



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



ОЛЕСНУВАЊЕ НА ТРГОВИЈАТА ВО СОВРЕМЕНИОТ МУЛТИЛАТЕРАЛЕН ТРГОВСКИ СИСТЕМ

докторска дисертација

Кандидат:

М-р Катерина Тошевска-Трпчевска

Ментор:

Проф. д-р Ирена Кикеркова

Скопје, 2012 година



REPUBLIC OF MACEDONIA
UNIVERSITY "Ss. CYRIL AND METHODIUS"
FACULTY OF ECONOMICS - SKOPJE



TRADE FACILITATION IN THE CONTEMPORARY MULTILATERAL TRADING SYSTEM

Doctoral Thesis

Candidate:

KaterinaTosevska-Trpcevska, M. Sc.

Mentor:

Prof. Irena Kikerkova, Ph. D.

Skopje, 2012

ОЛЕСНУВАЊЕ НА ТРГОВИЈАТА ВО СОВРЕМЕНИОТ МУЛТИЛАТЕРАЛЕН ТРГОВСКИ СИСТЕМ

Апстракт

Олеснувањето на трговијата претставува важно подрачје за постигнување повисок степен на либерализација на меѓународната трговска размена. Ова подрачје се однесува на намалување на бариерите од неформален и административен карактер што значително ја отежнуваат размената на стоки во меѓународни рамки. Загубите и трошоците што компаниите ги имаат поради задржувањата на стоките на граничните премини, недостатокот на транспарентноста и на предвидливоста на трговските процедури, обемената и сложената документација, како и примената на некои стари и надминати царински процедури, го успоруваат нормалното одвивање на меѓународната трговска размена.

Во рамките на преговорите во Светската трговска организација олеснувањето на трговијата претставува важен концепт и подрачје каде може најлесно да се постигне согласност од сите земји во светот. Со евентуалното успешно завршување на трговските преговори од преземањето мерки за олеснување на трговијата се очекуваат најголеми позитивни ефекти врз трговијата и националниот доход за сите земји во светот.

Друга меѓународна организација што работи на подрачјето на олеснување на трговијата е Светската царинска организација. Во оваа организација се подготвуваат стандарди за преземање мерки за олеснување на трговијата со кои може да се зголеми царинската ефикасност и на тој начин да се забрза протокот на стоките преку граничните премини.

Република Македонија е мала, увозно зависна и земја без излез на море чии извозни производи треба да поминат повеќе граници за да дојдат до најважната и најголемата трговска дестинација, европскиот пазар. Преземањето мерки за олеснување на трговијата и зголемување на царинската ефикасност е неопходно за Република Македонија и за соседните земји бидејќи позитивните ефекти од овие мерки

се чувствуваат и за земјата што ги презема и за земјите што се нејзини трговски партнери.

Целта на овој труд е да се согледаат ефектите од спроведувањето на некои веќе воведени мерки за олеснување на трговијата во Република Македонија и нивното влијание врз олеснувањето и забрзувањето на трговијата. Предмет на истражување се поедноставените царински постапки и едношалтерскиот систем за издавање увозни, извозни и транзитни дозволи. Во истражувањето е направен обид за согледување на подготвеноста на македонските компании за воведување на концептот овластен економски оператор што претставува едно од најновите решенија на меѓународната трговска заедница за олеснување на глобалната трговија. Подготвеноста на македонските компании е мерена преку согледување на трошоците за исполнување на бараните критериуми за стекнување на повластениот статус и споредување со можните придобивки од добиените мерки за олеснување на трговијата.

Клучни зборови: олеснување на трговијата, Светска трговска организација, Светска царинска организација, Република Македонија, овластен економски оператор

TRADE FACILITATION IN THE CONTEMPORARY MULTILATERAL TRADING SYSTEM

Abstract

Trade facilitation is important concept for increasing the international trade liberalization. This concept understands the reduction of informal and administrative barriers that have negative effects over international trade in goods. The losses and costs that companies have because of border crossings waiting, insufficient transparency and predictability of trade procedures, massive documentation and application of old and lengthy customs procedures are slowing down international trade flows.

In the negotiation framework of the World Trade Organization trade facilitation is the field where consensus can be easily reached among the countries in the world. With the eventual successful completion of the trade negotiations biggest positive effects over trade and national income are expected to be realized from implementing trade facilitation measures for all countries in the world.

Another international organization working in the field of trade facilitation is the World Customs Organization. This organization is preparing and developing standards for implementing trade facilitation measures for increasing customs efficiency and speeding up the flows of goods over border crossings.

Republic of Macedonia is small, import dependent and landlocked country whose export products should cross several borders to reach the biggest and most important trade destination, the European market. Undertaking trade facilitation measures and measures for increasing the customs efficiency is essential for Republic of Macedonia and her neighboring countries because positive effects can be realized by the country implementing the measures and the countries that are her trading partners.

The goal of this paper is to summarize the effects of the implementation of certain trade facilitation measures in the Republic of Macedonia and their influence over facilitating and speeding up trade. Subject of research are simplified customs procedures and the single window concept for issuing import, export and transit licenses. In the research an attempt is made to see the readiness of Macedonian companies to implement the authorized economic

operator concept which is one of the latest solutions of the international trade community to facilitate global trade. The readiness of Macedonian companies is measured through comparison of the costs needed to implement the necessary conditions for the authorized status and the possible benefits from the trade facilitation measures.

Key words: trade facilitation, World Trade Organization, World Customs Organization, Republic of Macedonia, authorized economic operator

СОДРЖИНА

Вовед	1
1. Актуелност на проблематиката на истражувањето	1
2. Предмет и цели на истражувањето	6
3. План на презентирање на материјата во истражувањето	7
4. Методологија на истражувањето	14
I глава: Олеснување на трговијата во современиот мултилатерален трговски систем	18
1.1. Дефинирање на олеснувањето на трговијата во современиот мултилатерален трговски систем	20
1.2. Емпириски истражувања за важноста на олеснувањето на трговијата	24
1.2.1. Истражувања за олеснување на трговијата со гравитациските модели	26
1.2.2. Истражувања за олеснување на трговијата со моделите на општа рамнотежа	28
1.3. Олеснувањето на трговијата и либерализацијата на меѓународната трговска размена во рамките на СТО	31
1.4. Третманот на олеснувањето на трговијата во работата на други меѓународни организации и иницијативи	34
1.5. Олеснувањето на трговијата и променетата улога на Царината	40
II глава: Олеснување на трговијата во рамките на Светската трговска организација	44
2.1. Членовите 5, 8 и 10 на спогодбата ГАТТ од 1994 година	45
2.1.1. Член 5 на ГАТТ – Слобода на транзит	46
2.1.1.1. Трговијата во транзит и случајот на земјите без излез на море	48
2.1.2. Член 8 на ГАТТ – Трошоци и формалности во врска со увозот и извозот	51
2.1.3. Член 10 на ГАТТ – Објавување и спроведување на трговските прописи	55
2.1.4. Модалитети на преговорите за олеснување на трговијата	58
2.1.4.1. Член 1: Објавување и достапност на информациите	60
2.1.4.2. Член 2: Претходно објавување и консултирање	61
2.1.4.3. Член 3: Законски мерки	61
2.1.4.4. Член 4: Процедури на жалба	61
2.1.4.5. Член 5: Други мерки за подобрување на неделивоста, недискриминацијата и транспарентноста	62

2.1.4.6. Член 6: Одредби за трошоците и давачките поврзани со увозот и извозот	62
2.1.4.7. Член 7: Ослободување и царинење на стоките	63
2.1.4.8. Член 8: Конзуларизација	64
2.1.4.9. Член 9: Соработка меѓу граничните агенции	65
2.1.4.10. Член 10: Формалности поврзани со увозот и извозот	65
2.1.4.11. Член 11: Слобода на транзит	66
2.1.4.12. Член 12: Соработка меѓу царинските служби	66
2.1.4.13. Член 13, 14, 15: Разни институционални одредби	67
2.1.5. Можна содржина на Спогодбата за олеснување на трговијата	69
2.2. Олеснувањето на трговијата и Спогодбата за определување царинска вредност на стоките	73
2.3. Олеснувањето на трговијата и Спогодбата за правилата за потекло на стоките	75
2.4. Олеснувањето на трговијата и Спогодбата за контрола на стоката пред испорака	79
2.5. Олеснувањето на трговијата и Спогодбата за технички бариери во трговијата – ГБТ-спогодба	83
2.6. Олеснувањето на трговијата и Спогодбата за санитарни и фитосанитарни мерки – СПС-спогодба	86
III глава: Олеснување на трговијата и Светската царинска организација	89
3.1. Конвенција на Светската царинска организација за поедноставување и хармонизација на царинските постапки – Ревидирана Кјото конвенција	92
3.2. Рамка на стандарди за обезбедување и олеснување на глобалната трговија	96
3.2.1. Цели на Рамката на стандарди	97
3.2.2. Придобивки од Рамката на стандарди	99
3.2.3. Столб царина – царина	101
3.2.3.1. Стандард 1 – Интегрирано управување со синџирот на снабдување	102
3.2.3.2. Стандард 2 – Овластување за контрола на товарот	105
3.2.3.3. Стандард 3 – Современа технологија на опремата за контрола	106
3.2.3.4. Стандард 4 – Системи за управување со ризикот	106
3.2.3.5. Стандард 5 – Високо ризичен товар или контејнер	110
3.2.3.6. Стандард 6 – Предвремена електронска информација	111
3.2.3.7. Стандард 7 – Селектирање и комуникација	112
3.2.3.8. Стандард 8 – Мерење на перформансите	113
3.2.3.9. Стандард 9 –Проценки на безбедноста	115
3.2.3.10. Стандард 10 – Интегритет на вработените	115
3.2.3.11. Стандард 11 – Безбедносни мерки на стока што го напушта царинското подрачје	115

3.2.4. Столб царина – бизнис	117
3.2.4.1. Стандард 1 – Партнерство	118
3.2.4.2. Стандард 2 – Безбедност	119
3.2.4.3. Стандард 3 – Овластување	120
3.2.4.4. Стандард 4 – Технологија	121
3.2.4.5. Стандард 5 – Комуникација	122
3.2.4.6. Стандард 6 – Олеснување	123
3.3. Овластен економски оператор	124
3.3.1. Услови и критериуми за стекнување на статусот овластен економски оператор	127
3.3.2. Придобивки за овластениот економски оператор	135
3.3.3. Трошоци за стекнување на статусот овластен економски оператор	139
3.3.4. Воведување на концептот овластен економски оператор	143
3.3.5. Заемно признавање на статусот овластен економски оператор	147
3.4. Влијание на препораките и стандардите на СЦО врз олеснувањето на трговијата	151
IV глава: Олеснување на трговијата и Европската унија	158
4.1. Правно регулирање на подрачјето за олеснување на трговијата во Европската унија	159
4.1.1. „Безбедносни“ измени на Заедничкиот царински закон	160
4.1.2. Воведување на Програмата овластен економски оператор	164
4.1.3. Критериуми за стекнување на статусот овластен економски оператор	167
4.1.4. Придобивки за овластените економски оператори	169
4.1.5. Модернизираниот царински закон и олеснувањето на Трговијата	173
4.2. Европската унија како регионален трговски блок и олеснувањето на трговијата	177
4.2.1. Дали Европската унија е вистинска царинска унија од аспект на олеснувањето на трговијата?	179
4.2.2. Олеснување на трговијата во надворешнотрговската политика на Европската унија	187
4.2.3. Важност на мерките за олеснување на трговијата за Европската унија	197
V глава: Олеснување на трговијата во Република Македонија	205
5.1. Законската регулатива на Република Македонија и олеснувањето на трговијата	207
5.2. Воведување на концептот овластен економски оператор	213

5.3. Воспоставување и функционирање на Едношалтерскиот систем (ЕКСИМ)	217
5.4. Досегашни истражувања за олеснување на трговијата	224
5.5. Истражување за олеснување на трговијата и воведување на концептот овластен економски оператор во Република Македонија	229
5.5.1. Методологија и податоци за истражувањето	229
5.5.2. Резултати од истражувањето	239
5.5.2.1. Резултати од првиот дел на истражувањето	239
5.5.2.2. Резултати од вториот дел на истражувањето	242
5.5.2.3. Резултати од третиот дел на истражувањето	245
5.5.2.4. Резултати од четвртиот дел на истражувањето	250
5.5.3. Дополнителни разјаснувања на резултатите од истражувањето	256
5.6. Важност на мерките за олеснување на трговијата за Република Македонија	260
Заклучок	268
Користена литература	285
Користени интернет страни	295
Прилог бр. 1: Прашалник	296
Прилог бр. 2: Дескриптивни статистики	307

ВОВЕД

1. Актуелност на проблематиката на истражувањето

Олеснувањето на трговијата добива сè поголемо значење за либерализацијата на меѓународната трговска размена. Спроведувањето на повеќе рунди на меѓународни трговски преговори во времето на ГАТТ од 1947 година довело до намалување на царинските бариери во меѓународната трговија и воспоставување појасни и транспарентни правила за основните нецарински инструменти, како што се: контингентите, дозволите, субвенциите. Денес учесниците во меѓународната трговија се судираат со поинаков вид бариери од неформален и административен карактер што значително ја отежнуваат размената на стоки во меѓународни рамки. Сè поголемо значење во размената добиваат бариерите од административна природа, односно сложените царински процедури и обемната документација за стоката што претставува предмет на размена. Истражувањата што биле направени во регионот на АПЕК покажале дека просечно во реализација на една трговска трансакција биле вклучени 27 до 30 учесници, се подготвувале приближно 40 документи, биле потребни 200 податоци, од кои најмалку 30 се повторувале 30 пати, а 60-70 % било потребно да се внесат барем два пати¹.

Загубите и трошоците што компаниите ги имаат поради задржувањата на стоките на граничните премини, недостатокот на транспарентноста и на предвидливоста на процедурите, обемната и сложената документација, како и примената на некои стари и надминати царински процедури, во многу случаи ги надминувале трошоците на наплатените царини². Намалувањето на овие бариери претставува составен дел на концептот за олеснување на трговијата во современиот мултилатерален трговски систем во насока на либерализација на меѓународната трговска размена.

Освен за либерализација на меѓународната трговска размена, концептот на олеснување на трговијата се споменува и при развојот на безбедносните

¹ UN/ECE: *Income Distribution Impact of Trade Facilitation in Developing Countries*, United Nations, New York and Geneva, 2003, p. 4

² Engman M.: „The Economic Impact of Trade Facilitation“ in OECD Trade Policy Studies *Overcoming Border Bottlenecks, The Costs and Benefits of Trade Facilitation*, OECD, USA, 2010, p. 82

иницијативи во синцирите за снабдување, како и во рамките на многу иницијативи за модернизација на царината и на царинските служби.

Либерализацијата на трговијата што се очекува да се постигне со преземање мерки за олеснување на трговијата е поврзана со намалувањето на таканаречените трансакциски трошоци што произлегуваат од процесот на тргување. Постоенето на овие трансакциски трошоци во трговијата било идентификувано уште одамна, а за нивната идентификација биле направени повеќе истражувања.

Повеќето истражувања давале различни резултати за влијанието на трансакциските трошоци врз трговијата и за придобивките што се очекуваат од преземањето мерки за олеснување на трговијата. Разликите во резултатите произлегуваат од различните видови трошоци што се разгледувале и од различните временски периоди кога биле правени истражувањата.

Сумарно, анализите покажале дека трансакциските трошоци во трговијата се движат од 2-15% од вредноста на стоката што се тргува. Висината на трансакциските трошоци покажува дека станува збор за подрачје со чие намалување може да се постигне значителен степен на либерализација на меѓународната трговска размена. Големите разлики меѓу трансакциските трошоци произлегуваат од различното дефинирање на нивниот опфат и од различните степени на ефикасност на одделните царински администрации. Помалку развиените земји имаат неефикасни царински администрации и поради тоа, високи трансакциски трошоци во меѓународната трговија. Развиените земји имаат многу поефикасни царински администрации и трговците во тие земји се соочуваат со мали трансакциски трошоци³.

Со идентификувањето на трансакциските трошоци, економистите вршеле истражувања за олеснувањето на трговијата и неговото влијание врз трговијата со примена на моделите на гравитација и моделите на општа рамнотежа. Генерално, резултатите од сите студии покажале позитивни ефекти за националните економии од преземањето мерки за олеснување на трговијата. Покрај постоењето трошоци за воведување на некои од мерките, истражувањата покажале дека крајните и долгорочните ефекти од олеснувањето на трговијата се позитивни.

³ Engman M.: „The Economic Impact of Trade Facilitation“ in OECD Trade Policy Studies *Overcoming Border Bottlenecks, The Costs and Benefits of Trade Facilitation*, OECD, USA, 2010, p. 84

Моделот на општа рамнотежа што го поставиле Валкенхорст и Јасуи покажал дека намалување на трансакциските трошоци од 1% би дало позитивни ефекти врз светскиот доход со реализација на дополнителни 40 милијарди американски долари без постоење земји-губитници. Со намалувањето на трансакциските трошоци и развиените и земјите во развој треба да остварат позитивни ефекти врз националниот доход⁴.

Истражувањата на други автори покажале дека подобрувањето на некои индикатори за олеснување на трговијата треба да има позитивен ефект и да ја зголеми трговијата за 377 милијарди долари годишно за 75 земји во светот што биле предмет на истражувањето⁵.

Резултатите од анализата што ја изработиле Симеон Џанков, Каролин Фронд и Конг Пам покажале дека секој дополнителен ден на задржување на стоката пред да биде подготвена за транспорт ја намалува трговијата за најмалку 1%. Уште поголемо влијание е утврдено кај чувствителните производи, како што се земјоделските. Кај нив еден ден задоцнување влијае врз намалување на извозот за 6%. Доколку дојде до намалување на доцнењето на стоките за еден ден, тоа може да се изедначи со намалување на географската оддалеченост меѓу трговските партнери за околу 70 километри⁶. Овие автори процениле дека за земјите во развој, а особено за најнеразвиените земји, постигнувањето напредок во олеснувањето на трговијата (на пример, намалување на времето потребно за извоз) треба да има позитивни ефекти врз извозот што се поголеми од каква било либерализација на трговијата преку намалување или отстранување на трговските бариери⁷.

Врз основа на направените анализи и истражувања на трансакциските трошоци и мерките за олеснување на трговијата било утврдено дека олеснувањето на трговијата може да има влијание врз три важни економски варијабли: трговските текови, државните приходи и странските директни инвестиции.

⁴ Walkenhorst P and Yasui T.: „Quantitative Assessment of the Benefits of Trade Facilitation“ in OECD Trade Policy Studies *Overcoming Border Bottlenecks, The Costs and Benefits of Trade Facilitation*, OECD, USA, 2010, pp. 39-40

⁵ Wilson John S., Mann Catherine L. and Otsuki Tsunehiro, *Assesing the Benefits of Trade Facilitation: A Global Perspective*, Policy Research Working Paper 3224, The World Bank, Blackwell Publishing, USA, 2005, p. 869

⁶ Djankov S., Freud C and Pham C.: *Trading on Time*, World Bank Policy Research Working Paper 3909, Washington D.C., 2006, p. 21

⁷ Djankov S., Freud C and Pham C.: *Trading on Time*, World Bank Policy Research Working Paper 3909, Washington D.C., 2006, p. 22

Согледувањето на важноста на подрачјето за олеснување на трговијата влијаело тоа да стане едно од четирите актуелни прашања на најдолгата рунда мултилатерални трговски преговори досега - Доха-агендата. Покрај либерализацијата на земјоделските производи, либерализацијата на неземјоделските производи и либерализацијата на трговијата со услугите, преземањето мерки за олеснување на трговијата од страна на националните влади е подрачјето што може да помогне во понатамошната либерализација на меѓународната трговска размена. Значењето на ова подрачје произлегло од сознанието на сите учесници во меѓународната трговска размена дека олеснувањето на трговијата ќе им донесе економски придобивки на сите. Тоа е единственото подрачје во рамките на преговорите каде надежите на земјите во развој се најголеми, односно единственото подрачје во кое не очекуваат да излезат како губитници, туку како победници. Со евентуалното успешно завршување на Доха-рундата на преговори и преземањето мерки за олеснување на трговијата се очекуваат најголеми позитивни ефекти врз порастот на трговијата и врз порастот на светскиот БДП.

Како дополнување на работата на Светската трговска организација, Светската царинска организација се концентрира на воспоставување критериуми и стандарди за промена на работата и улогата на царинските администрации во трговијата, како и на поедноставување на сложените царински процедури. Царинските администрации на земјите се државните органи што се одговорни за спроведување на севкупните текови на меѓународната трговска размена. Нивната работа, организираност и ефикасност може да влијаат врз олеснување или отежнување на трговските текови. Работата на Светската царинска организација и нејзиното концентрирање на воспоставување нови стандарди за целокупното царинско работење го потврдува фактот за сложеноста и обемноста на подрачјето за олеснување на трговијата.

Актуелноста на проблематиката за олеснување на трговијата е особено важна и за Република Македонија. За Република Македонија како мала, отворена, увозно зависна економија и земја без излез на море, преземањето мерки за олеснување на трговијата е неопходно заради олеснување на меѓународната трговска размена и за зголемување на трговската и економската интеграција со соседните земји-членки на ЦЕФТА-2006. Нејзината позиција на земја без излез на море и земја чии извозни производи треба да поминат повеќе граници за да дојдат

до најважната и најголемата трговска дестинација, европскиот пазар, неопходно е преземање мерки за олеснување на трговијата и зголемување на царинската ефикасност. Особено важни мерки за Република Македонија се мерките за олеснување на транзитот, олеснување и намалување на формалностите и документите при спроведување на царинските постапки, зголемување на ефикасноста на националната царинска администрација и зајакнување на соработката меѓу царинските администрации со соседните земји. Преземањето мерки за олеснување на трговијата е важно и за Република Македонија и за соседните земји бидејќи позитивните ефекти од овие мерки се чувствуваат и за земјата што ги презема и за земјите што се нејзини трговски партнери.

Од овие причини, истражувањето на олеснувањето на трговијата во рамките на современиот мултилатерален трговски систем со ставање посебен акцент на состојбите на Република Македонија е важно за зголемување на трговската размена и за зајакнување на нејзината меѓународна трговска позиција. Спроведувањето емпириско истражување за согледување и мерење на ефектите од примената на некои мерки за олеснување на трговијата што се веќе во употреба во Република Македонија, како Едношалтерскиот систем за дозволи и распределба на царинските квоти и примената на поедноставените царински постапки, гледано од аспект на компаниите што се вклучени во меѓународната трговија е истовремено актуелно и важно. Не помала важност има и истражувањето за согледување на подготвеноста на македонските трговски компании за прифаќање на концептот овластен економски оператор како едно од најновите и најактуелните решенија на меѓународната заедница за зголемување на безбедноста и олеснување на трговијата.

Ова истражување треба да покаже дали македонските компании се подготвени да се справат со најновите барања на меѓународната трговска заедница и колкава е улогата на националната царинска администрација во таа насока. Истражувањето треба да даде насоки за преземање чекори за заемна помош и соработка меѓу бизнис-заедницата и царинската служба за понатамошно олеснување на трговијата. Воведувањето на концептот овластен економски оператор и воведувањето други мерки за олеснување на трговијата треба да донесе позитивни економски придобивки за сите: за бизнис-заедницата, за државата и, секако, за населението преку подигнување на економскиот раст и развој и подигнувањето на националната благосостојба.

2. Предмет и цели на истражувањето

Предмет на истражување на докторската дисертација со наслов „Олеснување на трговијата во современиот мултилатерален трговски систем“ е согледување на важноста на олеснувањето во меѓународната трговија за постигнување повисок степен на либерализација на меѓународната трговска размена според правилата на современиот мултилатерален трговски систем. Истражувањето на олеснувањето на трговијата во докторската дисертација е сведено на анализа на работата на Светската трговска организација и на работата на Светската царинска организација во дефинирањето мерки што одделните национални држави можат да ги преземаат во насока на олеснување на трговијата. Согледувањето на важноста на подрачјето на олеснување на трговијата за мала, трговски отворена земја без излез на море, како што е Република Македонија, е неопходно за идентификување на насоките и правците во кои треба да се движат мерките за олеснување на трговијата. За оваа цел во рамките на докторскиот труд е направено емпириско истражување на ефектите од некои веќе воведени мерки за олеснување на трговијата во Република Македонија и очекуваните придобивки и тешкотии за македонските компании од воведувањето на концептот овластен економски оператор како едно од најновите решенија на меѓународната трговска заедница во оваа област.

Со истражувањето во рамките на докторската дисертација „Олеснување на трговијата во современиот мултилатерален трговски систем“ се очекува да се постигнат повеќе цели, од кои поважни се следните:

1. Да се согледа важноста на подрачјето за олеснување на трговијата за процесот на либерализација на меѓународната трговска размена и за современиот мултилатерален трговски систем воопшто;
2. Да се идентификуваат подрачјата каде е можно преземање мерки за олеснување на трговијата во рамките на меѓународните организации што се занимаваат со ова подрачје;
3. Да се идентификуваат подрачјата во правните одредби на Светската трговска организација во насока на преземање мерки за олеснување на трговијата. Ова значи согледување на предлозите за појасно и попрецизно дефинирање на членовите 5, 8 и 10 на ГАТТ и

идентификување други подрачја што можат да бидат опфатени во посебна Спогодба за олеснување на трговијата;

4. Да се согледаат предностите и слабостите, односно можностите и тешкотиите, за спроведување на критериумите и стандардите на Светската царинска организација во насока на олеснување на трговијата и зголемување на нејзината безбедност;
5. Да се истакне значењето на програмата овластен економски оператор за зајакнување на меѓународниот синџир за снабдување и олеснување на глобалната трговија;
6. Да се согледаат ефектите од воведените мерки за олеснување на трговијата во Република Македонија, како што се Едношалтерскиот информациски систем и поедноставените царински постапки со мерење на резултатите и нивното влијание врз олеснувањето на трговијата;
7. Да се согледаат очекувањата на македонските компании за остварување придобивки за олеснување на трговијата од воведување на концептот овластен економски оператор, како и прелиминарно согледување на тешкотиите со кои тие би се соочиле при исполнувањето на критериумите и условите за стекнување на повластениот статус;
8. Да се согледа подготвеноста на македонските компании за прифаќање и примена на концептот овластен економски оператор во практиката.

За исполнување на наведените цели следува планот на презентирање на материјата.

3. План на презентирање на материјата во истражувањето

Презентацијата на материјата во докторската дисертација „*Олеснување на трговијата во современиот мултилатерален трговски систем*“ почнува со вовед и продолжува со разработка на темата во пет глави, а на крајот следуваат заклучни согледувања од истражувањето.

Првата глава носи ист наслов како и докторската дисертација „*Олеснување на трговијата во современиот мултилатерален трговски систем*“. Оваа глава претставува воведно запознавање со значењето на подрачјето за олеснување на трговијата за либерализацијата на меѓународната трговска размена и за современиот мултилатерален трговски систем, воопшто. Направена е презентација

на повеќе обиди за дефинирање на подрачјето за олеснување на трговијата со презентирање повеќе дефиниции за олеснувањето на трговијата донесени од разни меѓународни организации и регионални групации. Значењето на подрачјето за олеснување на трговијата е потврдено со презентацијата на повеќе емпириски истражувања што покажале дека ова подрачје е тесно поврзано со постоењето на директни и индиректни трансакциски трошоци во трговијата. Прикажани се резултатите од повеќе модели на општа рамнотежа и гравитациски модели што економистите во оваа област ги правеле за согледување на влијанието на олеснувањето на трговијата врз меѓународната трговска размена.

Во првата глава е направен краток осврт на појавата и идентификувањето на подрачјето за олеснување на трговијата во рамките на Светската трговска организација како единствена меѓународна организација за регулирање на трговијата и форум за спроведување меѓународни преговори за понатамошна либерализација на трговијата. Прикажано е како подрачјето на олеснување на трговијата од неговото прво диференцирање во рамките на органите на СТО на Министерската конференција во Сингапур во 1996 година станало составен дел на најдолгата и сè уште незавршена рунда на трговски преговори - Доха-агендата. Потоа е даден краток преглед на неколку други меѓународни организации што го истражуваат подрачјето на олеснување на трговијата, меѓу кои посебно се издвоени: комисиите при Обединетите нации: Економската комисија за Европа – УН/ЕЦЕ, Конференцијата за трговија и развој - УНКТАД и Центарот за олеснување на трговијата и електронскиот бизнис - УН/ЦЕФАКТ, Светскиот економски форум, Светската банка и некои регионални интеграции: Европската унија, АПЕК и АСЕАН.

На крајот од првата глава е направена анализа на променетата улога на царинските служби во насока на преземање мерки потребни за подигнување на безбедноста на глобалната трговска размена со истовремено олеснување на легитимната трговија. Прикажани се големото значење и улогата на царинските служби во преземањето мерки за олеснување на трговијата.

Во рамките на втората глава, „*Олеснување на трговијата и Светската трговска организација*“, е направен детален осврт на работата на Светската трговска организација на подрачјето на олеснување на трговијата. Секој поединечен напредок на некое подрачје во рамките на мултилатералниот трговски систем е можен само со постигнување договор во рамките на мултилатералните

трговски преговори. Преговорите за подрачјето на олеснување на трговијата во рамките на Светската трговска организација се дефинирани со разјаснување и прецизирање на членовите 5, 8 и 10 на ГАТТ. Направен е детален преглед и анализа на овие членови со укажување на нивните недостатоци и непрецизни одредби што влијае врз отежнувањето на трговијата. Најнапред е прикажана суштината на членот 5, кој се однесува на регулирање и олеснување на трговијата во транзитот. Посебни знаци се објаснети за трговијата во транзитот што е особено важно за земјите што се без излез на море. Следува презентација на членот 8 за намалување на трошоците при спроведување на увозните и извозните постапки, како и за поедноставување на формалностите за подготовката на увозната и извозната документација. Потоа е направена анализа на членот 10, кој се однесува на транспарентноста на целокупната регулатива што има влијание врз спроведувањето на меѓународната трговија.

По спроведената анализа на членовите 5, 8 и 10 е направен преглед на модалитетите во чии рамки се водат преговорите за олеснување на трговијата во Доха-рундата на преговори. Прикажана е последната, единаесетта ревизија на модалитетите за олеснување на трговијата подготвена во 2011 година. Врз основа на прикажаните модалитети на преговорите за олеснување на трговијата, во трудот е направено претставување на можната содржина на *Спогодбата за олеснување на трговијата*, која се очекува да биде резултат ако дојде до успешно завршување на Доха-рундата на преговори.

Во вториот дел на докторската дисертација се прикажани и неколку спогодби на Светската трговска организација што се тесно поврзани со подрачјето за олеснување на трговијата и проблемите што се јавуваат при нивната примена во практиката со влијание врз олеснувањето на трговијата. Прикажана е врската меѓу олеснувањето на трговијата и следниве спогодби: Спогодбата за определување царинска вредност, Спогодбата за правилата за потекло на стоките, Спогодбата за контрола на стоката пред испорака, Спогодбата за технички бариери во трговијата (ТБТ-спогодбата) и Спогодбата за санитарни и фитосанитарни мерки во трговијата (СПС-спогодбата).

Во третата глава на докторската дисертација насловена „*Олеснувањето на трговијата и Светската царинска организација*“ детално се објаснети работата и донесените мерки од страна на оваа меѓународна организација за олеснување на трговијата. Дадена е кратка презентација за поврзаноста на работата на Светската

царинска и Светската трговска организација на подрачјето на олеснување на трговијата. Потоа е презентирана ревидираната Кјото-конвенција, што е најпозната конвенција на Светската царинска организација, а чија цел е поедноставување и усогласување на царинските постапки на нејзините членки и потписнички.

Во рамките на третиот дел е детално презентирана Рамката на стандарди на Светската царинска организација за обезбедување и поедноставување на глобалната трговија. Рамката на стандарди претставува најголемото достигнување на подрачјето за олеснување на трговијата, бидејќи повеќе од 160 земји-членки на организацијата покажале подготвеност за нејзино прифаќање и примена во практиката. Прикажани се целите што треба да се постигнат со примената на Рамката на стандарди и придобивките што се очекуваат за сите учесници во меѓународната трговија од нејзината примена. Со оглед на тоа дека Рамката на стандарди за обезбедување и олеснување на глобалната трговија е составена од седумнаесет стандарди организирани во два т. н. столба, во рамките на трудот е направена нивна детална презентација. Прикажани се основните цели на првиот столб претставен со соработката меѓу самите царински служби (царина – царина) со детална разработка на неговите единаесет стандарди. Следува објаснување на стандардите од вториот столб сочинет од соработката меѓу царината и бизнисот (царина – бизнис) чија основна цел е воспоставување партнерски однос меѓу претставниците на бизнис-заедницата и царинските органи. За таа цел се прикажани шесте стандарди на овој столб.

Во рамките на третиот дел на докторската дисертација е презентирани концептот овластен економски оператор како програма во состав на Рамката на стандарди за обезбедување и олеснување на глобалната трговија, што е тесно поврзан со исполнувањето на стандардите од вториот столб царина – бизнис. Прикажани се условите и критериумите што компаниите вклучени во меѓународната трговија треба да ги исполнат за да се стекнат со поволностите од стекнувањето на статусот. Посебно место во трудот е одвоено за објаснување на придобивките што одделните царински администрации можат да им ги понудат на компаниите што ги исполниле условите и критериумите за стекнување на повластениот статус. Во трудот се укажува и на трошоците со кои компаниите би се судриле при исполнување на бараните критериуми за стекнување на статусот овластен економски оператор. Прикажани се насоките на Светската царинска

организација и искуствата на националните економии што веќе вовеле програми за овластени економски оператори за начинот, постапката и чекорите за воведување на овие програми од страна на националните царински администрации. Направен е осврт на проблемот за заемно признавање на програмите и статусот овластен економски оператор како еден од најважните аспекти. Овозможувањето заемно признавање на овластените економски оператори и на другите стандарди за олеснување на трговијата е клучот за постигнување вистински олеснета и безбедна трговија во светот. На крајот од овој дел е прикажано согледување за важноста и влијанието на мерките и препораките на Светската царинска организација за олеснување на трговијата и за подигнување на економската благосостојба на земјите во светот.

Четвртата глава на дисертацијата е насловена „*Олеснување на трговијата и Европската унија*“. Нејзината цел и задача е согледување на ефектите и влијанието на подрачјето за олеснување на трговијата врз Европската унија како најголем трговски блок во светот. За таа намена во четвртата глава се презентирани два аспекта.

Првиот аспект се однесува на правниот третман и регулирањето на подрачјето на олеснување на трговијата во рамките на Европската унија. Објаснети се поважните измени во регулативата на Европската унија преземени во насока на соочување со современите предизвици на меѓународната економија за одржување на безбедноста со истовремено поедноставување на легитимната трговија. Во трудот е направена презентација на безбедносните измени што биле направени на Заедничкиот царински закон и прикажано е воведувањето на програмата овластен економски оператор во рамките на Европската унија. Потоа, е направена презентација на Модернизираниот царински закон на Европската унија што треба целосно да почне да се применува на 1 јануари 2013 година. Разработката на Модернизираниот царински закон на Унијата е направена со ставање акцент на одредбите за понатамошно олеснување на трговијата. Истражувањето на преземените мерки за олеснување на трговијата и за воведување на концептот овластен економски оператор во Европската унија е важно, бидејќи Република Македонија како земја-кандидат за членство во Унијата врши усогласување на националното царинско законодавство со европското. Хармонизацијата на подрачјето на царинското законодавство е неопходна во

процесот на пристапување кон Унијата бидејќи царинската политика за сите земји-членки е единствена и задолжителна.

