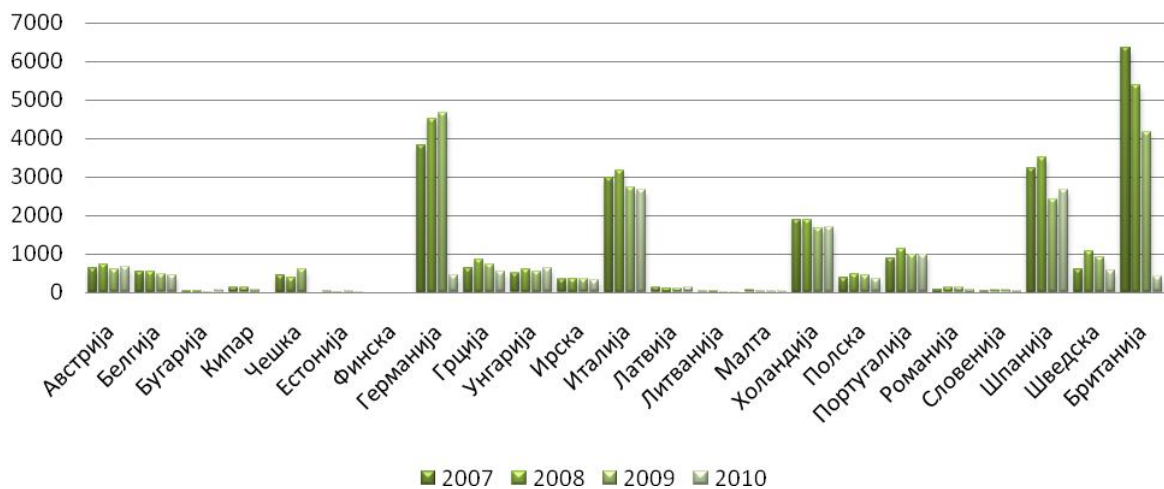


Извор: Собствен приказ врз основа на податоците преземени од IMF, *Balance of Payments Statistics Online*, <http://www2.imfstatistics.org/BOP/>, 25.5.2011

Што се однесува до увозот на основни логистички услуги во воздушниот транспорт, карактеристично е тоа што покрај Британија, Германија, Франција, Шпанија и Италија, поголема вредност на увозот на овие услуги имале и Холандија и Португалија (види графикон 14).

Континуираниот раст на извозот до 2008 година бил нарушен во периодот на економската криза, со тоа што може да се забележат неколку карактеристични осцилации кај земјите во анализираниот период. Така, податоците покажуваат огромен и континуиран пад на увозот на основните логистички услуги на Велика Британија во анализираниот период. Германија, пак, растот на увозот до 2009 година го заменила со неколкупократен пад во 2010 година. Останатите земји, типично за општите економски движења во овој период, бележеле пад на увозот на овие услуги во 2009 година за потоа истиот да продолжи да расте во 2010 година (Графикон 14).

Графикон 14: Вредност на увозот на основните логистички услуги во воздушниот транспорт на земјите-членки на ЕУ-27 во милиони американски долари

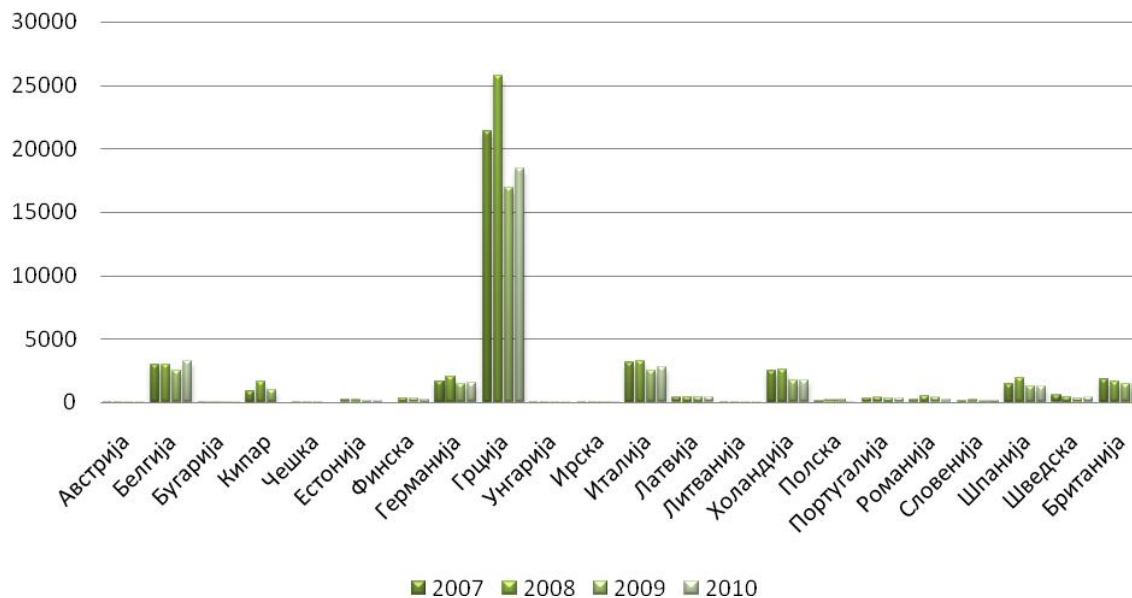


Извор: Собствен приказ врз основа на податоците од IMF, *Balance of Payments Statistics Online*, <http://www2.imfstatistics.org/BOP/>, 25.5.2011

2.1.2. Регионална дистрибуција на извозот и увозот на основни логистички услуги на земјите-членки на ЕУ-27 во поморскиот транспорт

Извозот на основни логистички услуги во поморскиот транспорт во анализираниот период ги следеле општите тенденции на извозот на основни логистички услуги на земјите-членки на ЕУ. Кај сите земји бил карактеристичен континуиран раст заклучно со 2008 година, па пад на извозот за време на светската економска криза во 2009 година, по што следувало консолидирање и раст во 2010 година. Графиконот 15 покажува дека најголем извоз на поморски логистички услуги имале земјите со излез на море и каде што се наоѓале најголемите меѓународни поморски пристаништа за стоков промет. Тука само ќе издвоиме дека податоците од билансите на плаќањата на земјите-членки на ЕУ-27 изнесени во графикон 15 покажуваат дека повеќе од половината од извозот на основни логистички услуги во поморскиот транспорт во анализираниот период го вршела Грција, што всушност го објаснува високото учество на оваа земја во структурата на извозот на основните логистички услуги во ЕУ-27.

Графикон 15: Вредност на извозот на основните логистички услуги во поморскиот транспорт на земјите-членки на ЕУ-27 во милиони американски долари

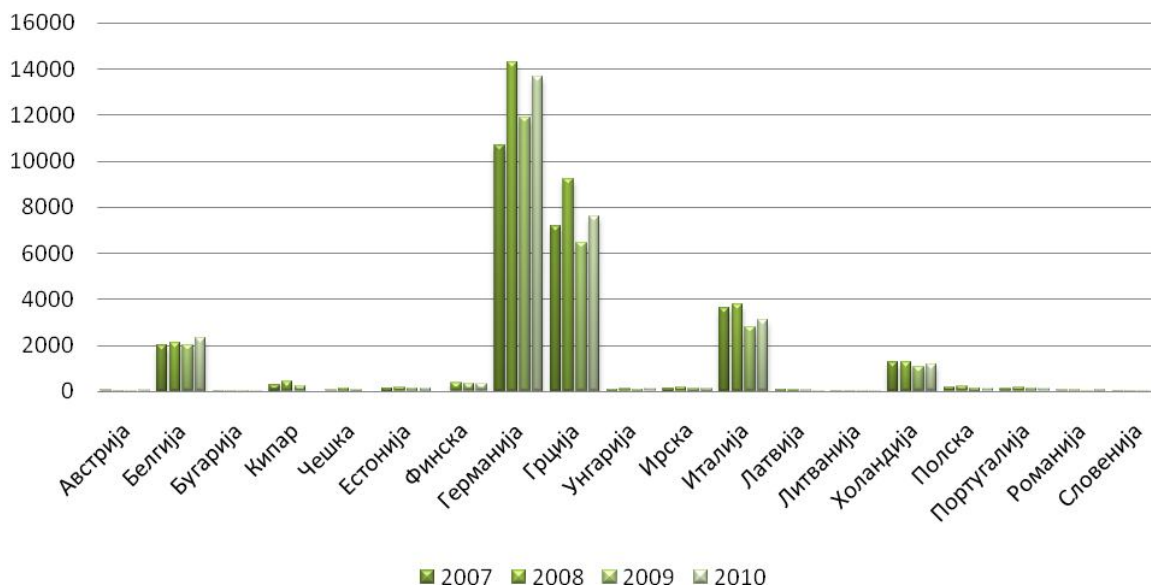


Извор: Сопствен приказ врз основа на податоците од IMF, *Balance of Payments Statistics Online*, <http://www2.imfstatistics.org/BOP/>, 25.5.2011

Структурата и вредноста на увозот на основните логистички услуги во поморскиот транспорт на земјите-членки на ЕУ-27 во анализираниот период може да се види од графиконот 16. Исто како и кај извозот на овие услуги, така и кај увозот е карактеристично тоа што тенденциите биле во согласност со општите движења на увозот на основни логистички услуги, како што е континуиран раст до 2008 година, пад во 2009 година и пораст во 2010 година.

Најголем увозник на основни логистички услуги во поморскиот транспорт е Германија, по која следувала Грција со која заедно чинеле околу 2/3 од вкупниот увозот на овие услуги на земјите-членки на ЕУ-27. Позначајна вредност на увозот на основни логистички услуги во поморскиот транспорт имале и Италија, Белгија и Холандија (види графикон 16).

Графикон 16: Вредност на увозот на основните логистички услуги во поморскиот транспорт на земјите-членки на ЕУ-27 во милиони американски долари

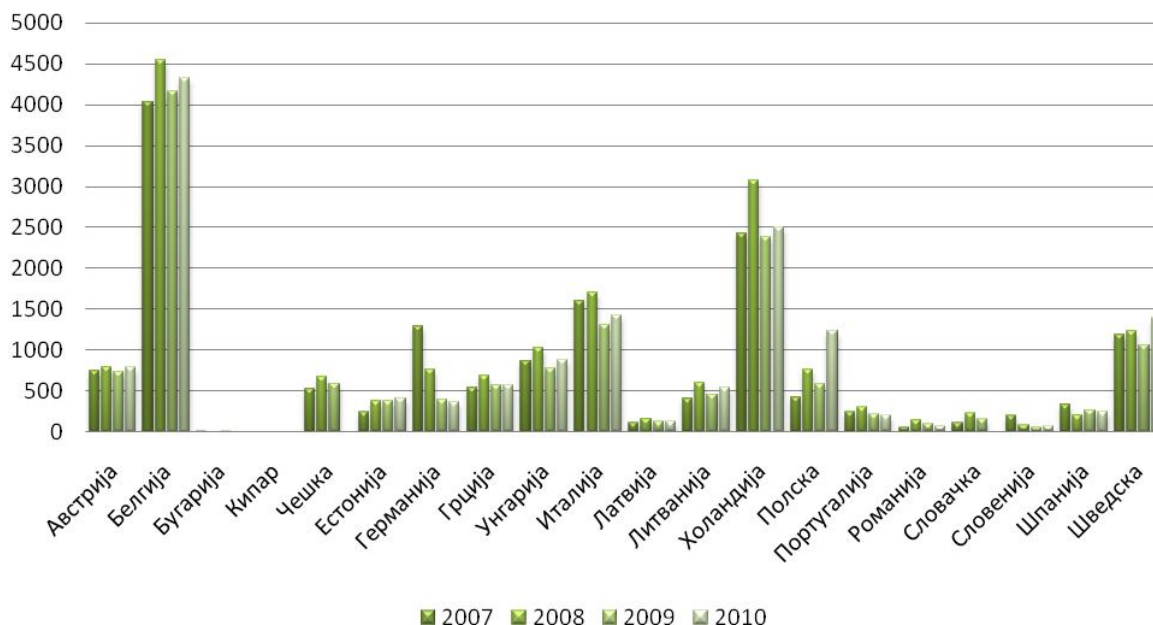


Извор: Собствен приказ врз основа на податоците од IMF, *Balance of Payments Statistics Online*, <http://www2.imfstatistics.org/BOP/>, 25.5.2011

2.1.3. Регионална дистрибуција на извозот и увозот на основни логистички услуги на земјите-членки на ЕУ-27 во останатите видови транспорт

Состојбите во извозот и увозот на основни логистички услуги во копнениот транспорт (друмски, железнички и сл.) значително се разликуваат од оние во воздушниот и во поморскиот сообраќај. Така, забележително најголеми извозници на овие услуги во анализираниот период од земјите-членки на ЕУ-27 биле Белгија и Холандија. Карактеристично за движењата на извозот на сите земји-членки е тоа што се совпаѓа со општите тенденции на извозот на основни логистички услуги во анализираниот период. Значајно учество во извозот на овие услуги имале и Италија, Шведска, Австрија, Унгарија итн. Се забележува и тоа што Полска имала голем пораст на извозот на овие услуги во 2010 година, за разлика од Германија која, пак, имала најголем пад на извозот на основни логистички услуги во копнениот транспорт во анализираниот период (види графикон 17).

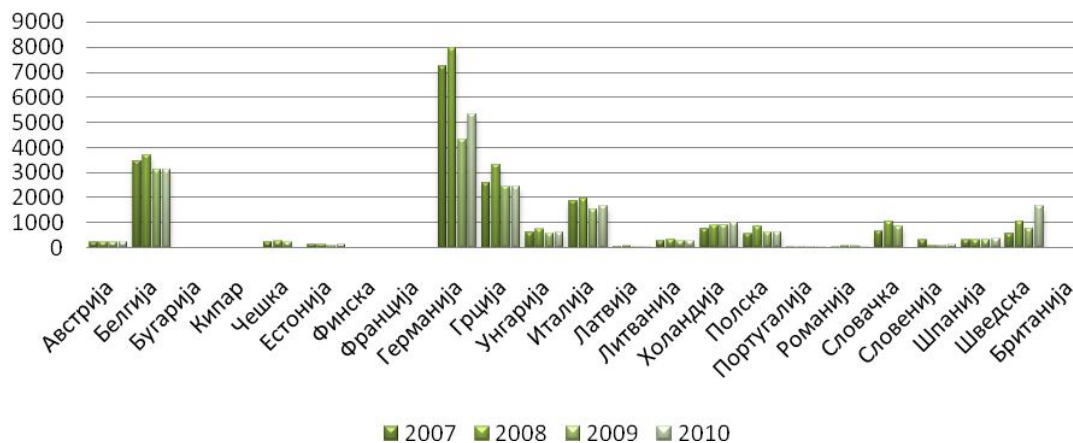
Графикон 17: Вредност на извозот на основните логистички услуги во останатите видови транспорт (друмски, железнички и др.) на земјите-членки на ЕУ-27 во милиони американски долари



Извор: Собствен приказ врз основа на податоците од IMF, *Balance of Payments Statistics Online*, <http://www2.imfstatistics.org/BOP/>, 25.5.2011

Увозот на основните логистички услуги во копнениот транспорт покажува сосема поинаква ситуација. Од графиконот може да се забележи дека движењата на увозот на овие услуги во анализираниот период кај сите земји-членки на ЕУ-27 биле во согласност со општите економски движења во дадениот период, што значи континуиран раст заклучно со 2008 година, пад во 2009 година и пораст во 2010 година. За разлика од извозот, најголем увозник на овие услуги била Германија, по која следувале Белгија, Грција и Италија со исто така поголема вредност на увозот. Друго што може да се забележи од графиконот 18 е тоа што Шведска забележала значителен раст на вредноста на увозот на овие услуги во однос на претходните години од анализираниот период.

Графикон 18: Вредност на увозот на основните логистички услуги во останатите видови транспорт (копнен, железнички итн.) на земјите-членки на ЕУ-27 во милиони американски долари



Извор: Собствен приказ врз основа на податоците од IMF, *Balance of Payments*

Statistics Online, <http://www2.imfstatistics.org/BOP/>, 25.5.2011

Врз основа на сето погоре изнесено може да се заклучи дека вредноста на извозот и увозот на основните логистички услуги на земјите-членки на ЕУ-27 во анализираниот период се менувала согласно општите економски движења во земјите во тој период. Најголем дел од структурата на извозот и увозот на основни логистички услуги ја сочинувале поморските логистички услуги, по што следувале основните логистички услуги во копнениот и воздушниот транспорт. Најголем извозник на овие услуги била Грција, а најголем увозник била Германија, што било резултат на високите вредности на извозот и увозот на основни логистички услуги на овие земји во поморскиот транспорт. Интересно е и тоа што во

надворешнотрговската структура во Франција, поголема вредност бележела вкупната размена со основни логистички услуги во воздушниот транспорт отколку во поморскиот транспорт, иако земјата излегува на море и има меѓународни поморски пристаништа. Исто така, како карактеристика на извозот и на увозот на овие услуги кај земјите-членки на ЕУ-27 во анализираниот период било тоа што постоел континуиран раст до 2008 година за подоцна да се јават поголеми или помали осцилации. Поконкретно, како што покажа анализата, се јавувале драстични промени во вредноста на извозот и на увозот на основни логистички услуги кај одредени земји во воздушниот транспорт.

2.2. Меѓународна размена со споредни логистички услуги на земјите-членки на ЕУ-27

Анализата на трговијата со споредни логистички услуги ќе се прави врз основа на податоците од билансите за плаќањата на земјите-членки на ЕУ-27 за увозот и извозот на товарни транспортни услуги во сите модалитети на транспорт, што во најголем дел ги чинат споредните логистички услуги согласно Листата на логистички услуги предложена од страна на ГАТС.

Табелата 28 ја покажува вкупната вредност и структурата на извозот и увозот на споредните логистички услуги на ЕУ-27 по земји. Податоците покажуваат дека до почетокот на економската криза, вкупната вредност на трговијата со споредни логистички услуги кај земјите-членки на ЕУ континуирано растела, па стапката на раст во 2008 година во однос на 2007 година изнесувала околу 17%. Периодот на економската криза го одбележал високиот пад на вкупната размена со споредни логистички услуги на ЕУ-27 од околу 27% во 2009 година во однос на 2008 година. Благ пораст од нешто повеќе од 5% бил забележан во 2010 година во однос на претходната година.²⁸⁴ Податоците во табелата 28 покажуваат дека вкупната размена со овие услуги била поголема од вкупната размена со основните логистички услуги кај земјите-членки на ЕУ-27 во анализираниот период. Ако вкупната трговија со логистички услуги се пресмета според податоците за увозот и извозот за основните и споредните логистички услуги презентирани во табелите 27 и 28, тогаш пресметките покажуваат дека 62% од вкупната размена со логистички

²⁸⁴ Сопствени пресметки врз основа на податоците од табела 28

услуги ги сочинувале извозот и увозот на споредните логистички услуги, додека само 38% отпаѓаат на увозот и на извозот на основните логистички услуги. Овој податок само потврдува дека во структурата на трошоците на финалниот производ поголем дел зазема транспортот на стоките отколку логистичките активности поврзани со транспортот на стоки.

Останатите логистички услуги, како што се компјутерските и менаџмент-консултантските услуги, не се вклучени во оваа анализа, затоа што е тешко да се утврди колкав дел од нивната вредност е во функција на одржување на синџирите на набавки.

Табела 28: Вредност на извозот и увозот на споредните логистички услуги (товарни транспортни услуги) на земјите-членки на ЕУ-27, изразени во милијарди евра

Земји-членки на ЕУ-27	2007		2008		2009		2010	
	Извоз	Увоз	Извоз	Увоз	Извоз	Увоз	Извоз	Увоз
Австрија	8.30	9.00	10.95	10.14	8.69	7.89	9.33	8.94
Белгија	14.07	11.51	17.81	15.54	12.85	10.48	15.48	12.66
Бугарија	0.97	0.88	1.07	1.11	0.76	0.88	0.84	1.01
Кипар	0.64	0.70	1.31	0.94	0.91	0.66	n.a.	n.a.
Чешка	3.45	2.77	4.29	3.52	3.73	2.97	n.a.	n.a.
Данска	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Естонија	0.94	0.84	0.96	0.81	0.71	0.49	0.84	0.61
Финска	1.35	4.52	1.53	5.93	1.09	3.41	1.21	3.82
Франција	13.70	12.20	14.00	13.00	10.60	10.10	n.a.	n.a.
Германија	33.19	25.98	42.33	29.76	31.69	19.94	35.58	25.85
Грција	0.11	0.28	0.11	0.33	0.08	0.25	0.07	0.26
Унгарија	1.26	1.31	1.44	1.55	1.28	1.17	1.38	1.31
Ирска	0.27	2.23	0.29	2.17	0.23	1.62	0.21	1.57
Италија	6.48	13.80	7.21	14.09	4.67	9.10	4.99	10.88
Латвија	1.07	0.44	1.29	0.46	1.04	0.28	0.94	0.33
Литванија	1.80	1.21	2.07	1.43	1.44	0.79	1.69	1.08
Малта	0.01	0.21	0.02	0.23	0.01	0.18	0.01	0.25
Холандија	15.61	16.53	17.65	18.18	14.57	13.99	14.63	14.72
Полска	7.45	4.01	8.60	4.84	6.85	3.54	6.40	4.62
Португалија	1.75	2.56	2.14	2.92	1.78	2.27	1.83	2.38
Романија	1.64	2.92	2.51	3.50	1.81	2.26	1.69	2.34
Словачка	1.81	0.90	2.27	0.97	1.52	0.73	n.a.	n.a.
Словенија	1.18	0.50	1.51	0.86	1.00	0.53	1.05	0.59
Шпанија	7.27	13.50	8.08	15.01	6.44	10.24	7.12	11.27
Шведска	6.85	2.98	8.32	3.97	6.04	2.35	5.29	2.64
Британија	18.33	13.92	19.26	13.96	13.95	11.44	13.17	11.87
ВКУПНО*	135.79	133.50	163.00	152.22	123.13	107.46	123.74	118.99

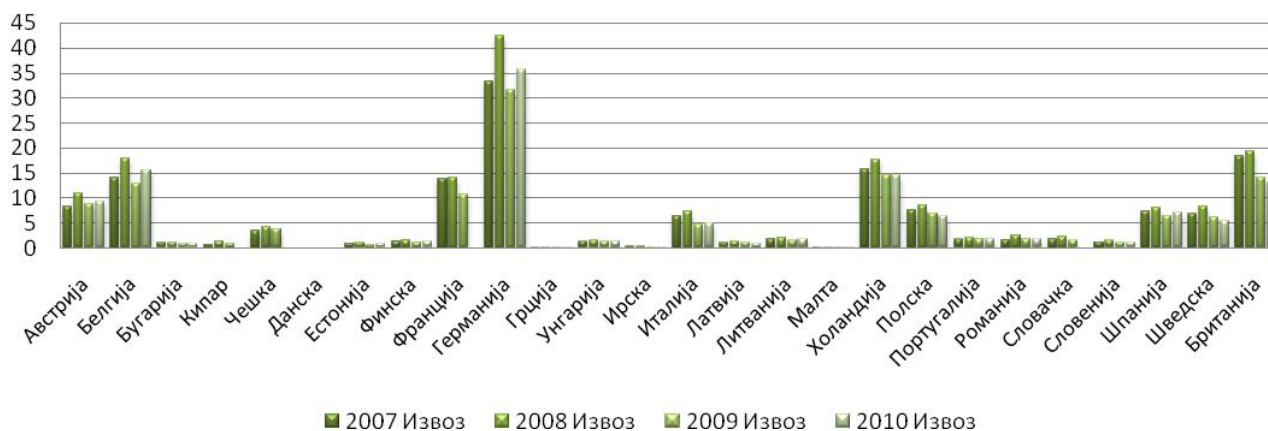
Извор: IMF, *Balance of Payments Statistics Online*, <http://www2.imfstatistics.org/BOP/>, 25.05.2011

* Banque De France, *The French Balance of payments and International investment position, Annual Report 2009*, Banque De France, June 2010, p.19

** Во податокот за вкупниот износ на извозот и увозот на основни логистички услуги не се вклучени вредноста на извозот и увозот со овој вид услуги на Данска и Луксембург, кои во своите биланси на плаќањата презентирани од ММФ и од нивните централни банки не навеле податоци, додека за 2010 година не се вклучени и Франција, Кипар и Чешка, што има одредено влијание врз вкупните резултати за последната година.

Промената на вредноста и на динамиката на раст на извозот на споредни логистички услуги на земјите-членки на ЕУ-27 може добро да се види од графиконот 19. Најголеми извозници на споредни логистички услуги во ЕУ-27 се: Германија, Британија, Холандија, Белгија, Франција и Австрија. Економската криза влијаела врз позабележителното намалување на извозот со овие услуги кај земјите-членки на ЕУ-27 за повторно да се забележи раст во 2010 година, меѓутоа без да се достигне рекордното ниво од 2008 година (види графикон 19). Подолу во текстот е направена анализа на извозот по модалитетите на транспорт за секоја земја-членка на ЕУ-27 што ќе покаже подетално на што се должела поголемата или помалата вредност на извозот на споредни логистички услуги на земјите-членки на ЕУ-27.

Графикон 19: Извоз на споредни логистички услуги на земјите-членки на ЕУ-27

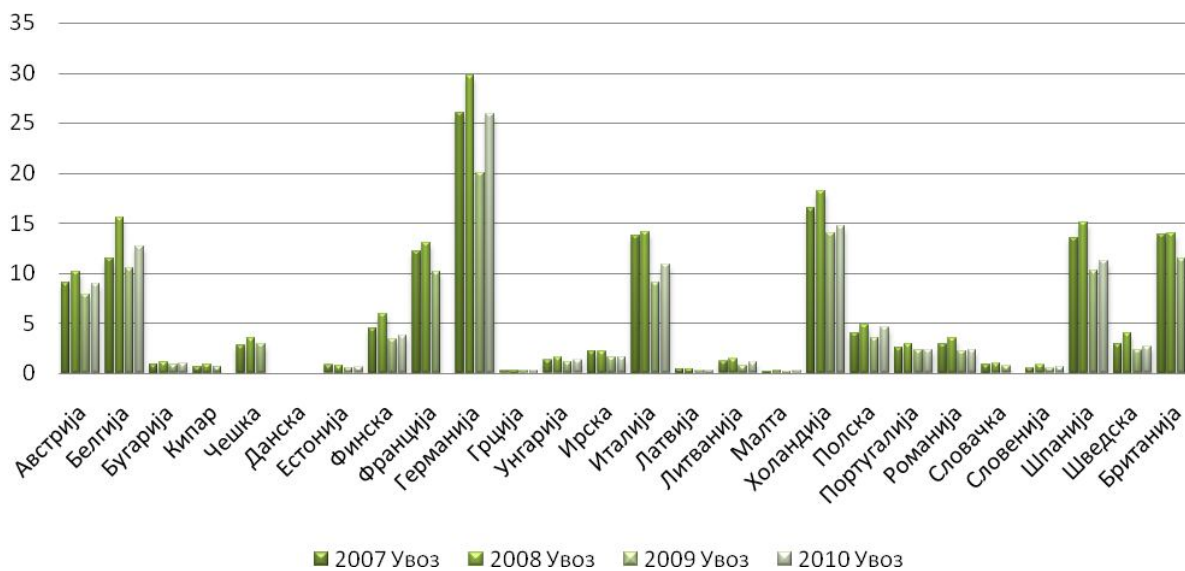


Извор: Собствен приказ врз основа на податоците од IMF, *Balance of Payments Statistics Online*, <http://www2.imfstatistics.org/BOP/>, 25.5.2011

Графиконот 20 ја покажува вредноста на увозот на споредните логистички услуги на земјите-членки на ЕУ-27. Најголемите увозници биле земјите што имале најголема вредност на извозот на овие услуги, како што се: Германија, Британија, Холандија, Франција, Белгија и Австрија. Забележително висока вредност на увозот покрај овие земји имале и Шпанија и Италија. Исто како и кај извозот, падот што бил забележан во 2009 година во однос на 2008 година во увозот на основни логистички услуги се должел на големата економска криза во тој период.

Причините за падот веќе ги идентификувавме во првиот дел на овој труд. Исто така, од податоците во табелата се гледа дека земјите-членки на ЕУ-27 повеќе извезуваат отколку што увезуваат споредни логистички услуги, при што во континуитет остваруваат позитивен биланс во трговијата со овие услуги. Особено бил позитивен трговскиот биланс на Германија каде што, на пример, во 2008 година било забележано позитивно салдо од дури 12,57 милијарди американски долари. Позитивен биланс имаат и Британија, Шведска, Полска и Белгија. Висок негативен биланс во трговијата со споредни логистички услуги се забележува кај Шпанија и Италија. Останатите земји имаат речиси урамнотежени трговски биланси за овој вид услуги во анализираниот период.²⁸⁵

Графикон 20: Увоз на споредни логистички услуги на членките на ЕУ-27



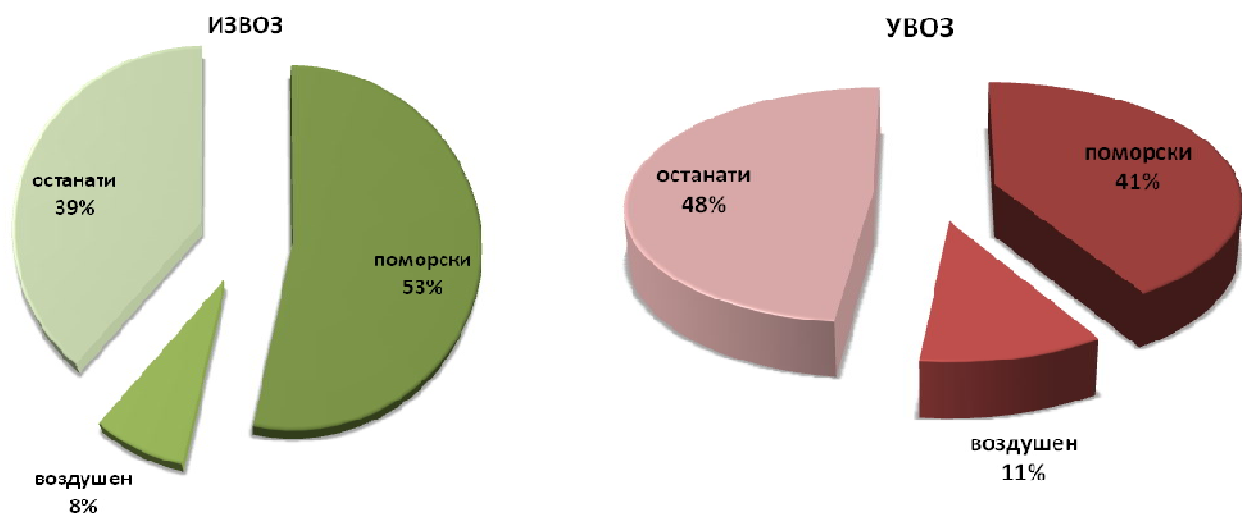
Извор: Сопствен приказ врз основа на податоците од IMF, *Balance of Payments Statistics Online*, <http://www2.imfstatistics.org/BOP/>, 25.5.2011

Анализата на трговијата со споредни логистички услуги на земјите-членки на ЕУ-27 ќе биде покомплетна ако се направи и според различните модалитети на транспорт. Врз основа на расположливите податоци, креирани се соодветни графикони што се однесуваат на извозот и увозот на споредни логистички услуги на земјите-членки на ЕУ во различните видови транспорт.

²⁸⁵ Сопствени пресметки и анализи врз основа на податоците преземени од IMF, *Balance of Payments Statistics Online*, <http://www2.imfstatistics.org/BOP/>, 25.5.2011

Графиконот ни покажува колкаво е процентуалното учество на трговијата со споредни логистички услуги во различните модалитети на транспорт во вкупната трговија со споредни логистички услуги на земјите-членки на ЕУ. Како што се гледа, повеќе од половината на извозот на споредни логистички услуги или 53% го сочинувале извозот на споредни логистички услуги во поморскиот транспорт. Овој податок ни покажува дека земјите-членки на ЕУ-27 најголем дел од услугите на превоз на стока за други земји ги вршат во поморскиот транспорт. Учеството на извозот на споредни логистички услуги во копнениот и поморскиот транспорт во вкупниот извоз на овие услуги изнесувал 39% и 8%, респективно. Исто така, земјите-членки на ЕУ-27 најмногу увезувале копнени транспортни услуги или најмногу ангажирале странски транспортери за превоз на стоката во друмскиот и железничкиот сообраќај. Така, увозот на споредни логистички услуги во копнениот транспорт бил 48%, додека прилично високо учество од 41% во вкупниот увоз на овие услуги имал и увозот на поморски транспортни товарни услуги. Учеството на увозот на споредните логистички услуги во воздушниот транспорт во вкупниот извоз на овие услуги изнесувал само 11% (види графикон 21).

Графикон 21: Приказ на процентуалното учество на видовите сообраќај во извозот и увозот на помошни логистички услуги во 2008 година



Извор: Сопствен приказ врз основа на податоците преземени од IMF, *Balance of Payments Statistics Online*, <http://www2.imfstatistics.org/BOP/>, 25.5.2011

2.2.1. Воздушен транспорт

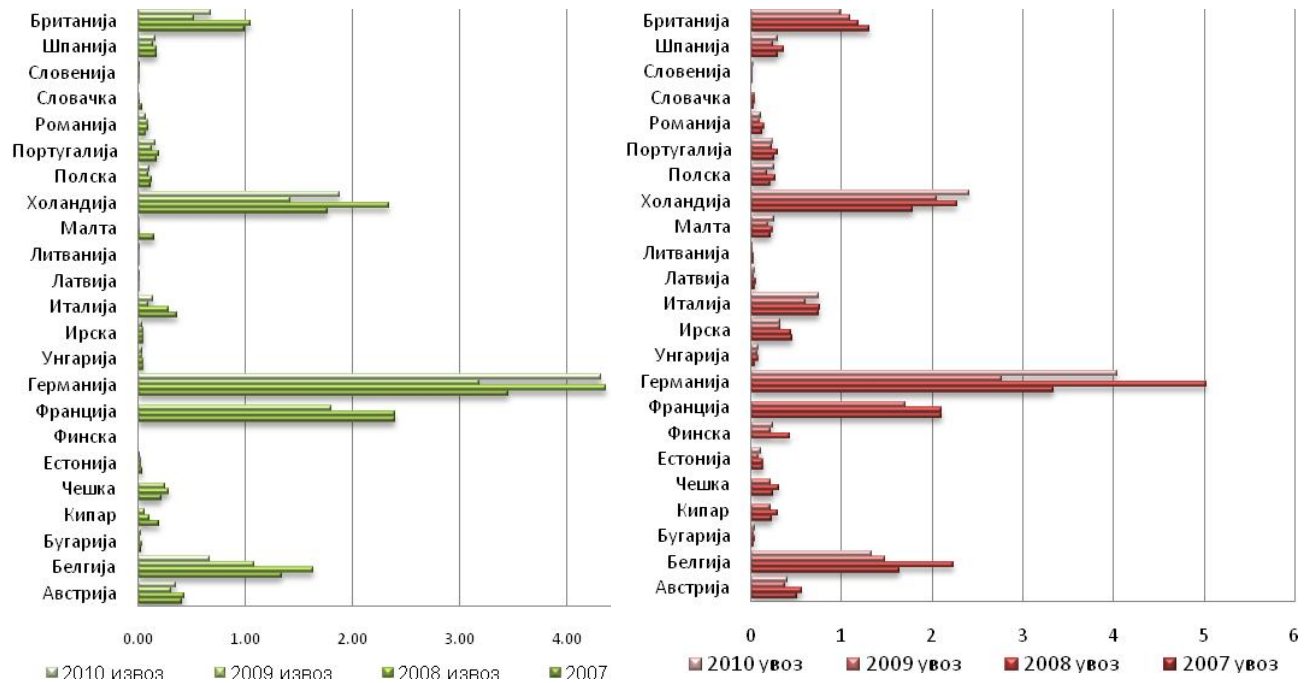
Најголем извозник на споредни логистички услуги во воздушниот транспорт од земјите-членки на ЕУ е Германија. Забележително учество во извозот на овие видови услуги во анализираниот период имале и Франција, Холандија, Белгија и Британија. Светската економска криза се одразила врз превозот на стоки во воздушниот транспорт, па така, по континуираниот раст до 2008 година, кај сите земји бил забележан пад во 2009 година. Германија успешно ја надминала кризата, и во 2010 година повторно вредноста на извозот на товарните транспортни услуги во воздушниот сообраќај достигнала над 4 милијарди евра. Тоа не било случај со белгиските компании чиј извоз на споредните логистички услуги во воздушниот транспорт во 2010 бил значително помал во споредба со претходната година и речиси за 3 пати помал во однос на 2008 година. Сепак, повеќето од земјите по кризната 2009 година успеваат да го зголемат или, во најмала рака, да го стабилизираат извозот со овие услуги во 2010 година.²⁸⁶ Досега, анализираниите податоци покажуваат дека најголем број од земјите во анализираниот период имале поголема вредност на основните логистички услуги во воздушниот транспорт во споредба со споредните логистички услуги во воздушниот транспорт. Тоа особено се забележало во случаите на Британија, Шпанија и Италија. Ова ни покажува дека во воздушниот транспорт поголеми се трошоците за основните логистички услуги за подготовка на стоките за отпрема отколку трошоците за транспорт на стоката доколку се ангажираат субјекти од земјите-членки на ЕУ.

Графиконот 22 покажува дека слично како и кај извозот, најголеми увозници на споредни логистички услуги во воздушниот транспорт биле Германија, Холандија, Франција, Британија и Белгија. Општите движења на увозот на овие услуги во анализираниот период се поклопувале со општите движења на нивниот извоз. Затоа, тука само ќе констатираме дека светската криза се одразила на увозот кај сите земји на Унијата, по што следувала стабилизација и повторен пораст на увозот во 2010 година. Вредноста на увозот на овие услуги кај поголемиот дел од земјите била поголема од увозот на основните логистички услуги, што само ја потврдува констатацијата дека за субјектите од земјите-членки

²⁸⁶ Сопствени пресметки и анализи врз основа на податоците од IMF, *Balance of Payments Statistics Online*, <http://www2.imfstatistics.org/BOP/>, 25.5.2011

на ЕУ, поголемо учество во структурата на трошоците на производите што се пласираат на странските пазари по воздушен пат имале трошоците за подготовка на стоката за отпрема отколку трошоците за транспорт. Исто така, карактеристично е и тоа што земјите-членки на ЕУ повеќе увезувале отколку што извезувале споредни логистички услуги во воздушниот транспорт и кај сите земји, со исклучок на Франција и Германија, постоел негативен биланс кај овие услуги.

Графикон 22: Извоз и увоз на споредни логистички услуги во воздушниот транспорт во милијарди американски долари



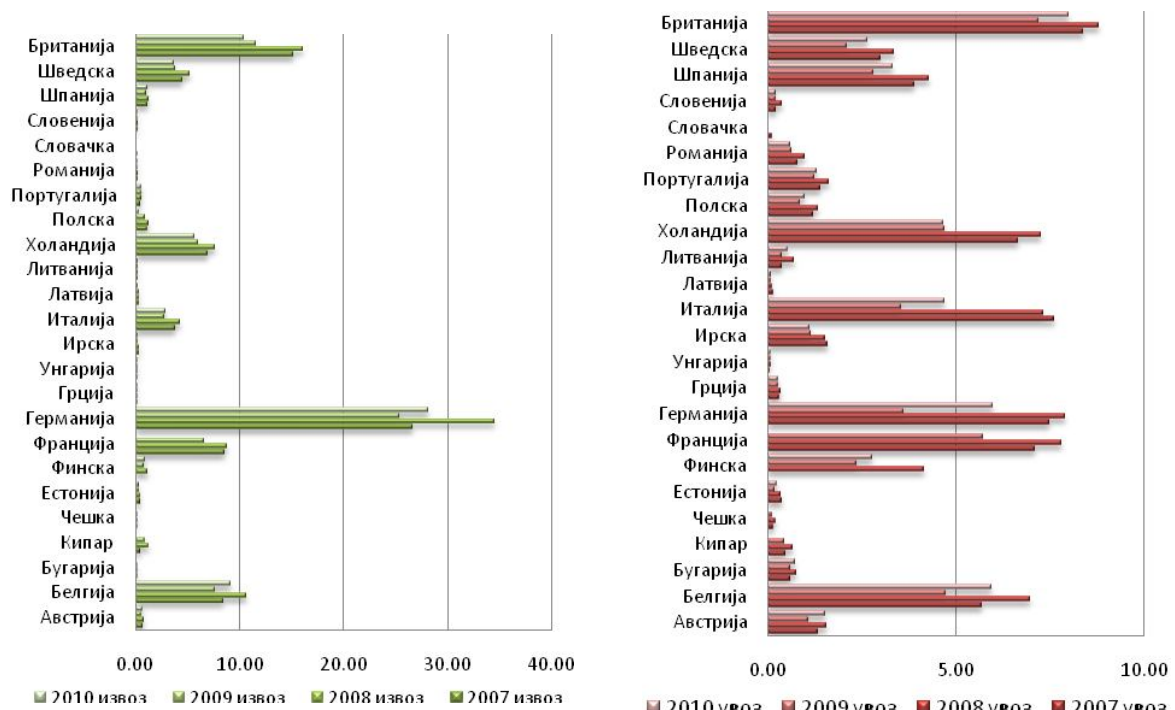
Извор: Сопствен приказ врз основа на податоците од IMF, *Balance of Payments Statistics Online*, <http://www2.imfstatistics.org/BOP/>, 25.5.2011

2.2.2. Поморски транспорт

Извозот на споредни логистички услуги во поморскиот транспорт во анализираниот период, генерално, ги следел општите тенденции на извозот на споредните логистички услуги на земјите-членки на ЕУ. Кај сите земји за кои се презентирани податоци бил карактеристичен континуиран раст на извозот заклучно со 2008 година, а потоа пад за време на светската економска криза во 2009 година, по што следуvalo стабилизирање или раст во 2010 година. Земјите

со најразвиени поморски флоти имале најголемо учество во извозот на овие услуги. Најголем извозник била Германија, по којашто следувале Британија, Белгија, Франција и Холандија. Грција која, како што претходно видовме, била убедливо најголем извозник на основни логистички услуги во поморскиот транспорт, имала незначителен извоз на споредни логистички услуги во поморскиот транспорт. Тоа, на пример, покажува дека на грчките пристаништа најчесто грчките компании даваат пристанишни услуги за прием и испорака на стоката по морски пат, додека самиот транспорт на стоката го вршат флоти регистрирани во други земји. Останатите земји-членки на ЕУ, покрај пристанишни услуги, даваат и услуги на превоз на стоката. Вреди да се издвои и тоа дека Австрија, и покрај тоа што нема излез на море, има сопствена поморска флота што ѝ овозможува извоз на споредни логистички услуги во поморскиот транспорт (Графикон 23).

Графикон 23: Увоз и извоз на помошни логистички услуги во поморскиот транспорт на земјите-членки на ЕУ-27 во милијарди американски долари



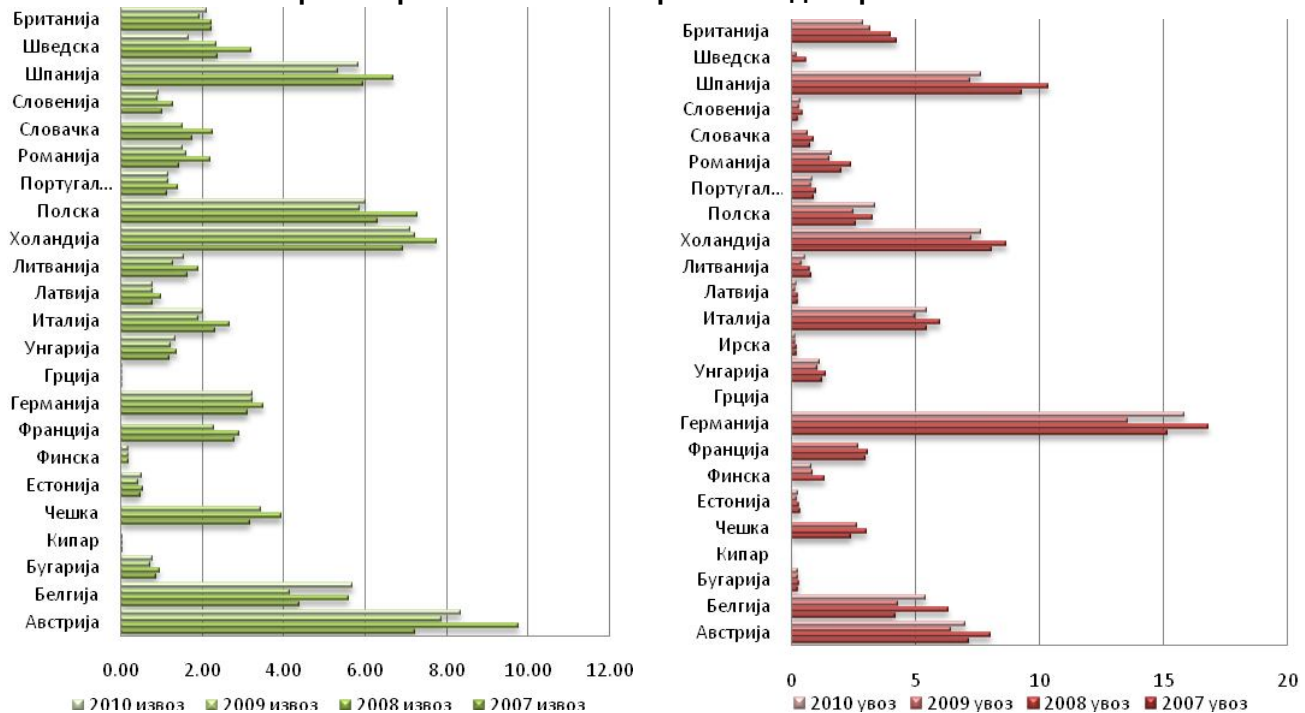
Извор: Сопствен приказ врз основа на податоците од IMF, *Balance of Payments Statistics Online*, <http://www2.imfstatistics.org/BOP/>, 25.5.2011

Структурата и вредноста на увозот на споредните логистички услуги во поморскиот транспорт на земјите-членки на ЕУ-27 во анализираниот период може да се види од графиконот 23. Исто како и за извозот на овие услуги, така и за увозот е карактеристично тоа што тенденциите биле во согласност со општите движења на увозот на споредните логистички услуги, како што е континуиран раст до 2008 година, пад во 2009 година и пораст во 2010 година. Најголеми увозници на овие услуги од земјите-членки на Унијата биле Британија, Германија, Франција, Италија, Холандија и Белгија. Позитивниот биланс во трговијата со овие услуги на ЕУ се должел, пред сè, на позитивниот биланс на Германија. Исто така, позитивен биланс имале и Британија, Шведска, Франција, Естонија и Латвија, додека останатите членки на Унијата повеќе увезувале отколку што извезувале споредни логистички услуги во поморскиот транспорт.

2.2.3. Копнен транспорт

Состојбите во извозот и увозот на споредни логистички услуги во копнениот транспорт (друмски, железнички и сл.) значително се разликуваат од оние во воздушниот и во поморскиот сообраќај. Како што може да се види од графиконот 24, земјите-членки на ЕУ имале поизедначено учество во вкупниот извоз на овие услуги во анализираниот период. Се забележува малку поголемо учество на Австрија, Холандија, Полска и Шпанија. Најголеми увозници, пак, на овие услуги од членките на Унијата се Германија, Шпанија, Австрија, Белгија, Италија и Британија. Општите движења на извозот и на увозот на овие услуги биле во согласност со општите економски движења на земјите-членки на ЕУ во дадениот период, што значи континуиран раст до 2008 година, пад во 2009 година и стабилизација и раст во 2010 година. Исто така, може да се види дека земјите-членки на Унијата повеќе увезувале отколку што извезувале споредни логистички услуги во копнениот транспорт, пред сè, поради негативниот биланс на Германија, па и на Италија и на Шпанија.

Графикон 24: Извоз и увоз на помошни логистички услуги во копнениот транспорт во милиони американски долари



Извор: Собствен приказ врз основа на податоците од IMF, *Balance of Payments Statistics Online*, <http://www2.imfstatistics.org/BOP/>, 25.5.2011

Врз основа на сето погоре изнесено, може да се заклучи дека вредноста на извозот и увозот на споредните логистички услуги на земјите-членки на ЕУ-27 во анализираниот период се менувала согласно општите економски движења. Најголем дел од структурата на извозот на споредните логистички услуги ја сочинувале поморските логистички услуги, по што следувале споредните логистички услуги во копнениот и воздушниот транспорт. Во структурата на увозот најголем дел зафаќал увозот на споредните логистички услуги во копнениот и во поморскиот транспорт, по што со сосема мало учество следувал увозот на споредните логистички услуги во воздушниот транспорт. Земјите-членки на ЕУ во анализираниот период повеќе извезувале отколку што увезувале споредни логистички услуги. Претходно направената анализа не ги вклучува споредните логистички услуги што не се во врска со транспортот на стоките, како и останатите логистички услуги: компјутерските и менаџмент-консултантските услуги, поради тоа што е речиси невозможно да се утврди колкав дел од нивната вредност се однесува на функционирањето на трговските синџири. Од податоците за кои со сигурност може да се каже дека се однесуваат на логистичкиот сектор се гледа

дека 62% од вкупната размена со логистички услуги ја сочинувале извозот и увозот на споредни логистички услуги, додека само 38% отпаѓале на увозот и на извозот на основни логистички услуги. Ова само потврдува дека во структурата на трошоците на финалниот производ поголем дел заземале транспортот на стоките отколку логистичките активности поврзани со транспортот на стоки. Поконкретно, земјите-членки на ЕУ повеќе трошеле за транспорт на стоки отколку за логистичките услуги за организирање на отпрема и допрема на стоките.

Меѓутоа, ако се анализира според структурата на транспортот, интересни сознанија се добиваат за воздушниот транспорт, каде што за разлика од поморскиот, друмскиот и железничкиот превоз, поголеми биле трошоците за подготовка на стоката за отпрема отколку самиот транспорт на стоката. Карактеристично, пак, за поморскиот транспорт е тоа што има земји како Грција, што имаат поголеми пристаништа за стоков промет и каде најчесто домашни субјекти вршат пристанишни логистички услуги за странски субјекти, меѓутоа самиот превоз на стоките го вршат поморски флоти од странски земји. Останатите земји од ЕУ што имаат излез на море и позначајни и поголеми пристаништа за стоков промет, покрај пристанишни услуги, даваат и услуги на превоз на стока. Исто така, треба да споменеме дека и континентални земји како, на пример, Австрија, имаат сопствени поморски флоти што вршат превоз на стоки, при што се користат пристанишните услуги на останатите земји на Унијата. Ако се споредат податоците за вредноста на логистичкиот пазар на ЕУ во 2008 година кога изнесувала 950 милијарди евра и за вкупната размена со логистички услуги која во 2008 изнесувала околу 500 милијарди евра, се доаѓа до заклучок дека земјите-членки на Унијата користат речиси подеднакво логистички услуги и од домашни и од странски логистички провајдери.

3. Политика на либерализација на трговијата со логистички услуги на ЕУ

Значењето на логистичкиот сектор за ЕУ ја наметнува потребата од зголемување на нивото на либерализација на трговијата со логистички услуги на земјите-членки на ЕУ. Барьерите во трговијата со логистички услуги најчесто произлегуваат од проблемите со инфраструктурата, различните транспортни политики на членките на Унијата и разликите во националните законодавства.

Напорите за надминување на овие проблеми резултирале со формирање Генерален директорат за транспорт од страна на Европската комисија преку чии активности треба да се обезбеди поголема либерализација во овој услужен сектор и постепено формирање заеднички логистички пазар. Во таа насока, донесени се поголем број Директиви и Уредби од страна на Комисијата на предлог на Директоратот, и тоа, во согласност со стратегиите што се однесуваат на развојот на логистичкиот сектор усвоени од страна на Генералниот директорат за мобилност и транспорт.