Вториот аспект што ќе биде разработен во четвртата глава се однесува на согледување на конкретните ефекти од преземените мерки за олеснување на трговијата врз надворешнотрговската политика на Европската унија. Проблематиката во овој дел е многу посложена, бидејќи станува збор за регионална економска интеграција составена од 27 одделни национални економии, кои како единствен регионален трговски блок воспоставуваат различни надворешнотрговски односи со различни групации земји. Во оваа смисла доаѓа до испреплетување на ефектите од заедничката надворешнотрговска политика на Унијата, ефектите од политиката на Унијата за проширување со нови членки и ефектите од политиката на Унијата за потпишување трговски договори со трети земји со истовременото преземање мерки за модернизација и зголемување на ефикасноста на националните царински администрации за олеснување на трговијата во согласност со препораките на Светската трговска и Светската царинска организација.

Прикажани се повеќе аспекти за согледување дали Европската унија претставува вистинска царинска унија од аспект на подрачјето за олеснување на трговијата. Потоа е направено согледување на третманот и влијанието што подрачјето за олеснување на трговија го има во различните преференцијални трговски договори што Европската унија ги склучува со своите трговски партнери. На крајот од четвртиот дел објаснета е важноста на подрачјето и на мерките за олеснување на трговијата што ги промовира меѓународната заедница за Европската унија како најразвиен трговски блок во светот.

Последната, петта глава, е насловена „*Олеснување на трговијата во Република Македонија*“. Предмет на истражување се мерките за олеснување на трговијата што се преземени или се планира да се преземат во Република Македонија. За оваа цел е даден краток преглед на некои досега применети мерки за олеснување на трговијата. Прикажана е регулативата на царинското подрачје со ставање посебен акцент на воведувањето на концептот овластен економски оператор и поедноставените царински постапки како негови претходници. Направена е детаљна разработка на воведувањето на Електронскиот едношалтерски систем за издавање увозни и извозни дозволи и распределба на царинските квоти во Република Македонија. Исто така е направена кратка анализа

на неколку досегашни истражувања за подрачјето на олеснување на трговијата во Република Македонија.

Во рамките на петтата глава е направена детаљна презентација на емпириското истражување што е основната нишка и повод за спроведување на оваа опсежна анализа за олеснувањето на трговијата во рамките на современиот мултилатерален трговски систем. Истражувањето се однесува на согледување и оценување на ефикасноста на преземените мерки од страна на Царинската управа за олеснување на трговијата преку примената на Електронскиот едношалтерски систем за добивање дозволи за увоз, извоз и транзит и за распределба на царинските квоти (ЕКСИМ-от) и со примената на поедноставените царински постапки. Во истражувањето е направен обид за согледување на заинтересираноста на македонските компании за стекнување на статусот овластен економски оператор, како и правење првична процена и споредба на очекуваната придобивка во олеснувањето на трговијата и потребните трошоци што македонските компании би требало да ги направат за исполнување на критериумите за стекнување на повластениот статус. За оваа цел беше подготвен анкетен прашалник што во 2011 година беше доставен до репрезентативен примерок од 211 македонски компании активно вклучени во меѓународната трговска размена. Доказ за нивната вклученост во меѓународната трговија и релевантност на нивното мислење за мерките за олеснување на трговијата и за воведување на концептот овластен економски оператор е критериумот според кој компаниите беа одбрани во примерокот. Сите увозници и извозници во Република Македонија што во 2010 година врз основа на увоз и извоз реализирале над 1.000.000 американски долари ја сочинуваа листата од која со помош на случајни броеви беше извлечен репрезентативен статистички примерок од 211 компании. Добиените податоци се обработени со помош на статистичкиот софтвер за обработка на податоци СПСС.

Врз основа на добиените резултати од анкетниот прашалник се прикажани согледувањата на македонските компании за придобивките и олеснувањата во трговијата од примената на Едношалтерскиот систем и од примената на поедноставените царински постапки и се согледани нивните размислувања за очекуваната полза и трошоци од спроведувањето на концептот овластен економски оператор во практиката. Добиените резултати треба да се употребат за согледување на потребните мерки што царинската администрација треба да ги

преземе на ова подрачје во насока на зголемување на извозот и на трговската размена и подигнување на економската благосостојба на целата земја.

На крајот од докторската дисертација се презентирани заклучните согледувања до кои е дојдено во целиот истражувачки процес од согледувањето на важноста на подрачјето за олеснување на трговијата, согледувањето на работата и мерките на Светската трговска организација на подрачјето на олеснување на трговијата, согледувањето на препораките и стандардите на Светската царинска организација за овозможување безбедна и поедноставена трговија, согледување на мерките за олеснување на трговијата што ги презема Европската унија, до согледување на мерките за олеснување на трговијата и нивните ефекти врз олеснувањето на трговијата во Република Македонија.

4. Методологија на истражувањето

За реализирање на целите на докторската дисертација под наслов: „*Олеснување на трговијата во современиот мултилатерален трговски систем*“ се користени повеќе методи на истражување. Материјата е презентирана со *аналитички осврт* на проблематиката и *компаративни согледувања* за проблемите што се разгледуваат во трудот. Во зависност од разгледуваната проблематика и така како што налагале околностите се користени дедуктивниот и индуктивниот метод на анализа.

Примената на *дедуктивниот апстрактен метод* овозможи да се извлекуваат заклучоци и согледувања од општоприфатени ставови во економската теорија. Со помош на оваа методологија најпрвин се врши јасно и прецизно согледување на проблематиката, потоа јасно се дефинираат суштинските елементи што се составен дел на анализата, се извлекуваат претпоставки и тие се поткрепуваат со факти.

Покрај дедуктивниот, во рамките на трудот е користен и емпирискиот *индуктивен метод*, кој се смета за пореалистичен, бидејќи се базира на факти. Со помош на овој метод врз основа на согледаните факти и прибраните податоци за определена појава или економски проблем и со помош на нивна систематизација се извлечени општи заклучоци за конкретната проблематика.

Главната истражувачка методологија, која му обезбедува посебна додадена вредност на трудот, е емпириското истражување направено врз база на *анкетен*

прашалник спроведен на репрезентативен случаен статистички примерок од компаниите во Република Македонија.

Методот на примерок се смета за ефикасен и економичен метод за прибирање прецизни информации за предметот на истражување. При изборот на примерокот во докторската дисертација се внимаваше тој да биде базиран на методологијата на репрезентативниот случаен статистички примерок. Репрезентативноста на примерокот е важна за добивање сигурни оценки од истражувањето и веродостојни заклучоци. Случајно избраниот примерок значи дека сите единици на примерокот имаат однапред позната веројатност да бидат избрани. Случајниот избор на единиците во примерокот се смета за незаменлив начин во статистиката, бидејќи обезбедува примена на законитоста на теоријата на веројатноста, односно контрола на грешката на изборот и утврдување на степенот на сигурност на заклучоците. Случајниот избор на единиците во примерокот беше обезбеден со генерирани случајни броеви, а со примената на генерираните случајни броеви се обезбеди и репрезентативноста на примерокот. Примерокот се смета за репрезентативен ако сите единици на некоја истражувана појава имаат еднаква веројатност да бидат избрани. Врз основа на теоријата за веројатноста, ако при изборот на примерокот е почитувана репрезентативноста, примерокот би требало да содржи најголем број единици со карактеристиките што се најчести (најфреквентни) и најмал број единици со карактеристиките што ги има најмалку⁸.

Репрезентативниот примерок на македонски компании е направен врз база на објективен економски критериум. Сите компании во Република Македонија што во 2010 година реализирале вкупно увоз и извоз над 1.000.000 американски долари формираа листа со 764 компании. Од овие 764 компании, врз основа на генерирани случајни броеви во СПСС, е извлечен примерок на 211 компании до кои беше испратен анкетен прашалник за олеснување на трговијата и за воведување на концептот овластен економски оператор во Република Македонија. Добиените резултати од прашалникот се обработени со помош на статистичкиот софтвер СПСС.

Од добиените резултати од истражувањето беа пресметани фреквенциите и дескриптивните статистики. Фреквенциите беа искористени за презентирање на

⁸ Ристески С. и Тевдовски Д., *Статистика за бизнис и економија*, четврто издание, Универзитет „Св. Кирил и Методиј“, Економски факултет – Скопје, 2010, стр. 171-173

позначајните карактеристики на примерокот. Од дескриптивните статистики најголема примена имаше параметарот средна (просечна) вредност и тоа аритметичката средина или позната како просек. Оваа мерка има најширока примена во статистичката анализа и претставува еден од основните параметри на распоредот на фреквенциите. Определувањето на аритметичката средина најде најголема примена при определувањето на оценките од задоволството од примената на Едношалтерскиот систем и од примената на поедноставените царински постапки. Оваа мерка беше применета при оценувањето на тешкотијата на исполнување на критериумите за овластен економски оператор и оценување на важноста на мерките за олеснување на трговијата што се очекуваат од воведувањето на овој концепт во практиката.

Покрај аритметичката средина во примерокот беше пресметана и стандардната девијација како апсолутна мерка на дисперзија. Стандардната девијација се смета за најдобра мерка на дисперзија со која може да се согледа варијабилитетот на разгледуваната појава и да се дообјаснат мерките на централна тенденција (аритметичката средина во случајов).

При анализата на добиените просечни оценки од прашалникот беше спроведена и корелациска анализа и таму каде што беше согледана значајна статистичка зависност меѓу варијациите на разгледуваните појави, корелацијата беше презентирана со резултатите од истражувањето.

Во Република Македонија досега не е направено истражување за ефектите што се добиени врз олеснувањето на трговијата од примената на Едношалтерскиот систем и од примената на поедноставените царински постапки. Определени мерења за ефектите врз трговијата од примената на овие мерки се најверојатно направени од Царинската администрација, но тие се достапни за јавноста и не го отсликуваат задоволството на компаниите што се вклучени во меѓународната трговија. Со ова истражување е направен обид да се согледа задоволството на учесниците во трговијата од примената на мерките за олеснување на трговијата.

Особено значење и важност на истражувањето е обидот да се добијат прелиминарни резултати за заинтересираноста на македонските компании за воведување на концептот овластен економски оператор. Резултатите треба да ги покажат очекувањата на македонските компании за олеснување на трговијата од воведувањето на овој концепт во практиката и нивната прелиминарна

подготвеност да се справат со трошоците за исполнување на бараните услови и критериуми.

Со спроведување на ова истражување не значи дека се исполнети сите цели и дека е добиена целосна слика за влијанието на мерките за олеснување на трговијата врз трговијата и економската благосостојба на Република Македонија. Ова истражување претставува пионерски потфат, кој треба да го следат понатамошни истражувања и анализи за согледување на вистинската слика и реалност на македонската економија во преземањето мерки за олеснување на трговијата и во исполнувањето на меѓународните стандарди и препораки во оваа област.

I. ОЛЕСНУВАЊЕ НА ТРГОВИЈАТА ВО СОВРЕМЕНИОТ МУЛТИЛАТЕРАЛЕН ТРГОВСКИ СИСТЕМ

Олеснувањето на трговијата во современиот мултилатерален трговски систем е едно од најзначајните подрачја за процесот на либерализација на меѓународната трговска размена. Актуелноста и важноста на проблематиката на олеснувањето на трговијата произлегува од проблемите со кои се судираат учесниците во меѓународната трговска размена. Олеснувањето на трговијата се однесува на намалувањето на неформалните административни бариери во трговијата и на олеснувањето на пристапот на земјите до потребните информации за увозната или извозната процедура при тргувањето со определена земја. Поинаку кажано, олеснувањето на трговијата е термин што ги опфаќа мерките за поедноставување и намалување на увозните, извозните и царинските процедури при преминот на стоките од едно во друго царинско подрачје.

Од основањето на современиот мултилатерален трговски систем, преку потпишувањето на Општата спогодба за царини и трговија во 1947 година и создавањето на Светската трговска организација во 1995 година, до денес, се направени големи напори во поглед на намалувањето и отстранувањето на царинските и нецаринските инструменти. Во поново време станува сè поочигледно дека царините и нецаринските бариери веќе не се основните бариери во трговската размена. Сè поголемо значење во размената добиваат бариерите од административна природа, односно сложените царински процедури и обемната документација за стоката што претставува предмет на размена. Истражувањата што биле направени во регионот на АПЕК покажале дека просечно во реализацијата на една трговска трансакција биле вклучени 27 до 30 учесници, се подготвувале речиси 40 документи, биле потребни 200 податоци, од кои најмалку 30 се повторувале 30 пати, а 60-70% било потребно да се внесат барем два пати⁹.

Загубите и трошоците што компаниите ги имаат поради задржувањата на стоките на граничните премини, недостатокот на транспарентноста и на предвидливоста на процедурите, обемната и сложената документација, како и

⁹ UN/ECE: *Income Distribution Impact of Trade Facilitation in Developing Countries*, United Nations, 2003, p. 4

примената на стари и надминати царински процедури, во многу случаи ги надминуваат трошоците на наплатените царини¹⁰.

Освен за либерализација на меѓународната трговска размена, олеснувањето на трговијата се споменува и при развојот на безбедносните иницијативи во синцирите за снабдување, како и во рамките на многу иницијативи за модернизација на царината и на царинските служби.

Во областа на безбедноста на синцирите за снабдување, олеснувањето на трговијата треба да помогне во унапредување на контролите и отстранување на дополнителниот товар врз учесниците во трговијата. Главниот аспект за функционирање на меѓународниот синцир на снабдување е согледување на неговата најслаба алка. Трговскиот синцир се смета дека е толку силен и стабилен колку што е и неговата најслаба алка. Таргетирањето на најслабите алки во трговскиот синцир на снабдување и преземањето активности за нивно отстранување треба да биде главниот елемент на агендата на олеснувањето на трговијата¹¹.

Олеснувањето на трговијата претставува многу значаен концепт во рамките на повеќе програми за модернизација на царината и на царинските служби. Основен и суштествен дел на Модернизираниот царински закон на Европската унија и визијата за трговија и царина „без хартија“, всушност претставува концептот за олеснување на трговијата. Со овој концепт се предвидуваат многу мерки за модернизација и зголемување на ефикасноста на царинските администрации на одделните земји-членки во насока на олеснување на трговијата и поддршка на меѓународниот трговски синцир на снабдување.

Во оваа насока постојат повеќе иницијативи за модернизација на царините, како што е заложбата на Асоцијацијата на земјите од Југоисточна Азија (АСЕАН) за примена на едношалтерскиот оперативен систем, воведувањето значајни проекти поврзани со информациските технологии во царината во Австралија, Нов Зеланд и слично¹².

¹⁰ Engman M.: „The Economic Impact of Trade Facilitation“ in OECD Trade Policy Studies *Overcoming Border Bottlenecks, The Costs and Benefits of Trade Facilitation*, OECD, USA, 2010, p. 82

¹¹ World Bank: *Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy: The Logistics Performance Index and its Indicators*, World Bank, Washington, D.C., 2010, p. 3

¹² Grainger Andrew, “Customs and Trade Facilitation: from Concepts to Implementation” in *World Customs Journal*, Vol. 2, No. 1, WCO and INCU, Australia, 2008, pp. 17-18

1.1. Дефинирање на олеснувањето на трговијата во современиот мултилатерален трговски систем

Во економската литература не постои општодоговорена и прифатена дефиниција за терминот олеснување на трговијата ниту за неговиот опсег, односно за подрачјата што тој ги опфаќа. Терминот олеснување на трговијата прв пат бил сретнат во работата на телата на Обединетите нации, кога во 1969 година била формирана Специјална програма на УНКТАД за олеснување на трговијата¹³. Дефинирањето на областа и опсегот на терминот олеснување на трговијата постепено се зголемувал во работата на телата на Обединетите нации.

Денес, Обединетите нации имаат Центар за олеснување на трговијата и на електронскиот бизнис (УН/ЦЕФАКТ - UN/CEFACT – United Nations/ Centre for Trade Facilitation and Electronic Business), кој се грижи за подобрување на можностите за бизнисот, трговијата и административните организации од развиените земји, земјите во развој и земјите во транзиција за поефикасна размена на стоките и услугите. Главниот фокус на овој центар е олеснувањето на националните и на меѓународните трансакции преку поедноставување и хармонизација на процесите, процедурите и тековите на информациите и на тој начин, придонесување за порастот на глобалната трговија¹⁴. Според Центарот за олеснување на трговијата и на електронскиот бизнис, олеснувањето на трговијата се дефинира како поедноставување, хармонизација и стандардизација на трговските трансакции за тие да станат полесни, побрзи и поекономични од претходно¹⁵.

За подобро разбирање на дефиницијата на олеснувањето на трговијата, потребно е да се даде кратко објаснување на термините поедноставување, хармонизација и стандардизација. *Поедноставувањето* се однесува на процесот на елиминирање на сите непотребни елементи и дуплирање на формалностите, процесите и процедурите. Типичен пример за поедноставување во трговијата претставува комбинирањето на неколку документи во еден, како што е направено

¹³ Sengupta Nirmal, *The Economics of Trade Facilitation*, Oxford University Press, New Delhi, 2007, p. 13

¹⁴ Sengupta Nirmal, *The Economics of Trade Facilitation*, Oxford University Press, New Delhi, 2007, p. 13

¹⁵ Grainger Andrew, "Customs and Trade Facilitation: from Concepts to Implementation" in *World Customs Journal*, Vol. 2, No. 1, WCO and INCU, Australia, 2008, p. 20

со: единствениот административен документ на Европската унија, коносманот на Меѓународната трговска комора и образецот на ОН за трговски документи¹⁶.

Хармонизацијата се однесува на усогласување на националните формалности, процедури, операции и документи со меѓународните конвенции, стандарди и практики. Најпознат пример за хармонизација во меѓународната трговија е примената на ИНКОТЕРМС правилата на Меѓународната трговска комора¹⁷.

Стандардизацијата, пак, се однесува на процесот на развој на меѓународно договорени услови за практики, процедури, документи и информации. Типични примери за стандардизација се повеќето препораки што Обединетите нации ги донеле за олеснување на меѓународната трговија, како и бројните ИСО-стандарди поврзани со трговијата и транспортот¹⁸.

Имајќи го предвид објаснувањето на овие три термини од дефиницијата на УН/ЦЕФАКТ произлегува дека олеснувањето на трговијата претставува истовремено политички, економски, деловен, административен, технички и технолошки концепт¹⁹.

Економската комисија за Европа при Обединетите нации (УН/ЕЦЕ – UN/ECE – United Nations Economic Commission for Europe) олеснувањето на трговијата го дефинирала како разбирлив и интегриран пристап за намалување на комплексноста и трошоците на процесот на трговската трансакција и осигурување дека сите активности ќе се одвиваат на ефикасен, транспарентен и предвидлив начин, базиран врз меѓународно прифатени норми, стандарди и добри практични примери²⁰.

Организацијата за економска соработка и развој (ОЕЦД) во 2001 година го дефинирала олеснувањето на трговијата како поедноставување и стандардизација на процедурите и соодветните информациски текови потребни за движење на стоките на меѓународен план од продавачот кон купувачот, како и за движење на плаќањата во обратната насока²¹.

¹⁶ UN/ECE, *National Trade Facilitation Bodies*, UN/CEFACT, Geneva, 2001, p. 3

¹⁷ UN/ECE, *National Trade Facilitation Bodies*, UN/CEFACT, Geneva, 2001, p. 3

¹⁸ UN/ECE, *National Trade Facilitation Bodies*, UN/CEFACT, Geneva, 2001, p. 3

¹⁹ Butterly, T. "Trade Facilitation in a Global Trade Environment" in UNECE (Ed.) *Trade Facilitation: the challenges for growth and development*, United Nations, Geneva, 2003, pp. 41-47

²⁰ Bolhofer Carolin Eve, "Trade Facilitation – WTO Law and Its Revision to Facilitate Global Trade in Goods" in *World Customs Journal*, Vol. 2, No. 1, WCO and INCU, Australia, 2008, p. 32

²¹ Rege Vinod & Kataric Isabella, *Trade Facilitation: A Handbook for Trade Negotiators*, Commonwealth Secretariat, London, 2007, p. 40

Според Форумот за економска соработка на азиско-пацифичкиот регион (АПЕК) олеснувањето на трговијата се однесува на поедноставување, хармонизација, употреба на нови технологии и други мерки за надминување на процедуралните и административните пречки во трговијата. Според ова здружение, употребата на технологии и техники во трговијата може да им помогне на земјите да создадат експертиза, да ги намалат трошоците и да овозможат полесно движење на стоките и услугите²².

Меѓународната трговска комора со седиште во Париз ја претпочита дефиницијата за олеснување на трговијата што се фокусира на подобрувањето на ефикасноста на сите процеси поврзани со тргувањето на стоките преку националните граници. Олеснувањето на трговијата е можно ако се прифати интегриран пристап во поедноставувањето и намалувањето на трошоците на меѓународните трговски трансакции и овозможување сите поврзани активности да се одвиваат на ефикасен, транспарентен и предвидлив начин, врз основа на меѓународно прифатените норми, стандарди и добри практики²³.

За потребите на овој труд, терминот олеснување на трговијата ќе биде дефиниран како што е разбран во Светската трговска организација. Подрачјето за олеснување на трговијата првпат било официјално воведено во работата на Светската трговска организација на Министерската конференција во Сингапур 1996 година како едно од четирите нетрговски прашања. Олеснувањето на трговијата било дефинирано како олеснување на трговските процедури со цел олеснување на примената на правилата на СТО во таа област. Подоцна, во рамките на преговорите на Доха-агендата, олеснувањето на трговијата било проширено како понатамошно олеснување на движењето, царинењето и ослободувањето на стоките, вклучувајќи ги и стоките во транзит. Со поставувањето на Доха-агендата, олеснувањето на трговијата се дефинирало како *поедноставување и хармонизација на меѓународните трговски процедури, вклучувајќи активности, практики и формалности поврзани со прибирање, презентирање, комуникација и обработка на податоци потребни за движењето*

²² Wilson John S., Mann Catherine L. and Otsuki Tsunehiro, *Trade Facilitation and Economic Development: Measuring the Impact*, Policy Research Working Paper 2988, The World Bank, Washington D.C., USA, 2003, p. 23

²³ ICC, *Updated ICC recommendations for a WTO agreement on trade facilitation*, Discussion Paper, International Chamber of Commerce, Paris, 2007, p. 1

на стоките во меѓународната трговија²⁴. Во оперативна смисла, олеснувањето на трговијата се поврзува со разјаснување на трите члена на спогодбата ГАТТ, членот 5, 8 и 10²⁵.

Шаренило од дефиниции и разлики во разгледувањето и објаснувањето на олеснувањето на трговијата е присутно и кај разни истражувачи. Така, Стаплс во своето истражување дефинирал што не опфаќа олеснувањето на трговијата. Тој ги исклучил физичката инфраструктура, нецаринските бариери и царините од листата на опфатот на олеснувањето на трговијата²⁶.

Вилсон, Ман и Оцуки во своите анализи конструирале индикатори за квалитетот на процесот на царинењето и преминот на стоката преку граница со цел процена на придобивките за економијата од олеснувањето на трговијата. Тие идентификувале четири индикатори за олеснување на трговијата: ефикасност на пристаништата, царинската средина, регулаторната средина и употребата на електронскиот бизнис²⁷.

Ширината на опфатот на олеснувањето на трговијата оди дотаму што како трошоци што биле поврзани со трговијата или т.н. трансакциски трошоци, се сметале и транспортните трошоци, трошоците за шпедиција, платените царински давачки, како и другите нецарински бариери. Развојот и порастот на трговијата придонел за намалување на редовните трговски и трансакциски трошоци, но и за појава и зголемување на другите трошоци поврзани со процесот на тргување. Затоа, од дефиницијата на олеснувањето на трговијата треба да се исклучат транспортните трошоци и трошоците за отпрема и допрема на стоката, царинските бариери, субвенциите, контингентите, како и локалните трошоци за дистрибуција (големопродажба и малопродажба). Со исклучувањето на овие трошоци, олеснувањето на трговијата ги опфаќа следниве трансакциски трошоци: трошоци на застој при транспортот, трошоци поврзани со нетрговските бариери,

²⁴ Bolhofer Carolin Eve, "Trade Facilitation – WTO Law and Its Revision to Facilitate Global Trade in Goods" in *World Customs Journal*, Vol. 2, No. 1, WCO and INCU, Australia, 2008, p. 32

²⁵ Sengupta Nirmal, *The Economics of Trade Facilitation*, Oxford University Press, New Delhi, 2007, p. 14

²⁶ Staples B.R., *Trade Facilitation, Draft*, paper prepared for the WTO 2000 Conference, Geneva, 1998, p. 1

²⁷ Wilson John S., Mann Catherine L. and Otsuki Tsunehiro, *Trade Facilitation and Economic Development: Measuring the Impact*, Policy Research Working Paper 2988, The World Bank, Washington D.C., USA, 2003, p. 6

информациски трошоци, трошоци за спроведување на договорите, трошоци поради употреба на различни валути и правни и регулаторни трошоци²⁸.

1.2. Емпириски истражувања за важноста на олеснувањето на трговијата

Теоретските објаснувања за подрачјето на олеснувањето на трговијата и неговото влијание врз меѓународната трговија се поврзуваат со идентификувањето на т.н. трансакциски трошоци. Слично како при дефинирањето на олеснувањето на трговијата, не постои меѓународна усогласеност за точно и прецизно дефинирање на опфатот на трансакциските трошоци важни за олеснувањето на трговијата.

Организацијата за економска соработка и развој (ОЕЦД) направила класификација на трансакциските трошоци што влијаат врз трговските текови на директни и индиректни трошоци. Директните трошоци се однесуваат на направените трошоци за обезбедување на потребните документи и информации и за плаќањата за некои услуги поврзани со трговијата, како што се: транспортот, осигурувањето и манипулативните активности. Истражувачките студии направени за влијанието на трансакциските трошоци врз трговијата покажале дека, директните трансакциски трошоци при спроведувањето на увозните и извозните процедури се движеле меѓу 2 и 15% од вредноста на стоката што била предмет на тргување.²⁹

Индиректните трансакциски трошоци потешко е да се изразат во паричен облик. Тие се однесуваат на трошоците што трговците ги имаат поради доцнењата и одолговлекувањата на царинските формалности и разните административни постапки. Овие трансакциски трошоци може да се согледаат од загубата на бизнис-можностите, потребата за држење поголеми количини резерви и појавата на депресирачки трошоци за трговците. Притисокот за чување поголеми резерви се однесувал на врзаните финансиски средства во стоката што е задржана на граничните премини, како и на потребата од чување резерви за задоволување на

²⁸ Sengupta Nirmal, *The Economics of Trade Facilitation*, Oxford University Press, New Delhi, 2007, p. 16

²⁹ Walkenhorst P and Yasui T.: „Quantitative Assessment of the Benefits of Trade Facilitation“ in OECD Trade Policy Studies *Overcoming Border Bottlenecks, The Costs and Benefits of Trade Facilitation*, OECD, USA, 2010, p. 21

потребите на домашниот пазар поради доцнење на стоката на граничните премини. Депресирачките трошоци за трговците доаѓаат до израз кога станува збор за стока зависна од времето, како лесно расиплива стока, сезонска стока, весници. Некои пресметки за влијанието на индиректните трансакциски трошоци покажале дека тие изнесуваат од 1 до 24% од вредноста на стоката. Меѓутоа, поради долгата опашка во дистрибуцијата на примерокот што се истражувал, висината на индиректните трансакциски трошоци се смета дека изнесува речиси како и таа кај директните трансакциски трошоци, односно, од 1 до 15% од вредноста на стоката³⁰.

Големите разлики во износите на трансакциските трошоци произлегуваат од различното дефинирање на нивниот опфат и од различните степени на ефикасност на одделните царински администрации. Помалку развиените земји имаат неефикасни царински администрации и поради тоа, високи трансакциски трошоци во меѓународната трговија, за разлика од развиените земји чии царински администрации се многу поефикасни, а трговците во овие земји се соочуваат со мали трансакциски трошоци³¹.

Со намалувањето на традиционалните бариери во трговијата, трансакциските трошоци поврзани со царинските процедури станале многу важни. Овие трошоци може да се анализираат како еквиваленти на ad valorem царинските стапки, што за разлика од царините не носат приходи во државниот буџет. Според направените мерења, еден ден доцнење на стоките во трговијата е изедначен со 0,5% ad valorem царинска стапка, а подоцна и со 0,8%³². Некои автори го измериле значењето на времето поминато во транзит на стоката и утврдиле дека е еднакво на ad valorem царина од 0,6 до 2,2% во зависност од чувствителноста на стоката што е предмет на тргување³³.

Со идентификувањето на трансакциските трошоци, економистите вршеле истражувања на олеснувањето на трговијата и неговото влијание врз трговијата со

³⁰ Walkenhorst P and Yasui T.: „Quantitative Assessment of the Benefits of Trade Facilitation“ in OECD Trade Policy Studies *Overcoming Border Bottlenecks, The Costs and Benefits of Trade Facilitation*, OECD, USA, 2010, pp. 21-22

³¹ Engman M.: „The Economic Impact of Trade Facilitation“ in OECD Trade Policy Studies *Overcoming Border Bottlenecks, The Costs and Benefits of Trade Facilitation*, OECD, USA, 2010, p. 84

³² Engman M.: „The Economic Impact of Trade Facilitation“ in OECD Trade Policy Studies *Overcoming Border Bottlenecks, The Costs and Benefits of Trade Facilitation*, OECD, USA, 2010, p. 86

³³ Hummels David and Schaur Georg: “Time As a Trade Barrier”, *NBER Working Paper Series*, NBER, Cambridge, Massachusetts, 2012, p. 32

примена на гравитациски и модели на општа рамнотежа. Бројот на студиите и истражувањата што го анализираат влијанието на трансакциските трошоци врз олеснувањето на трговијата е ограничен, но со растечки тренд. Генерално, резултатите од сите студии покажуваат позитивни ефекти за националните економии од преземањето мерки за олеснување на трговијата. Покрај постоењето трошоци за воведување на некои од мерките, истражувањата покажуваат дека крајните и долгорочните ефекти од олеснувањето на трговијата се позитивни.

1.2.1. Истражувања за олеснување на трговијата со гравитациските модели

Многу позната и цитирана студија за влијанието на олеснувањето на трговијата е гравитацискиот модел што го поставиле Вилсон, Ман и Оцуки. Овие автори го мереле влијанието на четири индикатори врз олеснувањето на трговијата. Тие индикатори биле: ефикасноста на пристаништата (квалитетот и инфраструктурата на морските пристаништа и аеродромите), царинската ефикасност (трошоци поврзани со спроведувањето царински формалности, како и соодветната транспарентност на целата постапка), регулаторната околина (односот на националната економија кон прописите, постоењето строги и високи стандарди и постоењето прописи за заштита на животната околина) и користењето на електронскиот бизнис (користењето на предностите на информациската технологија при спроведувањето на трговијата)³⁴.

Резултатите од ова истражување покажале дека подобрувањето на ефикасноста на пристаништата треба да има најголемо влијание врз олеснувањето на трговијата. Позитивен ефект врз олеснувањето на трговијата треба да дадат и подобрувањата на царинската ефикасност и употребата на електронскиот бизнис. Регулаторната околина покажала негативен ефект врз олеснувањето на трговијата, што значи дека намалувањето на регулаторните прописи и стандарди треба да има позитивно влијание врз олеснувањето на трговијата³⁵. Истражувањата на овие автори покажале дека подобрувањето на наведените четири индикатори за

³⁴ Wilson John S., Mann Catherine L. and Otsuki Tsunehiro, *Trade Facilitation and Economic Development: Measuring the Impact*, Policy Research Working Paper 2988, The World Bank, Washington D.C., USA, 2003, p. 6

³⁵ Wilson John S., Mann Catherine L. and Otsuki Tsunehiro, *Trade Facilitation and Economic Development: Measuring the Impact*, Policy Research Working Paper 2988, The World Bank, Washington D.C., USA, 2003, pp. 12-13

олеснување на трговијата треба да даде позитивен ефект и да ја зголеми трговијата за 377 милијарди долари годишно во 75-те земји што биле разгледувани³⁶.

Норберт Вилсон поставил гравитациски модел за мерење на ефикасноста на царинските и административните процедури и нивното влијание врз трговијата. Мерењето на влијанието на царинските и административните процедури врз трговските текови било направено со мерење на бројот на документи, бројот на потписи и бројот на денови поминати на граница при спроведување на извозните и на увозните постапки. Неговото истражување покажало дека сите земји треба да остварат придобивки од олеснувањата доколку се зголеми ефикасноста на царинските и административните процедури. Зголемувањето на царинската ефикасност е возможно со намалување на потребниот број потписи, намалување на потребниот број документи или намалување на времето на чекање на граничните премини. Земјите што имаат помалку ефикасни царински и административни процедури треба да направат поголеми намалувања и со тоа да остварат позначителни придобивки и олеснување на трговијата во однос на земјите што имаат поефикасни царински и административни процедури³⁷.

Гравитациски модел за влијанието на мерките за олеснување на трговијата врз меѓународната трговија изработиле и Симеон Џанков, Каролин Фронд и Конг Пам³⁸. Целта на ова истражување било процена на ефектот на временските трошоци врз обемот на трговијата, односно во колкав обем времето потребно во одредена земја за испраќање на стоката од фабриката до бродот влијае врз вкупниот обем стоки што ќе бидат извезени. Во анализата биле употребени податоци од 126 земји. Мерењето на времето било поделено на четири фази: активности пред испораката, внатрешен превоз и манипулација, манипулација на терминалот или на пристаништето вклучувајќи го и складирањето и, на крајот, царинска и техничка контрола. За секоја фаза испитаниците одговарале за бројот на потребните документи, каде ги поднесуваат документите, бројот на потребните потписи, трошоците поврзани со нивното добивање, не вклучувајќи коруптивни

³⁶ Wilson John S., Mann Catherine L. and Otsuki Tsunehiro, *Assesing the Benefits of Trade Facilitation: A Global Perspective*, Policy Research Working Paper 3224, The World Bank, Blackwell Publishing, USA, 2005, p. 869

³⁷ Wilson, N., "Examining the Trade Effect of Certain Customs and Administrative Procedures", *OECD Trade Policy Working Papers*, No. 42, OECD, 2007, pp. 18-19

³⁸ Djankov S., Freud C and Pham C.: *Trading on Time*, World Bank Policy Research Working Paper 3909, Washington D.C., 2006, p. 1

активности, и просечното и максималното време за комплетирање на една процедура³⁹. Резултатите од анализата покажале дека секој дополнителен ден на задржување на стоката пред да биде подготвена за транспорт ја намалува трговијата за најмалку 1%. Уште поголемо влијание е утврдено кај чувствителните производите, како што се земјоделските производи. Кај нив еден ден задоцнување влијае врз намалување на извозот за 6%. Доколку дојде до намалување на доцнењето на стоките за еден ден, тоа ќе биде еднакво на намалување на географската оддалеченост меѓу трговските партнери за околу 70 километри⁴⁰. Овие автори процениле дека за земјите во развој, а особено за најнеразвиените земји, постигнувањето напредок во олеснувањето на трговијата, како на пример, намалување на времето потребно за извоз треба да има позитивни ефекти врз извозот поголеми од каква било либерализација на трговијата преку намалување или отстранување на другите трговски бариери⁴¹.

Влијанието на времето врз трговијата е анализирано и во повеќе студии преку примери од практиката на определени земји. Крајниот резултат покажал дека времето е важен конкурентски фактор за меѓународната трговија, но истовремено и нејзина бариера. Времето не само што влијае врз обемот на меѓународната трговија туку уште повеќе може да биде одлучувачки фактор за настап на странските пазари и за извоз на стоките⁴².

1.2.2. Истражувања за олеснување на трговијата со моделите на општа рамнотежа

Во рамките на ОЕЦД се направени истражувања со помош на моделот на општа рамнотежа за придобивките од олеснувањето на трговијата. Моделот на општа рамнотежа што го поставиле Валкенхорст и Јасуи покажал дека намалување на трансакциските трошоци од 1% може да даде позитивни ефекти врз светскиот доход со реализација на дополнителни 40 милијарди американски

³⁹ Djankov S., Freud C and Pham C.: *Trading on Time*, World Bank Policy Research Working Paper 3909, Washington D.C., 2006, pp. 8-9

⁴⁰ Djankov S., Freud C and Pham C.: *Trading on Time*, World Bank Policy Research Working Paper 3909, Washington D.C., 2006, p. 21

⁴¹ Djankov S., Freud C and Pham C.: *Trading on Time*, World Bank Policy Research Working Paper 3909, Washington D.C., 2006, p. 22

⁴² Nordas, H. K., E. Pinali and M. Geloso Grosso: "Logistics and Time as a Trade Barrier", *OECD Trade Policy Working Papers*, No. 35, OECD Publishing, Paris, 2006, p. 43

долари без појава на земји-губитници. Со намалувањето на трансакциските трошоци и развиените земји и земјите во развој можат да остварат позитивни ефекти врз националниот доход. Притоа, 20% од вкупната добивка треба да произлезат од намалувањето на директните трансакциски трошоци, а 80% од придобивките треба да дојдат од намалување на индиректните трошоци. Ова значи дека мерките што се однесуваат на намалување на времето на чекање на границите можат да остварат поголем ефект врз економската благосостојба отколку мерките што се однесуваат на намалувањето на документацијата и другите директни трошоци⁴³.

Со други истражувања со помош на моделот на општа рамнотежа биле испитувани потенцијалните ефекти од успешното завршување на Доха-рундата. Резултатите покажале дека олеснувањето на трговијата треба да ги намали трошоците во трговијата за 1,5% и дека позитивниот ефект од завршувањето на рундата ќе овозможи зголемување од 0,5% на светскиот БДП, од кои 0,2% треба да бидат резултат на олеснувањето на трговијата. Олеснувањето на трговијата се очекува да има најголем позитивен ефект врз порастот на БДП во светот и врз благосостојбата во однос на другите подрачја на Доха-рундата на преговори⁴⁴.

Со други мерења олеснувањето на трговијата се очекува да овозможи дополнителни 0,95% пораст на светскиот БДП како резултат на успешното завршување на преговорите⁴⁵.

Врз основа на направените анализи и истражувања на трансакциските трошоци и мерките за олеснување на трговијата утврдено е дека олеснувањето на трговијата може да има влијание врз три важни економски варијабли: трговските текови, државните приходи и странските директни инвестиции⁴⁶.

Анализата на влијанието на олеснувањето на трговијата врз меѓународната трговија покажува дека постои позитивна врска меѓу нив, односно покажува дека

⁴³ Walkenhorst P and Yasui T.: „Quantitative Assessment of the Benefits of Trade Facilitation“ in OECD Trade Policy Studies *Overcoming Border Bottlenecks, The Costs and Benefits of Trade Facilitation*, OECD, USA, 2010, pp. 39-40

⁴⁴ Persson Maria: Trade Facilitation and the EU-ACP Economic Partnership Agreements, *Journal of Economic Integration*, Vol. 23, No.3, 2008, p. 10

⁴⁵ Persson Maria: Trade Facilitation and the EU-ACP Economic Partnership Agreements, *Journal of Economic Integration*, Vol. 23, No.3, 2008, p. 10

⁴⁶ Engman M.: „The Economic Impact of Trade Facilitation“ in OECD Trade Policy Studies *Overcoming Border Bottlenecks, The Costs and Benefits of Trade Facilitation*, OECD, USA, 2010, pp. 92; 107

и скромни намалувања на трансакциските трошоци може да доведат до значително зголемување на трговијата. Анализите покажуваат дека трговските придобивки треба да бидат поголеми за земјите во развој во споредба со развиените земји, бидејќи нивните царински администрации се компаративно понеефикасни. Позитивните ефекти од преземањето мерки за олеснување на трговијата, освен за земјата што ги презема, треба да се појават и за земјите што се нејзини трговски партнери. Дополнителните анализи покажуваат дека ефектите од олеснувањето на трговијата можат да бидат различни за различни категории производи. Неефикасните царински процедури имаат поголемо влијание врз сезонските, расипливите или стоките подложни на „навремено“ производство (“just in time” production)⁴⁷.

Преземањето мерки за олеснување на трговијата треба да има позитивни ефекти врз прибирањето државни приходи. Во некои случаи постоењето неефикасни гранични процедури значело намалување на државните приходи до 5% од БДП. Врз основа на преземени програми за олеснување на трговијата во десетина земји биле изведени повеќе позитивни заклучоци за нивното влијание врз прибирањето државни приходи. На пример, со примената на контролата по царинење јапонската царина ги зголемила годишните приходи за околу 3%⁴⁸. Успешното спроведување реформи во царината влијаело значително врз зголемувањето на царинските приходи во земјите, па дури и кога станувало збор за скромни реформи во царинската администрација. Позитивните резултати можат да не бидат видливи веднаш, бидејќи секоја програма за модернизација се спроведува подолг временски период⁴⁹.

Позитивните ефекти од преземањето мерки за олеснување на трговијата се јавуваат и кај странските директни инвестиции. Главни фактори при носењето инвестициски одлуки се постоењето голема предвидливост на условите во економијата и постоењето ниски директни и индиректни трансакциски трошоци.

⁴⁷ Engman M.: „The Economic Impact of Trade Facilitation“ in OECD Trade Policy Studies *Overcoming Border Bottlenecks, The Costs and Benefits of Trade Facilitation*, OECD, USA, 2010, pp. 93-94

⁴⁸ Yasui Tadashi, *Benefits of the Revised Kyoto Convention*, WCO Research Paper No. 6, World Customs Organization, Brussels, 2010, p. 6

⁴⁹ Engman M.: „The Economic Impact of Trade Facilitation“ in OECD Trade Policy Studies *Overcoming Border Bottlenecks, The Costs and Benefits of Trade Facilitation*, OECD, USA, 2010, pp. 98-103

Дури и времето на спроведување царински формалности може да биде одлучувачки фактор за странските директни инвестиции⁵⁰.

Генерално, примената на либерализираната трговска политика во комбинација со мерки за олеснување на трговијата на долг рок треба да доведе до поттикнување на економскиот раст, а особено кај земјите во развој⁵¹.

1.3. Олеснувањето на трговијата и либерализацијата на меѓународната трговска размена во рамките на СТО

Некои автори велат дека не сме далеку од вистината кога велиме дека единствената мотивација за основање на ГАТТ и на СТО е токму олеснувањето на трговијата⁵² или дека олеснувањето на трговијата може да се разгледува како обид за зголемување на напорите за либерализација на меѓународната трговска размена. Ова тврдење произлегува од фактот што работата на старата ГАТТ и на СТО во насока на либерализација на меѓународната трговска размена во основа значи преземање мерки од кој и да е вид за олеснување и зголемување на трговијата. Со Министерската декларација од Сингапур прв пат му бил доделен мандат на Советот за трговија со стоки за преземање истражувачка и аналитичка работа, потпирајќи се на работата и на други меѓународни организации, за поедноставување на процедурите во трговијата за согледување на влијанието на правилата на СТО во таа област. Оттогаш, подрачјето на олеснување на трговијата е присутно на агендата на Советот за трговија со стоки.

Покрај експлицитниот консензус за неопходноста за разгледување на подрачјето за олеснување на трговијата во процесот на понатамошна либерализација на меѓународната трговска размена, консензусот за неговата содржина и опфатот не бил лесно постигнат. На првиот симпозиум на Светската трговска организација за олеснување на трговијата одржан во март 1998 година, по долги консултации со бизнис-секторот и индустријата, биле идентификувани повеќе загрижувачки области на меѓународно ниво и била подготвена листа со

⁵⁰ Engman M.: „The Economic Impact of Trade Facilitation“ in OECD Trade Policy Studies *Overcoming Border Bottlenecks, The Costs and Benefits of Trade Facilitation*, OECD, USA, 2010, pp. 103-106

⁵¹ UN/ECE: *Income Distribution Impact of Trade Facilitation in Developing Countries*, United Nations, 2003, pp. 10-11; 18-19

⁵² Sengupta Nirmal, *The Economics of Trade Facilitation*, Oxford University Press, New Delhi, 2007, p. 128

правила на СТО, кои се сметале за важни за олеснувањето на трговијата. Областите што биле идентификувани се однесувале на: големиот обем документација побарувана од страна на властите; недостатокот на автоматизација и незадоволителната употреба на информациската технологија; недостатокот на транспарентност и недоволно јасни увозни и извозни барања; несоодветните царински процедури, особено во однос на контролите базирани на ревизија и техниките на проценка на ризиците и недостатокот на соработка и модернизација меѓу царината и другите владини агенции, што го отежнувало ефикасното управување со зголемените трговски текови⁵³.

Листата со правила селектирани како важни за подрачјето на олеснување на трговијата ги вклучувала членовите 5, 7, 8, 9 и 10 на ГАТТ - за слободата на транзит, за определувањето царинска вредност, за трошоците и формалностите поврзани со увозот и извозот, за обележјата на потеклото и за објавувањето и администрирањето на трговската регулатива; спогодбите на СТО: за царинска вредност, за процедурата за увозни дозволи, за контролата на стоката пред испорака, за правилата за потекло, за техничките бариери во трговијата и за санитарните и фитосанитарните мерки; Општата спогодба за трговијата со услуги (ГАТС) и Спогодбата за трговските аспекти на правата за интелектуална сопственост (ТРИПС)⁵⁴.

Од горенаведената листа со правила на СТО што се поврзани или што влијаат на некој начин врз олеснувањето на трговијата, може да се види дека освен неспоменатите членови на ГАТТ и неговите спогодби за заштитни мерки, речиси сите правни одредби на СТО се важни за олеснувањето на трговијата. Ова, пак, говори дека олеснувањето на трговијата е широко подрачје и е нераскинливо поврзано со процесот на тргување. Широчината на ова подрачје, иако можеби изгледа охрабрувачки и лесно за разбирање, ја отежнува неговата стандардизација.

Постојаната работа на Советот за трговија со стоки на подрачјето за олеснување на трговијата, поттикната од опасноста за можно дуплирање на работата со другите тела на СТО, утврдила агенда за преговорите за олеснување на трговијата. Оваа агенда била договорена на конференцијата во Доха и оттогаш

⁵³ Widdowson D.: "The Changing Role of Customs: Evolution or Revolution?" in *World Customs Journal*, Vol. 1, No. 1, INCU, Canberra, 2007, p. 33

⁵⁴ Sengupta Nirmal, *The Economics of Trade Facilitation*, Oxford University Press, New Delhi, 2007, p. 128

работата била насочена кон подобрување и разјаснување на членовите 5, 8 и 10 за процедурите што треба да ја олеснат меѓународната трговија со стоки⁵⁵.

Во 2002 година, веднаш по конференцијата во Доха, работната програма за олеснување на трговијата била составена од три подрачја – (1) разјаснување и подобрување на членовите 5, 8 и 10 на ГАТТ 1994, (2) согледување на потребите за олеснување на трговијата и приоритетите на земјите во развој и на најнеразвиените земји и (3) техничка помош и градење на капацитетите⁵⁶.

Следниот напредок на подрачјето за олеснување на трговијата бил постигнат со договарањето на т.н. Јулски пакет на Доха-агендата на преговори во 2004 година. Олеснувањето на трговијата било единственото од четирите сингапурски нетрговски прашања за чии преговори членките на СТО донеле одлука за поставување модалитети за понатамошни преговори за либерализација на меѓународната трговска размена⁵⁷.

Експлицитниот консензус меѓу членките за неопходноста од интензивирање на преговорите за олеснување на трговијата произлегува од нивната свесност дека олеснувањето на трговијата треба да им донесе голема економска полза на сите.

Со консензус била донесена одлука за почнување преговори за олеснување на трговијата врз основа на листа со модалитети со десет точки наведени во Анексот Д од конечната одлука на Генералниот совет на СТО. Во овие модалитети на Јулскиот пакет биле направени неколку приспособувања за потребите на земјите во развој и најнеразвиените земји. Повторно бил загарантиран специјалниот третман на земјите во развој и најнеразвиените земји што се однесувал на повеќе од обезбедување дополнителен транзициски период. Обврските во однос на подрачјето за олеснување на трговијата за најнеразвиените земји треба да зависат од нивните ограничени потреби и капацитети. Било договорено да се води сметка за трошоците што се потребни за спроведување на мерките за олеснување на трговијата и се признало значењето на техничката помош и поддршката за градење на капацитетите во земјите во развој и во најнеразвиените земји⁵⁸.

⁵⁵ WTO: *Understanding the WTO*, World Trade Organization, Geneva, 2003, p. 85

⁵⁶ Sengupta Nirmal, *The Economics of Trade Facilitation*, Oxford University Press, New Delhi, 2007, p. 143

⁵⁷ http://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_negoti_e.htm (29.11.2007)

⁵⁸ WTO: *The Doha Round Texts and related documents*, WTO, Geneva, 2009, pp. 99-100

Земајќи ги предвид приспособувањата за обезбедување специјален и посебен третман за земјите во развој и за најнеразвиените земји, овие преговори добиле третман на прв позитивен исход за напредокот на мултилатералните трговски преговори.

По усвојувањето на Јулскиот пакет на Доха-агендата во Комитетот за трговија со стоки била формирана преговарачка група за олеснување на трговијата во чии рамки почнале да се водат преговорите за олеснување на трговијата преку пристигнување предлози од земјите-членки.

Модалитетите за олеснување на трговијата што биле договорени со Јулскиот пакет биле потврдени и на следната министерска конференција, која се одржала во Хонг Конг⁵⁹.

1.4. Третманот на олеснувањето на трговијата во работата на други меѓународни организации и иницијативи

Покрај Светската трговска организација, голем е бројот на организации што имаат интерес за разработка и истражување на подрачјето на олеснување на трговијата. Голем број активни организации на меѓународно, регионално, национално, па дури и на локално ниво, се занимаваат со разни прашања од меѓународната трговска размена со крајна цел - олеснување на трговијата. Нестандардизираноста и ширината на опсегот на активности што ги опфаќа олеснувањето на трговијата овозможуваат голем број организации од различен карактер да се занимаваат со развојот на стандарди и препораки за модернизација на царинските администрации и пронаоѓање начини за олеснување на постапките при преминот на стоките на граничните и царинските подрачја.

Меѓу позначајните меѓународни организации што се занимаваат со подрачјето на олеснување на трговијата се: Светската царинска организација, Меѓународниот трговски центар, Меѓународната трговска комора, Организацијата за економска соработка и развој (ОЕЦД), комисиите при Обединетите нации (Центарот за олеснување на трговијата и електронскиот бизнис - УН/ЦЕФАКТ, Економската комисија за Европа – УН/ЕЦЕ, Конференцијата за трговија и развој – УНКТАД), Меѓународниот монетарен фонд, Светската банка, Меѓународната

⁵⁹ World Trade Organization, *Doha Work Programme, Draft Ministerial Declaration, Revision, Ministerial Conference, Sixth Session, Hong Kong, 2005*, p. 6

организација за стандардизација (ИСО), Светскиот економски форум и повеќе секторски меѓународни и меѓувладини агенции (за цивилна авијација, за поморски транспорт, за патен транспорт, за воздушен транспорт, за шпедиција, за царински посредници, за експресни пратки, за меѓубанкарски финансиски телекомуникации). Освен во овие организации, олеснувањето на трговијата е предмет на разработка и во рамките на повеќе регионални иницијативи и економски интеграции, како што се: Европската унија, НАФТА, Асоцијацијата на земјите од Југоисточна Азија – АСЕАН и Форумот за економска соработка на азиско-пацифичкиот регион – АПЕК⁶⁰.

Во текстот што следува е даден краток осврт кон позначајните и меѓународно прифатени организации што се занимаваат со прашањата за олеснување на трговијата. Детален осврт е направен кон работата на Светската трговска и Светската царинска организација на подрачјето на олеснувањето на трговијата.

Комисиите и иницијативите на Организацијата на обединетите нации се меѓу најзначајните меѓународни организации што донеле важни решенија за олеснување на трговијата. Во нивни рамки олеснувањето на трговијата доживеало еволуција, почнувајќи од работата на Економската комисија за Европа – УН/ЕЦЕ, потоа Конференцијата за трговија и развој – УНКТАД и на крајот, со Центарот за олеснување на трговијата и електронскиот бизнис - УН/ЦЕФАКТ, создаден во 1997 година како организација на ООН посветена на подрачјето на олеснувањето на трговијата⁶¹.

Од работата на овие организации произлегле многу важни решенија за олеснување на трговијата во современиот мултилатерален трговски систем. Центарот за олеснување на трговијата и електронскиот бизнис - УН/ЦЕФАКТ создал 33 препораки за олеснување на трговијата од кои некои се прифатени како стандарди на Меѓународната организација за стандардизација (ИСО). Овие 33 препораки за олеснување на трговијата се прикажани во табелата број 1.1.

⁶⁰ Sengupta Nirmal, *The Economics of Trade Facilitation*, Oxford University Press, New Delhi, 2007, pp. 94-95

⁶¹ Sengupta Nirmal, *The Economics of Trade Facilitation*, Oxford University Press, New Delhi, 2007, p. 104

Табела бр. 1. 1: Препораки за олеснување на трговијата на УН/ЦЕФАКТ

Сер. бр.	Препорака
1	Образец на ОН за трговски документи
2	Лоцирање на кодови во трговски документи
3	Кодови за презентирање на имињата на земјите (ИСО 3166)
4	Национални тела за олеснување на трговијата
5	ИНКОТЕРМС кратенки за меѓународната трговија
6	Образец за фактура во меѓународната трговија
7	Претставување на датуми, време и временски периоди со бројки (ИСО 8601:2000)
8	Методологија на единствен идентификациски код – УНИК (UNIC) за поврзување на стоките со документите
9	Азбучен код за презентирање на валутите (ИСО 4217)
10	Кодови за идентификување на бродови
11	Документарни аспекти на меѓународниот транспорт на опасни стоки
12	Мерки за олеснување на документациските процедури при поморски транспорт
13	Олеснување на правните проблеми при увозните процедури
14	Авторизирање на трговски документи со други средства покрај со потпис
15	Поедноставни обележја при испраќање
16	Код за пристаништата и другите локации – ЛОКОД (LOCODE)
17	Кратенки за услови за плаќање – ПЕЈТЕРМС (PAYTERMS)
18	Мерки за олеснување поврзани со процедурите на меѓународната трговија
19	Кодови за модалитетите на транспорт
20	Кодови за единици мерки што се користат во меѓународната трговија
21	Кодови за патници, видови товар, пратки и материјали за пакување
22	Образец за стандардни инструкции за пратки
23	Код за трошоци на отпрема – ФКК (FCC)
24	Кодови за трговија и статус на транспортот
25	Употреба на стандарди за електронска размена на податоци на ОН за администрација, трговија и транспорт – УН/ЕДИФАКТ (UN/EDIFACT)
26	Комерцијална употреба на договори за размена на електронски податоци
27	Контрола пред испорака
28	Кодови за типови средства за транспорт
29	Кодови за типови товар
30	Хармонизиран опис на стоките и кодирање (повлечена)
31	Договор за електронска трговија
32	Инструменти за саморегулација на електронската трговија
33	Препораки за едношалтерски систем

Извор: http://www.unece.org/cefact/recommendations/rec_index.htm пристапено на 24.09.2010

УН/ЦЕФАКТ во соработка со Конференцијата за трговија и развој – УНКТАД има издадено и Компендиум на препораки за олеснување на трговијата

во кој се вклучени вкупно 237 препораки од повеќе меѓународни организации. Од работата на УНКТАД особено е важно да се потенцира најпознатиот проект за техничка помош, програмата АСИКУДА (ASYCUDA), заедно со нејзините унапредени верзии АСИКУДА++. Оваа програма претставува компјутерски софтвер за размена на електронски информации меѓу трговците и царината врз основа на признати меѓународни трговски процедури. Таа е инсталирана во повеќе од 80 земји во развој⁶².

Во 2010 година, Светскиот економски форум издал Глобален извештај за овозможување на трговијата. Во него е изработен т.н. *индекс за овозможување на трговијата - ЕТИ (Enabling Trade Index – ETI)*. Целите на овој индекс се согледување и оценување на влијанието што институциите, политиките и услугите на одделните национални економии го имаат врз олеснувањето на слободното движење на стоките преку границите⁶³.

При изработката на *индексот за овозможување на трговијата* биле вклучени податоци од 125 земји од светот. Структурата на ЕТИ се темели врз четири подиндекси што опфаќаат четири области со влијание врз овозможувањето и олеснувањето на меѓународната трговија. Првиот подиндекс е пазарниот подиндекс. Тој го мери слободниот пристап на странски стоки на домашниот пазар и пристапот на домашните извозници до странските пазари. Вториот подиндекс е подиндексот на граничната администрација. Со него се мери ефикасноста на царинската администрација, ефикасноста на увозните и извозните процедури и транспарентноста на граничната администрација. Третиот подиндекс е наречен подиндекс за транспортна и комуникациска инфраструктура. Со овој подиндекс се мерат ресурсите и квалитетот на транспортната инфраструктура, ресурсите и квалитетот на транспортните услуги во земјата и ресурсите и употребата на информациските и комуникациските технологии. Последниот подиндекс се однесува на деловното окружување во земјата. Тој се мери со оценување на законската регулатива во земјата и со овозможување физичка

⁶² OECD Trade Policy Studies *Overcoming Border Bottlenecks: The Costs and Benefits of Trade Facilitations*, OECD, Lexington, USA, 2009, p.146

⁶³ Lawrence R. Z., Hanouz M. D., Doherty S., Moavenzadeh J.: *The Global Enabling Trade Report 2010*, World Economic Forum, Geneva, 2010, p. 5

безбедност од аспект на појавата на криминални активности и од аспект на примената на законите во одделната национална економија⁶⁴.

На ова подрачје Светската банка во 2010 година изработила *индекс за логистичките перформанси* на земјите. Во изработката на овој индекс биле вклучени компании од 155 земји. Потребата за изработка на индексот на логистички перформанси произлегла од важноста на логистиката и логистичките услуги во трговијата. Логистиката во трговијата има влијание врз обемот на трговската размена, врз диверзификацијата на извозот, врз можноста да се привлечат странски директни инвестиции и врз економскиот раст⁶⁵.

При изработката на овој индекс биле оценети шест аспекти: ефикасноста на процесот на царинење, квалитетот на трговската и транспортната инфраструктура, можноста за организирање ценовно конкурентни испораки во странство, способноста и квалитетот на логистичките услуги, можноста да се следат и пронаоѓаат пратките во текот на превозот и фреквенцијата со која пратките стигнуваат на време кај нивните примачи⁶⁶. Содржината и начинот на изработка на индексот на логистички перформанси покажува дека постои висок степен на корелација со индексот за овозможување на трговијата (коефициент на корелација од 0.85). Ова ја потврдува важноста на логистичките услуги во трговијата за подрачјето на олеснување на трговијата⁶⁷.

За Глобалната асоцијација за експресни пратки (Global Express Association) олеснувањето на трговијата е многу важен аспект во процесот на деловното работење. Кратки прекини и задоцнувања, што кај другите типови транспорт можат да бидат незабележани, за експресните пратки можат да значат целосен неуспех во работата. За оваа меѓународна асоцијација олеснувањето на трговијата е важно за зголемување на транспарентноста на процесот на тргување, што подразбира јавно објавување на сите правила по можност на интернет и со можност за коментирање на новите правила пред да стапат на сила, воспоставување фер можности за покренување жалба до царинските органи и

⁶⁴ Lawrence R. Z., Hanouz M. D., Doherty S., Moavenzadeh J.: *The Global Enabling Trade Report 2010*, World Economic Forum, Geneva, 2010, pp. 5-7

⁶⁵ The World Bank: *Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy: The Logistics Performance Index and its Indicators*, The World Bank, Washington, D.C., 2010, p. 1

⁶⁶ The World Bank: *Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy: The Logistics Performance Index and its Indicators*, The World Bank, Washington, D.C., 2010, pp. 42-43

⁶⁷ The World Bank: *Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy: The Logistics Performance Index and its Indicators*, The World Bank, Washington, D.C., 2010, pp. 46-47

постигнување ефикасност на границите со примена на техниката на управување со ризици, автоматизирано прибирање и обработка на податоците, примена на едношалтерските системи, одвојување на процесот на физичко ослободување на стоката од постапката на царинење и координација на активностите на државните гранични агенции⁶⁸.

Олеснување на трговијата е важно прашање и во рамките на повеќе регионални иницијативи и регионални економски интеграции. Примерот и искуството на Европската унија заслужуваат посебно место и значење. Функционирањето на царинската унија од 27 земји-членки со примена на заедничка царинска политика и заедничко царинско законодавство, претставува пример за развој на програми за олеснување на трговијата низ светот. Европската унија добива уште повеќе на значење со примената на Модернизираниот царински закон и визијата за бесхартиена трговија и царина и примената на повеќе мерки и инструменти за обезбедување сигурна и олеснета трговија.

Олеснувањето на трговијата е идентификувано како клучна област за дваесет и едната земја-членка на Форумот за економска соработка на азиско-пацифичкиот регион (АПЕК)⁶⁹. Друг пример на зголемена регионална соработка преку олеснување на царинските и трговските процедури е постигнатиот договор за создавање интероперативен едношалтерски систем меѓу членките на Асоцијацијата на земјите од Југоисточна Азија – АСЕАН⁷⁰.

Намалувањето на трошоците поврзани со трговските трансакции треба да биде високо на агендата на приоритетите на националните власти и авторитети. Мерките за олеснување на трговијата можат да бидат превземени и од страна на националните царински администрации, ресорните министерства или другите владини агенции вклучени во меѓународната трговска размена. Всушност, голем дел од препораките што произлегуваат од меѓународните организации за олеснување на трговијата произлегуваат од успешните национални програми и проекти.

Некои земји, пак, врз основа на препораката бр. 4 на Центарот за олеснување на трговијата и електронскиот бизнис - УН/ЦЕФАКТ за создавање

⁶⁸ Impey Ian: Power Point Presentation on Trade Facilitation: “Who is looking out for business?”, *World Customs Forum 2007*, Manila, 2007

⁶⁹ Rege Vinod & Kataric Isabella, *Trade Facilitation: A Handbook for Trade Negotiators*, Commonwealth Secretariat, London, 2007, p. 62

⁷⁰ Grainger Andrew, “Customs and Trade Facilitation: from Concepts to Implementation” in *World Customs Journal*, Vol. 2, No. 1, WCO and INCU, Australia, 2008, p. 21

национални тела за олеснување на трговијата формираат органи, т.н. ПРО комитети. Формирањето на овие тела за олеснување на трговијата не носи само по себе позитивни резултати и реформи. Во најголемиот број случаи успешни резултати на подрачјето за олеснување на трговијата се постигнуваат со цврста и истрајна национална политика во определен временски период на историскиот и економскиот развој на земјата.

1.5. Олеснувањето на трговијата и променетата улога на Царината

Царинските администрации се органите што во една земја ја имаат моќта и овластувањето за контрола на стоката што доаѓа, поаѓа или поминува низ територијата на земјата. Тие се оние што можат да дозволат или забранат влез или излез на стоката. Царинските органи се единствените што го имаат авторитетот и поседуваат експертиза да бараат и анализираат информации за стоката што се извезува или увезува, а дури тоа може да го прават предвреме и на електронски начин. Тие се алката во целиот синџир на снабдување во меѓународната трговија што може да игра главна улога во овозможување безбедна и олеснета трговија.

Улогата и одговорностите на царинските служби се различни во различни земји. Тие се предмет на постојани промени и унапредувања во насока да одговорат на промените што постојано се случуваат. Процесот на глобализација заедно со своето комплексно влијание врз економските процеси во светот, извршил сериозно влијание и врз улогата на царинските служби. Како резултат на динамичното и променливото окружување било неопходно царинските служби да ги идентификуваат и разберат главните промени на меѓународно, на регионално и на национално ниво, за да можат соодветно да одговорат и да ги спроведуваат сопствените надлежности. Порастот на меѓународната трговска размена во основа значи зголемување на бројот на трансакции што царинските органи се должни да ги спроведат и тоа, најчесто со истите ресурси и физички и технички капацитети. Порастот на трговијата ретко кога бил пратен со зголемување на ресурсите на царината, односно со зголемување на нејзините физички и технички капацитети.

Процесот на либерализација на меѓународната трговска размена извршил влијание врз зголемувањето и олеснувањето на трговијата, но покрај легитимната трговија биле создадени можности за зголемување на нелегалната трговија. Постојаното унапредување на правилата на меѓународната трговија значи дека и

царинските органи мора да се подготват за спроведување на нововведените правила во практиката. Правилата во меѓународната трговија значително се усложнуваат со зголемувањето на бројот на регионалните трговски договори и воспоставувањето различни правила за тргување со преференцијалните трговски партнери, особено во однос на правилата за потекло.

Воспоставувањето нови начини на тргување, нови бизнис и логистички модели, извршиле значителни промени и притисоци врз синцирите на снабдување. Царинските органи мора да се справат со сите иновативни методи за ефективно и ефикасно движење на стоките и минимизирање на какви било доцнења или задржувања на стоките.

Дополнително отежнување на работата на царинските органи имаат зголемените закани по безбедноста и појавата на разни облици организиран криминал. Меѓународните синцири на снабдување се особено ранливи на појавата на терористички групи и на разни нелегални активности, како што се: корупцијата, даночната евазија, перењето пари, трговијата со дрога, оружје и други забранети стоки, трговијата со фалсификувана и пиратска стока и сл. Надлежностите на царината за справување со овие нелегални активности, произлегуваат од барањата и потребите на општеството за користење производи што задоволуваат определени стандарди на квалитет и безбедност, што не се штетни за здравјето на луѓето, животните и растенијата, како и за целата животна околина⁷¹.

Сите овие промени извршиле влијание врз работата на царинските служби и резултирале со промени во нивната улога и задачи. Иако промените што се случиле во меѓународното окружување биле универзални, одговорите и преземените активности од страна на царинските органи за справување со нив не само што не биле универзални туку биле многу различни. Некои царински администрации одбрале да не одговорат на променетите околности, а оние што одговориле тоа го сториле на различен начин.

Во основа, справувањето со зголемениот обем активности извршило влијание врз реорганизација на царинските служби и воведување нови работни методи, техники и процедури. Ова значело автоматизација на голем број од

⁷¹ WCO: *Customs in the 21st Century: Enhancing Growth and Development through Trade Facilitation and Border Security*, WCO, Brussels, 2008, pp.2-3 и Gordhan Pravin: *Customs in the 21st century*, *World Customs Journal*, Vol.1, No.1, INCU, Canberra, Australia, pp. 49-50

постапките што се спроведуваат при царинските формалности, воведување техники за управување со ризиците, поголем ангажман околу областите дефинирани како високо ризични, како и примена на современи средства и опрема за контрола и истраги⁷².

Променетите околности во меѓународната трговија значеле дека царината мора да ги разбира потребите и да се грижи за непречено одвивање на бизнис активностите, а пак, претставниците на бизнис заедницата треба да ги разберат барањата на царината. Ова значи дека односот меѓу царината и бизнисот треба да се преточи во партнерство што треба да резултира со придобивки и олеснувања за сите учесници во синцирот⁷³.

Царинската администрација е и одговорната државна институција што треба да се грижи за спроведувањето на интегрираното гранично управување. Таа треба да овозможи координација и соработка меѓу сите надлежни органи и агенции што се вклучени во одржувањето на безбедноста на границата и спроведувањето на законските прописи за движење на стоките во меѓународната трговија. Координираното управување со границата е полесно возможно со воведување електронски „едношалтерски системи“, што овозможуваат добивање на потребните информации и документи на едно место или во една служба⁷⁴.

Друг предизвик со кој се соочени сите царински администрации во дваесет и првиот век е воспоставувањето мрежа од глобално поврзани царински служби. Целта е меѓусебно поврзување на одделните царински администрации и постигнување интероперабилност на нивните системи што на царината треба да ѝ овозможи целосна контрола и управување со меѓународниот синцир на снабдување. Контролата и управувањето треба да овозможи рано согледување и управување со ризиците и преземање потребни активности онаму каде што ќе се утврди потреба. Глобалното поврзување на царинските служби може да стане возможно со развој на стандардизирани податоци за увоз, извоз и транзит, поврзани бази на податоци на царинските служби за електронска размена на податоците, заемно признавање на царинските контроли и постапки,

⁷² Gordhan Pravin: „Customs in the 21st century“, *World Customs Journal*, Vol.1, No.1, INCU, Canberra, Australia, p. 51

⁷³ WCO: *Customs in the 21st Century: Enhancing Growth and Development through Trade Facilitation and Border Security*, WCO, Brussels, 2008, p. 7

⁷⁴ WCO: *Customs in the 21st Century: Enhancing Growth and Development through Trade Facilitation and Border Security*, WCO, Brussels, 2008, p. 7

воспоставување стандарди за развој на системи за заемно признавање на програмите за овластени економски оператори и правила за размена на информации и заштита на податоците⁷⁵.

Како резултат на севе ова, Светската царинска организација, како меѓувладина организација составена од претставниците на царинските администрации на повеќе од 170 земји во светот, во 2005 година ја донела Рамката на стандарди за обезбедување и олеснување на глобалната трговија. Овозможувањето безбедна и олеснета трговија се двете страни на една паричка што само ефикасна и ефективна царинска администрација може да ги исполни во целост. Стандардите и препораките на Светската царинска организација треба да ги олеснат улогата, функциите и можностите на царинските администрации за да се справат со предизвиците и можностите на 21 век⁷⁶.

⁷⁵ WCO: *Customs in the 21st Century: Enhancing Growth and Development through Trade Facilitation and Border Security*, WCO, Brussels, 2008, p. 6 и Gordhan Pravin: „Customs in the 21st century“, *World Customs Journal*, Vol.1, No.1, INCU, Canberra, Australia, 2007, p. 53

⁷⁶ Mikuriya Kunio: “Supply Chain Security: The Customs Community’s Response”, *World Customs Journal*, Vol. 1, No. 2, INCU, Canberra, Australia, 2007, p. 55

II. ОЛЕСНУВАЊЕ НА ТРГОВИЈАТА ВО РАМКИТЕ НА СВЕТСКАТА ТРГОВСКА ОРГАНИЗАЦИЈА

Олеснувањето на трговијата првпат било воведено во работата на Светската трговска организација на првата Министерска конференција одржана во Сингапур, во 1996 година. На конференцијата за олеснувањето на трговијата се зборувало како за едно од „четирите нетрговски прашања“ покрај инвестициите, конкуренцијата и јавните набавки, кои првпат биле ставени на преговарачката маса.

Со лансирањето на Доха-агендата на преговори на Министерската конференција во 2001 година, во рамките на првично дефинираната широка рамка на преговори, олеснувањето на трговијата било вклучено како едно од подрачјата на меѓународната трговија за кое требало да почнат преговори за постигнување повисок степен на либерализација на меѓународната трговска размена.

Преговарачка група за олеснување на трговијата била воспоставена по договарањето на Јулскиот пакет во втората половина на 2004 година. Во рамките на оваа група почнале преговорите за олеснување на трговијата во насока на разјаснување и подобрување на членовите 5, 8 и 10 на ГАТТ од 1994 година. Покрај потребата за разјаснување и подобрување на споменатите членови во рамките на преговарачката група била согледана потребата за развивање ефикасна соработка меѓу царинските служби, воспоставување соработка меѓу царината и владата и разни владини агенции и согледување прашања за усогласување на работата на царинските служби.

Модалитетите за водење на преговорите за олеснување на трговијата што биле договорени со Јулскиот пакет на Доха-агендата биле потврдени и на шестата Министерска конференција на Светската трговска организација, која се одржала во Хонг Конг, во 2005 година. Врз основа на тоа, во Секретаријатот на Светската трговска организација почнале да пристигнуваат предлози за олеснување на трговијата во најголема мера поврзани со разјаснување и подобрување на одредбите од членовите 5, 8 и 10 на ГАТТ од 1994 година. Пристигнувале и предлози што се однесувале на пошироки концепти, како соработка меѓу разни агенции, усогласување на царинските служби на различни национални економии

и подрачја што поврзуваат повеќе прашања и аспекти од поширок контекст за олеснување на трговијата⁷⁷.