3.1. Преглед на активностите на Генералниот директорат за транспорт на Европската комисија

Главен креатор на транспортната политика на Европската унија е токму Генералниот директорат за мобилност и транспорт на Европската комисија. Основна задача на овој директорат е да обезбеди единствен пазар на транспортни услуги во кој ќе се интегрираат потребите на граѓаните, заштитата на животната средина и подобрување на конкурентноста, и тоа, преку:

- Заокружување на *Внатрешниот европски пазар* со интеграција на сите модалитети на транспорт во еден конкурентен транспортен систем што ќе овозможи поквалитетни услуги и поприфатлива цена, при што ќе се внимава на безбедноста и на правата на патниците;
- Развивање агенда за иновации во транспортот, со што се промовира развојот и се воведува нова генерација одржливи транспортни технологии особено за менаџирање со интегрираните транспортни системи и возила со ниска емисија на штетни материи;
- Градење главна европска инфраструктурна мрежа како потпора на одржливите мултимодални транспортни системи со што ќе се овозможат брзи, евтини и сигурни транспортни решенија;
- Проекција на транспортните цели на ЕУ и заштита на политичките и бизнис-интересите на ЕУ во односите со трети лица како, на пример, меѓународните организации или стратешките партнери.²⁸⁷

²⁸⁷ The European Commission's Directorate-General for Mobility and Transport, *Mission of the Directorate-General for Mobility and Transport*, online edition:

http://ec.europa.eu/dgs/transport/doc/2010_05_move_mission_statements.pdf, 18.7.2011, p. 1

Директоратот ги реализира поставените цени на различни начини, и тоа, преку развој на стратегии во транспортниот сектор, следење на имплементацијата на постојаната регулатива на ЕУ и давање нови предлози, поттикнување доброволна работа и размена на искуства, како и кофинансирање на инфраструктурата за трансевропската сообраќајна мрежа. Исто така, дел од работата на Директоратот е да обезбедува финансиска поддршка на одредени програми (пр. Марко Поло) и истражувачки проекти (пр. интелегентни транспортни системи), како и да ја промовира транспортната политика на меѓународно ниво и да обезбедува информации за јавноста и за сите заинтересирани страни. Имајќи ги предвид овие активности, понатаму ќе ги идентификуваме пречките во обезбедувањето логистички услуги во различните модалитети на транспорт и ќе се презентираат некои од понудените законски решенија од страна на Директоратот за секој од начините на транспорт на стоки.

3.1.1. Друмски транспорт

Друмскиот транспорт е најпопуларен вид транспорт во ЕУ со оглед на тоа што 44% од превозот на стоки се одвива на овој начин. Во рамките на Унијата има околу 58.000 км автомобилски патишта, од кои 60% се во Германија, Франција и Шпанија. Што се однесува до друмскиот транспорт на стоки во рамките на ЕУ, посебно внимание треба да се стави на каботажата во друмскиот превоз, односно на превозот на стоки во земји-членки на Унијата со возила регистрирани во друга земја. Каботажата во друмскиот превоз е најпопуларна кај релативно голем број земји од кои четири сочинувале 80% од вкупната каботажа по тони за еден километар во 2004 година. Околу 60% од вкупната каботажа во тони за еден километар се одвивала во Франција и Германија, додека 20% во Британија и Италија.²⁸⁸

Каботажата во друмскиот превоз најпрвин била регулирана со Уредбата на Советот бр. 3118/93 во која се содржани условите според кои странските субјекти можат да оперираат по националните патишта и да даваат патни превозни услуги во рамките на една земја-членка. Оваа уредба престанала да важи со донесувањето на Уредбата 1072/2009 со која се воспоставени заедничките правила за пристап на пазарот на меѓународниот транспорт на стоки по друмски

²⁸⁸ ICRIER, *Logistics Services under Indo-EU TIA*, Indian council for research on international economic relations, ICRIER, New Delhi, 2008, pp. 5-6

пат во рамките на ЕУ. Оваа Уредба ги уредува и условите под кои превозниците што се нерезиденти во Унијата можат да даваат транспортни услуги во некоја земја-членка на ЕУ. Според одредбите на Уредбата 1079/2009, националното законодавство е надлежно за условите за превоз на договорот, техничките карактеристики и димензиите на возилата, барањата за превоз на одредени категории стоки, времето на возење и одмор и оданочувањето на транспортните услуги при каботаж на стоката во друмскиот превоз.²⁸⁹ Лесно можеме да констатираме дека ова решение во овој момент не ги намалува бариерите во трговијата со логистички услуги во друмскиот транспорт со оглед на тоа што постојат разлики во националните законодавства што ја регулираат оваа материја.

Патниот транспорт е уреден со неколку други уредби на Советот, меѓу кои и Уредбата 881/92, со која се регулираат постапките и условите за издавање и одземање на дозволи на превозниците во друмскиот сообраќај.²⁹⁰ Дополнувања и измени на овој акт се усвоени со Уредбата 484/2002 објавена во Службен весник на ЕУ (СВЕУ) „ОЈ L 76“ од 19.12.2002 и Уредбата и 1791/2006 објавена во СВЕУ „ОЈ L 363“ од 20.12.2006 година. Од поважните регулативи можат да се споменат и Уредбата 3820/85 што се однесува на заедничките правила за минималната возраст на возачите, времето на возење, паузите и времето за одмор на возачите, потоа Директивата 93/104/ЕС за работното време, Директивата 96/71/ЕС за делегирање на вработените и Директивата 202/15/ЕС за организирање на работното време. Сепак, треба да се има предвид и фактот дека во практиката многу често се јавуваат и проблеми во врска со толкувањето на одредбите од уредбите и директивите што ги носат органите на Унијата од страна на земјите-членки на ЕУ. Тоа, се разбира, ја отежнува нивната примена и правилната имплементација и негативно влијае врз либерализацијата на прометот на транспортни и останати логистички услуги во ЕУ.

²⁸⁹ See: EU, „Regulation (Ec) No 1072/2009 Of The European Parliament And Of The Council“, *Official Journal of the European Union*, 14.11.2009, Chapter 3

²⁹⁰ See: EU, „Council Regulation (EEC) No 881/92 of 26 March 1992 on access to the market in the carriage of goods by road within the Community to or from the territory of a Member State or passing across the territory of one or more Member States“, *Official Journal of the European Union L 095*, 09/04/1992, pp. 0001-0007

3.1.2. Железнички транспорт

Железничкиот транспорт обезбедува значајни економски врски низ цела Европа, а сепак во повеќето европски земји претставува проблем. Пазарното учество на железничкиот транспорт на стоки постојано се намалувало, и тоа, од 20% до 8% во текот на претходните триесетина години.²⁹¹ Карактеристично за железничкиот товарен пазар на ЕУ е тоа што е недоволно либерализиран и не овозможува влез на странски субјекти заради неговата монополистичка природа. Повеќето земји како, на пример, Данска, Франција, Грција, Исланд, Португалија, Шпанија, Северна Ирска, Ирска, Луксембург, Словенија и Словачка воопшто немаат странски оператори на националните пазари. Најлиберализиран е железничкиот пазар на Британија, каде околу 30% од пазарот им припаѓа на странски оператори. Исто така, како пречки што влијаат врз трговската размена на логистички услуги во железничкиот транспорт на стоки се јавуваат и проблемите со инфраструктурата, како што се, на пример, разликите во одредени технички стандарди помеѓу националните железнички мрежи или неповрзаноста на одредени значајни трговски центри што влијае врз испораката на стоките. Се разбира, како бариери во овој пазарен сегмент треба да се земат и разликите во националните транспортни политики и во правната регулатива.²⁹²

ЕУ презела неколку чекори за либерализирање и заживување на железничкиот транспорт. Директивата 91/440/ЕС се стреми кон зголемување на независноста во управувањето на железничките претпријатија и воведување на транспарентноста во поглед на финансиите и структурата на националните железници на земјите-членки на ЕУ. Директивата за првпат го ограничува пристапот на железничките оператори при формирање меѓународни групации за давање прекугранични услуги. Постојат уште неколку други директиви што се во склад со иницијативата на ЕК:

- Директива 96/48/ЕС за интероперабилност на брзиот трансевропски железнички систем, подоцна модифицирана со Директивата 2001/16/ЕС;
- Директивата 95/18/ЕС за лиценцирање на железничките претпријатија и

²⁹¹ European Commission, *Policy effectiveness of Rail - EU policy and its impact on the rail system*, European Communities, 2006, p. 2

²⁹² ICRIER, *Logistics Services under Indo-EU TIA*, Indian council for research on international economic relations, ICRIER, New Delhi, 2008, pp. 28-29

- Директивата 95/19/ЕС за распределба на инфраструктурните капацитети на железницата и наплата на инфраструктурните давачки.²⁹³

Реформите во организирање на железниците се исто така предложени како дел од т.н. Првиот и Вториот железнички пакет од 2001 и 2004 година.²⁹⁴ Тие вклучувале одвојување на инфраструктурата од услугите и отворање на мрежите за слободен пристап на товарот. Овие реформи се имплементирале на различни начини кај различни европски земји. На пример, Британија целосно ги одвоила железничката инфраструктура и железничките услуги, но за разлика од другите европски земји, целосно ги приватизирала и инфраструктура и услугите со отворен пристап за операциите со товарот. Франција ги одвоила инфраструктурата од услугите, но во голема мера ги задржала како монополи во јавниот сектор. Шведска исто така направила одвојување и прогресивно го отворала железничкиот пазар за конкуренцијата. Во секој случај, и покрај реформите и поголемата „отвореност“ на железничкиот товарен транспорт, сè уште постои значителен недостаток во поглед на интероперабилноста во железничката инфраструктура и не постои каботажа на стоката во железничкиот транспорт во ЕУ.²⁹⁵

3.1.3. Поморски транспорт

Значењето на поморскиот транспорт за ЕУ е големо со оглед на фактот што 90% од екстерната размена и преку 40% од интерната размена се одвиваат по морски пат. ЕУ доминира во поморскиот транспорт, при што европските национални економии контролираат преку една третина од светските флоти и бродоградилишната индустрија од ЕУ зафаќа околу 20% од вкупниот поморски светски капацитет. Со 556 милиони тони, Британија го има приматот во превезени

²⁹³ Повеќе за директивите на ЕУ за либерализација на железничкиот транспорт на:

http://europa.eu/legislation_summaries/transport/rail_transport/index_en.htm

²⁹⁴ Првиот железнички пакет ги содржи Директивите на ЕК 2001/12/ЕС (дополнета со Директива 91/440/ЕС), 2001/13/ЕС (дополнета со Директива 95/18/ЕС) и 2001/14/ЕС (дополнета со 95/19/ЕС). Вториот железнички пакет се состои од Уредбата на ЕК 881/2004/ЕС, заедно со Директивите 2004/49/ЕС, 004/50/ЕС и 2004/51/ЕС. Постои и т.н. Трет железнички пакет што ги содржи Регулативите 1370/2007, 1371/2007 и 1372/2007, заедно со Директивите 2007/58/ЕС и 2007/59/ЕС, но се однесува на превозот на патници по железнички пат.

²⁹⁵ ICRIER, *Logistics Services under Indo-EU TIA*, Indian council for research on international economic relations, ICRIER, New Delhi, 2008, pp. 5-6

стоки – 16,5% од вкупниот поморски транспорт на ЕУ-25, по која следуваат Италија со 14%, Холандија со 12% и Шпанија со 10%.²⁹⁶

Европската комисија води проактивна политика преку воведување регулатива што овозможува развој на поморската индустрија. Во 1986 година е усвоена Регулотива на Советот бр. 4055 со која се воведува принципот на слобода во давање транспортни услуги помеѓу земјите-членки на заедницата и помеѓу земјите-членки и трети земји. Дел од поважните Регулативи на ЕУ за поморскиот транспорт се:

- Регулотивата (ЕЕС) No 4056/86, што се однесува на примената на правилата за конкуренција во поморскиот транспорт и што ѝ овозможува на заедницата да ги из земе/заштити т.н. поморските линиски конференции²⁹⁷ од конкуренцијата. Оваа Регулотива е обновена со понова регулатива, ЕС No 1/2003, што сега им дозволува и на ЕУ и на националните власти и судови да ги спроведат правилата за конкурентност. Во 2006 година, ЕУ ги повлече исклучоците за поморските линиски конференции, а ефективната примена започна во 2008 година.
- Регулотивата (ЕЕС) No 4057/86 се однесува на т.н. „нефер“ цени во поморскиот транспорт и ѝ овозможува на ЕЗ да воведат компензаторни давачки за странските сопственици на бродови со цел да ги заштити сопствениците од земјите-членки на заедницата.
- Регулотивата (ЕЕС) No 405/86 се применува во случај кога треба да се обезбеди слободен поморски транспорт, доколку некоја трета земја го ограничува вршењето поморски транспорт со бродови на земјата-членка на заедницата.
- Регулотивата No 3577/92/ЕЕС значи примена на принципот на слобода на обезбедување услуги на поморскиот транспорт помеѓу земјите-членки или каботажа во поморскиот превоз. Единствено се воведува ограничување за пловилата со помалку од 650 бруто-регистрарана тонажа и испораката со која се поврзуваат островите во Шпанија и во Грција. На овој начин се врши заштита од конкуренцијата од трети земји.

²⁹⁶ WTO, *Trade Policy Review: European Communities*, WT/TPR/S/177, WTO, Geneva, 2007, pp. 124-125

²⁹⁷ Повеќе за т.н. поморски конференции на: <http://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=3311>

- Регулативата (ЕС) No 3094/95 се однесува на помошта при градењето бродови. Таа била ревидирана во 2003 година и ЕЗ усвоила нов допис за поконкретен надзор на шемите за помош што се во сила.²⁹⁸

Европските пристаништа се клучна алка во логистичкиот синџир и имаат повеќенаменски улоги. Дваесет земји-членки на ЕУ со излез на море имаат околу 1.000 пристаништа што просечно опслужуваат околу 3,5 милијарди тони товар годишно.²⁹⁹ Конкурентноста на пристаништата се зголемува со нивен постојан развој и воведување регулатива што е во согласност со еколошките и безбедносните стандарди. Следува преглед на позначајните правни мерки и регулативи што влијаат врз степенот на либерализација на трговијата со логистички услуги во поморскиот транспорт:

- *Одбивање на пакетот за пристаништата и ограничување во пристапот на пазарот.* Правниот предлог на Комисијата за Директива за пристап на пазарот на пристанишните услуги бил отфрлен во Европскиот парламент по повеќе од три години преговарање. Потоа следувал нов предлог во 2004 година, вториот пакет за пристаништата, со кој требало да се либерализираат пристанишните услуги преку дозвола за пристанишните фирми да назначуваат независни договорни субјекти за товарење и истоварање на бродовите. Со тоа требало да се стави крај на монополската положба на операторите на терминалите што манипулираат со стоките. Сепак, биле организирани штрајкови од страна на пристанишните работници низ Европа, што довело Европскиот парламент по вторпат да го одбие пакетот за пристаништата во 2006 година.
- *Регулатива за безбедноста.* Пристаништата во ЕУ дејствуваат во склад со безбедносниот код за бродските и пристанишните објекти воведен на 1 јули 2004 година од Меѓународната поморска организација – ИМО. ЕУ, исто така, усвоила регулатива за безбедноста на бродовите и пристаништата ЕС 725/2004, во која се содржани дури и некои поригорозни мерки од кодот на ИМО. Покрај оваа регулатива, ЕУ усвоила и Директива за безбедност на пристаништата 2005/65/ЕС, што

²⁹⁸ See: EC, *Maritime transport, internal market - Free access to ocean trade*, online edition: http://ec.europa.eu/transport/maritime/internal_market/access_en.htm, 25.5.2011

²⁹⁹ See: ESPO, *European Sea Ports Organizations Statistics*, online edition: http://www.espo.be/images/stories/statistics/espo_itmma_portstatistics2010.pdf, 25.5.2011

содржи безбедносни правила за целата површина на пристаништата. ЕУ треба да донесе Директива и за интермодалната безбедност во превозот на стоки со која ќе се опфати и транзитот низ територијата на ЕУ во трговијата со трети земји.

- *Еколошки стандарди.* Пристаништата во ЕУ мора да работат во склад со правилата за заштита на животната средина при пристанишните операции. Влијанието на новите пристанишни проекти врз животната средина директно е условено од две ЕУ Директиви, и тоа: Директивата за птици 79/409 и Директивата за природни живеалишта 92/493, како и од Мрежата за заштитените подрачја, попозната како „Натура 2000“. Покрај овие 2 директиви, во одредени студии се проценува дека има најмалку 12 други Директиви за заштита на животната средина што влијаат врз развојот на пристаништата.³⁰⁰

3.1.4. Манипулирање со стоки, складирање и сместување на стоките и услуги на транспортните агенции

Помошните транспортни услуги, како што се услугите на манипулација со товарот, сместување на стоките и услугите на транспортните агенции, се отворени за конкуренцијата во ЕУ. Директивата 96/97/ЕС овозможува отворање на пазарот на манипулација со стоките, па од 1.1.1998 година секоја авиокомпанија има слобода самостојно да манипулира со товарот на аеродромите. Сепак, оваа Директива им овозможува на земјите-членки на ЕУ да воведат определени ограничувања при манипулација со товарот за конкуренцијата како, на пример, ограничување на бројот на авионските компании што на одреден аеродром смеат да даваат услуги на манипулација со товарот или, под одредени услови, може да се укине овој вид либерализација на пазарот на 3-4 години.³⁰¹ Услугите на манипулација со товарот на пристаништата се ограничени, при што пристанишни

³⁰⁰ See: HN Psaraftis, „EU Ports Policy: Where do we Go from here?“, *Maritime Economics & Logistics No 7 - 2005*, Palgrave Macmillan Ltd, UK, 2005, pp. 73-82

³⁰¹ SH&E Limited., *Study on the quality and efficiency of ground handling services at EU airports as a result of the implementation of Council Directive 96/67/EC*, SH&E International Air transport consultancy, London, 2002, pp. 9-37

услуги можат да даваат само одредени компании што имаат монополска положба.³⁰²

3.2. Анализа на стратегиите за транспорт и логистика на ЕУ

Еволуцијата на логистиката и транспортот на стоки го зголемува притисокот врз постојната инфраструктурата во ЕУ. Видливи сигнали за тоа се преголемата натрупаност на Европскиот транспортен систем, вклучувајќи ги тука повеќето од друмските патишта, железничките врски и пристаништата. Трошоците за одржување на инфраструктурата чинат околу 1%-1,5% од БДП и се очекува значително да се зголемат во наредниот период.³⁰³ Европа е, исто така, во фаза на реструктурирање на транспортната политика, што може да се види од неколкуте стратегии за различните модалитети на транспорт. Така, во 2001 година била издадена „Бела книга“ од страна на Европската комисија, насловена како „Европска транспортна политика за 2010: Време на одлука“. Во неа биле предложени 60 мерки со кои ќе се утврди транспортната политика на ЕУ, во насока на создавање поодржлив и помалку оптоварен систем. Како главни мерки можат да се издвојат програмите „Марко Поло“ и „Галилео“. Дел од целите на програмата „Марко Поло“ биле намалување на преоптовареноста на патиштата, подобрување на влијанието што го има транспортниот систем врз животната средина и зголемување на интермодалноста. „Галилео“, пак, бил прв глобален сателитски навигациски систем дизајниран за решавање на проблемите во врска со позиционирањето на транспортните средства.³⁰⁴

Во 2007 година, согласно препораките во „Белата книга“, ЕК лансирала акциски план за логистичките услуги што содржел над 30 активности што се применувале во претходниот период. Некои од активностите се однесувале на поедноставување на царинските постапки, преглед на стандардите за товарење и

³⁰² ICRIER, *Logistics Services under Indo-EU TIA*, Indian council for research on international economic relations, ICRIER, New Delhi, 2008, p. 8

³⁰³ European Parliament, *Congestion charges and road-pricing supported by the European Parliament*, online edition: http://www.europarl.europa.eu/news/expert/infopress_page/062-23418-070-03-11-91020080307IPR23284-10-03-2008-2008-false/default_en.htm, 11.3.2008

³⁰⁴ See: Commission of the European Communities, *White Paper: European Transport Policy 2010: time to decide*, EU, Brussels, 12.9.2001

намалување на времето за транзит, како и зголемување на сигурноста во железничкиот транспорт.³⁰⁵ Во октомври 2007 година Европската комисија ја издала стратегијата: „Логистика: Одржување на движењето на стоките“. Тука биле предложени серија мерки од страна на Комисијата што имале цел промоција на транспортната логистика, подобрување на конкурентноста на железничкиот транспорт на стоки, како и создавање рамка што би овозможила привлекување на повеќе инвестиции за модернизација на европските пристаништа и развој на поморскиот транспорт на стоки. Подоцна, во рамките на општата транспортна политика на ЕУ, Комисијата донела и посебна стратегија за поморскиот транспорт со која биле утврдени посебните стратешки цели на европскиот поморски транспортен систем до 2018 година. Во оваа стратегија биле утврдени главните точки на дејствување за подобрување на конкурентноста на овој сектор и неговото влијание врз животната средина. Оваа стратегија требало да овозможи и водење на една интегрирана поморска политика од страна на земјите-членки на ЕУ.³⁰⁶

Најновата транспортна стратегија на ЕУ издадена во март оваа година била содржана во „Белата книга 2011“ и се нарекува: „Мапа на единственото европско транспортно подрачје – кон конкурентни и ефикасни транспортни системи“. Таа содржи 40 различни иницијативи што треба да овозможат создавање конкурентни транспортни системи во следната декада, отстранување на главните пречки во транспортниот и логистичкиот сектор и зголемување на вработеноста во овие услужни сектори. Исто така, овие иницијативи и предлози треба да доведат до поголемо намалување на зависноста на ЕУ од увозот на горива до 2050 година, и тоа, преку намалување на возилата што користат конвенционални горива во градовите, користење ниско карбонатни горива во воздушниот транспорт, како и пренесување најмалку 50% од друмскиот превоз на стоки кон железничкиот транспорт. Дел од мерките содржани во оваа стратегија се однесуваат на: подобрување на инфраструктурата, што се смета за основа за формирањето заеднички логистички пазар на ЕУ; елиминирање на бариерите во логистичкиот сектор преку: донесување т.н. „авионски пакет“ за подобрување на ефикасноста на аеродромите; дописи за унапредување на транспортот по внатрешни води;

³⁰⁵ See: Commission of the European Communities, *Communication from the Commission – The EU's freight transport agenda: Boosting the efficiency, integration and sustainability of freight transport in Europe*, SEC(2007) 1351, EU, Brussels, 2007

³⁰⁶ Повеќе за транспортните стратегии на ЕУ на интернет-страницата на Европската комисија; http://ec.europa.eu/transport/strategies/index_en.htm

иницијативи за е-поморски транспорт што ќе овозможи користење современи информатички и интелигентни технологии во поморскиот транспорт; намалување на пречките во каботажата на стоки во друмскиот превоз; подобрување на конкурентноста во различните модалитети на транспорт, итн.³⁰⁷

4. Утврдување и анализа на специфичните обврски што ги презема ЕУ во логистичкиот сектор според листата на ГАТС TN/S/W/20

Актуелните концесиски листи што се поднесени од страна на земјите-членки на ЕУ се од периодот на Уругвајската рунда преговори. Значи, во тоа време, 12 земји-членки на тогашната Европска заедница поднеле заедничка листа обврски што ги презеле за либерализирање на размената со услуги и оваа листа не е обврзувачка за останатите членки на денешната ЕУ-27 кои се водат според националните концесиски листи што тие ги поднеле во ГАТС. Проширувањето на Европската унија предизвикало потреба за ревидирање на концесиските листи на ЕУ, па затоа во новата рунда преговори во рамките на СТО, т.н. „Доха развојна агенда“, во јуни 2005 година, тогашните 25 земји-членки на ЕУ-25 поднеле ревидирана понуда за обврските што ги презеле за поголема либерализација на услужниот сектор. Во овој дел од трудот ќе се направи посебен осврт и анализа на актуелните концесиските листи на ЕУ од Уругвајската рунда, предлогот доставен во Доха рундата преговори и ќе се направи компаративна анализа на степенот на либерализација на трговијата со логистички услуги постигнат со Доха развојната агенда во однос на Уругвајската рунда преговори.

4.1. Уругвајска рунда преговори

Уругвајската рунда преговори, како што претходно видовме во направената анализа, оставила голем простор за дополнително либерализирање на трговијата со логистички услуги. Европската унија во текот на оваа рунда преговори имала

³⁰⁷ Commission of the European Communities, *White Paper: Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*, EU, Brussels, 28.03.2011, pp. 3-18

само 12 земји-членки: Белгија, Холандија, Луксембург, Германија, Италија, Франција, Португалија, Шпанија, Данска, Ирска, Грција и Британија. Концесиските листи што биле објавени од страна на ЕУ не ги обврзуваат денешните членки кои се водат според сопствените национални концесиски листи. Повеќето земји-членки на ЕУ имаат ограничена либерализација на логистичкиот сектор со оглед на преземените обврски во концесиските листи. Така, може да се забележи дека најлиберализирана е трговијата со основните логистички услуги согласно Листата TN/S/W20 на ГАТС, што значи дека најмногу обврски се преземени за логистичките услуги во сите модалитети на превоз. Најмалку либерализирана е трговијата со споредни логистички услуги во железничкиот транспорт, што значи дека најмалку обврски во концесиските листи на ЕУ се преземени во железничкиот транспорт на стоки. Обврските што се преземени за секоја категорија логистички услуги во Уругвајската рунда преговори и кои се објавени во концесиските листи на ЕУ-12 се сумирани подолу во текстот:

- *Основни логистички услуги.* Согласно листата TN/S/W/20, тука се земаат предвид помошните услуги во сите модалитети на транспорт. Притоа, од концесиските листи на ЕУ-12 се гледа дека за првиот, вториот и третиот начин на давање шпедитерски и инспекциски услуги, 12 земји-членки презеле обврска дека нема да воведат никакви ограничувања. За услугите на сместување и складирање на стоката во сите модалитети на транспорт, со исклучок на поморскиот, земјите презеле обврска дека нема да воведат никакви ограничувања за вториот и третиот начин на давање на услугите, додека се смета дека не постои начин за прекугранична трговија со овој вид услуги. Произлегува дека овие услужни сектори за наведените начини на давање на услугите се целосно либерализирани. Простор за понатамошно дејствување во насока на остварување подобри услови за размена со овој вид услуги единствено постои во поглед на присуството на физички лица што ги даваат наведените услуги. Како што се гледа од концесиските листи на ЕУ-12, за четвртиот начин на давање на шпедитерските, инспекциските и услугите на сместување и складирање на стоката, земјите не презеле обврски, освен оние што биле наведени во хоризонталниот сектор на листите и можат да воведуваат ограничувања.³⁰⁸

³⁰⁸ See: WTO, *European Communities and their member states - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/31, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 92-93

- *Споредни логистички услуги.* Согласно Листата логистички услуги на ГАТС TN/S/W/20, ќе ги разгледаме обврските што ги презеле земјите-членки на ЕУ во концесиските листи поднесени за време на Уругвајската рунда преговори. Може да се види дека земјите-членки на ЕУ не презеле никакви обврски во железничкиот транспорт на стоки. Тоа покажува дека овој услужен сектор воопшто не е либерализиран и постои можност за дополнителни преговори за либерализација во рамките на Доха развојната агенда. Обврски биле преземени единствено за услугите за одржување и поправка на железничката опрема, и тоа, за вториот и третиот начин на давање на услугите, додека за првиот начин на давање на услугите не презеле обврски затоа што се смета дека технички е неизводлива прекуграничната трговија со овој вид услуги. Што се однесува до друмскиот транспорт на стоки, земјите-членки не презеле обврски за комерцијалното присуство на субјекти од која било членка на Унијата. Треба да се спомене дека во Италија за транспорт на стоката низ земјата од страна на странски субјекти се потребни лиценци што се издаваат врз основа на претходно спроведено испитување за економската оправданост. Исто така, земјите-членки на ЕУ не презеле обврски и можат да воведуваат какви било ограничувања за прекуграничната трговија со друмски товарни транспортни услуги. Ова покажува дека овој сектор не е либерализиран, со исклучок на потрошувачката во странство на овие услуги каде што членките на ЕУ се обврзале дека нема да воведат никакви ограничувања. Преговорите за транспортните и сродните услуги во поморскиот транспорт, како што споменавме претходно, во текот на Уругвајската рунда биле суспендирани.³⁰⁹

4.2. Доха развојна агенда

Како што видовме, иницијалните чекори за либерализација на трговијата со услуги, вклучително и трговијата со логистички услуги на мултилатерално ниво, биле направени во текот на Уругвајската рунда преговори. Сепак, како што

³⁰⁹ See: WTO, *European Communities and their member states - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/31, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 86-91

покажаа и самите анализи, оставен е голем простор за понатамошна либерализација на трговијата со логистички услуги. Токму затоа, во текот на Доха рундата преговори, земјите-членки на СТО поднесуваат нови ревидирани понуди што служат како основа за водење на понатамошните преговори за подигнување на нивото на либерализација на трговијата со логистички услуги и на трговијата со услуги воопшто. Европската унија е еден од најголемите иницијатори за поголема либерализација на логистичкиот сектор, па со оглед на претходните проширувања и зголемувањето на значењето на овој услужен сектор, за целите на Доха рундата преговори, во јуни 2005 година поднела нова ревидирана понуда за концесиските листи каде биле преземени многу поголеми обврски за либерализација на услужните сектори. Врз основа на понудената поголема либерализација на логистичкиот сектор во рамките на Унијата, земјите-членки можат да бараат од останатите членки на СТО што учествуваат во Доха развојната агенда поголема либерализација на трговијата со логистички услуги што, секако, ќе придонесе за намалување на трговските бариери во логистичкиот сектор на глобално ниво.

Покрај тоа што ревидираната понуда во име на Унијата ја поднеле 25 земји,³¹⁰ за разлика од концесиската листа поднесена од 12 земји во Уругвајската рунда преговори, истата содржи и обврски за либерализирање на логистичките услуги во поморскиот транспорт. Последното проширување на Унијата се случило на почетокот од 2007 година, па истата година новите земји-членки, Бугарија и Романија, поднеле нов предлог, независен од ревидираната понуда во рамките на Доха рундата преговори.³¹¹ Следниот текст содржи компаративна анализа на обврските за либерализација на логистичкиот сектор предвидени во ревидираната понуда од Доха развојната агенда со актуелните обврски презентирани во концесиската листа на ЕУ во текот на Уругвајската рунда преговори, како и преглед на предлогот на Романија и Бугарија за обврските што би ги презеле во

³¹⁰ Австрија, Белгија, Кипар, Чешка, Данска, Естонија, Финска, Франција, Германија, Грција, Унгарија, Ирска, Италија, Латвија, Литванија, Луксембург, Малта, Холандија, Полска, Португалија, Словачка, Словенија, Шпанија, Шведска и Британија.

³¹¹ Department of Foreign Affairs and Trade, *Article XXI: EC notification regarding proposed modifications to the services schedules of commitments of the EC-25, Bulgaria and Romania to reflect the expansion of the European Union*, Australian Government, online edition: http://www.dfat.gov.au/trade/negotiations/services/wto_article_xxi_update.html, 15.5.2011

новата концесиска листа на Унијата со што би се добила целосна слика за нивото на подготвеност на ЕУ-27 за либерализација на трговијата со логистички услуги.

4.2.1. Основни логистички услуги во сите модалитети на транспорт со исклучок на поморскиот транспорт

Манипулацијата со товарот е еден од помалку либерализираните услужни потсектори и во ревидираната понуда на ЕУ. Сепак, за разлика од претходно, одредени земји се обврзале на одреден степен на либерализација на овој сектор за различните модалитети на давање на услугите. Така, сите членки на ЕУ-25, со исклучок на Естонија, Латвија и Литванија, не презеле никакви обврски за либерализирање на овој сектор за сите начини на давање на услугите. Естонија и Латвија се обврзале дека нема да воведуваат ограничувања за првиот начин на давање на услугите. Овие две земји и Литванија се обврзале дека нема да воведуваат ограничувања и за вториот начин на давање на услугите, додека за четвртиот начин ги применувале обврските преземени во хоризонталниот сектор. Наведените земји се обврзале дека ќе го либерализираат и комерцијалното присуство на субјектите што даваат услуги на манипулација на товарот со исклучок на воздушниот транспорт.

Како што се гледа од табелата 30, услугите за сместување и складирање исто така се предвидени во ревидираната понуда на ЕУ-25. Земјите-членки на Унијата не презеле обврски за првиот начин на давање на овие услуги, со исклучок на Естонија, Унгарија и Литванија кои целосно ја либерализирале прекуграничната трговија со оваа поткатегорија услуги. Целосна либерализација од страна на сите земји имало и за вториот и за третиот начин на давање за услугите на сместување и складирање на стоката. Исклучок се Кипар, Чешка, Малта, Полска и Словачка кои не презеле никакви обврски. Наведените земји немале обврски и за четвртиот начин на давање на услугите, додека останатите ги презеле обврските од хоризонталниот сектор.

Табела 30: Преземени обврски за основните логистички услуги во сите модалитети на транспорт во рамките на Уругвајската и Доха рундите преговори на земјите-членки на ЕУ

Поткатегија услуги	Уругвајска рунда преговори – концесиска листа на ЕУ-12*	Доха развојна агенда – ревидирана понуда на ЕУ-25 од јуни 2005 година**
Услуги за манипулација со товарот		Без обврски за сите модалитети на давање на услугите од страна на сите членки на ЕУ-25, со исклучок на Естонија, Латвија и Литванија, кои се обврзале дека нема да воведуваат ограничувања за I, II и III начин на давање на услугите, додека за IV начин ги применуваат обврските преземени во хоризонталниот сектор.
Сместување и складирање	Целосна либерализација за II и III начин на давање на услугите, без обврски за I и IV начин на давање на услугите.	Без обврски за I начин на давање на услугите со исклучок на Естонија, Унгарија и Латвија, кои се обврзале дека нема да воведат ограничувања. За II и III начин на давање на услугите, сите освен Кипар, Чешка, Малта, Полска и Словачка, се обврзале дека нема да воведат ограничувања. Наведените земји немаат обврски и за четвртиот начин на давање на услугите, додека останатите ги преземаат обврските од хоризонталниот сектор.
Шпедитерски и инспекциски услуги	Целосна либерализација за I, II и III начин на давање на услугите, без обврски, освен како што е наведено во хоризонталниот сектор за IV начин на давање на услугите.	Целосна либерализација од страна на сите земји на ЕУ-25 за I, II и III начин на давање на услугите, со исклучок на Кипар, Чешка, Малта, Полска, Словачка и Унгарија, кои не презеле обврски. Истите земји не презеле обврски и за IV начин на давање на услугите, додека останатите се водат според обврските преземени во хоризонталниот сектор.

Извор: * WTO, *European Communities and their member states – Schedule of specific commitments, GATS/SC/31*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 92-93

** European Commission, *Communication from European Communities and their member states – Conditional Revised offer*, EC, Brussels, June 2005, pp. 366-368

Тука уште ќе споменеме дека постои целосна либерализација од страна на сите земји на ЕУ-25 за првиот, вториот и третиот начин на давање шпедитерски и инспекциски услуги, со исклучок на Кипар, Чешка, Малта, Полска, Словачка и Унгарија, кои не презеле обврски. Истите земји не презеле обврски и за четвртиот начин на давање на услугите, додека останатите се водат според обврските преземени во хоризонталниот сектор.

4.2.2. Основни логистички услуги во поморскиот транспорт

Концесиската листа на ЕУ од Уругвајската рунда преговори не содржи обврски за логистичките услуги во поморскиот транспорт, со оглед на тоа што преговорите за поморските услуги во текот на таа рунда преговори биле суспендирани. Ревидираната понуда, поднесена во Доха рундата, предвидувала одреден степен на либерализација на логистичките услуги во поморскиот транспорт, што може да се види и од табелата 31.

Така, за прекуграничната трговија со услугите за манипулација на товарот во поморскиот транспорт, единствено Естонија и Латвија се обврзале дека нема да воведат ограничувања. Постои целосна либерализација за вториот и третиот начин на давање на услугите со исклучок на Кипар, Чешка, Унгарија, Словачка и Малта, кои не презеле обврски. За третиот начин на давање на услугите одредени ограничувања вовеле Италија, Германија и Грција. Во Германија, пристаништето во Бремен има монопол во давање на овој вид услуги, во Грција има државен монопол во овој услужен потсектор, додека странските субјекти во Италија добиваат дозвола ако има економска оправданост за услугите што ги даваат. Кипар, Чешка, Унгарија, Словачка и Малта немале обврски и за четвртиот начин на давање на услугите, додека останатите земји ги презеле обврските од хоризонталниот сектор.

Како што се гледа од табелата 31, земјите-членки на ЕУ-25 не презеле обврски за првиот начин на давање на услугите на складирање и сместување на стоката во поморскиот транспорт. Само Естонија, Унгарија и Литванија целосно ја либерализирале прекуграничната трговија со оваа поткатегија услуги. Целосна либерализација од страна на сите земји има и за вториот и за третиот начин на давање на услугите на сместување и складирање на стоката, со исклучок на Кипар, Чешка, Малта, Полска и Словачка кои не презеле никакви обврски. Наведените земји немале обврски и за четвртиот начин на давање на услугите, додека останатите ги презеле обврските од хоризонталниот сектор.

Табела 31: Предвидени обврски за основните логистички услуги во поморскиот транспорт во рамките на Доха рундата преговори на земјите-членки на ЕУ

Поткатегија услуги	Доха развојна агенда – ревидирана понуда на ЕУ-25 од јуни 2005 година
Услуги на манипулирање со товарот	Без обврски за I начин на давање на услугите, со исклучок на Естонија и Латвија, кои се обврзале дека нема да воведат ограничувања. Целосна либерализација за II и III начин на давање на услугите, со исклучок на Кипар, Чешка, Унгарија, Словачка и Малта, кои не презеле обврски. За III начин на давање на услугите одредени ограничувања вовеле и Италија, Германија и Грција. Кипар, Чешка, Унгарија, Словачка и Малта немале обврски и за четвртиот начин на давање на услугите, додека останатите ги презеле обврските од хоризонталниот сектор.
Складирање и сместување на стоката	Без обврски за I начин на давање на услугите со исклучок на Естонија, Унгарија и Латвија, кои се обврзале дека нема да воведат ограничувања. За II и III начин на давање на услугите сите освен Кипар, Чешка, Малта, Полска и Словачка се обврзале дека нема да воведат ограничувања. Наведените земји немаат обврски и за четвртиот начин на давање на услугите, додека останатите ги преземаат обврските од хоризонталниот сектор.
Застапување во царинските постапки	Без обврски за I начин на давање на услугите за сите земји-членки на ЕУ. Целосна либерализација за II и III начин на давање на услугите со исклучок на Кипар, Чешка, Естонија, Унгарија, Латвија, Литванија, Малта, Полска, Словачка и Словенија, кои не презеле обврски. За IV начин на давање на услугите важеле обврските од хоризонталниот сектор, со посебни ограничувања во Шведска, Данска, Грција и Италија.
Услуги на депонирање на стоката на контејнерските станици	Без обврски за I начин на давање на услугите за сите земји-членки на ЕУ. Целосна либерализација за II и III начин на давање на услугите со исклучок на Кипар, Чешка, Естонија, Унгарија, Латвија, Литванија, Малта, Полска и Словачка кои не презеле обврски за II, III и IV начин на давање на услугите. Сите останати земји за IV начин на давање на услугите се обврзале во хоризонталниот сектор.
Услуги на поморските транспортни агенции	Првиот, вториот и третиот начин на давање на услугите бил целосно либерализиран со исклучок на Кипар, Чешка, Естонија, Унгарија, Латвија, Литванија, Малта и Словачка, кои не презеле обврски. Горенаведените земји не презеле обврски и за четвртиот начин на давање на услугите за разлика од останатите земји што се воделе според обврските во хоризонталниот сектор. Пристаништето во Бремен, Германија, имало монопол за давање на овие услуги.
Шпедитерски услуги	Првиот, вториот и третиот начин на давање на услугите бил целосно либерализиран со исклучок на Кипар, Чешка, Унгарија, Малта и Словачка кои не презеле обврски. За четвртиот начин на давање на услугите важеле обврските од хоризонталниот сектор, со посебни ограничувања во Шведска и Италија.
Услуги на туркање и влечење	Без обврски за првиот, вториот, третиот и четвртиот начин на давање на услугите. Единствено во Латвија и Литванија овој вид услуги биле целосно либерализирани, освен за четвртиот начин на давање на услугите каде што се воделе според обврските во хоризонталниот сектор.
Помошни поморски услуги на бродските агенции	Без обврски за првиот, вториот, третиот и четвртиот начин на давање на услугите. Единствено во Латвија и Литванија овој вид услуги биле целосно либерализирани, освен за четвртиот начин на давање на услугите каде што се воделе според обврските во хоризонталниот сектор. Литванија го условувала комерцијалното присуство со познавање на литванскиот јазик.

Извор: European Commission, *Communication from European Communities and Their Member States – Conditional Revised offer*, EC, Brussels, June 2005, pp. 330-340

Земјите-членки на ЕУ не презеле обврски за првиот начин на давање на услугите за застапување во царинските постапки во поморскиот транспорт, што значи дека имаат право да дејствуваат како што ќе посакаат. Исто така, сите членки на Унијата целосно го либерализирале вториот и третиот начин на давање на овие услуги, со исклучок на: Кипар, Чешка, Естонија, Унгарија, Латвија, Литванија, Малта, Полска, Словачка и Словенија, кои не презеле обврски. За четвртиот начин на давање на услугите важеле обврските од хоризонталниот сектор, со тоа што во Данска, присуството на физички лица било условено со критериумот постојано живеалиште; во Шведска била потребна посебна авторизација за лицата што вршат застапување; во Грција давањето на овие услуги било условено со поседување на државјанство; додека, пак, во Италија не бил либерализиран престојот на лицата што работат како бродски агенти.³¹²

Ниту една од членките на ЕУ не презела обврски за првиот начин на давање на услугите за депонирање на стоката во контејнерски станици во поморскиот транспорт, што значи дека имаат право да дејствуваат како што ќе посакаат. Воедно, постои целосна либерализација од страна на сите членки на Унијата за вториот и третиот начин на давање на овие услуги, со исклучок на: Кипар, Чешка, Естонија, Унгарија, Латвија, Литванија, Малта, Полска и Словачка кои не презеле обврски. Горенаведените земји не презеле обврски ниту за четвртиот начин на давање на овие услугите, додека за останатите членки на Унијата важат обврските од хоризонталниот сектор (табела 31).

Првиот, вториот и третиот начин на давање услуги на поморските транспортни агенции бил целосно либерализиран со исклучок на Кипар, Чешка, Естонија, Унгарија, Латвија, Литванија, Малта и Словачка кои не презеле обврски. Горенаведените земји не презеле обврски и за четвртиот начин на давање на услугите за разлика од останатите земји што се воделе според обврските во хоризонталниот сектор. Пристаништето во Бремен, Германија имало монопол за давање на овие услуги (табела 31). Според тоа, овој услужен потсектор важи за еден од полиберализираните логистички потсектори.

Прилично либерализирани во ревидираната понуда на ЕУ биле и шпедитерските услуги во поморскиот транспорт. Така, првиот, вториот и третиот начин на давање на шпедитерски услуги во поморскиот транспорт биле целосно либерализирани, со исклучок на Кипар, Чешка, Унгарија, Малта и Словачка, кои не

³¹² European Commission, *Communication from European Communities and Their Member States – Conditional Revised offer*, EC, Brussels, June 2005, pp. 330-340

презеле обврски. Горенаведените земји не презеле обврски и за четвртиот начин на давање на услугите, за разлика од останатите земји што се воделе според обврските во хоризонталниот сектор. Ограничувања во поглед на преземените обврски за четвртиот начин на давање на услугите имале Италија, каде што не се преземени обврски за лицата што работат како бродски агенти, и Шведска каде била потребно посебна дозвола за лицата што ги даваат овие услуги.³¹³

Помалку либерализирани се помошните услуги што ги даваат бродските агенции, каде што членките на ЕУ не преземаат никакви обврски за сите модалитети на давање на услугите со исклучок на Латвија и Литванија коишто целосно ги либерализирале првите три начини на давање на услугите, додека за четвртиот начин се воделе според обврските што ги презеле во хоризонталниот сектор. Треба уште да се нагласи дека Литванија има и посебно барање за комерцијалното присуство на странските субјекти кое го условува со познавање на литванскиот јазик (табела 31).

4.2.3. Помошни логистички услуги во сите модалитети на транспорт

Според ревидираната понуда во Доха развојната агенда, земјите-членки на ЕУ биле подготвени целосно да го либерализираат првиот и вториот начин на давање поморски транспортни услуги. Сепак, за третиот начин, членките на Унијата не презеле обврски. Исклучок биле Латвија и Малта кои се обврзале дека нема да воведат ограничувања за комерцијалното присуство на странски субјекти што даваат услуги на поморски транспорт на стока. За четвртиот начин на давање на услугите, земјите-членки на Унијата не презеле обврски за бродскиот екипаж.

Услугите на транспорт на стоки по внатрешни води не се доволно либерализирани ниту во ревидираната понуда од 2005 година. Земјите-членки на ЕУ не предвиделе обврски за сите начин на давање на услугите. Единствено Чешка, Латвија и Словачка се обврзале дека нема да воведат ограничувања за вториот начин, а Латвија и дека нема да воведат ограничувања за комерцијалното присуство на странски субјекти што даваат услуги на превоз на стоки по внатрешни води. Наведените земји ги презеле обврските од хоризонталниот сектор за четвртиот начин на давање на услугите (табела 32).

³¹³ European Commission, *Communication from European Communities and Their Member States – Conditional Revised offer*, EC, Brussels, June 2005, pp. 330-340

Табела 32: Преземени обврски за основните логистички услуги во сите модалитети на транспорт во рамките на Уругвајската и Доха рундите преговори на земјите-членки на ЕУ

Поткатегиорија услуги	Уругвајска рунда преговори – концесиска листа на ЕУ-12*	Доха развојна агенда – ревидирана понуда на ЕУ-25 од јуни 2005 година**
Поморски транспорт на стока		Целосно либерализиран за првиот и вториот начин на давање на услугите. Третиот начин на давање на услугите бил целосно либерализиран само во Латвија и Малта. Без обврски за бродскиот екипаж.
Услуги на превоз на стока по внатрешни води		Без обврски за сите начин на давање на услугите, со исклучок на Чешка, Латвија и Словачка, кои се обврзале дека нема да воведат ограничувања за II начин. Единствено Латвија не вовела ограничувања за III начин. Наведените земји ги презеле обврските од хоризонталниот сектор за четвртиот начин на давање на услугите.
Превоз на стока по железница		Без обврски за сите начин на давање на услугите, со исклучок на Унгарија, која се обврзала дека нема да воведат ограничувања за вториот начин на давање услуги и каде што била неопходна дозвола од локалните или централните власти за третиот начин на давање на услугите. Унгарија се водела според обврските во хоризонталниот сектор за четвртиот начин на давање на услугите.
Превоз на стоки по друмски пат	Без обврски за првиот начин на давање услуги. Целосна либерализација за вториот начин на давање услуги. Без обврски за третиот начин освен Италија, којашто го условила комерцијалното присуство со постоење на економската оправданост. За четвртиот начин на давање на услугите важеле хоризонталните обврски.	Без обврски за првиот начин на давање услуги. Целосна либерализација за вториот начин на давање услуги, со исклучок на Австрија, Кипар, Чешка, Унгарија, Естонија, Малта, Полска, Словачка и Словенија, кои не презеле обврски за вториот и четвртиот начин на давање на услугите. Без обврски за комерцијално присуство на субјектите формирани во друга земја-членка. Италија го условила комерцијалното присуство со економска оправданост, Финска, Литванија и Шведска со посебни дозволи, а Латвија била целосно отворена. Обврските од хоризонталниот сектор важеле за четвртиот начин на давање на услугите.
Услуги на меѓународен превоз на стока со камион	Не постоеле во Уругвајската рунда преговори.	Без обврски за сите начин на давање на услугите, со исклучок на Естонија, која целосно ги либерализирала II и III начин на давање на услугите и се водела според обврските во хоризонталниот сектор за IV начин на давање на услугите.
Воздушен транспорт на стоки	-	-

Извор: * WTO, *European Communities and their member states – Schedule of specific commitments, GATS/SC/31*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 87-92

** European Commission, *Communication from European Communities and Their Member States – Conditional Revised Offer*, EC, Brussels, June 2005, pp. 328-371

Железничкиот транспорт на стоките, исто така, не бил либерализиран во ревидираната понуда од 2005 година. Единствено Унгарија од сите земји-членки на ЕУ се обврзала дека нема да воведо ограничувања за вториот и третиот начин на давање услуги, но комерцијалното присуство на странски субјекти што вршат железнички транспорт на стоките го условила со посебна дозвола што ја издаваат надлежните локални или национални власти (табела 32).

Што се однесува до друмскиот транспортот на стоки, како што се гледа и од табелата 32, земјите-членки на ЕУ не понудиле повисоко ниво на либерализација од она во Уругвајската рунда преговори. Така, и покрај тоа што не биле предвидени обврски за првиот начин на давање услуги, сепак била предвидена целосна либерализација за вториот начин на давање услуги со исклучок на Австрија, Кипар, Чешка, Унгарија, Естонија, Малта, Полска, Словачка и Словенија коишто не презеле обврски. Исто така, не биле предвидени обврски за комерцијално присуство на субјекти формирани во друга земја-членка. Италија го условила комерцијалното присуство со економска оправданост, Финска, Литванија и Шведска со посебни дозволи, а Латвија била целосно отворена. Обврските од хоризонталниот сектор важеле за четвртиот начин на давање на услугите, додека Австрија, Кипар, Чешка, Унгарија, Естонија, Малта, Полска, Словачка и Словенија не презеле обврски и во овој случај.

Уште една поткатегија услуги кај друмскиот транспорт на стока се услугите на меѓународен транспорт на стока со камиони, што не постоеле во Уругвајската рунда преговори. Ревидираната понуда на ЕУ покажала дека земјите-членки на Унијата не го либерализирале овој потсектор со оглед на тоа што не презеле обврски за ниту еден од начините на давање на услугите. Единствено Естонија целосно ги либерализирала вториот и третиот начин на давање на овие услуги, додека за четвртиот начин се водела според обврските што ги презела во хоризонталниот сектор (табела 32).

Тука треба уште да споменеме дека членките на Унијата не предвиделе поголемо олеснување на транспортот на стоки по воздушен пат со оглед на тоа што во ревидираната понуда не предвиделе обврски за либерализирање на овој услужен потсектор (табела 32).

4.2.4. Обврските на Бугарија и Романија за либерализација на логистичкиот сектор предложени за концесиските листи на ЕУ

Како што може да се види од табелата 33, Романија воопшто не презела обврски за либерализација на трговијата со логистички услуги, додека обврските што ги презела Бугарија се слични со обврските што ги презеле повеќето членки на Унијата. Најмалку либерализирани потсектори во Бугарија биле услугите на манипулирање со товарот и останатите транспортни услуги како давање комбиниран транспорт, каде Бугарија не презела обврски за сите модалитети на транспорт. Полиберализирани се агенциските и шпедитерските услуги каде што Бугарија презела ограничени обврски за првиот и вториот начин на давање на услугите, додека комерцијалното присуство го условила со ограничување на учеството на странскиот капитал до 49% и единствено во форма на подружници. Исто ниво на либерализација според преземените обврски имало и за инспекциските услуги при организирање отпрема или допрема на стоката. Најлиберализиран логистички потсектор бил складирањето и сместувањето на стоките, каде Бугарија презела обврски за целосна либерализација за вториот и третиот начин на давање на услугите, додека за четвртиот начин на давање на овие услуги се водела според обврските преземени во хоризонталниот сектор.

Табела 33: Преглед на обврските на Бугарија и Романија за концесиските листи на ЕУ предложени во 2007 година

Поткатегорија услуги	Бугарија	Романија
Манипулирање со товарот	Без обврски за сите начини на давање на услугите.	Без обврски за сите начини на давање на услугите.
Складирање и сместување на стоката	Целосна либерализација за II и III начин на давање на услугите. Хоризонталните обврски за четвртиот начин на давање на услугите.	Без обврски за сите начини на давање на услугите.
Агенциски и шпедитерски услуги	Ограничени обврски за првиот и вториот начин на давање на услугите. Комерцијалното присуство е ограничено со учество на странскиот капитал до 49% и единствено во форма на подружници.	Без обврски за сите начини на давање на услугите.
Инспекциски услуги	Важат истите услови како за агенциските и шпедитерските услуги.	Без обврски за сите начини на давање на услугите.
Комбиниран транспорт	Без обврски за сите начини на давање на услугите.	Без обврски за сите начини на давање на услугите.

Извор: ICRIER, *Logistics Services under Indo-EU TIA*, Indian Council for Research on International Economic Relations, ICRIER, New Delhi, 2008, p. 41

* * *

На крај, можеме да заклучиме дека ревидираната понуда од Доха развојната агенда во поголема мера ја либерализира трговијата со логистички услуги во споредба со обврските преземени во концесиските листи на ЕУ како дел од Уругвајската рунда. Најголема разлика има во преземените обврски за основните и споредните логистички услуги во поморскиот транспорт во ревидираната понуда, додека преговорите за оваа категорија услуги биле суспендирани во текот на Уругвајската рунда. Како што видовме, членките на Унијата ги либерализирале првиот и вториот начин на давање на овие услуги во поморскиот транспорт, со тоа што, сепак, за каботажата во поморскиот транспорт постојат одредени рестрикции за третиот и четвртиот начин на давање на услугите. Според преземените обврски во различните сектори може да се заклучи дека ЕУ води политика на охрабрување и промовирање на мултимодалниот транспорт на стоки во чиешто рамки поморскиот транспорт претставува важна алка. Исто така, утврдивме дека за друмскиот транспорт, железничкиот транспорт и основните логистички услуги во различните модалитети на транспорт, повеќето од постарите членки на Унијата не направиле поголеми отстапувања од претходно преземените обврски. Најголемиот број земји не презеле обврски за првиот, вториот и третиот начин на давање друмски и железнички товарни транспортни услуги. Исто така, за услугите на манипулирање со стоката како дел од основните логистички услуги не биле преземени обврски, со исклучок на одредени земји, исто како и за првиот и четвртиот начин на давање услуги на складирање и сместување на стоката.

Ако се изземат обврските преземени за првиот и вториот начин на давање логистички услуги во поморскиот транспорт, може да се заклучи дека ревидираната понуда сепак е прилично рестриктивна и нема поголеми суштински подобрувања во однос на обврските преземени во Уругвајската рунда. Тоа значи дека е оставен голем простор за понатамошни преговори за подобрување на условите за размена со логистичките услуги од страна на земјите-членки на ЕУ. Нивото на либерализација, секако, ќе зависи од понудата и барањата за преземање обврски во овој услужен потсектор во рамките на ГАТС од страна на трговските партнери на ЕУ, кои исто така треба да бидат подготвени да направат отстапки во однос на бариерите што ги поставуваат во трговијата со логистички услуги.

IV. ТРГОВИЈАТА СО ЛОГИСТИЧКИ УСЛУГИ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

Република Македонија, преку обврските што ги презела во рамките на СТО за либерализација на услужниот сектор, поставила рамка врз основа на која се креира политиката во логистичкиот услужен потсектор. Во овој дел од трудот ќе се утврди значењето на логистичките услуги за развојот на националната економија, и тоа, преку анализа на неколку индикатори, како што се надворешнотрговската размена со логистички услуги, квалитетот и подобрувањето на транспортната инфраструктура, националната регулатива, учеството на овој услужен потсектор во БДП на земјата, работата на логистичките оператори во нашата земја, односно бројот на вработени, надоместоците за вработените и сл.

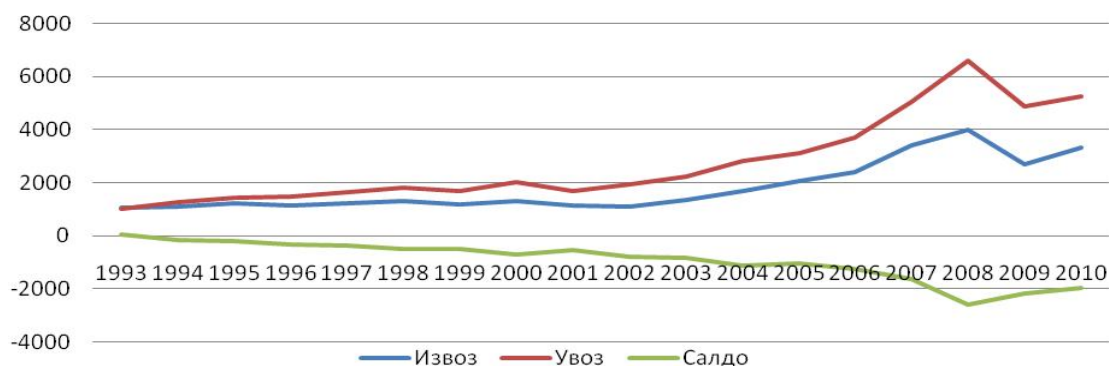
Главен акцент е ставен на нивото на либерализација на логистичкиот сектор што, секако, ќе се утврди преку обврските што ги презела Република Македонија во националните концесиски листи презентирани во ГАТС. Посебно ќе се анализираат обврските за либерализација на трговијата со основни, споредни и останати логистички услуги, за да можеме да добиеме слика во која насока може да се направи подобрување на конкурентноста во овој услужен потсектор. Со цел да се види дали обврските што ги презела нашата земја се спроведуваат и во практиката, мора да се направи преглед и на законската регулатива со која се регулира оваа материја. Компаративната анализа, пак, на преземените обврски на Република Македонија во логистичкиот сектор со обврските што ги презеле земјите-членки на ЕУ треба да даде слика каде постои неусогласеност и каде нашата земја треба да интервенира со цел да ја изедначи националната политика со политиката на ЕУ за либерализирање на трговијата со логистички услуги.

Добиените сознанија несомнено би можеле да помогнат во идентификување евентуална потреба и Република Македонија активно да се вклучи во Доха рундата преговори за либерализација на трговијата со логистички услуги. Тоа би било особено значајно ако се знае дека досега нашата земја не поднела ниту еден предлог во рамките на Доха развојната агенда, односно не постои ревидирана понуда за поширока либерализација на услугите, а со тоа ниту за поголемо ниво на либерализација во логистичкиот услужен потсектор.

1. Општ преглед на надворешнотрговските текови на Република Македонија

Податоците за надворешнотрговските текови на Македонија од осамостојувањето до денес покажуваат дека вкупната надворешнотрговска размена на земјата бележела континуиран раст до 2008 година, со мали опаѓања во текот на 1999 и 2001 година, што се поклопува со политичката нестабилност во регионот и во земјата во тие години. Исто така, до 2008 година дефицитот во трговското салдо постојано се продлабочувал, за да почне постепено да се намалува по периодот на големата светска економска криза (графикон 25).

Графикон 24: Движење на вредноста на увозот, извозот и надворешнотрговското салдо на Македонија во периодот 2005-2010 година, изразено во милиони американски долари



Извор: НБРМ, *Основни економски показатели за Република Македонија*, интернет-издание: <http://www.nbrm.mk/?ItemID=750FC531FC3D1B49B16440313562D400>, 7.8.2011

Карактеристично е и тоа што, согласно светски надворешнотрговски текови, и нашата земја во 2009 година забележала пад на извозот за 28% и пад на увозот за 23%, што резултирало со намалување на вкупната размена за 1/4 во однос на 2008 година.³¹⁴ Надворешнотрговската размена на Македонија во 2010 година се зголемила за 13,4% во однос на 2009 година. Истата година вкупната размена се свела на 95,9% од БДП за разлика од 82,4% од БДП во 2009 година.³¹⁵ Трговскиот

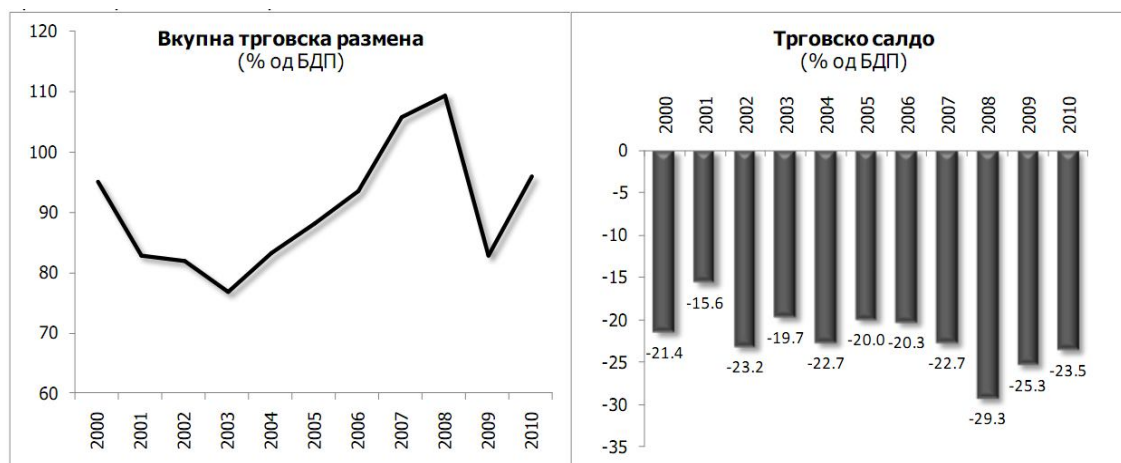
³¹⁴ Министерство за економија, *Движења во надворешната трговија на Република Македонија 2009*, Министерство за економија, УСАИД, Американ колеџ, Скопје, 2010, стр. 13

³¹⁵ Министерство за економија, Американ колеџ, *Преглед на надворешната трговија на Република Македонија 2011*, Министерство за економија, Американ колеџ, Скопје, 2011, стр. 151

дефицит кој достигнал максимален износ во 2008 година од -29,7% од БДП, забележал намалување од 4,5 процентни поени и се свел на 25,2% од БДП во 2009 година. Но, поголемиот пад на извозот од увозот во 2009 година предизвикал покриеноста на увозот со извоз да се намали на 53,2%, од 57,5% во претходната година и 64,3% во 2007 година, година со најдобра покриеност.³¹⁶

Наспрема падот на надворешната трговија во 2009 година, во 2010 година вкупната надворешна трговија забележала раст. Така, на годишна основа, вредноста на трговската размена била повисока за 19,4% и достигнала ниво од 6,617 милијарди евра, или 96% од БДП. Пред сè, тоа повеќе се должи на позначајниот раст на извозот во овој период, којшто се смета дека бил условен од заживувањето на глобалната економска активност, од една страна, како и од проширувањето на извозниот капацитет на домашната економија во 2010 година, од друга страна. За разлика од растот на извозот, растот на увозот во овој период се одвивал со послаба динамика што довело до намалување на трговскиот дефицит за 4,1% на годишна основа, при што тој бил сведен на 1,622 милијарди евра или 23,5% од БДП (графикон 25).³¹⁷

Графикон 25: Процент на надворешнотрговската размена и надворешнотрговско салдо од БДП



Извор: НБРМ, *Годишен извештај за работењето на НБРМ во 2010 година*, НБРМ, Скопје, април 2011, стр. 58

³¹⁶ Министерство за економија, *Движења во надворешната трговија на Република Македонија 2009*, Министерство за економија, УСАИД, Американ колеџ, Скопје, 2010, стр. 13

³¹⁷ НБРМ, *Годишен извештај за работењето на НБРМ во 2010 година*, НБРМ, Скопје, април 2011, стр. 58

Анализирано од аспект на економската намена на размената, намалувањето на трговскиот дефицит се должело на намалените дефицити во размената на инвестициските производи (машини и транспортна опрема) и на индустриски примарни и интермедијарни производи, додека во насока на зголемување на дефицитот влијаеле зголемените дефицити во размената на енергенсите и на стоките за лична потрошувачка.³¹⁸

Табела 34: Регионална дистрибуција на надворешнотрговската размена на Македонија

	2009	2010	2009	2010	годишна промена		придонеси	
	Вкупна трговска размена во милиони евра		Трговско салдо во милиони евра		во милиони евра	%	Процентн и поени	%
Вкупно	5541,0	6616,0	-1690,6	-1621,6	69,0	-4,1	-4,1	100,0
Европска унија	2967,8	3718,8	-803,5	-656,2	147,3	-18,3	-8,7	213,5
Германија	695,0	984,5	-47,4	60,0	107,4	-226,4	-6,4	155,7
Грција	521,5	521,8	-105,0	-150,3	-45,4	43,2	2,7	-65,7
Шпанија	62,1	101,9	-7,3	10,7	18,0	-246,6	-1,1	26,0
Италија	414,5	425,9	-103,5	-69,6	33,9	-32,7	-2,0	49,1
Словенија	161,2	177,2	-112,3	-72,0	40,3	-35,9	-2,4	58,5
Бугарија	327,9	450,5	-19,8	-5,9	13,9	-70,1	-0,8	20,1
Белгија	49,9	84,0	1,8	36,5	34,7	1902,4	-2,1	50,3
Велика Британија	74,9	258,1	-13,8	-168,8	-154,9	1118,7	9,2	-224,6
Останати развиени земји*	229,2	219,6	-180,1	-177,4	2,8	-1,5	-0,2	4,0
ЕФТА	105,9	90,4	-78,8	-59,5	19,3	-24,5	-1,1	28,0
Западен Балкан	1143,0	1245,1	288,0	296,4	8,4	2,9	-0,5	12,2
Земји во развој**	1031,6	1297,2	-902,7	-985,0	-82,3	9,1	4,9	-119,3
Неразвиени земји	63,6	45,5	-13,4	-39,9	-26,5	197,9	1,6	-38,4

* САД, Јапонија, други развиени земји

** Русија, Украина, Турција, други останати земји во развој

Извор: НБРМ, *Годишен извештај за работењето на НБРМ во 2010 година*, НБРМ, Скопје, април 2011, стр. 63

³¹⁸ НБРМ, *Годишен извештај за работењето на НБРМ во 2010 година*, НБРМ, Скопје, април 2011, стр. 57

Анализата на размена на нашата земја според трговски партнери за 2010 година укажува на значително подобрена размена со Европската унија, при што дефицитот во размената бил намален за 147,3 милиони евра на годишна основа или за 18,3%. Од вкупно 27 членки на ЕУ, со седум земји-членки бил остварен суфицит, додека подобрување на салдата имало со вкупно 21 земја-членка на ЕУ. Во услови на значителен раст на извозот била вратена позицијата на нето-извозник кон Германија, Шпанија и Холандија, додека позначајно намалување на дефицитот во размената со стоки било остварено со Словенија, Италија, Полска, Литванија, Австрија и Романија. Едновремено, значително зголемување на дефицитот имало во размената со Велика Британија, условено од увозот на обоени метали. Наспрема подобрената размена со ЕУ, дефицитот во размената со земјите во развој бил проширен во 2010 година, во голем дел поради зголемениот увоз на сурова нафта од Русија и на топовалани производи од Украина. Суфицитот со земјите од Западен Балкан забележал незначително зголемување, во најголема мера поради високиот суфицит во трговската размена со Косово (табела 34).³¹⁹

2. Анализа на трговијата со услуги во Република Македонија

Вкупната вредност на трговијата со услуги во Република Македонија бележела постојан раст во периодот од 2001 до 2008 година, со просечна годишна стапка на раст од речиси 34%. Така, вкупната трговија во 2008 година во однос на 2001 година била зголемена речиси за 3 пати. Може да се забележи дека во периодот од 2004 година па наваму, процентуалното учество на извозот во вкупната вредност на трговијата со услуги пораснало од 47% до 52%, што резултирало со надминување на дефицитот во билансот на услугите во 2006 година и постепено зголемување на суфицитот во трговијата со услуги (графикон 26).³²⁰

³¹⁹ НБРМ, *Годишен извештај за работењето на НБРМ во 2010 година*, НБРМ, Скопје, април 2011, стр. 62-63

³²⁰ Сопствени пресметки врз основа на податоците од табела 37

Табела 35: Номинална вредност на трговијата со услуги на Република Македонија, милиони американски долари

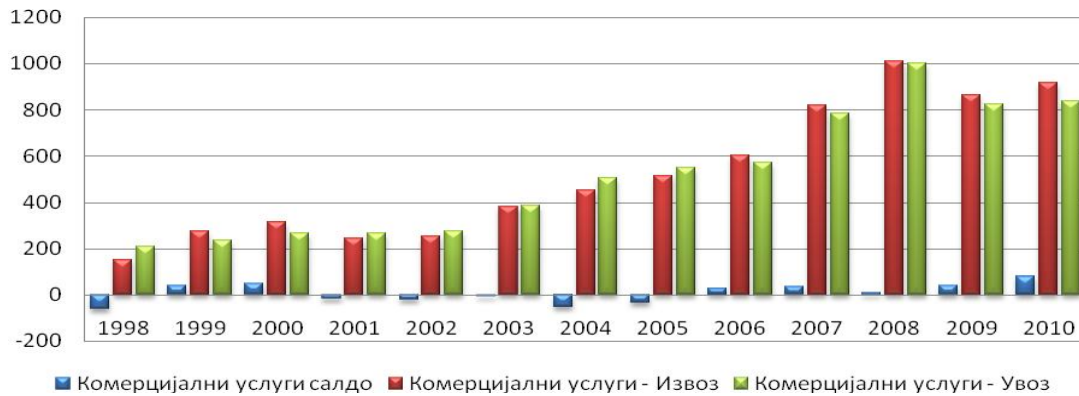
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Услуги, нето	-59.8	38.9	48.7	-19.2	-22.1	-6.6	-54.4	-33.6	28.5	34.4	10.8	40.1	78.3
- Извоз	149.3	272.8	316.7	244.6	253.1	380.3	452.5	515.5	601.3	818.4	1011.5	862.8	915.9
- Увоз	209.1	234.0	268.0	263.8	275.3	386.9	506.9	549.1	572.8	784.0	1000.7	822.7	837.6
1. Транспорт, нето	-19.2	-9.7	-8.5	-20.1	-17.9	-37.1	-65.8	-58.6	-42.6	-59.4	-70.4	-53.4	-27.5
- Извоз	74.7	92.6	120.5	81.8	79.9	125.7	143.4	160.2	186.3	253.1	327.4	252.0	288.6
- Увоз	93.9	102.3	129.0	101.9	97.9	162.8	209.2	218.9	228.9	312.6	397.8	305.3	316.0
2. Патувања, нето	-14.8	7.7	3.7	-12.6	-5.5	8.7	17.3	27.6	58.4	84.2	92.1	117.6	105.3
- Извоз	16.7	39.9	37.9	25.9	39.0	56.7	71.9	89.5	129.2	185.8	228.5	217.8	197.3
- Увоз	31.5	32.2	34.3	38.5	44.5	48.0	54.5	61.9	70.7	101.6	136.3	100.2	92.0
3. Други услуги, нето	-25.8	44.0	53.5	13.5	1.3	21.8	-5.9	-2.6	12.6	9.6	-11.0	-24.1	0.5
- Извоз	57.9	140.4	158.2	136.9	134.2	197.9	237.2	265.7	285.8	379.4	455.7	393.0	430.1
- Увоз	83.6	96.4	104.7	123.4	132.9	176.1	243.2	268.3	273.2	369.8	466.7	417.1	429.6

Извор: НБРМ, *Екстерни статистики – Платен биланс, годишни податоци 1998-2010*, интернет-издание: <http://www.nbrm.mk/?ItemID=750FC531FC3D1B49B16440313562D400>, 7.8.2011

Анализата на трговијата со услуги според структурата на услугите покажува дека најголем дел од извозот на услугите или близу 45-50% го сочинувале другите комерцијални услуги, по што следувал извозот на транспортни услуги со околу 30% и извозот на услугите поврзани со патувањата со 20%-25% учество во вкупниот извоз на услуги. Карактеристично во последните 10 години било тоа што учеството на извозот на услугите поврзани со патувањата постојано се зголемувал, најчесто за сметка на намалувањето на извозот на другите комерцијални услуги. Слична била и ситуацијата во структурата на увозот на комерцијалните услуги на Република Македонија во анализираниот период, со тоа што имало нешто повисоко учество од околу 40% на увозот на транспортни услуги во вкупниот увоз на комерцијални услуги и помало учество на увозот на услуги поврзани со патувањето со околу 12-15% од вкупниот увоз на услуги.³²¹

³²¹ Сопствени пресметки врз основа на податоците од табела 35

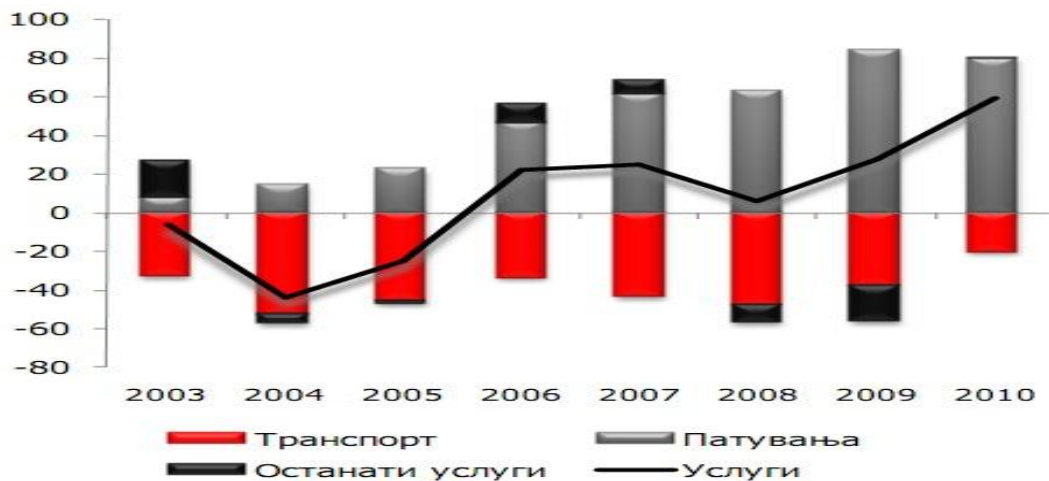
Графикон 26: Вредност на трговијата со комерцијални услуги на Република Македонија изразена во милиони американски долари



Извор: Собствен приказ врз основа на податоците од табела 35

Податоците во табелата 35 покажуваат дека најголем дефицит остваруваме во трговијата со транспортни услуги, додека последните неколку години позитивен биланс остваруваме во трговијата со услуги поврзани со патувањата. Прилично променлив е билансот на трговијата со останати комерцијални услуги, каде што не се забележуваат правилни движења во анализираниот период (види графикон 27).

Графикон 27: Структура на билансот на услуги, во милиони евра



Извор: НБРМ, *Годишен извештај за работењето на НБРМ во 2010 година*, НБРМ, Скопје, април 2011, стр. 65

По забележителниот пад на трговијата со услуги во 2009 година, што се поклопувал со падот на надворешната трговија со стоки на Република Македонија како резултат на големата економска криза, имало повторно зголемување на

размената со услуги во 2010 година (графикон 26). Така, позитивното салдо во размената на услугите со странство во 2010 година достигнало 78,3 милиони американски долари или 0,9% од БДП, што претставува речиси двојно зголемување во однос на претходната година (табела 35).³²² Од аспект на главните категории, за ваквото подобрување речиси еднаков придонес имаат подобрениот биланс во размената на „останати услуги“ и намалениот дефицит во размената на транспортни услуги. Наспрема овие поволни тенденции, суфицитот кај услугите поврзани со патувањата се намалил на годишна основа поради пониските приливи од патувања на странските туристи. Во рамките на категоријата „останати услуги“ билансот на бизнис-услугите од негативен во 2009 година преминал во позитивен, главно како резултат на зголемениот извоз на услуги за посредување во трговијата. Истовремено, негативното салдо кај компјутерските и информатички услуги значително се намалило. Сепак, во рамките на оваа категорија, кај размената на градежните услуги биле забележани неповолни тенденции, односно падот на извозот на градежни работи во странство го намалил суфицитот кај оваа категорија. Во рамките на билансот на транспортните услуги, суфицитот кај услугите во патниот транспорт забележал зголемување, наспрема дефицитот кај размената на поморските услуги, кој се проширил на годишна основа (графикон 27).³²³

3. Анализа на трговијата со логистичките услуги

Вредноста на извозот и увозот на логистички услуги во Македонија бележел постојан пораст во периодот 2001-2008 година, и тоа, со просечна годишна стапка на раст на увозот од 40% и од 50% на извозот.³²⁴ Овие податоци покажуваат поголема динамика на пораст на трговијата со логистички услуги од вкупната трговија со услуги што покажува дека овие услуги имаат сè поголемо учество во

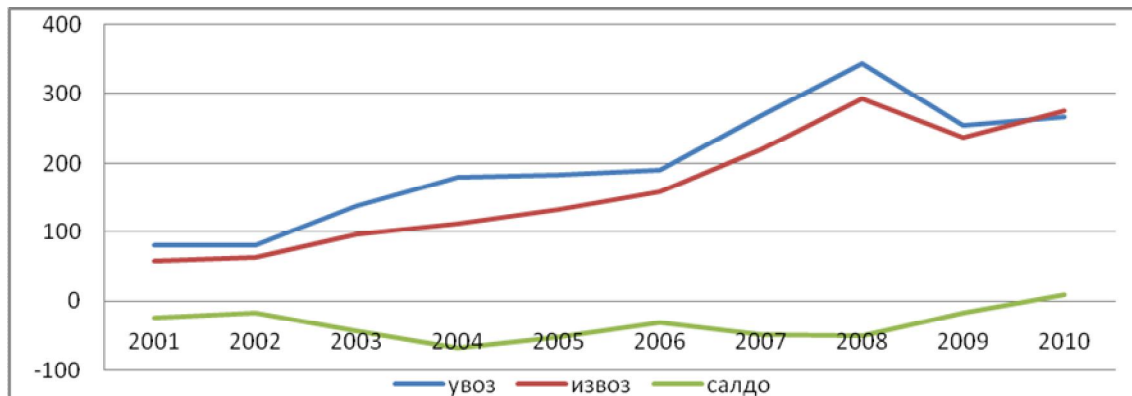
³²² НБРМ, *Екстерни статистики – Платен биланс, годишни податоци 1998-2010 во САД долари*, интернет-издание: <http://www.nbrm.mk/?ItemID=750FC531FC3D1B49B16440313562D400>, 7.8.2011

³²³ НБРМ, *Годишен извештај за работењето на НБРМ во 2010 година*, НБРМ, Скопје, април 2011, стр. 64-65

³²⁴ Сопствени пресметки врз основа на податоците од табела 36 и табела 37

вкупниот увоз и извоз на услуги. По овој период, согласно општите економски движења, следувал пад на извозот од 18,8% во 2009 година во однос на претходната, како резултат на светската економска криза. Падот на увозот во 2009 година во однос на 2008 година бил уште поголем и изнесувал 25,5%. Во склад со движењата со трговијата со услуги бил и порастот во 2010 година, со тоа што вредноста на извозот во овој период ја надминувала вредноста на увозот на логистички услуги, така што за првпат во последната декада имало позитивен трговски биланс во надворешната размена со логистички услуги (види графикон 28).

Графикон 28: Трговија со логистички услуги во Република Македонија во периодот 2001-2010 година изразена во милиони американски долари



Извор: Сопствен приказ врз основа на податоците од табела 38 и табела 39

Уште може да се спомене и дека во структурата на увозот на логистичките услуги, учеството на основните логистички услуги во анализираниот период било зголемено од 29% на 34% за сметка на намалувањето на споредните логистички услуги од 71% на 66%. Тоа покажува дека домашните субјекти сè повеќе ги ангажирале странските субјекти за вршење на активностите што се во врска со организирање испорака на стоката за сметка на самиот транспорт на стоката. Што се однесува до извозот, пак, на логистичките услуги се гледа дека учеството на основните логистички услуги во структурата на вкупниот извоз на логистички услуги во анализираниот период се намалило за дури 22 процентни единици, и тоа, од 36,6% на 14,6%, за сметка на соодветното зголемување на учеството на споредните логистички услуги во вкупниот извоз на логистички услуги. Тоа покажува дека странските субјекти сè почесто ги ангажираат домашните субјекти

за вршење на транспорт на стоките, а сè помалку за активности што се во врска со организирање отпрема и допрема на стоките.³²⁵

Овие сознанија на некој начин претставуваат и индикатор за степенот на развиеноста на македонските логистички оператори. Имајќи го предвид описот на активностите за основните и споредните логистички услуги, може да се констатира дека нашите оператори не се доволно конкурентни во давањето на поголемиот број активности што се во врска со спроведување на целиот синџир на набавки. Може да заклучиме дека домашните логистички оператори претежно се организирани на ниво на договорна логистика, при што најчесто се ангажираат за вршење превоз на стоките што, секако, значи дека сè уште немаат доволен капацитет за извршување на аутсорсинг и интегрирана логистика.

Покомплетна анализа за трговијата со логистички услуги ќе направиме доколку се направи и преглед на извозот и увозот на основните и споредните логистички услуги, и тоа, според различните модалитети на транспорт.

3.1. Надворешнотрговска размена на Македонија со основни логистички услуги

Согласно општите движења во трговијата со услуги, извозот и увозот на основните логистички услуги бил во постојан пораст во периодот од 2001 до 2008 година, по што следувал пад во 2009 и повторен раст во 2010 година (табела 38). Од анализата на трговијата со основните логистички услуги според модалитетите на транспорт во последната декада, можеме да добиеме прилично интересни сознанија. Постојат две различни тенденции во увозот и извозот на овие услуги според различните видови транспорт, и тоа, една во периодот пред светската економска криза од 2001 до 2008 година и друга во последните 2 години.

Карактеристично во првиот период е тоа што сè поголемо учество во вкупниот увоз на основни логистички услуги имал увозот на овие услуги во воздушниот и поморскиот транспорт за сметка на намалувањето на учеството на увозот на основните логистички услуги во копнениот транспорт. Така, учеството на увозот на основните логистички услуги во поморскиот и воздушниот транспорт во вкупниот увоз на овие услуги се зголемило од 13,1% и 15,7% во 2001 година, на 26,6% и 19% во 2008 година, респективно. Учеството на увозот на овие услуги во

³²⁵ Сопствени пресметки врз основа на податоците од табела 38 и табела 39

копнениот транспорт во вкупниот увоз се намалило од 71,2% во 2001 година на 55,5% во 2008 година. Спротивно на овие движења, во последните 2 години имало незначително намалување на учеството на увозот на основни логистички услуги во поморскиот сообраќај во вкупниот увоз на овие услуги на 23% и огромно намалување на учеството на увозот на овој вид услуги во воздушниот транспорт во вкупниот увоз на само 4,2%. Ова намалување е за сметка на порастот на учеството на увозот на овие услуги во копнениот транспорт во вкупниот увоз на високи 73%.³²⁶ Можеме да заклучиме дека во последните 2 години, домашните субјекти најчесто ангажираат странски логистички оператори за организирање превоз на стоки по морски и по копнен пат, а прилично малку ангажираат странски логистички оператори за организирање превоз на стока по воздушен пат, што не беше случај во првите 7-8 години од оваа декада.

Табела 36: Надворешна трговија со основни логистички услуги на Република Македонија во сите модалитети на транспорт, изразена во милиони американски долари

		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
ВКУПНО	увоз	23.788	19.741	43.919	46.88	45.641	49.327	76.723	104.493	77.094	91.556
	извоз	21.438	23.255	28.606	34.921	39.093	43.128	52.771	56.882	45.583	40.332
Поморски	увоз	3.109	3.961	2.927	4.725	6.065	8.884	19.652	27.081	17.74	24.491
	извоз	n.a.	n.a.	0.043	0.016	0.242	0.015	0.265	0.102	0.251	0.526
Воздушен	увоз	3.744	1.565	18.917	18.008	11.605	10.946	14.455	16.704	3.256	2.334
	извоз	17.143	14.331	5.988	6.693	9.056	9.925	9.672	12.525	15.012	18.017
Копнен	увоз	16.935	14.215	22.076	24.147	27.97	29.497	42.616	60.708	56.098	64.731
	извоз	4.295	8.924	22.575	28.213	29.795	33.187	42.834	44.255	30.320	21.789

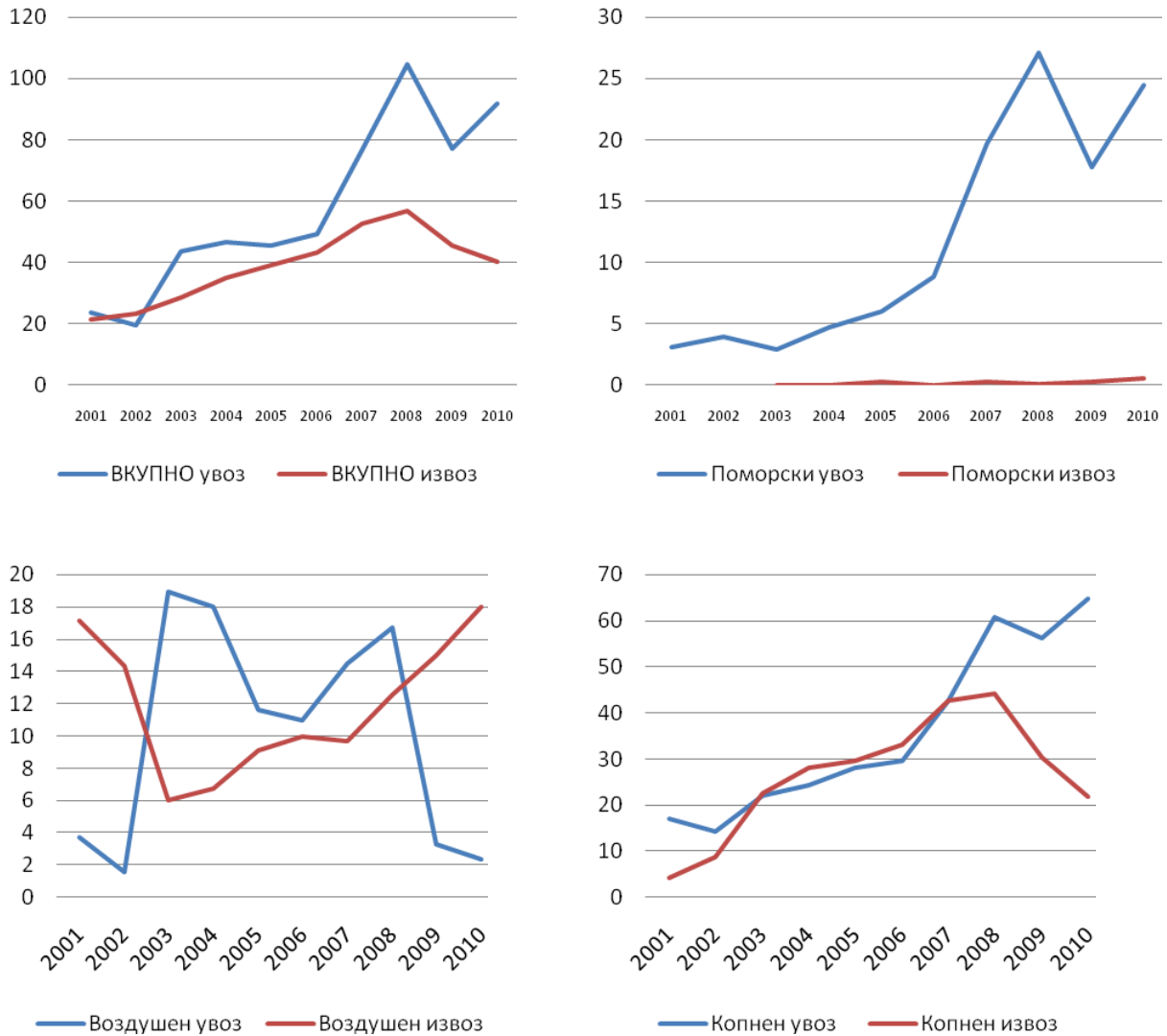
Извор: IMF, *Balance of Payments Statistics Online*: <http://elibrary-data.imf.org/DataExplorer.aspx>, 30.8.2011

Анализата на извозот покажува дека до 2003 година, во нашата земја не бил регистриран извоз на основни логистички услуги во поморскиот транспорт. Според податоците од билансот на плаќање на Република Македонија презентирани во ММФ, се гледа дека за првпат странски субјект ангажирал домашен логистички оператор за организирање отпрема или допрема на стока по морски пат во 2003 година. Сепак, извозот на овие услуги во поморскиот транспорт во последниве неколку години немал некое позначајно учество во вкупниот извоз на основните логистички услуги, односно достигнал само до 0,6% во 2010 година.

³²⁶ Сопствени пресметки врз основа на податоците од табела 36

Слично како и кај увозот, учеството на извозот на основните логистички услуги во воздушниот транспорт опаднал од 80% во 2001 година на само 18% во 2008 година во вкупниот извоз на овие услуги за сметка на толкавиот пораст на извозот на овие услуги во копнениот транспорт.

Графикон 29: Движење на извозот и увозот на основни логистички услуги во Македонија според различните модалитети на транспорт во милиони американски долари



Извор: Сопствен приказ врз основа на податоците од табела 38

Анализите покажуваат дека големиот пад на учеството во анализираниот период не е толку резултат на намалениот извоз на овие услуги во воздушниот транспорт колку што е резултат на порастот на извозот на овие услуги во

копнениот транспорт (види графикон 29). Последните две години имало пораст на учеството на извозот на овие услуги во воздушниот транспорт, во вкупниот извоз на дадените услуги, и тоа, до 39% во 2010 година за сметка на намалувањето на учеството на извозот на овие услуги во копнениот транспорт на 66,5% во вкупниот извоз на основните логистички услуги. Тоа, всушност, било резултат на континуираниот раст на извозот на овие услуги во воздушниот транспорт кој достигнал рекордно ниво од 18,07 милиони американски долари во 2010 година и пад на извозот на копнените транспортни услуги за повеќе од 50% во периодот 2008-2010 година.³²⁷

Така, можеме да заклучиме дека трендот на извозот на основните логистички услуги, пред сè, е определен од трендот на извозот на овие услуги во копнениот транспорт. Се гледа дека во последната декада странските субјекти сè повеќе ангажирале домашни логистички оператори за организирање отпрема или допрема на стоката по копнен пат, односно со друмски превоз или со железница, со забелешка дека последните 2 години по светската економска криза опаѓа побарувачката на домашните логистички оператори, најверојатно како резултат на намалената економска активност на странските стопански субјекти. Исто така, од податоците во табела 36 и од графиконот 29 се гледа дека најголем дел од дефицитот во трговскиот биланс на основните логистички услуги произлегува од високиот дефицит во поморскиот транспорт, како и на дефицитот во копнениот транспорт. Позитивно влијание врз трговскиот биланс со основните логистички услуги во последните неколку години имала трговијата со овие услуги во воздушниот транспорт каде единствено се забележувал суфицит или позитивно салдо. Може да се заклучи дека домашните логистички оператори уживале висока доверба кога станува збор за организирање испорака на стоката по воздушен пат.

3.2. Надворешнотрговска размена на Македонија со споредни логистички услуги

Слично како и кај основните логистички услуги, извозот и на споредните логистички услуги бил во постојан пораст во периодот од 2001 до 2008 година, по што следувал пад во 2009 и повторен раст во 2010 година. Увозот, пак, на споредните логистички услуги по континуираниот раст до 2008 година бележел пад

³²⁷ Сопствени пресметки врз основа на податоците од табела 36

во последните 2 години што не бил во согласност со општите економски движења во овој временски период (табела 37). Оваа ситуација придонела за елиминирање на дефицитот во трговскиот биланс и појава на состојба на суфицит во надворешната размена со споредни логистички услуги. Тоа значи дека домашните субјекти сè помалку ангажираат странски логистички оператори да вршат превоз на стоката од едно до друго место, а странските субјекти сè повеќе ангажираат наши оператори за превоз на стоката. Ова само потврдува дека нашите транспортери стануваат сè поконкурентни на странските пазари. Подобри сознанија за тоа на што се должи позитивниот биланс во размената со споредни логистички услуги ќе добиеме ако направиме анализа на увозот и извозот на овие услуги во различните модалитети на транспорт.

Ако го анализираме процентуалното учество на различните модалитети на транспорт во вкупниот увоз на споредни логистички услуги, ќе видиме дека учеството на поморскиот транспорт се зголемува од 4,6% до 14,7% во последната декада за сметка на намалувањето на учеството на увозот на воздушниот транспорт на стоки од 6% на 1,5%. Највисоко учество во последната декада, и покрај малиот пад од околу 5 процентни единици, имал копнениот транспорт со околу 84%.³²⁸ Тоа покажува дека домашните субјекти најчесто ангажираат странски логистички оператори за копнен транспорт на стоката, а во последно време сè повеќе и за поморски транспорт на стоките. Многу малку од стоките што ги превезуваат странските оператори се пренесуваат по воздушен пат.

Табела 37: Надворешна трговија со споредни логистички услуги на Македонија во сите модалитети на транспорт, изразена во милиони американски долари

		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
ВКУПНО	увоз	57.542	61.758	95.46	132.607	138.463	140.975	191.193	238.825	178.575	175.45
	извоз	37.119	40.802	67.885	77.777	93.945	115.823	167.760	236.386	192.678	235.868
Поморски	увоз	2.665	2.34	5.894	12.709	13.225	12.423	21.187	41.67	20.497	25.85
	извоз	n.a.	n.a.	0.061	0.246	0.671	0.261	0.372	2.281	2.754	4.922
Воздушен	увоз	3.472	2.852	2.833	2.863	2.748	2.64	4.069	4.359	3.83	2.611
	извоз	0.318	0.120	0.334	0.492	0.466	0.548	0.599	0.968	0.740	0.541
Копнен	увоз	51.405	56.565	86.733	117.035	122.491	125.912	165.937	192.796	154.249	146.989
	извоз	36.801	40.683	67.490	77.039	92.809	115.015	166.789	233.137	189.183	230.405

Извор: IMF, *Balance of Payments Statistics Online*: <http://elibrary-data.imf.org/DataExplorer.aspx>,

30.8.2011

³²⁸ Сопствени пресметки врз основа на податоците од табела 37

Анализата, пак, на процентуалното учество на различните модалитети на транспорт во вкупниот извоз на споредни логистички услуги покажува дека дури 98-99% од вкупниот извоз со споредни логистички услуги отпаѓале на копнениот транспорт на стока. Останатиот дел од извозот на основните логистички услуги го чинат поморските транспортни услуги кои достигнале близу 2% од вкупниот извоз на споредните логистички услуги, додека учеството на извозот на воздушните транспортни услуги било сосема незначително со околу 0,2%.³²⁹ Тоа покажува дека странските субјекти најчесто ангажирале домашни транспортери што вршат превоз на стока по копнен пат. Интересно е тоа што од 2003 година па до денес, во билансот на плаќања на Македонија се регистрираат приходи од извоз на услуги на поморски транспорт на стока, и покрај тоа што нашата земја нема излез на море и сопствена поморска флота или трговски бродови што пловат под македонско знаме. Извозот на овие услуги може да се врши на начин што нашите логистички оператори ангажираат бродски простор најчесто во чартер-бродовите, што потоа можат да го користат за транспорт на странска стока. Така, дел од приходите за извоз се користат за да се покријат обврските за ангажираниот бродски простор, односно за увоз на поморски транспортни услуги.

Податоците во табелата 37 овозможуваат лесно да заклучиме дека дефицитот во размената со споредни логистички услуги до 2008 година се должи на високиот дефицит во размената на услуги на копнен превоз на стоката и услуги на поморски транспорт на стоките. Сепак, од 2007 година до денес, надмината е состојбата на дефицит во копнениот транспорт на стоките што довело до огромно намалување на дефицитот во трговскиот биланс на споредните логистички услуги. Веќе следната година забележително се намалува и дефицитот во трговијата со поморски товарни транспортни услуги што, пак, дополнително придонело до состојба на рамнотежа на трговскиот биланс на споредните логистички услуги. Најголем дел од суфицитот во размената со овие услуги во последните две години се должи на понатамошното зголемување на извозот на услуги на превоз на стоката по копнен и поморски пат, од една страна, како и намалувањето на увозот на копнени товарни транспортни услуги, од друга страна. Ова ни покажува дека домашните транспортери сè повеќе стекнуваат доверба и на домашниот и на странските пазари.

³²⁹ Сопствени пресметки врз основа на податоците од табела 37

4. Листата на специфични обврски и логистичките услуги во Република Македонија

Република Македонија поднела концесиски листи до СТО на 30 април 2004 година и досега направила една корекција на истите објавена на 14 октомври 2004 година. Заедно со концесиските листи поднела и листа на исклучоци од примената на членот 2 на ГАТС или принципот на најповластена нација.³³⁰ Со тоа се поставила основата за либерализирање на услужните сектори преку преземените хоризонтални и вертикални обврски. Националните концесиски листи на Република Македонија содржат обврски за либерализација на трговијата со логистички услуги што нашата земја мора да ги почитува при креирање на законската рамка со која се регулира логистичкиот сектор, како и при правењето стратегија за подобрување на конкурентноста на логистичкиот сектор. Преку анализа на хоризонталните и вертикалните обврски предвидени во концесиски листи за логистичките услуги, согласно Листата на логистички услуги TN/S/W/20, може да се утврди степенот на либерализација на логистичкиот сектор во Македонија.

Пред да се направи оваа анализа треба да споменеме дека Република Македонија предвидела отстапување од примената на клаузулата за најповластена нација (член 2 од ГАТС), и тоа, единствено за услугите на друмски превоз на стока што се дел од помошните логистички услуги. Така, во документот за исклучоците од примена на членот 2 од ГАТС поднесен во СТО се вели дека исклучоците важат за сите земји со кои Македонија склучила договор во друмскиот транспорт, при што „...повластен третман им се дава на мерките што се предвидени во постојните или во идните договори што ги склучува Македонија со владите на другите земји...“³³¹ Тоа значи дека нашата земја може да потпишува договори за поголема либерализација на трговијата со друмски транспортни услуги од онаа предвидена во концесиските листи, но степенот на либерализација ќе се однесува само на земјите со кои сме потпишале договор, а не на сите земји-членки на СТО.

³³⁰ See: WTO, *Member Information, The former Yugoslav Republic of Macedonia and the WTO*, taken from: http://www.wto.org/english/thewto_e/countries_e/macedonia_e.htm, 8.9.2011

³³¹ WTO, *The Former Yugoslav Republic of Macedonia – Final list of article 2 (MFN) exemptions GATS/EL/138*, WTO, Geneva, 2004, p. 4

4.1. Хоризонтални обврски за либерализација на трговијата со логистички услуги во националните концесиски листи на Република Македонија

Хоризонтални обврски се однесуваат за сите видови услуги од националните концесиски листи. Националните концесиски листи на нашата земја содржат хоризонтални обврски за третиот и четвртиот начин на давање услуги, и тоа, во врска со принципот на пристап на пазарот и принципот на национален третман, а не биле предвидени други дополнителни обврски. Согласно хоризонталните обврски што биле преземени за третиот начин на давање на услугите (комерцијално присуство), „...вршење определен вид услуги на странски лица во Република Македонија се остварува преку основање трговско друштво или трговец-поединец или со основање подружница. Претставништвото регистрирано во Република Македонија не може да врши трговска дејност...“³³² Исто така, во врска со принципот на национален третман за комерцијалното присуство се предвидува дека „...нема ограничувања за сопственост врз згради за странски даватели на услуги регистрирани во Македонија како трговец-поединец или трговско друштво...“³³³ Оттука се гледа дека странските логистички оператори можат да даваат логистички услуги по пат на комерцијалното присуство преку основање трговски друштва, како трговци-поединци или преку основање подружници. Претставништвата на странските логистички оператори не можат да тргуваат со логистички услуги. За потребите на сопственото работење, странските логистички оператори што се регистрирани во нашата земја можат да купуваат згради, но не можат да бидат сопственици на земјиште.

Што се однесува до четвртиот начин на давање услуги (привремениот влез и престој на физички лица), Република Македонија не презела обврски, освен за влез и привремен престој на физички лица кои потпаѓаат под категоријата интракорпоративни трансфери и бизнис-посетители.

Интракорпоративни трансфери подразбираат привремен трансфер на физички лица за да даваат услуги преку комерцијално присуство на територијата на Република Македонија. Оваа категорија вклучува лица кои се на водечките

³³² WTO, *The Former Yugoslav Republic of Macedonia - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/138, WTO, Geneva, 30 April 2004, p. 2

³³³ WTO, *The Former Yugoslav Republic of Macedonia - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/138, WTO, Geneva, 30 April 2004, p. 5

менаџерски или извршни позиции. Таа опфаќа и специјалисти – физички лица кои поседуваат високи или невообичаени квалификации или образование неопходно за функционирањето на компанијата, кои се важни за услугите што ги дава таа компанија и кои поседуваат познавање на организацијата на услугите, опремата за истражување или менаџмент. За привремен престој на интракорпоративните трансфери, дозволата за привремен престој важи за период од три години и по барање може да се продолжи уште за најмногу две години.³³⁴

Бизнис-посетители се оние физички лица кои престојуваат привремено во Република Македонија со цел да склучат договори за вршење услуги во име на компанијата во која се вработени или се овластени да учествуваат на деловни состаноци, саеми и слични активности. Бизнис-посетители се лица кои немаат седиште во Република Македонија и не примаат надомест од извор од Република Македонија. Тие се вклучени во активности на застапување на давателот на услугата со цел да вршат преговори за вршење услуги од страна на тој давател. Овие застапници не можат да бидат инволвирани во директно давање услуги на јавноста или, пак, да даваат самостојно услуги. Должината на привремениот престој на бизнис-посетителите е ограничен на 90 дена со можност за продолжување по поднесено барање.³³⁵

Важно е да споменеме дека во вертикалните обврски за сите услуги што се дел од логистичкиот сектор е наведено дека за четвртиот начин важат обврските што се преземени во хоризонталниот сектор, што значи дека странски физички лица можат да даваат логистички услуги во нашата земја како бизнис-посетители или како дел од интракорпоративните трансфери. Исто така, во хоризонталниот сектор, во врска со принципот на национален третман е предвидено „...резервирано право за субвенционирање само на домашни услуги и даватели на услуги...“,³³⁶ што значи дека странските логистички оператори немаат право да бараат субвенции за дејностите што ги вршат во нашата земја, освен ако не се регистрирани според домашните прописи и вршат логистички услуги што се регистрираат на позитивната страна од домашниот биланс на плаќања.

³³⁴ WTO, *The Former Yugoslav Republic of Macedonia - Schedule of specific commitments, GATS/SC/138*, WTO, Geneva, 30 April 2004, pp. 2-5

³³⁵ WTO, *The Former Yugoslav Republic of Macedonia - Schedule of specific commitments, GATS/SC/138*, WTO, Geneva, 30 April 2004, pp. 2-4

³³⁶ WTO, *The Former Yugoslav Republic of Macedonia - Schedule of specific commitments, GATS/SC/138*, WTO, Geneva, 30 April 2004, p. 4

4.2. Либерализација на основните логистички услуги во националните концесиски листи на Република Македонија

Анализата на степенот на либерализација на логистичкиот сектор во нашата национална економија ќе ја започнеме со основните логистички услуги согласно листата TN/S/W/20. Веќе видовме дека тука влегуваат логистичките услуги во различните модалитети на транспорт. Според услугите што се предвидени во нашите концесиски листи може да се види дека овде се преземени обврски само за одредени логистички услуги, и тоа, во воздушниот, друмскиот и железничкиот транспорт. Услугите на манипулација со товарот и другите логистички услуги, како што се: информирање за трошоците и транспортните стапки, подготовка на транспортните документи, пакување, инспекциски преглед, земање мостри, прием и прифаќање на стоката, што, секако, чинат еден дел од основните логистички услуги, не се воопшто вклучени во националните концесиски листи на Република Македонија. Тоа значи дека овие услуги не се воопшто либерализирани и властите на нашата земја имаат право да воведуваат какви било ограничувања за трговијата со овие услуги во сите модалитети на транспортот.