Предмет на разработка на поглавјето за мерките за олеснување на трговијата во рамките на Светската трговска организација ќе бидат содржината на членовите 5, 8 и 10 на ГАТТ, согледување на нивните спорни и недоволно јасни одредби, како и анализа на предлозите за нивно подобрување.

Бидејќи во секојдневната меѓународна размена на стоки има и други аспекти што влијаат врз забавувањето или забрзувањето, односно олеснувањето на трговската размена, во трудот ќе бидат разработени и други спогодби на СТО што имаат значење за ова подрачје. Спогодби што имаат влијание врз олеснувањето на трговијата се: Спогодбата на СТО за определување царинска вредност на стоките, Спогодбата за правилата за потекло на стоките, Спогодбата за контрола на стоката пред испорака, Спогодбата за технички бариери и Спогодбата за санитарни и фитосанитарни мерки.

2.1. Членовите 5, 8 и 10 на спогодбата ГАТТ од 1994 година

За време на Уругвајската рунда преговори поголем број членови на ГАТТ претрпеле значителни промени или за нивно разјаснување и дообјаснување биле донесени посебни спогодби. За членовите 5, 8 и 10 на спогодбата ГАТТ немало никакви предлози и промени уште од потпишувањето на првата ГАТТ-спогодба во 1947 година.

Со оглед на огромните промени и напредок во светското производство и трговија што се случиле во последните шеесетина година, очигледно е дека непроменетите членови 5, 8 и 10 не ги задоволуваат потребите на современиот мултилатерален трговски систем и нужно треба да се променат и унапредат. Единствениот напредок постигнат во смисла на разјаснување на значењето и опфатот на овие членови бил направен со разјаснувањата направени од Механизмот за решавање спорови во рамките на СТО и толкувањата на Апелациското тело на СТО во рамките на покренатите спорови и несогласувања меѓу членките. Оттаму, разјаснувањето и анализата на членовите 5, 8 и 10 на

⁷⁷ АИТИС: “Thematic File: The “July Package” Trade Facilitation”, *Workshop on the DDA and WTO Trade Facilitation Negotiations*, Agency for International Trade Information and Cooperation, Ohrid, 2004, pp. 39-42

спогодбата ГАТТ, што следува во текстот, освен презентирање на содржината, ќе допре согледувања што произлегле од толкувањата на Апелациското тело на СТО на поранешни спорови и ќе укаже на некои аспекти во насока на кои треба да се одвиваат преговорите за олеснување на трговијата во современиот мултилатерален трговски систем.

2.1.1. Член 5 на ГАТТ - Слобода на транзит

Со членот 5 на ГАТТ се регулира трговијата во транзит. Текстот на членот 5 дава експлицитна дефиниција за тоа која трговија се смета дека е трговија во транзит нагласувајќи дека „...стоката ќе се смета оти е во транзит преку територијата на некоја друга земја кога минувањето преку таа територија, со или без претовар, сместување во склад, разделување на пратката или менување на начинот на превозот, претставува само дел од целосното патување...“ на стоката од нејзината почетна до нејзината крајна дестинација⁷⁸. Од ова може да се заклучи дека без оглед на операциите што се извршуваат врз стоката на територијата на една земја, сè додека таа стока не е предмет на продажба, односно додека не се најде на пазарите во дадената земја и има за крајна дестинација некоја трета земја, треба да се смета за стока во транзит.

Понатаму во текстот е дадена суштината на овој член за обезбедување *слобода на транзит* на стоките. Слободата на транзит на стоките значи превоз на стоките преку територијата на која било земја-членка користејќи ги патиштата што се најпогодни за меѓународен транзит. За да се овозможи слободата на транзитот на стоките преку териториите на земјите-членки на СТО, со членот 5 е дефинирано дека земјите можат самостојно да ја регулираат трговијата во транзит преку нивната територија. Слободата во регулирањето на транзитот не значи дека земјите може да спроведуваат непотребни задржувања или ограничувања на стоката, како и дека мора да направат ослободување од царините и другите давачки што се наметнуваат во врска со транзитот. Напротив, земјите смеат да наплаќаат давачки и да спроведуваат прописи за стоката во транзит што треба да

⁷⁸ Резултати од Уругвајската рунда на мултилатерални трговски преговори: правни текстови: Светска трговска организација, УСАИД/Проект за пристапување на Република Македонија кон Светската трговска организација, Скопје, 2003, стр. 484-485

бидат разумни и во согласност со условите на трговијата на стоките преку територијата на земјата во транзит.

Друга значајна обврска што ја наметнува членот 5 е примена на третманот на недискриминација кон земјите во однос на примена на сите давачки, прописи и формалности при реализацијата на транзитот на стоките. Ова значи дека за иста или за слична стока што транзитира преку територијата на една земја под исти или слични услови треба да бидат применети исти давачки, прописи и формалности, без разлика дали појдовната и крајната дестинација на стоката во транзит е иста или не. Оваа одредба не ги спречува земјите да вршат дискриминација кон трети земји, односно да применат различна, отежната или олеснета процедура на транзит на стока која е *различна*, иако не постои причина за примена на поинаква процедура на транзит⁷⁹. Исто така, според одредбите на овој член слободата на транзитот на стоките треба да биде овозможена на територијата на трета земја само ако тоа претставува најповолната патека на меѓународен транзит на стоката, а *не која било транзитна патека*⁸⁰.

Досега повеќепати било пријавено прекршување на членот 5 на ГАТТ, но споровите и несогласувањата меѓу членките биле решени пред воспоставување панел. Затоа, членот 5 на ГАТТ не бил протолкуван од орган во рамките на СТО или од Апелациското тело на СТО. Во меѓународната трговска регулатива постои недостаток на водич за толкување на значењето и опфатот на одредбите на членот 5 на ГАТТ. И покрај овој недостаток, значењето на членот 5, односно регулирањето на трговијата во транзит, претставува значаен аспект во рамките на мултилатералниот трговски систем, особено од аспект на земјите без излез на море и нивното вклучување во меѓународната трговска размена.

Земајќи предвид она што досега беше изложено, трговијата во транзит и слободата на транзитот е поврзана со повеќе аспекти што се важни за развојот на современиот мултилатерален трговски систем и треба да бидат дел од преговорите за олеснување на трговијата. Во оваа насока треба да се води сметка за дискриминацијата при примената на различни видови транспорт или видови

⁷⁹ Bolhofer Carolin Eve, "Trade Facilitation – WTO Law and Its Revision to Facilitate Global Trade in Goods" in *World Customs Journal*, Vol. 2, No. 1, WCO and INCU, Australia, 2008, p. 35

⁸⁰ Sengupta Nirmal, *The Economics of Trade Facilitation*, Oxford University Press, New Delhi, 2007, p. 135

превозници кога не постои разбирлива причина за примена на различни процедури на транзит.

Друг аспект на кој треба да се обрне внимание при толкување и разјаснување на членот 5 е јасно дефинирање на терминот „разумни“ давачки и прописи што можат да се употребат за стоката што претставува предмет на меѓународен транзит. Потребно е да се постигне негова операционализација преку дефинирање давачки и прописи што ќе се сметаат за неразумни при трговијата во транзит и на тој начин ќе се смета дека ги прекршуваат одредбите на членот 5.

2.1.1.1. Трговијата во транзит и случајот на земјите без излез на море

Трговијата во транзит има особено значење за земјите што немаат излез на море и се опколени од сите страни со други земји. За овие земји меѓународната трговија, освен кога се реализира преку воздушниот сообраќај, секогаш е предмет на транзит. Стоката за да стигне до овие земји мора да помине преку територијата на друга земја или преку територијата на повеќе земји за да стигне до крајната дестинација во една земја без излез на море. Ситуацијата за земјите без излез на море е дополнително отежната ако се наоѓаат далеку од нивните главни пазари, ако постои големо физичко растојание од морскиот брег, имаат слабо развиена инфраструктура или имаат недоволно развиена правна и институционална рамка⁸¹.

Трговијата во транзит е истовремено важна за земјите без излез на море и за приморските земји. Оттаму, покрај олеснување и јасно прецизирање на транзитните процедури, за овие земји е важна и блиската соработка меѓу нивните царински администрации. За приморските земји или транзитните земји трговијата во транзит е важна за да не дојде до пренасочување на стоките во транзит на домашната територија и тоа, без плаќање на царината и на другите давачки или да дојде до заобиколување на некои правила при постоење забрана за увоз на некои стоки. За земјите без излез на море, трговијата во транзит и целата процедура на транзит е важна од аспект да биде едноставна и да не претставува дополнителен трошок или временски да не го пролонгира целокупниот процес на тргување.

⁸¹ UN/ECE: *Landlocked Countries: Opportunities, Challenges, Recommendations*, United Nations, New York and Geneva, 2002, p. 4

За земјите во развој неефикасната царинска процедура за транзит на стоките претставува дополнителна пречка во трговијата. Во едно истражување на Светската банка било утврдено дека за една типична земја без излез на море транспортните трошоци се повисоки за 50 отсто во однос на некоја типична приморска земја, дури и ако обемот на тргување е помал⁸². Сепак, царинската процедура при транзит кај земјите без излез на море не е единствениот фактор за повисоките транспортни и други трошоци на тргување. Врз зголемување на трошоците за тргување на земјите без излез на море влијаат и други фактори.

Отежнатата позиција на земјите без излез на море од аспект на нивната географска хендикепираност за пристап до море и до главните трговски пристанишни центри може да биде дополнително оптоварена и од неволноста или од економската и трговската политика на соседната земја за отежнување на протокот на стоки преку нивната територија. Поради сите потешкотии и дополнителни трошоци што можат да произлезат од транзитната процедура, честопати земјите без излез на море се обврзани да чуваат поголеми резерви од некоја стока, што претставува дополнителен трошок и ја намалува нивната конкурентна способност во однос на другите земји во светот⁸³.

Токму поради важноста на трговијата во транзит, како и големиот број земји без излез на море во светот, покрај националните правила за транзитните процедури, постојат повеќе меѓународни правила за регулирање и олеснување на трговијата во транзит. Членот 5 на ГАТТ е основната правна одредба со која Светската трговска организација ја регулира и се обидува да ја олесни трговијата во транзит во светот. Ревидираната Кјото-конвенција воспоставила повеќе стандарди за регулирање на царинските процедури на стоката предмет на транзит во една земја. За олеснување на трговијата во транзит и трговијата на земјите без излез на море се донесени неколку меѓународни конвенции, како: Конвенцијата за меѓународен царински транзит со ТИР карнети (позната како ТИР конвенција), Конвенцијата за привремен увоз или, Истанбулската конвенција и Царинската конвенција за привремен увоз со АТА карнет (позната како АТА конвенција)⁸⁴.

⁸² Rege Vinod & Kataric Isabella, *Trade Facilitation: A Handbook for Trade Negotiators*, Commonwealth Secretariat, London, 2007, p. 193

⁸³ UN/ECE: *Landlocked Countries: Opportunities, Challenges, Recommendations*, United Nations, New York and Geneva, 2002, p. 5

⁸⁴ UN/ECE: *Landlocked Countries: Opportunities, Challenges, Recommendations*, United Nations, New York and Geneva, 2002, p. 8

Од сите наведени, ТИР конвенцијата е најуспешната конвенција за меѓународен транспорт, а претставува и единствениот универзален царински транзитен систем. Оваа конвенција ја користат повеќе од 32 илјади компании во повеќе од 50 земји во Европа, Централна Азија и на Блискиот Исток. Со употреба на ТИР-карнетот транспортерите на стоката вклучени во меѓународната трговија може да ги поминуваат царинските и транзитните процедури брзо и безбедно, па дури и на посебни канали издвоени за ТИР-операторите⁸⁵.

Трговијата во транзит била предмет на регулирање и меѓусебно договарање и во рамките на регионалните спогодби, каде посебно место било издвојувано за олеснување на процедурите на транзит меѓу потписничките на регионалните трговски договори со крајна цел олеснување и зголемување на меѓусебната трговија. Во поново време, олеснувањето на транзитот на регионално ниво е направено со развојот на таканаречени „транзитни коридори“. Коридорите имаат цел да овозможат ефикасен и безбеден транзит преку користење специфична рута при транспортот и премин преку одредени гранични премини⁸⁶.

Обидите за олеснување на транзитот со помош на транзитните коридори, како и со склучување разни регионални иницијативи, дале измешани резултати во поглед на олеснување на трговијата. Искуствата од примената на ТИР-конвенцијата се позитивни, меѓутоа не се доволни од аспект на постигнување понатамошно олеснување на меѓународната трговска размена. Сите погледи за олеснување на трговијата во транзит во согласност со современите текови на мултилатералниот трговски систем се насочени кон разјаснување на одредбите на членот 5 на ГАТТ и во разгледување на други подрачја што влијаат врз транзитната трговија. Насоките во кои треба да се движат преговорите за олеснување на трговијата преку разјаснување и измена на членот 5 се: зајакнување на принципот на недискриминација во трговијата со транзит, јасна примена на принципот на национален третман, намалување на давачките и на трошоците, поедноставување на транзитната процедура, потребата од запечатување на средствата во кои се наоѓа стоката во транзит и зајакната

⁸⁵ UN/ECE: *Landlocked Countries: Opportunities, Challenges, Recommendations*, United Nations, New York and Geneva, 2002, p. 9

⁸⁶ Rege Vinod & Kataric Isabella, *Trade Facilitation: A Handbook for Trade Negotiators*, Commonwealth Secretariat, London, 2007, p. 197

гаранција за неа⁸⁷. По презентирањето и разјаснување на членовите 8 и 10 на ГАТТ, во рамките на трудот подетално ќе бидат прикажани и објаснети предлозите за насоките во кои се движат преговорите за олеснување на транзитот во рамките на Доха-агендата на трговски преговори.

2.1.2. Член 8 на ГАТТ – Трошоци и формалности во врска со увозот и ИЗВОЗОТ

Членот 8 на ГАТТ, според многумина, е суштинскиот или најрелевантниот член што се однесува на олеснувањето на трговијата во современиот мултилатерален трговски систем. Целта на овој член е да се ограничат трошоците и да се намалат формалностите при спроведувањето на извозните и на увозните процедури. Оттаму, за подобро разграничување и објаснување на содржината на членот 8 во литературата честопати се прави груба поделба на намалување на сите трошоци, такси и давачки што се наплаќаат при увозот и извозот, од една страна, а намалување на бројот и сложеноста на увозните формалности и намалување и поедноставување на увозната и извозната документација, од друга страна⁸⁸.

Според членот 8 на ГАТТ, сите такси и давачки од каква било природа, освен увозните и извозните царини и даноците што се користат во внатрешниот промет, кои земјите ги наметнуваат при реализирањето на увозните или на извозните процедури, треба да бидат ограничени на износот на приближната цена на извршените царински услуги. Тие не треба да претставуваат индиректна заштита на домашните производи или оданочување на увозот или на извозот за фискални цели. Земјите, исто така, ја признаваат потребата за намалување на бројот и разновидноста на претходно наведените такси и давачки, како и потребата за сведување во најмала мера на бројот и сложеноста на увозните и на извозните формалности и намалување и поедноставување на барањата во поглед на документите при увоз и извоз⁸⁹.

⁸⁷ Rege Vinod & Kataric Isabella, *Trade Facilitation: A Handbook for Trade Negotiators*, Commonwealth Secretariat, London, 2007, pp. 198-202

⁸⁸ Rege Vinod & Kataric Isabella, *Trade Facilitation: A Handbook for Trade Negotiators*, Commonwealth Secretariat, London, 2007, pp. 131

⁸⁹ *Резултати од Уругвајската рунда на мултилатерални трговски преговори: правни текстови: Светска трговска организација, УСАИД/Проект за пристапување на Република Македонија кон Светската трговска организација, Скопје, 2003, стр. 489-490*

Она што е суштинско да се разграничи при анализата на членот 8 на ГАТТ е дека тој се однесува на другите категории трошоци и давачки, односно не ги зема предвид ниту увозните/извозните царини ниту внатрешните даноци. Ова значи дека одредбите на овој член, освен што не се однесуваат на царините што земјите можат да ги користат според концесиските листи на кои се обврзани во Светската трговска организација, не се однесуваат и на даноците што земјите ги користат во внатрешниот промет, како што се данокот на додадена вредност и акцизите. За примената на овие оптоварувања земјите се обврзани да го применуваат принципот на национален третман, односно еднаков третман на домашната со странската стока доколку станува збор за идентична или слична стока⁹⁰.

Во рамките на овој член дадена е листа на такси и давачки, формалности и барања наметнати од државните органи во врска со увозот или извозот. Листата ги вклучува: конзуларните трансакции, како што се конзуларните фактури и сертификати; квантитативните ограничувања; дозволите; девизната контрола; статистичките услуги; документите и издавањето сертификати; анализата и инспекцијата; карантинот, санитарните мерки и дезинфекцијата⁹¹.

Всушност, одредбите на членот 8 имаат цел да обезбедат ограничување на нецаринските давачки и трошоци на приближен износ на трошоците што биле направени од разни државни агенции, најчесто царинските служби, при реализацијата на увозот или на извозот. На тој начин тие нема да претставуваат индиректна заштита на домашните производи или оданочување за остварување фискални цели. Посебен акцент бил ставен на сертификатите за потекло на стоките за кои било наведено дека треба да се користат во неопходни ситуации⁹².

Членките на Светската трговска организација се обврзани на барање на друга земја-членка да го преиспитаат функционирањето на сопствените закони и прописи што се однесуваат на одредбите на членот 8. Она што останува двосмислено и нејасно кај оваа одредба на членот 8 е дека иако членките се

⁹⁰ *Резултати од Уругвајската рунда на мултилатерални трговски преговори: правни текстови: Светска трговска организација, УСАИД/Проект за пристапување на Република Македонија кон Светската трговска организација, Скопје, 2003, стр. 489-490*

⁹¹ *Резултати од Уругвајската рунда на мултилатерални трговски преговори: правни текстови: Светска трговска организација, УСАИД/Проект за пристапување на Република Македонија кон Светската трговска организација, Скопје, 2003, стр. 490*

⁹² *Резултати од Уругвајската рунда на мултилатерални трговски преговори: правни текстови: Светска трговска организација, УСАИД/Проект за пристапување на Република Македонија кон Светската трговска организација, Скопје, 2003, стр. 544*

обврзани да го преиспитаат функционирањето на сопствените закони и прописи, тие не се обврзани да преземаат мерки ниту за намалување на трошоците и на формалностите, ниту за усогласување со неопходните постапки при увозот или при извозот, па дури и во случај кога земјите ќе утврдат дека применуваат бројни и сложени трошоци и формалности при увозните и извозните процедури⁹³.

Проблемите во членот 8 всушност произлегуваат од неговата нецелосна операционализација. Ова значи дека со него земјите ја признаваат потребата за намалување на бројот и разновидноста на трошоците и давачките при увозот и извозот, но истовремено со неговите одредби *не се наметнува каква било обврска* за земјите да ги направат согледаните намалувања. Земјите, ја признаваат потребата за намалување на бројноста и сложеноста на увозните и извозните формалности на минимум, но ниту се наметнуваат какви било намалувања ниту пак, се укажува како тие да се постигнат. Недостатокот на јасни одредби за операционализација на барањата за намалување на трошоците и формалностите при увозот и извозот укажува на значителна слабост на системот на Светската трговска организација и претставува насока во која треба да се движат преговорите за понатамошна либерализација на меѓународната трговска размена⁹⁴.

Во рамките на Светската трговска организација биле покренати повеќе спорови каде членките се повикувале на прекршување на одредбите на членот 8 на ГАТТ. Толкувањата направени од панелите на Светската трговска организација можат да се искористат за разјаснување на некои одредби на членот 8. На овој начин одредбите на членот 8 за усогласување на трошоците и давачките на приближен износ на трошоците што биле направени при увозот или извозот од разни државни агенции, биле протолкувани во неколку наврати од панелите на СТО. Заклучоците од овие спорови овозможиле извесно разјаснување за висината на трошоците и давачките што можат да се наплатат од царинските служби во рамките на увозните и на извозните процедури. За да одговараат трошоците и давачките што ги наплатуваат царинските органи при увозот или извозот на стоката на вистински направените трошоци, тие треба да се мерат врз основа на

⁹³ Bolhofer Carolin Eve, "Trade Facilitation – WTO Law and Its Revision to Facilitate Global Trade in Goods" in *World Customs Journal*, Vol. 2, No. 1, WCO and INCU, Australia, 2008, p. 36

⁹⁴ WTO, *WTO Trade Facilitation – Improvements to GATT Article VIII on Fees and Formalities Connected with Importation and Exportation, Draft Submission from the European Communities*, WTO, Geneva, 2002, pp. 2-3

периодот во кој се наплаќаат, како и да се земат предвид износите на тие трошоци по индивидуалните увозници⁹⁵. Значаен резултат до кој се дошло е дека трошоците и давачките при увозот или извозот не треба да се пресметуваат на *ad valorem* основа и без утврдување на фиксен максимален износ⁹⁶. Доколку трошоците и давачките при увозот или извозот се пресметуваат на *ad valorem* основа ќе овозможат поголем товар врз стоката што има поголема вредност, а помал товар врз стоката со помала вредност. На овој начин, за иста извршена услуга, а за различна по вредност стока, ќе бидат наплатени поголеми трошоци што е неконзистентно со основната одредба на членот 8 за наплата на трошоци и давачки во износ на вистински направените трошоци за услугата од државните и царинските органи.

Во однос на делот на членот 8 што се однесува на намалување на бројот и сложеноста на увозните и извозните формалности и намалување и поедноставување на увозната и извозната документација можат да се додадат неколку објаснувања. Основниот принцип што треба да се почитува при примената на формалностите при увозните и извозните процедури од земјите-членки е принципот на недискриминација, односно еднаков третман и примена на еднаква увозна и извозна процедура на стоката што доаѓа од или се извезува во која било земја. Меѓутоа, царинската практика покажува дека царинската контрола и преглед на стоката можат да бидат ригорозни и построги доколку стоката е предмет на увоз од земји каде извозниците користат практики на пријавување пониска вредност на стоката или користат други мерки за царинска измама. Во вакви случаи, за царинските служби е сосема оправдано да применуваат построги царински контроли и преглед на стоката врз основа на техники на проценка на ризикот или други извори на доверливи информации.

Насоките во чии рамки треба да се движат преговорите за олеснување на трговијата во овој дел се однесуваат на разгледување на можностите за обврзување на земјите-членки за самоиницијативен и периодичен преглед на царинските процедури без тој да е побаран од друга земја-членка и во напуштање и отстранување на конзуларните формалности. Конзуларните формалности значат обврски за извозниците за авторизирање на фактурите и другите извозни

⁹⁵ Rege Vinod & Kataric Isabella, *Trade Facilitation: A Handbook for Trade Negotiators*, Commonwealth Secretariat, London, 2007, pp. 132

⁹⁶ Sengupta Nirmal, *The Economics of Trade Facilitation*, Oxford University Press, New Delhi, 2007, pp. 138-140

документи од амбасадите и канцелариите во земјата на извозникот пред да се реализира извозниот договор. Овие барања значат продолжување на извозната постапка и зголемување на трансакциските трошоци за самите извозници. Со оглед на тоа што вакви извозни формалности се користат во мал број земји во светот и се косат со одредбите на Спогодбата за определување царинска вредност на СТО, постои голема можност и извесност за генерално укинување на овие конзуларни активности и формалности⁹⁷.

Други насоки во чии рамки се гледа намалување и поедноставување на царинските формалности се понатамошното усогласување на формата и потребните податоци што треба да ги поседуваат царинските декларации и усогласувањата во поглед на документите што треба да бидат придружен дел на царинските декларации. Потребата за намалување и поедноставување на увозните и извозните формалности и процедури треба да води кон исполнување на оправданите законски цели и обврски, а не да претставува дополнително ограничување и товар врз трговијата⁹⁸.

2.1.3. Член 10 на ГАТТ – Објавување и спроведување на трговските прописи

Членот 10 на ГАТТ е најобемниот од трите члена на ГАТТ што се однесуваат на олеснувањето на трговијата. Со овој член се укажува дека сите закони, прописи, судски одлуки и административни одлуки со општа примена, а во врска со преминот на стоката преку границата, односно увозните или извозните процедури треба да бидат веднаш објавени за да можат владите и сите учесници во трговијата да бидат запознати со нив. Задолжителното објавување според овој член е потребно и за сите спогодби што една земја ги склучува, а се однесуваат на нејзината меѓународна трговска политика. Потребата за објавување на сите потребни информации за спроведување на увозните и извозните постапки не значат, односно не ја обврзуваат земјата да открива доверливи информации, со

⁹⁷ Rege Vinod & Kataric Isabella, *Trade Facilitation: A Handbook for Trade Negotiators*, Commonwealth Secretariat, London, 2007, pp. 146-147

⁹⁸ Rege Vinod & Kataric Isabella, *Trade Facilitation: A Handbook for Trade Negotiators*, Commonwealth Secretariat, London, 2007, pp. 151

што може да се отежни применувањето на законите или се спротивни на јавниот интерес или им прави штета на учесниците во меѓународната трговска размена⁹⁹.

Суштината на членот 10 за објавување на трговските закони и прописи на една земја ја поддржува и ја овозможува транспарентноста на целокупниот мултилатерален трговски систем. Транспарентноста е камен-темелник на современиот мултилатерален трговски систем. Без транспарентност на трговските закони и трговските политики, другите принципи на мултилатералниот трговски систем за недискриминација, пропорционалност и специјален и диференцијален третман ќе бидат со помала практична употреба и обврските на земјите-членки за либерализација на трговијата можат да останат само теоретски, а нивните права и обврски да не се искористат и спроведат соодветно¹⁰⁰.

Другите одредби на членот 10 ги обврзуваат земјите-членки да ги објавуваат веднаш мерките и прописите што се однесуваат на надворешнотрговската политика и да не ги применуваат мерките пред да бидат службено објавени, односно да бидат видно пристапни за сите заинтересирани страни врз недискриминаторска основа. Членот 10 ги обврзува земјите да ги спроведуваат трговските прописи на еднообразен, непристрасен и разумен начин. Земјите-членки се обврзани да основаат и да ги задржат веќе основаните судови и арбитражни или административни судови или постапки за потребите на разгледување и поправање на административните мерки во сферата на царината и царинското работење¹⁰¹.

Одредбите на членот 10 се дополнуваат со одредбите на Спогодбата за царинска вредност и Спогодбата за контрола на стоката пред испорака. Членот 12 на Спогодбата за царинска вредност укажува дека сите правила и прописи за генерална примена на спогодбата треба да бидат објавени во согласност со членот 10 на ГАТТ. Спогодбата за контрола на стоката пред испорака, пак, укажува дека земјите извознички што користат услуги на компаниите за контрола пред испорака не смеат да воведуваат или менуваат закони и законски прописи во

⁹⁹ *Резултати од Уругвајската рунда на мултилатерални трговски преговори: правни текстови: Светска трговска организација, УСАИД/Проект за пристапување на Република Македонија кон Светската трговска организација, Скопје, 2003, стр. 491-492*

¹⁰⁰ *WTO, WTO Trade Facilitation – Article X of GATT on the Publication and Administration of Trade Regulation, Communication from the European Communities, WTO, Geneva, 2002, p. 1*

¹⁰¹ *Sengupta Nirmal, The Economics of Trade Facilitation, Oxford University Press, New Delhi, 2007, p. 135*

поглед на контролата пред испорака пред да бидат публикувани¹⁰². Оваа комплементарност на членот 10 на ГАТТ со Спогодбата за царинска вредност и Спогодбата за контрола на стоката пред испорака го потврдува фактот за мултидимензионалноста на проблемот за олеснување на трговијата и повторно укажува на потребата од разгледување на другите спогодби на СТО што директно или индиректно се поврзани или влијаат врз олеснувањето на трговијата.

Во поглед на толкувањето на членот 10 на ГАТТ, во меѓународната трговска практика се оствариле бројни трговски спорови што се повикувале на прекршување на одредби на членот 10. На овој начин, повеќепати биле толкувани и разјаснувани неговите одредби. Во поглед на обврската на земјите-членки за задолжително објавување на трговските закони и прописи биле разјаснети повеќе аспекти. Така било утврдено дека која било мерка што се однесува на неидентификуван број економски оператори е *мерка со општа примена* и за неа важи обврската за задолжително објавување. Повеќепати била согледана слабоста на членот 10 во поглед на недефинирањето временски период од објавувањето на новите или изменетите трговски прописи до моментот на отпочнување на нивната примена. Но, во секој случај било јасно прецизирано дека не е можно и е забрането новите или изменетите трговски прописи да имаат ретроградна примена¹⁰³.

Во однос на делот за спроведување на трговските прописи на членот 10 на ГАТТ, одлуките на судот на СТО дошле до повеќе заклучоци. Првиот укажува дека *еднообразноста* на примената на трговските прописи подразбира еднообразен третман на личностите вклучени во меѓународната трговска размена. Друг заклучок во поглед на спроведувањето на трговските прописи укажал дека еднообразноста на трговските прописи не значи еднообразност на самите трговски прописи, туку се однесува на нивната еднообразна примена. Ова укажува дека една земја ќе ги спроведува сопствените трговски правила и прописи на еднообразен начин, односно подеднакво, без разлика дали станува збор за учесници во трговијата од друга земја-членка или за учесници од земји што не се членки на СТО. Всушност, во овие заклучоци се гледа суштината и целта на членот 10 на ГАТТ за воспоставување транспарентност на земјите-

¹⁰² Rege Vinod & Kataric Isabella, *Trade Facilitation: A Handbook for Trade Negotiators*, Commonwealth Secretariat, London, 2007, p. 119

¹⁰³ Bolhofer Carolin Eve, "Trade Facilitation – WTO Law and Its Revision to Facilitate Global Trade in Goods" in *World Customs Journal*, Vol. 2, No. 1, WCO and INCU, Australia, 2008, p. 36

членки во спроведувањето на нивните трговски политики¹⁰⁴. Има и заклучоци од споровите на Светската трговска организација, што укажуваат дека и покрај обидите за транспарентност на трговските политики, новите правила за олеснување на трговијата, сепак, треба да обезбедат заштита на доверливите информации, односно да не бидат спротивни на јавниот интерес или да им прават штета на учесниците во меѓународната трговска размена.

Насоките во чии рамки треба да се движат преговорите за олеснување на трговијата во делот на зголемување на транспарентноста во објавувањето и спроведувањето на трговските политики од земјите-членки се во понатамошно дефинирање и прикажување на потребното просечно време за царински преглед на стоката; објавување на плановите за реформирање и модернизација на царината и царинските служби за учесниците во меѓународната трговска размена да бидат во тек и да можат да се усогласат со реформите; зголемена употреба на интернетот како средство и медиум за објавување на новите и изменетите трговски правила и прописи; јасно прецизирање на временските рокови, односно на интервалот од објавување до стапување во сила на новите и изменетите трговски правила и прописи; давање можност на другите земји-членки да ги коментираат новите и изменетите трговски правила и прописи пред да почне нивното спроведување; воспоставување едношалтерски системи или воспоставување единствени места (точки) каде учесниците во меѓународната трговска размена ќе можат да се обратат за разјаснување или за добивање каква било информација за трговските правила и прописи¹⁰⁵.

2.1.4. Модалитети на преговорите за олеснување на трговијата

Листата со моделитети за преговорите за олеснување на трговијата била донесена на состанокот на Генералниот совет на Светската трговска организација во Женева во 2004 година во рамките на т.н. Јулски пакет. Анексот Д од Одлуката на Генералниот совет за Програмата за работа на Доха-агендата содржел листа од десет точки што укажувале на насоките во чии рамки треба да се водат

¹⁰⁴ Bolhofer Carolin Eve, "Trade Facilitation – WTO Law and Its Revision to Facilitate Global Trade in Goods" in *World Customs Journal*, Vol. 2, No. 1, WCO and INCU, Australia, 2008, pp. 36-37

¹⁰⁵ Rege Vinod & Kataric Isabella, *Trade Facilitation: A Handbook for Trade Negotiators*, Commonwealth Secretariat, London, 2007, pp. 119-129

преговорите за олеснување на трговијата за постигнување повисок степен на либерализација на меѓународната трговска размена.

Во рамките на преговарачката група за олеснување на трговијата бил договорен план за работа и пристигнувале, односно биле прифаќани предлозите од земјите-членки за олеснување на трговијата. До наредната Министерска конференција во Хонг-Конг биле одржани единаесет состаноци на преговарачката група. Резултатите од работата на преговарачката група во форма на извештај станале составен дел на Министерската декларација од Хонг-Конг, додадени како Анекс Е¹⁰⁶.

Со извештајот на преговарачката група за олеснување на трговијата биле потврдени мандатот и модалитетите на преговорите за олеснување на трговијата од Јулскиот пакет и било договорено преговорите да продолжат врз основа на предлозите што веќе пристигнале и да се земат предвид идните предлози. Врз основа на тоа била составена листа со предлози, без оглед на ставовите на поединечните земји-членки во однос на нив, а за да се олеснат понатамошните преговори. Листата со предлози за олеснување на трговијата била составена од три групи предлози: 1) предлог-мерки за подобрување и разјаснување на членовите 5, 8 и 10 на ГАТТ; 2) предлог-активности за ефективна соработка меѓу царината и другите служби за олеснување на трговијата и царинско усогласување и 3) предлози што допираат повеќе аспекти¹⁰⁷.

Во 2011 година направена е последната, единаесетта ревизија на предлозите што пристигнувале во работната група за олеснување на трговијата. Со оваа ревизија била напуштена поделбата и групирањето на предлозите и тие се организирани во 15 члена¹⁰⁸. Во продолжение се дадени предлозите за олеснување на трговијата онака како што се наведени во нивното единаесетто ревидирано издание со нивно објаснување според Водичот за оценување на усогласеноста на поединечните земји со предлозите за олеснување на трговијата, подготвен од Светската банка во соработка со Секретаријатот на Светската трговска организација¹⁰⁹.

¹⁰⁶ WTO, *Doha Work Programme, Draft Ministerial Declaration, Revision*, Ministerial Conference, Hong Kong, 2005, pp. E-1-E-5

¹⁰⁷ http://www.wto.org/english/thewto_e/minist_e/min05_e/final_annex_e.htm

¹⁰⁸ WTO, *Draft Consolidated Negotiating Text, Revision*, TN/TF/W/165/Rev.11, WTO, Geneva, 2011, pp. 1-2

¹⁰⁹ WTO, *Draft Consolidated Negotiating Text, Revision*, TN/TF/W/165/Rev.11, WTO, Geneva, 2011, pp. 3-29 и WTO, *WTO Negotiations on Trade Facilitation Self Assessment Guide* Prepared by the World

2.1.4.1. Член 1: Објавување и достапност на информациите

Првиот член од предлозите за олеснување на трговијата се однесува на **објавувањето и достапноста на информациите**. Во насока на олеснување на трговијата, земјите-членки се залагаат за обезбедување транспарентност на целокупната регулатива поврзана со надворешнотрговското работење, како и на мерките за казнување и процедурите за жалба по основ на казнувањата. Во рамките на овој дел пристигнуваат предлози од земјите-членки во насока на диференцирање и наведување на сите мерки и активности што треба да бидат јавно објавени во моментот на нивното донесување врз недискриминаторска основа и да бидат лесно достапни за сите учесници во меѓународната трговска размена.

Како дополнување на овие мерки, земјите укажуваат дека е прифатливо објавувањето на информациите на интернет. Во согласност со ова земјите-членки се залагаат за јавно публикување на интернет преку официјалните веб-страници на царината на сите информации поврзани со меѓународната размена на стоки, притоа водејќи сметка за тоа дека информациите се комплетни, точни, релевантни и навремени¹¹⁰.