Вертикални обврски постојат за услугите на сместување и складирање на стоката и за услугите на товарните транспортни агенции во воздушниот, друмскиот и железничкиот транспорт (види табела 38).

Најмалку либерализирани се услугите на сместување и складирање и услугите на товарните транспортни агенции во воздушниот транспорт. Притоа, за двете категории услуги е предвидена целосна либерализација за потрошувачката во странство на овие услуги, што значи дека не постојат никакви ограничувања домашните субјекти да ги користат овие услуги од странски логистички оператори надвор од нашата земја. Концесиските листи не содржат обврски за прекуграничната трговија со овие видови услуги и за комерцијалното присуство на странски субјекти што даваат услуги на сместување и складирање или услуги на товарните транспортни агенции во воздушниот транспорт, што значи дека нашата земја има право да дејствува онака како што ќе посака при регулирање на првиот и третиот начин на давање на наведените услуги (табела 38). Одреден степен на либерализација постои за присуството на физички лица. Како што се гледа од

табелата 38, за четвртиот начин на давање на услугите важат обврските наведени во хоризонталниот сектор, односно физички лица може да даваат услуги на сместување и складирање стока и услуги на товарни транспортни агенции во воздушниот транспорт единствено како бизнис-посетители или интракорпоративни трансфери.

Табела 38: Преземени обврски на Република Македонија за либерализација на трговијата со основни логистички услуги во националните концесиски листи според различните модалитети на транспорт

TN/S/W/20 код	Опис	Воздушен	Друмски	Железнички
11.H.a	Услуги на манипулација со товарот	Не се предвидени во концесиските листи	Не се предвидени во концесиските листи	Не се предвидени во концесиските листи
11.H.b	Сместување и складирање на стоката (CPC 742)	Целосна либерализација за вториот начин на давање на услугите. Хоризонталните обврски важат за четвртиот начин на давање на услугите.	Целосна либерализација за вториот и третиот начин на давање на услугите. Хоризонталните обврски важат за четвртиот начин на давање на услугите.	Целосно либерализирани првиот, вториот и третиот начин на давање на услугите во однос на принципот на национален третман. Во однос на принципот на пристап на пазарот целосно е либерализиран само вториот начин на давање на услугите. За четвртиот начин важат хоризонталните обврски.
11.H.c	Услуги на товарните транспортни агенции (CPC 748)	Целосна либерализација за вториот начин на давање на услугите. Хоризонталните обврски важат за четвртиот начин на давање на услугите.	Целосна либерализација за вториот и третиот начин на давање на услугите. Хоризонталните обврски важат за четвртиот начин на давање на услугите.	Целосно либерализирани првиот, вториот и третиот начин на давање на услугите во однос на принципот на национален третман. Во однос на принципот на пристап на пазарот целосно е либерализиран само вториот начин на давање на услугите. За четвртиот начин важат хоризонталните обврски.
11.H.d	Други логистички услуги	Не се предвидени во концесиските листи	Не се предвидени во концесиските листи	Не се предвидени во концесиските листи

Извор: Сопствен преглед врз основа на WTO, *The Former Yugoslav Republic of Macedonia – Schedule of specific commitments, GATS/SC/138*, WTO, Geneva, 30 April 2004, pp. 28-29

Повисок степен на либерализација постои за услугите на сместување и складирање и услугите на товарните транспортни агенции во друмскиот транспорт. Предвидена е целосна либерализација за вториот и третиот начин на давање на овие услуги во друмскиот транспорт, што значи дека не постојат никакви ограничувања домашни субјекти да ги користат овие услуги од странски логистички оператори надвор од нашата земја, а не постојат и ограничувања странски

логистички оператори да даваат услуги на сместување и складирање и услуги на товарните транспортни агенции во друмскиот транспорт по пат на комерцијално присуство во нашата национална економија. Единствено не се предвидени обврски за прекуграничната трговија со овие услуги, што значи дека можат да постојат ограничувања доколку странски логистички оператори ги даваат овие услуги во друмскиот транспорт од нивната во нашата национална економија. За присуството на физички лица важат обврските наведени во хоризонталниот сектор, односно физички лица може да даваат услуги на сместување и складирање стока и услуги на товарни транспортни агенции во друмскиот транспорт единствено како бизнис-посетители или интракорпоративни трансфери (табела 38).

Одреден степен на либерализација постои и за услугите на сместување и складирање на стоката и услугите на товарните транспортни агенции во железничкиот транспорт. Карактеристично е тоа што се разликуваат обврските за различните начини на давање на овие услуги во однос на принципот на пристапот на пазарот и во однос на националниот третман. Кога станува збор за примена на принципот на национален третман, постои целосна либерализација за првите три начини на давање на услугите. Така, Македонија се обврзала дека нема да воведат никакви ограничувања во поглед на националниот третман за прекуграничната трговија, потрошувачката во странство и комерцијалното присуство за услугите на сместување и складирање и услугите на товарните транспортни агенции во железничкиот транспорт. Меѓутоа, во поглед на пристапот на пазарот, целосно е либерализирана само потрошувачката во странство на наведените услуги во железничкиот сообраќај, додека не се преземени обврски за прекуграничната трговија и за комерцијалното присуство. Тоа ни дава право да воведуваме ограничувања во поглед на дејствувањето на странските логистички оператори што ги даваат овие услуги на домашниот пазар. Исто како и за останатите модалитети на транспорт, хоризонталните обврски важат за присуството на физички лица, односно физички лица можат да даваат услуги на сместување и складирање стока и услуги на товарни транспортни агенции во железничкиот транспорт единствено како бизнис-посетители или интракорпоративни трансфери.

4.3. Либерализација на споредните логистички услуги во националните концесиски листи на Република Македонија

Систематизиран преглед на вертикалните обврски за споредните логистички услуги, согласно листата TN/S/W/20 што нашата земја ги презела во рамките на СТО, се изнесени во табела 39. Како што може да се види, товарните транспортни услуги се помалку либерализирани од другите споредни логистички услуги.

Конкретно, услугите на транспорт на стоки во поморскиот, воздушниот и железничкиот транспорт, транспортот по внатрешни води и услугите на изнајмување воздухоплови со екипаж воопшто не се предвидени во концесиските листи на Република Македонија, што значи дека нашата земја може да воведува какви било ограничувања во трговијата со овие услуги. Од товарните транспортни услуги, нашите концесиски листи содржат обврски единствено за услугите на друмски транспорт на стоки и услугите за изнајмување комерцијални возила со оператор и без оператор во друмскиот транспорт. Така, предвидена е целосна либерализација за потрошувачката во странство на овие услуги, што значи дека нашите стопански субјекти немаат никакви ограничувања да ги користат овие услуги од странски логистички оператори надвор од нашата земја. Воедно, постои целосна либерализација и за комерцијалното присуство на странските логистички оператори што ги даваат овие услуги во нашата земја, односно нема да има никакви ограничувања во поглед на пристапот на пазарот и националниот третман за странските логистички провајдери што се регистрирани согласно националното законодавство. За присуството на физички лица важат обврските наведени во хоризонталниот сектор, односно физички лица можат да даваат услуги на друмски транспорт на стоки и услуги на изнајмување комерцијални возила со оператор и без оператор во друмскиот транспорт единствено како бизнис-посетители или интракорпоративни трансфери (табела 39).

Најлиберализирани логистички услуги во концесиските листи на Република Македонија се другите споредни логистички услуги што не се дел од превозот на стока во различните модалитети на транспорт. Националните концесиски листи предвидуваат обврски за либерализација на услугите на техничко тестирање и анализа, услугите на испорака на стоките, комисионерските услуги, продажба на големо и продажба на мало, вклучително и менаџирање со залихите на стоките,

средување, сортирање и подредување на стоките, делење на рефусните стоки, услуги на редистрибуција и испорака на стоките.³³⁷

Согласно преземените обврски за либерализација на услугите на техничко тестирање и анализа, за прекугранична трговија со овие услуги, институциите мора да бидат регистрирани во меѓународниот систем на акредитација. Целосна либерализација постои за потрошувачката во странство на овие услуги, што значи дека нашите субјекти не се ограничени да користат услуги на техничко тестирање и анализа од странски институции надвор од нашата земја. Нема ограничувања во националниот третман на странските субјекти што ги даваат овие услуги во нашата земја по пат на комерцијалното присуство, но не се преземени обврски за овој начин во однос на пристапот на пазарот, што значи дека нашата земја може да воведи некои ограничувања во однос на пристапот на пазарот. Физички лица можат да вршат техничко тестирање и анализа како бизнис-посетители и интракорпоративни трансфери, како што е наведено во хоризонталните обврски на националните концесиски листи (табела 39).

³³⁷ See: WTO, *The Former Yugoslav Republic of Macedonia - Schedule of specific commitments, GATS/SC/138*, WTO, Geneva, 30 April 2004, pp. 28-29

Табела 39: Преземени обврски за либерализација на трговијата со споредни логистички услуги во националните концесиски листи на Република Македонија

TN/S/W/20 код	Опис	Обврски
11.A	Поморски транспортни услуги (определени со преговорите за поморски транспорт)	Не се предвидени во концесиските листи на РМ
11.B	Услуги на транспорт по внатрешни води (определени со преговорите за поморски транспорт)	Не се предвидени во концесиските листи на РМ
11.C.b	Воздушен транспорт на стоки (CPC 732)	Не се предвидени во концесиските листи на РМ
11.C.c	Изнајмување воздухоплови со екипаж (CPC 734)	Не се предвидени во концесиските листи на РМ
11.E.b	Железнички транспорт на стоки (CPC 7112)	Не се предвидени во концесиските листи на РМ
11.F.b	Друмски транспорт на стоки (CPC 7123)	Целосна либерализација за вториот и третиот начин на давање на услугите. Хоризонталните обврски важат за четвртиот начин на давање на услугите.
11.F.c	Изнајмување комерцијални возила со оператор (CPC 7124) и, без оператор (CPC 83102)	Целосна либерализација за вториот и третиот начин на давање на услугите. Хоризонталните обврски важат за четвртиот начин на давање на услугите.
1.F.e	Услуги на техничко тестирање и анализа (CPC 8676)	Институциите што ги даваат овие услуги на првиот начин мора да бидат регистрирани во меѓународниот систем на акредитација. Целосно либерализиран вториот начин на давање на услугите. Нема ограничувања за националниот третман за третиот начин на давање на услугите, но не се преземени обврски за овој начин во однос на пристапот на пазарот. За четвртиот начин важат хоризонталните обврски.
2.B	Услуги на испорака (CPC 7512)	Целосна либерализација на сите начини на давање на услугите со тоа што единствено за четвртиот начин важат хоризонталните обврски.
4.A	Комисионерски услуги (CPC 621)	Целосна либерализација на сите начини на давање на услугите со тоа што единствено за четвртиот начин важат хоризонталните обврски.
4.B	Продажба на големо (CPC 622)	Целосна либерализација на сите начини на давање на услугите со тоа што единствено за четвртиот начин важат хоризонталните обврски.
4.C	Продажба на мало (CPC 631, 632, 6111, 6113, 6121) (вклучително менаџирање со залихите на стоките, средување, сортирање и подредување на стоките, делење на рефусните стоки, услуги на редистрибуција и испорака на стоките).	Целосна либерализација на сите начини на давање на услугите со тоа што единствено за четвртиот начин важат хоризонталните обврски.
–	Други придружни услуги што не се опфатени во 11.H: CPC 743, 7113, 744 (со исклучок на 7441) и 746	Не се предвидени во концесиските листи на РМ

Извор: Сопствен преглед врз основа на WTO, *The Former Yugoslav Republic of Macedonia – Schedule of specific commitments*, GATS/SC/138, WTO, Geneva, 30 April 2004, pp. 1-32

Услугите на испорака на стоките, комисионите услуги, продажбата на големо и продажбата на мало, вклучително и услугите на менаџирање со залихите на стоките, средување, сортирање и подредување на стоките, делење на рефусните стоки, услуги на редистрибуција и испорака на стоките се целосно либерализирани. Поточно, нашата земја презела обврски дека нема да се воведат никакви ограничувања за ниту еден од начините на давање на овие услуги како што се прекуграничната трговија, потрошувачката во странство и комерцијалното присуство. Единствено за присуството на физички лица што ги даваат овие услуги важат хоризонталните обврски и тие можат да ги даваат услугите како бизнис-посетители или интракорпоративни трансфери.

4.4. Либерализација на останатите логистички услуги од листата TN/S/W/20 во националните концесиски листи на Република Македонија

Анализата на либерализацијата на трговијата со логистичките услуги согласно преземените обврски во концесиските листи поднесени во СТО ќе биде комплетна откако ќе се направи и преглед на останатите логистички услуги од листата TN/S/W/20. Всушност, преземените вертикални обврски за овие услуги покажуваат дека истите се најлиберализирани од сите логистички услуги (табела 40).

Нашата земја презела обврски за целосна либерализација на сите модалитети на давање на компјутерските и сродните услуги, менаџмент консалтинг и сродните услуги, како и услугите на пакување на стоката. Тоа значи дека нема да се воведат никакви ограничувања за прекуграничната трговија со овие услуги, односно странските субјекти смеат да даваат од наведените услуги од нивната на територијата на нашата земја. Исто така, нема никакви ограничувања и за потрошувачката во странство, што покажува дека нашите стопански субјекти можат да ги користат овие услуги на територијата на странските даватели на услуги. Комерцијалното присуство на странските субјекти што ги даваат овие услуги не се ограничува ниту во поглед на пристапот на пазарот ниту во поглед на националниот третман. Единствено за присуството на физички лица што ги даваат овие услуги се предвидени хоризонталните обврски и тие можат да ги даваат услугите како бизнис-посетители или интракорпоративни трансфери (табела 40).

Табела 40: Преземени обврски за либерализација на трговијата со споредни логистички услуги во националните концесиски листи на Република Македонија

TN/S/W/20 код	Опис	Обврски
1.B	Компјутерски и сродни услуги	Целосна либерализација на сите начини на давање на услугите со тоа што единствено за четвртиот начин важат хоризонталните обврски
1.F.c	Менаџмент консалтинг-услуги	Целосна либерализација на сите начини на давање на услугите со тоа што единствено за четвртиот начин важат хоризонталните обврски
1.F.d	Услуги сродни со менаџмент консалтинг	Целосна либерализација на сите начини на давање на услугите со тоа што единствено за четвртиот начин важат хоризонталните обврски
1.F.q	Услуги на пакување	Целосна либерализација за вториот и третиот начин на давање на услугите. Хоризонталните обврски важат за четвртиот начин на давање на услугите

Извор: сопствен преглед врз основа на WTO, *The Former Yugoslav Republic of Macedonia – Schedule of specific commitments, GATS/SC/138*, WTO, Geneva, 30 April 2004, pp. 28-29

* * *

Можеме да заклучиме дека логистичките услуги во нашата земја се до одреден степен либерализирани, но сè уште постои простор за понатамошна либерализација. Најлиберализирани се останатите логистички услуги каде што сме презеле обврски дека нема да воведуваме никакви ограничувања за ниту еден од начините на давање на овие услуги. Во голема мера се либерализирани и споредните логистички услуги што не се однесуваат на транспортот на стоките, додека најмалку либерализирани се останатите логистички услуги што се однесуваат на транспортот на стоки во сите модалитети на транспорт, со исклучок на друмскиот транспорт, каде што се предвидени обврски за вториот и третиот начин на давање на услугите. Тука треба да се спомене дека нашата земја предвидела и исклучок од примената на клаузулата за најповластена нација за земјите со кои сме потпишале или ќе потпишеме договор за услугите на друмскиот транспорт на стоки. Тоа значи дека со земјите што сме склучиле договор што ги опфаќа овие видови услуги, можеме да договораме и поширока либерализација од онаа што е понудена во концесиските листи, без обврска дополнителната

либерализација да ја применуваме и кон останатите земји-членки на СТО. Исто така, постои и простор за понатамошна либерализација на трговијата со основни логистички услуги каде што единствено сме презеле обврски за услугите на сместување и складирање и услугите на товарните транспортни агенции, додека во националните концесиски листи воопшто не сме ги предвиделе услугите на манипулација со товарот и другите логистички услуги што се дел од основните логистички услуги.

5. Национална регулатива за трговијата со логистички услуги во Република Македонија

Логистичките услуги во нашата земја вообичаено ги вршат логистички оператори регистрирани за вршење активности за организирање испорака на стоката. Најзначајни правни извори на трговската логистика се законите, односно актите што ја регулираат оваа материја што ги донесува највисокото законодавно тело во државата – Собранието, врз основа на сопствениот суверенитет. Тоа се, на пример: Законот за трговски друштва,³³⁸ Законот за трговија,³³⁹ Царинскиот закон,³⁴⁰ Законот за облигациони односи,³⁴¹ Законот за превоз во патниот сообраќај,³⁴² Законот за задолжително осигурување во сообраќајот,³⁴³ Законот за сигурност во железничкиот систем,³⁴⁴ Законот за договорите за превоз во железничкиот сообраќај,³⁴⁵ Законот за железничкиот систем,³⁴⁶ Законот за

³³⁸ Службен весник на Република Македонија 28/2004, 84/2005, 25/2007, 87/2008, 42/2010 и 48/2010 и 24/2011

³³⁹ Службен весник на Република Македонија 16/2004, 128/2006, 63/2007, 88/2008, 159/2008, 20/2009, 99/2009, 105/2009, 115/2010, 158/2010 и 36/2011 и 53/2011

³⁴⁰ Службен весник на Република Македонија 39/2005, 04/2008, 48/2010, 158/2010, 44/2011 и 53/2011

³⁴¹ Службен весник на Република Македонија 18/2001, 78/2001, 04/2002, 59/2002, 05/2003, 84/2008, 81/2009 и 161/2009

³⁴² Службен весник на Република Македонија 68/2004, 127/2006, 114/2009, 83/2010, 140/2010, 17/2011 и 53/2011

³⁴³ Службен весник на Република Македонија 88/2005, 70/2006, 81/2008 и 47/2011

³⁴⁴ Службен весник на Република Македонија 47/2010, 23/2011 и 53/2011

³⁴⁵ Службен весник на Република Македонија 55/2007

воздухопловство,³⁴⁷ Законот за облигационите и стварно правните односи во воздушниот сообраќај,³⁴⁸ Закон за внатрешната пловидба,³⁴⁹ Закон за превоз на опасни материји во патниот и железничкиот сообраќај³⁵⁰ итн.

5.1. Анализа на законите што ја регулираат трговијата со логистички услуги во Република Македонија

Законот за трговија ги уредува условите и начинот за вршење трговија на внатрешниот и на надворешниот пазар и мерките за ограничување на вршење на трговијата.³⁵¹ Трговија во смисла на овој закон е купување и продавање стоки, како и вршење трговски услуги.³⁵² Како еден од начините на вршење на трговија, во членот 6 од овој закон се предвидени и услугите во трговијата. Според описот на истите лесно може да се заклучи дека станува збор за логистичките услуги, односно најголем дел од нив одговараат на основните логистички услуги од листата TN//S/W/20. Така, како услуги во трговијата согласно Законот за трговија се сметаат: „...агенциските, односно застапничките услуги, берзански услуги, комисијски услуги, услуги на складирање стоки, шпедитерски услуги, услуги на контрола на квалитетот и квантитетот на стоки, услуги на економска пропаганда, приредување саеми и стопански изложби, услуги на пазарот на големо и мало, истражување на пазарот, издавање боксови, тезги и слично во организирани деловни простории за вршење на трговија на мало...“³⁵³

Членот 4 од Законот за трговија предвидува слободно вршење трговија и под еднакви услови на пазарот на начин со кој не се попречува конкуренцијата и кој не предизвикува штета на потрошувачите и на животната средина и здравјето

³⁴⁶ Службен весник на Република Македонија 47/2010 и 23/2011

³⁴⁷ Службен весник на Република Македонија 14/2006, 24/2007, 103/2008, 67/2010

³⁴⁸ Службен весник на Република Македонија 85/2008

³⁴⁹ Службен весник на Република Македонија 55/2007, 26/2009, 22/2010 и 23/2011

³⁵⁰ Службен весник на Република Македонија 92/2007, 161/2009, 17/2011, 54/2011

³⁵¹ Закон за трговија, Службен весник на Република Македонија 28/2004, 84/2005, 25/2007, 87/2008, 42/2010 и 48/2010 и 24/2011, чл. 1

³⁵² Закон за трговија, Службен весник на Република Македонија 28/2004, 84/2005, 25/2007, 87/2008, 42/2010 и 48/2010 и 24/2011, чл. 2

³⁵³ Закон за трговија, Службен весник на Република Македонија 28/2004, 84/2005, 25/2007, 87/2008, 42/2010 и 48/2010 и 24/2011, чл. 19

на луѓето. Овој член предвидува вршењето на трговијата да биде во согласност со законот, меѓународните спогодби и договори што ги ратификувала Република Македонија и добрите деловни обичаи. Исто така, во членот 2 е наведено дека трговија можат да вршат физички или правни лица што се регистрирани за вршење на таа дејност согласно законот. Така, странските и домашните логистички оператори во Република Македонија мора да бидат регистрирани за вршење на оваа дејност според Законот за трговски друштва (ЗТД).³⁵⁴

Странските субјекти не се ставаат во помалку повластена положба од домашните субјекти со ЗТД, односно согласно одредбите на овој закон, и тие имаат право да формираат трговски друштва за вршење на логистички услуги. Странско правно и физичко лице може да биде акционер или содружник, при што учеството на странско лице во новосоздадено и во постојно трговско друштво не е ограничено, освен ако со друг закон поинаку не е определено. Трговското друштво со странско учество ги има сите права и обврски како и трговското друштво без странско учество. Исто така, одредбите на ЗТД не предвидуваат никакви ограничувања за дел од добивката на странското лице да се дозначи во странство во валута на вложување ако друштвото располага со парично покритие.³⁵⁵

Странските логистички оператори, согласно ЗТД, на територијата на Македонија можат да дејствуваат и како странски друштва и како странски трговец-поединец. Според член 579 од овој закон, странско трговско друштво е секое трговско друштво основано според правото во земјата каде што има регистрирано седиште, додека странски трговец-поединец е секое физичко лице на кое тоа својство му е признато надвор од територијата на Македонија, во земјата чијшто државјанин е, во којашто го регистрирал седиштето и во којашто го води работењето на претпријатието. Како што е наведено во членот 584 од ЗТД, во своето работење во нашата земја, странското друштво работи според законите на Република Македонија.³⁵⁶

Членот 581 од ЗТД предвидува дека странските друштва и странските трговци-поединци не можат да вршат дејност на територијата на Македонија сè

³⁵⁴ Закон за трговија, Службен весник на Република Македонија 28/2004, 84/2005, 25/2007, 87/2008, 42/2010 и 48/2010 и 24/2011, чл. 4 и чл. 2

³⁵⁵ Закон за трговски друштва, Службен весник на РМ 28/2004, 84/2005, 25/2007, 87/2008, 42/2010 и 48/2010 и 24/2011, чл. 29-31

³⁵⁶ Закон за трговски друштва, Службен весник на РМ 28/2004, 84/2005, 25/2007, 87/2008, 42/2010 и 48/2010 и 24/2011, чл. 584

додека не организираат подружница, при што истите работат според условите определени со закон и во работењето се изедначени со домашните физички и правни лица, освен ако со меѓународен договор или со закон за одделни видови друштва и за странските трговци-поединци со определен предмет на работење не е определено поинаку. Овој член од законот ѝ дава право на Македонија да воведува одредени ограничувања за странските логистички оператори во склад со обврските преземени во СТО за услугите што се дел од логистичкиот сектор и во зависност од политиката и развојната стратегија на нашата земја за логистичката индустрија.

Така, може да се заклучи дека одредбите од Законот за трговија и Законот за трговски друштва се во согласност со обврските што ги презела Македонија во концесиските листи поднесени во ГАТС и не го нарушуваат претходно определеното ниво на либерализација за трговијата со логистички услуги.

Друг значаен закон со кој се регулираат односите помеѓу логистичките оператори во нашата земја и нивните комитенти преку утврдување на нивните права и обврски е и Законот за облигационите односи (ЗОО) од 2001 год. Овој закон го уредува правниот и економскиот статус на логистичкиот оператор (експедиторот), посебните случаи на експедирање и заложното право на давателот на логистички услуги. Одредбите од ЗОО ја регулираат трговската логистика како договор за експедирање, така што со овој договор експедиторот се обврзува „...да склучи, заради превоз на определен предмет од свое име и за сметка на налогодавецот, договор за превоз и други договори потребни за извршување на превозот, како и да ги изврши другите вообичаени работи и дејствија, а налогодавецот се обврзува да му исплати определен надомест. Ако со договорот е предвидено, експедиторот може да склучува договор за превоз и да презема други правни дејствија од името и за сметка на налогодавецот...“³⁵⁷

³⁵⁷Закон за облигациони односи, Службен весник на Република Македонија 18/2001, 78/2001, 04/2002, 59/2002, 05/2003, 84/2008, 81/2009 и 161/2009, чл. 883, ст. 1

Табела 41: Закони со кои се регулира давањето логистички услуги во различни модалитети на транспорт

Друмскиот транспорт	<ul style="list-style-type: none"> • Закон за превоз во патниот сообраќај, • Закон за задолжително осигурување во сообраќајот, • Закон за превоз на опасни материји во патниот и железничкиот сообраќај, • Закон за облигациони односи.
Железничкиот транспорт	<ul style="list-style-type: none"> • Закон за задолжително осигурување во сообраќајот, • Закон за сигурност во железничкиот систем, • Закон за договорите за превоз во железничкиот сообраќај, • Закон за железничкиот систем, • Закон за превоз на опасни материји во патниот и железничкиот сообраќај, • Закон за облигациони односи.
Воздушниот транспорт	<ul style="list-style-type: none"> • Закон за воздухопловство, • Закон за облигационите и стварно правните односи во воздушниот сообраќај, • Закон за задолжително осигурување во сообраќајот, • Закон за облигациони односи.
Воден транспорт	<ul style="list-style-type: none"> • Закон за внатрешната пловидба, • Закон за задолжително осигурување во сообраќајот, • Закон за облигациони односи.
Застапување во царинските постапки	<ul style="list-style-type: none"> • Царински закон, • Закон за облигациони односи.

Извор: Сопствени истражувања

Одредени сегмент од логистичките активности се регулираат и со останатите закони. Така, на пример, застапувањето во царинските постапки што го вршат логистичките оператори во нашата земја е регулирано со Царинскиот закон. Правата и обврските на логистичките оператори и нивните комитенти во нашата земја, во различните модалитети на транспорт се регулираат со различни закони во зависност од видот на транспортот (табела 41).

5.2. Анализа на подзаконските акти што ја регулираат трговијата со логистички услуги во Република Македонија

Подзаконските прописи што исто така преставуваат автономни извори на право во трговската логистика, ги носат извршните државни органи, поточно владите на земјите, овластените министерства, но вакви акти можат да донесат и овластените органи на управата. Тие можат да бидат во вид на одлуки, уредби, решенија, наредби, правилници, упатства и слично. Со ваквите пониски нормативни акти на државната управа се надополнува материјата што ја регулира областа на трговската логистика со цел поефикасно одвивање на работите и

поефективно регулирање на правата и обврските на субјектите кои се вклучени во отпрема, допрема и транзит на стока во меѓународниот промет.

Подзаконските акти, без оглед дали ги донесува Владата, соодветното ресорно министерство, директорот на Царинската управа или друго овластено лице, можат да се донесуваат единствено доколку постои изречно овластување содржано во законите. Тоа овластување може да биде формулирано на општ начин (на пример: Поблиски прописи... донесува овластен орган) или, пак, надлежниот орган за донесување одреден подзаконски акт да биде изречно наведен во законот (на пример: Решение за ослободување од плаќање на Данокот за додадена вредност донесува Министерот за финансии). Тие, слично како и законите, можат да бидат и укинати со одлука на Уставен суд доколку не соодветствуваат со одредбите на Уставот како највисоки правен акт во земјата.

Табела 42: Преглед на некои подзаконски акти со кои се регулираат дел од логистичките активности во Република Македонија

УПАТСТВО ЗА ПОЕДНОСТАВЕНИ ПОСТАПКИ (Акт на Царинската управа на РМ бр. 07-4127/04.04.2006)
УПАТСТВО ЗА ЦАРИНСКО СКЛАДИРАЊЕ (Акт на Царинска управа на РМ број 10-10713/1 од 28.10.2005 и 07-6267/1 од 30.05.2006)
УПАТСТВО ЗА УВОЗ ЗА ОБЛАГОРОДУВАЊЕ (Акт на Царинска управа на РМ број 07-10846/1 од 02.11.2005 год., 07-10846/2 од 08.12.2005 год. и 07-10846/3 од 22.12.2005 год.)
ЗАСТАПУВАЊЕ ВО ЦАРИНСКИТЕ ПОСТАПКИ (Акт на Царинската управа на РМ бр.07-3999/3 од 30.05.2006 год.)
УПАТСТВО ЗА ИЗВОЗ (Акт на Царинската управа на РМ бр. 07-11219/1 од 09.11.2005 год.)
УПАТСТВО ЗА ПРОСТОРИИ ЗА ПРИВРЕМЕНО ЧУВАЊЕ (Акт на Царинската управа на РМ број 07-5575/1 од 11.05.2006 год.)
УПАТСТВО ЗА ПОТЕКЛО НА СТОКА (Акт на Царинска управа на РМ број 12-13280/1 од 29.12.2005)
УПАТСТВО ЗА ГАРАНЦИИ ВО ТРАНЗИТНАТА ПОСТАПКА (Акт на Царинската управа на РМ бр. 07-11785/1 од 25.11.2005)
УПАТСТВО ЗА ПОСТАПКАТА ЗА ЦАРИНЕЊЕ СТОКА (Акт на Царинската управа на РМ број 07-11784/1 од 25.11.2005 год.)
УПАТСТВО ЗА ТРАНЗИТНА ПОСТАПКА ВО ЖЕЛЕЗНИЧКИ ТРАНСПОРТ (Акт на Царинската управа на РМ бр. 07-12309/1 од 07.12.2005)
УПАТСТВО ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ ПОСТАПКА ЗА ИЗВОЗ ЗА ОБЛАГОРОДУВАЊЕ – ПРЕЧИСТЕН ТЕКСТ (Акт на Царинската управа на РМ бр. 07-11408/1 од 16.11.2005 год. и 07-11408/2 од 08.12.2005 год.)
УПАТСТВО ЗА ПРИВРЕМЕН УВОЗ (Акт на Царинската управа на РМ бр. 07-12453/1 од 12.12.2005 год. и 07-3790/1 од 27.03.2006)
УПАТСТВО ЗА ЦАРИНСКА ТАРИФА (Акт на Царинска управа на РМ број 09-13151/1 од 29.12.2005)
УПАТСТВО ЗА ЦАРИНСКИ ДОЛГ (Акт на Царинската управа на РМ бр.07-13077 од 27.12.2005)
УПАТСТВО ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ НА ЦАРИНСКАТА ПОСТАПКА ВО ВОЗДУШНИОТ СООБРАКАЈ Акт на Царинската управа на РМ бр. 07-13020/1 од 26.12.2005 год.
МЕРКИ НА ТРГОВСКА ПОЛИТИКА 31.01.2006
УРЕДБА ЗА ПОСТАПКАТА, КРИТЕРИУМИТЕ И НАЧИНОТ НА РАСПРЕДЕЛБА НА ДОЗВОЛИ ЗА МЕЃУНАРОДЕН ПРЕВОЗ НА СТОКИ (бр. 19-4169/1 Влада на РМ, 18.07.2007)

Извор: Сопствени истражувања

Треба да се спомене дека важна улога за регулирање на давањето на логистичките услуги во нашата земја имаат „Општите услови за работењето на меѓународните шпедитери во Македонија“ донесени од Групаацијата на шпедитери

при Стопанската комора на Македонија на 4.11.1994 год. Тие се приспособени на законските прописи во надворешнотрговскиот и транспортниот систем и важат доколку логистичкиот оператор и налогодавачот се договорат за нивната примена.

Во образложението на Општите услови се вели дека со нив целосно се регулирани економскиот и правниот статус на меѓународната шпедиција во нашата земја, кои и „de jure“ и „de facto“ одговараат на правно-економските достигнувања на современите тенденции во развојот на транспортниот и надворешнотрговскиот систем во нашата земја, а и пошироко. Исто така, се вели дека Општите услови не се трговски обичаи, туку се составен дел на договорот, а страните ги внесуваат во договорот, писмено, или се повикуваат на текстот.³⁵⁸

Се смета дека договорните страни се договориле за примена на Општите услови ако шпедитерот писмено му укажал на својот налогодавач дека работи по тие услови, а налогодавачот изречно и писмено не ја исклучил нивната примена. Со нивната примена се создаваат нови деловни обичаи.

Прегледот на правните норми со кои се регулира трговијата со логистички услуги во Република Македонија покажува дека оваа материја е широко покриена со законски и подзаконски акти, како и со трговски узанси и обичаи. Важно е тоа што со овие одредби нашата земја не отстапува од преземените обврски во СТО за либерализација на трговијата со логистички услуги. Секако, нашата земја го задржала правото да воведува одредени ограничувања за одредени логистички услуги во националните концесиски листи со што се остава можност за евентуално понатамошно менување на законската регулатива и зголемување или намалување на рестрикциите во логистичкиот сектор. Сепак, како што може да се види од понудените законски решенија, важно е тоа што нашата земја водела сметка за подигнување на нивото на либерализација на трговијата со логистички услуги, односно не предвидела ограничувања за давањето одредени логистички услуги за кои во националните концесиски листи не презела никакви обврски. Сето тоа, секако, придонесува за подобрување на конкурентноста на нашата национална економија во логистичкиот сектор.

³⁵⁸ МИФА, *Општи услови за работењето на меѓународните шпедитери на Македонија*, Групација на шпедитери при Стопанска комора на Македонија, Скопје, 1994, стр. 1

6. Усогласување на обврските за трговија со логистички услуги со земјите-членки на Европска унија

Република Македонија како земја-кандидат за членство во Европската унија има обврска, меѓу другото, да ги хармонизира условите на стопанисување и сопствената трговска политика со ЕУ. Како што веќе утврдивме, трговската политика на земјите зависи од обврските што тие ги преземаат во концесиските листи што ги доставуваат во СТО. Иако за време на Уругвајската рунда преговори, дотогашните членки на Унијата поднеле заедничка концесиска листа, неколкукратните проширувања што се случиле оттогаш до денес довеле до ситуација, каде што новите членки се водат според обврските што ги презеле во нивните национални концесиски листи. Обид за надминување на оваа ситуација се прави во тековната Доха рунда преговори каде што земјите-членки поднеле ревидирана понуда, со исклучок на Бугарија и Романија кои доставиле понуди надвор од оваа заедничка понуда, поради тоа што нивното членство се случило подоцна. Така, врз основа на претходните истражувања можеме да ги идентификуваме разликите во обврските што ги презеле членките на ЕУ и Македонија. На тој начин може да се утврди во кој дел од логистичкиот сектор Македонија треба да ги усогласи преземените обврски со обврските на Унијата.

Основна разлика помеѓу ЕУ и Македонија во однос на обврските што се преземале во логистичкиот сектор е тоа што нашата земја не предвидела обврски за овие услуги во поморскиот транспорт, заради тоа што нема излез на море. Останатите разлики за основните услуги можат да се илустрираат преку слика 10. Може да се види дека постојат и други разлики во преземените обврски помеѓу ЕУ и Република Македонија. Пред сè, се забележува дека нашата земја презела различни обврски за различните модалитети на транспорт за основните логистички услуги. Обврските за услугите на сместување и складирање во копнениот транспорт се усогласени со обврските што ги презеле членките на Унијата, но овие услуги во железничкиот сообраќај се полиберализирани во Република Македонија отколку кај повеќето земји на Унијата што не предвиделе обврски за првиот начин на давање на услугите. Она што нашата земја треба да го усогласи со Европската унија во насока на зголемување на либерализацијата е тоа што треба да се преземат обврски за поголема либерализација на услугите на

сместување и складирање во воздушниот транспорт, каде што за разлика од ЕУ, не сме презеле обврски за вториот и третиот начин на давање на услугите.

Исто така, треба повеќе да ги усогласиме и обврските што се преземаат за шпедитерските и инспекциските услуги. Прва разлика е тоа што овие услуги кај нас не се посебно идентификувани на таков начин, туку само како услуги на товарни и транспортни агенции, а друга разлика е тоа што давањето на овие услуги во ЕУ е целосно либерализирано, додека кај нас постои делумна либерализација. Тоа значи дека овие услуги во железничкиот транспорт треба целосно да се либерализираат и во однос на принципот на пристап на пазарот, а не само за националниот третман, додека за друмскиот треба да се либерализираат првиот, а за воздушниот вториот и третиот начин на давање на услугите (слика 10).

Слика 10: Споредба на обврските преземени за основните логистички услуги помеѓу ЕУ и Република Македонија



Извор: Сопствен приказ врз основа на податоците од табела 30 и табела 40

Помали се разликите во преземените обврски за споредните логистички услуги во различните модалитети на транспорт. Поконкретно, ниту Македонија ниту ЕУ немаат високо ниво на либерализација на трговијата со овие услуги. Концесиските листи не содржат обврски за железничкиот и за воздушниот

транспорт на стоки, со исклучок на Унгарија што во ревидираната понуда предвидела дека нема да воведо ограничувања за вториот и третиот начин на давање на услугите на транспорт на стока по железница (слика 10).

Во врска со друмскиот превоз на стоки, Македонија презела обврски за либерализација на вториот и третиот начин на давање на овие услуги, за разлика од ЕУ каде што целосно е либерализиран само вториот начин на давање на услугите, а само некои земји поставиле посебни услови за третиот начин. Меѓутоа, интересно е тоа што во ревидираната понуда на ЕУ се предвидени и услуги на меѓународен превоз на стока со камион што, пак, не постоеле во Уругвајската рунда. Но, повторно, со исклучок на Естонија, членките на Унијата не презеле никакви обврски за овие услуги. Може да се заклучи дека според преземените обврски, Македонија има повисоко ниво на либерализација на споредните логистички услуги од земјите-членки на ЕУ што, пак, не наметнува никаква потреба за усогласување. Единствено можеме, доколку доставиме нова понуда за националните концесиски листи во неа да бидат вклучени услугите на меѓународен превоз на стока со камион што досега не се предвидени во нашата листа.

7. Трговската логистика во националната економија на Македонија

Откако ги утврдивме тековите на надворешнотрговската размена со логистички услуги на Република Македонија, како и обврските за нивна либерализација преземени во националните концесиски листи поднесени до Светската трговска организација, можеме да направиме и преглед на трговската логистика во нашата национална економија преку анализа на значењето на логистичките услуги за националната економија и работата на логистичките оператори во нашата земја. Така би добиле поцелосна слика за потенцијалот на овој стопански сектор и конкурентноста на националниот логистички пазар.

7.1. Значење на логистичките услуги за националната економија

Важноста на логистичкиот сектор за Република Македонија може да се рефлектира преку учеството на сообраќајот, складирањето и врските во БДП. Така, во последните неколку години учеството на овие услуги изнесувало околу 8% што, секако, е значаен дел од БДП на Македонија. Во склад со општите стопански движења во анализираниот период, вредноста на транспортот и складирањето бележела континуиран пораст до 2008 година кога бруто-додадената вредност (БДВ) на овој услужен сектор достигнала рекордни 33.146 милиони денари. Следувал пад од 2,5% во 2009 година во однос на претходната година, кога бруто-додадената вредност изнесувала 32.302 милиони денари. Најголемо учество од 8,2% во БДП овој услужен сектор имал во 2006 година, додека најмалото учество од 7,5% од БДП било во 2004 година (табела 43).

Табела 43: Вредност на транспортот, складирањето и врските и БДП на Македонија во периодот 2003-2009, во милиони денари

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2008/07	2009/08
Транспорт и складирање	20789	20374	23459	26134	29017	33143	32302	114.2	97.5
% од БДП	8,0%	7,5%	8,0%	8,2%	8,0%	8,0%	7,9%		
БДП	258369	272462	295052	320059	364989	411728	410734		

Извор: ДЗС, *Бруто-домашен производ 2009, Статистички преглед 3.4.11.01/677*, ДЗС, Скопје, мај 2011, стр. 34-35

Сепак, за да се направи попрецизна анализа на учеството на логистичките услуги во БДП на Македонија, треба правилно да се идентификуваат услугите што ја чинат трговската логистика, согласно Листата на логистички услуги предложена од СТО што се користеше и за претходните анализи. Тоа може да се направи со користење на најновата Национална класификација на дејности (НКД) според која надлежните институции, како што се Државниот завод за статистика и Народната банка на Република Македонија, ги презентираат официјални податоци што понатаму се користат за економски анализи.

Основните логистички услуги од листата TN/S/W/20, според описот даден во најновата Национална класификација на дејности (НКД Рев. 2), се наоѓаат токму во секторот 52 – транспорт, складирање и врски, додека споредните логистички

услуги за превоз на стоки во различните модалитети на транспорт, според описот од НКД Рев. 2 се во секторите 49 – копнен транспорт и 51 – воздушен транспорт. Водниот транспорт нема да се земе предвид во анализата, затоа што нашата земја нема излез на море, а не се врши ниту превоз на стоки по домашните езера и реки. Останатите споредни логистички услуги како што се услугите на тестирање и техничка анализа, продажбата на мало, продажбата на големо, како и дополнителните услуги како што се компјутерските и менаџмент консалтинг-услугите не можат да се земат предвид, затоа што е невозможно да се утврди колку од овие услуги се даваат во функција на трговската логистика. Исто така, кога се анализира учеството на споредните логистички услуги во различните модалитети на транспорт, треба да се води сметка дека во нивниот опис во НКД покрај превозот на стоки е предвиден и превозот на патници што, секако, влијае врз добиените резултати. Сепак, врз основа на податоците ќе може да се направи анализа и да се процени учеството на логистичкиот услужен сектор во БДП на Македонија.

Бруто-додадената вредност на основните логистички услуги во Република Македонија искажани како помошни активности во сообраќајот, во 2009 година изнесувала 5.919 милиони денари (табела 44). Пресметано, тоа претставува 1,44% од БДП на земјата. Учеството на споредните логистички услуги во БДП на Македонија ќе го пресметаме преку податоците за бруто-додадената вредност во копнениот и воздушниот сообраќај од табела 44. Така, во копнениот сообраќај биле регистрирани 10.626 милиони денари бруто-додадена вредност во 2009 година, додека во воздушниот сообраќај за истата година се регистрирани само 73 милиони денари. Ако пресметаме, ќе видиме дека споредните логистички услуги за различните модалитети на транспорт во нашата земја во 2009 година учествувале со 2,61% во БДП, при што учеството на копнениот и воздушниот сообраќај во БДП за истата година е 2,59% и 0,02%, респективно. Овие пресметки покажуваат дека вредноста на споменатите услуги изнесувала околу 51% од бруто-додадената вредност на услужниот сектор транспорт, складирање и врски, па според тоа, околу 4% од БДП отпаѓа на копнениот и воздушниот сообраќај и помошните активности во транспортот.

Табела 44: Вредност на основните и споредните логистички услуги во Македонија во 2009 година, изразени во милиони денари

	Бруто-додадена вредност	% од вкупно БДП
<u>ОСНОВНИ логистички услуги</u>		
Помошни активности во транспортот	5.919	1,44
<u>СПОРЕДНИ логистички услуги</u>		
Копнен сообраќај	10.626	2,59
Воздушен сообраќај	73	0,02
Вкупно транспорт и врски*	32.302	8,0

Извор: ДЗС, *Бруто-домашен производ 2009, Статистички преглед 3.4.11.01/677*, ДЗС, Скопје, мај 2011, стр. 42

* Тука се вклучени и водниот сообраќај, поштенските активности и телекомуникации

Меѓутоа, мора да споменеме дека во копнениот и во воздушниот сообраќај е вкalkулирана вредноста и на стоковниот и на патничкиот промет. Затоа, не можеме прецизно да го измериме учеството на споредните логистички услуги во различните модалитети на транспорт во БДП. Сепак, овие податоци можат во голема мера да се искористат за да направиме процена на вкупното учество на логистичките услуги во нашата земја. Така, со сигурност утврдивме дека учеството на основните логистички услуги во БДП на нашата земја изнесува 1,44%. Исто така, пресметавме дека споредните логистички услуги учествуваат со 2,61% од БДП на Македонија. Но, од вредноста на споредните логистички услуги треба да се из земе бруто-додадената вредност на патничкиот промет во различните модалитети на транспорт што, пак, ќе го намали учеството на споредните логистички услуги во БДП. Затоа, пак, треба да се додаде и вредноста на другите споредни логистички услуги, како што се: услугите на техничко тестирање и анализа, услугите на испорака, комисионерските услуги и продажбата на големо и мало, чие учество во БДП на Македонија и не е така мало, а за кои, како што претходно споменавме, не може прецизно да се утврди колкав дел од нив ги даваат логистичките оператори. Исто така, мора да имаме предвид дека постојат и останати логистички услуги, како што се: услугите на пакување на стоката, компјутерски и менаџмент-услуги итн., чија вредност исто така не може прецизно да се утврди заради претходно споменатите причини, а влијаат врз вкупното учество на логистичките услуги во БДП на нашата земја. Имајќи ги предвид сите претходно искажани забелешки, може да дадеме процена дека учеството на логистичките услуги во БДП на нашата земја изнесува околу 4%-6%.

Табела 45: Волуменски индекси за утврдување на динамика на промената на бруто-додадената вредност на логистичките услуги во Македонија во периодот 2004-2009 година

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<u>ОСНОВНИ логистички услуги</u>						
Помошни активности во транспортот	109.8	175.9	114.6	107.6	118.5	87.0
<u>СПОРЕДНИ логистички услуги</u>						
Копнен сообраќај	96.3	101.6	111.8	100.8	109.3	101.4
Воздушен сообраќај	79.7	143.1	103.1	87.1	45.0	100.1

Извор: ДЗС, *Бруто-домашен производ 2009, Статистички преглед 3.4.11.01/677*, ДЗС, Скопје, мај 2011, стр. 70

Динамиката на промената на бруто-додадената вредност на основните и споредните логистички услуги во периодот од 2004 до 2009 година може да се утврди преку пресметување на т.н. волуменски индекси (табела 45). Така, вредноста на основните логистички услуги во анализираниот период постојано се зголемувала до 2008 година, при што најголем пораст, и тоа, од близу 76% во однос на претходната година бил регистриран во 2005 година. Во 2009 година бил забележан пад од 13% во однос на претходната година. Карактеристично за копнениот сообраќај е тоа што забележал пад на вредноста за 3,7% во 2004 година во однос на 2003 година, за потоа секоја година да бележи раст на бруто-додадената вредност во однос на претходните години. Најнеправилни движења постојат во воздушниот сообраќај, каде што, на пример, имало пораст на вредноста на овие услуги од 43% во 2005 година во однос на 2004 година, но имало пад од 55% во 2008 година во однос на 2007 година.

Ако ја споредиме динамиката на бруто-додадената вредност на основните и споредните логистички услуги со нивниот извоз, ќе забележиме дека постои поклопување во движењата. Така, можеме да дојдеме до интересна констатација дека вредноста на овие услуги зависи од тоа колку странските субјекти ги ангажираат домашните логистички оператори.

Табела 46: Превезена стока во различни модалитети на транспорт во илјади тони и процентуално учество во вкупно превезените стоки

	2005		2006		2007		2008		2009	
	илјади тони	%*	илјади тони	%*	илјади тони	%*	илјади тони	%*	илјади тони	%*
Железнички	3129	11	3800	10	4686	15	4206	16	2929	8
Патен	25098	84	31083	85	24359	79	20075	76	33244	87
Воздушен	1624	5	1680	5	1944	6	2159	8	2127	5
ВКУПНО	29851	100	36563	100	30989	100	26440	100	38300	100

Извор: Државен завод за статистика, *Транспорт и други услуги 8.4.10.04/669*, ДЗС, Скопје, ноември 2010, стр. 10

* Сопствени пресметки

Друг индикатор за значењето на трговската логистика за нашата национална економија е количината на превезени стоки во различните модалитети на транспорт во нашата земја. Ако ги искористиме податоците од табела 46, може да се пресмета дека количината на превезени стоки во 2009 година е повисока за околу 28% во однос на 2005 година и изнесува 38.300 илјади тони. Овој пораст се должи, пред сè, на зголемувањето на количината на стоки што се пренесува во патниот транспорт.

Како што може да се види и од графиконот 30, најголема количина стоки во нашата земја се пренесува во друмскиот транспорт. Пресметките покажуваат дека дури 87% од вкупната количина превезени стоки во 2009 година се во друмскиот транспорт, додека со железница и со авион се превезуваат 8% и 5%, респективно. Графиконот 30 ги покажува промените во количината на стоки што била испратена, пристигнала или транзитирала низ нашата земја, и тоа, по модалитети на транспорт во периодот 2005-2009 година.

Графикон 30: Количина на превезени стоки во различни модалитети на транспорт изразена во илјади тони

Извор: Сопствен приказ врз основа на податоците од табела 48

Високото учество на патниот транспорт во превозот на стоки може да се илустрира и преку вредноста на нето-тонските километри. На пример, во вкупниот товарен транспорт во Република Македонија доминира патниот транспорт со учество од 84,3% во вкупните тон-километри во 2008 година. Железничкиот транспорт учествува со 15,7% кои, сепак, претставуваат позитивно поместување во однос на изминатиот период.³⁵⁹

Ако направиме споредба на движењата на количината на стоки што се превезува и на вредноста на нето-тонските километри со бруто-додадената вредност во различните модалитети на транспорт, се забележува дека количината на превезени стоки од 2006 до 2008 година се намалила, како и вкупната вредност на тон-километрите, додека бруто-додадената вредност се зголемила. Тоа нè води до констатација дека цената на транспортните услуги во овој период се зголемила што, секако, имало влијание и врз трговијата со логистички услуги, а и врз конкурентноста на домашните производи што се продаваат на странските пазари.

На крај, преку анализа на количината на различните видови стоки што се пренесуваат во друмскиот транспорт ќе видиме кои стопански сектори се позначајни корисници на логистички услуги во нашата земја. За таа цел може да се искористат податоците од табела 47.

³⁵⁹ ДЗС, *Одржлив развој 2010*, ДЗС, Скопје, 2010 стр. 119

Табела 47: Превезена стока во товарниот патен превоз по видови, во тони

Транспортна класификација на стоки НСТ	2006	2007	2008	2009
Превезена стока – вкупно	31 083	24 259	20 075	33 244
Земјоделски производи, производи од лов и шумарство, риби и други производи од риболов	1 087	706	1 463	1 105
Јаглен и лигнит, сурова нафта и природен гас	446	173	114	104
Метални руди и други производи од рударството и вадење камен, тресет, уранова и териумова руда	7 547	3 034	4 660	9 700
Прехранбени производи, пијалаци и тутунски производи	4 895	4 647	4 339	5 046
Текстил и текстилни производи, кожа и кожни производи	335	211	176	135
Дрво и производи од дрво и плута (освен мебел) предмети од слама и плетарски материјали, целулоза, хартија производи од хартија, материјали за печатење и снимени записи	827	1 123	171	193
Кокс и производи од рафинација на нафта	4 546	5 336	1 913	2 407
Хемикалии, хемиски производи, вештачки и синтетички влакна, производи од гума и пластични маси, нуклеарни горива	1 164	879	851	490
Други неметални материјални производи	5 976	4 750	1 909	7 013
Основни метали, произведени метални производи, освен машини и постројки	1 665	1 610	1 644	1 292
Машини и постројки неспоменати на друго место, канцелариски машини и компјутери, електрични машини и апарати неспоменати на друго место, радија, телевизори и комуникациски постројки и апарати, медицински, прецизни и оптички инструменти, часовници и рачни часовници	-	-	179	380
Транспортни средства	646	519	63	221
Мебел, друга произведена стока, неспомената на друго место	12	16	31	66
Секундарни сировини, комунален отпад и друг отпад	296	65	1 689	4 526
Поштенски пратки	-	-	-	77
Опрема и материјали кои се користат во транспортот на стоки	-	-	165	166
Пренесување стоки заради преселување на домаќинства и канцеларии, пренесување багаж одвоено од патниците, пренесување возила за поправка, други непродажни стоки, неспоменати на друго место	756	590	15	0
Групирани стоки, мешани видови стоки кои се транспортираат заедно	20	17	255	273
Неидентификувани (неодредени) стоки, стоки кои поради некоја причина не можат да бидат идентификувани и не можат да бидат распоредени во групи од 1 до 16	5	50	142	9
Други стоки, неспоменати на друго место	606	629	92	39

Извор: Државен завод за статистика, *Транспорт и други услуги 8.4.10.04/669*, ДЗС, Скопје, ноември 2010, стр. 55

Најголема количина во друмскиот превоз се пренесува од рударската индустрија, како што се метални руди и други производи на рударството и вадење камен, како и од другите неметални производи. Се пренесува и голема количина прехранбени производи, пијалаци и тутунски производи, кокс и производи и рафинација на нафта, основни метали, произведени метални производи, секундарни сировини и сл. Како што се гледа, сите овие производи имаат значајно учество во структурата на вкупната надворешнотрговска размена на нашата земја. Сето ова само ни ја потврдува огромната важност на логистичкиот сектор за развојот на националната економија.

7.2. Логистичките провајдери во Република Македонија

Веќе видовме дека логистичкиот сектор е важен сегмент од националната економија на Република Македонија. Значењето може да се потврди и преку бројот на деловни субјекти што работат во овој услужен сектор, бројот на вработените во него и нивните примања, како и успешноста на работењето на логистичките оператори. Пред да направиме анализа на наведените индикатори, треба да споменеме дека логистичките оператори во Македонија според нивото на развиеност спаѓаат во втората и третата генерација логистички оператори или т.н. „2PL“ и „3PL“ логистички оператори. Ова може да се констатира со анализа на услугите што ги даваат домашните логистички оператори наведени и презентирани на официјалната интернет-презентација на Групацијата на шпедитери и логистички оператори на Република Македонија (МИФА).³⁶⁰

Република Македонија имала вкупно 175.557 регистрирани трговски друштва во 2005 година. Според класификацијата на секторските активности, бројот на регистрираните фирми во сферата на сообраќајот, складирањето и врските во истата година изнесувал 16.781 или 9,6% од сите регистрирани деловни субјекти.³⁶¹ Последните пет години значително бил намален вкупниот број регистрирани деловни субјекти и во 2010 година тој изнесува 75.497. Бројот на регистрираните трговски друштва од услужниот потсектор сообраќај, складирање и врски бил исто така намален на 6.417 и нивното учество во вкупниот број

³⁶⁰ Пошироко на интернет-страницата на МИФА: <http://www.mifa.org.mk/mk/services.html>

³⁶¹ Министерство за транспорт и врски на РМ, *Национална транспортна стратегија 2007-2017*, Скопје, 2009, стр. 7

регистрирани трговски друштва во Македонија изнесувало 8,5%.³⁶² Најголемиот дел од овие деловни субјекти или 89% се мали претпријатија со 1 до 9 вработени.³⁶³

Меѓутоа, овој услужен потсектор вклучува и деловни субјекти што не се логистички оператори иако, како што видовме претходно, поголем дел од активностите што се опфатени во него според описот во НКД отпаѓаат на логистичките активности. Поточна анализа за бројот на вработени и средствата што се издвојуваат за вработените во деловните субјекти што се регистрирани за вршење логистички услуги може да се направи ако структурно се анализира услужниот потсектор сообраќај, складирање и врски.

Табела 48: Број на вработени и просечна месечна бруто и нето-плата по вработен во логистичкиот услужен потсектор во Република Македонија во 2010 година

	Број на вработени ^a	Бруто-плата ^o (во денари)	Нето-плата ^b (во денари)
ОСНОВНИ логистички услуги			
Помошни активности во транспортот	2756	42548	29004
СПОРЕДНИ логистички услуги			
Копнен сообраќај	18054	27216	18474
Воздушен сообраќај	149	75435	51068
Вкупно транспорт и врски*	26580	36991	25312

Извор: ^{a)} ДЗС, *Вработени и нето-плати, состојба октомври 2010*, 2.4.11.05/68, ДЗС, Скопје, јуни 2011, стр. 9

^{b)} ДЗС, *Просечна месечна исплатена бруто-плата по вработен, декември 2010*, 4.1.11.1, ДЗС, Скопје, 28.2.2011, стр. 6

^{b)} ДЗС, *Просечна месечна исплатена бруто-плата по вработен, декември 2010*, 4.1.11.1, ДЗС, Скопје, 28.2.2011, стр. 6

* Тука се вклучени и водниот сообраќај, поштенските активности и телекомуникации

Бројот на вработените во услужните потсектори што според описот наведен во НКД се дел од логистичкиот услужен сектор, може да се утврди според податоците од табелата 48. Вкупниот број вработени во деловните субјекти регистрирани за вршење на основните логистички услуги во 2010 година изнесувал

³⁶² ДЗС, *Број на активни деловни субјекти, 2010 година, Број: 5.1.11.12*, ДЗС, Скопје, 25.2.2011, стр. 2

³⁶³ Сопствени пресметки врз основа на податоците преземени од ДЗС, *Број на активни деловни субјекти, 2010 година, Број: 5.1.11.12*, ДЗС, Скопје, 25.2.2011, стр. 2

2.756 лица, што е само 0,6% од вкупниот број вработени во РМ. Бројот на вработени во деловните субјекти регистрирани за транспорт на стоки и лица е даден според различните модалитети на транспорт. Така, во копнениот транспорт биле регистрирани 18.054 или 4,1% од вкупниот број вработени во Република Македонија, додека во воздушниот транспорт биле регистрирани само 149 вработени во 2010 година.

Сега можеме да констатираме дека во услужните дејности за кои со сигурност може да се каже дека се дел од логистичкиот сектор имало вкупно 20.959 вработени во 2010 година, што е близу 5% од вкупниот број вработени.³⁶⁴ Секако, мора да се земе предвид дека во различните модалитети на транспорт не се сите вработени во деловните субјекти што се регистрирани за вршење превоз на стоки, туку и во претпријатија што вршат превоз на патници. Исто така, во другите услужни потсектори постојат вработени што директно или индиректно се вклучени во активностите што се дел од трговската логистика. Затоа, многу е тешко да се утврди вкупниот број лица што се ангажирани од страна на логистичките оператори, но како што може да се види од претходно наведените податоци, не смее да се занемари бројот на лицата што професионално се занимаваат со давање услуги од областа на трговската логистика.

Што се однесува до износот на бруто и нето-платите што ги добиваат вработените во деловните субјекти од областа на трговската логистика, се забележува дека најдобро платени се вработените во воздушниот транспорт чија просечна месечна бруто и нето-плата по вработен е дури за 149% повисока од просечната месечна бруто-плата и нето-плата во земјата. По нив следуваат вработените во деловните субјекти што вршат основни логистички услуги чија просечна месечна бруто-плата и нето-плата по вработен е за околу 41% повисока од просечната месечна бруто-плата и нето-плата во земјата. Иако вработува најмногу лица во логистичкиот услужен сектор, сепак, најслабо се платени вработените во копнениот транспорт каде што просечната месечна бруто-плата и нето-плата е помала за околу 10% од просечната бруто-плата и нето-плата во Македонија.³⁶⁵ Податоците покажуваат дека вработените во логистичкиот услужен потсектор, особено во оние логистички оператори што даваат основни логистички услуги, и вработените во воздушниот транспорт се едни од најплатените во

³⁶⁴ Сопствени пресметки врз основа на податоците преземени од ДЗС, *Вработени и нето-плати, состојба октомври 2010*, 2.4.11.05/68, ДЗС, Скопје, јуни 2011, стр. 9

³⁶⁵ Сопствени пресметки врз основа на податоците од табелата 48

Македонија, со што овој услужен потсектор е еден од поатрактивните за работа во нашата земја.

Табелата 49: Логистички оператори во Македонија што се дел од 200 најголеми македонски компании

Ранг 2010	Ранг 2009	Претпријатие	Дејност	Вкупен приход во денари
19	16	ФЕРШПЕД АД, Скопје	Шпедиции	4.214.162.184
34	29	МАКЕДОНСКИ ЖЕЛЕЗНИЦИ ТРАНСПОРТ АД, Скопје	Превоз на патници и стока во внатрешен и меѓународен железнички сообраќај	2.301.942.510
52	130	СОАРЕ ЉР ДООЕЛ, Скопје	Останати придружни дејности во превозот	1.600.817.552
53	44	ТД НЕЛТ СТ ДООЕЛ, Скопје	Дистрибуција и логистички услуги	1.595.418.944
125		М-НАВ АД, Скопје	Услужни дејности поврзани со воздухопловниот превоз	813.624.079
129	143	МАРИЈА ТРЕЈД ДОО, Велес	Меѓународен транспорт	793.047.593
134	76	ЈП за железничка инфраструктура МАКЕДОНСКИ ЖЕЛЕЗНИЦИ, Скопје	Услужни дејности поврзани со копнениот превоз	750.141.989
198		ШИМОВ ТРАНСПОРТ И КОМПАНИ ДОО, Гевгелија	Товарен патен транспорт	501.742.272

Извор: Еуро бизнис-центар, *200 најголеми на најсупешни фирми во Република Македонија*, интернет-издание: http://eurobc.com.mk/download/vk_lista_najgolemi_2010.xls, 2011

Покомплетна анализа за логистичките оператори во нашата земја може да се направи ако се идентификуваат најголемите и најуспешните деловни субјекти во овој услужен потсектор. За таа цел ќе ги искористиме податоците од табелите 53 и 54. Во најголемите 200 македонски компании според вкупните приходи во работењето во 2010 година има 8 логистички оператори (табелата 49). Најголем од нив според вкупниот приход од работењето е Фершпед, АД Скопје што е регистриран за вршење шпедитерска дејност. По нив, значителни приходи во 2010 година оствариле и: Македонски железници транспорт, АД Скопје регистрирани за превоз на стока и патници во меѓународен железнички сообраќај, Соаре, ДООЕЛ Скопје регистрирани за вршење основни логистички услуги и ТД Нелт СТ, ДООЕЛ Скопје регистрирани за дистрибуција и логистички услуги (табелата 49).

Табела 50: Логистички оператори во Македонија што се дел од 200 најуспешни македонски компании

Ранг 2010	Ранг 2009	Претпријатие	Дејност	Добивка пред оданочување во денари
27	34	ФЕРШПЕД АД, Скопје	Шпедиции	140.149.691
69	28	ТД НЕЛТ СТ ДООЕЛ, Скопје	Дистрибуција и логистички услуги	77.780.642
72	61	ДЕНИ ИНТЕРНАЦИОНАЛ ДООЕЛ, Скопје	Товарен патен транспорт	74.270.753
105		М-НАВ АД, Скопје	Услужни дејности поврзани со воздухопловниот превоз	54.049.450
132		ОИЛКО КДА, Скопје	Товарен патен транспорт	44.828.202
143		КАЈМАКЧАЛАН-4 ДОО, Битола	Товарен патен транспорт	42.231.191
194		ВАТО ДОО, Скопје	Товарен патен транспорт	36.433.192

Извор: Еуро бизнис-центар, *200 најголеми на најуспешни фирми во Република Македонија*, интернет-издание: http://eurobc.com.mk/download/vk_lista_najuspesni_2010.xls, 2011

Од друга страна, пак, во најуспешните 200 македонски компании според остварената добивка пред оданочувањето во 2010 година имало 7 логистички оператори. Далеку најуспешни од сите според остварената добивка пред оданочување биле Фершпед, АД Скопје. Значителна добивка во 2010 година оствариле и: ТД Нелт СТ, ДООЕЛ Скопје и Дени Интернационал, ДООЕЛ Скопје регистрирани за товарен патен транспорт (табела 50). Интересно е тоа што останатите логистички оператори што се рангирани во најуспешните македонски компании во 2010 година не биле рангирани во претходната година, што може да се смета како индикатор дека логистичките оператори стануваат сè поуспешни и имаат сè поголемо влијание врз развојот на националната економија.

V. ОЛЕСНУВАЊЕ НА ТРГОВИЈАТА СО ЛОГИСТИЧКИ УСЛУГИ НА РЕГИОНАЛНО НИВО – ЦЕФТА 2006

Централноевропскиот договор за слободна трговија – ЦЕФТА 2006 е договор за трговија меѓу земјите во Централна и Југоисточна Европа што функционира како подготовка за полноправно членство во ЕУ.³⁶⁶ Потпишан е на 19 декември 2006 година во Букурешт. Од 22.11.2007 година стапи на сила во однос на сите потписнички на Договорот, и тоа: Р. Македонија, Р. Албанија, Босна и Херцеговина, Р. Хрватска, Р. Молдавија, Р. Црна Гора и УНМИК за територијата на Косово.³⁶⁷

ЦЕФТА 2006 претставува значаен чекор во напорите за економско интегрирање на земјите од регионот на Југоисточна Европа. Создавањето единствена зона на слободна трговија треба да биде поволно за земјите со мали пазари како што е Р. Македонија. Мошне важно е дека со овој Договор, покрај либерализацијата на трговијата со стоки, за првпат се отвора простор за зголемена соработка помеѓу земјите-членки и во трговијата со услуги, јавни набавки, инвестиции и заштита на интелектуалната сопственост, што се третираат како нови трговски прашања во посебно поглавје од договорот. Оваа економска интеграција треба значително да ја раздвижи трговската размена помеѓу членките и да ги зголеми конкурентските предности на земјите во регионот.

Како што веќе споменавме, СТО со членот 5 од ГАТС предвидува зголемување на либерализацијата преку формирање економски интеграции, секако, без притоа да се зголемат бариерите кон земјите што се надвор од интеграцијата. Одредбите од ЦЕФТА 2006 ни даваат право да очекуваме и поголема либерализација во трговијата со логистички услуги помеѓу земјите-членки во регионот, и тоа, како што е наведено во преамбулата на договорот, без да бидат ослободени од обврските што ги презеле во рамките на СТО. Меѓу другото, цели на овој договор се „...да се проширува трговијата со стоки и услуги и да се поттикнуваат инвестициите со помош на фер, разбирливи, стабилни и

³⁶⁶ Преземено од официјалната интернет-страница на ЦЕФТА 2006: <http://www.cefta2006.com/> на 18.10.2011

³⁶⁷ Датумите и земјите-членки се преземени од официјалната страница на ЦЕФТА 2006: <http://www.cefta2006.com/> на 18.10.2011

предвидливи правила...“,³⁶⁸ како и „...да се отстрануваат бариерите и нарушувањата во трговијата и да се олеснува движењето на стоки во транзит и прекуграничното движење на стоки и услуги меѓу териториите на страните...“³⁶⁹ Овие цели, секако, се однесуваат и на унапредување на трговијата на логистички услуги преку зголемување на нивото на либерализација.

Трговијата со услуги за целите на ЦЕФТА 2006 е дефинирана во согласност со член XVIII од ГАТС, што покажува дека оваа регионална интеграција се води од поставките на СТО.³⁷⁰ Потврда на тоа е и дека земјите-потписнички на Договорот се обврзуваат дека ќе применуваат мерки со кои „...ќе ја развиваат и ќе ја прошируваат својата соработка со цел остварување прогресивна либерализација и заедничко отворање на нивните пазари на услуги, во контекст на европската интеграција, имајќи ги предвид важечките одредби од ГАТС и обврските кои произлегуваат од ГАТС од страните што се членки на СТО...“³⁷¹ Резултатите од соработката ги следи т.н. Мешовит комитет, што исто така може да препорача започнување преговори со цел постепено да се оствари повисоко ниво на либерализација согласно членот V од ГАТС. Преземените обврски што се резултат од таквите преговори се утврдуваат во распоред и стануваат составен дел на Договорот.³⁷² Овие одредби од ЦЕФТА 2006 само потврдуваат дека оваа

³⁶⁸ Министерство за економија, *Пречистена верзија на Централноевропскиот договор за слободна трговија (ЦЕФТА 2006)*, член 1, став 2в, интернет-издание: <http://www.economy.gov.mk/WBStorage/Files/1%20Dogovor%20CEFTA%202006%20osnoven%20te%20kst.pdf>, преземено на 18.10.2011

³⁶⁹ Министерство за економија, *Пречистена верзија на Централноевропскиот договор за слободна трговија (ЦЕФТА 2006)*, член 1, став 2г, интернет-издание: <http://www.economy.gov.mk/WBStorage/Files/1%20Dogovor%20CEFTA%202006%20osnoven%20te%20kst.pdf>, преземено на 18.10.2011

³⁷⁰ Министерство за економија, *Пречистена верзија на Централноевропскиот договор за слободна трговија (ЦЕФТА 2006)*, член 26, интернет-издание: <http://www.economy.gov.mk/WBStorage/Files/1%20Dogovor%20CEFTA%202006%20osnoven%20te%20kst.pdf>, преземено на 18.10.2011

³⁷¹ Министерство за економија, *Пречистена верзија на Централноевропскиот договор за слободна трговија (ЦЕФТА 2006)*, член 27, интернет-издание: <http://www.economy.gov.mk/WBStorage/Files/1%20Dogovor%20CEFTA%202006%20osnoven%20te%20kst.pdf>, преземено на 18.10.2011

³⁷² Министерство за економија, *Пречистена верзија на Централноевропскиот договор за слободна трговија (ЦЕФТА 2006)*, член 29, интернет-издание:

регионална интеграција има потенцијал и може да овозможи повисоко ниво на либерализација на трговијата со логистички услуги, како и водење заедничка политика во логистичкиот сектор, со што земјите-членки би ја зголемиле конкурентноста на меѓународниот логистички пазар. Имајќи го предвид значењето на логистичкиот сектор за развојот на националните економии се очекува зголемената регионална соработка да го забрза економскиот развој на земјите-членки на интеграцијата.

1. Услужниот сектор во земјите-членки на ЦЕФТА 2006

Услужниот сектор зафаќа најголем дел од економијата на земјите на ЦЕФТА и неговото учество постојано се зголемува. Во просек, 2/3 од бруто-додадената вредност (БДВ) во регионот отпаѓа на услугите. Учеството на услугите во националните економии на Албанија, Босна и Херцеговина, Хрватска, Косово и Црна Гора се движи околу 71%-77% од БДВ. Единствено во Србија учеството е помало од 60% од БДВ, со забелешка дека во последната декада овој удел постојано се зголемува. Во повеќето земји, стапката на раст на служниот сектор е поголема од просечната стапка на раст на националната економија. Исклучок се Албанија, Косово и Црна Гора, каде постои високо учество на услугите во националните економии без притоа истото да се зголемува.³⁷³ Согласно овој индикатор, слично како и според БДП по жител, земјите-членки на ЦЕФТА се класифицирани некаде помеѓу земјите со средни и земјите со високи приходи. Учеството на услугите во БДП кај земјите со средни приходи е околу 53%, додека кај земјите со високи приходи е околу 73%.³⁷⁴

Најголем дел од служниот сектор на економиите на земјите-членки на ЦЕФТА опфаќаат трговијата на големо и мало и услугите на трговијата со недвижности. Трговијата на големо и трговијата на мало учествуваат со 15% во БДВ, трговијата со недвижности и другите бизнис-услуги чинат околу 12% од БДВ,

<http://www.economy.gov.mk/WBStorage/Files/1%20Dogovor%20CEFTA%202006%20osnoven%20tekst.pdf>, преземено на 18.10.2011

³⁷³ Handjiski B., Šestovic L., *Barriers to trade in services in CEFTA region*, The World Bank, Washington D.C., 2010, p. 3

³⁷⁴ World Bank, *Investment Across Borders 2010*, World Bank Group, Washington D.C., 2010 p. 23

додека градежништвото чини 8% од БДВ, со исклучок на Албанија и Косово каде овој сектор надминува 10% од БДВ. Учеството на професионалните услуги, во суштина, е незначително.³⁷⁵

Важноста на одредени услужни потсектори зависи од земјата. Во Албанија, два најважни услужни потсектори биле трговијата (вклучително хотелите и рестораните) и градежништвото, што заедно чинеле 37,5% од БДВ во периодот 2007-2009 година. Во истиот тој период, 25% од БДВ во Босна отпаѓале на трговијата и недвижнините, додека во Хрватска финансиските услуги и трговијата сочинувале 35% од БДВ. За разлика од нив, во Македонија, нешто помалку од 25% од БДВ отпаѓала на трговијата и транспортот, додека во Црна Гора овие два услужни потсектори сочинувале околу 27% од БДВ во земјата. Најважни услужни потсектори во Србија се трговијата со недвижнини и трговијата на големо и мало со 31,7% од БДВ. Што се однесува до Косово, постојат податоци за периодот 2005-2007 година кога најважни услужни потсектори биле трговијата на големо и мало и трговијата со недвижнини, чие учество во БДВ изнесувало 26,6%.³⁷⁶

2. Трговијата со услуги во регионот на ЦЕФТА

Трговијата со услуги добива сè поголемо значење и во регионот на ЦЕФТА, каде што извозот на услуги во просек носел 16 милијарди долари годишно во периодот 2007-2009 година и изнесувал околу 10% од БДП во земјите што немаат излез на море, 19% во Албанија и повеќе од 23% во Хрватска и Црна Гора, каде што има поголеми приходи од туризмот (70% од вкупниот извоз на услугите сочинувале туристичките услуги). Во просек, вредноста на увозот на услугите на земјите на ЦЕФТА била околу 10% од БДП, при што увозот на услугите во Албанија било 18% од БДП, додека во БиХ бил само 5% од БДП. Овие податоци покажуваат дека трговијата со услуги е прилично развиена во регионот на ЦЕФТА.

³⁷⁵ Handjiski B., Šestovic L., *Barriers to trade in services in CEFTA region*, The World Bank, Washington D.C., 2010, p. 3

³⁷⁶ Handjiski B., Šestovic L., *Barriers to trade in services in CEFTA region*, The World Bank, Washington D.C., 2010, p. 3

За илустрација, вредностите на увозот и извозот на услуги во ЕУ се нешто под 10% од БДП на Унијата што е приближно слично со земјите-членки на ЦЕФТА.³⁷⁷

Важноста на трговијата со услуги за регионот на ЦЕФТА може да се види и од податоците дека во периодот од 2000 до 2008 година учеството на надворешната трговијата со услуги во вкупната надворешна трговија на земјите на ЦЕФТА сè повеќе се зголемувало. На пример, учеството на трговијата со услуги во вкупната трговија во Албанија се зголемило од 23,7% во 2000 година на 39,5% во 2008 година, потоа во Хрватска од 27% во 2000 година на 28,4% во 2008 година, а во Србија и Македонија од 16,5% и 16,2%, респективно, во 2000 година, на 21,6% во 2008 година. Единствено во Босна е намалено учеството од 13% на 12,4%. Просечното учество на извозот на услуги во регионот на ЦЕФТА во периодот 2006-2009 година изнесувал 36,10% од вкупниот извоз во овој период, додека просечното учество на извозот во истиот овој период изнесувал 15,29% од вкупниот увоз.³⁷⁸

Во повеќето земји, порастот на извозот на услуги го надминал растот на извозот на стоки. Хрватска, на пример, во последнава декада речиси четири пати го зголемила извозот на услуги, најмногу како резултат на порастот на извозот на туристички услуги, додека извозот на стоки не е ниту дуплиран. Сè до светската економска криза во повеќето од земјите на ЦЕФТА, динамиката на раст на извозот на услуги била поголема од растот на извозот на стоки. Единствено во БиХ и Косово растот на извозот на стоки бил помал од растот на извозот на услуги во 2008 година. Светската криза покажала дека извозот на услуги е поотпорен од извозот на стоките со оглед на фактот дека падот на извозот на услугите во периодот 2008-2009 година бил многу помал од падот на извозот на стоки, при што 2 земји дури и успеале да го одржат растот на вредноста на извозот на услугите.³⁷⁹

³⁷⁷ Handjiski B., Šestovic L., *Barriers to trade in services in CEFTA region*, The World Bank, Washington D.C., 2010, pp. 6-7

³⁷⁸ ECORYS ICS Consortium, *Potentials for the Liberalization of Trade in Services Among CEFTA 2006 Parties, Identifying Opportunities, Gains, and Foundations for the Launching of Negotiations*, Human Dynamics, Sofia, 2.11.2010, p. 29

³⁷⁹ Handjiski B., Šestovic L., *Barriers to trade in services in CEFTA region*, The World Bank, Washington D.C., 2010, p. 7

2.1. Структура на извозот на услуги на земјите-членки на ЦЕФТА

Туристичките услуги имаат најголемо учество во вкупниот извоз на услуги кај земјите со излез на море. Во Албанија, Хрватска и Црна Гора околу 70% од вкупниот извоз на услуги отпаѓал на туристичките услуги, додека во БиХ учеството било 50%. Извозот на туристичките услуги кај земјите што немаат излез на море како Македонија и Србија изнесувал 25% од вкупниот извоз на услуги. Од вкупно 9,6 милијарди евра приходи од туризам во 2009 година на земјите-членки на ЦЕФТА, 2/3 биле реализирани во Хрватска.³⁸⁰

По туризмот, најтрговани биле транспортните услуги. Просечните годишни приходи од извозот на овие услуги на земјите на ЦЕФТА изнесувале околу 2,2 милијарди евра во последните неколку години. Извозот на транспортните услуги во Србија и Хрватска изнесувал 31% и 44% од вкупниот извоз на нетуристичките услуги, респективно, што на некој начин ја рефлектира конкурентноста на транспортните компании од овие транзитни земји. Единствено во Косово, транспортните услуги немале големо значење со оглед на тоа што тоа не е атрактивно подрачје за транзит поради одредени политички проблеми со кои се соочуваат косовските транспортери како, на пример, непризнавањето на регистарските таблички во одредени земји или затворената граница на север со Србија.³⁸¹

Комуникациските услуги се трета услужна извозна категорија, при што заедно со компјутерските и информациските услуги просечно носеле околу 850 милиони евра годишно во регионот за периодот 2007-2009 година. Градежништвото просечно носело околу 500 милиони евра годишно. Категоријата останати професионални, бизнис и трговски услуги (правни, консалтинг, архитектонски, сметководствени и останати услуги) носело во просек 1,3 милијарди евра годишно. Меѓутоа, непостоењето на посебни податоци за секој потсектор оневозможува да се утврди значењето на секоја од овие услуги

³⁸⁰ Сопствени пресметки врз основа на податоците за земјите-членки на ЦЕФТА 2006 преземени од: IMF, *Balance of Payments Statistics*, online edition: <http://elibrary-data.imf.org/QueryBuilder.aspx?s=321&key=1445284>, 1.11.2011

³⁸¹ Handjiski B., Šestovic L., *Barriers to trade in services in CEFTA region*, The World Bank, Washington D.C., 2010, p. 9

поединечно. Вредноста на извозот на финансиските услуги и осигурувањето е помала од 200 милиони евра годишно.³⁸²

Анализата покажува дека суфицитот во билансот на услугите на земјите-членки на регионот се должел, пред сè, на приходите од туризмот. Доколку се из земе извозот на туристички услуги, вредноста на извозот на услугите од 6,2 милијарди евра само малку ја надминувала вредноста на увозот на услугите од 5,9 милијарди евра. Босна имала значителен позитивен биланс во трговијата со услуги, пред сè, поради извозот на градежни услуги. Хрватска, исто така, имала позитивен биланс, додека Косово и Србија имале рамнотежа во билансот. Останатите земји имале незначителен дефицит во билансот на трговијата со услуги.³⁸³

2.2. Интра-ЦЕФТА трговија со услуги

Трговијата со услуги во рамките на ЦЕФТА е тешко да се измери поради недостатокот на податоци. Само Хрватска, Црна Гора и Србија имаат ограничени податоци за структурата на трговијата со услуги по земји. Така, Хрватска не презентира податоци за туристичките приходи по земји, иако туризмот е најважен извозен услужен сектор, додека Србија не објавува податоци за трговијата со одредени услуги како што се информациските, осигурителните или владините услуги по земји. Другите земји-членки на ЦЕФТА воопшто не презентираат податоци за регионалната дистрибуција на трговијата со услуги. Анализата во овој дел ќе биде направена врз основа на расположливите податоците содржани во одредени публикации и истражувања направени од страна на Светската банка.

Расположливите податоци покажуваат дека извозот на услуги во рамките на регионот на ЦЕФТА е значителен: просечната годишна вредност на хрватскиот извоз на услуги во рамките на ЦЕФТА изнесувала 286 милиони евра во периодот 2007-2009 година, а на српскиот извоз била 261 милиони евра плус 36 милиони евра од туризам. Црногорскиот извоз на услуги во рамките на ЦЕФТА бил

³⁸² Handjiski B., Šestovic L., *Barriers to trade in services in CEFTA region*, The World Bank, Washington D.C., 2010, p. 9

³⁸³ Сопствени пресметки врз основа на податоците за земјите-членки на ЦЕФТА 2006 преземени од: IMF, *Balance of Payments Statistics*, online edition: <http://elibrary-data.imf.org/QueryBuilder.aspx?s=321&key=1445284>, 1.11.2011

поскромно, со пресечна годишна вредност од 58 милиони евра, иако може да се додаде дека Црна Гора имала значајни туристички приходи од 270 милиони евра годишно, од туристите од земјите-членки на ЦЕФТА.³⁸⁴

Сепак, се чини дека интрарегионалната трговија со услуги како дел од вкупната трговија со услуги е помала од интрарегионалната трговија со стоки како дел од вкупната трговија со стоки во регионот на ЦЕФТА (табела 51).

Табела 51: Процентуално учество на извозот во регионот на ЦЕФТА во вкупниот извоз во 2008 година на дел од земјите на ЦЕФТА

	<i>Стоки</i>	<i>Услуги</i>
Хрватска	23%	13%
Црна Гора	34%	27%
Србија	33%	14%

Извор: Handjiski B., Šestovic L., *Barriers to trade in services in CEFTA region*, The World Bank, Washington D.C., 2010, p. 11

Најтрговани во рамките на ЦЕФТА биле транспортните услуги, при што 40% од интрарегионалната трговија на Хрватска и Црна Гора отпаѓале на овие услуги, додека 28% од интрарегионалната трговија на Србија ја сочинувале транспортните услуги. Ова се должи на значителниот стоков промет во регионот и на поголемата количина стоки што транзитирале од европските и другите пазари преку ангажирање логистички оператори од земјите-домаќини. Анализата на податоците од Црна Гора за различните модалитети на транспорт покажува дека поморскиот транспорт во оваа земја има сè поголемо значење, пред сè, поради пристаништето во Бар преку кое се опслужуваат и останатите земји-членки на ЦЕФТА што, секако, се одразува и врз патниот и врз железничкиот сообраќај. Не постојат податоци за различните модалитети на транспорт во Хрватска и Србија.³⁸⁵

Следни по значење за интрарегионалната трговија со услуги се градежните услуги, при што 15% од интрарегионалната трговија на Србија, 12% на Црна Гора и 6% од интрарегионалната трговија на Хрватска отпаѓале на овие услуги.

³⁸⁴ Handjiski B., Šestovic L., *Barriers to trade in services in CEFTA region*, The World Bank, Washington D.C., 2010, p. 9

³⁸⁵ Handjiski B., Šestovic L., *Barriers to trade in services in CEFTA region*, The World Bank, Washington D.C., 2010, p. 11

Останатите бизнис, професионални и технички услуги сочинувале повеќе од 25% од интрарегионалната трговија на Хрватска и Србија и 15% на Црна Гора.³⁸⁶

На страната на увозот, истите услужни сектори доминирале во интрарегионалната трговија. Најголемо учество имал транспортот со 27%-45%, по што следувало градежништвото со 9%-28% и останатите услуги со 21%-29% учество во интрарегионалниот увоз на услуги. Речиси половина од увозот на транспортни услуги во Црна Гора отпаѓал на воздушниот транспорт по што следувал друмскиот сообраќај.³⁸⁷

Од погоре изнесеното може да се заклучи дека во рамките на ЦЕФТА, Хрватска и Србија се нето-извозници на нетуристичките услуги, додека Црна Гора е нето-увозник. Хрватска е најголем извозник на транспорт и информациски услуги, а нето-увозник на градежни услуги. Србија, пак, бележела суфицит во трговијата со градежни услуги и останатите професионални услуги, а истовремено била нето-увозник на транспортни услуги. На крај, интрарегионалниот услужен трговски биланс на Црна Гора покажува дефицит во сите услужни потсектори со исклучок на комуникациските и трговските услуги.

3. Анализа на вредноста, динамиката и структурата на трговијата со логистички услуги на земјите-членки на ЦЕФТА 2006

Анализата на трговијата со логистички услуги на земјите-членки на ЦЕФТА 2006 ќе ја направиме врз основа на расположливите податоци од билансите на плаќања на земјите во периодот од 2007 година кога е ратификувана оваа регионална спогодба до денес. Како индикатори за вредноста на трговската размена со логистички услуги на земјите-членки на ЦЕФТА ќе ги користиме вкупниот извоз, вкупниот увоз, вкупната размена и трговското салдо, при што ќе се пресметаат верижни и базни индекси за да се утврди динамиката на трговијата со логистички услуги. Исто така, анализата на структурата на трговијата со логистички услуги на земјите-членки на ЦЕФТА ќе се направи според модалитетите на

³⁸⁶ Handjiski B., Šestovic L., *Barriers to trade in services in CEFTA region*, The World Bank, Washington D.C., 2010, p. 11

³⁸⁷ Handjiski B., Šestovic L., *Barriers to trade in services in CEFTA region*, The World Bank, Washington D.C., 2010, p. 11

транспорт и по земји. Согласно горенаведените индикатори, најпрвин ќе се направи анализа на трговијата со основните логистички услуги согласно класификацијата на ГАТС, по што ќе се анализира трговијата со споредните логистички услуги на земјите-членки на ЦЕФТА.

3.1. Меѓународна размена со основни логистички услуги на земјите-членки на ЦЕФТА 2006

Анализата на размената со основните логистички услуги ќе ја направиме врз основа на податоците од билансите на плаќања на земјите-членки на ЦЕФТА за помошните (логистичките) услуги за различните модалитети на транспорт. Табелата 52 ја покажува вкупната вредност и структурата на извозот и увозот на основните логистички услуги на ЦЕФТА по земји. Податоците покажуваат дека до почетокот на економската криза, извозот на основни логистички услуги кај земјите на ЦЕФТА континуирано растел, па стапката на раст во 2008 година во однос на 2007 година изнесувала близу 24%. Периодот на економската криза е карактеристичен и со пад на извозот на основни логистички услуги на земјите на ЦЕФТА од околу 17% во 2009 година во однос на 2008 година за повторно да се забележи благ пораст од околу 4% во 2010 година во однос на претходната година.³⁸⁸ Како што може да се види, пак, од податоците од табела 52, економската криза повеќе се одразила на увозот на основните логистички услуги во регионот, што може да се види од големиот пад на извозот во 2009 година во однос на 2008 година во износ од 30%. Поточно, економската криза довела до ситуација на позитивен биланс во трговијата со основни логистички услуги кај земјите-членки на ЦЕФТА што се одржува до денес.³⁸⁹

³⁸⁸ Сопствени пресметки врз основа на податоците за земјите-членки на ЦЕФТА 2006 преземени од: IMF, *Balance of Payments Statistics*, online edition: <http://elibrary-data.imf.org/QueryBuilder.aspx?s=321&key=1445284>, 1.11.2011

³⁸⁹ Сопствени пресметки врз основа на податоците за земјите-членки на ЦЕФТА 2006 преземени од: IMF, *Balance of Payments Statistics*, online edition: <http://elibrary-data.imf.org/QueryBuilder.aspx?s=321&key=1445284>, 1.11.2011

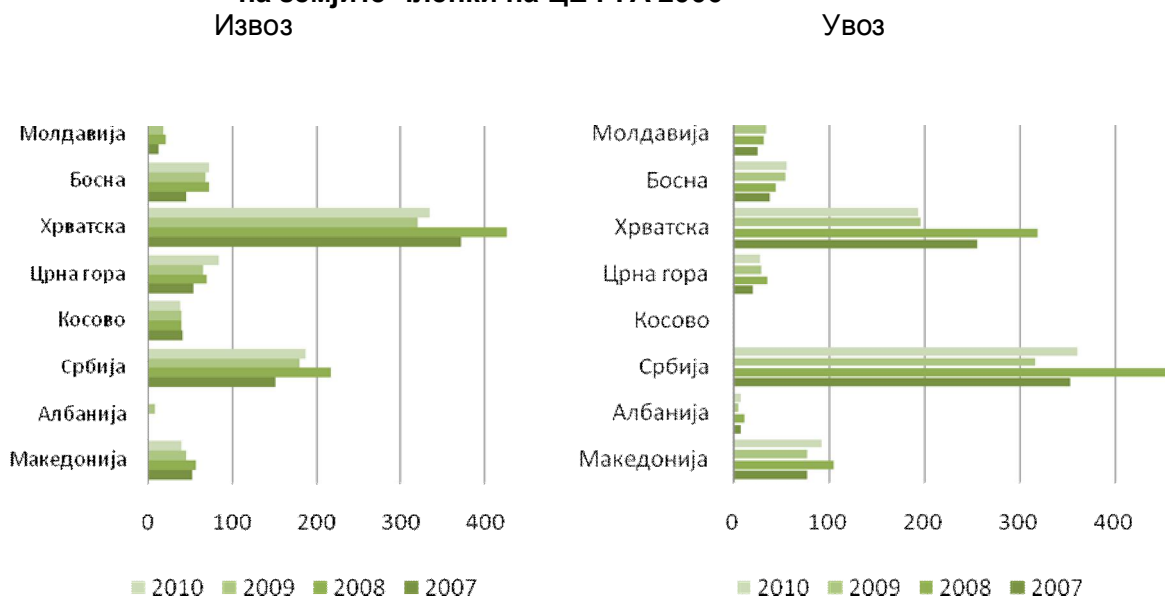
Табела 52: Вредност на извозот и увозот на основни логистички услуги на земјите-членки на ЦЕФТА 2006, изразени во милиони американски долари

Земји на ЦЕФТА	2007		2008		2009		2010	
	Извоз	Увоз	Извоз	Увоз	Извоз	Увоз	Извоз	Увоз
Македонија	52.711	76.723	56.882	104.493	45.583	77.094	40.332	91.556
Албанија	0.762	8.060	1.021	11.460	9.277	5.236	1.087	7.037
Србија	151.637	351.698	217.434	466.807	180.410	315.281	187.390	359.303
Косово	41.966	0	39.402	0	40.531	0	39.263	0
Црна Гора	54.429	20.475	70.626	35.181	65.232	29.229	83.750	27.892
Хрватска	371.105	255.199	425.944	317.906	319.304	195.482	334.989	193.627
Босна	45.876	37.280	73.077	44.591	68.929	54.613	73.156	55.110
Молдавија	13.360	24.710	21.150	31.580	18.880	34.650	21.330	35.590
ВКУПНО	731.846	774.145	905.536	1012.018	748.146	711.585	781.297	770.115

Извор: IMF, *Balance of Payments Statistics*, online edition: <http://elibrary-data.imf.org/QueryBuilder.aspx?s=321&key=1445284>, 1.11.2011

Промената на вредноста и на динамиката на раст на извозот и увозот на основни логистички услуги на земјите-членки на ЦЕФТА може да се види од графиконот 31. Најголем извозник на основни логистички услуги во регионот на ЦЕФТА е Хрватска со високи 43% од вкупниот извоз на овие услуги, по што следува Србија со 24%. Црна Гора и Босна учествуваат со по 11% и 9% во вкупниот извоз на овие услуги, респективно, по што следуваат Македонија и Косово со по 5%. Молдавија учествува само со 3%, додека Албанија има незначителен извоз на основни логистички услуги.³⁹⁰ Едновремено, Србија е најголем увозник на овие услуги, по што следуваат Хрватска и Македонија (графикон 31). Како што се гледа, позитивниот биланс во трговијата со основни логистички услуги во регионот на ЦЕФТА се должи, пред сè, на добриот перформанс на хрватските логистички оператори. Единствено Србија, Македонија и Молдавија имаат негативен биланс во трговијата со логистички услуги, што значи дека домашните компании во овие земји повеќе ангажираат странски логистички оператори за основните логистички услуги, додека странските компании помалку ги ангажираат логистичките оператори од овие земји за овој вид услуги. Интересно е и тоа што Косово има регистрирано само извоз на овие услуги, без да регистрира увоз, и тоа, само во воздушниот транспорт.

³⁹⁰ Сопствени пресметки врз основа на податоците преземени од IMF, *Balance of Payments Statistics Online*, <http://elibrary-data.imf.org/QueryBuilder.aspx?s=321&key=1445284>, 1.11.2011

Графикон 31: Вредност на извозот и увозот на основните логистички услуги на земјите-членки на ЦЕФТА 2006

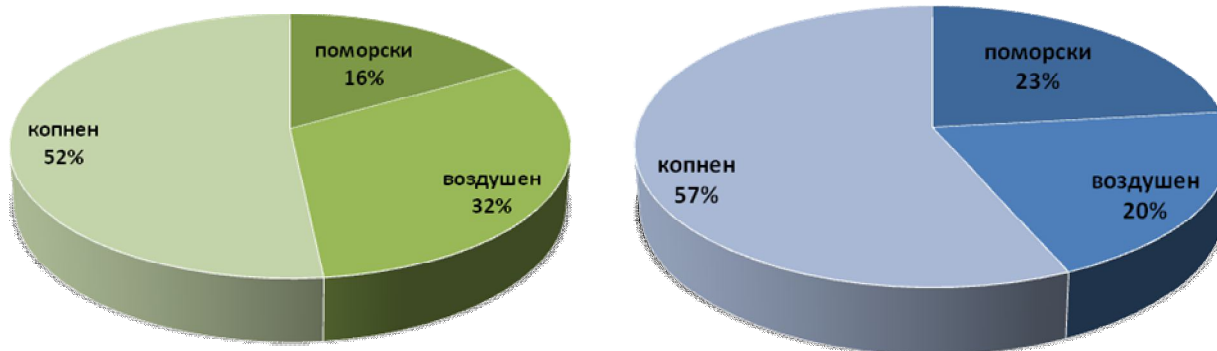
Извор: Сопствен приказ врз основа на податоците од табела 52

Анализата на трговијата со основни логистички услуги на земјите-членки на ЦЕФТА ќе биде покомплетна ако се направи и според различните модалитети на транспорт. Графиконот 31 покажува колкаво е процентуалното учество на трговијата со основни логистички услуги во различните модалитети на транспорт во вкупната трговија со основни логистички услуги на земјите-членки на ЦЕФТА. Како што може да се види, најголемо учество и во извозот и во увозот на основни логистички услуги има извозот и увозот на овие услуги во копнениот транспорт со 52% и 57%, респективно.

Најголеми извозници на основните логистички услуги во копнениот транспорт се Хрватска и Србија, по кои следуваат Босна и Црна Гора. Убедливо најголем увозник на основни логистички услуги во копнениот транспорт е Србија што, пак, покажува дека прометот на стоки во Србија со нејзините трговски партнери најчесто се врши по копнен пат, при што повеќе се ангажираат странски отколку српски логистички оператори. Најголеми увозници по Србија се и Македонија, Хрватска и Босна, но со значително помала вредност на увозот од Србија (табела 52). Сепак, ако се земе предвид интензитетот на трговската соработка помеѓу земјите од регионот, може да се претпостави дека добар дел од

извозот и увозот на овие видови услуги во регионот во копнениот транспорт отпаѓа на интра-трговијата во рамките на ЦЕФТА 2006.

Графикон 32: Процентуално учество на увозот и извозот на основни логистички услуги во различни модалитети на транспорт во вкупниот извоз и увоз на основни логистички услуги во регионот на ЦЕФТА во 2010 година
Извоз **Увоз**



Извор: Сопствени пресметки и сопствен приказ врз основа на податоците преземени од IMF, *Balance of Payments Statistics Online*, <http://elibrary-data.imf.org/QueryBuilder.aspx?s=321&key=1445284>, 1.11.2011

Анализата на трговијата со основни логистички услуги во поморскиот транспорт покажа дека најголем извозник е Црна Гора, пред сè, поради пристаништето Бар што е една од „портите“ за влез на стоки по морски пат во регионот на ЦЕФТА. Тоа значи дека на ова пристаниште најчесто основни логистички услуги даваат црногорските логистички оператори. Интересно е тоа што најголем увозник на основни логистички услуги во поморскиот транспорт е Хрватска која има излез на море и значајни трговски пристаништа (табела 53). Тоа покажува дека на нејзините пристаништата основните логистички услуги претежно ги даваат странски логистички оператори. Албанија, пак, која исто така има излез на море, не регистрирала значителна вредност на увозот на основни логистички услуги, но сепак и забележаната вредност е неколку пати поголема од извозот на овие услуги. Оттука може да се заклучи дека албанските пристаништа, а пред сè, пристаништето во Драч, каде што се врши меѓународен стоков промет, не се доволно развиени и не се конкурентни како пристаништата на другите земји на ЦЕФТА со излез на море и во нив најчесто странските логистички оператори даваат основни логистички услуги.

Табела 53: Трговија со основни логистички услуги на земјите на ЦЕФТА според различните модалитети на транспорт во 2010 година, во милиони американски долари

ЦЕФТА 2006	Поморски		Воздушен		Копнен	
	Извоз	Увоз	Извоз	Увоз	Извоз	Увоз
Македонија	0.526	24.491	18.017	2.334	21.789	64.731
Албанија	0.476	4.773	0.277	0.7	0.334	1.564
Србија	4.343	17.133	47.588	52.307	135.458	289.863
Косово	0	0	39.236	0	0	0
Црна Гора	53.322	9.199	12.964	16.338	37.564	2.354
Хрватска	74.7	69.063	110.713	84.126	149.576	40.438
Босна	0.005	0.88	10.52	21.785	62.631	32.446
Молдавија	0.12	1.61	14.41	28.03	6.8	5.95
ВКУПНО	133.492	127.149	253.725	205.62	414.152	437.346

Извор: IMF, *Balance of Payments Statistics*, online edition:

<http://elibrary-data.imf.org/QueryBuilder.aspx?s=321&key=1445284>, 1.11.2011

Хрватска, Србија и Косово се најголеми извозници на основни логистички услуги во воздушниот транспорт. Истовремено, пак, Србија и Хрватска се најголеми увозници на овие услуги (табела 53). Ова покажува дека овие две земји имаат добри воздушни врски со останатите земји, при што често користат услуги од странски логистички оператори во странските земји при воздушен транспорт на стоки, но остваруваат и значителен девизен прилив со ангажирање на нивните логистички оператори од страна на странски компании.

3.2. Меѓународна размена со споредни логистички услуги на земјите-членки на ЦЕФТА 2006

Анализата на трговијата со споредни логистички услуги ќе се прави врз основа на податоците од билансите за плаќања на земјите-членки на ЦЕФТА за увозот и извозот на товарни транспортни услуги во сите модалитети на транспорт што во најголем дел ги чинат споредните логистички услуги согласно Листата на логистички услуги предложена од страна на ГАТС.

Табелата 54 ја покажува вкупната вредност и структурата на извозот и увозот на споредните логистички услуги по земји-членки на ЦЕФТА. Податоците покажуваат дека до почетокот на економската криза, вкупната вредност на трговијата со споредни логистички услуги кај земјите-членки на ЦЕФТА континуирано растела, па стапката на раст во 2008 година во однос на 2007 година изнесувала високи 25%. Периодот на економската криза е карактеристичен и со висок пад на вкупната размена со споредни логистички услуги на земјите на ЦЕФТА од близу 30% во 2009 година во однос на 2008 година за повторно да се забележи благ пораст од 6,6% во 2010 година во однос на претходната година.³⁹¹ Податоците во табелата 54 покажуваат дека вкупната размена со овие услуги била поголема од вкупната размена со основните логистички услуги кај земјите-членки на ЦЕФТА во анализираниот период. Ако вкупната трговија со логистички услуги ја пресметаме според податоците за увозот и извозот за основните и споредните логистички услуги презентирани во табелите 56 и 58, тогаш пресметките покажуваат дека 68% од вкупната размена со логистички услуги сочинувале извозот и увозот на споредни логистички услуги што се во врска со транспортот на стоки, додека само 32% отпаѓале на увозот и на извозот на основни логистички услуги. Овој податок само потврдува дека и кај земјите на ЦЕФТА, во структурата на трошоците на финалниот производ поголем дел заземале транспортот на стоките, а помал дел логистичките активности поврзани со транспортот на стоки.

Табела 54: Вредност на извозот и увозот на споредни логистички услуги на земјите-членки на ЦЕФТА 2006, во милиони американски долари

Земји на ЦЕФТА	2007		2008		2009		2010	
	Извоз	Увоз	Извоз	Увоз	Извоз	Увоз	Извоз	Увоз
Македонија	167.760	191.193	236.261	238.825	192.678	178.575	235.868	175.450
Албанија	56.489	175.106	75.572	249.142	63.708	213.861	80.880	216.740
Србија	420.130	480.136	571.564	611.000	422.264	463.406	441.301	482.696
Косово	1.295	77.723	3.005	105.820	1.496	102.506	2.037	105.450
Црна Гора	13.901	35.851	18.081	48.824	26.175	36.099	35.923	43.855
Хрватска	857.390	423.914	960.159	499.615	504.097	344.236	577.792	333.597
Босна	149.927	136.325	175.176	156.705	147.071	115.363	143.119	120.966
Молдавија	192.87	163.350	259.230	221.970	167.810	158.210	163.920	185.240
ВКУПНО	1859.762	1683.598	2299.048	2131.901	1525.299	1612.256	1680.84	1663.994

Извор: IMF, *Balance of Payments Statistics*, online edition:

<http://elibrary-data.imf.org/QueryBuilder.aspx?s=321&key=1445284>, 1.11.2011

³⁹¹ сопствени пресметки врз основа на податоците преземени од IMF, *Balance of Payments Statistics Online*, <http://elibrary-data.imf.org/QueryBuilder.aspx?s=321&key=1445284>, 1.11.2011

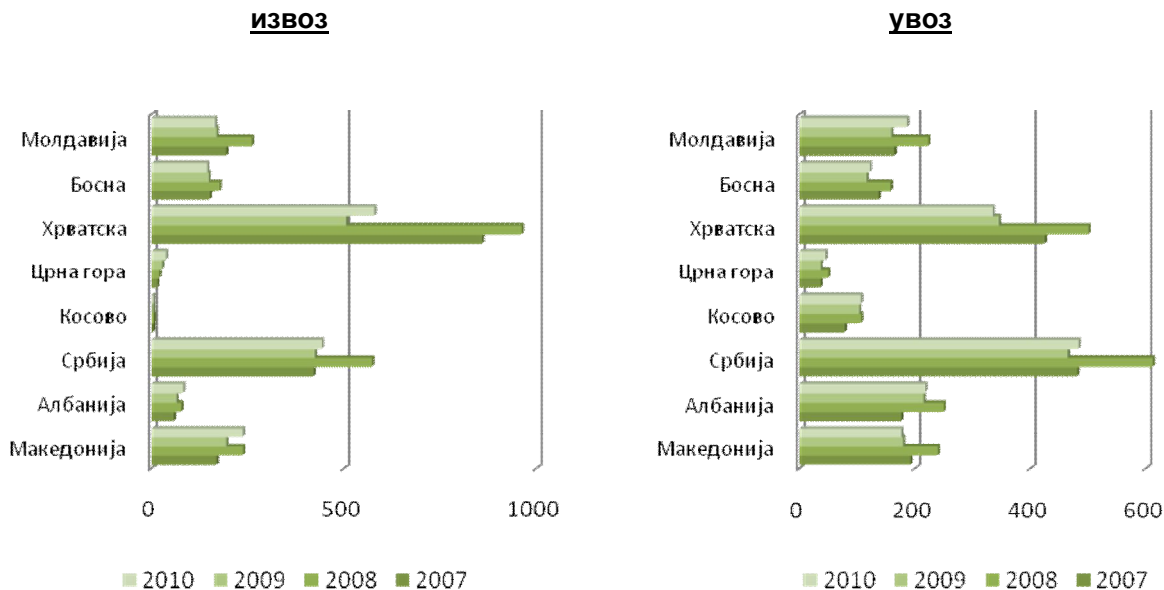
Останатите логистички услуги, како што се компјутерските и менаџмент-консултантските услуги, па и останатите споредни логистички услуги од листата на ГАТЦ TN/S/W/20 не се вклучени и во оваа анализа, затоа што е тешко да се утврди колкав дел од нивната вредност е во функција на одржување на синџирите на набавки.