Воспоставување места за информации или Единствени национални точки или Информациски центри за обезбедување на сите потребни информации и документи за трговијата е друга предлог-мерка, која може да ја зголеми достапноста до информациите во трговијата. При воспоставувањето на овие единствени места за обезбедување информации поврзани со трговијата треба да се води сметка за вработување компетентни лица, кои треба да ги обезбедат сите потребни информации за трговијата и документите што им се потребни на учесниците во меѓународната трговска размена. Олеснувањето на пристапот до информации може да се постигне и со овозможување линкови од официјалната интернет-страница на Светската трговска организација до официјалните интернет-страници на земјите-членки¹¹¹.

Bank in Cooperation with the WTO Secretariat and other Annex D Organizations, Negotiating Group on Trade Facilitation, TN/TF/W/143, 2007, Geneva, pp. 11-60

¹¹⁰ WTO, *Draft Consolidated Negotiating Text, Revision*, TN/TF/W/165/Rev.11, WTO, Geneva, 2011, pp. 3-4

¹¹¹ WTO, *Draft Consolidated Negotiating Text, Revision*, TN/TF/W/165/Rev.11, WTO, Geneva, 2011, pp. 4-5

2.1.4.2. Член 2: Претходно објавување и консултирање

Во следниот член се наведуваат мерките за обезбедување на **временскиот период меѓу објавувањето и спроведувањето** на новите или изменетите трговски правила. Дефинирањето временски период од донесувањето и воведувањето на промените во трговската политика е можно доколку се одржуваат постојани консултации и советувања со сите заинтересираните страни и се земаат предвид нивните коментари при воведувањето нови или при измена на постојните трговски правила¹¹².

2.1.4.3. Член 3: Законски мерки

Со третиот член наведен во предлог-мерките, земјите-членки сакаат да ја поддржат предвидливоста и сигурноста на трговските правила преку **носење законски обврзувачки одлуки и решенија во поглед на сите трговски трансакции**. Законските мерки што се однесуваат на царинската номенклатура, царинските стапки, царинските преференции, повратот на средствата, определувањето царинска вредност и правилата на потекло. За остварување на оваа предлог-мерка, земјите-членки треба да спроведуваат транспарентни и предвидливи процедури преку нивните национални законодавства и административни одредби во поглед на донесување, модифицирање или отповикување на која и да е претходно донесена одлука за сите трговски трансакции¹¹³.

2.1.4.4. Член 4: Процедури на жалба

Следниот член се однесува на **процедурите на жалба**. Земјите се залагаат секој учесник во меѓународната трговска размена да има право да достави жалба, при што процедурата за тоа треба да биде лесна, јасна и транспарентна, со јасно утврдена временска рамка и задолжување за доставување одлука по основ на жалбата заедно со причините за таа одлука и совет за понатамошните права на

¹¹² WTO, *Draft Consolidated Negotiating Text, Revision*, TN/TF/W/165/Rev.11, WTO, Geneva, 2011, p. 5

¹¹³ WTO, *Draft Consolidated Negotiating Text, Revision*, TN/TF/W/165/Rev.11, WTO, Geneva, 2011, pp. 5-7

жалба. За олеснување на трговијата земјите-членки предлагаат воведување можности за ослободување на стоката што е предмет на жалба, а потребата за евентуално плаќање царина и други давачки што зависи од решението по основ на жалбата, да биде обезбедено со употреба на некаков вид гаранција или депозит¹¹⁴.

2.1.4.5. Член 5: Други мерки за подобрување на неделивоста, недискриминацијата и транспарентноста

Во следниот член дадени се другите мерки за подобрување на неделивоста, недискриминацијата и транспарентноста. Во рамките на оваа група влегуваат мерки што се однесуваат на воспоставување системи за алармно известување при увоз на стока што има сомнителен квалитет или не задоволува определени стандарди, воспоставување јасна законска процедура за итно известување на увозниците или нивните застапници во услови кога нивната стока се задржува заради контрола и воспоставување процедури на тестирање и проверка на стоката кога тоа е потребно, како на пример, при утврдување на тарифната класификација на декларираната стока или заради спроведување други обврски во согласност со националното законодавство¹¹⁵. Овие системи се очекува да бидат еднообразни, поставени врз основа на објективни стандарди и да не претставуваат дополнителна бариера во трговијата. За да може да се спроведува процедурата на тестирање потребно е да има јасни процедури за спроведување на тестовите, како и листа на акредитирани лаборатории во кои можат да бидат спроведувани¹¹⁶.

2.1.4.6. Член 6: Одредби за трошоците и давачките поврзани со увозот и извозот

Следниот член се однесува на трошоците и давачките поврзани со увозот и извозот. Во рамките на ова подрачје, земјите се залагаат за специфицирање на услугите за кои владините агенции можат да наметнуваат

¹¹⁴ WTO, *Draft Consolidated Negotiating Text, Revision*, TN/TF/W/165/Rev.11, WTO, Geneva, 2011, pp. 7-8

¹¹⁵ WTO, *Draft Consolidated Negotiating Text, Revision*, TN/TF/W/165/Rev.11, WTO, Geneva, 2011, pp. 8-9

¹¹⁶ WTO, *Draft Consolidated Negotiating Text, Revision*, TN/TF/W/165/Rev.11, WTO, Geneva, 2011, pp. 8-9

трошоци и давачки што се во директна или индиректна врска со формалностите при увозот, извозот или транзитот, забрана за употреба на *ad valorem* давачките, како и консолидирање на трошоците направени од повеќе владини агенции и служби доколку е можно. Земјите-членки во овој домен укажуваат на потребата за предвременно објавување на сите трошоци и давачки поврзани со трговијата и обезбедување лесен пристап до сите потребни информации, притоа користејќи го и интернетот како медиум. Повеќе предлози во оваа смисла се доставени за забраната за наплата на трошоци и давачки што не се јавно објавени, потребата за периодична ревизија на трошоците и давачките за нивната соодветност и оправданост и потребата за користење автоматизирани системи за наплата на трошоците и давачките онаму каде тоа е можно.

2.1.4.7. Член 7: Ослободување и царинење на стоките

Седмиот член на предлозите за олеснување на трговијата се однесува на подрачјето за **ослободувањето и царинењето на стоките**. Во рамките на овие мерки олеснувањето на трговијата може да се постигне со примена на информациите пред пристигнувањето на стоката, одвојување на пуштањето во промет на стоката од конечната пресметка на царинските давачки, трошоци и надоместоци; примената на техниките за управување со ризикот; примената на контролата после царинење; објавувањето на просечното време на царинење на стоките; примената на концептот овластени оператори и примената на посебни процедури за експресните пратки¹¹⁷.

Првата мерка што може да помогне за забрзано и поедноставено ослободување и царинење на стоките е поставување законска основа кај земјите-членки за спроведување на потребната постапка за доставување на документацијата и потребните информации пред пристигнувањето на стоката. Со доставување соодветна гаранција, на економските оператори треба да им се овозможи стоката да биде ослободена од царинската постапка и пуштена во промет пред да биде направена крајната пресметка на сите давачки кон царинските и другите државни органи. Забрзано/поедноставено ослободување и царинење на стоките е можно доколку земјите применуваат техники за

¹¹⁷ WTO, *Draft Consolidated Negotiating Text, Revision*, TN/TF/W/165/Rev.11, WTO, Geneva, 2011, pp. 11-16

управување со ризикот врз основа на објективно поставени критериуми. Следниот аспект на забрзано/поедноставено ослободување и царинење на стоките се однесува на зголемено користење на контролата после процесот на царинењето. Ова значи дека врз основа на техниката на управувањето со ризикот царината може да ја ослободи стоката во моментот на нејзиното пристигнување со цел да ја направи подостапна на пазарот, а по определено време да направи контрола кај претпријатијата вклучени во процесот на меѓународната трговска размена. На овој начин, од една страна, се олеснува трговијата бидејќи стоката веднаш се ослободува, а од друга страна, се подобрува системот на управување со ризикот преку употреба на добиените повратни информации од контролата во системот и преку идентификување на областите на потенцијален ризик. Во рамките на овие предлози за олеснување на трговијата, земјите-членки ја посочиле можноста за обезбедување поедноставена увозна, извозна или транзитна постапка на трговците што имаат стекнато статус на „овластени оператори“ врз основа на јасно дефинирани критериуми. Поедноставената увозна, извозна или транзитна постапка треба да им овозможи на овластените трговци побрзо ослободување и царинење на стоките, помал број физички контроли врз стоката, како и олеснувања во поглед на пополнувањето на декларациите, плаќањето на давачките, документацијата и контролите на документите и податоците. Земјите-членки треба да донесат транспарентни и јавни критериуми врз недискриминаторска основа за стекнување на статусот овластен трговец. Следниот аспект на оваа група мерки се однесува на овозможување експресна процедура на царинење и ослободување на стоката, доколку станува збор за експресна пратка.

2.1.4.8. Член 8: Конзуларизација

На подрачјето за **конзуларизација** во доставените предлози земјите-членки се залагаат за забрана на примената на какви било конзуларни документи или трошоци, бидејќи таа практика бара време и претставува дополнителен трошок што ја отежнува трговијата¹¹⁸.

¹¹⁸ WTO, *Draft Consolidated Negotiating Text, Revision*, TN/TF/W/165/Rev.11, WTO, Geneva, 2011, p. 17

2.1.4.9. Член 9: Соработка меѓу граничните агенции

Деветтиот член на предлозите за олеснување на трговијата се однесува на **соработката меѓу агенциите** што се одговорни за спроведувањето на увозните, извозните и транзитните формалности околу стоките. Во овие предлог мерки земјите ги навеле можностите за воспоставување „едностепен систем“ за еднократно поднесување на потребната документација и за спроведување координирана контрола на стоката од повеќе гранични агенции во исто време, усогласување и координација на процедурите и формалностите, усогласување на работното време, користење заедничка опрема на граничните премини, јасно разграничување на улогата и обврските на секоја агенција, меѓусебна размена на информациите и усогласување на анализите на ризикот каде што е можно¹¹⁹.

2.1.4.10. Член 10: Формалности поврзани со увозот и извозот

Во однос на **формалностите поврзани со увозот и извозот** од земјите-членки доставени се повеќе предлози и тоа за: постојана ревизија на формалностите и документите што се бараат при спроведување на царинските процедури; намалување или ограничување на бараните формалности и документи; примена на меѓународни стандарди при спроведувањето на царинските формалности донесени од ОН или Светската царинска организација; примена на едношалтерски систем за еднократно поднесување на сите документи и податоци потребни за спроведување на увозните и извозните процедури; елиминирање на контролите пред или после царинењето; укинување на потребата за задолжително назначување царински застапници; примена на усогласени гранични процедури и формалности на сите гранични премини од една земја; примена на усогласени процедури за привремен увоз и извоз и сл¹²⁰.

¹¹⁹ WTO, *Draft Consolidated Negotiating Text, Revision*, TN/TF/W/165/Rev.11, WTO, Geneva, 2011, p. 17

¹²⁰ WTO, *Draft Consolidated Negotiating Text, Revision*, TN/TF/W/165/Rev.11, WTO, Geneva, 2011, pp. 18-22

2.1.4.11. Член 11: Слобода на транзит

Во предлозите за обезбедување на **слободата на транзитот** земјите-членки предвидуваат употреба на принципот на недискриминација кај стоката во транзит во поглед на сите трошоци, правила и формалности, како и употреба на техниката на управување со ризикот при идентификување на стоките во транзит, кај кои е потребно да се направи подетално испитување и контрола. Во оваа група предлог-мерки, земјите повторно укажуваат на потребата за објавување на трошоците, давачките и забраната за примена на необјавени трошоци и давачки, периодичен преглед на трошоците и давачките, постојана работа на намалување и поедноставување на трошоците при транзитот, како и воспоставување редовна комуникација со соседните земји при спроведување нови или изменети трошоци и давачки. Во однос на формалностите и документацијата при транзит, земјите-членки укажуваат на потребата за објавување, периодичен преглед, намалување/поедноставување и хармонизација/стандардизација на формалностите и документацијата при транзит¹²¹.

2.1.4.12. Член 12: Соработка меѓу царинските служби

Сложеноста и обемноста на подрачјето за олеснување на трговијата, поддржани од поврзаноста и комплементарноста на овој концепт со другите подрачја регулирани со спогодбата ГАТТ, довела до разработка и појава на други предлози во рамките на преговарачката група за олеснување на трговијата. Иако основниот концепт на олеснување на трговијата во рамките на Светската трговска организација се поврзува со разјаснување и подобрување на членовите 5, 8 и 10, на Листата предлози за олеснување на трговијата се нашле други подрачја.

Дванаесеттиот член на предлозите за олеснување на трговијата се однесува на развој на активности за воспоставување **ефикасна соработка меѓу царината и другите служби на подрачјето за олеснување на трговијата и постигнување царинска усогласеност**. За оваа цел предлозите се движат во насока на воспоставување механизми за размена и управување со информации и податоци меѓу царинските служби и другите државни служби, со цел зајакнување на

¹²¹ WTO, *Draft Consolidated Negotiating Text, Revision*, TN/TF/W/165/Rev.11, WTO, Geneva, 2011, pp. 22-24

меѓусебната соработка и олеснување на царинските формалности во насока на олеснување на трговијата и одржување на нејзината безбедност¹²².

2.1.4.13. Член 13,14,15: Разни институционални одредби

Со предлог-мерките за олеснување на трговијата се предвидува формирање **Комитет за олеснување на трговијата** како специјален орган во рамките на Светската трговска организација, што треба да се грижи за спроведување на мерките за олеснување на трговијата од страна на земјите-членки. Земјите-членки треба да формираат **Национални комитети за олеснување на трговијата** што ќе бидат задолжени за спроведување на мерките за олеснување на трговијата во практиката¹²³.

Во последниот член на предлозите за олеснување на трговијата се зборува за аспектите што се однесуваат на проблемите околу примената на договорените обврски, механизмот за решавање трговски спорови и некои завршни одредби¹²⁴.

Прикажаните предлог-мерки за олеснување на трговијата покажуваат дека е постигнато повисоко ниво на свесност кај земјите-членки на Светската трговска организација за важноста на олеснувањето на трговијата и неопходноста од преземање мерки за спроведување различни мерки што ќе помогнат за олеснување на трговијата. Она што дополнително го прави олеснувањето на трговијата да биде едно од најприфатените подрачја на Доха-агендата на преговори е неговото приспособување кон потребите на земјите во развој и на најнеразвиените земји. Ова приспособување не значи обезбедување само на дополнителни транзициски периоди за примена на мерките од нивна страна и преземање обврски во согласност со нивните ограничени можности и капацитети. Напротив, во оваа смисла на помалку развиените и најнеразвиените земји им е загарантирана техничка помош и помош при градењето на институционалните капацитети.

¹²² WTO, *Draft Consolidated Negotiating Text, Revision*, TN/TF/W/165/Rev.11, WTO, Geneva, 2011, pp. 24-28

¹²³ WTO, *Draft Consolidated Negotiating Text, Revision*, TN/TF/W/165/Rev.11, WTO, Geneva, 2011, pp. 28

¹²⁴ WTO, *Draft Consolidated Negotiating Text, Revision*, TN/TF/W/165/Rev.11, WTO, Geneva, 2011, pp. 29

Оттаму, произлегува и позитивниот став на овие земји кон преговорите за олеснување на трговијата и постигнатиот напредок на ова поле.

Истражувањето што било направено за согледување на влијанието на предлог-мерките за олеснување на трговијата во рамките на СТО покажало дека земјите треба да реализираат позитивни ефекти од примената на мерките во практиката. Најголема важност за намалување на трошоците во трговијата што може да индуцира поголема трговија, покажал индикаторот формалности – процедури. Овој индикатор е составен од многу важни мерки што се предлагаат за олеснување на трговијата: едношалтерски системи, предвремена најава на пратките, контроли после царинење, одвојување на пуштањето на стоката во промет од постапката на царинење и концептот овластен економски оператор¹²⁵.

Со оглед на тоа дека варијаблите од кои бил составен индикаторот формалности – процедури се воедно најгласно промовираните мерки на меѓународната заедница за олеснување на трговијата, може да се заклучи дека нивното преземање треба да има позитивни ефекти за националните економии и за сите учесници во трговијата.

Врз основа на извршени мерења од повеќе студии добиени се резултатите од евентуалното позитивно завршување на Доха-рундата. Мерењата се направени врз примерок од 22 земји во светот што остваруваат околу три четвртини од светската трговија и 88% од глобалниот БДП¹²⁶. Добиените резултати покажуваат дека олеснувањето на трговијата може да има најголем потенцијален позитивен ефект врз порастот на трговијата во однос на другите три подрачја на преговорите: земјоделските производи, неземјоделските производи и услугите. Од олеснувањето на трговијата се очекуваат вкупни добивки во трговијата од 455,7 милијарди американски долари и тоа, 340 милијарди од увозот и 115,7 милијарди од извозот. Најголеми потенцијални добивки од мерките за олеснување на трговијата се очекуваат и во однос на влијанието на придобивките од трговијата врз светскиот БДП. 385 Милијарди долари пораст на светскиот БДП како резултат

¹²⁵ Moise E., Orliac T., Minor P., “Trade Facilitation Indicators: The Impact on Trade Costs”, *OECD Trade Policy Working Papers*, No. 118, OECD Publishing, Paris, 2011, pp. 22-24

¹²⁶ Adler Matthew, Brunel Claire, Hufbauer Gary Clyde, and Schott Jeffrey J.: *What's on the Table? The Doha Round as of August 2009*, Working Paper Series, Peterson Institute of International Economics, Washington D.C., 2009, p. 4

на зголемената трговија претставуваат потенцијалните добивки што се очекуваат од преземањето мерки за олеснување на трговијата¹²⁷.

2.1.5. Можна содржина на Спогодбата за олеснување на трговијата

Олеснувањето на трговијата е едно од четирите подрачја на Доха-агендата на трговски преговори. Останатите три подрачја се: либерализација на земјоделските производи, либерализација на неземјоделските производи и либерализација на трговијата со услугите¹²⁸. Согласно договарањето на Доха-агендата, крајниот исход на преговорите мора да заврши како единствен пакет, односно земјите-членки ќе мора да постигнат согласност за напредок во преговорите на сите четири подрачја заедно. Постигнување согласност за напредок во преговорите на само едно или на неколку од четирите подрачја од агендата нема да даде позитивен резултат, бидејќи согласност ќе мора да се постигне за сите аспекти заедно. Во очекување на позитивен исход од преговорите на Доха-агендата и врз основа на договорените модалитети и на Листата предлози за олеснување на трговијата можат да се направат претпоставки за содржината на идната Спогодба за олеснување на трговијата во рамките на Светската трговска организација.

Главна задача на Спогодбата за олеснување на трговијата треба да биде дефинирање на одговорностите на владите вклучени во спроведувањето на сложените трансакции при увозот, извозот и транзитот на стоките. Со оваа спогодба сите земји-членки на СТО треба да остварат придобивки преку воспоставување заеднички договорени правила за трговските процедури со кои треба да се подобри управувањето со стоките при преминот на националните граници¹²⁹.

Основните принципи што треба да се загарантираат со Спогодбата за олеснување на трговијата според Меѓународната трговска комора се: воспоставување правила со кои треба да се добијат мерливи подобрувања во

¹²⁷ Adler Matthew, Brunel Claire, Hufbauer Gary Clyde, and Schott Jeffrey J.: *What's on the Table? The Doha Round as of August 2009*, Working Paper Series, Peterson Institute of International Economics, Washington D.C., 2009, pp. 34-35

¹²⁸ WTO, *Doha Work Programme, Decision Adopted by the general Council on 1 August 2004*, WT/L/579, Geneva, 2004, pp. 1-4

¹²⁹ ICC, *Updated ICC recommendations for a WTO agreement on trade facilitation*, Discussion paper, International Chamber of Commerce, Paris, 2007, p. 1

олеснувањето на трговијата; овозможување одржливост на подобрените гранични процедури преку измерените подобрувања; поставување глобални стандарди во олеснувањето што ќе бидат базирани врз објективни критериуми и недискриминаторска основа и нема да претставуваат дополнителни непотребни трошоци за трговците; како и обезбедување на оценувањето и спроведливоста на мерките од Спогодбата за олеснување на трговијата преку Механизмот за решавање трговски спорови на СТО и преку Механизмот за контрола на трговските политики на СТО¹³⁰.

Во суштинскиот дел на спогодбата се предвидува постоење на четири дела. Првиот дел на спогодбата треба да ги содржи правилата за мерките што се однесуваат на трговската политика. Во овие правила треба да бидат договорени обврските за објавување на сите информации за трговската регулатива, износот на сите трошоци поврзани со увозните/извозните процедури, забраната за конзуларните активности, како и примената на принципот на недискриминација¹³¹.

Вториот дел од Спогодбата за олеснување на трговијата треба да ги опфаќа правилата за техниките и методите што царинските служби треба да ги користат во нивните секојдневни активности при царинењето на стоките. Во овие мерки влегуваат: употребата на техниката за управување со ризикот, одобрувањето на „овластени увозници/извозници“, користењето на контролата после царинењето и воспоставувањето на едношалтерскиот систем¹³². Бидејќи мерките од оваа група се однесуваат на стандарди и концепти што ги носи Светската царинска организација и се без обврзувачки карактер за земјите-членки на Светската трговска организација, постои опасност преговорите за овие правила да не завршат или да не бидат комплетирани при склучувањето на можната Спогодба за олеснување на трговијата. Ова не треба да претставува проблем, бидејќи преговорите за правилата од оваа група мерки можат да продолжат и по склучувањето на евентуалната Спогодба за олеснување на трговијата. Препораките на Меѓународната трговска комора експлицитно укажуваат дека во интерес и во полза на националните влади е тие да почнат да ги применуваат

¹³⁰ ICC, *Updated ICC recommendations for a WTO agreement on trade facilitation*, Discussion paper, International Chamber of Commerce, Paris, 2007, pp. 2-3

¹³¹ Rege Vinod & Kataric Isabella, *Trade Facilitation: A Handbook for Trade Negotiators*, Commonwealth Secretariat, London, 2007, p. 115

¹³² Rege Vinod & Kataric Isabella, *Trade Facilitation: A Handbook for Trade Negotiators*, Commonwealth Secretariat, London, 2007, p. 115

мерките од ваквата Спогодба за олеснување на трговијата пред да заврши Доха-агендата¹³³.

Третиот дел од Спогодбата за олеснување на трговијата се претпоставува дека треба да содржи правила за обезбедување техничка помош на земјите-членки за спроведување на мерките за олеснување на трговијата. За реализација на оваа цел во литературата се зборува за формирање Фонд на Светската трговска организација за олеснување на трговијата, како и воспоставување аранжмани на менторство и твининг програми¹³⁴.

Четвртиот дел од Спогодбата треба да содржи одредби за основање Комитет за олеснување на трговијата во рамките на Советот за стоки на СТО, одредби за следење на спроведувањето на Спогодбата во практика, одредби за решавање спорови во областа на олеснувањето на трговијата, како и одредби за продолжување на преговорите за олеснување на трговијата на ограничен број области во разумен временски рок¹³⁵.

Вака конципираната Спогодба за олеснување на трговијата се претпоставува дека ќе одговара на потребите на современиот мултилатерален трговски систем и дека ќе биде прифатлива за земјите-членки во однос на првиот, третиот и четвртиот дел. Вториот дел од спогодбата за техниките и методите што царинските служби треба да ги користат при царинењето на стоките е најмалку покриен со постоечките одредби на Светската трговска организација и се претпоставува дека за него би биле потребни понатамошни преговори за усогласување на предлозите.

Важен аспект што треба да се земе предвид при евентуалното склучување на Спогодбата за олеснување на трговијата е договарањето на одредбите за решавање трговски спорови во оваа област. Најдобри резултати и веродостоен кредибилитет на подрачјето за олеснување на трговијата ќе се постигне со целосно вклучување на ова подрачје под надлежност на Механизмот за решавање трговски спорови што веќе функционира во рамките на СТО. Овој механизам, освен што овозможува решавање на некои несогласности и спорови од разни аспекти на трговијата, поседува и можност за изрекување казни на поединечните

¹³³ ICC, *Updated ICC recommendations for a WTO agreement on trade facilitation*, Discussion paper, International Chamber of Commerce, Paris, 2007, pp. 6

¹³⁴ Rege Vinod & Kataric Isabella, *Trade Facilitation: A Handbook for Trade Negotiators*, Commonwealth Secretariat, London, 2007, p. 115

¹³⁵ Rege Vinod & Kataric Isabella, *Trade Facilitation: A Handbook for Trade Negotiators*, Commonwealth Secretariat, London, 2007, p. 115

земји-членки, доколку не постапуваат по донесените одлуки, односно доколку нивното однесување промовира нефер трговска практика на штета на другите земји-членки. Оттаму, од особена важност при евентуалното склучување на Спогодбата за олеснување на трговијата ќе биде јасно определување во чија надлежност ќе биде решавањето спорови од оваа област. Размислувањата во оваа насока се особено важни заради сè поизразените желби и потреби на земјите во развој за воведување транзициски период од спроведувањето на спогодбата до нејзиното ставање под закрилата на Механизмот за решавање трговски спорови. Всушност и правниот систем на Светската трговска организација овозможува голема флексибилност во поглед на договарањето меѓу земјите-членки за видот и типот на системот за решавање спорови што тие ќе го договорат и ќе важи при склучувањето нови спогодби.

Сите овие аспекти укажуваат на големата веројатност Спогодбата за олеснување на трговијата да промовира таканаречени „меки закони“ наспроти познатите „тврди закони“. Меките закони значат дека одредбите што се наведени во Спогодбата ќе бараат од земјите-членки на СТО да преземаат „најголеми напори“ за спроведување на мерките за олеснување на трговијата, а нема да значат обврска за нивно преземање без оглед на сè. Притоа, при спроведувањето на мерките за олеснување на трговијата се земаат предвид можностите и подготвеноста на поединечните земји од аспект на техничка подготвеност, како и од аспект на финансиска издржливост. Токму во оваа насока се настојува да се воведат транзициски период за Механизмот за решавање трговски спорови и за земјите во развој што немале доволен технички капацитет или не добиле соодветна техничка помош за имплементација на мерките. Ова ослободување или олеснување за земјите во развој не треба да важи за одредбите од спогодбата за кои тие се обврзале да ги преземат, како и за почитување на основните одредби на членовите 5, 8 и 10 на ГАТТ¹³⁶.

Наспроти земјите во развој, од развиените земји се очекува целосно и доследно спроведување на сите договорени одредби и за нив не треба да има ослободување или пролонгирање на важноста на Механизмот за решавање трговски спорови на СТО. На овој начин, всушност, се промовира двостепен

¹³⁶ Rege Vinod & Kataric Isabella, *Trade Facilitation: A Handbook for Trade Negotiators*, Commonwealth Secretariat, London, 2007, pp. 109-112

пристап при примената на Механизмот за решавање трговски спорови на подрачјето за олеснување на трговијата¹³⁷.

2.2. Олеснувањето на трговијата и Спогодбата за определување царинска вредност на стоките

Со основањето на Светската трговска организација и потпишувањето на новата Спогодба за царини и трговија или т.н. ГАТТ од 1994 година, покрај големите измени што се случиле во однос на повеќе аспекти од мултилатералниот трговски систем, била договорена и потпишана посебна Спогодба за спроведување на членот 7 од ГАТТ од 1994 година. Бидејќи членот 7 од ГАТТ се однесува на определувањето царинска вредност на стоките, оваа спогодба е позната како Спогодба за определување на царинската вредност. Основната цел на оваа спогодба е одредување на основните принципи за определување на вредноста на увезените стоки за пресметување на царинските и другите давачки. Со Спогодбата за определување царинска вредност се обезбедува систем на фер принципи, неутралност и униформност при определувањето царински давачки што го користат сите земји-членки на Светската трговска организација.

Процесот на либерализација на меѓународната трговска размена и намалувањето на царинските стапки само навидум влијаат врз намалувањето на важноста на проблемот на определување на царинската вредност. Потврда за значењето и важноста на определувањето царинска вредност се сè уште високите применети царински стапки кај земјите во развој, како и одредени сектори на индустриски производи и бројни земјоделски производи за кои и во развиените земји постојат високи царински стапки од 20 и повеќе проценти. Кај голем број земји во развој, значителен дел од националниот буџет го сочинуваат приходите остварени од наплатата на царинските давачки. Значењето на правилата за определување царинска вредност би биле важни и актуелни дури и при целосно елиминирање на увозните царини, односно при евентуална целосна либерализација на меѓународната трговска размена. Во овој случај определувањето на вистинската вредност на увезените стоки би била од голема важност за пресметка на данокот на додадена вредност, акцизите или други

¹³⁷ Rege Vinod & Kataric Isabella, *Trade Facilitation: A Handbook for Trade Negotiators*, Commonwealth Secretariat, London, 2007, pp. 109-112

давачки и даноци што ги користат земјите за стоките што се предмет на увоз. Иако овие давачки не се предмет на работа на Светската трговска организација, царинските служби честопати ги користат правилата за определување царинска вредност при пресметката на овие даноци и давачки. Исто така, правилата за определување царинска вредност можат да се користат и при употребата на нецаринските мерки, како што се увозните квоти базирани на царинската вредност, правилата за потекло на стоките, како и за цели на трговската статистика¹³⁸.

Спогодбата за определување царинска вредност се темели врз принципите на „позитивната“ економија, наспроти „нормативната“ економија. Според оваа спогодба за царинска вредност на стоката се зема вистинската вредност на стоката, а не онаа вредност на стоката што се смета дека таа би требало да ја има. Првенствена основа за определување на царинската вредност на оваа спогодба е *транзакциската вредност* на стоката, односно цената што навистина била платена или што треба да се плати од купувачот¹³⁹. Доколку купопродажбата се случила врз основа на слободна спогодба меѓу продавачот и купувачот може да се каже дека цената што купувачот му ја плаќа на продавачот е вистинската пазарна вредност на стоката и како таква треба да се користи при пресметката на нејзината царинска вредност.

Употребата на хармонизираната и усогласена методологија за пресметка на вредноста на увезените стоки овозможува предвидливост и транспарентност за сите учесници во меѓународната трговска размена. Оттаму, ефективната имплементација на Спогодбата за определување царинска вредност претставува една од најважните придобивки за олеснување на трговијата во современиот мултилатерален трговски систем. Оваа спогодба овозможува воспоставување правна рамка што го обезбедува правото на жалба од увозниците. Исто така, во случаи кога е потребно дополнително истражување за вистинското утврдување на царинската вредност, спогодбата овозможува побрзо ослободување на стоката од царинските служби со обезбедување некаков вид гаранција или депозит од

¹³⁸ Rosenow Sheri and O'Shea Brian: *A Handbook on WTO Customs Valuation Agreement*, WTO and Cambridge University Press, Cambridge, UK, 2010, pp. 2-4

¹³⁹ *Резултати од Уругвајската рунда на мултилатерални трговски преговори: правни текстови: Светска трговска организација, УСАИД/Проект за пристапување на Република Македонија кон Светската трговска организација, Скопје, 2003, стр. 192*

увозниците. Во оваа насока се движат и некои од предлозите за олеснување на трговијата во рамките на Доха-агендата на трговски преговори.

2.3. Олеснувањето на трговијата и Спогодбата за правилата за потекло на стоките

Правилата за потекло на стоките ја покажуваат „економската националност“ на стоките што се предмет на меѓународната трговска размена. Определувањето на потеклото на производите или определувањето на т.н. „националност“ на производите, добива сè поголемо значење со ширењето на процесот на глобализацијата и со изразената специјализација на производството во светот. Во овие услови, производите честопати се произведуваат и се составуваат од делови произведени од различни производители насекаде низ светот, а трансформациите во процесот на производството и додадената вредност вклучуваат голем број производители во различни земји. Затоа е потребно со правилата за потекло на стоките да се постават објективни критериуми со кои може да се утврди дали стоката се стекнува со потекло или не и, соодветно на тоа, да се определи третманот на трговската политика и инструментите на кои таа стока ќе подлегне при увозот во соодветната земја.

Определувањето на потеклото на стоките во меѓународната трговија има важна улога како индиректен инструмент на трговската политика и неговото значење може целосно да се разбере само доколку се поврзе со инструментите на примарната трговска политика, како што се: царините, контингентите и трговските преференции. Во економската литература се среќаваат изјави во кои се наведува дека определувањето потекло на стоките не е важно доколку се почитува МФН принципот во меѓународната трговија, односно дека неговото определување е важно само при примената на дискриминаторски мерки¹⁴⁰.

На мултилатерален план постои усогласеност и хармонизација во поглед на примената на непреференцијалните правила на потекло на стоките. За употребата на преференцијалните правила за потекло на стоките донесена е само Заедничка декларација и тие се регулираат со примена на договорни или автономни трговски режими од одделните земји.

¹⁴⁰ Inama Stefano, *Rules of Origin in International Trade*, Cambridge University Press, New York, 2009, pp. 1-3

Со Спогодбата за правилата за потекло било договорено да се основа Комисија за правилата за потекло во рамките на Светската трговска организација и Техничка комисија за правилата за потеклото во рамките на Светската царинска организација. Тие требало да работат на хармонизацијата на непреференцијалните правила за потекло на стоките.

Со оглед на тоа што роковите за комплетирање на работната програма за хармонизирање на правилата за потекло на стоките биле повеќепати пролонгирани и работата иако е во голем процент усогласена, сè уште не е донесена завршна декларација за целосна хармонизација на непреференцијалните правила за потекло на стоките. Во овој т.н. преоден период сè до целосната хармонизација, Спогодбата за правилата за потекло на стоките ги поставила основните одредби и правила во врска со примената на овие инструменти во меѓународната трговска практика. Така, било утврдено дека правилата за потекло нема да се користат како инструменти за остварување трговски цели, ниту директно ниту индиректно; дека правилата за потекло на стоките нема сами по себе да создаваат ефекти на ограничување, искривување или нарушување во меѓународната трговија; дека тие ќе се применуваат на доследен, еднообразен, непристрасен и разумен начин; дека правилата за потекло што се користат при увозот и извозот нема да бидат построги од правилата за потекло што се користат за утврдување дали стоката е од домашно потекло; дека правилата за потекло на стоките ќе се засновуваат на позитивни стандарди односно со нив треба да се пропише сè она што го потврдува потеклото на стоката, а не она што не го потврдува потеклото – негативен стандард; негативните стандарди се дозволува да се користат само како појаснување на позитивните; дека сите законски и правни решенија и одлуки, како и нивни измени или воведувања нови, во врска со правилата за потекло треба да се објавуваат во согласност со членот 10 на ГАТТ, што значи на транспарентен, јасен и лесно достапен начин до сите учесници во трговијата; како и утврдување максимален рок од 150 дена за издавање проценка за потеклото на стоката доколку се поднесени сите неопходни елементи на барање на извозниците или увозниците и таа проценка, при непроменети услови, треба да биде важечка три години¹⁴¹.

¹⁴¹ Резултати од Уругвајската рунда на мултилатерални трговски преговори: правни текстови: Светска трговска организација, УСАИД/Проект за пристапување на Република Македонија кон Светската трговска организација, Скопје, 2003, стр. 239-240

По истекот на преодниот период за завршување на хармонизацијата на примената на непреференцијалните правила за потекло на стоките, со Спогодбата било договорено овие инструменти да се користат врз недискриминаторска основа, врз основа на МФН принципот и принципот на национален третман и да не претставуваат дополнителен товар врз меѓународната трговија, односно нивната примена да биде во насока на олеснување на трговијата.

Регулирањето на преференцијалните правила за потекло претставува голем недостаток на мултилатералниот трговски систем. Земјите-членки на Светската трговска организација што склучуваат разни договори за слободна трговија или одобруваат автономни преференции за определени групи земји, се слободни при определувањето сопствени правила за потекло. Во оваа област е склучена една Заедничка декларација како Анекс кон Спогодбата за правилата за потекло која дава само општи насоки во поглед на примената на правилата за потекло во разните преференцијални шеми на одделните земји¹⁴².