Промената на вредноста и динамиката на раст на извозот на споредни логистички услуги на земјите-членки на ЦЕФТА може да се види од графиконот 33. Најголеми извозници на споредни логистички услуги во регионот на ЦЕФТА повторно биле Хрватска и Србија. Економската криза влијаела врз позабележително намалување на извозот со овие услуги кај земјите-членки на ЦЕФТА, при што особено се одразила во Хрватска каде што извозот се намалил за речиси половина од вредноста што била постигната во пред кризата. Сепак, добар сигнал е тоа што по кризата извозот на овие услуги во регионот на ЦЕФТА повторно забележал раст во 2010 година, иако неговата вредност сè уште била под рекордното ниво од 2008 година (види графикон 33).

Најголеми увозници биле земјите што имале најголема вредност на извозот на овие услуги, со тоа што овој пат Србија била пред Хрватска. Забележително висока вредност на увозот покрај овие земји имале и Македонија, Албанија, Молдавија и Босна. Исто како и кај извозот, падот што бил забележан во 2009 година во однос на 2008 година во увозот на споредни логистички услуги се должел на големата економска криза во тој период. Причините за падот веќе ги идентификувавме во првиот дел на овој труд. Исто така, од податоците во табелата се гледа дека земјите-членки на ЦЕФТА повеќе извезувале отколку што увезувале споредни логистички услуги, при што со исклучок на 2009 година, остварувале позитивен биланс во трговијата со овие услуги. Особено позитивен трговски биланс имала Хрватска каде што, на пример, во 2008 година било забележано позитивно салдо од над 460 милиони американски долари. Позитивен биланс имала и Босна, а во последните 2 години и Македонија. Висок негативен биланс во трговијата со споредни логистички услуги бил забележан кај Албанија, Косово и Србија, низок негативен биланс имала Црна Гора, а Молдавија имала речиси урамнотежени трговски биланси за овој вид услуги во анализираниот период.³⁹²

³⁹² Сопствени пресметки и анализи врз основа на податоците преземени од IMF, *Balance of Payments Statistics Online*, <http://elibrary-data.imf.org/QueryBuilder.aspx?s=321&key=1445284>, 1.11.2011.

Графикон 33: Вредност на извозот и на увозот на споредните логистички услуги во врска со транспортот на стоки на земјите-членки на ЦЕФТА 2006, во милиони американски долари



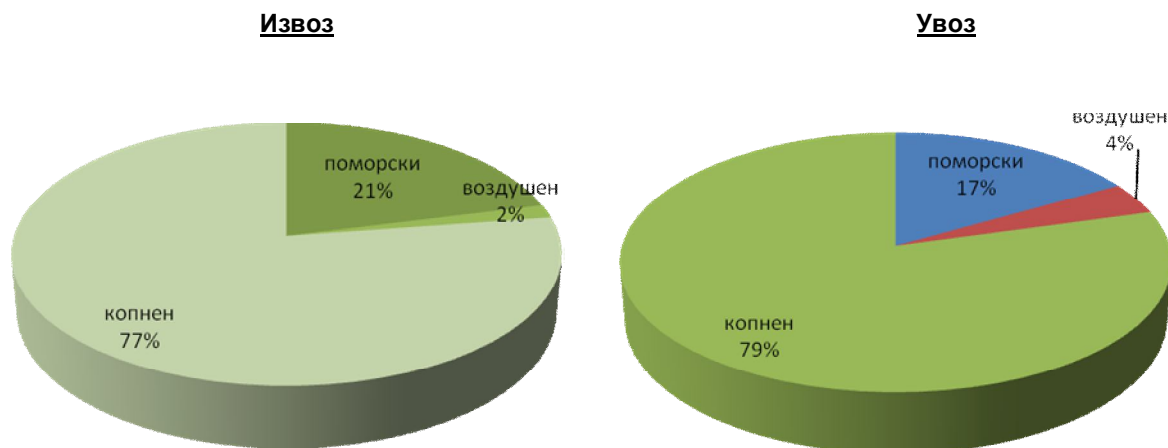
Извор: Собствен приказ врз основа на податоците од табела 54

Анализата на трговијата со споредни логистички услуги на земјите-членки на ЦЕФТА ќе биде покомплетна ако се направи и според различните модалитети на транспорт. За таа цел ќе се искористат податоците од табелата 55 што се однесуваат на извозот и увозот на споредни логистички услуги на земјите-членки на ЦЕФТА во различните видови транспорт.

Графиконот 34 покажува колкаво е процентуалното учество на трговијата со споредни логистички услуги во различните модалитети на транспорт во вкупната трговија со споредни логистички услуги на земјите-членки на ЦЕФТА. Како што се гледа, дури околу 3/4 од извозот и увозот на споредни логистички услуги отпаѓале на копнениот транспорт. Овој податок ни покажува дека земјите-членки на ЦЕФТА најголем дел од услугите на превоз на стока за други земји ги вршеле со помош на железница или по друмски пат независно од тоа дали транспортот го вршеле домашни или странски логистички оператори. Поголемиот дел од преостанатиот транспорт на стоки во регионот на ЦЕФТА се вршел по морски пат. Тоа се гледа од учеството на извозот и на увозот на споредните логистички услуги во поморскиот транспорт со 21% и 17%, респективно, во вкупниот извоз на споредни логистички

услуги. Учеството на авионскиот превоз на стоки во регионот на ЦЕФТА бил речиси незначителен во споредба со останатите модалитети на транспорт, што може да се види од учеството на извозот и увозот на споредните логистички услуги во воздушниот транспорт во вкупниот извоз и увоз на споредни логистички услуги (графикон 34).

Графикон 34: Процентуално учество на увозот и на извозот на споредните логистички услуги во различни модалитети на транспорт во вкупниот извоз и увоз на споредни логистички услуги во регионот на ЦЕФТА во 2010 година



Извор: Сопствени пресметки и сопствен приказ врз основа на податоците преземени од IMF, *Balance of Payments Statistics Online*, <http://elibrary-data.imf.org/QueryBuilder.aspx?s=321&key=1445284>, 1.11.2011.

Земјите-членки на ЦЕФТА повеќе увезувале отколку што извезувале копнени товарни транспортни услуги. Најголем извозник на овие услуги во регионот на ЦЕФТА била Србија, која истовремено била и најголем увозник со благ позитивен биланс во размената со оваа категорија услуги. Висока вредност на извозот на овие услуги имале Хрватска и Македонија, со тоа што нашата земја имала најголем позитивен биланс од сите земји на ЦЕФТА. Забележителна вредност на извозот имале и Молдавија и Босна, додека Косово и Албанија многу повеќе увезувале отколку што извезувале копнени товарни транспортни услуги и имале изразито негативен биланс од размената со овие услуги. Така, може да се

заклучи дека во регионот на ЦЕФТА, логистичките оператори од Македонија, Србија и Хрватска се најконкурентни во давањето копнени товарни транспортни услуги. Ако се земе предвид конкурентноста на хрватските и српските железници што важат за поразвиени од македонските железници, може да се заклучи дека логистичките оператори во Македонија во споредба со земјите во регионот се особено конкурентни во друмскиот транспорт на стоки.

Што се однесува до воздушниот транспорт на стоки, може да се види дека логистичките оператори од регионот на ЦЕФТА што ги даваат овие услуги не се многу конкурентни што, пак, резултирало со негативен трговски биланс. Молдавија била најголем извозник на воздушни товарни транспортни услуги, додека Хрватска била најголем увозник и имала најголем негативен трговски биланс.

Табела 55: Трговија со споредни логистички услуги на земјите на ЦЕФТА според различните модалитети на транспорт во 2010 година, во милиони американски долари

ЦЕФТА 2006	Поморски		Воздушен		Копнен	
	Извоз	Увоз	Извоз	Увоз	Извоз	Увоз
Македонија	4.922	25.85	0.541	2.611	230.405	146.989
Албанија	46.203	123.63	3.434	9.167	31.243	83.943
Србија	18.534	56.949	4.581	9.164	418.186	416.587
Косово	0	0	0	0	2.037	105.45
Црна Гора	0.151	3.767	0.005	0.756	35.767	39.331
Хрватска	283.003	46.297	1.257	34.194	293.532	253.107
Босна	0	1.071	3.188	1.999	139.931	117.896
Молдавија	1.21	18.46	14.07	8.35	148.64	158.43
ВКУПНО	354.023	276.024	27.076	66.241	1299.741	1321.733

Извор: IMF, *Balance of Payments Statistics*, online edition: <http://elibrary-data.imf.org/QueryBuilder.aspx?s=321&key=1445284>, 1.11.2011

Високиот позитивен биланс од трговијата со поморски товарни транспортни услуги во регионот на ЦЕФТА, пред сè, бил резултат на добрите перформанси на хрватските логистички оператори што ги давале овие услуги. Другите земјите со излез на море и меѓународни поморски пристаништа, како Албанија и особено Црна Гора, повеќе увезувале отколку што извезувале поморски товарни транспортни услуги, што значи дека на пристаништата од овие земји странски компании вршеле превоз на стоки, додека домашните повеќе давале пристанишни услуги, што е сосема обратно од ситуацијата во Хрватска. Интересно е и тоа дека

и земјите што немаат излез на море како што се, пред сè, Србија, па потоа Македонија и Молдавија имале поголем извоз на поморски товарни транспортни услуги од Црна Гора (табела 55). Логистичките оператори од овие земји можат да ги даваат овие услуги само доколку имаат регистрирано сопствена флота или доколку имаат закупено бродски простор на некој странски брод.

4. Ниво на либерализација на трговијата со логистички услуги на земјите-членки на ЦЕФТА согласно преземените обврски во рамките на СТО

Иницијативата на земјите-членки на ЦЕФТА за започнување преговори за либерализација на трговијата со услуги започнала за време на претседавањето на Србија како дел од Програмата за заседавање со ЦЕФТА за 2010 година.³⁹³ Така, земјите-членки на ЦЕФТА постепено треба да создадат услови за креирање интегриран регионален пазар на услуги преку воведување на колку што е можно полиберални трговски услови за сите модалитети на давање на услугите. За да може да се продлабочи нивото на либерализација на регионална основа, мора претходно да се утврдат позициите што ги имаат земјите пред отпочнувањето на преговорите во рамките на интеграцијата согласно обврските што ги презеле на мултилатерално ниво.

Моментално, 5 земји-членки на ЦЕФТА се и членки на СТО: Македонија, Албанија, Хрватска, Молдавија и Црна Гора. Останатите земји се во различни фази на прием во СТО со исклучок на Косово што сè уште не започнало постапка за прием. Токму затоа, анализата во овој дел на трудот за степенот на либерализација на трговијата со логистички услуги ќе се врши врз основа на податоците од концесиските листи на земјите-членки на СТО и расположливите податоци за понудените обврски за услугите на земјите што се во постапка за прием во СТО.

³⁹³ ECORYS ICS Consortium, *Potentials for the Liberalization of Trade in Services Among CEFTA 2006 Parties, Identifying Opportunities, Gains, and Foundations for the Launching of Negotiations*, Human Dynamics, Sofia, 2.11.2010, p. 6

4.1. Хоризонтални обврски

Хоризонталните обврски од концесиските листи се однесуваат на сите услужни сектори, па според тоа и за логистичкиот услужен потсектор. Систематизиран преглед на хоризонталните обврски на земјите-потписнички на ЦЕФТА што истовремено се членки на СТО е даден во табела 56 и може да се искористи како основа за тековната анализа. Од земјите-членки на ЦЕФТА, Македонија и Хрватска имаат ограничувања на формата со која странските компании можат да реализираат комерцијално присуство. Во Македонија, странска компанија може да се регистрира како трговско друштво, трговец-поединец или подружница. Странските претставништва не смеат да се занимаваат со трговски активности. Хрватска условува регистрација на странска компанија како подружница, што не се смета за независен субјект од матичната странска компанија. Албанија и Молдавија не предвиделе ограничувања за формата на комерцијалното присуство (табела 56).

Поголеми ограничувања за странските субјекти се предвидени во однос на купувањето земјиште, особено на земјоделските површини. Единствено Албанија и Молдавија им овозможуваат на странските даватели на услуги да купат земјиште што не се смета како земјоделска површина или како шума, со тоа што во Албанија купувањето државно земјиште е условено со определена висина на инвестицијата (табела 56). Во Хрватска и во Македонија странските даватели на услуги што се регистрирани во земјата смеат да купуваат недвижен имот без да бидат сопственици на земјиштето.

Табела 56: Хоризонтални обврски на земјите-членки на СТО, потписнички на ЦЕФТА 2006

Земја	Регистрирање на странска компанија	Недвижности/земја	Присуство на физички лица	Субвенционирање
Македонија	Трговско друштво, трговец-поединец или подружница. Претставништво не може да врши трговска дејност.	Без обврски за I, II и IV начин на давање на услугите. Регистрирани странски трговци-поединци или трговски друштва смеат да бидат сопственици на згради.	Интракорпоративни трансфери: дозвола за престој – 3 год. со право на продолжување на уште 2 год. Бизнес-посетители: дозвола за престој 90 дена со можност за продолжување.	Само на домашни услуги и даватели на услуги.
Албанија	/	Странски правни и физички лица што даваат услуги во Албанија имаат право да изнајмуваат и да купуваат земјиште што не е земјоделска површина. Купувањето државно земјиште е условено со трипати поголема инвестиција од вредноста на земјиштето што ја одредува Совет на министри. Нема ограничувања за приватното земјиште.	Интракорпоративни трансфери – право на престој 5 години. Бизнес-посетители – право на престој 6 месеци со можност на продолжување на уште 12 месеци. Лица што договараат комерцијално присуство – 3 месеци со можност за продолжување.	/
Хрватска	Подружници што не се сметаат за независни правни субјекти.	Без обврски за купување недвижности, доколку странскиот субјект не е регистриран во Хрватска. Купување недвижности за подружниците што се регистрирани за давање услуги во Хрватска со дозвола на Министерството за надворешни работи.	Интракорпоративни трансфери: дозвола за престој и работа – 2 години со право на неограничен број пати на продолжување. Бизнес-посетители: дозвола за престој и работа – 90 дена.	Правните лица да се регистрирани во Хрватска. Физичките лица да се државјани на Хрватска.
Молдавија	Нема ограничувања.	Наемот на земјиштето за странските субјекти не смее да биде подолг од 99 години. Странски давател на услуги смее да купи земја освен земјоделска површина и шуми.	Бизнес-посетители – 90 дена дозвола за престој со можност за продолжување еднаш во годината после 2 месеци од истекот на престојот. Интракорпоративни трансфери – 3 години престој со можност за продолжување на уште 2 години.	/
Црна Гора	Нема ограничувања.	Странски лица смеат да поседуваат недвижности, со исклучок на земјоделска површина или недвижности во рестриктивни подрачја што се даваат врз основа на реципроцитет.	Интракорпоративни трансфери: дозвола за престој – 3 год. Бизнес-посетители: дозвола за престој 90 дена во текот на 12 месеци. Предвидени и посебни услови за признавање на дипломите.	Само за државјани и правни лица регистрирани во Црна Гора.

Извор: Сопствени истражувања на хоризонталните обврски на националните концесиски листи на земјите на ЦЕФТА што се членки на СТО

Постојат ограничувања и во однос на присуството на физички лица кај анализираниите земји. Сите земји предвиделе време на престој и работни дозволи за посебни категории лица што даваат услуги опишани во нивните национални концесиски листи. Вообичаено, земјите предвидуваат поголем престој за категоријата лица што се дел од т.н. интракорпоративни трансфери, додека пократок престој се предвидува за лицата што се дел од категоријата бизнис-посетители и лицата што договараат комерцијално присуство (види табела 56). Црна Гора предвидува и дополнителни услови за присуството на физички лица, односно покрај дозвола за престој, потребно е да се признаат квалификациите и

образованието на физичките лица. Треба уште да се спомене дека Македонија, Хрватска и Црна Гора предвиделе и субвенции за странските даватели на услуги, а со тоа и на странските логистички оператори што се регистрирани за вршење логистички дејности согласно националната регулатива (види табела 56).

4.2. Вертикални обврски во логистичкиот сектор

Нивото на либерализација на трговијата со логистички услуги на земјите на ЦЕФТА што се членки на СТО може да се определи според вертикалните обврски во логистичкиот сектор за сите четири начини на давање на логистичките услуги предвидени во ГАТС. За таа цел треба поединечно за секоја земја да се разгледаат обврските што ги предложиле во националните концесиски листи за секоја категорија логистички услуги од листата TN/S/W/20. Оттука, за секој од начините на давање на услугите може да се види дали земјата презела обврски за либерализација на секоја од услугите што се дел од логистичкиот услужен сектор.

Она што веднаш може да се забележи од прегледот на концесиските листи на анализираните земји е тоа што за четвртиот начин на давање на логистичките услуги, односно за присуството на физичките лица што даваат логистички услуги, без исклучок, важат хоризонталните обврски што ги презеле земјите. Имајќи предвид дека претходно веќе детално се обработени истите, во овој дел на трудот ќе се анализираат обврските за првиот, вториот и третиот начин на давање на логистичките услуги или прекуграничната трговија со логистички услуги, потрошувачката во странство на логистички услуги и комерцијалното присуство на странските логистички оператори. Така, можеме да идентификуваме три ситуации за секоја од анализираните земји на ЦЕФТА:

(1) Земјите да не презеле обврски за либерализација на определен начин на давање логистички услуги, што значи дека смеат да воведуваат ограничувања;

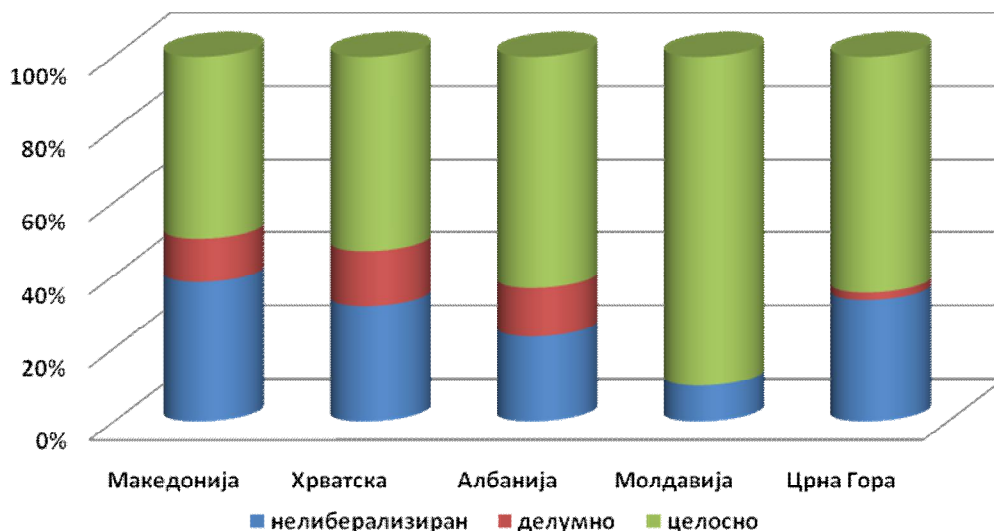
(2) Делумна либерализација, што значи дека земјите поставиле определени транспарентни услови за одреден начин на давање на услугите и

(3) Целосна либерализација, што значи дека земјите нема да воведат ограничувања за определениот начин на давање на логистички услуги.

Анализата по земји покажа дека од четирите земји-членки на ЦЕФТА што поднеле концесиски листи во ГАТС, трговијата со логистички услуги за првите три начини на давање на услугите е најлиберализирана во Молдавија, по што

следуваат Албанија, Црна Гора и Хрватска, додека најмалку либерализиран е логистичкиот потсектор во Македонија (графикон 35).

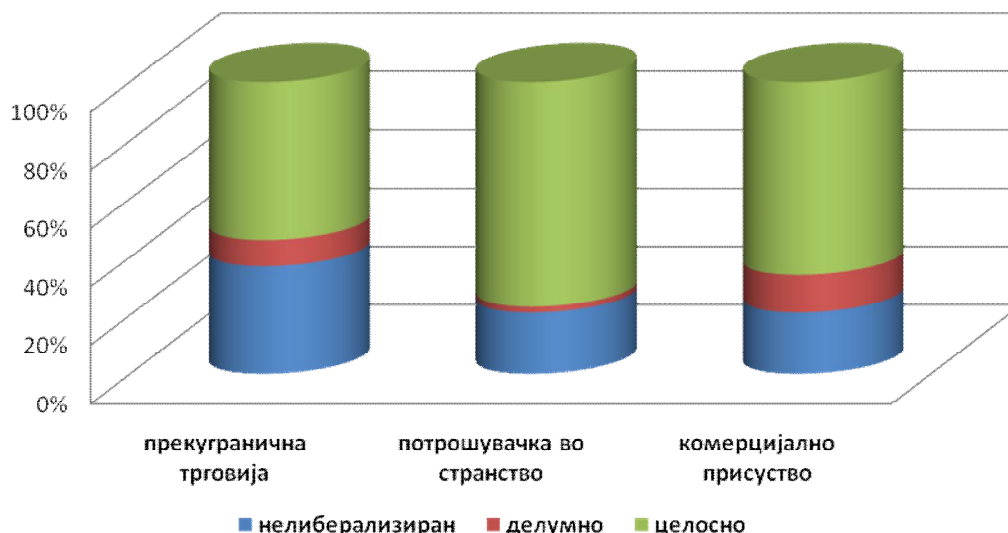
Графикон 35: Ниво на либерализација на трговијата со логистички услуги на земјите на ЦЕФТА што се членки на СТО за сите начини на давање на услугите



Извор: Сопствени пресметки и приказ врз основа на податоците од табелите 61, 62 и 63

Анализата, пак, на нивото на либерализација според модалитетите на размена на логистичките услуги покажува дека најлиберализирана е потрошувачката во странство, додека најмалку либерализирана е прекуграничната трговија. Основна причина е тоа што земјите во националните концесиски листи за некои од логистичките услуги не презеле обврски, поради тоа што сметале дека технички е невозможно да постои прекугранична трговија со дадените услуги. Што се однесува до комерцијалното присуство на логистичките оператори, се забележува дека земјите на ЦЕФТА, со исклучок на Молдавија, често предвидувале делумна либерализација, што значи дека поставувале услови за логистичките оператори што даваат определени логистички услуги (графикон 36).

Графикон 36: Ниво на либерализација на трговијата со логистички услуги на земјите на ЦЕФТА што се членки на СТО според модалитетите на размена на логистички услуги



Извор: Сопствени пресметки и приказ врз основа на податоците од табелите 61, 62 и 63

Појасна слика за степенот на либерализацијата на трговијата со логистички услуги ќе се добие со посебна анализа на секој од начините на трговија со основните, споредните и останатите логистички услуги. На тој начин ќе можат да се дадат насоки и предлози како може ЦЕФТА да придонесе за подобрување на конкурентноста на земјите-членки во логистичкиот услужен потсектор преку елиминирање на бариерите во трговијата со логистички услуги, со што би се поттикнала поинтензивна економска соработка помеѓу земјите.

4.2.1. Ниво на либерализација на трговијата со основните логистички услуги на земјите-членки на ЦЕФТА 2006

Трговијата со основни логистички услуги е најлиберализрана во Молдавија, која во концесиските листи не предвидела никакви ограничувања за ниту еден од начините на давање на основни логистички услуги. Високо ниво на либерализација има Албанија која предвидува издавање дозволи за вршење услуги од јавен интерес единствено за комерцијалното присуство на странските субјекти што

даваат услуги на сместување и складирање.³⁹⁴ Исто така, Црна Гора не предвидела обврски за прекуграничната трговија со услуги на манипулација со стоката и услугите на складирање и сместување.³⁹⁵

Табела 57: Ниво на либерализација на трговијата со основни логистички услуги според различните модалитети на давање на услугите согласно концесиските листи поднесени во СТО нај земјите-членки на ЦЕФТА

TN//S/W/20 код	Македонија	Хрватска	Албанија	Молдавија	Црна Гора
11.H.a	1. без обврски	1. без обврски	1. целосна	1. целосна	1. без обврски
	2. без обврски	2. целосна	2. целосна	2. целосна	2. целосна
	3. без обврски	3. делумна	3. целосна	3. целосна	3. целосна
11.H.b	1. делумна	1. без обврски	1. целосна	1. целосна	1. без обврски
	2. целосна	2. целосна	2. делумна	2. целосна	2. целосна
	3. делумна	3. делумна	3. целосна	3. целосна	3. целосна
11.H.c	1. делумна	1. целосна	1. целосна	1. целосна	1. целосна
	2. целосна	2. целосна	2. целосна	2. целосна	2. целосна
	3. делумна	3. делумна	3. целосна	3. целосна	3. целосна
11.H.d	1. без обврски	1. делумна	1. целосна	1. целосна	1. целосна
	2. без обврски	2. целосна	2. целосна	2. целосна	2. целосна
	3. без обврски	3. делумна	3. целосна	3. целосна	3. целосна

Извор: Сопствени истражувања врз основа на податоците преземени од националните концесиски листи поднесени во СТО

Хрватска го условува комерцијалното присуство на странски субјекти што даваат основни логистички услуги во поморски транспорт со добивање концесија од пристанишните власти по пат на јавен тендер. Бројот на даватели на основните логистички услуги зависи од капацитетот на пристаништето. Прекуграничната трговија е целосно либерализирана само на услугите што ги даваат транспортните агенции и услугите за подготовка на документи. Хрватска, исто така, целосно ја либерализирала потрошувачката во странство на основните логистички услуги.³⁹⁶

³⁹⁴ WTO, *Albania - Schedule of specific commitments, GATS/SC/131*, WTO, Geneva, 22 November 2000, pp. 45-46

³⁹⁵ WTO, *Accession of Montenegro, Draft Schedule of Specific Commitments in Services, WT/ACC/SPEC/CGR5*, WTO, Geneva, 10 December 2008, p. 36

³⁹⁶ See: WTO, *Croatia - Schedule of specific commitments, GATS/SC/130*, WTO, Geneva, 22 December 2000, pp. 1-38

Македонија има најниско ниво на либерализација. Целосно е либерализирана само потрошувачката во странство на услугите за сместување и складирање и агенциските услуги на транспортните агенции. Прекуграничната трговија со овие услуги не е либерализирана во воздушниот и друмскиот транспорт, додека комерцијалното присуство на странски субјекти што ги даваат овие услуги не е либерализирано единствено во друмскиот транспорт.³⁹⁷

4.2.2. Ниво на либерализација на трговијата со споредните логистички услуги на земјите-членки на ЦЕФТА 2006

Либерализацијата на споредните логистички услуги кај земјите на ЦЕФТА што се членки на СТО ќе се анализира посебно за споредните логистички услуги за транспортот на стоки, а посебно за другите споредни логистички услуги. Можеме слободно да констатираме дека најмалку либерализирана во регионот на ЦЕФТА е трговијата со споредни логистички услуги за транспортот на стоки. Со исклучок на Молдавија, повеќето земји не презеле обврски за најголемиот дел услуги во овој услужен потсектор. Исто така, интересно е тоа што Молдавија воопшто не предвидела обврски за друмскиот транспорт на стоки и за изнајмување возила за друмски превоз на стоки (табела 58). Тоа, всушност, е единствениот услужен сегмент од логистичкиот услужен потсектор што оваа земја може дополнително да го либерализира.

Најниско ниво на либерализација на овие услуги според податоците од националните концесиски листи на анализираните земји има Македонија. Меѓутоа, ако се земе предвид дека нашата земја за разлика од Хрватска, Албанија и Црна Гора, не презела обврски за поморските транспортни услуги поради тоа што нема излез на море, се гледа дека овие три земји, всушност, имаат слично ниво на либерализација за оваа категорија логистички услуги.

³⁹⁷ WTO, *The Former Yugoslav Republic of Macedonia - Schedule of specific commitments, GATS/SC/138*, WTO, Geneva, 30 April 2004, pp. 28-29

Табела 58: Ниво на либерализација на трговијата со споредни логистички услуги според различните модалитети на давање на услугите согласно концесиските листи поднесени во СТО нај земјите-членки на ЦЕФТА

TN//S/W/20 код	Македонија	Хрватска	Албанија	Молдавија	Црна Гора
11.A	1. без обврски 2. без обврски 3. без обврски	1. делумна 2. целосна 3. делумна	1. делумна 2. делумна 3. делумна	1. целосна 2. целосна 3. целосна	1. целосна 2. целосна 3. целосна
11.B	1. без обврски 2. без обврски 3. без обврски	1. без обврски 2. без обврски 3. без обврски	1. без обврски 2. без обврски 3. без обврски	1. целосна 2. целосна 3. целосна	1. без обврски 2. без обврски 3. без обврски
11.C.b	1. без обврски 2. без обврски 3. без обврски	1. без обврски 2. без обврски 3. без обврски	1. без обврски 2. без обврски 3. без обврски	1. целосна 2. целосна 3. целосна	1. без обврски 2. без обврски 3. без обврски
11.C.c	1. без обврски 2. без обврски 3. без обврски	1. без обврски 2. без обврски 3. без обврски	1. без обврски 2. без обврски 3. без обврски	1. целосна 2. целосна 3. целосна	1. без обврски 2. без обврски 3. без обврски
11.E.b	1. без обврски 2. без обврски 3. без обврски	1. без обврски 2. без обврски 3. без обврски	1. без обврски 2. без обврски 3. без обврски	1. целосна 2. целосна 3. целосна	1. без обврски 2. целосна 3. целосна
11.F.b	1. без обврски 2. целосна 3. целосна	1. без обврски 2. целосна 3. целосна	1. без обврски 2. целосна 3. целосна	1. без обврски 2. без обврски 3. без обврски	1. без обврски 2. целосна 3. делумна
11.F.c	1. без обврски 2. целосна 3. целосна	1. без обврски 2. целосна 3. целосна	1. целосна 2. целосна 3. целосна	1. без обврски 2. без обврски 3. без обврски	1. без обврски 2. целосна 3. целосна
1.F.e	1. делумна 2. целосна 3. делумна	1. делумна 2. целосна 3. целосна	1. целосна 2. целосна 3. целосна	1. целосна 2. целосна 3. целосна	1. без обврски 2. целосна 3. целосна
2.B	1. целосна 2. целосна 3. целосна	1. целосна 2. целосна 3. целосна	1. целосна 2. целосна 3. целосна	1. целосна 2. целосна 3. целосна	1. целосна 2. целосна 3. целосна
4.A	1. целосна 2. целосна 3. целосна	1. целосна 2. целосна 3. целосна	1. целосно 2. целосно 3. делумно	1. целосна 2. целосна 3. целосна	1. целосна 2. целосна 3. целосна
4.B	1. целосна 2. целосна 3. целосна	1. целосна 2. целосна 3. целосна	1. целосно 2. целосно 3. делумно	1. целосна 2. целосна 3. целосна	1. целосна 2. целосна 3. целосна
4.C1	1. целосна 2. целосна 3. целосна	1. целосна 2. целосна 3. целосна	1. делумно 2. целосно 3. делумно	1. целосна 2. целосна 3. целосна	1. целосна 2. целосна 3. целосна
Други 11.H	1. без обврски 2. без обврски 3. без обврски	1. без обврски 2. без обврски 3. без обврски	1. без обврски 2. без обврски 3. без обврски	1. без обврски 2. без обврски 3. без обврски	1. без обврски 2. без обврски 3. без обврски

Извор: Сопствени истражувања врз основа на податоците преземени од националните концесиски листи поднесени во СТО

Хрватска целосно ја либерализирала потрошувачката во странство на поморски транспортни услуги, додека за прекуграничната трговија, либерализацијата не се однесува на каботажата. Комерцијалното присуство на странските логистички оператори што сакаат да вршат поморски транспорт на стоки е условено со добивање согласност од пристанишните власти, што зависи

од капацитетот на пристаништето.³⁹⁸ Албанија, пак, во поморскиот транспорт целосно ги либерализирала само изнајмувањето пловила со екипаж и поправката и одржувањето на пловилата за сите начини на давање на услугите, но не презела обврски за другите услуги во поморскиот транспорт на стоки.³⁹⁹

Ниту една од анализираните земји, со исклучок на Молдавија, не ги либерализирала услугите на воздушниот и транспортот на стоки по внатрешни води за сите начини на давање на овие услуги. Заедничко за овие земји е и тоа што не предвиделе обврски за прекугранична трговија со друмските товарни транспортни услуги, додека целосно ја либерализирале потрошувачката во странство на овие услуги и комерцијалното присуство на странските логистички оператори што ги даваат овие услуги. Единствено Црна Гора го условила комерцијалното присуство на странски логистички оператори што вршат меѓународен превоз на стока по друмски пат со претходно двегодишно искуство во давање услуги на превоз на стока во Црна Гора.

Железничкиот транспорт на стоки е либерализиран во Црна Гора, со исклучок на првиот начин на давање на услугите и во Молдавија која целосно го либерализирала овој услужен потсектор.

Институциите што вршат прекуграничната трговија со услугите за техничко тестирање и анализа во Македонија и Хрватска мора да бидат регистрирани во меѓународниот систем на акредитација. Единствено Македонија не презела обврски во однос на пристапот на пазарот за комерцијалното присуство на субјектите што ги даваат овие услуги.

Високо ниво на либерализација во регионот на ЦЕФТА постои во трговијата со другите споредни логистички услуги. Единствено Албанија не презела обврски за прекугранична трговија на одредени услуги од малопродажбата, а комерцијалното присуство на агенциите што даваат одредени комисионерски услуги или само за одредени услуги на продажба на големо и мало се условува со соработка со професионалци од Албанија.⁴⁰⁰

³⁹⁸ See: WTO, *Croatia - Schedule of specific commitments, GATS/SC/130*, WTO, Geneva, 22 December 2000, pp. 1-38

³⁹⁹ WTO, *Albania - Schedule of specific commitments, GATS/SC/131*, WTO, Geneva, 22 November 2000, pp. 45-46

⁴⁰⁰ See: WTO, *Albania - Schedule of specific commitments, GATS/SC/131*, WTO, Geneva, 22 November 2000, pp. 1-46

4.2.3. Ниво на либерализација на трговијата со останатите логистички услуги на земјите-членки на ЦЕФТА 2006

Анализата на либерализација на трговијата со логистички услуги кај земјите од регионот на ЦЕФТА за кои постојат расположливи податоци покажа дека најлиберализирани се останатите логистички услуги (табела 59).

Молдавија целосно го либерализирала овој услужен потсектор. Македонија, Хрватска, Албанија и Црна Гора не презеле обврски единствено за прекуграничната трговија со услугите за пакување на стоката. Хрватска воопшто не ги либерализирала вториот и третиот начин на трговија со услугите на пакување на стоката. Исто така, таа го условила првиот начин на давање одреден дел од услугите сродни со менаџмент консалтинг, а што се во врска со испитување и заштитата на животната средина, со вклучување на домашни правни лица.

Табела 59: Ниво на либерализација на трговијата со останати логистички услуги според различните модалитети на давање на услугите согласно концесиските листи поднесени во СТО кај земјите-членки на ЦЕФТА

TN//S/W/20 код	Македонија	Хрватска	Албанија	Молдавија	Црна Гора
1.B	1. целосна	1. целосна	1. целосна	1. целосна	1. целосна
	2. целосна	2. целосна	2. целосна	2. целосна	2. целосна
	3. целосна	3. целосна	3. целосна	3. целосна	3. целосна
1.F.c	1. целосна	1. целосна	1. целосна	1. целосна	1. целосна
	2. целосна	2. целосна	2. целосна	2. целосна	2. целосна
	3. целосна	3. целосна	3. целосна	3. целосна	3. целосна
1.F.d	1. целосна	1. делумна	1. целосна	1. целосна	1. целосна
	2. целосна	2. целосна	2. целосна	2. целосна	2. целосна
	3. целосна	3. целосна	3. целосна	3. целосна	3. целосна
1.F.q	1. без обврски	1. без обврски	1. без обврски	1. целосна	1. без обврски
	2. целосна	2. без обврски	2. целосна	2. целосна	2. целосна
	3. целосна	3. без обврски	3. целосна	3. целосна	3. целосна

Извор: Сопствени истражувања врз основа на податоците преземени од националните концесиски листи поднесени во СТО

* * *

Анализата на нивото на либерализација на трговијата со логистички услуги на земјите на ЦЕФТА што се членки на СТО покажа дека земјите имаат простор да ги зголемат обврските за уште поголема либерализација на логистичкиот услужен сектор на регионално ниво. Молдавија се обврзала дека нема да воведи никакви ограничувања во логистичкиот сектор со исклучок на услугите на друмски транспорт на стока каде што не предвидела обврски. Тоа значи дека единствено во овој домен може да го зголеми нивото на либерализација на регионално ниво.

Најголем простор за либерализација од анализираните земји-членки на ЦЕФТА има кај Македонија којашто презела најмалку обврски во споредба со другите земји. Ова е последица на фактот дека нашата земја не презела обврски за најголем дел од основните логистички услуги и споредните логистички услуги што се поврзани со транспортот на стоката, како и на фактот дека нашата земја нема излез на море, па не предвидела обврски за поморскиот транспорт на стоки. Исто така, Албанија, Хрватска и Црна Гора не преземеле обврски за добар дел од споредните логистички услуги што се во врска со транспортот на стоките. Тоа значи дека земјите-членки на ЦЕФТА можат на регионално ниво да преговараат за зголемување на нивото на либерализација особено во воздушниот, железничкиот и транспортот на стоки по внатрешните морски води.

Најлиберализирана категорија логистички услуги се другите споредни логистички услуги, каде единствено Албанија може да елиминира одредени услови што ги има поставено за прекуграничната трговија и комерцијалното присуство за дел од овие услуги. Исто така, висока либерализација постои и кај останатите логистички услуги, каде во Хрватска сепак постои можност за преземање обврски на регионално ниво за либерализација на сите модалитети на давање на услугите за пакување на стоката. Македонија и Албанија можат да ја либерализираат прекуграничната трговија со услуги за пакување на стоката на регионално ниво.

Најлиберализиран е вториот начин на давање на логистичките услуги, каде што, практично, земјите не предвидуваат ограничувања за секторите што се наведени во концесиските листи. Најчесто постојат одредени ограничувања во однос на прекуграничната трговија и на комерцијалното присуство за одредени логистички услуги што, секако, може да се елиминираат или барем да се ублажат со водење преговори и преземање обврски на регионално ниво во рамките на ЦЕФТА.

Исто така, земјите-членки на ЦЕФТА можат да го подобрат нивото на либерализација на давањето на логистичките услуги преку присуство на физички лица, така што ќе преземат полиберални обврски од оние што се предвидени во хоризонталниот сектор од концесиските листи поднесени во ГАТС. Што се однесува до обврските преземени во хоризонталниот сектор, како ограничувачки фактор во унапредувањето на трговијата со логистички услуги може да се смета и тоа што во земјите на ЦЕФТА, со исклучок на Молдавија, странските логистички оператори не можат да бидат сопственици на земјиште што, секако, може да биде предмет за дополнителна либерализација во рамките на интеграцијата.

На крај, можеме да констатираме и дека од земјите на ЦЕФТА за кои постојат расположливи податоци, како што се: Македонија, Хрватска, Албанија, Молдавија, Србија и Црна Гора, сите предвиделе исклучоци од примена на принципот за најповластена нација за друмскиот превоз на стока и единствено за овој сегмент од логистичките услуги можат да воведуваат ограничувања предвидени во постојните или потенцијалните билатерални или регионални договори.⁴⁰¹

5. Бариери во трговијата со логистички услуги во регионот на ЦЕФТА

Земјите-членки на ЦЕФТА направиле голем прогрес во последната декада во поглед на отворање на пазарите на стоки и услуги за странската конкуренција и странските инвестиции, делумно како резултат на обврските што ги презеле во рамките на ГАТС, делумно заради приближувањето кон ЕУ. Сите земји што се потенцијални кандидати за членство во Унијата потпишале Договор за стабилизација и асоцијација со Унијата што вклучува и либерализација на услужниот сектор, вклучително и на логистичкиот услужен потсектор. Исто така, како дел од процесот за пристапување кон ЕУ, земјите-членки на ЦЕФТА потпишале регионални договори за поголемо отворање и интегрирање на неколку пазари, како што се договорите за авијација и енергија, а се водат преговори и за договор за железничкиот транспорт.

⁴⁰¹ ECORYS ICS Consortium, *Potentials for the Liberalization of Trade in Services Among CEFTA 2006 Parties, Identifying Opportunities, Gains, and Foundations for the Launching of Negotiations*, Human Dynamics, Sofia, 02.11.2010, pp. 20-21

Во овој дел од трудот се разгледува напредокот во либерализацијата и бариерите во врска со трговијата со услуги, со посебен осврт на логистичкиот сектор, и тоа, од аспект на пристапот на пазарот, комерцијалното присуство, транспарентноста и владеењето на правото, како и движењето на физички лица.

5.1. Општи ограничувања во трговијата со логистички услуги

Најчесто земјите-членки на ЦЕФТА не воведуваат ограничувања во врска со пристапот на пазарот со исклучок на одредени транспортни и правни услуги. Поточно, не постојат правни рестрикции странски фирми да даваат услуги по пат на комерцијално присуство, при што веднаш по нивната регистрација за нив важат истите правила како и за домашните фирми. Индексот на инвестициски реформи – ИРИ 2010 на ОЕЦД потврдува дека земјите-членки на ЦЕФТА направиле значителен напредок во примената на принципот на национален третман и не вовеле дополнителни ограничувања во последните четири години. Исто така, се забележува дека земјите од ЈИЕ не користат т.н. „транссекторски скрининг“ за странските инвестиции.⁴⁰² Во овој контекст, договорот на ЦЕФТА не содржи одредби што се однесуваат на квалитетот на регулаторните процеси, што понекогаш може да има влијание врз пристапот на пазарот, иако постојат одредби што ги обврзуваат страните да „...создаваат и да одржуваат стабилни, поволни и транспарентни услови за инвеститорите на другите страни што инвестираат или бараат да инвестираат на нивните територии...“⁴⁰³ и да ги доделат сите „...потребни дозволи и административни овластувања во врска со таквата инвестиција...“⁴⁰⁴

⁴⁰² OECD, Investment Reform Index 2010, Monitoring policies and institutions for direct investment in South East Europe, OECD, Paris, 23.03.2010, p. 3

⁴⁰³ Министерство за економија, *Пречистена верзија на Централноевропскиот договор за слободна трговија (ЦЕФТА 2006)*, член 31, став 1, интернет-издание: <http://www.economy.gov.mk/WBStorage/Files/1%20Dogovor%20CEFTA%202006%20osnoven%20te%20kst.pdf>, преземено на 18.10.2011

⁴⁰⁴ Министерство за економија, *Пречистена верзија на Централноевропскиот договор за слободна трговија (ЦЕФТА 2006)*, член 31, став 3, интернет-издание: <http://www.economy.gov.mk/WBStorage/Files/1%20Dogovor%20CEFTA%202006%20osnoven%20te%20kst.pdf>, преземено на 18.10.2011

Што се однесува до комерцијалното присуство и сопственоста, локалните фирми во странска сопственост можат сами да одлучат за структурата на сопственоста (се дозволува и 100% странска сопственост) и за тоа дали ќе се одлучат за заеднички вложувања со некоја домашна или друга странска фирма. Исто така, државата се повлекла од повеќето услужни сектори како сопственик или како монопол, па така, странските фирми им конкурираат на домашните под истите пазарни услови. Единствен облик на рестрикција кај сите земји во регионот е ограничувањето на 49% на странската сопственост во областите поврзани со занаетчиството, трговијата и производството.⁴⁰⁵

Ограничувањата, како што се барање за државјанство за менаџерите, членовите на бордот и вработените, во суштина, се отстранети. Фирмите во странска сопственост смеат да ги користат нивните оригинални имиња и логоа со минимални приспособувања, на пример, ако е различна азбуката, и можат да вршат целосна репатриација на нивниот профит. Важно е и тоа што веднаш штом се регистрираат во домашната земја, странските фирми можат да членуваат во професионални тела и индустриски здруженија.⁴⁰⁶

Правниот систем кај земјите-членки на ЦЕФТА значително напреднал во поглед на транспарентноста и заштита на правата на фирмите во странска сопственост. Сите земји-членки на ЦЕФТА ги објавуваат законите и правилниците во службени весници и на интернет-страниците на соодветните агенции. Високиот степен на транспарентност е потврден и од ИРИ од ОЕЦД 2010.⁴⁰⁷ Во односите со државата, фирмите во странска сопственост се водат според истата процедура за обесштетување. На пример, фирмите во странска сопственост можат да им поднесат жалба на административните одлуки на неколку нивоа. Сепак, бавната и скапа судска процедура во повеќето земји-членки на ЦЕФТА во врска со спроведувањето на договорите ги обесхрабрува фирмите во странска сопственост во давањето услуги. Според податоците на Светска банка, доколку фирмите не побараат судска разрешница, спроведувањето на договорот може да се одолжи

⁴⁰⁵ Handjiski B., Šestovic L., *Barriers to trade in services in CEFTA region*, The World Bank, Washington D.C., 2010, p. 15

⁴⁰⁶ Handjiski B., Šestovic L., *Barriers to trade in services in CEFTA region*, The World Bank, Washington D.C., 2010, p. 16

⁴⁰⁷ OECD, *Investment Reform Index 2010, Monitoring policies and institutions for direct investment in South East Europe*, OECD, Paris, 23.03.2010, p. 4

за повеќе од една година, при што повеќе од 60% од вредноста на договорот може да се загуби во текот на тој процес.⁴⁰⁸

Уште еден важен аспект од правниот систем што се однесува на странските фирми е можноста за арбитража на трговските спорови. Современите закони и институции овозможуваат флексибилно решавање на трговските спорови. Сите земји на ЦЕФТА, со исклучок на Косово, се потписнички на Њујоршката конвенција за спроведување на странските арбитражни одлуки од 1958 година, додека сите освен Црна Гора ја ратификувале Вашингтонската конвенција за решавање на инвестициските спорови помеѓу државите од 1965 година.⁴⁰⁹ Сите земји-членки на ЦЕФТА вовеле одредени алтернативни начини на решавање на спорови, иако нивната употреба и ефикасност варираат од земја до земја. Српските судови се прилично ефикасни во спроведувањето на одлуките, при што за домашните одлуки им требаат 6 недели, додека за странските 11 недели. Во Црна Гора спроведувањето на одлуките трае 45 недели. Во Македонија, спроведувањето на домашните одлуки одзема 15 недели, додека за спроведување на странските одлуки потребни се околу 34 недели.⁴¹⁰

Обемот на трговијата со услуги зависи и од политиката за конкурентност и од спроведувањето на законските одредби. Според едно истражување на Светската банка, земјите-членки на ЦЕФТА усвоиле закони за конкурентност во согласност со правилата на ЕУ и повеќето од нив основале независни тела за подобрување на конкурентноста, иако примената на овие закони варираше од земја до земја. Во истото истражување се идентификувала потреба за подобрување на капацитетите за конкурентност, при што се смета дека „...со оглед на малата големина на земјите, би можело да биде корисно воспоставувањето одредени мултирегулаторни или регулаторни структури на регионално ниво...“⁴¹¹ договорот

⁴⁰⁸ See: World Bank Group, *Doing Business 2011*, World Bank, Washington D.C., 2011, pp. 145-205

⁴⁰⁹ Handjiski B., Šestovic L., *Barriers to trade in services in CEFTA region*, The World Bank, Washington D.C., 2010, p. 33

⁴¹⁰ See: World Bank Group, *Investing Across Borders 2010*, World Bank, Washington D.C., 2010, pp. 81-168

⁴¹¹ Kathuria S., *Western Balkan Integration and the EU – An agenda for trade and growth*, The World Bank, Washington D.C., 2008, p. 83

на ЦЕФТА не обврзува во таа насока, но содржи одредби за примена на принципите и правилата за конкуренција што се применуваат во ЕУ.⁴¹²

Табела 60: Видови ограничувања во присуството на физичките лица што даваат услуги кај земјите-членки на ЦЕФТА

Земја	Вид на работна дозвола	Квоти за странска работна сила	Тестирање на економските потреби	Привремени трансфери	Живелиште како услов при краткорочен престој
Албанија	Неколку видови работни дозволи за: вработени, сезонски работници, интракорпоративни трансфери, студенти, прекугранична работа, членови на фамилија, студентски и други обуки.	Не	Не	Да	Не
Босна	Работни дозволи за сопственици на бизнис и оперативни лиценци за вработени и менаџери.	Да	Да	Не	Да
Хрватска	Работни дозволи за сопственици на бизнис и оперативни лиценци за вработени и менаџери.	Да	Да	Не	Да
Косово	Работни дозволи со исклучок на одредени категории за кои не се потребни: извршни директори, интракомпаниски трансфер на вработени, лица вклучени во прекуграничен транспорт, академски лица итн.	Не	Да	Да	Не
Македонија	Персонални работни дозволи, лиценци за вработувања, како и работни дозволи за сезонска работа, прекугранично давање на услуги, обуки и договорни услуги.	Да	Не	Да	Не
Црна Гора	Персонални работни дозволи, лиценци за вработувања, како и работни дозволи за сезонска работа, прекугранично давање на услуги, обуки и договорни услуги.	Да	Не	Да	Не
Србија	Стандардни работни дозволи, без посебни поткатегории.	Не	Не	Не	Да

Извор: Handjiski B., Sestovic L., *Barriers to trade in services in CEFTA region*, The World Bank, Washington D.C., 2010, p. 18

Студиите на Светската банка покажуваат дека најограничен начин на давање на услугите е движењето на физички лица. Во ниту една земја-членка на ЦЕФТА не постои „слобода во вработувањето“, односно државјаните на земјите-членки на ЦЕФТА, како и тие од другите земји, мора да добијат дозвола за работа, и тоа, најчесто во тешка и долга процедура. Нема податоци за времетраењето на овие процедури, но странските компании посочуваат дека се соочуваат со големи предизвици при издавањето на овие дозволи за вработените од странство. Покрај тоа, земјите многу често воведуваат и квоти за странските работници, а носат и произволни одлуки за тоа дали вработувањето на странци е економски оправдано.

⁴¹² Види: Министерство за економија, *Пречистена верзија на Централноевропскиот договор за слободна трговија (ЦЕФТА 2006)*, член 19 и 20, интернет-издание:

<http://www.economy.gov.mk/WBStorage/Files/1%20Dogovor%20CEFTA%202006%20osnoven%20tekst.pdf>, преземено на 18.10.2011

Некои од членките на ЦЕФТА не дозволуваат привремен влез за странските работници што треба да извршат услуга по некој краткорочен договор. Тоа е од особена важност за трговијата со услуги. Косово има најлиберален пристап и дозволува одредени типови странски работници да бидат целосно ослободени од издавање работни дозволи. Албанија, Македонија и Црна Гора имаат посебни категории за привремена работа што, меѓу другото, не е условено со критериумот постојано живеалиште за странските работници. Босна, Хрватска и Србија, како најголеми економии од регионот на ЦЕФТА, не дозволуваат привремена работа и добивањето работна дозвола дури и за пократок временски период во овие земји е мошне тежок процес.⁴¹³

Важен аспект за движењето на физичките лица е признавањето на професионалните вештини и дипломата. На пример, се наведува дека дури и да добијат дозвола за работа во Црна Гора, државјаните на други земји не можат да се вработат во многу услужни сектори доколку Црна Гора не ги признае нивните дипломи и квалификации.⁴¹⁴

5.2. Ограничувања што се однесуваат на трговијата со транспортните услуги

Претходно веќе утврдивме дека копнениот транспорт опфаќа околу 3/4 од вкупниот стоков транспорт на ЦЕФТА, односно преку 77% од извозот и 79% од увозот на товарни транспортни услуги.⁴¹⁵ Токму затоа следува анализа на ограничувањата што ги воведеле земјите во друмскиот и железничкиот транспорт на стоки. Заради различните законски одредби во железничкиот и друмскиот стоков транспорт, процените за ограничувањата ќе се прават посебно за секој модалитет на транспорт. Посебно внимание ќе се посвети на пристапот на пазарот, комерцијалното присуство и регулаторните мерки и лиценцирањето.

⁴¹³ Handjiski B., Šestovic L., *Barriers to trade in services in CEFTA region*, The World Bank, Washington D.C., 2010, pp. 17-18

⁴¹⁴ WTO, *Accession of Montenegro, Draft Schedule of Specific Commitments in Services*, WT/ACC/SPEC/CGR5, WTO, Geneva, 10 December 2008, p. 7

⁴¹⁵ Види графикон 34

5.2.1. Друмски транспорт

Правилата за пристап на пазарот за друмските товарни транспортни услуги во сите земји-членки на ЦЕФТА, иако обемни, генерално не ги дискриминираат компаниите во странска сопственост. Влезот на пазарот вообичаено се регулира со секторски закони и правила од имплементираните тела што ги поставуваат техничките, безбедносните и финансиските барања. Во повеќето земји, одговорноста лежи врз Министерствата за транспорт (Министерството за јавна работа и транспорт во Албанија, Министерство за инфраструктура во Србија).

Прекуграничното давање на овие услуги е регулирано со билатерални договори. Повеќето земји-членки на ЦЕФТА склучиле договори меѓу себе со кои се определува колку транспортни дозволи ќе се издадат. Издавањето на овие дозволи зависи од:

- (1) Видот на транспорт: билатерален, транзитен, универзален или кон трети земји;
- (2) Видот на возилото: ЕУРО 1-4 стандард;
- (3) Времетраење на дозволата: постојана или привремена;
- (4) Видот на стоките: редовни или специјални (опасни стоки или кога товарот ги надминува националните ограничувања за максимална тежината).⁴¹⁶

Бидејќи повеќето земји-членки на ЦЕФТА спроведуваат протекционистичка политика, лиценците за друмскиот товарен транспорт ги издаваат врз основа на реципроцитет, па степенот на либерализација зависи, пред сè, од билатералните односи. Неколку договори обезбедуваат значителна либерализација и можат да се користат како пример за останатите земји-членки на ЦЕФТА. Така, Србија постигнала значителна либерализација, како билатерална, така и за транзитниот транспорт со Босна, Македонија и Црна Гора. Слично на ова, Албанија и Македонија неодамна договориле значителна либерализација.⁴¹⁷

Во врска со комерцијалното присуство не постојат посебни ограничувања за видот на компанијата, сопственичката структура или останатите аспекти на комерцијалното присуство, освен претходно интерпретираните општи оценки за комерцијалното присуство.

⁴¹⁶ Handjiski B., Šestovic L., *Barriers to trade in services in CEFTA region*, The World Bank, Washington D.C., 2010, pp. 26-27

⁴¹⁷ Handjiski B., Šestovic L., *Barriers to trade in services in CEFTA region*, The World Bank, Washington D.C., 2010, p. 27

Друмските товарни транспортни услуги се обемно регулирани, а мерките за регулирање и лиценците во земјите-членки на ЦЕФТА не се разликуваат од оние во ЕУ. Стандардите, онака како што се дефинирани од страна на националните власти или професионални здруженија, опфаќаат правила за давање на услугите, минимум безбедносни услови за возилата и приколките, технички стандарди за камионските мотори, како и квалификација и максимален обем на работа за возачите на камионите. Повеќето земји-членки на ЦЕФТА издаваат лиценци за домашните друмски превозници за период од пет години. Србија е единствената членка на ЦЕФТА што не издава лиценци. Во Македонија не постои ограничување на траењето на лиценците, додека во Босна важноста на лиценцата зависи од староста на возилото. Лиценците за меѓународен транспорт се издаваат годишно, па во повеќето земји-членки на ЦЕФТА самата постапка на издавање може да биде скапа и да трае долго. Земјите-членки не дозволуваат пренесување на лиценците, па така, нивната продажба се смета за казниво дело.⁴¹⁸

5.2.2. Железнички транспорт

Железничкиот транспорт постојано се намалува во последните 2 декади во сите земји-членки на ЦЕФТА. Во една неодамнешна студија на Светска банка за железниците во Југоисточна Европа и Турција се вели дека густината на железничките системи во ЦЕФТА е за половина помала од онаа во ЕУ, додека продуктивноста е една третина од онаа во Унијата. Состојбата е особено алармантна во Македонија, Србија, Црна Гора, Босна и Албанија. Хрватска и Косово се нешто попродуктивни, иако во споредба со ЕУ имаат ниска продуктивност. Превработеноста е главна карактеристика во секоја од членките, со исклучок на Хрватска. Друга важна причина за слабите перформанси е слабата сообраќајна густина што е околу третина од просекот на ЕУ кај сите земји-членки на ЦЕФТА со исклучок на Хрватска.⁴¹⁹

Состојбите во железничкиот транспорт се исто така влошени поради лошата инфраструктура и недостатокот од нови инвестиции во последните 20 години. Како резултат на тоа постојат ограничувања во брзината заради безбедносни причини

⁴¹⁸ Handjiski B., Šestovic L., *Barriers to trade in services in CEFTA region*, The World Bank, Washington D.C., 2010, p. 27

⁴¹⁹ Monsalve, C., *Tracks of Opportunity in the Making: Railway Reform in South East Europe and Turkey*, World Bank, Washington D.C., 2011, pp. 66-68

на многу места од железничката мрежа. Електрификацијата на железницата е од 0% во Албанија до 76% од железничката мрежа во Босна и Херцеговина. Црна Гора, Хрватска, Македонија и Србија имаат електрифицирано 68%, 36%, 33% и 31% од железничката мрежа, респективно.⁴²⁰

Подобрувањата во овој сектор во голема мера зависат од реструктурирањето на компаниите во државна сопственост. Албанија, Босна и Србија сè уште имаат вертикално интегрирани државни железнички компании што управуваат и со инфраструктурата и со транспортните услуги. Хрватска, Македонија и Црна Гора ја одвоиле инфраструктурата од транспортот. Во Косово законски е одвоена инфраструктурата од транспортот, но тоа сè уште не е имплементирано во практиката.⁴²¹

Пристапот на пазарот за странските железнички компании е ограничен. Иако законите во секоја земја-членка на ЦЕФТА, со исклучок на Косово, овозможуваат приватни оператори, како и оператори во странска сопственост да даваат железнички транспортни услуги, во поголемиот број земји постојат повеќе правни и технички бариери што практично го оневозможуваат тоа. На пример, Албанија сè уште не воспоставила Комисија за правила за безбедност што би имала овластување да издава дозволи за приватните оператори. Слично на тоа, Србија нема независно регулаторно или безбедносно тело или безбедносна агенција што е утврдена со Законот за железници. Истовремено, Србија и Црна Гора го применуваат принципот на реципроцитет за земјите чии јавни железнички компании бараат да работат на нивната територија. Единствено Хрватска и Македонија не само што ја издвоиле инфраструктурата од транспортот, туку создале и предуслови за приватните, вклучително и странските даватели на услуги.⁴²²

Сите земји-членки на ЦЕФТА, освен Косово, формално дозволуваат и до 100% странска сопственост (комерцијално присуство) во железничкиот сектор. Барањата за странските инвеститори се исти како и за домашните приватни компании.

⁴²⁰ Handjiski B., Šestovic L., *Barriers to trade in services in CEFTA region*, The World Bank, Washington D.C., 2010, p. 28

⁴²¹ Olievski V., *Railway Reform in South East Europe and Turkey: On the Right Track?*, World Bank, Washington D.C., 2011, p. 10

⁴²² Handjiski B., Šestovic L., *Barriers to trade in services in CEFTA region*, The World Bank, Washington D.C., 2010, pp. 27-28

Правилата и лиценцирањето на операторите во овој услужен потсектор се транспарентни во целиот регион на ЦЕФТА. Дозволите вообичаено се издаваат за период од пет години со исклучок на Албанија и Косово каде што не е дефиниран временскиот период на важење на дозволиите. Исто така, се чини дека постои соодветен механизам за апелација на одлуките од регулаторите.⁴²³

Некои земји-членки на ЦЕФТА гледаат на соработката во железничкиот сектор како предуслов за подобрување на нивните перформанси. Во 2010 година владите на Словенија (членка на ЕУ), Хрватска и Србија воспоставиле заедничка компанија, Карго 10, за продажба на товарни транспортни услуги на коридорот 10, т.е. рутата Словенија–Хрватска–Србија–Бугарија–Турција.⁴²⁴ Идејата е да се привлечат повеќе корисници на услугите преку хармонизирање на цените и да се овозможи трите компании да преговараат заеднички со клиентите. Подобрената координација на возовите треба да го намали и времето за транзит. Целта е да се намали за најмалку една третина времето за транспорт од Љубљана до Истанбул. Железничките компании од Босанската Федерација, Република Српска, Црна Гора и Македонија изразиле интерес да се приклучат кон Карго 10.

6. Компаративна анализа на ефикасноста во обезбедување логистички услуги на земјите-членки на ЦЕФТА 2006

Ефикасноста во давањето на логистички услуги во голема мера го условува и меѓународниот стоков промет. Земјите што обезбедуваат поконкурентни услови за логистичките провајдери и овозможуваат поквалитетна трговска логистика влијаат врз намалување на времето и трошоците за извоз и увоз, а со тоа и врз порастот на трговските текови, што на крајот позитивно влијае врз растот и развојот на националната економија. Компаративна анализа на логистичките перформанси на земјите-членки на ЦЕФТА, со што ќе се утврди која од земјите нуди најдобри услови за трговска логистика, може да се направи со користење на индексот на логистички перформанси што го определува Светската банка.

⁴²³ Handjiski B., Šestovic L., *Barriers to trade in services in CEFTA region*, The World Bank, Washington D.C., 2010, p. 28

⁴²⁴ HŽ Holding, *Cargo 10 Company funded*, HZ, online edition: <http://www.hznet.hr/cargo10-company-founded>, last accessed on: 18.11.2011

Индексот на логистичките перформанси (ЛПИ) на Светска банка мери 6 аспекти од логистичкото окружување, како што се: ефикасноста на процесот на царинење стоки; квалитетот на трговската и транспортната инфраструктура; испораката на стока по конкурентни цени; компетентноста и квалитетот на логистичките услуги; можноста за следење на пратките и фреквентноста на пристигнување на пратките до примателот во закажаното време.⁴²⁵ ЛПИ се темели врз сеопфатно истражување на шпедитерите и логистичките оператори од целиот свет и на утврдување квантитативни податоци за перформансите на логистичкиот синџир. Може да се рече дека овој индекс овозможува идентификување на оние области каде што е неопходно да се направат подобрувања.

Табела 61: Индекс на логистички перформанси на земјите-членки на ЦЕФТА

земја	ранг	ЛПИ	Подиндекси					
			Царинење	Инфраструктура	Меѓународна испорака	Квалитет на логистиката	Следење на пратките	Време на испорака
Македонија	73	2.77	2.55	2.55	2.83	2.76	2.82	3.10
Хрватска	74	2.77	2.62	2.36	2.97	2.53	2.82	3.22
Србија	83	2.69	2.19	2.30	3.41	2.55	2.67	2.80
Босна	87	2.66	2.33	2.22	3.10	2.30	2.68	3.18
Албанија	119	2.46	2.07	2.14	2.64	2.39	2.39	3.01
Црна Гора	121	2.43	2.17	2.45	2.54	2.32	2.44	2.65
Молдавија	104	2.57	2.1	2.05	2.83	2.17	3.00	3.17
ЦЕФТА		2.6	2.3	2.3	2.9	2.4	2.7	3.0
Развиени земји		3.6	3.4	3.6	3.3	3.5	3.7	4.0

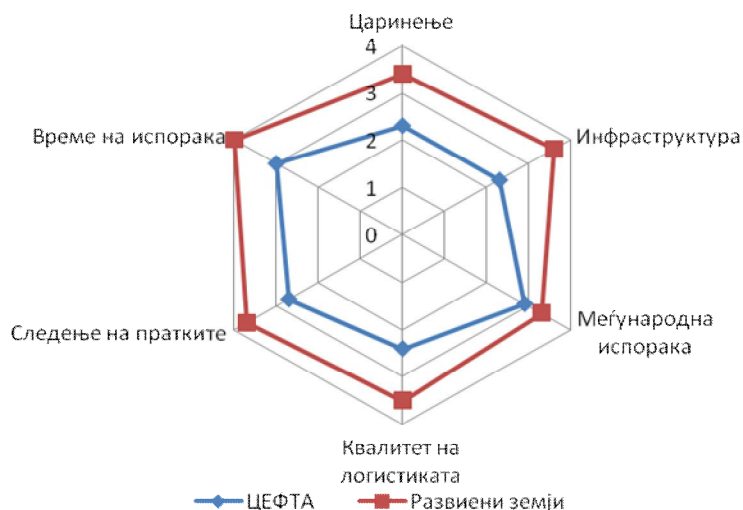
Извор: Сопствен приказ врз основа на податоците преземени од: World Bank Group, *Connecting to Compete 2010: Trade Logistics in the Global Economy*, World Bank, Washington D.C., 2010, pp. 28-31

Селектираните податоци од табелата 61 покажуваат дека најдобри логистички перформанси од земјите на ЦЕФТА имаат Македонија и Хрватска, кои се рангирани на 73 и 74 место, респективно, меѓу сите земји во светот. Најслаби логистички перформанси имаат Албанија и Црна Гора, кои се рангирани на 119 и 121 место. Подиндексите покажуваат дека добрите резултати на Македонија се

⁴²⁵ World Bank Group, *Connecting to Compete 2010: Trade Logistics in the Global Economy*, World Bank, Washington D.C., 2010, pp. 28-31

должат, пред сè, на високите оценки во однос на квалитетот на логистичките услуги што се даваат на територијата на нашата земја, како и квалитетот на транспортната и трговската инфраструктура во земјата за кои се дадени највисоки оценки од сите земји во регионот на ЦЕФТА. Единствено во поглед на испораката на стока по конкурентни цени, Македонија има резултат што е под просекот на регионот на ЦЕФТА. Хрватска е високо оценета во однос на ефикасноста во царинењето на стоките, како и во ефикасноста во однос на пристигнување на пратките до примателот во закажаното време. Интересно е и да се спомене дека Србија, па и Босна имаат високи оценки во поглед на испораката на стока по конкурентни цени (табела 61).

Графикон 37: Компаративна анализа на логистичките перформанси на земјите на ЦЕФТА и развиените земји во зависност од различните логистички аспекти



Извор: Сопствен приказ врз основа на податоците од табела 61

Податоците од табела 61 покажуваат дека земјите на ЦЕФТА заостануваат во секој поглед зад високоразвиените земји во поглед на логистичките перформанси. Најголемите разлики се во квалитетот на инфраструктурата и во поглед на ефикасноста на царинењето на стоките. Во поглед на меѓународната испорака по конкурентни цени, земјите-членки на ЦЕФТА не заостануваат многу зад перформансите на развиените земји, што се должи, пред сè, на добрите индивидуални перформанси на Србија која од овој аспект е подобра и од некои од развиените земји (табела 61).

* * *

Регионалната интеграција ЦЕФТА 2006 во која членуваат земјите од т.н. „Западен Балкан“ и Молдавија функционира како подготовка на овие земји за полноправно членство во ЕУ. Една од целите на оваа интеграција е да обезбеди и зголемено ниво на либерализација на трговијата со услуги.

Анализата покажа дека согласно преземените обврски во концесиските листи поднесени во СТО најлиберализиран логистички сектор во регионот на ЦЕФТА имаат Молдавија и Албанија. Помало ниво на либерализација во однос на преземените обврски имаат Албанија и Хрватска, додека најмалку либерализирана е трговијата со логистички услуги во Македонија. Меѓутоа, ако се направи анализа на фактичката либерализација што ја практикуваат овие земји, може да се заклучи дека сите земји спроведуваат поголема либерализација од она што го презеле како обврска, што значи дека можат без проблем да преземат обврски за повисоко ниво на либерализација во рамките на регионот на ЦЕФТА.

Анализирајќи ја трговијата со логистички услуги во регионот на ЦЕФТА, може да се изведе општ заклучок дека логистичките оператори од земјите-членки на ЦЕФТА најчесто организираат и вршат отпрама, допрема или транзит на стоката по друмски пат. Логистичките оператори од земјите со излез на море, со исклучок на Хрватска, повеќе вршат основни логистички услуги, а помалку поморски превоз на стоки. Најголеми извозници и увозници на логистички услуги во регионот на ЦЕФТА се Хрватска и Србија, што на некој начин е и индикатор за поголемата економска активност на овие земји. Дobar дел од трговијата со логистички услуги, всушност, се одвива помеѓу земјите-членки на ЦЕФТА што, секако, се должи на развиените економски врски помеѓу овие земји.

Резултатите од истражувањата направени од Светската банка за логистичките перформанси на економиите од ЦЕФТА покажаа дека регионот на ЦЕФТА недоволно ги искористува потенцијалите на логистичкиот сектор и дека постои голем простор за подобрување на условите што ги нудат овие земји за логистичките оператори. Индивидуално најдобри логистички перформанси имаат Македонија и Хрватска, додека најслаби се Албанија и Молдавија.

Овие сознанија водат до заклучок дека и покрај тоа што некои земји како, на пример, Македонија, создаваат добри услови за работа на логистичките оператори, сепак, нивото на трговијата со овие услуги е под можностите што ги имаат земјите. Може да се каже дека логистичките оператори од земјите на ЦЕФТА не се доволно конкурентни, што можеби се должи на лошата

организациска поставеност, нивната не толку конкурентна деловна политика и недостигот од стручна и квалитетна работна сила. Тука, на пример, државите можат дополнително да ги поттикнат логистичките оператори да ја подобрат нивната конкурентност со подигнување на нивото на либерализација на четвртиот начин на давање на логистичките услуги преку водење преговори во рамките на ЦЕФТА. Исто така, во поглед на останатите начини на давање услуги, овие земји можат целосно да ја либерализираат потрошувачката во странство на логистички услуги, како и да ги разгледаат можностите за отстранување на некои од ограничувањата на комерцијалното присуство во смисла на организациските форми на логистичките оператори, барањата за седиште или државјанство, бројот на даватели на услуги и слично.

ЗАКЛУЧОК

1. Правилното дефинирање на трговската логистика и идентификувањето на логистичките услуги е условено од определувањето на поимот услуги. *Услугата како нематеријален производ ја дефиниравме како збир на единствена и минлива корист што се дава од одговорниот давател на услуги, преку функционирање на одредени технички системи и/или преку утврдени активности на одредени индивидуалци и која се консумира и користи за да се иницираат одредени бизнис или приватни активности на корисникот на услугите.* Овие карактеристики ја прават трговијата со услуги многу посложена од трговијата со стоки. *Меѓународниот промет со услуги, според одредбите на СТО може да се врши на четири начини како: прекугранична трговија, потрошувачка во странство, комерцијално присуство и присуство на физички лица.*

Анализата на трговијата со услуги покажа дека, *услугите заземаат сè позначајно место во светската трговија, со оглед на тоа дека, нивното учество во светската трговија постојано се зголемува* последните неколку години и денес изнесува близу 20% од вкупната светска размена.⁴²⁶ Динамиката на раст на светскиот извоз на услуги е поголема од растот на светскиот увоз на стоки и нивното значење за економскиот развој на националните економии е сè позабележителен, особено кај земјите во развој. Позабележителен и постабилен станува и порастот на трговијата со другите комерцијални услуги во кои влегуваат: комуникациските и телекомуникациските услуги, градежните услуги, осигурителните услуги, финансиските услуги, компјутерските и информациските услуги, правата од интелектуална сопственост, другите бизнис услуги, услугите од културата и рекреативни услуги, аудиовизуелните услуги, итн. Останатиот дел од структурата на комерцијалните услуги, како што се транспортните услуги и патувањата, последните неколку години бележат значителна стапка на пораст што исто така го потврдува *значењето на трговијата со услуги за порастот на меѓународниот стоков промет и воопшто на светската трговија и развојот на светската економија.*

⁴²⁶ World trade organisation, *Interational Trade Statistics 2009*, WTO, Geneva, pp. 115 - 155

2. Заклучивме дека логистичките услуги вклучуваат широк спектар на активности што се поврзани со испорака на стоката со еднообразен или мултимодален транспорт, средување, складирање, манипулирање, пакување или дистрибуција на стоките, како и сите помошни и консултантски услуги што се во врска со претходните, вклучително, но не и задолжително, а во врска со царините, даноците, декларирањето на стоките за официјални потреби, осигурувањето на стоките, собирањето на документите и вршењето на плаќања во врска со стоките. Овие услуги вклучуваат логистика со модерни информациски и комуникациски технологии што се во врска со испораката, манипулацијата или складирањето на стоките и *de facto* вкупниот менаџмент на трговските синџири. Ваквите услуги можат да се дозираат со оглед на нивната флексибилна примена. Како основни функции на трговската логистика, што произлегуваат од нејзините карактеристики и активностите кои ја чинат истата може да се издвојат: просторната, временската, квантитативната, квалитативната, кредитната и маркетинг функцијата.

3. Концептот и начинот на давање логистички услуги зависи од современите логистички трендови и стратегии. Корисникот на логистичките услуги може да ги реализира потребите од трговска логистика преку сопствен логистички систем, што значи самостојно да ги планира и реализира активностите од логистичкиот синџир. Потоа, одредени активности може да ги префрла врз логистичките оператори или целосната реализација на трговските текови може да ја отстапи на специјализираните носители на логистичките услуги. Така се создаваат современите трендови во логистичките услуги како што се: договорната логистика, аутсорсинг логистиката или интегрираната логистика.

Користењето на современи информациски технологии, преку кои може да се врши трансфер на податоци и информации со што се овозможува непречено, брзо и ефикасно функционирање на логистичкиот синџир, претставува уште еден современ тренд во трговската логистика, т.н. е-логистика. Современите услови на стопанисување сè повеќе се во функција на заштитата на животната средина и вниманието е сè повеќе насочено кон опциите за одржлив развој. Овие трендови мора да ги следи и трговската логистика која со своите активности треба да овозможи оптимална искористеност на сите производи и материјали, како и нивно рециклирање, со што би се намалило негативното влијание врз животната средина, односно би се обезбедил одржлив развој. Затоа, посебно внимание

треба да се посвети на реверзибилната логистика како актуелен тренд во давањето на логистички услуги.

4. Структурната анализа на трговијата со услуги покажа дека, *сé позначајно учество во вкупната трговија со услуги заземаат и логистичките услуги.* Истражувањето покажа дека, *постои тесна корелација помеѓу порастот на меѓународниот стоков промет со порастот на трговијата со логистички услуги.* Карактеристично за последната декада е зголемената побарувачка на логистичките услуги и нивното сé поголемо учество во вкупната трговија со услуги. *Поморскиот транспорт на стоки и логистичките услуги за отпрема на стоката по морски пат земаат сé поголемо учество во структурата на извозот на логистичките услуги.* По нив следува железничкиот и друмскиот транспорт на стоки, за на крај со најмало учество во структурата на извозот на логистичките услуги да се најде превозот на стоки по воздушен пат и помошните услуги во организирање на превоз на стоки по воздушен пат. *Забележително е сé поголемо учество на меѓународниот пазар на логистички услуги на земји што имаат забележителен економски раст и развој во последната декада пред економската криза, како што се: Кина, Индија, Русија, Бразил, Сингапур и Јужна Кореа.* Исто така, анализата покажа дека, *светската економска криза имаше изразен негативен ефект врз трговијата со логистички услуги и предизвика нејзино значајно намалување предизвикано пред сé од намалениот меѓународен стоков промет.* Најновите податоци и проекции на СТО покажуваат раст на меѓународната размена со стоки по што може да се очекува и пораст на извозот на логистички услуги во периодот што следува.

5. *Бариерите што се однесуваат на трговијата со логистички услуги можат да се систематизираат во три категории и тоа: ограничувања во врска со принципот на национален третман, ограничувања во пристапот на пазарот и останати ограничувања како што се квалитетот на инфраструктурата, регулативата како бариера и културните разлики. Ограничувања во трговијата со логистички услуги можат да бидат дискриминаторни и недискриминаторни во однос на странските даватели на логистички услуги.* Дискриминаторни се доколку ограничувањата во логистичкиот сектор ги ставаат странските субјекти во понеповолна позиција во однос на домашните, како што најчесто се ограничувањата во националниот третман. Недискриминаторните се однесуваат и на домашните и на странските даватели на логистички услуги подеднакво. *Доколку една земја сака да ја зголеми ефикасноста во меѓународната размена и со тоа и*

да доживее поголем економски прогрес, мора да покаже волја и да направи голем напор од страна на сите институции, за идентификување на ограничувањата што постојат во логистичкиот сектор и постепено да ги елиминира. Приоритет не е само отстранувањето на бариерите туку и избегнувањето да се воведат нови. Притоа треба да се внимава да се одржи одредено ниво на заштита на целите од општествен интерес.

6. Либерализацијата на трговијата со логистички услуги може да се врши врз недискриминаторна основа преку автономно укинување или намалување на ограничувањата или преку преземање обврски во рамки на СТО или, може да се врши врз дискриминаторна основа преку потпишување билатерални трговски договори или членство во регионалните економски интеграции. Либерализацијата овозможува поефикасна трговија со логистички услуги, што ќе помогне во олеснување на меѓународниот стоков промет, односно, ефикасната и соодветна трговска логистика ќе го забрза и олесни протокот на стоки од местото на производство до местото на испорака. Времето и трошоците на испорака денес се несомнено значајни фактори во надворешнотрговскиот промет на кој се повикуваат сите субјекти вклучени во него и тие влијаат врз обемот и вредноста на меѓународната трговија. Преговорите во рамките на СТО за либерализација на логистичкиот сектор се одвиваат бавно заради комплексноста на проблематиката и големиот број земји вклучени во нив. Токму затоа, земјите преку билатералните трговски договори и преку членувањето во регионалните економски интеграции се обидуваат позабрзано и поефикасно да ги зајакнат трговските врски и да ја зголемат трговската соработка преку либерализација на трговската логистика.

7. Основа за анализа на степенот на либерализација на трговијата со логистички услуги согласно преземените обврски во концесиските листи на земјите-членки на СТО користена е листата на логистички услуги TN/S/W/20. Оваа листа најчесто се користи и од страна на земјите – членки на СТО како база за водење на преговорите за либерализација на логистичките услуги во рамки на СТО. Токму тука, според прифатените критериуми се идентификувани логистичките услуги и истите се поделени на три поткатегории како: основни, споредни и останати логистички услуги, при што мошне прецизно е определено кои видови активности во која поткатегорија логистички услуги припаѓаат. Јасното определување на активностите за кои земјите – членки на СТО преземаат специфични обврски овозможува правилна идентификација на

обврските за либерализација на дадените услуги за секој модалитет на давање на услугите предвидени во СТО. Покрај концесиските листи се користат и соодветни дописи за определените услужни активности што ги издава Советот за услуги на СТО.

8. Притоа, идентификувани и определени се проблемите што се јавуваат кога се прави анализа на обврските што се преземаат за либерализација на трговијата со логистички услуги:

- Многу од земјите не го дефинирале јасно обемот на обврските;
- Не постои унификација во концесиските листи во поглед на правилата за нумерирање во согласност со шифрите од ЦКП и шифрите за услугите изнесени во официјалната листа на услуги на ГАТС – MTN.GNS/W/120. Тоа создава потешкотии при идентификувањето и распределувањето на одредени активности во определена категорија услуги;
- Недоволна прегледност, прецизност и јасност при изнесувањето на обврските што се преземаат за определен услужен сектор во концесиските листи на определени земји;
- Одредени услуги не се поставени во концесиските услуги согласно шемата за логистичките услуги утврдена во листата TN/S/W/20;
- Отстапување на одредени податоци и сознанија изнесени во официјалните дописи на СТО за определен услужен сектор од обемот на обврски што се преземени во концесиските листи на земјите – членки на СТО

9. Заради обемот на активностите што ги чинат логистичките услуги подетално се анализираше само степенот на либерализација на основните логистички услуги за сите земји во светот. За споредните и останатите логистички услуги се презентираа резултатите од соодветните дописи и истражувања од СТО. Либерализацијата на трговијата со споредните и дополнителните логистички услуги согласно преземените обврски во СТО, подетално се анализираше за земјите – членки на ЕУ и земјите – членки на ЦЕФТА.

Анализата покажа дека, вкупно 52 земји или 34% од земјите – членки на СТО презеле обврски за либерализација на трговијата за најмалку една од основните логистички услуги. Притоа, повеќето од нив, или 22 земји – членки презеле обврски за либерализација на трговијата со сите услуги што го чинат секторот на основни логистички услуги, 12 земји – членки презеле обврски за либерализација на трговијата за трите категории услуги од основните логистички услуги, 9 земји презеле обврски за

либерализација на трговијата со две категории и 9 земји презеле обврски за либерализација на трговијата за само една категорија од услугите што се дел од основните логистички услуги. *Најчесто, ограничувањата што ги поставуваат земјите – членки во трговијата со логистички услуги се однесуваат на принципот на пристап на пазарот. Многу ретко земјите не преземале обврска дека, нема да воведат ограничувања во врска со принципот на национален третман. Дополнителни ограничувања вообичаено се воведуваат само доколку земјите сметаат дека, определени услужни активности се од јавен интерес и за нив е потребна дозвола од надлежен орган.*

Земјите – членки на СТО најчесто преземаат обврски за либерализација на логистичките услуги во поморскиот сообраќај. Исто така, земјите што порано оствариле членство во СТО, во концесиските листи посебно ги утврдуваат обврските за логистичките услуги во поморскиот транспорт, а посебно обврските за логистичките услуги во останатите видови транспорт. Поразвиените земји, земјите со излез на море и земјите што имаат значајно учество во трговијата со логистички услуги во поморскиот сообраќај прецизно ги одредуваат услугите за кои преземаат обврски. Голем дел од овие земји сметаат дека, не постои техничка можност за прекугранична трговија со основните логистички услуги. Може да се заклучи дека, *најлиберализиран начин на давање на основните логистички услуги е прекуграничното користење на истите, при што многу мал број земји не презеле обврски за нивна либерализација или пак, на кој и да е начин поставуваат ограничувања.*

Комерцијалното присуство на субјектите што даваат основни логистички услуги е точно и прецизно дефинирано од страна на сите земји што презеле обврски за основните логистички услуги, со тоа што се поставуваат јасни услови што заинтересираните субјекти мора да ги почитуваат. Сепак, кај помалку развиените земји се забележуваат и определени диспропорции во условите што ги поставуваат за комерцијално присуство на странските субјекти што даваат определени услуги. На пример, за еден вид услуги постои едно ограничување на странската сопственост, а за друг вид логистички услуги постои сосема поинакво ограничување на странската сопственост. Така, оние субјекти што даваат повеќе логистички услуги се соочуваат со ситуација во која не можат да утврдат на каков начин да го реализираат комерцијалното присуство. Тоа секако оневозможува формирање на т.н. интегриран логистички синџир од страна на еден логистички оператор (на пример, се оневозможува работа на логистички оператори од тратата и четвртата генерација) што би ја подобрило општата конкурентска состојба и позитивно би влијаело врз општиот економски развој на земјата. На овој начин, несомнено идентификувавме потреба за имплементирање на логистичките услуги како посебна категорија во Листата на

услуги на СТО. Во врска со присуството на физички лица што даваат логистички услуги, можеме да констатираме дека, тоа е условено според критериумите што земјите – членки на СТО ги поставиле во Хоризонталниот сектор на концесиските листи и многу мал број земји отстапуваат од ова правило. Вообичаено земјите не прават исклучок од примена на принципот за најповластена нација во трговијата со логистички услуги.

Овие сознанија водат до заклучок дека, *постои простор за продолжување на преговорите во рамките на СТО и за уште поголема либерализација на трговијата со логистички услуги, особено кај помалку развиените земји, со што би се подобриле нивните вкупни економски перформанси.*

10. *Друг начин за подигнување на нивото на либерализација на трговијата со логистички услуги,* покрај преговорите што се водат во рамки на СТО, *се и регионалните економски интеграции.* Економските интеграции како форма на остварување на либерализација на трговијата со услуги, се опфатени и во членот 5 од ГАТС. Во него се предвидува дека, регионалното интегрирање треба да овозможи олеснување на трговијата помеѓу земјите - членки на интеграцијата без притоа да се зголемат бариерите во трговијата со услуги со земјите што се надвор од интеграцијата. Европската унија е значаен трговски партнер на нашата земја, а во блиска иднина се очекува и Македонија да стане дел од оваа економска интеграција. Тоа нè обврза внимателно да го проучиме логистичкиот сектор на Унијата заради правилно креирање на надворешнотрговска политика во склад со нашиот национален интерес, од една страна, и со целите и развојот на ЕУ, од друга страна.

Европскиот логистички пазар е од големо значење за економијата на ЕУ-27. Се проценува дека, денес логистичкиот сектор е најголемата индустриска гранка во ЕУ-27 чија вкупна вредност во 2008 година достигнала 950 милијарди евра и опфатила повеќе од 14% од БДП. Најголем дел или близу четвртина од пазарот и припаднал на Германија, по која следувале Британија, Франција, Шпанија и Италија со 13%, 12%, и по 9% респективно.⁴²⁷ Логистичкиот пазар на ЕУ-27 е сегментиран на неколку делови од кои најголем дел или близу 40% зазема

⁴²⁷ Сопствени пресметки врз основа на податоците преземени од: Carsten H., *Efficient logistics holds the key to a low-carbon transport future*, Press release, Alliance for European logistics, Brussels, March 2011, p.1, Meyer-Ruhle, O., *Statistical coverage and economic analysis of the logistics sector in the EU (SEALS)*, SEALS Consortium, Basel-Rotterdam-Numberg-Denzlingen, December 2008, p.66 и Bousonville T., *European logistics markets and Saarland's assets for innovation in logistics*, Logistics Summit, Salt Lake City, 01.12.2010, p.4

договорната логистика. Близу половина од активностите според нивната вредност се вршат преку специјализирани логистички оператори. *Најинтересен сегмент за логистичките оператори е токму договорната логистика каде што идентификуваеме најголем пазарен потенцијал за овие деловни субјекти.*

Активностите на европскиот логистички пазар, особено во поморскиот, воздушниот и поштенскиот сообраќај, најчесто ги вршат големите логистички оператори, додека логистиката за организирање испорака на масивни пратки или логистиката во друмскиот транспорт најчесто ја вршат помали и регионални логистички оператори.

11. Истражувањето покажа дека, вредноста на извозот и на увозот и на основните и на споредните логистички услуги на земјите – членки на ЕУ-27 се менува согласно општите економски движења. Најголем дел од структурата на извозот и на увозот на основни логистички услуги ја чинат поморските логистички услуги, по што следуваат основните логистички услуги во копнениот и во воздушниот транспорт. Најголем извозник на овие услуги е Грција, а најголем увозник е Германија, што се должи на високите вредности на извозот и на увозот на основни логистички услуги на овие земји во поморскиот транспорт. Интересно е и тоа што во случајот на Франција, иако има излез на море и меѓународни поморски пристаништа, поголема е вредноста на вкупната размена со основни логистички услуги во воздушниот транспорт отколку во поморскиот транспорт. Друга карактеристика на извозот и на увозот на овие услуги кај земјите членки на ЕУ-27 во анализираниот период е тоа што постои континуиран раст до 2008 година за подоцна да се јават поголеми или помали осцилации.

Најголем дел, пак, од структурата на извозот на споредните логистички услуги ја чинат поморските логистички услуги, по што следат споредните логистички услуги во копнениот и воздушниот транспорт. Во структурата на увозот најголем дел зафаќаат увозот на споредните логистички услуги во копнениот и во поморскиот транспорт, по што со сосема мало учество следи увозот на споредните логистички услуги во воздушниот транспорт. Земјите – членки на ЕУ во анализираниот период повеќе извезуваат отколку што увезуваат споредни логистички услуги. Претходно направената анализа во која не се вклучени останатите споредни и дополнителните логистички услуги, поради тоа што е речиси невозможно да се утврди колкав дел од нивната вредност се однесува на функционирањето на трговските синџири, покажува дека, *62% од вкупната размена со логистички услуги сочинуваат извозот и увозот на споредни*

логистички услуги, додека само 38% отпаѓаат на увозот и на извозот на основни логистички услуги.⁴²⁸ Овој податок само потврдува дека, во структурата на трошоците на финалниот производ поголем дел зазема транспортот на стоките отколку логистичките активности поврзани со транспортот на стоки. Поконкретно, земјите – членки на ЕУ повеќе трошат за транспорт на стоки отколку за логистички услуги за организирање на отпрема и допрема на стоките.

Меѓутоа, ако се анализира структурата на транспортот, интересни сознанија се добиваат за воздушниот транспорт, каде што за разлика од поморскиот, друмскиот и железничкиот превоз, поголеми се трошоците за подготовка на стоката за отпрема отколку самиот транспорт на стоката. Карактеристично, пак, за поморскиот транспорт е тоа што има земји како Грција, кои што имаат поголеми пристаништа за стоков промет и каде најчесто домашни субјекти вршат пристанишни логистички услуги за странски субјекти, меѓутоа самиот превоз на стоките го вршат поморски флоти од странски земји. Останатите земји од ЕУ што имаат излез на море и позначајни и поголеми пристаништа за стоков промет покрај пристанишни услуги, даваат и услуги на превоз на стока. Одредени континентални земји, како на пример Австрија, имаат сопствени поморски флоти што вршат превоз на стоки при што се користат пристанишните услуги на останатите земји на Унијата. Ако се споредат податоците за вредноста на логистичкиот пазар на ЕУ во 2008 година кога изнесувала 950 милијарди евра и за вкупната размена со логистички услуги која во 2008 изнесувала околу 500 милијарди евра се доаѓа до заклучок дека, земјите – членки на Унијата речиси подеднакво користат логистички услуги и од домашни и од странски логистички провајдери.

12. Значењето на логистичкиот сектор за ЕУ ја наметна потребата од зголемување на нивото на либерализација на трговијата со логистички услуги на земјите – членки на ЕУ. Иницијалните чекори за либерализација на трговијата со услуги, вклучително и трговијата со логистички услуги, на мултилатерално ниво се направени во текот на Уругвајската рунда на преговори. Сепак, како што покажаа и анализите, оставен е доста простор за понатамошна либерализација на трговијата со логистички услуги. Токму затоа, во текот на Доха рундата на преговори земјите – членки на СТО поднесуваат нови ревидирани понуди што служат како основа за водење на понатамошните преговори за подигнување на

⁴²⁸ Сопствени пресметки врз основа на податоците од: IMF, *Balance of Payments Statistics Online*, <http://www2.imfstatistics.org/BOP/>, 25.11. 2010,

нивото на либерализација на трговијата со логистички услуги и на трговијата со услуги воопшто. Европската унија како еден од најголемите иницијатори за поголема либерализација на логистичкиот сектор за целите на Доха рундата на преговори, во јуни 2005 поднела нова ревидирана понуда за концесиските листи каде се преземени многу поголеми обврски за либерализација на услужните сектори. Врз основа на понудената поголема либерализација на логистичкиот сектор во рамките на Унијата, земјите – членки можат да бараат од останатите членки на СТО што учествуваат во Доха развојната агенда поголема либерализација на трговијата со логистички услуги што секако води кон намалување на трговските бариери во логистичкиот сектор на глобално ниво.

Ревидираната понуда од Доха развојната агенда повеќе ја либерализира трговијата со логистички услуги во споредба со обврските преземени во концесиските листи на ЕУ како дел од Уругвајската рунда. Најголема разлика се преземените обврски за основните и споредните логистички услуги во поморскиот транспорт во ревидираната понуда, додека преговорите за оваа категорија услуги биле суспендирани во текот на Уругвајската рунда. Членките на Унијата ги либерализирале првиот и вториот начин на давање на овие услуги во поморскиот транспорт, со тоа што сепак за каботажата во поморскиот транспорт постојат одредени рестрикции за третиот и четвртиот начин на давање на услугите.

Според преземените обврски во различните сектори може да се заклучи дека, ЕУ води политика на охрабрување и промовирање на мултимодалниот транспорт на стоки во чии рамки поморскиот транспорт претставува важна алка. Исто така, утврдивме дека, за друмскиот транспорт, железничкиот транспорт и основните логистички услуги во различните модалитети на транспорт, повеќето од постарите членки на Унијата не направиле поголеми отстапувања од претходно преземените обврски. Најголемиот број земји не презеле обврски за првиот, вториот и третиот начин на давање друмски и железнички товарни транспортни услуги. Исто така, за услугите на манипулирање со стоката како дел од основните логистички услуги не се преземени обврски, со исклучок на одредени земји. Првиот и четвртиот начин на давање на услуги на складирање и сместување на стоката не се либерализирале од страна на членките на Унијата, со исклучок на одредени земји.

Ако ги изземеме обврските преземени за првиот и вториот начин на давање на логистички услуги во поморскиот транспорт може да се заклучи дека, ревидираната понуда сепак е прилично рестриktivна и нема поголеми

суштински подобрувања во однос на обврските преземени во Уругвајската рунда. Тоа значи дека, е оставен голем простор за понатамошни преговори за подобрување на условите за размена со логистичките услуги од страна на земјите – членки на ЕУ. Нивото на либерализација секако ќе зависи од понудата и барањата за преземање обврски во овој услужен потсектор во рамките на ГАТС од страна на трговските партнери на ЕУ, кои исто така треба да бидат подготвени да направат отстапки во однос на бариерите што ги поставуваат во трговијата со логистички услуги.

13. Бариерите во трговијата со логистички услуги произлегуваат најчесто од проблемите со инфраструктурата, различните транспортни политики на членките на Унијата и разликите во националните законодавства. Напорите за надминување на овие проблеми резултирале со формирање на Генерален директорат за транспорт од страна на Европската комисија преку чии активности треба да се обезбеди поголема либерализација во овој услужен сектор и постепено формирање на заеднички логистички пазар. Во таа насока, донесени се поголем број директиви и уредби од страна на Комисијата на предлог на Директоратот и тоа во согласност со стратегиите што се однесуваат на развој на логистичкиот сектор усвоени од страна на Генералниот директорат за мобилност и транспорт.

14. ЦЕФТА - 2006 претставува значаен чекор во напорите за економско интегрирање на земјите од регионот на Југоисточна Европа. Создавањето на единствена зона на слободна трговија треба да биде поволно за земјите со мали пазари како што е Македонија. Мошне важно е дека, со овој Договор покрај либерализацијата на трговијата со стоки, за прв пат се отвора простор за зголемена соработка помеѓу земјите – членки и во трговијата со услуги, јавните набавки, инвестициите и заштитата на интелектуалната сопственост, што се третираат како нови трговски прашања во посебно поглавје од договорот. Оваа економска интеграција треба значително да ја раздвижи трговската размена помеѓу членките и да ги зголеми конкурентските предности на земјите во регионот.

Анализата покажа дека, согласно преземените обврски во концесиските листи поднесени во СТО најлиберализиран логистички сектор во ЦЕФТА - 2006 имаат Молдавија и Албанија. Помало ниво на либерализација во однос на преземените обврски имаат Албанија и Хрватска, додека најмалку либерализирана е трговијата со логистички услуги во Македонија. Меѓутоа, ако се направи анализа на фактичката либерализација што ја практикуваат овие земји, може да се заклучи

дека, сите тие спроведуваат поголема либерализација од она што презеле како обврска. Ова значи дека, може без проблем да преземат обврски за повисоко ниво на либерализација во рамките на ЦЕФТА – 2006.

15. Анализирајќи ја трговијата со логистички услуги во ЦЕФТА – 2006 може да се изведе општ заклучок дека, логистичките оператори од земјите – членки најчесто организираат и вршат отпрема, допрема или транзит на стоката по друмски пат. Логистичките оператори од земјите со излез на море, со исклучок на Хрватска, повеќе вршат основни логистички услуги, а помалку поморски превоз на стоки. Најголеми извозници и увозници на логистички услуги во ЦЕФТА 2006 се Хрватска и Србија, што е индикатор за поголемата економска активност на овие земји. Дobar дел од трговијата со логистички услуги всушност се одвива помеѓу земјите членки на ЦЕФТА што секако се должи на развиените економски врски помеѓу овие земји.

16. Резултатите од истражувањата направени од Светската банка за логистичките перформанси на економиите од ЦЕФТА покажаа дека, овој регион недоволно ги искористува потенцијалите на логистичкиот сектор и дека, постои доста простор за подобрување на условите што ги нудат овие земји за логистичките оператори. Индивидуално најдобри логистички перформанси имаат Македонија и Хрватска, додека најслаби се Албанија и Молдавија.

Овие сознанија водат до заклучок дека, и покрај тоа што некои земји, како на пример Македонија, создаваат добри услови за работа на логистичките оператори, сепак нивото на трговијата со овие услуги е под можностите што ги имаат земјите. Може да се рече дека, логистичките оператори од ЦЕФТА - земјите не се доволно конкурентни што можеби се должи на лошата организациска поставеност, нивната не толку конкурентна деловна политика и недостигот на стручна и квалитетна работна сила. Тука на пример, државите можат дополнително да ги поттикнат логистичките оператори да ја подобрат нивната конкурентност со подигнување на нивото на либерализација на четвртиот начин на давање на логистичките услуги, преку водење преговори во рамките на ЦЕФТА. Исто така, во поглед на останатите начини на давање на услуги овие земји можат целосно да ја либерализираат потрошувачката во странство на логистички услуги, како и да ги разгледаат можностите за отстранување на некои од ограничувањата на комерцијалното присуство во смисла на организациските форми на логистичките оператори,

барањата за седиште или државјанство, бројот на даватели на услуги и слично.

17. Резултатите од истражувањето покажаа дека, трговијата со логистички услуги е од големо значење за национална економија на Република Македонија, пред се поради позитивниот биланс во трговијата со овие услуги што земјата го остварува последните 2 години.

Трендот на извозот на основните логистички услуги на Република Македонија пред сè е определен од трендот на извозот на овие услуги во копнениот транспорт. Истражувањето покажа дека, *во последната декада странските субјекти сè повеќе ангажираат домашни логистички оператори за организирање на отпрема или допрема на стоката по копнен пат, односно друмски или со железница, со забелешка дека, последните 2 години после светската економска криза опаѓа побарувачката за овие домашни логистички оператори, најверојатно како резултат на намалената економска активност на странските стопански субјекти во овој период. Најголем дел од дефицитот во трговскиот биланс на основните логистички услуги произлегува од високиот дефицит во поморскиот транспорт, како и од дефицитот во копнениот транспорт.* Позитивно влијание врз билансот од трговијата со основните логистички услуги во последните неколку години имаат услугите во воздушниот транспорт кои единствено забележуваат суфицит. Може да се заклучи дека, *домашните логистички оператори уживаат висока доверба кога станува збор за организирање на испорака на стоката по воздушен пат.*

Дефицитот во размената со споредни логистички услуги до 2008 година се должел на високиот дефицит во размената на услуги во копнениот превоз на стока и услуги во поморскиот транспорт на стоките. Сепак, од 2007 година до денес, состојбата на дефицит во копнениот транспорт на стоките била надмината, што довело до огромно намалување на дефицитот во трговскиот биланс на споредните логистички услуги. Веќе следната година забележително се намалил и дефицитот во трговијата со поморски товарни транспортни услуги што, пак, дополнително придонело до врамнотежување на трговскиот биланс на споредните логистички услуги. Најголем дел од суфицитот во размената со овие услуги во последните две години се должел на понатамошното зголемување на извозот на услуги на превоз на стоката по копнен и поморски пат, од една страна, како и намалувањето на увозот на копнени товарни транспортни услуги, од друга страна. Ова покажува дека, *домашните транспортери, особено во друмскиот транспорт, се повеќе стекнуваат доверба и на домашниот и на странските пазари. Тоа, пак, влијае кон остварување на позитивни економски резултати не само за домашните логистички оператори туку и за домашното стопанство.*

19. Претходните сознанија на некој начин претставуваат и индикатор на степенот на развиеност на македонските логистички оператори. Имајќи го во вид описот на активностите за основните и споредните логистички услуги може да се констатира дека, нашите оператори сепак не се доволно конкурентни во давањето на поголем број на активности што се во врска со спроведување на целиот синџир на набавки. Може да заклучиме дека, *домашните логистички оператори претежно се организирани на ниво на договорна логистика, при што најчесто се ангажираат за вршење на превоз на стоките, што секако значи дека, се уште немаат доволен капацитет за извршување на аутсорсинг и интегрирана логистика.*

20. *Националните концесиски листи на Република Македонија содржат обврски за либерализација на трговијата со логистички услуги што нашата земја мора да ги почитува при креирање на законската рамка со која се регулира логистичкиот сектор како и при правењето на стратегија за подобрување на конкурентноста на логистичкиот сектор.* Преку анализа на хоризонталните и на вертикалните обврски предвидени во концесиски листи за логистичките услуги, согласно Листата на логистички услуги TN/S/W/20, може да се утврди степенот на либерализација на логистичкиот сектор во Македонија.

Согласно хоризонталните обврски, странските логистички оператори можат да даваат логистички услуги по пат на комерцијалното присуство преку основање на трговски друштва, како трговци поединци или преку основање подружници. Претставништвата на странските логистички оператори не можат да тргуваат со логистички услуги. За потребите на сопственото работење, странските логистички оператори регистрирани во нашата земја можат да купуваат згради, но не можат да бидат сопственици на земјиште.

Што се однесува до четвртиот начин на давање услуги (привремениот влез и престој на физички лица), Република Македонија не превзема обврски, освен за влез и привремен престој на физички лица кои се вбројуваат во категоријата интракорпоративни трансфери и бизнис посетители.

Анализата на вертикалните обврски покажа дека, *логистичките услуги во нашата земја се либерализирани до одреден степен, но сè уште постои простор за понатамошна либерализација.* Најлиберализирани се останатите логистички услуги каде што сме презеле обврски дека, нема да воведуваме никакви ограничувања за ниту еден од начините на давање на овие услуги. Поголема либерализација има и кај споредните логистички услуги што не се во врска со транспортот на стоките, додека најмалку либерализирани се споредните логистички услуги што се однесуваат на транспорт на стоки во сите модалитети на транспорт. Овде исклучок е друмскиот

транспорт каде се предвидени обврски за вториот и третиот начин на давање на услугите. Тука треба да се спомене дека, *нашата земја предвидела и исклучок од примената на клаузулата за најповластена нација за земјите со кои сме потпишале или ќе потпишеме договор во врска со услугите во друмскиот транспорт на стоки*. Тоа значи дека, со земјите што сме склучиле договор што ги опфаќа овие видови услуги можеме да договораме и поширока либерализација од онаа што е понудена во концесиските листи, без обврска дополнителната либерализација да ја применуваме и кон останатите земји – членки на СТО. Постои и простор за понатамошна либерализација на трговијата со основни логистички услуги каде што сме презеле обврски единствено за услугите на сместување и складирање и услугите на товарните транспортни агенции. Во националните концесиски листи воопшто не сме ги предвиделе услугите на манипулација со товарот и другите логистички услуги што се дел од основните логистички услуги.