Со цел да се добие преференцијално потекло на стоката, потребно е да се исполнат повеќе критериуми што најчесто се пропишани во посебни протоколи за потекло како составни делови на преференцијалните трговски договори или се дадени во националното законодавство. Основните критериуми за стекнување преференцијален третман на стоката во однос на нејзиното потекло се речиси идентични како и критериумите што стоките треба да ги исполнат за да се стекнат со потекло според непреференцијалните правила за потекло на стоките. Разликите кај овие правила се јавуваат најчесто кога исполнувањето на критериумот за потекло и стекнувањето преференцијален третман во трговијата се остварува со помош на други т.н. дополнителни критериуми или правила за потекло. Такви дополнителни правила со кои се дополнуваат и модифицираат основните правила се: можноста за кумулација на потеклото, која може да биде билатерална, дијагонална и целосна; минималните операции; забраната за враќање или изземање од царинските давачки; принципот на територијалност; правилото на толерантност; принципот на апсорпција и други. Овие дополнителни правила можат да имаат големо влијание врз правилата за потекло и можат да ја олеснуваат нивната примена, како што се на пример: одредбите за кумулација на потеклото, правилото на толерантност и принципот на апсорпција или да имаат

¹⁴² Inama Stefano, *Rules of Origin in International Trade*, Cambridge University Press, New York, 2009, p. 23

ограничувачко влијание врз нивното исполнување, како што се одредбите за враќање или изземање од царинските давачки и принципот на територијалност¹⁴³.

Влијанието на преференцијалните правила за потекло на стоките врз меѓународната трговска размена добива уште поголемо значење, ако се земат предвид податоците дека сите земји во светот, освен Монголија, склучиле некаков аранжман за олеснување на трговијата со своите трговски партнери. Ова навидум може да изгледа добро и олеснувачки за меѓународната трговска размена, но кога се знае дека со различни земји се склучуваат различни договори и се договараат различни олеснувања, може да се согледа комплексноста на оваа материја. Мултипликацијата и преклопувањето на преференцијалните трговски договори значат и примена на различни правила за потекло што може да се некомпатибилни меѓу себе и да влијаат врз зголемување на трошоците за компаниите и ограничувањето на нивната трговија. Друг ограничувачки аспект при примената на преференцијалните правила за потекло на стоките се големите административни трошоци и процедури потребни да се обезбеди исполнување на условите за потврдување, докажување и контрола на потеклото на стоката. Различни процени покажуваат дека административните трошоци поврзани со барањата за стекнување потекло се движат помеѓу 3% и 5% од цената на готовите производи, што е навистина големо ограничување, со оглед на тоа што за голем број производи МФН царинските стапки се многу ниски¹⁴⁴.

Дополнителните правила за исполнување на преференцијалните правила за потекло на стоките, степенот на нивната рестриktivност, како и трошоците поврзани со нивното обезбедување можат значително да влијаат врз намалувањето на степенот на искористување на добиениот преференцијален третман. Ова значи дека договарањето или одобрувањето преференцијален третман во трговијата не значи само по себе негово искористување, односно олеснување на трговијата. Според некои пресметки, правилата за потекло на стоките се еднакви на 4% царина, а примената на некомпатибилни правила за потекло што ја отежнуваат дијагоналната кумулација на потеклото во различни договори за слободна трговија се спротивни на концептот за олеснување на

¹⁴³ Berndt Helmut, *Seminar on Rules of Origin in the CEFTA 2006 – Agreement*, Стопанска комора на Република Македонија, Скопје, 2010

¹⁴⁴ Андреев Горан, *Преференцијални правила за потеклото на стоки во рамките на Спогодбата за стабилизација и асоцијација помеѓу Република Македонија и Европската Унија и ЦЕФТА 2006*“, магистерски труд, Економски факултет, Универзитет „Св. Кирил и Методиј“, Скопје, 2009, стр. 46

трговијата¹⁴⁵. Начинот на кој се дефинирани правилата за потекло на стоките, трошоците поврзани со нивното исполнување, како и начинот на нивна имплементација и администрација имаат важна улога во дефинирањето на олеснувањата или ограничувањата на трговијата што произлегуваат од примената на правилата за потекло.

Хармонизацијата на неприференцијалните правила за потекло на стоките треба да претставува значаен успех во напорите за обезбедување транспарентна и предвидлива регулаторна рамка на мултилатералниот трговски систем. Употребата на правилата за потекло како инструменти на трговската политика сами за себе, а не како поддршка на другите инструменти на трговската политика треба да се ограничи. Увидената потреба и напредок што се постигнати на подрачјето на хармонизација на неприференцијалните правила за потекло треба да овозможат конзистентност и униформност во примената на овие стари инструменти во меѓународната трговска размена. Тешкотиите, пак, во исполнувањето на критериумите за преференцијалните правила за потекло треба сериозно да се земат предвид со цел да не бидат залудни резултатите од работата на програмата за хармонизација на неприференцијалните правила за потекло бидејќи тоа е спротивно на последните иницијативи за олеснување на трговијата¹⁴⁶.

2.4. Олеснувањето на трговијата и Спогодбата за контрола на стоката пред испорака

Потребата за склучување посебна Спогодба за контрола на стоката пред испорака произлегла од одредени проблеми што се јавувале при тргувањето на земјите во развој. Кај овие земји честопати се јавувале пролонгирања на царинските постапки при извозот и увозот на стоки за пазарите на развиените земји. Овие одолговлекувања и тешкотии што се јавувале при спроведувањето на редовните царински постапки произлегувале од непостоењето веродостојни информации за цените на стоките и од неможноста да се потврди точноста на

¹⁴⁵ Handjiski B., "The Role of Trade Regulations, Trade-related Business Environment, and Rules of Origin in Trade Expansion and Integration" in Handjiski B, Lucas R., Martin P., Guerin S.S., *Enhancing Regional Trade Integration in Southeast Europe*, World Bank Working Paper No. 185, The World Bank, Washington D.C., 2010, p. 38

¹⁴⁶ Inama Stefano, *Rules of Origin in International Trade*, Cambridge University Press, New York, 2009, p. 143

пријавената царинска вредност на стоката. Проблеми што предизвикувале пролонгирање на постапката биле и недостапноста до сите потребни и веродостојни информации за дефинирање на царинската класификација на стоките и определувањето потекло на стоката за царинските и надлежните органи. За надминување на овие тешкотии, голем број земји во развој прибегнале кон ангажирање специјализирани и сертифицирани компании за контрола на стоката пред испорака. Овие компании за контрола на стоката пред испорака нуделе услуги за физички преглед на стоката пред таа да биде извезена на крајната дестинација и совети во поглед на нејзината цена и царинската класификација¹⁴⁷.

Врз основа на потребите на земјите во развој за ангажирање компании за контрола на стоката пред испорака за време на Уругвајската рунда на преговори била прифатена Спогодбата за контрола на стоката пред испорака. Со оваа спогодба биле договорени одредби за извршување на сите активности на контрола на стоката пред испорака што опфаќаат верификација на квалитетот, количеството, цената, вклучувајќи го девизниот курс и финансиските услови, како и царинската класификација на стоката што е предмет на размена. Активностите на контрола на стоката пред испорака било договорено да се извршуваат врз недискриминаторска основа и на транспарентен начин, а самата контрола на стоката било договорено да се извршува на територијата на земјата-извозничка, што значи на територијата на земјата во развој. Со одредбите на Спогодбата за контрола на стоката пред испорака, земјите кориснички на овие услуги се обврзале на заштита на доверливите деловни информации, обезбедиле избегнување непотребни доцнења во контролата на пратките и биле дефинирани насоки за верификација на цената со цел да се спречи фактурирање на помала или повисока цена и злоупотреба на таков начин¹⁴⁸.

Трошоците на владите на земјите-извознички што ги користеле услугите на контрола на стоката пред испорака, изнесувале помеѓу 0,6% и 1% од вредноста на пратката предмет на контролата. Без оглед на износот на трошоците, одредбите на Спогодбата за контрола на стоката пред испорака генерално биле оценети како успешни во обезбедувањето униформност и транспарентност во спроведувањето

¹⁴⁷ Rege Vinod & Kataric Isabella, *Trade Facilitation: A Handbook for Trade Negotiators*, Commonwealth Secretariat, London, 2007, p. 163

¹⁴⁸ *Резултати од Уругвајската рунда на мултилатерални трговски преговори: правни текстови: Светска трговска организација, УСАИД/Проект за пристапување на Република Македонија кон Светската трговска организација, Скопје, 2003, стр. 226-233*

на контролата на пратките од специјализираните компании за таа намена. Сепак мислењата во однос на ползата и потребата од користење услуги на контрола на стоката пред испорака се различни. Некои аналитичари сметаат дека користењето услуги на контрола на стоката овозможиле олеснување на трговијата во земјите каде поради недостаток на информации за цените на стоките, царинските органи имале сериозни потешкотии во верификација на пријавените цени на стоките во царинските декларации. На овој начин, користењето на овие услуги помогнало и го забрзало протокот на стоките од земјите во развој. Особено во земјите каде честа била појавата на пријавување пониска декларирана вредност на стоката, контролата на стоката пред испорака овозможила поголем прилив на средства од наплатата на царинските давачки и резултирала со олеснување на трговијата¹⁴⁹.

Едновремено, користењето на услугите на контрола на стоката пред испорака дејствувало дестимулативно врз поголемо ангажирање на царинските служби во насока на создавање сопствени бази на податоци и промовирање реформи во нивната работа. Заради ова, Европската унија во неколку наврати укажувала на потребата за поставување краен рок за елиминирање на потребата од контрола на стоката пред испорака и постигнување поголема функционалност на домашната царинска администрација¹⁵⁰.

Развојот на техниката и технологијата извршиле свое влијание врз активностите на контрола на стоката пред испорака. Компаниите за контрола на стоката пред испораката, наместо користење класични методи на физички преглед на стоката и верификација на цената во извозната земја пред стоката да биде испорачана, почнале да ја вршат контролата во земјата на увоз, односно откако стоката ќе влезела на царинската територија. При контролата тие, исто така, почнале да користат нови методи и техники, како што се: опрема за скенирање на стоката, воспоставување бази на податоци за управување со ризикот и разни мрежни и телекомуникациски системи за полесна употреба на едношалтерскиот систем. Овие олеснувања во контролата на стоката, заедно со нејзиното извршување на територијата на земјата-увозничка, наместо на територијата на земјата извозничка, односно после испораката наместо пред неа, укажуваат дека современата примена на контролата на стоката пред испорака излегува од рамките

¹⁴⁹ Rege Vinod & Kataric Isabella, *Trade Facilitation: A Handbook for Trade Negotiators*, Commonwealth Secretariat, London, 2007, p. 163-166

¹⁵⁰ Rege Vinod & Kataric Isabella, *Trade Facilitation: A Handbook for Trade Negotiators*, Commonwealth Secretariat, London, 2007, p. 163-166

на она што е опфатено и договорено со Спогодбата за контрола на стоката пред испорака. Оваа спогодба ја регулира контролата на стоката што се извршува пред нејзината испорака и нема никакви одредби за случаите кога контролата на стоката се прави на територијата на земјата-увозничка. Денес улогата на компаниите специјализирани за контрола на стоката пред испорака, освен спроведување потребни активности во поглед на контролата, остваруваат и тесна соработка со царината во поглед на изработка на програми за изградба на капацитетите, особено во насока на воспоставување бази на податоци за определување царинска вредност и ризик како основни алатки на техниката на управувањето со ризикот¹⁵¹.

Со оглед на тоа што, денес контролата на стоката пред испорака ја користат околу 30-тина земји во развој, од кои повеќето се од групацијата најнеразвиени земји и со оглед на изменетата улога на контролата на стоката, можат да се сметаат за оправдани критиките на некои аналитичари за потребата од укинување на активностите на контролата на стоката пред испорака. Всушност, она за што треба да се зборува е укинување на класичниот вид контрола на стоката, каде активностите се извршуваат во земјата на извозот. Активностите на контрола на стоката во земјата на увозот по нејзината испорака и употребата на современи методи и техники, како што се концептот на управување со ризикот и едношалтерскиот систем, не само што не замираат туку се дел и од современите реформи на сите царински служби во светот во насока на постигнување повисок степен на олеснување на трговијата. Оттаму, механизмот на контрола на стоката пред испорака за земјите во развој треба да значи искористување на можностите на специјализираните компании за контрола на стоката за создавање сопствени бази на податоци за верификација на цените и за развој на техниката на управување со ризикот, како и за реформирање и осовременување на домашните царински служби воопшто. Во таа насока, контролата на стоката пред испорака може да биде составен дел и да помогне во реализацијата на концептот за олеснување на трговијата во светот¹⁵².

¹⁵¹ Rege Vinod & Kataric Isabella, *Trade Facilitation: A Handbook for Trade Negotiators*, Commonwealth Secretariat, London, 2007, p. 167-168

¹⁵² Rege Vinod & Kataric Isabella, *Trade Facilitation: A Handbook for Trade Negotiators*, Commonwealth Secretariat, London, 2007, p. 167-168

2.5. Олеснувањето на трговијата и Спогодбата за технички бариери во трговијата – ТБТ-спогодба

Бројот на технички прописи и стандарди што се користат во современи услови бележи постојан раст. Зголемената потреба за зајакнување и развивање на регулаторната политика во светот произлегува, од една страна, од повисоките стандарди на живеење препознатливи за развиените земји што ги поттикнуваат потрошувачите да бараат сигурни и високо квалитетни производи, а од друга страна, како резултат на современите проблеми на општеството што произлегуваат од загадувањето на водата, воздухот и почвата. Стандардите се неопходни заради повеќе аспекти на современиот живот, почнувајќи од заштита на животната средина, сигурност за здравјето на луѓето, национална безбедност, па до обезбедување неопходни информации на потрошувачите за производите. Дејствувајќи на овој начин, техничките прописи и стандарди можат да ја помогнат и олеснат трговијата, а во некои случаи да претставуваат пречка за нејзиното непречено одвивање.

Употребата на техничките прописи и стандарди има големо влијание врз меѓународната трговска размена во светот. Учесниците во надворешнотрговската размена мораат да се приспособуваат и да ги прифаќаат техничките прописи и стандарди што се користат во земјите на нивните трговски партнери, а тоа секако значи дополнителни трошоци за производителите и извозниците. Трошоците за приспособување кон странските прописи и стандарди произлегуваат од потребата за превод на странските регулативи, ангажирање технички експерти за објаснување на регулативите и на крајот, приспособување на производните можности на барањата на наведените прописи и стандарди. Дополнително на ова, производителите и извозниците имаат обврска да докажат дека производите што се извезуваат ги задоволуваат бараните прописи и стандарди. Работата се усложнува доколку приспособувањето на бараните регулативи мора да се прави одделно за секоја земја-трговски партнер, а извесно олеснување постои доколку за определен производ е утврден меѓународен стандард прифатен од повеќе земји. Во недостаток на меѓународни прописи и стандарди за определено подрачје, техничките прописи и стандарди можат да дејствуваат исклучиво како инструменти за заштита на домашните индустрии.

Со Спогодбата за технички бариери им се дава слобода на членките, односно поголема флексибилност во однос на изработката, усвојувањето и примената на техничките прописи и стандарди само доколку со наведените прописи и стандарди се исполнуваат некои легитимно оправдани цели. Како легитимно оправдани цели за примена на технички прописи и стандарди наведени се: потребите на националната безбедност, спречувањето на нечесните постапки, заштитата на здравјето или безбедноста на луѓето, на животот или на здравјето на животните, на растенијата или на животната средина¹⁵³. Согласно одредбите на Спогодбата за технички бариери, од членките се бара во услови кога постојат меѓународно признати стандарди за регулирање на определено подрачје да се користат тие стандарди. Во услови кога тие се несоодветни и не можат да помогнат во остварувањето на легитимно оправданите цели, како на пример, поради суштествени климатски или географски фактори или суштествени технолошки проблеми земјите можат да користат национални стандарди.

Во Спогодбата се наведени факторите што треба да се земат предвид доколку земјата сака да примени технички прописи или стандарди што не се базирани на други меѓународни стандарди. Фактори што треба да се земат предвид при воведувањето технички прописи се достапните научни докази, техничките информации, поврзаните технологии на производство и крајната намена на производите, со крајна цел правилата да не бидат порестриктивни отколку што е потребно за исполнување легитимно оправдани цели и така да претставуваат непотребна пречка во трговијата¹⁵⁴.

Во насока на олеснување на трговијата, со Спогодбата за технички бариери во трговијата се овозможува и еквиваленција на национално различни технички прописи и стандарди на тој начин што членките можат да ги прифатат регулативите што се различни од националните, доколку ги исполнуваат целите на националната регулаторната политика, па дури и тоа да е на различен начин и со различни средства.

Постојат многу студии и истражувања за влијанието на техничките прописи и стандарди врз меѓународната трговија. Економистите кои го

¹⁵³ *Резултати од Уругвајската рунда на мултилатерални трговски преговори: правни текстови: Светска трговска организација, УСАИД/Проект за пристапување на Република Македонија кон Светската трговска организација, Скопје, 2003, стр. 134*

¹⁵⁴ *Rege Vinod & Kataric Isabella, Trade Facilitation: A Handbook for Trade Negotiators, Commonwealth Secretariat, London, 2007, p. 152*

истражуваат економскиот развој и земјоделството укажуваат на негативната страна на стандардите. Според нив, развиените земји, без разлика дали случајно или намерно ги воведуваат стандардите за да ја отежнат трговијата и да го ограничат увозот од посиромашните земји. Спротивно на ова, економистите кои се занимаваат со индустриската политика и со иновациите, укажуваат на позитивната страна на стандардите. Според нив со воведувањето стандарди се отвараат можностите за помалку развиените земји да извезуваат на пазарите во развиените земји. Всушност, резултатите од повеќе економетриски истражувања и анализи покажуваат дека примената на меѓународните технички прописи и стандарди при увозот и извозот влијае позитивно врз меѓународната трговија, односно доведува до нејзино создавање. Наспроти ова, влијанието на националните стандарди при увозот може да биде или негативно или позитивно, а влијанието на националните технички прописи врз увозот е генерално негативно, односно ја отежнува меѓународната трговска размена¹⁵⁵. Подеталните резултати од овие истражувања покажуваат дека примената на стандардите кај производните сектори е речиси секогаш позитивно. Кај земјоделските производи, текстилот и облеката, односно најсензитивните сектори во меѓународната трговија, примената на стандардите, особено на националните, влијае ограничувачки врз увозот во таа земја. Ограничувачки ефект врз трговијата имаат и строгите прописи за заштита на животната средина.

Според сè што до сега е кажано произлегува дека не може со еден одговор да се објасни влијанието на техничките бариери врз трговијата. Точно е дека техничките бариери можат да влијаат многу ограничувачки врз меѓународната трговија. Непоседувањето некаков стандард или непочитувањето некој технички пропис значи забрана за увоз на определен пазар. Наспроти овие бариери, бариерите од административна природа што се предмет на процесот на олеснување на трговијата, влијаат врз одолжувањето или отежнувањето на процесот на трговијата и тоа ги прави помалку рестриктивни од техничките стандарди.

Но, точно е и тоа дека стандардизацијата на некои подрачја довела до значително намалување на трансакциските трошоци и помогнала за олеснување на трговијата. На пример, стандардизацијата на големината на контејнерите

¹⁵⁵ Swann G. M.P., "International Standards and Trade: A Review of the Empirical Literature", *OECD Trade Policy Working Papers*, No. 97, OECD Publishing, 2010, pp. 45-46

извршила драматично влијание врз намалувањето на трансакциските и транспортните трошоци и извршила радикални промени во меѓународниот транспорт на стоки како составен дел на меѓународната трговска размена. Стандардизацијата, дополнително, обезбедила сигнал за квалитетот и довербата што можат да помогнат во промовирање конкурентска способност на производитите при нивниот настап на меѓународниот пазар¹⁵⁶. Оттаму, забележлива е нераскинливата врска меѓу примената на техничките стандарди и нивното влијание врз процесот на олеснување на трговијата, но ширината и специфичноста на ова подрачје укажуваат дека тоа мора да биде предмет на работа на други тела, пред сè на меѓународните тела за стандардизација, а и составен дел на националните регулаторни политики на одделните земји за заштита на здравјето на луѓето, животните, растенијата и животната средина воопшто.

2.6. Олеснувањето на трговијата и Спогодбата за санитарни и фитосанитарни мерки – СПС-спогодба

Спогодбата за санитарни и фитосанитарни мерки е склучена заради регулирањето на основните правила при примената на стандардите за заштита на храната и здравјето на животните и растенијата. Оваа спогодба ги регулира мерките што се однесуваат на заштитата на животот или здравјето на животните или растенијата од опасности што произлегуваат од паразити, болести или организми што пренесуваат болести; адитиви, загадувачи или токсини во храната; болести пренесувани од животни, растенија или нивни производи и мерки што се преземаат да се спречи или ограничи друга штета предизвикана од ширењето на паразитите¹⁵⁷. Сите мерки, без оглед дали се технички прописи или стандарди, што се однесуваат на заштита на животот и здравјето на луѓето, растенијата или животните, а произлегуваат од ризиците од храна, паразити или болести или од болести пренесувани од самите растенија и животни се регулираат со Спогодбата за санитарни и фитосанитарни мерки или т.н. СПС-спогодба.

¹⁵⁶ Swann G. M.P., "International Standards and Trade: A Review of the Empirical Literature", *OECD Trade Policy Working Papers*, No. 97, OECD Publishing, 2010, pp. 38

¹⁵⁷ *Резултати од Уругвајската рунда на мултилатерални трговски преговори: правни текстови: Светска трговска организација, УСАИД/Проект за пристапување на Република Македонија кон Светската трговска организација, Скопје, 2003, стр. 76 и http://www.org/english/tratop_e/sps_e/spsund_e.htm (пристапено на 24.01.2011 год.)*

СПС-спогодбата им препорачува на земјите да ги користат меѓународно признатите стандарди, што не значи дека тие треба во целост да ги прифатат. Земјите имаат право да воспостават национални прописи и стандарди што треба да се конзистентни со меѓународно признатите. Најчесто меѓународните стандарди се повисоки од националните прописи и стандарди на голем број земји, вклучувајќи ги и развиените земји. Во такви случаи земјите не се обврзани да ги почитуваат повисоките и порестриктивните стандарди. Но, во случаи кога националните прописи и стандарди се повисоки и порестриктивни од меѓународно признатите, земјата треба да обезбеди научни докази што ќе покажат дека постоечките меѓународни стандарди нема да обезбедат соодветна заштита на здравјето на националната економија. За разлика од потребата на соодветна проценка на ризикот и научна оправданост за примената на СПС-мерките, како оправдување за користење технички стандарди што се порестриктивни од меѓународните, земјата може да се повика на поширок обем фактори, како што се технолошките проблеми или географските фактори¹⁵⁸.

Примената на санитарните и фитосанитарните мерки, според СПС-спогодбата е ограничена на онаа мерка што е доволна за заштита на здравјето на луѓето, животните и растенијата и безбедноста на храната заснована на релевантни научни докази. Наспроти ова, примената на техничките бариери може да биде оправдана заради остварување бројни цели, како што се националната безбедност или заштита од нелојални практики. Иако навидум изгледа дека примената на санитарните и фитосанитарните мерки е соодветно регулирана со достапноста на научни докази за заштита на здравјето на луѓето, животните и растенијата, во самата спогодба вграден е еден исклучок или таканаречен „принцип на претпазливост“. Принципот на претпазливост им овозможува на земјите привремено да применат порестриктивни мерки во случаите кога релевантните научни докази не се доволни, но врз основа на соодветна и објективна проценка на ризикот¹⁵⁹.

Влијанието на употребата на санитарните и фитосанитарните мерки врз олеснувањето на трговијата е речиси идентично со она на техничките бариери.

¹⁵⁸ *Резултати од Уругвајската рунда на мултилатерални трговски преговори: правни текстови: Светска трговска организација, УСАИД/Проект за пристапување на Република Македонија кон Светската трговска организација, Скопје, 2003, стр. 70-71 и стр. 135*

¹⁵⁹ *Резултати од Уругвајската рунда на мултилатерални трговски преговори: правни текстови: Светска трговска организација, УСАИД/Проект за пристапување на Република Македонија кон Светската трговска организација, Скопје, 2003, стр. 71*

Примената на санитарните и фитосанитарните мерки по својата природа може да претставува бариера во трговијата и да ја отежнува. Нивото на заштита на животот на луѓето, животните и растенијата и овозможувањето безбедна храна не треба да биде поголемо од неопходното, бидејќи во спротивно ќе претставува класична бариера и оптоварување на трговијата.

Воведувањето на Спогодбата за санитарни и фитосанитарни мерки имало цел воспоставување појасни и подетални права и обврски при употребата на санитарните и фитосанитарните мерки и нивното влијание врз трговијата. Со оваа спогодба било утврдено дека земјите имаат право да применуваат мерки за заштита на животот и здравјето на луѓето, животните и растенијата што треба да бидат научно оправдани, а воедно се неопходни за заштита на здравјето и не вршат неоправдана дискриминација кон странските трговски партнери. Меѓутоа, земјите сами треба да го определат нивото на безбедност на храната и нивото на заштита на животните и растенијата што сакаат да го остварат за заштита на домашната економија. Таа улога ја нема ниту Светската трговска организација, ниту може да ја има која било друга меѓународна организација. Оттаму, иако е очигледна поврзаноста и влијанието на санитарните и фитосанитарните мерки врз олеснувањето на трговијата, ова подрачје е многу специфично. Заштитата на животот и здравјето на луѓето, животните и растенијата и овозможувањето безбедна храна допира повеќе аспекти од функционирањето на која било национална економија, а во тие аспекти влијанието на правните одредби на Светската трговска организација е ограничено.

III. ОЛЕСНУВАЊЕ НА ТРГОВИЈАТА И СВЕТСКАТА ЦАРИНСКА ОРГАНИЗАЦИЈА

Светската царинска организација е основана со Конвенцијата за воспоставување на Советот за царинска соработка што била потпишана во Брисел во 1950 година. Советот за царинска соработка започнал со работа во 1952 година по ратификацијата на соодветната конвенција од десет европски земји: Данска, Франција, Германија, Грција, Норвешка, Шведска, Велика Британија, Ирска, Шпанија и Турција. Првата работна седница на Советот била одржана во 1953 година¹⁶⁰. Советот за царинска соработка во 1994 година бил преименуван во Светска царинска организација. Светската царинска организација претставува независна меѓувладина организација чија задача е решавање и подобрување разни аспекти и проблеми од царинското работење. Со постојаното зголемување на бројноста на членството од почетните десетина европски земји на повеќе од 170 земји-членки, денес Светската царинска организација претставува втора по големина меѓународна организација по Обединетите нации.

Светската царинска организација претставува форум за меѓународна соработка и размена на информации и искуства меѓу земјите-членки во областа на царинското работење. Оваа организација е главна за промовирање на подрачјето за олеснување на трговијата¹⁶¹. Организацијата има донесено повеќе конвенции и препораки за подобрување на ефикасноста на царинските администрации и подобрување на нивната соработка, а спроведува и програми за тренинг и техничка помош за изградба на капацитетите главно за помалку развиените земји и за тие што имаат потреба од тоа.

Светската царинска организација е специјализирана за техничка работа околу сите аспекти на царинските закони и процедури. Таа функционира со помош на секретаријат во кој се вработени специјализирани и искусни лица, кои доаѓаат од националните царински администрации. Секретаријатот постојано одржува состаноци и на тој начин обезбедува техничка помош на членките за

¹⁶⁰ Asakura H., *World History of the Customs and Tariffs*, World Customs Organization, Brussels, 2003, p. 289

¹⁶¹ Erskine Daniel H.: "The U.S.-EC Dispute Over Customs Matters: Trade Facilitation, Customs Unions, and the Meaning of WTO Obligations" in *Florida Journal of International Law*, Vol. 18, No. 2, USA, 2006, p. 479

разни прашања од царинското работење. Како меѓународна организација, Светската царинска организација носи конвенции што поставуваат стандарди и препораки за зголемување на ефикасноста на работењето на царинските служби.

Од аспект на техничката помош, постои неформална поделба на работата меѓу Светската трговска и Светската царинска организација на подрачјето на правилата за потекло на стоките и определувањето царинска вредност. Правните одредби на Светската трговска организација, односно одредбите на ГАТТ ги поставуваат општите принципи и концепти на кои треба да се базираат националните царински законодавства на земјите-членки во областите на правилата за потекло и во определувањето царинска вредност (Спогодбата за определување царинска вредност и Спогодбата за правилата за потекло).

Светската царинска организација воспоставила технички комисии составени од експерти во соодветната област кои треба да ги толкуваат одредбите и да даваат совети за техничките проблеми што можат да се појават при определувањето царинска вредност или при примената на правилата за потекло на стоките. Овие технички комисии постојано доставуваат извештаи за својата работа и активности до органите на Светската трговска организација. Покрај тоа, со Спогодбата за правилата за потекло се претпоставува преговорите за развој на хармонизираниот систем на правилата за потекло да се водат во рамките на техничките комисии на Светската царинска организација и потоа, да се достават до Светската трговска организација на понатамошни преговори или усвојување.

Најважната конвенција донесена од Светската царинска организација, по која организацијата е препознатлива во светот, а се однесува на подрачјето за олеснување на трговијата, е Меѓународната конвенција за поедноставување и хармонизирање на царинските постапки или т.н. Кјото конвенција. Кога оваа конвенција била прв пат донесена во 1973 година, не постигнала значителен успех во поглед на поедноставувањето и хармонизирањето на царинските постапки во светот и имала мал број земји-потписнички, особено на нејзините специфични анекси. Во 1999 година оваа конвенција била ревидирана и ги земала предвид новите и иновативните методи, кои благодарение на информациските технологии го олеснуваат движењето на стоките преку граничните премини. Поради долгото и сложено име, оваа конвенција во светот е позната како Ревидирана Кјото конвенција, а стапила на сила во 2006 година по пристапувањето на 40 земји-

потписнички. Денес Ревидираната Кјото конвенција е потпишана и ратификувана од над 60 земји во светот¹⁶².

Друга важна конвенција е Меѓународната конвенција за хармонизираниот систем за имиња и шифри на стоките или т.н. Хармонизиран систем. Хармонизираниот систем претставува меѓународна номенклатура на стоките врз основа на која се класификува повеќе од 98% од меѓународната трговија со стоки. Хармонизираниот систем опфаќа повеќе од 5000 производи и групи производи, идентификувани со шестоцифрени броеви и подредени со соодветна логична и правна структура за да овозможат истородна класификација на стоките. Овој систем го користат повеќе од 177 земји во светот како основа на нивните царински закони и закони за царинска тарифа¹⁶³. Важноста на Хармонизираниот систем за олеснувањето на трговијата е тоа што истиот овозможува заедничка основа за класификација на стоките при определувањето царинска вредност, за целите на трговската статистика, за спроведувањето на правилата за потекло, како и за други информации во меѓународната трговија.

Покрај Ревидираната Кјото конвенција и Хармонизираниот систем, Светската царинска организација донесла и други меѓународни конвенции, како што се: Царинската конвенција за привремен увоз или познатата Истанбулска конвенција; Меѓународната конвенција за заемна административна помош за превенција, испитување и казнување на царински прекршоци позната како Најроби конвенција; Царинската конвенција за меѓународен транзит на стоките; Царинската конвенција за контејнери; Царинската конвенција за привремен увоз со АТА карнет; како и многу препораки и водичи што немаат обврзувачки карактер. Меѓу нив се и Декларацијата од Аруша за интегритетот на царинските администрации, бројни програми за реформи и модернизација на царинските служби и слично¹⁶⁴.

Во однос на подрачјето за олеснување на трговијата, Светската царинска организација ги усвоила најважните документи за поедноставна и истовремено безбедна трговија во светот. Тоа се Рамката на стандарди за обезбедување и

¹⁶² Царинска управа на Република Македонија, *Царина/Гласило на Царинската управа на Република Македонија*, Царинска управа на Република Македонија, Скопје, стр. 17

¹⁶³ Rege Vinod & Kataric Isabella, *Trade Facilitation: A Handbook for Trade Negotiators*, Commonwealth Secretariat, London, 2007, p. 60

¹⁶⁴ Staples B.R., *Trade Facilitation, Draft*, paper prepared for the WTO 2000 Conference, Geneva, 1998, pp. 9-10

олеснување на глобалната трговијата (SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade) или скратено Рамка на стандарди (SAFE Framework) и програмата за спроведување на концептот Овластен економски оператор (Authorized Economic Operator). Иако станува збор за две одделни програми, мора да се напомене дека програмата за воведување на концептот овластен економски оператор е придружен и неопходен елемент за остварување на дел од стандардите што се наведени во Рамката на стандарди. Поради ова, одредбите за спроведување на концептот овластен економски оператор подоцна биле вградени во Рамката на стандарди¹⁶⁵. Иницијативите на Светската царинска организација за промовирање на Рамката на стандарди за обезбедување и олеснување на глобалната трговијата и за спроведување на концептот овластен економски оператор се предмет на понатамошна детаљна разработка во овој труд.

3.1. Конвенција на Светската царинска организација за поедноставување и усогласување на царинските постапки - Ревидирана Кјото конвенција

Царинските служби имаат многу важна улога во спроведување на меѓународната трговија. Денес, нивната улога е значително изменета и вклучува голем број активности, меѓу кои се и активностите за олеснување на трговијата и заштита на националната безбедност од заканите на тероризмот, организираниот криминал, трговските измами, фалсификати и пиратерија. Оттаму, ефикасноста и ефективностa на царинските постапки може значително да влијае во олеснувањето на меѓународната трговија и поддршката на економскиот развој. Можноста за спроведување брзи и предвидливи царински постапки претставува важен предуслов за тоа.

Како резултат на современите предизвици што се среќаваат во меѓународната трговија, Светската царинска организација извршила ревизија на Меѓународната конвенција за поедноставување и хармонизирање на царинските постапки донесена во 1973 година. Ревидираната верзија била усвоена од Советот на Светската царинска организација во јуни 1999 година, а стапила на сила на 3 февруари 2006 година откако 40 договорни страни на оригиналната Кјото

¹⁶⁵ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 35

конвенција од 1973 година го прифатиле Протоколот за менување на Ревидираната конвенција. Република Македонија пристапила кон Ревидираната Кјото конвенција на 28 јули 2009 година¹⁶⁶. Денес 76 земји пристапиле кон Ревидираната Кјото конвенција¹⁶⁷. Проценките на Светската царинска организација кажуваат дека потписничките на оваа конвенција реализираат најмалку 70% од вредноста на светската трговија со стоки¹⁶⁸.

Главната цел на Ревидираната Кјото конвенција е преку елиминирање на разликите во царинските постапки и практики што се применуваат кај одделните земји-нејзини договорнички, да се помогне и олесни развојот на меѓународната трговија.

Ревидираната Кјото конвенција содржи повеќе од 600 стандарди, препораки и практики за олеснување на царинското работење, вклучувајќи ги новите и изменетите функции на царинските служби како: управување со ризици, интегрирано управување со синцирот на снабдување, контроли базирани на документи, заемна помош и соработка меѓу царинските администрации и примената на достигнувањата на информациските технологии во секојдневното царинско работење¹⁶⁹.

Ревидираната Кјото конвенција е составена од основниот текст на конвенцијата, Генерален анекс со десет поглавја и десет специфични анекси. Основниот текст на конвенцијата содржи одредби за постапките на увојување и администрирање на конвенцијата. Генералниот анекс ги содржи основните принципи на Ревидираната Кјото конвенција и предвидува стандарди и транзициски стандарди. Генералниот анекс ги опфаќа сите аспекти на олеснувањето на трговијата дефинирајќи ги процедурите на царинење и другите царински формалности (увоз, извоз и транзит на стоки), царинската контрола, царинските давачки и такси, гаранции, примената на информатичката технологија, процедурите на жалби во царинската постапка, односите меѓу царината и трети

¹⁶⁶ Царинска управа на Република Македонија, *Царина/Гласило на Царинската управа на Република Македонија*, Царинска управа на Република Македонија, Скопје, стр. 17

¹⁶⁷ WCO, *Position As Regards Ratifications and Accessions*, (as at 30 June 2011), WCO, Brussels, 2011, pp. 1-3

¹⁶⁸ Yasui Tadashi, *Benefits of the Revised Kyoto Convention*, WCO Research Paper No. 6, World Customs Organization, Brussels, 2010, p. 3

¹⁶⁹ WCO, *Kyoto 2000: The International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures (Revised) – Pathway to efficiency and effectiveness in the Customs Environment*, World Customs Organization, Brussels, 2002, pp. 1-3

лица, информациите и одлуките што ги носи царината и одредбите за спроведување жалби во царинските постапки¹⁷⁰.