21. *Прегледот на правните норми со кои се регулира трговијата со логистички услуги во Република Македонија покажа дека, оваа материја во голема мера е покриена со законски и подзаконски акти, како и со трговски узанси и обичаи*. Важно е тоа што со овие одредби нашата земја не отстапува од преземените обврски во СТО за либерализација на трговијата со логистички услуги. Секако, нашата земја го задржала правото да воведува одредени ограничувања за одредени логистички услуги во националните концесиски листи со што се остава можност за евентуално понатамошно менување на законската регулатива и зголемување или намалување на рестрикциите во логистичкиот сектор. Како што може да се види од понудените законски решенија, важно е тоа што *нашата земја води сметка за подигнување на нивото на либерализација на трговијата со логистички услуги, односно не предвидела ограничувања за давањето на одредени логистички услуги за кои во националните концесиски листи не презела никакви обврски*. Сето тоа придонесува за подобрување на конкурентноста на нашата национална економија во логистичкиот сектор.

22. Основна разлика во однос на обврските што се преземени во логистичкиот сектор помеѓу ЕУ и Македонија е тоа што нашата земја не предвидува обврски за овие услуги во поморскиот транспорт, заради тоа што нема излез на море. Исто така, постојат диспропорции во однос на преземените обврски за услугите за сместување и складирање во различните модалитети на транспорт, како и на обврските за либерализација на трговијата со шпедитерски и инспекциски услуги, што секако треба да се усогласат со ЕУ.

Истражувањето покажа дека, според преземените обврски Македонија има повисоко ниво на либерализација на споредните логистички услуги од земјите членки на ЕУ, што пак не наметнува никаква потреба за усогласување. Единствено можеме, доколку доставиме нова понуда за националните концесиски листи да вклучиме услуги на меѓународен камионски превоз на стока што до сега не е предвидено во нашата листа.

23. Покрај трговијата со логистички услуги, постојат и други индикатори за определување на значењето на трговската логистика за нашата национална економија, како што се: количината и видовите превезени стоки во различните модалитети на транспорт, учеството на логистичките услуги во БДП на земјата, бројот на деловни субјекти што вршат трговска логистика, бројот на вработени и примањата во логистичкиот сектор и сл. Направените пресметки покажаа дека количината на превезени стоки во Македонија, во 2009 година е повисока за околу 28% во однос на 2005 година. Овој пораст се должи пред сè на зголемување на количината на стоки што се пренесува во патниот транспорт. Пресметките покажуваат дека, дури 87% од вкупната количина превезени стоки во 2009 година се во друмскиот транспорт, додека со железница и по воздушен пат се превезуваат 8% и 5% респективно.⁴²⁹

Најголема количина во друмскиот превоз се пренесува од рударската индустрија како: метални руди и други производи на рударството; други неметални производи; прехранбени производи, пијалаци и тутунски производи; кокс и производи од нафта; основни метали; произведени метални производи; секундарни суровини и сл.⁴³⁰ Сите овие производи имаат значајно учество во структурата на вкупната надворешнотрговска размена на нашата земја. Според ова истражување, друмскиот транспорт на стоки има големо значење за домашната економија и влијае на конкурентноста на домашните субјекти и производи на странските пазари. Меѓутоа, тоа покажува дека Македонија недоволно го користи потенцијалот на железничкиот и воздушниот сообраќај и дека, во иднина мора да води сметка да се подобри конкурентноста на логистичките оператори во овие модалитети на транспорт со што би се стимулирал и извозот на стоки.

Ако направиме споредба на движењата на количината на стоки што се превезува и вредноста на нето – тонските километри, од една страна, и бруто

⁴²⁹ Сопствени пресметки врз основа на табела 46

⁴³⁰ Види табела 47

додадената вредност во различните модалитети на транспорт, од друга страна, се забележува дека, количината на превезени стоки од 2006 до 2008 се намалува заедно со вкупната вредност на тон – километрите, додека бруто додадената вредност се зголемува. Тоа не води до заклучок дека, *цената на транспортните услуги во овој период се зголемила. Тоа влијание и врз трговијата со логистички услуги, а со тоа и врз конкурентноста на домашните производи што се продаваат на странските пазари како и на странските производи што се продаваат на домашниот пазар.*

24. *Логистичките услуги имаат забележително учество во БДП на нашата земја. Проценките покажаа дека, нивното учество изнесува околу 4%-6% во БДП на Република Македонија. Ако се спореди динамиката на бруто – додадената вредност на основните и споредните логистички услуги со нивниот извоз ќе забележиме дека, постои поклопување во движењата. Тоа води до интересна констатација дека, вредноста на овие услуги зависи од тоа колку странските субјекти ги ангажираат домашните логистички оператори. Според резултатите од истражувањето, учеството на логистичките услуги во БДП на Република Македонија е за два до три пати помало од учество на логистичките услуги во светскиот БДП. Тоа дополнително покажува дека постои неискористен потенцијал за дополнителен развој на логистичкиот сектор во нашата националната економија.*

25. *Пресметките покажаа дека, во нашата земја, во услужните дејности за кои со сигурност може да се каже дека, се дел од логистичкиот сектор, има вкупно 20959 вработени во 2010 година што е близу 5% од вкупниот број вработени.⁴³¹ Мора да се земе во вид дека, во различните модалитети на транспорт не сите вработени се во деловни субјекти што се регистрирани за вршење на превоз на стоки, туку и во претпријатија што вршат превоз на патници. Исто така, во другите услужни потсектори постојат вработени што директно или индиректно се вклучени во активностите што се дел од трговската логистика. Затоа, многу е тешко да се утврди вкупниот број лица што се ангажирани од страна на логистичките оператори, но секако констатиравме дека, не смее да се занемари бројот на лица што професионално се занимаваат со давање на услуги од областа на трговската логистика.*

⁴³¹ Сопствени пресметки врз основа на податоците преземени од ДЗС, *Вработени и нето плати, состојба октомври 2010, 2.4.11.05/68*, ДЗС, Скопје, јуни 2011, стр. 9

26. Што се однесува до износот на бруто и нето платите што ги земаат вработените во деловните субјекти од областа на трговската логистика се забележува дека, најдобро платени се вработените во воздушниот транспорт чија просечна месечна бруто и нето плата по вработен е дури 149% повисока од просечната месечна бруто и нето плата во земјата. По нив следат вработените во деловните субјекти што вршат основни логистички услуги чија просечна месечна бруто и нето плата по вработен е за околу 41% повисока од просечната месечна бруто и нето плата во земјата. Иако вработува најмногу лица во логистичкиот услужен сектор, сепак, најслабо се платени вработените во копнениот транспорт каде што просечната месечна бруто и нето плата е помала за околу 10% од просечната бруто и нето плата во Македонија.⁴³² *Податоците покажуваат дека, вработените во логистичкиот услужен потсектор, особено во оние логистички оператори што даваат основни логистички услуги и вработените во воздушниот транспорт се едни од најплатените во Македонија, со што овој услужен потсектор е еден од поатрактивните за работа во нашата земја.*

27. На крај, согласно претходно идентификуваните сознанија и резултати, може да се дадат препораки за подобрување на националната конкурентност во трговијата со логистички услуги со што би се подобриле перформансите на домашните логистички оператори и би се стимулирала работата на деловните субјекти во домашното стопанство. Така, користите за националната економија може да се зголемат преку:

- Создавање услови за креирање логистички центри, што би значело дополнителни реформи во Царината со цел да се овозможи царинење на стоки без присуство на цариник, односно преку давање одобренија за овластен економски оператор. На овој начин, домашните логистички оператори ќе станат поконкурентни во давањето на основни логистички услуги, особено во копнениот транспорт. Тоа ќе ја намали зависноста на домашните субјекти од странските логистички оператори и ќе придонесе кон намалување на дефицитот во трговијата со основните логистички услуги;
- Поголема либерализација на вториот, третиот и четвртиот начин на давање на услугите со што ќе може да се разменуваат капитал, знаење, техники на работење итн. во логистичкиот услужен потсектор;

⁴³² Сопствени пресметки врз основа на податоците од табела 48

- Изградба на друмската и железничката инфраструктура од коридорот VIII што ќе овозможи поврзување со пристаништата во Бургас и Лом во Бугарија и Драч во Албанија. Позитивните искуства од подобрувањето на инфраструктурата во воздушниот сообраќај во последните 2 годни покажаа дека домашните логистичките оператори се поконкуретни особено во давањето основни логистички услуги во воздушниот транспорт со што позитивно се вилјае на билансот на плаќања во земјата. Според тоа, подобрената инфраструктура во копнениот транспорт и создавањето на логистички центри треба да овозможат повисок степен на обезбедување на логистички услуги од страна на домашните логистички оператори на ниво на аутсорсинг и интегрирана логистика;
- Реформи во железничкиот транспорт и укинување на одредени технички бариери што спречуваат странски компании да вршат железнички транспорт во нашата земја;
- Вклучување Македонските железници во железнички систем Карго 10.
- Разгледување на опцијата за создавање на сопствена флота со што ќе се намали увозот и ќе се зголеми извозот на поморските транспортни услуги;
- Намалување на цената за добивање на ЦЕМТ дозволата за македонските логистички оператори заради подобрување на конкурентноста;
- Преструктурирање и развивање на деловната политика на домашните логистички оператори и зголемување на бројот на обучени лица што ќе работат во логистичкиот сектор;
- Поактивно вклучување во преговорите за либерализација на трговијата со логистички услуги во рамки на СТО и ЦЕФТА 2006 со цел да се искористи повисокото ниво на либерализација во законските одредби во споредба со преземените обврски во ГАТС, со што би се побарале поголеми отстапки особено од земјите во регионот.

Така, се создаваат услови за свртување на вниманието кон подобрување на трговската логистика како дејност која би можела да го поттикне целокупниот стопански развој. Македонија, како мала национална економија чиј развој е условен од нејзината отвореност за меѓународна трговска соработка, преку подобрување на условите за трговија со логистички услуги може да ја подобри сопствената конкурентност на странските пазари и да го подигне севкупниот национален развој.

28. Резултатите од истражувањето помогнаа да се утврдат современите трендови во логистичките услуги и да се согледаат актуелните состојби во работењето на логистичките оператори, како општо, така посебно и во нашата земја. Во овој труд, на научен начин се анализира трговијата со логистички услуги со што се изведени сознанија за вредноста, структурата, значењето и користите на глобално, регионално и национално ниво. Друг значаен придонес е тоа што се идентификуваат и интерпретираат различните видови бариери што можат да се појават при трговијата со логистички услуги.

Од особено значење се ексклузивните сознанија за степенот на либерализација на трговијата со логистички услуги согласно обврските што ги преземаат земјите во концесиските листи што ги поднесуваат во СТО. Добиените резултати од истражувањето помогнаа да се утврди потребата за имплементирање на логистичките услуги како посебна категорија во Листата на услуги на СТО. Во трудот се изнесени сознанија за постигнатиот напредок во либерализацијата на трговијата со логистичките услуги во рамките на Доха агендата и идентификувани се можностите од зголемувањето на либерализацијата за Македонија доколку поактивно се вклучи во преговорите. Добиените резултатите може да помогнат во креирање на стратегија за водење преговори за подигнувањето на нивото на либерализација и во рамките на ЦЕФТА - 2006

Овој труд треба да придонесе кон воспоставување правилна терминологија што ќе се користи во понатамошните истражувања на трговската логистика. Значењето е уште поголемо ако се има предвид дека во македонското јазично подрачје не постојат стручни и научни трудови што ја третираат трговијата со логистички услуги и значењето на логистичкиот сектор за развојот на националната економија.

Исто така, ова истражување треба да помогне за подигнувањето на свеста на сите субјекти кои на директен или на индиректен начин се вклучени во меѓународната размена, а приложените сознанија и резултати треба да бидат искористени за подобрување на општата состојба на националната економија.

КОРИСТЕНА ЛИТЕРАТУРА

1. Ademi Melaim, „Corridor VIII Conference Address“, *Corridor 8: General Status and Perspectives, The Railway System*, Tirana May 2005
2. Adlung R., Carzaniga A., „MFN Exemptions Under the General Agreement on Trade in Services: Grandfathers Striving for Immortality“, *Journal of International Economic Law, Vol. 12, Issue 2*, Oxford University Press, Oxford, 2009
3. Andrijanic I., Arzek Z., Prebezac D., Zelenika D., *Transportno i speditersko poslovanje*, Mikrorad DOO и Ekonomski fakultet, Zagreb, 2001
4. APEC, *The effects of non-tariff measures and trade facilitation*, Committee on trade and investment, 2005
5. Arzek Z., *Transport i osiguranje*, Mikrorad DOO и Ekonomski fakultet, Zagreb, 1995
6. Asia-Pacific Research and Training Network on Trade, *Trade facilitation beyond the multilateral trade negotiations: regional practices, customs valuation and other emerging issues*, UNDP, New York, 2007
7. Athens University of Economics and Business: *An Introduction to Services Marketing*, online edition, <http://www.aueb.gr/users/esaopa/courses/part2.pdf>, 25.08.2010
8. Bayles D., *E-Logistics and E-fulfilment: Beyond the "Buy" Button*, UNCTAD Regional High-Level Workshop, Electronic Commerce and ICT for Central America and the Caribbean, Curaçao, 25-27 June 2002
9. Bello, W., „*The multiple crisis of globalization*“, Geneva, 2001
10. BIMCO/ISF Manpower 2005 Update, *The Worldwide demand for and supply of seafarers*, Warwick Institute for Employment Research (IER), December 2005.
11. Bousonville T., *European logistics markets and Saarland's assets for innovation in logistics*, Logistics Summit, Salt Lake City, 01.12.2010
12. Biljan J., Trajkov A., „Risk Management and Customs Performance Improvements: The Case of the Republic of Macedonia“, XI International Conference *Services sector in terms of changing environment*, Ohrid, 27-29 October, 2011

13. CARANA Corporation *The Role of Transportation and Logistics in International Trade: The Developing Country Context*, CARANA Corporation, Washington D.C. D.C. September 2003
14. Carsten H., *Efficient logistics holds the key to a low-carbon transport future*, Press release, Alliance for European logistics, Brussels, March 2011
15. Cherkaoui S., *Global logistics and international trade*, Seminar on Transportation Industry, Sacramento, California, USA, 20 April 2006
16. Commission of the European Communities, *Communication from the Commission—The EU's freight transport agenda: Boosting the efficiency, integration and sustainability of freight transport in Europe*, SEC(2007) 1351, EU, Brussels, 2007
17. Commission of the European Communities, *Freight Transport Logistic Action Plan*, EU, Brussels, 18.10.2007
18. Commission of the European Communities, *White Paper: European Transport Policy 2010: time do decide*, EU, Brussels, 12.09.2001
19. Commission of the European Communities, *White Paper: Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*, EU, Brussels, 28.03.2011
20. Containerisation International, *Yearbook 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010*
21. Crowley, M., *An introduction to the WTO and GATT, Economic perspectives*, Federal Reserve Bank of Chicago, 2003
22. Deepen J., *Logistics Outsourcing Relationships*, Physica-Verlag, New York, 2007
23. Department of Foreign Affairs and Trade, Article XXI: EC notification regarding proposed modifications to the services schedules of commitments of the EC-25, Bulgaria and Romania to reflect the expansion of the European Union, Australian Government, online edition:
http://www.dfat.gov.au/trade/negotiations/services/wto_article_XXI_update.html, 15.05.2011
24. EC, Maritime transport, internal market - Free access to ocean trade, online edition: http://ec.europa.eu/transport/maritime/internal_market/access_en.htm, 25.05.2011
25. ECORYS ICS Consortium, Potentials for the Liberalization of Trade in Services Among CEFTA 2006 Parties, Identifying Opportunities, Gains, and Foundations for the Launching of Negotiations, Human Dynamics, Sofia, 02.11.2010

26. ESPO, European Sea Ports Organizations Statistics, online edition: http://www.espo.be/images/stories/statistics/espo_itmma_portstatistics2010.pdf, 25.05.2011
27. EU, "Council Regulation (EEC) No 881/92 of 26 March 1992 on access to the market in the carriage of goods by road within the Community to or from the territory of a Member State or passing across the territory of one or more Member States", *Official Journal of the European Union L 095*, 09/04/1992
28. EU, "Regulation (Ec) No 1072/2009 Of The European Parliament And Of The Council", *Official Journal of the European Union*, 14.11.2009
29. European Commission, Policy effectiveness of Rail - EU policy and its impact on the rail system, European Communities, 2006
30. European Parliament, Congestion charges and road-pricing supported by the European Parliament, online edition: http://www.europarl.europa.eu/news/expert/infopress_page/062-23418-070-03-11-91020080307IPR23284-10-03-2008-2008-false/default_en.htm, 11.03.2008
31. FIATA secretariat, *Doc. CL04/06 - Freight Forwarders adopt an official description of "freight forwarding and logistics services"*, FIATA, Glattbrugg, Switzerland, 2004
32. Font, X., Standards for sustainable tourism for the purpose of multilateral trade negotiations, Leeds University, UK, 2002
33. Fritz, T., ГАТC: Public services under pressure to liberalize, Heinrich Boell Foundation, Berlin 2003
34. Georgia Institute of Technology, The state of logistics outsourcing in 2008, 13th Annual Study, Capgemini US LLC, Atlanta, Georgia 2008
35. GFP - The World Bank Group, Trade Logistic: Practical Measures, June 2005
36. Goh E., Khai S., A supply chain practice where one or more logistic functions of a firm are outsourced. Explanation of 3rd Party Logistics (3pl), 12 Manage, online edition: http://www.12manage.com/methods_3rd_party_logistics.html, 15.11.2010
37. Grabara J., „Outsourcing in reverse logistics“, *Annales Universitatis Apulensis Series Oeconomica*, Nr.9 /2007, volume 2, University of Alba Ilulia, Alba Ilulia, 2007
38. Grainger A., Customs and International Supply Chains, Focus, 2000
39. Grainger A., Globalisation – implications for Supply Chains, Focus, 2000
40. Grainger A., Supply Chain Management and Regulatory Controls: a Case for Trade Facilitation, Logistics Research Network Conference Proceedings, 2003

41. Grainger A., Supply Chain Security: adding to an already complex operational and institutional environment, 2nd PICARD Conference. World Customs Organisation, Brussels, 2007
42. Hamanaka S., Services Liberalization: Global and Regional Perspectives, Asian Development Bank, 2008
43. Hamanaka S., The Building Block versus Stumbling Block Debate of Regionalism: From the Perspective of Service Trade Liberalization in Asia, Asian Development Bank, 2009
44. Handjiski B., Šestovic L., Barriers to trade in services in CEFTA region, The World Bank, Washington D.C., 2010
45. Handszuk H., Assessing liberalization and implementing the FATC in the tourism sector, Madrid, 2004
46. Hasselman C., The domestic politics of attracting FDI: projecting policy signals and assessing their impact, Department of political science, Washington University in St. Louis, April 2000
47. Hausman Warren H, Hau L. Lee and Uma Subramanian, Global Logistics Indicators, Supply Chain Metrics, and Bilateral Trade Patterns, Stanford University and World Bank, 2005.
48. High Level Group, Networks for peace and development, Extension of the major trans-European transport axes to the neighboring countries and region, European Commission, Brussels, November 2005
49. Hinkelman E.G., Dictionary of international trade, 8th Edition, World Trade Press, Brno, 2008
50. HN Psaraftis, "EU Ports Policy: Where do we Go from here?", *Maritime Economics & Logistics No 7 - 2005*, Palgrave Macmillan Ltd, UK, 2005
51. Hoekman B., *The next round of services negotiations: identifying priorities and options*, Review, Federal Reserve Bank of St. Louis, July/August 2000
52. Hoffman, K., "Just What is a 4PL Anyway?", *Global Logistics & Supply Chain Strategies*, August 01, 2000,
<http://www.supplychainbrain.com/content/logistictransportation/third-party-logistics/single-article-page/article/just-what-is-a-4pl-anyway/>, 18.09.2010
53. Hollweg C., Wong M-H., *Measuring regulatory restrictions in logistic services*, ERIA, Jakarta Pusat, 2009
54. HŽ Holding, *Cargo 10 Company funded*, HZ, online edition:
<http://www.hznet.hr/cargo10-company-founded>, last accessed on: 18.11.2011

55. ICRIER, *Logistics Services under Indo-EU TIA*, Indian council for research on international economic relations, ICRIER, New Delhi, 2008
56. IMF, *Balance of Payment Manual*, IMF, Washington, fifth edition, 2007
57. IMF, *Balance of Payments Statistics Online*, <http://www2.imfstatistics.org/BOP/>, 25.05.2011
58. IMF, *Balance of Payments Statistics*, online edition: <http://elibrary-data.imf.org/QueryBuilder.aspx?s=321&key=1445284>, 01.11.2011
59. Industry Canada, „Logistics and Supply Chain Management, Overview and Prospects“, *Sector Competitiveness Frameworks Series*, Industry Canada, Ottawa, 2000
60. Inter-Secretariat Working Group on National Account, *System of National Accounts 1993*, UN, EUROSTAT, IMF, OECD, WB, Brussels/Luxembourg, New York, Paris, Washington, D.C., 1993
61. INTRACEN, *Information on services trade*, online edition, <http://www.intracen.org/serviceexport/services.htm> , 15.08.2010
62. Jean-François, Arvis Monica, Alina Mustra, John Panzer, Lauri Ojala, Tapio Naula, *Connecting to compete, Trade Logistic in the global economy, The Logistic Performance Index and Its Indicators“* 2007
63. Kathuria S., *Western Balkan Integration ant the EU – An agenda for trade and growth*, The World Bank, Washington D.C., 2008
64. Kilibarda dr M., *Špedicija i agencijsko poslovanje*, Saobraćajni fakultet, Beograd, 2007
65. Kommerskolletium, National Board of Trade, *Supply chain security initiatives: A trade facilitation perspective*, Sweden, 2008
66. Kommerskolletium, National Board of Trade, *Trade Facilitation from a Developing Country Perspective*, Sweden, 2003
67. Krajewski M., *Public services and the scope of the ГАТC, Research paper, Centre for international environmental law (CIEL)*, Geneva, May/2001
68. Kujava B., *An investigation into logistics outsourcing practices, trends and issues within the manufacturing sector in South Afrika*, Johannesburg, 2003
69. Kwa A., *A new round by name spells disaster for the South*, Geneva, 2001
70. Kwa A., *Power politics in the WTO*, University of Bangkok, Thailand, second edition, Jan/2003
71. Langley PhD J., Capgemini US LLC, *The state of logistics Outsourcing (annual reports)*, 1998 - 2010

72. Lehmann Alexander, Natalia T. Tamirisa and Jaroslaw Wieczorek, *International Trade in Services: Implications for the IMF*, IMF Policy Discussion Paper, December 2003.
73. Lida K., *Strengthening regulatory transparency: insights for the GATS from the regulatory reform country reviews*, OECD, 2001
74. Lida K., *Transparency in domestic regulation: prior consultation*, OECD, 2001
75. Lyons P. K., *Transport policies of the European Union*, online edition: <http://www.pikle.co.uk/eci/TransCont.html>, January 2000
76. Mashayekhi M., Julsaint Kidane M., *Managing the request-offer negotiations under the GATS: logistics services*, UNCTAD Secretariat, 2006
77. Matear S., Gray B., Garrett T., Deans K. „Moderating Effects of Service Characteristics on the Sources of Competitive Advantage - Positional Advantage Relationship“, *Visionary Marketing for the 21st Century: Facing the Challenge*, ANZMAC, 2000
78. McKinnon, M., *Liberalising trade in services: a new consultation on the WTO/GATC negotiations*, London, 2002
79. Meyer-Ruhle, O., *Statistical coverage and economic analysis of the logistics sector in the EU (SEALS)*, SEALS Consortium, Basel-Rotterdam-Numberg-Denzlingen, December 2008
80. Monsalve, C., *Tracks of Opportunity in the Making: Railway Reform in South East Europe and Turkey*, World Bank, Washington D.C., 2011
81. Morris, R., *The scheduling of economic needs test in the GATC: an overview*, OECD, 2001
82. Nielson, J., *Using cluster approaches to specific commitments for interdependent services*, OECD, 2001
83. OECD, *Investment Reform Index 2010, Monitoring policies and institutions for direct investment in South East Europe*, OECD, Paris, 23.03.2010
84. OECD, *Logistics and Time as a Trade Barrier*, OECD Trade Policy working paper no.35, Paris, 2006
85. OECD, *Trade Facilitation Principles in GATT Articles V, VIII and X: Reflections on Possible Implementation Approaches*, Document TD/TC/WP(2003)12/FINAL, OECD, Paris, 2003
86. OECD, *Transparency and Simplification Approaches to Border Procedures: Reflections on the Implementation of GATT Article X – Related Proposals in Selected Countries*, Document TD/TC/WP(2002)36/FINAL, OECD, Paris, 2002

87. OECD, *Transparency and Simplification Approaches to Border Procedures: Reflections on the Implementation of GATT Article VIII – Related Proposals in Selected Countries*, Document TD/TC/WP(2002)50/FINAL, OECD, Paris, 2002
88. OECD, *Transparency and Simplification Approaches to Border Procedures: Reflections on the Implementation of GATT Article V – Related Proposals in Selected Countries*, Document TD/TC/WP(2002)51/FINAL, OECD, Paris, 2002
89. Olievski V., *Railway Reform in South East Europe and Turkey: On the Right Track?*, World Bank, Washington D.C., 2011
90. Parashkevova L., *Logistics Outsourcing – A means of assuring the competitive advantage for an organization*, Vadyba/Management, 2007
91. Regan A. and Song J., *An Industry in Transition: Third Party Logistics in the Information Age*, Paper No. 01-3352, Transportation Research Board 80th Annual Meeting, Washington D.C., January 2001
92. RevLog, *What is reverse logistics*, web site of Reverse Logistics:
<http://www.fbk.eur.nl/OZ/REVLOG/Introducton.htm>, 14.08.2010
93. Roy M., *Trade in services: a roadmap to GATS MFN exemption*, OECD, Paris, 2001
94. Scott, J.J., *Toward WTO 2000: A Seattle odyssey, Review*, Federal Reserve Bank of St. Louis, July/August 2000
95. Sensagent online dictionary, <http://others.sensagent.com/logistika/hr-hr/>, 25.08.2010
96. SH&E Limited., *Study on the quality and efficiency of ground handling services at EU airports as a result of the implementation of Council Directive 96/67/EC*, SH&E International Air transport consultancy, London, 2002
97. Sowinski L., *Taking Advantage of expanding 3PL services*, 2007
98. Stojilovska A., *Scanning Macedonia's performance under the European Commission's progress report's chapter 21: A race with obstacles? – Part I*, Analytica, Skopje, January 2011
99. Straube F., Ma S., Bohn M., *Internationalisation of logistic systems*, Springer, 2008
100. Sutherland J., „Logistics from historical perspective“, *Introduction to Logistics Engineering*, CRC Press, Taylor & Francis Group, Boca Raton, 2009
101. Swedish trade procedure council SWEPRO, *Trade facilitation – Impacts and potential gains*, SWEPRO, August 2002
102. Tanamika S., *Role of service marketing*, Rai Business School, Delhi, 2010

103. The European Commission's Directorate-General for Mobility and Transport, *Mission of the Directorate-General for Mobility and Transport*, online edition: http://ec.europa.eu/dgs/transport/doc/2010_05_move_mission_statements.pdf, 18.07.2011
104. Thompson, R., *Consolidated list of cross-sectorial and sector-specific barriers*, OECD, Paris, 2001
105. Thompson, R., *Cross-cutting approaches to multilateral services negotiations*, OECD, Paris, 2001
106. Trajkov A., Biljan J., "Barriers to International Trade of Logistic Services", Eighth Anniversary International Conference *Logistics In The Changing World (Theory, Practice, Education)*, University of National and World Economy, Department of Business Logistics, Centre for Logistics Research and Training, Sofia, Bulgaria, 18.11.2011
107. Trajkov A., Biljan J., "Logistic Services Trade Balance as Indicator of Macedonian Logistic Industry Potential", XI International Conference *Services sector in terms of changing environment*, Ohrid, 27-29 October, 2011
108. Trajkov A., Sekulovska M., „The Role of Trade Logistic in Trade Facilitation“, 7-th scientific conference *Logistics In The Changing World*, University of national and world economy, Sofia, Bulgaria, 2008
109. UN Economic Commission for Europe, *Facilitation Measures Related to International Trade Procedures*, New York and Geneva, 2001
110. UNCTAD, "E-logistics: Delivering the Goods in E-commerce", *E-Commerce and Development Report*, New York, Geneva, 2001
111. UNCTAD, *Advanced training tools for negotiations on trade in services, Commercial diplomacy programme*, Geneva, Jan/2002
112. UNCTAD, *E-commerce and Development Report*, UNCTAD, New York and Geneva, 2001
113. UNCTAD, *Managing the Request- Offer Negotiations under the GATS: Logistics Services*, Joint OECD-UNCTAD Workshop on Trade in Services, 27 June 2006
114. UNCTAD, *Negotiations on Transport and Logistic Services: Issues to consider*, UNCTAD/SDTE/TLB/2005/3, Geneva, 2006
115. UNCTAD, *Problems of and potential for the application of current trade facilitation measure TD/B/COM.3/EM.17/2*, UNCTAD, Geneva, 2002

116. UNCTAD, *Problems of and potential for the application of current trade facilitation measures*, TD/B/COM.3/EM.17/2, 2002
117. UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2005*, UNCTAD, Geneva, 2005
118. UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2007*, UNCTAD, Geneva, 2007
119. UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2008*, UNCTAD, Geneva, 2008.
120. UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2009*, UNCTAD, Geneva, 2009
121. UNCTAD, *Towards a New Trade "Marshall Plan" for Least Developed Countries*, Geneva, 2005
122. UNCTAD, *Trade and development aspects of logistics services*, TD/B/COM.1/AHM.1/2, UNCTAD, Geneva, 2006
123. UNCTAD, *Trade and Development Index*, UNCTAD, Geneva, 2005.
124. UNCTAD, *Trade in Services and Development Implications*, TD/B/COM.1/71, UNCTAD, Geneva, January 2005.
125. UNCTAD, *Trade Logistic and Global Values Chains*, TD/B/COM.3/84, UNCTAD, Geneva, 2008
126. UNCTAD: *World Investment Report*, (2004 – 2009)
127. United Nations, *Central Product Classification Ver. 1.1*, online edition, <http://unstats.un.org/unsd/cr/registry/regcst.asp?Cl=16>, 10.02.2011
128. United Nations, *International Standard Industrial Classification of All Economic Activities, Rev.3*, online edition, <http://unstats.un.org/unsd/cr/registry/regcst.asp?Cl=2>, 10.02.2011
129. United Nations, *Logistics Sector Developments: Planning Models for Enterprises and Logistics Clusters*, ESCAP, 2007
130. United Nations, *Manual on statistics of International trade in services*, UN, EC, IMF, OECD, UNCTAD, WTO, Geneva, Luxembourg, New York, Paris, Washington, D.C., 2002
131. United States International Trade Commission, *Logistics Services: An Overview of the Global Market and Potential Effects of Removing Trade Impediments*, May 2005.
132. USA International trade commission, *Logistic services, Investigation*, USITC Publication 3770, 2005
133. USITC, *Logistic services: An Overview of the Global Market and Potential Effects of Removing Trade Impediments, Investigation No. 332—463*, Publication 3770, USITC, Washington D.C., 2005

134. Wolak R., Kalafatis S., Harris P., „An Investigation Into Four Characteristics of Services“, *Journal of Empirical Generalisations in Marketing Science*, Vol.3, online edition, <http://www.empgens.com>, 1998
135. Wood D., Barone A., Murohy P., Wardlow D., *International logistics.*, AMACOM, 2002
136. Woodroffe, J., *GATS: a disservice to the poor*, World development movement, London, Jan/2002
137. World Bank Group, *Doing Business 2011*, World Bank, Washington D.C., 2011
138. World Bank Group, *Investing Across Borders 2010*, World Bank, Washington D.C., 2010
139. World Customs Organization, *Framework of standards to secure and facilitate global trade*, 2005
140. World News, *Services economics*, [http://wn.com/service_\(economics\)](http://wn.com/service_(economics)), 23.08.2010
141. WTO, “General Agreement on Trade in Services”, *Anex on air transport services*, paragraph 2 (a,b), online edition: <http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gats.pdf>, 1994
142. WTO, “General Agreement on Trade in Services”, *Anex on article II exemptions*, paragraph 3 and paragraph 6, online edition: <http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gats.pdf>, 1994
143. WTO, *Accession of Montenegro, Draft Schedule of Specific Commitments in Services*, WT/ACC/SPEC/CGR5, WTO, Geneva, 10 December 2008
144. WTO, *Albania - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/131, WTO, Geneva, 22 November 2000
145. WTO, *Australia - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/6, WTO, Geneva, 15 April 1994
146. WTO, *Benin - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/11, WTO, Geneva, 15 April 1994
147. WTO, *Brazil - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/13, WTO, Geneva, 15 April 1994
148. WTO, *Canada - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/16, WTO, Geneva, 15 April 1994
149. WTO, *Cape Verde - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/145, WTO, Geneva, 16 February 2009

150. WTO, *China - Schedule of specific commitments, GATS/SC/19*, WTO, Geneva, 15 April 1994
151. WTO, *Communication from Australia; Hong Kong, China; Liechtenstein; Mauritius; New Zealand; Nicaragua; Switzerland and the Separate Customs Territory of Taiwan, Penghu, Kinmen and Matsu, Logistics services, TN/S/W/20*, WTO, Geneva, 25 June 2004.
152. WTO, *Communication from Hong Kong, China, Logistics and related services, S/CSS/W/68*, WTO, Geneva, 28 March 2001
153. WTO, *Communication from New Zealand, Negotiating Proposal for Air Transport Services, S/CSS/W/92*, WTO, Geneva, 26 June 2001
154. WTO, *Communication from New Zealand, Negotiating Proposal for consulting Service, S/CSS/W/116*, WTO, Geneva, 6 November 2001
155. WTO, *Communication from Switzerland, GATS 2000: Services Auxiliary to All Modes of Transport, S/CSS/W/68*, WTO, Geneva, 4 May 2001
156. WTO, *Communication from Switzerland, GATS 2000: Services Auxiliary to All Modes of Transport, S/CSS/W/78*, WTO, Geneva, 4 May 2001
157. WTO, *Communication from the European Communities and their Member States, GATS 2000: Transport Services, S/CSS/W/41*, WTO, Geneva, 22 December 2000
158. WTO, *Communication from the United States, Express Delivery Services, S/CSS/W/26*, WTO, Geneva 18 December 2000
159. WTO, *Communication from United States, Distribution services, S/CSS/W/22*, WTO, Geneva, 2000
160. WTO, *Computer and Related Services - Background Note by the Secretariat, S/C/W/300*, WTO, Geneva, 22 June 2009
161. WTO, *Croatia - Schedule of specific commitments, GATS/SC/130*, WTO, Geneva, 22 December 2000
162. WTO, *Decision on Maritime Transport Services, Adopted by the Council for Trade in Services, S/L/2428*, WTO, June 1996
163. WTO, *Determining "likeness" under the GATS: Squaring the circle?*, Staff Working Paper ERSD-2006-08, WTO, Geneva, 2006
164. WTO, *Egypt's National Experience Concerning Measures Related to Articles V, VIII and X of GATT 1994: Future Needs and Priorities*, National Experience Paper: Egypt TN/TF/W/75

165. WTO, *Elements required for the completion of the services negotiations*, Council for trade in services, JOB(08)/79, 17 July 2008
166. WTO, *European Communities and their member states - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/31, WTO, Geneva, 15 April 1994
167. WTO, *General Agreement on Tariffs and Trade (GATT 1947)*, online edition: <http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gatt.pdf>, 1994
168. WTO, *General Agreement on Trade in Services*, online edition: <http://www.worldtradelaw.net/uragreements/gats.pdf>, 1994
169. WTO, *Georgia - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/129, WTO, Geneva, 20 December 2000
170. WTO, *Ghana - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/35, WTO, Geneva, 15 April 1994
171. WTO, *Guidelines and Procedures for the Negotiations on Trade in Services*, S/L/93, WTO, Geneva, 2001
172. WTO, *Guidelines for Scheduling Commitments Concerning Postal and Courier Services, Including Express Delivery, EC; Hong Kong, China; Japan; New Zealand, Switzerland and the US*, TN/S/W/30, WTO, Geneva, 17 February 2005
173. WTO, *Hong Kong, China - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/39, WTO, Geneva, 15 April 1994
174. WTO, *Hungary - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/40, WTO, Geneva, 15 April 1994
175. WTO, *International trade report*, WTO, Geneva, (2005-2010)
176. WTO, *International Trade Statistics*, WTO, Geneva (2000-2010)
177. WTO, *Japan - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/46, WTO, Geneva, 15 April 1994
178. WTO, *Joint Statement on the Liberalization of Logistics Services, Australia; Canada; Chile; Djibouti; the EC; Hong Kong, China; Iceland; Japan; Korea; Liechtenstein; Mauritius; New Zealand; Nicaragua; Norway; Panama; Peru; Singapore; Switzerland; the Separate Customs Territory of Taiwan, Penghu, Kinmen, and Matsu; and the US*, TN/S/W/34, WTO, Geneva, 18 February 2005
179. WTO, *Lithuania - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/133, WTO, Geneva, 21 December 2001
180. WTO, *Logistics services, Note by secretariat*, S/C/W/317, WTO, Geneva, 10 June 2010

181. WTO, *Malaysia - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/52, WTO, Geneva, 15 April 1994
182. WTO, *Maritime Transport Services*, Background Note by the WTO Secretariat, S/CSS/W/106, 2001
183. WTO, *Mexico - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/56, WTO, Geneva, 15 April 1994
184. WTO, *MTN.GNS/W/120, Services Sectoral Classification List*, 10 July 1991.
185. WTO, *Norway - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/66, WTO, Geneva, 15 April 1994
186. WTO, *Objectives for Liberalization of Logistics Services, Communication from Australia; Hong Kong, China, Japan, Switzerland and the Separate Customs Territory of Taiwan, Penghu, Kinmen and Matsu*, JOB(05)/264, WTO, Geneva, 27 October 2005
187. WTO, *Oman - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/132, WTO, Geneva, 22 December 2000
188. WTO, *Philippines - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/70, WTO, Geneva, 15 April 1994
189. WTO, *Press/616: Trade growth forecast revised upwards for 2010*, online edition, http://www.wto.org/english/news_e/pres10_e/pr616_e.htm, 20.09.2010
190. WTO, *Republic of Cuba - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/24, WTO, Geneva, 15 April 1994
191. WTO, *Republic of Korea - Schedule of specific commitments*, GATS/SC/48, WTO, Geneva, 15 April 1994
192. WTO, *S/CSS/W/111, Negotiating Proposal for Maritime Transport Services*, WTO, Geneva, 1 October 2001.
193. WTO, *S/CSS/W/41, GATS 2000: Transport Services*, WTO, Geneva, 22 December 2000.
194. WTO, *S/CSS/W/59, The Negotiations on Trade in Services*, WTO, Geneva, 21 March 2001.
195. WTO, *S/CSS/W/78, GATS 2000: Services Auxiliary to All Modes of Transport*, WTO, Geneva, 4 May 2001.
196. WTO, *S/CSS/W/87, Negotiating Proposal for Maritime Transport Services*, WTO, Geneva, 11 May 2001.
197. WTO, *S/CSS/W/C68, Logistics and Related Services*, WTO, Geneva, 28 March 2001.

198. WTO, *S/L/24, Decision on Maritime Transport Services*, WTO, Geneva, 3 July 1996.
199. WTO, *S/L/93, Guidelines and Procedures for the Negotiations on Trade in Services*, WTO, Geneva, 29 March 2001.
200. WTO, *Saint Lucia - Schedule of specific commitments, GATS/SC/73*, WTO, Geneva, 15 April 1994, pp. 1 – 8 and: WTO, *Saint Vincent and the Grenadines - Schedule of specific commitments, GATS/SC/74*, WTO, Geneva, 15 April 1994
201. WTO, *Saint Vincent and the Grenadines - Schedule of specific commitments, GATS/SC/74*, WTO, Geneva, 15 April 1994
202. WTO, *Services sectoral classification list*, MTN.GNS/W/120, WTO, Geneva, 1991
203. WTO, *Sierra Leone - Schedule of specific commitments, GATS/SC/105*, WTO, Geneva, 30 August 1995
204. WTO, *Thailand - Schedule of specific commitments, GATS/SC/85*, WTO, Geneva, 15 April 1994
205. WTO, *The Former Yugoslav Republic of Macedonia – Final list of article 2 (MFN) exemptions GATS/EL/138*, WTO, Geneva, 2004
206. WTO, *The General Agreement on Trade in Services (GATS): objectives, coverage and disciplines*, online edition:
http://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/gatsqa_e.htm, 12.10.2010
207. WTO, *The Hashemite Kingdom of Jordan - Schedule of specific commitments, GATS/SC/128*, WTO, Geneva, 15 December 2000
208. WTO, *The Kingdom of Nepal - Schedule of specific commitments, GATS/SC/139*, WTO, Geneva, 30 August 2004
209. WTO, *The Kingdom of Saudi Arabia - Schedule of specific commitments, GATS/SC/141*, WTO, Geneva, 29 March 2006
210. WTO, *The Republic of Bulgaria - Schedule of specific commitments, GATS/SC/122*, WTO, Geneva, 21 May 1997
211. WTO, *The Separate Customs Territory of Taiwan, Penghu, Kinmen and Matsu - Schedule of specific commitments, GATS/SC/136*, WTO, Geneva, 15 February 2002
212. WTO, *The United States of America - Schedule of specific commitments, GATS/SC/90*, WTO, Geneva, 15 April 1994
213. WTO, *TN/S/20*, WTO, Geneva, July 2005.

214. WTO, *TN/S/W/11, Joint Statement on the Negotiations on Maritime Transport Services*, WTO, Geneva, 3 March 2003.
215. WTO, *TN/S/W/20, Logistics Services*, WTO, Geneva, 15 June 2004.
216. WTO, *TN/S/W/34, Joint Statement on Liberalization of Logistics Services*, 18 February 2005
217. WTO, *Tonga - Schedule of specific commitments, GATS/SC/143*, WTO, Geneva, 28 January 2008
218. WTO, *Trade Facilitation: Malaysia's Experience*, National Experience Paper: Malaysia – TN/TF/W/50, WTO, Geneva
219. WTO, *Trade Facilitation: Thailand's Experience*, National Experience Paper: Thailand – TN/TF/W/61, WTO, Geneva
220. WTO, *Trade Growth Forecast Revised Upwards For 2010*, press releases PRESS/616, http://www.wto.org/english/news_e/pres10_e/pr616_e.htm, 20.09.2010
221. WTO, *Trade Policy Review: European Communities, WT/TPR/S/177*, WTO, Geneva, 2007
222. WTO, *Ukraine - Schedule of specific commitments, GATS/SC/144*, WTO, Geneva, 10 March 2008
223. WTO, *Understanding The Wto: Settling Disputes*, online edition: http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/disp1_e.htm, 18.12.2010
224. WTO, *Uruguay - Schedule of specific commitments, GATS/SC/91*, WTO, Geneva, 15 April 1994
225. WTO, *Viet Nam - Schedule of specific commitments, GATS/SC/142*, WTO, Geneva, 19 March 2007
226. WTO, *WT/L/579, Decision Adopted by the General Council*, WTO, Geneva, 1 August 2004
227. WTO, *WT/MIN (01)/DEC/1, DOHA Ministerial Declaration*, WTO, Geneva, 20 November 2001
228. WTO, *WT/MIN (05)/DEC*, WTO, Geneva, 18 December 2005
229. Агенција за информации за меѓународната трговија и соработка, *Речник на најчесто користена терминологија во меѓународната трговија со посебен осврт кон терминологијата на СТО*, УСАИД, Скопје, 2005
230. Атанасовски Ж., Биљаноска Ј., *Царински систем и политика*, ФТУ, Охрид, 2006

231. Башеска – Ѓорѓиеска М., *Бизнис логистика*, Економски факултет Прилеп, 2008
232. Биљаноска д-р Ј., *Надворешна трговија – теорија, политика, практика*, ФТУ, Охрид, 2005
233. Биљаноска Ј., *Меѓународна трговија*, ФТУ, Охрид, 2009
234. Биљаноска, Ј., *Надворешна трговија-теорија, политика, практика*, ИРИС-Р, Струга, 2001
235. Велкоски С., *Економика на сообраќајот*, ФТУ, Охрид, 2005
236. Вељковиќ д-р Душан, *Царински систем*, Киро Дандаро, Битола, 1996
237. Влада на РМ, „Национална програма за железничка инфраструктура 2011-2013“, *Службен весник на РМ 48/2010*, Скопје, 2010
238. Гогоски, Р., *Стратегија во меѓународните економски односи*, Центар за научно-истражувачка работа, ФТУ, Охрид, 2003
239. ДЗС, *Број на активни деловни субјекти, 2010 година, Број: 5.1.11.12*, ДЗС, Скопје, 25.02.2011
240. ДЗС, *Вработени и нето плати, состојба октомври 2010, 2.4.11.05/68*, ДЗС, Скопје, јуни 2011
241. ДЗС, *Одржлив развој 2010*, ДЗС, Скопје, 2010
242. ДЗС, *Транспорт и други услуги 8.4.10.04/669*, ДЗС, Скопје, ноември 2010
243. Златарев Е., *Митническо право*, Сиела, Софија, 2006
244. ЈП МЖ Инфраструктура, *Објава на мрежа 2011*, ЈП МЖ Инфраструктура, Скопје, 2010
245. Кикеркова И., Жиков А. *Надворешна трговија*, Скопје, 2000
246. Миладиноски С., Смиљковски И., *Меѓународен транспорт и меѓународно осигурување*, ФТУ, Охрид, 2006
247. Министерство за економија, Американ колеџ, *Преглед на надворешната трговија на Република Македонија 2011*, Министерство за економија, Американ колеџ, Скопје, 2011
248. Министерство за економија, *Движења во надворешната трговија на Република Македонија 2009*, Министерство за економија, УСАИД, Американ колеџ, Скопје, 2010
249. Министерство за економија, *Пречистена верзија на Централноевропскиот договор за слободна трговија (ЦЕФТА - 2006)*, интернет издание:

- <http://www.economy.gov.mk/WBStorage/Files/1%20Dogovor%20CEFTA%202006%20osnoven%20tekst.pdf>, преземено на 18.10.2011
250. Министерство за транспорт и врски на РМ, *Национална транспортна стратегија 2007-2017*, Скопје, 2009
251. МИФА, *Општи услови за работењето на меѓународните шпедитери на Македонија*, Групацја на шпедитери при Стопанска комора на Македонија, Скопје, 1994
252. НБРМ, *Годишен извештај за работењето на НБРМ во 2010 година*, НБРМ, Скопје, април 2011
253. НБРМ, *Екстерни статистки – Платен биланс, годишни податоци 1998-2010 во САД долари*, интернет издание:
<http://www.nbrm.mk/?ItemID=750FC531FC3D1B49B16440313562D400>,
07.08.2011
254. Николовски А., Крстаноски М., *Договори во меѓународниот промет (со примери од практиката)*, НИП Студентски збор, Скопје, 1999
255. Николоски д-р А., *Меѓународна шпедиција*, Економски факултет, Скопје, 2000
256. Речкоска д-р Г. *Технолошки особини на стоката при транспорт*, ФТУ, Охрид, 2006
257. Речкоска д-р Г. *Царинско познавање на стока*, ФТУ, Охрид, 2004
258. Русев В., *Митническо право*, Сиела, Софија, 2004
259. Службен весник на РМ 69/07, *Договор за изменување и пристапување на Централно европскиот договор за слободна трговија (ЦЕФТА - 2006)*
260. Сојуз на економисти на Македонија *Состојби и перспективи на македонската економија*, 2002
261. Стојаноски Ј., Трајков А., *Меѓународна шпедиција*, ФТУ Охрид, 2008
262. Трајков А., Мечески С., „Специјализирани меѓународни организации од областа на меѓународната шпедиција и меѓународниот транспорт“, зборник на трудови *Logos*, Универзитет Пјетер Буди, Приштина, 2009
263. Трајков А., “Современи трендови во трговската логистика”, Меѓународно научно списание *Хоризонти*, УКЛО Битола, 2011

Закони:

- Закон за безбеднот во железничкиот сообраќај, Службен весник на Република Македонија 40/2007
- Закон за внатрешната пловидба, Службен весник на Република Македонија 55/2007
- Закон за воздухопловство, Службен весник на Република Македонија 14/2006
- Закон за договорите за превоз во железничкиот сообраќај, Службен весник на Република Македонија 55/2007
- Закон за железниците, Службен весник на Република Македонија 64/2005
- Закон за задолжително осигурување во сообраќајот, Службен весник на Република Македонија 88/2005
- Закон за превоз во патниот сообраќај, Службен весник на Република Македонија 68/2004
- Законот за облигациони односи, Службен весник на Република Македонија 18/2001, 78/2001, 04/2002, 59/2002, 05/2003, 84/2008, 81/2009 и 161/2009
- Закон за технолошки индустриски развојни зони, Службен весник на Република Македонија 14/2007, 103/2008, 130/2008
- Законот за трговија, Службен весник на Република Македонија 28/2004, 84/2005, 25/2007, 87/2008, 42/2010 и 48/2010 и 24/2011
- Законот за трговските друштва, Службен весник на Република Македонија 28/2004, 84/2005, 25/2007, 87/2008, 42/2010 и 48/2010 и 24/2011
- Закон за царинска управа, Службен весник на Република Македонија 46//2004, 81/2005, 107/2007, 103/2008
- Царинскиот закон, Службен весник на Република Македонија 39/2005

Интернет страни:

- <http://www.airports.com.mk>
- <http://www.allbusiness.com/freight-forwarders/>
- <http://www.amerit.org.mk/>
- <http://www.aseansec.org/>
- <http://www.atag.org/>
- <http://www.bifa.org/>
- <http://www.cefta2006.com/>

- <http://www.ciffa.com/>
- <http://www.clecat.org/>
- <http://www.comesa.int/>
- <http://www.customs.gov.mk/>
- <http://www.doingbusiness.org/>
- <http://www.economy.gov.mk/>
- <http://www.efta.int>
- <http://www.europa.eu.int/>
- <http://www.europeanshippers.com/>
- <http://www.fiata.com/>
- <http://www.finance.gov.mk/>
- <http://www.forwarderlaw.com/>
- <http://www.freightforwarding.com/>
- <http://www.freightnet.com/>
- <http://www.fta.co.uk/>
- <http://www.futures-trading-systems.net/>
- <http://www.gfptt.org/>
- <http://www.globalfreightnetwork.net/>
- <http://www.iadb.org/>
- <http://www.iata.org/>
- <http://www.ictsd.org/>
- <http://www.imo.org/>
- <http://www.internationalfreightforwarding123.com/>
- <http://www.kommers.se/>
- <http://www.legalserviceindia.com/>
- <http://www.logistika.co.nr/>
- <http://www.mifa.org.mk/>
- <http://www.mtc.gov.mk/>
- <http://www.mz.com.mk/>
- <http://www.oecd.org/>
- <http://www.otif.org/>
- <http://www.outsourced-logistics.com/>
- <http://www.sadc.int>
- <http://www.sice.oas.org/>

- <http://www.skillsforlogistics.org/>
- <http://www.sla.org.sg/>
- <http://www.tradeobservatory.org/>
- <http://www.transportintelligence.com/>
- <http://www.uirr.com/>
- <http://www.uncitral.org/>
- <http://www.unctad.org/>
- <http://www.unece.org/>
- <http://www.ups-scs.com/logistics/>
- <http://www.ustr.gov/>
- <http://www.wcoomd.org/>
- <http://www.wisegeek.com/>
- <http://www.worldbank.org/>
- <http://www.worldfreightorganisation.com/>
- <http://www.worldtradelaw.net/>
- <http://www.wto.org/>