Генералниот анекс претставува стандард за работење на една современа царинска служба. Сите земји што пристапуваат кон Ревидираната Кјото конвенција мора да ги прифатат и применат стандардите и препораките што се наведени во основниот текст и во Генералниот анекс. Упатствата на Светската царинска организација препорачуваат земјите да ги прифатат барем специфичните анекси за домашна употреба и извоз, како и за исполнување на формалностите при доставување на декларацијата за стоката и тие за складирање, транзит и обработка. На овој начин треба да се овозможи првото ниво на поедноставување и хармонизација на царинските постапки во земјите што се договорни страни на конвенцијата¹⁷¹.

Со десетте специфични анекси на Ревидираната Кјото конвенција се надополнуваат одредбите од Генералниот анекс и се поставуваат стандарди за некои специфични аспекти на царинските процедури, како на пример: пристигнување на стоката во царинското подрачје, увоз, извоз, царински складишта и слободни зони, транзит, обработка, привремен увоз, прекршоци, специјални постапки и потекло на стоките¹⁷². Земјата може да одбере дали и колку од десетте специфичните анекси на Ревидираната Кјото конвенција ќе прифати.

Ревидираната Кјото конвенција се смета дека истовремено обезбедува висок степен на униформност во спроведувањето на царинските постапки и висок степен на флексибилност земајќи ја предвид специфичната ситуација на секоја одделна царинска служба. Хармонизацијата на основните царински постапки се постигнува со неопходно прифаќање на Генералниот анекс, а изборот на определен специфичен анекс овозможува флексибилност земајќи ја предвид специфичноста на одделните царински администрации¹⁷³.

За сите учесници во меѓународната трговија, усогласувањето со стандардите на конвенцијата треба да резултира со примена на нови правила со кои треба да се намалат трошоците, да се избегне непотребното чекање при царинењето и ослободувањето на стоката, како и поедноставување на постапките

¹⁷⁰ WCO, *KYOTO CONVENTION, General Annex Guidelines*, WCO, Brussels, 2009, pp. 3-4

¹⁷¹ WCO, *KYOTO CONVENTION, General Annex Guidelines*, WCO, Brussels, 2009, p. 4

¹⁷² Царинска управа на Република Македонија, *Царина/Гласило на Царинската управа на Република Македонија*, Царинска управа на Република Македонија, Скопје, стр. 17-18

¹⁷³ *Меѓународна конвенција за поедноставување и хармонизирање на царинските постапки (ревидирана), Да зборуваме...*, Царинска управа на Република Македонија, Скопје, 2007, стр. 7

за определни овластени лица. Генерално, трговците се очекува да имаат полза од олеснувањето на трговијата и намалувањето на трошоците, а транспортерите да имаат полза од примената еднообразни и унифицирани царински контроли и побрзо движење на стоката и луѓето преку границите. Конвенцијата се однесува на сите стоки и на сите видови транспорт со кој стоките се пренесуваат во или надвор од царинското подрачје.

Исполнувањето на принципите и стандардите на Ревидираната Кјото конвенција се очекува да помогне во унапредување на ефикасноста и ефикасноста на царинските служби, особено во спроведување на протоколот на стоките преку границите. На овој начин, царинските служби можат да направат рамнотежа меѓу нивните главни функции на контрола и прибирање на приходите, од една страна, и олеснување на трговијата, од друга. Стандардите на Ревидираната Кјото конвенција се смета дека се целосно компатибилни со одредбите на Светската трговска организација за олеснување на трговијата. Исполнувањето на стандардите на конвенцијата значи почитување и примена на одредбите на членовите 5, 8 и 10 на ГАТТ за олеснување на трговијата¹⁷⁴.

Ревидираната Кјото конвенција е општо прифатена како упатство за спроведување модерни и ефикасни царински постапки од царинските служби во согласност со предизвиците и промените на дваесет и првиот век. Примената на Ревидираната Кјото конвенција треба да придонесе за олеснување на трговијата и зголемување на безбедноста на меѓународниот трговски синџир на снабдување. Во оваа насока, заложбите на Светската царинска организација кулминирале со донесувањето на Рамката на стандарди за обезбедување и олеснување на глобалната трговија. Онаа царинска управа што ги применува стандардите на Ревидираната Кјото конвенција се очекува да биде во подобра позиција при спроведувањето на Рамката на стандарди за обезбедување и олеснување на глобалната трговија.

¹⁷⁴ Widdowson D.: "The Changing Role of Customs: Evolution or Revolution?" in *World Customs Journal*, Vol. 1, No. 1, INCU, Canberra, 2007, p. 35

3.2. Рамка на стандарди за обезбедување и олеснување на глобалната трговија

Потребата за носење мерки и инструменти што ќе овозможат безбедност во меѓународната трговија и воедно ќе влијаат за нејзино олеснување произлегла од терористичките напади што се случиле во почетокот на дваесет и првиот век во САД и во Европа. Несигурноста и стравот од можното повторување на вакви немили настани можело да резултира со преземање мерки на зголемена контрола на стоките што се предмет на меѓународната трговска размена. Преземањето зајакнати мерки за поголема контрола на стоката води кон зајакнување на класичната форма на протекционизам во меѓународната трговија, што во крајна линија може да доведе до ограничување и намалување на меѓународната трговија.

Светската царинска организација била вистинското место каде можело да се размислува за новите правци на регулирање на меѓународната трговија. Членките на Светската царинска организација се царинските администрации што учествуваат во спроведувањето на 99% од светската трговија.

Поради овие причини на годишниот Генерален совет на Светската царинска организација што се одржал во Брисел во 2005 година, едногласно била донесена Рамката на стандарди за обезбедување и олеснување на глобалната трговија. Една година подоцна, во 2006 година, врз основа на Рамката на стандарди била донесена посебна програма за спроведување на концептот овластен економски оператор како надополнување и зајакнување на дел од стандардите наведени во Рамката на стандарди за развој и поддршка на сигурни деловни партнери. Во 2007 година програмата за воведување на концептот овластен економски оператор била вградена во Рамката на стандарди и станала нејзин интегрален дел. Рамката на стандарди од нејзиното донесување постојано трпи промени и дополнувања во насока на нејзино модернизирање и подобрување. Денес 163 членки на Светската царинска организација потпишале согласност за пристапување и усвојување на Рамката на стандарди што зборува за висок степен на заинтересираност на земјите за зголемување на безбедноста и сигурноста на меѓународната трговија. Ова ја потврдува и важноста и значењето на Рамката на стандарди при нејзиното спроведување во законодавствата и практиките на одделните национални економии.

3.2.1. Цели на Рамката на стандарди

Клучот за остварување одржлив економски развој во светот е успешно одржување на развојот на меѓународната трговија. Потребата за преземање координирана активност од одделните царински администрации резултирала со донесување на Рамката на стандарди за обезбедување и олеснување на глобалната трговијата. Потребата од донесување на оваа Рамка на стандарди прозлегла од неколкугодишното согледување од Светската царинска организација за поставување меѓународни стандарди во оваа област што ќе направат поврзување на безбедноста со олеснувањето на трговијата при што јасно ќе ги прецизираат придобивките што треба да произлезат од спроведувањето на стандардите.

Целите на Рамката на стандарди се: воспоставување стандарди што овозможуваат безбедност и олеснување на глобалниот синџир на снабдување преку промовирање сигурност и предвидливост; овозможување интегрирано управување со синџирот на снабдување при сите форми на транспорт; олеснување на улогата на царинските служби за полесно справување со предизвиците и можностите на дваесет и првиот век; зајакнување на соработката меѓу царинските служби за полесно откривање на високоризичните пратки; зајакнување на соработката меѓу царинската служба и бизнис секторот и промовирање непречено движење на стоките преку безбедни меѓународни трговски синџири на снабдување¹⁷⁵.

Од целите и принципите врз основа на кои е составена Рамката на стандарди произлегуваат четирите главни елементи на кои почива оваа рамка. Тоа се четирите активности чие исполнување е клучно при спроведувањето на стандардите за безбедност и олеснување на трговијата. Првиот клучен елемент на Рамката на стандарди се однесува на воведување на принципот на предвремено електронско најавување на пратките без разлика дали станува збор за увозни, извозни или транзитни пратки. Предвремената најава на пратките е клучниот елемент и воедно инпут за полесно остварување на вториот клучен елемент на Рамката на стандарди.

Вториот елемент на Рамката на стандарди укажува на потребата од спроведување конзистентен пристап при управување со ризикот преку употреба

¹⁷⁵ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 3

на 27 клучни податоци за стоката со цел полесно справување со опасностите во трговијата¹⁷⁶. Овој елемент зборува за важноста и неопходноста за развој на ефикасни механизми од царинските служби за управување со ризиците при спроведување на царинските постапки.

Третиот главен елемент на Рамката на стандарди се темели на потребата од спроведување контрола врз стоката и пратката што е оценета како високо ризична во земјата на потекло, а на барање на земјата каде стоката се упатува. Контролата на стоката што ќе се оцени како високоризична според Рамката на стандарди, треба да се направи со т.н. неинтрузивна опрема или опрема што нема да ја оштети стоката, како што се на пример, софистицирана опрема за скенирање и детектори за радијација.

Последниот, четврт, елемент на Рамката на стандарди се однесува на потребата од подобрување на соработката меѓу царинската служба и бизнис заедницата преку промовирање сигурни деловни партнери и олеснување на трговијата, односно промовирање на концептот овластен економски оператор. Овој елемент зборува за зајакнување на довербата меѓу главните учесници во меѓународниот синџир на снабдување, а тоа се царинските служби и претставниците на бизнис секторот¹⁷⁷.

Реализацијата на наведените цели предвидено е да се направи преку спроведување седумнаесет стандарди чија реализација останува и зависи од подготвеноста и посветеноста на националните царински служби. Седумнаесетте стандарди од кои е составена Рамката на стандарди за обезбедување и олеснување на глобалната трговијата се организирани во два т.н. столба на Рамката. Првиот столб е составен од единаесет стандарди за развој на соработката меѓу царинските служби или т.н. столб соработка царина - царина. Вториот столб е составен од шест стандарди за развој на соработката меѓу царинските служби и бизнис секторот или т.н. столб партнерство царина – бизнис¹⁷⁸.

¹⁷⁶ Burton Larry L., Power Point Presentation on *The WCO SAFE Framework of Standards, concept, development, provisions and implementation*, World Customs Organization, Brussels, 2006

¹⁷⁷ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, pp. 3-6

¹⁷⁸ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 3

3.2.2. Придобивки од Рамката на стандарди

Повеќе од 160 земји во светот, членки на Светската царинска организација, потпишале согласност и подготвеност за пристапување кон Рамката на стандарди. Ова значи дека овие земји ја признаваат важноста на Рамката на стандарди и покажуваат подготвеност за нејзино вградување во националното законодавство и за нејзина реализација преку заеднички напори на царинската администрација и заинтересираните страни во бизнис секторот.

Меѓу земјите што ја прифатиле Рамката на стандарди за обезбедување и олеснување на глобалната трговија постојат големи разлики во однос на нивните технички, финансиски и човечки капацитети за реализација и примена на наведените стандарди во практиката. Улогата на Светската царинска организација во овој дел е пресудна, бидејќи таа како одговорна за спроведувањето на Рамката на стандарди им овозможува техничка и финансиска помош, особено на помалку развиените земји.

Заинтересираноста на овие земји за прифаќање и примена на Рамката на стандарди зборува дека тие се убедени во очекуваните придобивки што нејзиното спроведување треба да ги обезбеди при овозможување безбедна и олеснета трговија во светот. Тие гледаат во оваа рамка нова и сигурна платформа што ќе ја олесни меѓународната трговија, ќе овозможи поголема безбедност од терористичките акции и напади и ќе овозможи поголем придонес на царинските служби и трговските партнери во подобрувањето на економската и општествената благосостојба на земјите во светот. Спроведувањето на Рамката треба да им овозможи на царинските служби полесно да ја препознаат и контролираат високоризичната стока, а истовремено легитимната трговија да се одвива без пречки и застои. Големiot интерес на земјите за прифаќање на Рамката на стандарди произлегува од фактот, што од нејзиното спроведување се очекуваат придобивки за националните економии, за царинските служби и за претставниците на бизнис заедницата.

За националните економии спроведувањето на Рамката на стандарди, покрај главната цел овозможување безбедна и поедноставена трговија, треба да овозможи економска и општествена стабилност на земјата. Економската и општествената стабилност на земјата ќе биде зајакната преку правилна примена на законите и регулативите во областа на царинското работење и подобрена

наплата на царинските давачки, за што најзаслужна треба да биде домашната царинска администрација. Стабилноста на националните економии претставува важен сигнал за местото и улогата на земјата на меѓународната трговска сцена и нејзиниот придонес во економскиот раст и развој.

Со примената на Рамката на стандарди државите често пати им даваат зајакната и проширена улога и одговорност на царинските служби во обезбедување на целокупниот меѓународен синџир на снабдување. На овој начин може да се поттикне соработката меѓу царинската администрација и другите владини агенции, што во крајна линија може да им овозможи на државите да го зајакнат интегрираното гранично управување и контрола.

Рамката на стандарди за обезбедување и олеснување на глобалната трговија во целост ја поддржува и ја овозможува променетата улога на царинските служби во дваесет и првиот век. Од физичка проверка на голем дел на пратките, Царинските служби се модернизират и со примена на разни техники за управување со ризиците, а врз основа на предвременото добивање информации за стоката, вршат проверка само на стоката што ќе биде означена како високоризична. На овој начин, контролата на стоката може да се направи многу порано во процесот на тргување и зборува дека царината има важна улога во обезбедувањето на меѓународниот синџир на снабдување. Примената на стандардите значи зголемена соработка и електронско поврзување меѓу царинските служби на разни национални економии, што преку навремена размена на информации ја зајакнува улогата на царината во меѓународната трговија. На овој начин, модернизираната царинска служба може да овозможи поголема ефикасност во алокација на сопствените технички, финансиски и човечки капацитети.

Големата разлика што постои меѓу земјите што ја прифатиле Рамката на стандарди укажува дека земјите нема да можат да ја спроведат со подеднаков интензитет и обем. Всушност Рамката на стандарди не е крута и обврзувачка и дозволува нејзина примена во согласност со подготвеноста и условите на одделната национална царинска служба. За Светската царинска организација е важно што кај значителен број царински администрации постои подготвеност за преземање реформи и модернизација во насока на овозможување безбедна и поедноставена трговија.

Обезбедувањето и олеснувањето на глобалната трговија што се очекува да се постигне со Рамката на стандарди ќе значи зајакнување и осигурување и за претставниците на бизнис заедницата како главни учесници и промотори на меѓународната трговија. Вториот столб на Рамката на стандарди се однесува на препознавање сигурни деловни партнери за царината и за целокупниот меѓународен синџир на снабдување. Препознавањето сигурни деловни партнери или промовирањето на т.н. овластени економски оператори треба да значи овозможување дополнителни олеснувања за овие учесници во меѓународната трговија. Ползата за овластените економски оператори се гледа во намалениот број физички и документарни контроли на нивните пратки и побрз проток на стоката на граничните премини, што треба да значи дека стоката побрзо ќе дојде до нејзината конечна дестинација. Ова секако значи заштеда на време и пари.

Покрај директните финансиски и технички користи што бизнисот се очекува да ги добие со примената на Рамката на стандарди, индуцираниот ефект на создавање безбедна и предвидлива клима за спроведување на меѓународната трговија значи дополнителен позитивен ефект кој индиректно ќе влијае врз остварување поголема економска и општествена благосостојба во светот.

3.2.3. Столб царина – царина

Столбот царина-царина е првиот столб на Рамката на стандарди за обезбедување и олеснување на глобалната трговија. Основната цел на овој столб е зајакнување на соработката меѓу царинските служби за максимизирање на безбедноста и олеснувањето на целокупниот меѓународен синџир на снабдување. Соработката меѓу царинските служби врз основа на заеднички прифатени еднаесет стандарди треба да овозможи зголемување на безбедноста и олеснување на меѓународната трговија на највисоко ниво. Овој столб нуди ефикасен механизам за обезбедување на меѓународниот трговски синџир на снабдување од дејствата на тероризмот и другите форми на меѓународен криминал¹⁷⁹.

Остварувањето на главната цел на столбот царина – царина е возможна со користење на трите основни елементи на Рамката на стандарди. Тоа значи дека користењето предвремени електронски информации за идентификација на

¹⁷⁹ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 7

степенот на ризичност на пратките е основната алатка што ќе им помогне на царинските служби преку примената на управувањето со ризикот да оценат дали пратката е високоризична или не. Доколку механизмот за управување со ризици оцени дека определена пратка не е ризична, тогаш таа ќе биде пречекана и оцаринета без контроли и дополнителни задржувања. Во спротивно, доколку системот за управување со ризици врз основа на претходно добиена електронска информација идентификува дека станува збор за високоризична пратка, врз основа на заемен договор и соработка меѓу царинските служби може да бара контролата да биде извршена во најраната фаза во синцирот на снабдување, на или пред местото на испорака во земјата на извоз¹⁸⁰.

За да може да се реализираат стандардите на овој столб освен примена на системи за управување со ризици и механизми за предвремена електронска информација, потребно е царинските служби да располагаат со современа опрема за контрола на стоката со чија помош стоката нема да се оштети. Со контролата пратката не треба да се забави и треба да остане непроменета и целовита.

Реализацијата на соработката меѓу царинските служби значи дека треба да се овозможи автоматска размена на информации преку постигнување интероперабилност на системите на одделните царински администрации. Ова значи дека за исполнувањето на стандардите од првиот столб неопходно е да се вметнат измени во законската регулатива за царинското работење со што може да биде изводлива размената на податоци и информации меѓу царинските органи.

3.2.3.1. Стандард 1 - Интегрирано управување со синцирот на снабдување

Управувањето со синцирот на снабдување е стратегиски процес на вертикално и/или хоризонтално поврзување на набавката, производството, складирањето, транспортот и наплатата на стоките со цел да се задоволат потребите и барањата на пазарот¹⁸¹. Во меѓународниот синцир на снабдување на една меѓународна трговска трансакција се гледа како на единствен чекор, а не

¹⁸⁰ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 7

¹⁸¹ *Recommendation No.18*, third, revised edition, adopted by the seventh session of the UN/CEFACT, Geneva, 2001, p. 5

како на серија активности што вклучуваат различни учесници: извозник, увозник, шпедитер, царина, превозник, банка и слично¹⁸².

Во однос на меѓународниот синцир на снабдување, Центарот за олеснување на трговијата и електронскиот бизнис на Обединетите нации (УН/ЦЕФАКТ) подготвил една препорака - Препорака бр. 18 за мерките за олеснување на процедурите во меѓународната трговија. Согласно оваа препорака направен е шематски приказ на меѓународниот синцир на снабдување, а препораките за негово олеснување се поделени на четири групи мерки: мерки што се од комерцијална природа, мерки за реализирање на меѓународните плаќања, мерки за спроведување официјална контрола на стоката и мерки за олеснување на транспортот¹⁸³.

Врз основа на препораките на УН/ЦЕФАКТ и препораките на Ревидираната Кјото конвенција, Светската царинска организација подготвила Насоки за интегрирано управување со синцирот на снабдување. Овие насоки се водич што царинските служби треба да го пратат при исполнување на првиот стандард од столбот царина – царина¹⁸⁴.

Согласно стандардот за интегрирано управување со синцирот на снабдување, од царинската управа се бара да ги следи интегрираните царински контролни постапки. Примената на интегрирани царински контролни постапки е возможна, доколку во националните економии постои законска регулатива што на царинските служби им дозволува да бараат предвременно електронско доставување податоци од извозникот, увозникот или превозникот. Предвременото електронско доставување податоци до царинските служби треба да им овозможи да извршат навремена безбедносна проценка на ризикот, односно да им овозможи контрола на целиот процес.

Покрај тоа, за реализација на интегрираното управување со царинските постапки мора да постои прекугранична соработка меѓу царинските служби во врска со проценката на ризикот и царинските контроли, со цел да се подобри севкупната безбедност на процесот на царинење, за што е потребна и законска основа. Во оваа насока, царинските управи треба да постигнат согласност за

¹⁸² *Recommendation No.18*, third, revised edition, adopted by the seventh session of the UN/CEFACT, Geneva, 2001, p. 1

¹⁸³ *Recommendation No.18*, third, revised edition, adopted by the seventh session of the UN/CEFACT, Geneva, 2001, pp. 1-5

¹⁸⁴ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 9

заемно признавање на резултатите од контролата, како и за признавање на програмите овластени економски оператори.

Процесот на интегрирано управување со синцирот на снабдување се состои од управување со неколку општи контролни мерки, како: царинска контрола, проценка на ризик, контрола при тргнување, ставање пломби и користење единствена ознака на пратката и со предвременно доставување податоци за стоката¹⁸⁵. При извоз, од извозникот или од неговиот застапник се бара да поднесе електронска декларација за извоз на стоката до царинската служба пред стоката да биде натоварена на транспортното средство или пред да биде сместена во контејнерот што ќе се користи за превоз. При увоз, увозникот или неговиот застапник треба да поднесе електронска декларација за увоз на стоката до царината пред пристигнување на транспортното средство кај првиот царински орган. Од превозникот или неговиот застапник се бара однапред да поднесе декларација за товарот до царинскиот орган при влез или при излез¹⁸⁶.

При барањето за предвременно доставување податоци од извозникот, увозникот и превозникот не се бараат детаљни информации за пратката. Заради интероперабилност на царинските служби од нив се бара да го користат Моделот за податоци на Светската царинска организација во кој се дефинирани максималниот број податоци за спроведување извозни и увозни формалности¹⁸⁷. Со помош на овој Модел за податоци на Светската царинска организација се овозможуваат повеќе поволности за успешно реализирање на меѓународниот интегриран синцир на снабдување. Тие поволности се: овозможување различни информациски системи да работат заедно, елиминирање непотребни и повторливи податоци, намалување на бројот на податоците, намалување на трошоците, промовирање сигурни и безбедни граници, побрзо ослободување на стоките, промовирање царинска соработка, усогласени податоци при увоз и извоз, создавање единствена електронска структура, поефикасна размена на информации меѓу извозот и увозот, како и задоволување на барањата на другите државни регулаторни агенции преку користење на т.н. едношалтерски системи. Примената на едношалтерските системи им овозможува на трговците еднократно да ги

¹⁸⁵ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, pp. 10-11

¹⁸⁶ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, pp. 11-15

¹⁸⁷ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 16

доставуваат податоците, а потоа тие да бидат достапни до сите заинтересирани државни агенции за спроведување на трговскиот договор¹⁸⁸.

Во рамките на овој стандард вклучена е можноста за постоење „овластен синџир на снабдување“. За реализација на овластениот синџир на снабдување, царината треба најнапред да го спроведе концептот овластен економски оператор. Концептот овластен економски оператор е овластување што царината му го дава на оној трговски партнер што е вклучен во меѓународната трговија, ги исполнува критериумите што таа ги определила и се квалификува да учествува во поедноставените постапки и постапките на брзо царинење со доставување минимум информации. Критериумите за стекнување статус на овластен економски оператор ги определува царината, а вклучуваат поседување соодветна евиденција за усогласеност со царинските барања, заложи за одржување безбедност на синџирот на снабдување и задоволителен систем за управување со трговската евиденција¹⁸⁹.

За овластениот економски оператор да стане дел од интегрираниот синџир на снабдување, потребно е да се постигне согласност меѓу царинските управи за заемно признавање на статусот овластен економски оператор. Доколку се постигне ова, ќе може да се реализира концептот „овластен синџир на снабдување“ каде треба да постои интегрирана прекугранична поедноставена постапка. Во тој случај само една поедноставена декларација со минимум информации може да биде потребна при увоз и извоз на целиот пат на стоката од местото на потекло до нејзиното крајно одредиште¹⁹⁰.

3.2.3.2. Стандард 2 - Овластување за контрола на товарот

Согласно овој стандард на Рамката на стандарди за обезбедување и олеснување на глобалната трговија се укажува на потребата царинската управа да има овластување да врши контрола на товарот што потекнува од, се извезува во, транзитира или се претоварува во земјата на конкретната царинска служба. Контролата на царинската служба треба да ѝ биде овозможена без оглед на тоа

¹⁸⁸ WCO, Power Point Presentation on *WCO Data Model, General information*, WCO, Brussels, 2008

¹⁸⁹ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, pp. 17-18

¹⁹⁰ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, pp. 17-18

дали стоката е натоварена на брод или на авион што се наоѓа на територијата на земјата каде треба да се изврши контролата¹⁹¹.

3.2.3.3. Стандард 3 - Современа технологија на опремата за контрола

Препораките на Светската царинска организација говорат дека царинските служби при вршењето физичка контрола на стоката треба да користат современа опрема што нема да ја оштети стоката¹⁹². Употребата на современа технологија при контролата на пратките треба да го направи целиот процес поефикасен и не треба да го забави движењето на стоките. Од современата технологија на опремата и примената на машини што работат со икс и гама зраци се бара да не ја оштетуваат стоката и да можат да ја откриваат нејзината радиоактивност. На овој начин се претпоставува дека ќе се одржи целovitоста на стоката, односно нема да се наруши ниту изгледот ниту формата на товарот¹⁹³.

3.2.3.4. Стандард 4 - Системи за управување со ризикот

Управувањето со ризикот било основа на многу деловни и државни активности во минатото, а денес неговото значење се зголемило, пред сè како резултат на предизвиците што произлегуваат од повеќе фактори од кои позначајни се: економските кризи, промените во законодавствата, промените во стратегиите на производството и секако заканите од терористичките напади. Управувањето со ризикот во синцирот на снабдување било релативно неразвиена и неистражена област, а добило поголемо значење за бизнис-заедницата по терористичките напади што се случиле во САД во 2001-та година и предизвикале сериозни последици за безбедноста на прекуграничната трговија¹⁹⁴.

Управувањето со ризикот се фокусира на идентификувањето и на воведувањето мерки за ограничување на изложеноста на ризик или веројатноста

¹⁹¹ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 18

¹⁹² World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 18

¹⁹³ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 7

¹⁹⁴ WCO and Cross-border Research Association, *Customs risk management (CRiM): A Survey of 24 WCO Member Administrations*, Cross-border Research Association, Lausanne, Switzerland, 2011, pp. 1-2

да се случи некој настан со негативен или непосакуван резултат. Во трговијата фокусот на системот за управување со ризици е систематска идентификација на високоризичните увозници и извозници од аспект на почитувањето царински закони и процедури, како и најголем ризик за националната безбедност и сигурност¹⁹⁵.

Според УНКТАД, концептот за управување со ризикот во царинското работење претставува составен дел на членот 8 на спогодбата ГАТТ од 1994 година што се однесува на потребата за намалување на бројноста и на сложеноста на увозните и на извозните формалности, како и намалување и поедноставување на увозната и на извозната документација. Членките на Светската трговска организација го вовеле концептот за управување со ризиците при спроведувањето на царинските процедури како средство за забрзување на царинењето на стоките и во основа за олеснување на трговијата¹⁹⁶.

Според Светската царинска организација, управувањето со ризиците отсекогаш било сè ржта на царинските администрации и основната дисциплина вградена во Ревидираната Кјото конвенција. Управувањето со ризиците е најефикасен механизам што овозможува царинските администрации да ги насочат и концентрираат сопствените ресурси кон високо ризичните пратки со истовремено олеснување на протоколот на стоките што се ниско ризични. Во основа управувањето со ризикот поддржано со соодветните разузнавачки техники и ефикасна анализа на податоците овозможува профилирање и селектирање на стоките пред нивното пристигнување. Ниско-ризичната стока ќе биде веднаш ослободена, а високоризичната ќе биде предмет на физичка контрола¹⁹⁷. Управувањето со ризикот претставува систематска примена на менаџмент процедури и практики што на царината ѝ ја обезбедуваат потребната информација за утврдување движења или за пратките што претставуваат ризик¹⁹⁸.

Потребата за управување со ризиците во царинското работење произлегува од големиот обем трансакции со кои редовно се судруваат царинските служби и

¹⁹⁵ Peterson J. and Treat A., "The Post 9/11 Global Framework for Cargo Security", *Journal of International Commerce & Economics, A Cross-Disciplinary Journal of International Trade Issues*, United States International Trade Commission, Vol. 2, Washington D.C., 2009, p. 5

¹⁹⁶ WCO and UNCTAD, *Risk Management in Customs procedures*, UNCTAD Trust Fund on Trade Facilitation Negotiations, Technical Note No.12, WCO and UNCTAD, 2008, p. 1

¹⁹⁷ WCO and Cross-border Research Association, *Customs risk management (CRiM): A Survey of 24 WCO Member Administrations*, Cross-border Research Association, Lausanne, Switzerland, 2011, p. 3

¹⁹⁸ WCO, *Guidelines For Risk Management in Customs*, WCO, Brussels, 2005, pp. 2-3

неможноста да се контролираат и проверуваат сите пратки на стоки. Подложни на постојаниот притисок за олеснување на протокот на легитимните стоки и патници со едновремено одржување на безбедноста на меѓународниот синџир на снабдување, царинските администрации се соочиле со предизвикот да постигнат рамнотежа меѓу олеснувањето на трговијата и царинската контрола. Како резултат на ова, управувањето со ризиците станало основната алатка во царинското работење, а денес претставува основното средство за примена на Рамката на стандарди и програмата за селектирање безбедни трговски партнери (овластени економски оператори).

Согласно четвртиот стандард на првиот столб на Рамката на стандарди, од царинската управа се бара да воспостави систем за управување со ризици што може да ги идентификува пратките што може да бидат високо ризични. Царинската управа системот за управување со ризикот треба да го направи да функционира автоматизирано, да користи механизам за потврдување на проценката на опасноста, како и да донесува одлуки и да ги идентификува најдобрите решенија. При изработката на системот за ризик, за да се зголеми неговата веродостојност, царинската управа треба да се погрижи тој да биде заснован на најдобрите меѓународни практики што користат управување со ризикот базирано на предвремени информации и стратемско разузнавање.

Техниката на управување со ризици функционира врз основа на дефинирање на т.н. ризични профили што треба да бидат поставени врз основа на анализа и оценка на ризиците. Индикатори што се користат за идентификување на ризичните профили се: видот на стоката, вредноста на стоката, вредноста на давачките, земјата на потекло и земјата на крајна дестинација, начинот на транспорт и патот на транспортот, податоци за трговците, податоци за шпедитерот и слично. Ризичните профили се формираат преку собирање информации, нивно селектирање и анализирање и примена на разузнавачки техники и информации¹⁹⁹.

Истражувањата во областа на управување со ризиците покажале дека најважните податоци што ги користи системот за управување со ризици се податоците што се добиваат од царинските декларации на стоките, потоа податоците што се добиваат од разузнавачките служби на царината, па податоците

¹⁹⁹ Laporte Bertrand: "Risk management systems: using data mining in developing countries customs administrations", *World Customs Journal*, Vol. 5, No. 1, INCU, Canberra, Australia, 2011, pp. 18-19

од чувањето информации во системот и резултатите од оценката на ризиците. Како најмалку важни извори на податоци за системот за управување со ризици биле идентификувани податоците што се добиваат со предвременото електронско доставување податоци и податоците што се добиваат од електронските пломби²⁰⁰.

Врз основа на овие ризични профили се анализираат податоците што ќе бидат доставени за стоката што е предмет на увоз, извоз или транзит. Врз основа на селектираното ниво на ризик, што системот за управување со ризици ќе го определи за конкретната стока (или физичко лице), таа ќе биде пренасочена на еден од т.н. канали на царинска контрола. Системот за управување со ризици може да ја насочи стоката на еден од четирите канали за контрола на стоката: зелен, жолт, црвен или син канал²⁰¹.

Доколку стоката е селектирана за зелениот канал значи дека таа ќе биде веднаш ослободена без никаков преглед. Ако стоката биде селектирана за жолтиот канал значи дека е потребно да биде спроведена контрола на документите на стоката по што таа ќе биде ослободена. Селектирањето на стоката на црвениот канал значи дека таа е селектирана како високо ризична и ќе треба да биде спроведена физичка контрола врз стоката и врз документите. Синиот канал значи дека стоката ќе биде ослободена веднаш, а контрола врз неа треба да се спроведе подоцна што претставува т.н. контрола после царинење²⁰².

За да биде добра и ефикасна техниката на управување со ризици треба да се обезбедат соодветни средства и поддршка од информациските и комуникациските системи, пристап до разузнавачки бази на податоци, како и добро обучени царински професионалци. Тоа е неопходно за создавање ефикасен систем за управување со ризиците, бидејќи е неопходно определување критериуми за тоа што претставува прифатливо, а што неприфатливо ниво на ризик. Воведувањето на овој систем може да бара дополнителни средства или значителни организациски промени во рамките на царинската администрација. Со тоа царинските службеници треба повеќе да се обучуваат за развој на разузнавачки техники и контрола, а бројот на службите за физичка и документарна контрола на стоката треба да се намали.

²⁰⁰ WCO and Cross-border Research Association, *Customs risk management (CRiM): A Survey of 24 WCO Member Administrations*, Cross-border Research Association, Lausanne, Switzerland, 2011, p. 32

²⁰¹ WCO and UNCTAD, *Risk Management in Customs procedures*, UNCTAD Trust Fund on Trade Facilitation Negotiations, Technical Note No.12, WCO and UNCTAD, Geneva, 2008, p. 2

²⁰² WCO and UNCTAD, *Risk Management in Customs procedures*, UNCTAD Trust Fund on Trade Facilitation Negotiations, Technical Note No.12, WCO and UNCTAD, Geneva, 2008, p. 2

Трошоците што се потребни за создавање систем за управување со ризици треба да бидат надминати од очекуваните поволности од неговата примена. Придобивките што се очекуваат од примената на ефикасното управување со ризиците се: подобра алокација на човечките ресурси, зголемување на царинските приходи како резултат на поефикасната контрола, поголема усогласеност на трговците со почитувањето на царинските закони и процедури, зголемена соработка меѓу царината и трговците, намалување на времето на царинењето и ослободувањето на стоките и намалување на трошоците за царинење²⁰³.

Аспект што не смее да се занемари кај системот за управување со ризици во царинското работење е потребата за негова постојана самоконтрола и надградба. Овие мерки се најважни за успешно и ефикасно функционирање на системот за управување со ризици. Изменетите околности во светот и постојаната промена на окружувањето што влијае врз спроведување на меѓународната трговска размена треба постојано да бидат во фокусот на системот за управување со ризиците. Системот треба да ги користи постојните резултати и информации од примената на управувањето со ризиците и повторно да ги вградува во себе. Повратните информации треба да се искористат за изменување и подобрување на ризичните профили. Процесот на самоконтрола пак, е важен за вреднување и проценување на ефикасноста на системот за управување со ризици²⁰⁴. Исто така, треба постојано да се води сметка за појавата на нови ризици, како и за искуствата во оваа област на другите царински администрации за постојана надградба и унапредување на системот за управување со ризици.

3.2.3.5. Стандард 5 - Високоризичен товар или контејнер

Овој стандард дава посебен акцент на пратката што од системот за управување со ризик е идентификувана како високоризична. Системот за управување со ризици може да идентификува една пратка како високоризична доколку не постојат соодветни информации таа да се смета за ниско ризична, доколку тактичкото разузнавање ја посочува како високо ризична или доколку методологијата за проценка на пронајден ризик заснована на безбедносни

²⁰³ WCO and UNCTAD, *Risk Management in Customs procedures*, UNCTAD Trust Fund on Trade Facilitation Negotiations, Technical Note No.12, WCO and UNCTAD, Geneva, 2008, p. 2

²⁰⁴ European Commission: *Standardized Framework for Risk Management in the Customs Administrations of the EU*, DG Taxation and Customs Union, Brussels, 2007, p. 14

податоци ја идентификува пратката како високо ризична²⁰⁵. Во вакви услови од царинските служби се бара да користат софистицирани методи за идентификување и селектирање на можниот високо ризичен товар. Ова значи дека системот за управување со ризици не треба да се ограничи на користење предвремени електронски информации, на стратешкото разузнавање, на автоматизираните трговски податоци, на анализата на безбедноста или на релативната безбедност на синцирот на снабдување на трговецот. Тој треба постојано да се ажурира и унапредува во насока на поголема успешност во спречувањето на високоризичните пратки со истовремено олеснување и забрзување на легитимната трговија²⁰⁶.

3.2.3.6. Стандард 6 - Предвремена електронска информација

За стандардот за користење предвремени електронски информации беа наведени повеќе детали и насоки при објаснувањето на стандардот за интегрирано управување со синцирот на снабдување. Шестиот стандард на првиот столб на Рамката на стандарди јасно укажува на потребата царинската управа да може да побара предвремена електронска информација за товарот или за пратката со цел навремено да биде извршена соодветна проценка на ризикот преку системот за управување со ризици.

Реализацијата на овој стандард укажува на неопходноста од компјутеризација на царинските служби, односно целосна употреба на придобивките од информатичките и комуникациските технологии во процесот на царинење на стоките. Ова значи овозможување електронска размена на податоци, користење технологија за електронска трговија, како и употреба на електронскиот потпис за целосна дигитализација на процесот на царинење.

Можноста за користење информатичка и комуникациска технологија во насока на обезбедување и олеснување на глобалната трговија особено е остварена во рамките на концептот овластен економски оператор. Овластените економски оператори треба да имаат отворен електронски пристап со царината што треба да

²⁰⁵ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 19

²⁰⁶ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 19

овозможат полесна комуникација и контрола за исполнување на барањата на царината. Овозможениот пристап до автентични информации на операторот може да отвори можност за понатамошно дополнително поедноставување на постапките.

Околу исполнувањето на овој стандард за користење предвремена електронска информација се појавуваат неколку аспекти. Едниот аспект се однесува на безбедноста на информатичката и на комуникациската технологија, што е важна за одржување безбедност на целокупниот синџир на снабдување. За да се оствари оваа цел, царинската управа мора да посвети особено внимание на поставување ефективна и ефикасна стратегија за информатичка и комуникациска безбедност. Ваквата стратегија треба да овозможи достапност, интегритет и доверливост на информациите и на информациските системи и на информациите со кои тие ракуваат²⁰⁷.

Друг аспект што се актуелизира со зголемената примена на информатичката и на комуникациската технологија во процесот на царинење е грижата за одржување тајност и заштита на податоците. За да се овозможи целосна тајност и заштита на доверливоста на податоците мора да се обезбеди соодветно законодавство за заштита на правата на физичките и правните лица на кои се однесуваат информациите и податоците²⁰⁸.

3.2.3.7. Стандард 7 - Селектирање и комуникација

Стандардот за селектирање и комуникација се однесува на потребата за преземање заеднички акции за селектирање и откривање, за користење стандардизирани критериуми за селектирање и користење компатибилни механизми за комуникација и за размена на информации меѓу царинските администрации²⁰⁹. Употребата стандардизирани проценки на ризик од националните царински администрации треба да овозможи развој на систем за заемно прифаќање на царинските контроли.

²⁰⁷ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 21

²⁰⁸ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 22

²⁰⁹ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 22

Согласно препораките на Светската царинска организација за примена стандардизирани критериуми за проценка на ризикот дефинирани се пет групи показатели на ризик за потребите на царинските служби. Овие показатели претставуваат стандардизирани критериуми за селектирање во системот за управување со ризици. Петте групи показатели за проценка на ризикот се: видот на транспортот на стоката, заштитата на приходите, дрогата и прекурзорите, безбедноста и други забрани и ограничувања. Групите понатаму се делат на повеќе поглавја со показатели на ризик што редовно се ажурираат²¹⁰.

Освен показателите за стандардизирани критериуми за проценка на ризикот, во рамките на Светската царинска организација се разработени показатели за откривање царински прекршоци и за висок ризик. Во рамките на овие показатели направено е групирање на следните критериуми за утврдување ризик: детални информации за транспортниот манифест, идентификација на високо ризична земја, стока и транспортни услови што можат да укажуваат на високо ризични околности, познати високо ризични стоки користени за прикривање, список на опасни стоки што потенцијално можат да се искористат за терористички напад, фактори што можат да укажат на висок ризик, како контејнер, увозник, извозник и превозник²¹¹.

Во рамките на Светската царинска организација посебно внимание се насочува кон постојано унапредување на системите за проценка на ризикот, за постојано ажурирање на показателите за ризик, како и за подготовка на царинските службеници за успешно справување со системот за управување со ризици и за препознавање на високоризичните стоки.

3.2.3.8. Стандард 8 - Мерење на перформансите

Стандардот за мерење на перформансите се однесува на потребата царинските служби да прибираат и применуваат податоци за мерење на сопствените перформанси со цел да се оцени влијанието и ефикасноста на

²¹⁰ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 22

²¹¹ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 22

примената на Рамката на стандарди²¹². За реализација на оваа цел царинските управи треба да водат статистички извештаи, што Светската царинска организација треба да ги консолидира за мерење на сопствените перформанси, односно можности за извршување. Во овие извештаи треба да се води сметка за бројот на пратките што се прегледани од царинските служби, бројот на спроведените контроли на високо ризичните пратки, контролите на високо ризичните пратки спроведени со опрема што не ја оштетува стоката, контролите на високо ризичните пратки спроведени со опрема што не ја оштетува стоката и со физички средства, времето потребно за царинење на стоките, како и позитивните и негативните резултати од спроведените контроли²¹³.

Употребата на овие мерења на перформансите на царинските служби, треба да даде јасна и прегледна слика за функционирањето на царинската служба и може да се употреби за бројни цели. Така, на пример, резултатите од вакво мерење на перформансите можат да укажат на потребата за спроведување структурни реформи во рамките на царината, на потребата да се променат царинските закони и подзаконски акти, потребата да се поедностават и хармонизираат царинските процедури, потребата да се автоматизираат и модернизираат царинските процедури, потребата да се изврши реалокација на ресурсите и на човечките капацитети, потребата да се поддржат барањата за ангажирање нови човечки, финансиски или технички ресурси, потребата да се обучи персоналот, потребата да се подобри интегритетот на царинските службеници, потребата да се преземат мерки за подобрување на степенот на извршување, потребата да се решат евентуални проблеми со другите државни агенции што се вклучени во процесот на царинење или со партнерите од трговската заедница или потребата за подобрување на транспарентноста на функционирањето на царината²¹⁴.

²¹² World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 23

²¹³ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 23

²¹⁴ WCO, *Guide to measure the time required for the release of goods*, WCO, Brussels, 2002, pp. 4-5

3.2.3.9. Стандард 9 - Проценки на безбедноста

Стандардот за проценка на безбедноста бара од царинските органи да работат заедно со другите надлежни државни органи што на кој било начин се поврзани со процесот на царинење или со процесот на меѓународната трговија, со цел успешно да се направи безбедносна проценка на стоката. Од нив, исто така, се бара да се обврзат за брзо и експедитивно разрешување на идентификуваните недостатоци во меѓународниот синџир на снабдување²¹⁵.

3.2.3.10. Стандард 10 - Интегритет на вработените

Овој стандард се однесува на потребата за постојано јакнење на интегритетот на вработените во царинските органи и другите надлежни државни органи. За реализација на оваа цел, царинските и другите органи треба да бидат поттикнати постојано да бараат програми за спречување пропусти во интегритетот на вработените, како и за разоткривање и сузбивање случаи на кршење на интегритетот²¹⁶.

Во рамките на Светската царинска организација донесена е познатата Ревидирана Аруша декларација што е доминантен извор на насоки за воспоставување антикорупциски системи за царинските службеници и за подигнување на интегритетот на царинските службеници и царинските органи воопшто. За осигурување на интегритетот на царинските службеници е важно, на сите нивоа на вработени редовно да им се обезбедува потребна обука за подобрување на нивните вештини, со цел да се овозможи спроведување ефективни и ефикасни царински контроли.

3.2.3.11. Стандард 11 - Безбедносни контроли на стока што го напушта царинското подрачје

Последниот стандард од првиот столб на Рамката на стандарди произлегува од барањето за предвремена електронска информација за товарот и

²¹⁵ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 24

²¹⁶ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 24

соодветната проценка на ризикот. Доколку за стоката што треба да го напушти царинското подрачје и треба да се упати кон земјата-увозник, претходно врз основа на проценката на ризикот направена од земјата-увозник била оценета како ризична, тогаш на барање на земјата-увозник, царинската управа на земјата-извозник е должна да спроведе контрола и тоа ако е можно пред стоката да биде натоварена²¹⁷.

Спроведувањето ваква безбедносна контрола е во согласност со исполнувањето стандарди за барање предвремена електронска информација за стоката и за примена на конзистентен систем за управување со ризиците. Исполнувањето на овие два стандарди значи дека се помага и овозможува исполнувањето на првиот стандард – интегрирано управување со меѓународниот синџир на снабдување. Ова значи дека стандардите од првиот столб на Рамката на стандарди се тесно поврзани и исполнувањето на еден од стандардите значи исполнување на некој друг или некои други стандарди.

Три од четирите клучни елементи на кои почива Рамката на стандарди за обезбедување и олеснување на глобалната трговија: воведување на принципот на предремено електронско најавување на пратките, спроведување конзистентен пристап при управување со ризикот и спроведување контрола врз стоката и пратката што е оценета како високо ризична во земјата на потекло, а на барање на земјата каде стоката се упатува, може да се исполни со исполнувањето на единаесетте стандарди наведени во првиот столб царина – царина. Исполнувањето на овие стандарди значи дека царинските органи се модернизирани, дека ги следат промените на движењата во меѓународната економија и дека преземаат соодветни мерки што можат да помогнат во овозможување безбедна и олеснета трговија, а истовремено да спречат нелегитимна и високоризична трговија. Сето ова треба да помогне за зголемување на безбедноста и сигурноста на меѓународниот синџир на снабдување и зголемување на меѓународната трговска размена во светот.

²¹⁷ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 24

3.2.4. Столб царина - бизнис

Вториот столб на Рамката на стандарди за обезбедување и олеснување на глобалната трговија се однесува на воспоставување партнерство меѓу царинските служби и приватниот сектор со цел тој да се вклучи во обезбедувањето сигурност и безбедност на меѓународниот трговски синџир на снабдување. Главната цел на овој столб е создавање меѓународен систем за идентификување приватни компании, што со своето однесување во меѓународната трговија ќе овозможат висок степен на безбедност. Овие трговски компании, освен што ќе бидат идентификувани како еден вид заслуга за легитимното однесување, треба да добијат видливи придобивки од царината. Придобивките што царината може да им ги обезбеди на компаниите во основа значат обезбедување мерки со кои може да се олеснат и забрзаат царинските постапки за овие трговски партнери²¹⁸.

Одржувањето однос на доверба и сигурност меѓу царината и деловната заедница е важно и за двете страни. За царината идентификувањето сигурни деловни партнери и потпирање на нивното однесување значи намалување на ризикот во трговијата и олеснителна околност при спроведувањето на безбедносните функции со истовремено олеснување на легитимната трговија. Воспоставувањето на партнерскиот однос со царината на трговските партнери им овозможува сигурност при спроведувањето на трговските зделки со истовремено олеснување и забрзување на целокупната процедура околу царинењето на стоките²¹⁹.

Со Рамката на стандарди се поставуваат критериумите со чие исполнување компаниите можат да се стекнат со овластениот статус на безбеден трговски партнер. Овие критериуми се во насока на овозможување безбедност на просториите, безбедност на вработените лица и безбедноста на стоката што е предмет на тргување, безбедност на информатичките и комуникациските системи, водење соодветни системи за сметководствена евиденција, одржување

²¹⁸ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 29

²¹⁹ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 29

финансиска солвентност и сите аспекти што покажуваат дека определената компанија во своето деловно работење ги почитува законите и правниот систем²²⁰.

Особено важно при идентификувањето на сигурните деловни партнери е дефинирање на придобивките и поволностите што тие ќе можат да ги добијат доколку се стекнат со тој статус. Овие придобивки можат да бидат од редот на овозможување побрзо царинење на стоките, помал број физички контроли на стоката, помал број документарни контроли, спроведување постапка на царинење во седиштето на компанијата, подобро реноме за компанијата, подобро разбирање на царинските барања и подобра комуникација меѓу деловните трговски партнери и царинската управа. Овозможувањето вакви придобивки и поволности е добро и заради овозможување олеснета и забрзана меѓународна трговија и како поттик за деловните трговски партнери да претендираат да ги исполнат бараните критериуми и да се стекнат со тој статус²²¹.

Исполнувањето на критериумите од вториот столб на Рамката на стандарди значи исполнување шест стандарди, што во рамките на многу земји се воведени преку посебни програми за идентификување безбедни деловни партнери. Во Светската царинска организација изработена е програма за воведување на т.н. концепт на овластен економски оператор. Програмата за воведување на концептот овластен економски оператор ќе биде предмет на детаљна разработка по презентирање на шесте стандарди од вториот столб на Рамката на стандарди. Бидејќи програмата е веќе вградена во Рамката на стандарди, терминот овластен економски оператор ќе се користи при објаснување на стандардите.

3.2.4.1. Стандард 1 - Партнерство

Стандардот за исполнување партнерство меѓу царината и бизнисот значи дека царинската управа заедно со овластените економски оператори треба да утврдат и документираат соодветни безбедносни мерки и мерки на заштита што овластените економски оператори треба да ги спроведат и одржуваат. Ова значи дека од овластените економски оператори се бара да преземат одговорност дека со нивното однесување и делување во рамките на меѓународниот трговски синџир на

²²⁰ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, pp. 37-48

²²¹ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, pp. 49-50

снабдување се грижат да не дојде до нарушување на некои политики и постапки што можат да ја загорзат безбедноста на целокупниот синџир на снабдување²²². На овој начин, овластените економски оператори ќе го заштитат сопствениот углед и нема да дозволат да дојде до какво било компромитирање на нивните пратки и контејнери. Царинските органи се сигурни дека однесувањето на овластените деловни партнери е во согласност со заеднички договорените безбедносни стандарди и најдобри практики. Она што преостанува е да се спроведуваат периодични проверки на постапките на овластените економски оператори и да се води сметка за однесувањето и за усогласеноста на деловните партнери на овластените економски оператори со Рамката на стандарди.

3.2.4.2. Стандард 2 - Безбедност

Стандардот за остварување безбедност се однесува на спроведување најдобри бизнис практики од овластените економски оператори во нивното секојдневно дејствување. Ова значи дека овластените економски оператори треба да применат мерки за овозможување безбедност на објектите и просториите на операторот, безбедност на товарот и пратките, безбедност на транспортните средства со кои се пренесува стоката, безбедност на вработените, безбедност на целокупната документација и безбедност на информатичките и комуникациските системи²²³.

Реализацијата на стандардот за безбедност значи дека овластените економски оператори треба да спроведат поголем број мерки за да го исполнат во целост. Едни од мерките се однесуваат на обезбедување контрола на пристапот кон објектите со кои располага овластениот економски оператор. Контролата на пристапот кон објектите може да се направи со примена на ограничен број идентификациски беџеви, клучеви, картички или други направи со што секој од вработените ќе има ограничен пристап до просториите каде тој треба да ги

²²² World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 31

²²³ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 32

исполни своите одговорности. На овој начин може да се овозможи контрола на пристапот до просториите, до стоката и до информациските системи²²⁴.

Овластениот економски оператор треба да преземе безбедносни мерки за заштита на трговските податоци и информации, односно заштита на информациските и комуникациските системи. Овие мерки можат да значат спроведување обуки за безбедност, заштита од неовластен пристап до информациите и заштита од злоупотреба на информациите²²⁵.

Посебни безбедносни мерки овластениот економски оператор треба да преземе за контрола над вработените и над идните вработени. Ваквата контрола треба да биде во согласност со националното законодавство, а треба да се извршува периодично и со спроведување тренинг и обуки за вработените, со цел да се нагласи важноста за одржување на безбедноста во компанијата²²⁶.

Овластениот економски оператор треба да се погрижи и за одржување на интегритетот на процесите што ги реализираат неговите бизнис партнери, а може да бидат поврзани со реализација на транспортот, ракувањето или складирањето на товарот. Ова значи дека тој треба да се грижи за одржување на целовитоста и точноста на целокупната транспортна документација, како и за одржување на целовитоста и интегритетот на товарот²²⁷.

Одржувањето и унапредувањето на интегритетот на овластениот економски оператор и на неговите деловни партнери треба да овозможи одржување безбеден меѓународен синџир на снабдување.

3.2.4.3. Стандард 3 - Овластување

Целта на овој стандард е преку соработката меѓу царинските органи и претставниците на трговската заедница да се создадат процедури за потврда на квалитетот или за докажување со цел да се понудат иницијативи во делувањето на

²²⁴ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 32

²²⁵ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 32

²²⁶ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 32

²²⁷ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 32

фирмите што се стекнале со статусот овластен економски оператор²²⁸. Овие процедури на потврда на квалитетот и на неговото докажување треба да овозможат овластените економски оператори да остварат придобивки од вложувањето во добри безбедносни системи и практики, како што се намален број контроли и побрз проток на нивните стоки. Царинската управа треба да соработува на разни начини со деловните партнери за да се трасираат заеднички придобивки од нивната грижа за обезбедување на меѓународниот синџир на снабдување.

Остварувањето на стандардот овластување значи дека треба да постои отворена врата меѓу царината и овластениот економски оператор со цел брзо и ефикасно решавање на сите прашања и проблеми, како и за реализирање нови идеи. На овој начин, со примена на самопроценка и проверка, царинската управа може да размислува за забрзување на постапките за проследување безбедни пратки. Подобрените резултати од проценката на ризикот и селектирањето на ризичните пратки значат дека е постигнато оптимално користење на средствата на операторите²²⁹.

За да можат придобивките од статусот овластен економски оператор да се реализираат во целост, како за операторите така и за царинските органи потребно е царинските управи да постигнат согласност околу заемното признавање на статусот овластен економски оператор. Заемното признавање на статусот овластен економски оператор значи дополнителен позитивен ефект за олеснување на трговијата. Од меѓусебното признавање на статусот овластен економски оператор и од примената на самопроценката и проверката од царинската управа и од овластениот економски оператор и двете страни треба да имаат придобивки²³⁰.

3.2.4.4. Стандард 4 - Технологија

Согласно стандардот за технологија од царинската управа и од овластениот економски оператор се бара да употребуваат и да го олеснат употребувањето современа технологија за запазување на интегритетот на товарот и на контејнерот.

²²⁸ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, pp. 32-33

²²⁹ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 33

²³⁰ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 33

За да го овозможат ова, овластените економски оператори треба да ги задоволат основните услови предвидени со разни меѓународни договори, како што се Царинската конвенција за контејнери, ТИР Конвенцијата и други²³¹. Царинските органи треба да го охрабрат и олеснат користењето соврмени технологии од овластените економски оператори.

Употребата на современа технологија во меѓународниот синџир на снабдување значи дека и царинските органи и овластените економски оператори спроведуваат документирани постапки со кои се образложува нивниот начин на дејствување заради одржување интегритет на товарот и на контејнерот. Царинските органи и овластените економски оператори треба да одржуваат постојан дијалог за придобивките од предностите при користењето соврмени технологии за одржување на интегритетот на товарот и на контејнерот²³².

3.2.4.5. Стандард 5 - Комуникација

Петтиот стандард на столбот царина – бизнис на Рамката на стандарди укажува на потребата за редовно надградување на програмите за партнерство меѓу царината и бизнисот заради унапредување на безбедносните стандарди и одржување безбедност на целокупниот синџир на снабдување²³³.

Реализацијата на овој стандард значи дека меѓу царината и овластениот економски оператор треба да се договорат постапки и начини на однесување во ситуации на итност или при евентуални сомневања за какви било царински прекршоци²³⁴. За да се овозможи и одржи постојаната комуникација, царината треба да воспостави редовни консултации со сите вклучени страни во меѓународниот синџир на снабдување. Овластениот економски оператор, исто така, треба да ја одржува комуникацијата со царината во насока на согледување соодветност и исправност на постојните стандарди сè додека тие се доволни за

²³¹ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 33

²³² World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, pp. 33-34

²³³ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 34

²³⁴ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 34

одржување на безбедноста на меѓународниот синцир на снабдување и остварување придобивки за двете страни.

3.2.4.6. Стандард 6 - Олеснување

Стандардот за олеснување ја потврдува потребата царинската управа и овластените економски оператори да работат заедно за максимизирање на безбедноста и олеснувањето на меѓународниот трговски синцир на снабдување²³⁵. За исполнување на овој стандард од царинската управа се бара да воведат постапки за олеснување и забрзување на трговијата за овластените економски оператори. Овие постапки треба да значат доставување помал број податоци и информации при царинењето, намален број физички и документарни контроли, спроведување контрола во седиштето на операторот или онаму каде нему му одговара, унапредување на системот за проценка на ризикот и слично.

Рамката на стандарди за обезбедување и олеснување на глобалната трговија претставува сет стандарди и препораки за кои членките на Светската царинска организација доброволно одлучуваат дали ќе го прифатат или нема да го прифатат. Прифаќањето на Рамката на стандарди од 163 земји во светот зборува за значењето и важноста на стандардите и за посветеноста на голем број земји во светот за преземање мерки за спроведување безбедна и поедноставена трговија.

Рамката на стандарди претставува појдовната точка за секоја национална царинска администрација што е подготвена да преземе мерки за зајакнување на безбедноста на меѓународната трговија со истовремено олеснување на легитимната трговија. Овие меѓународни стандарди претставуваат основата што царинските администрации треба да ја следат, доколку сакаат да бидат дел од безбедниот меѓународен синцир на снабдување. Тие можат да бидат надградени со вклучување дополнителни национални стандарди, доколку националната царинска администрација смета дека тоа е потребно.

Целите на Рамката на стандарди се јасни и прецизни: обезбедување на меѓународниот синцир на снабдување и олеснување на трговијата преку

²³⁵ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 34

создавање стандардизирани практики и однесувања во меѓународната трговија. Големиот број земји што ја прифатиле Рамката на стандарди зборува дека овие цели се прифатливи за голем дел од учесниците во меѓународната трговија и дека тие се заложуваат да ги спроведат стандардите во практиката.

Проблемот со кој се судруваат земјите е проблемот на воведување на стандардите. Тука се јавува проблемот на таканаречена „изградба на капацитетите“ што од Светската царинска организација е признато како „критичен елемент“ на Рамката на стандарди²³⁶. Ова зборува за недоволни технички, финансиски и човечки капацитети во голем број национални царински администрации за спроведување на одредбите на Рамката на стандарди. За успешно спроведување на Рамката на стандарди неопходно е да се спроведуваат долгорочни унапредувања на можностите и интегритетот на царината.

Според некои истражувања најуспешниот начин да се примени Рамката на стандарди во практиката е преку нејзино вградување во рамките на некој меѓународен трговски договор²³⁷.

Следниот чекор или според многумина границата што треба да се надмине е процесот на заемно признавање на стандардите и на статусот овластен економски оператор. Ова е област во која до сега се постигнати незначителни успеси и резултати, а според многумина, во решавањето на овој проблем лежи решението за остварување безбедна и поедноставена трговија²³⁸. По воведување на стандардите за безбедност и олеснување, заемното признавање е областа кон која треба да се насочат сите сили и ресурси.

3.3. Овластен економски оператор

Во 2005 година Светската царинска организација усвоила стандарди за обезбедување и олеснување на меѓународната трговска размена на стоки. Со оглед на неопходноста од донесување вакви стандарди, Рамката на стандарди за

²³⁶ The U.S. Chamber of Commerce & Global Options, Inc., *Balancing Security and Trade Facilitation in the 21st Century Global Supply Chain: A Study Evaluating International Agreements to Implement The SAFE Framework of Standards*, Washington D.C., 2008, pp. 2-3

²³⁷ The U.S. Chamber of Commerce & Global Options, Inc., *Balancing Security and Trade Facilitation in the 21st Century Global Supply Chain: A Study Evaluating International Agreements to Implement The SAFE Framework of Standards*, Washington D.C., 2008, p. 3

²³⁸ Burton Larry L., *Power Point Presentation on The WCO SAFE Framework of Standards, concept, development, provisions and implementation*, World Customs Organization, 2006

обезбедување и олеснување на глобалната трговија ги содржела главните принципи за овозможување безбедност и олеснување на меѓународната трговија. Во неа бил вграден концептот за воведување програма за овластен економски оператор, а детаљните одредби за спроведување на овој концепт биле разработени одделно. Всушност, четвртиот елемент на кој почива Рамката на стандарди се однесува на придобивките што се очекува царинските органи да ги обезбедат за претставниците на бизнис секторот доколку тие ги почитуваат правилата и стандардите за безбедност на синцирот на снабдување.

За воведување на концептот овластен економски оператор од Светската царинска организација е разработена детаљна програма за објаснување на критериумите за исполнување на статусот, придобивките што му следуваат на операторот, аспектите на потврдување и овластување на статусот, аспектите на заемно признавање на статусот, како и разни насоки како овој концепт да се вгради и примени од националните царински администрации²³⁹.

Овластен економски оператор - ОЕО (Authorized Economic Operator – AEO) претставува „...страна што е вклучена во меѓународната размена на стоки, чија функција била одобрена од или во име на националната царинска администрација, во согласност со безбедносните стандарди на синцирот на снабдување на Светската царинска организација или друга релевантна институција. Овластените економски оператори можат да бидат: производители, увозници, извозници, шпедитери, превозници, консолидатори, посредници, пристаништа, аеродроми, терминали, интегрирани оператори, складишта, дистрибутери...“²⁴⁰.

Спроведувањето концепт на овластен економски оператор во рамките на националните царински администрации не е воопшто лесно и едноставно. Светската царинска организација ги дава главните насоки и критериуми што одделните царински администрации треба да ги вградат во националните царински законодавства, а потоа во соработка со бизнис секторот да го презентираат и постепено да го вградат овој концепт во практиката. Тешкотијата произлегува од повеќе аспекти. Најнапред се јавува потребата од јасно назначување на критериумите и условите што претставниците на бизнис заедницата треба да ги исполнуваат за да можат да се стекнат со статусот овластен

²³⁹ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, pp. 34-52

²⁴⁰ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 36

економски оператор. За да може да биде јасно и оправдано исполнувањето на критериумите и условите важно е да постои јасна претстава за очигледните придобивки што овластените економски оператори ќе можат да ги остварат и почувствуваат со стекнувањето на овој статус. За бизнис секторот е важно да постои јасно разграничување на придобивките што може да ги уживаат со нивното активно вклучување во обезбедувањето на меѓународниот синџир на снабдување за да ги оправдаат дополнителните трошоци што ги имале за зајакнување на безбедносните мерки. Јасно и прецизно назначување на придобивките што овластените економски оператори треба да ги добијат треба да предизвика иницијатива за преземање чекори за исполнување на бараните критериуми за стекнување на статусот²⁴¹.

Главниот предизвик за промовирање и воведување на програмата овластен економски оператор се наоѓа кај царинската управа. Царинската управа ја има главната улога во обезбедувањето на меѓународниот трговски синџир на снабдување. Нејзините напори се непроценливи, бидејќи од неа зависи динамиката на примената на мерките за унапредување во согласност со стандардите од првиот столб, а воедно царинската управа има најдобра слика за состојбата на бизнис секторот и за неговата подготвеност за примената на стандардите од вториот столб. Во таа насока, од Светската царинска организација, постојано се укажува дека и Рамката на стандарди и програмата за овластен економски оператор се основната платформа што на националните царински администрации треба да им помогне во примената на мерките за овозможување безбедна и поедноставена трговија.

Значењето на воведување програма за овластен економски оператор произлегува од фактот, што која било програма преземена од царинската администрација за обезбедување и олеснување на трговијата не може да биде доволна за одржување безбедност на меѓународниот трговски синџир на снабдување. Неопходно е вклучувањето на бизнис секторот, бидејќи токму неговите претставници, односно компаниите, се главните учесници и носители на меѓународниот трговски синџир на снабдување. Царинската администрација не е дел од меѓународниот трговски синџир на снабдување, таа е само задолжена да се

²⁴¹ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 35

погрижи тој да биде безбеден и сигурен. Оттаму, учеството на бизнис секторот во поддршка на какви било програми за обезбедување и олеснување на меѓународната трговија е неопходно и фундаментално значајно. Програмата за воведување на концептот овластен економски оператор е начинот кој на бизнис секторот ќе му овозможи истовремено да ја поддржи безбедноста на меѓународниот трговски синџир и да ги искористи поволностите од олеснувањето на трговијата што се составен дел на оваа програма.

Со надминувањето на сите предизвици за воведување на програмата овластен економски оператор не завршуваат проблемите во овозможувањето безбедна и олеснета меѓународна трговија. На крајот од примената на мерките за безбедност и олеснување на трговијата следува проблемот на заемно признавање на статусот овластен економски оператор. Само доколку се обезбеди заемно признавање на концептот овластен економски оператор ќе може да се зборува дека е постигната безбедност и олеснување на глобалната трговија²⁴². Слично како и кај воведувањето на Рамката на стандардите, така и при воведувањето на програмата за овластен економски оператор се очекува процесот на заемно признавање да се одвива постепено или чекор по чекор. Исполнувањето заемно признавање на програмите за олеснување на трговијата по проблемот на постепено воведување е дополнително тежок и неизвесен предизвик пред кој се исправени и царинските администрации и претставниците на бизнис секторот во светот. Но, секако тоа е границата или точката кон која ќе треба да се стремат за постигнување на главната цел – безбедна и поедноставена меѓународна трговија.

3.3.1. Услови и критериуми за стекнување на статусот овластен економски оператор

Стекнувањето на статусот овластен економски оператор значи исполнување определени критериуми од претпријатијата што покажуваат интерес за овој концепт и за придобивките што ќе можат да ги ползуваат во спроведувањето на царинското работење. Во основа главната алатка која треба да се користи во самиот процес на селекција на компаниите подобни да поднесуваат барања за стекнување на статусот овластен економски оператор е системот на

²⁴² World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 36

проценка и управување со ризиците. Која била компанија што од системот за управување со ризиците е класификувана како ниско ризична, односно не е идентификувана како високо ризична компанија, може да поднесе барање кај царинската администрација за стекнување статус на овластен економски оператор.

Системот за управување со ризици е појдовна точка во воведувањето на програмата овластен економски оператор. По извршената селекција, од компаниите што поднеле барање за стекнување на овој статус се очекува исполнување определени стандарди или критериуми, што значи дека тој оператор може да биде дел од безбедниот меѓународен трговски синџир. За таа цел, од Светската царинска организација е развиен униформен сет критериуми и услови чие исполнување треба да овозможи стекнување статус на овластен економски оператор. Заради постигнување усогласеност во стандардите за безбедност и за олеснување на трговијата, стандардите на Светската царинска организација за безбедна и поедноставена трговија се прифатени како основа што националните царински администрации треба да ја применат во националните законодавства и во секојдневната практика.

Универзално прифатените критериуми за стекнување на статусот овластен економски оператор се групирани во тринаесет услови како што следат²⁴³:

А) Почетниот услов што една компанија треба да го исполнува за да биде соодветна за стекнување на статусот овластен економски оператор е таа **да не се товари со некаков прекршок или повреда на царинскиот закон и на царинските одредби** во нејзината историја на работење. Овој услов значи дека компанијата што сака да го стекне овој статус треба да ги почитува царинските закони, регулативи и одредби во своето деловно работење.

Б) Вториот услов што компаниите мора да го исполнат е да водат **навремено, точно, целосно и веродостојно сметководство** на сите активности од царинското работење. Одржувањето веродостојна сметководствена документација е неопходен услов за одржување безбедност на меѓународниот трговски синџир на снабдување. Исполнувањето на овој услов за компанијата значи дека освен што треба да води веродостојна сметководствена документација, треба да ја направи достапна за царинските органи на нивно барање или при

²⁴³ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, pp. 37-48

спроведување царинска контрола²⁴⁴. Во практиката ова значи дека компаниите што ќе го стекнат статусот овластен економски оператор, треба сами да го спроведуваат целокупниот процес на царинење и да се грижат за комплетирање на целокупната царинска документација. Практично ова ќе изгледа како двојно да се спроведува процесот на царинење и од операторот и од царинските органи.

Одржувањето соодветен систем на управување со царинската и сметководствената документација за компанијата значи дека треба да води сметка за одржување на сигурноста на информациските и на комуникациските системи во кои најчесто се складираат сите информации и податоци.

В) Следниот услов што операторот треба да го исполни за да се стекне со овластениот статус бара одржување **финансиска стабилност** како важен индикатор за неговата способност да ја одржи сигурноста на меѓународниот трговски синџир на снабдување. Финансиската стабилност значи дека операторот не смее да работи со загуби, односно треба да остварува добивка и да е финансиски стабилен во своето деловно работење и при исполнувањето на обврските кон царинските органи²⁴⁵.

Г) Следниот услов е наречен **консултација, соработка и комуникација** и укажува на потребата од воспоставување мерки и од овластениот економски оператор и од царината за соработка во рамките на сите аспекти од нивното заедничко функционирање со цел да не се загрози безбедноста на меѓународниот трговски синџир и олеснувањето на трговијата²⁴⁶.

За овластениот економски оператор исполнувањето на овој услов значи дека тој треба да воспостави постојани точки за комуникација со царината за информирање за редовните активности и за случаите на одредени нелогичности или сомнителни околности што можат да се јават при спроведувањето на стоката или во царинската документација²⁴⁷. Исполнувањето на оваа цел може да се олесни доколку операторите самостојно или преку меѓусебни здружувања

²⁴⁴ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 38

²⁴⁵ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 38

²⁴⁶ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, pp. 38-39

²⁴⁷ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 39

воспостават отворена и постојана комуникација со царината и вршат размена на потребните информации.

Исполнувањето на овој критериум бара заложби и од царинската администрација. Царината треба да воспостави процедури и одговорни службени лица кои ќе бидат постојано достапни за операторите за решавање на редовните проблеми околу спроведувањето на стоката, како и при појавата на сомнителни околности важни за одржување на безбедноста на синцирот на снабдување²⁴⁸.

Д) Следната група услови и критериуми за исполнување на статусот овластен економски оператор се однесува на поттикнување свесност кај операторите и кај царинските органи за развој на механизми за **постојано образование и тренинг на вработените**²⁴⁹. Програмите за тренинг и обука на вработените треба да бидат во насока на одржување безбедност и препознавање девијантни активности, како и согледување активности што можат да се преземат за справување со девијантните активности.

За исполнување на оваа група услови потребни се заложби од овластениот економски оператор и од царинските органи. Овластениот економски оператор треба да спроведува постојани обуки и тренинзи на вработените за одржување безбедност на неговите простории и на товарот и обуки за преземање соодветни активности при појава на сомнителни ситуации. Царинската управа, исто така, треба да организира обуки за своите вработени за препознавање ризици и за справување со ситуациите во кои се појавуваат сомнителни активности во трговијата. При исполнувањето на овој критериум улогата на царината е особено важна во подготовката материјали или специјализирани тренинзи за вработените лица кај овластените економски оператори за спроведување безбедносни контроли и за справување со сомнителни ризични ситуации²⁵⁰. На овој начин, освен зајакнување и подобрување на соработката меѓу царината и операторите треба да се постигне успех во одржувањето безбедност на целокупниот меѓународен трговски синцир на снабдување.

Ѓ) Следната група критериуми насловена како **„размена на информации, пристап и доверливост“** се однесува на развој на системи со кои и

²⁴⁸ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 39

²⁴⁹ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 39

²⁵⁰ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, pp. 39-40

царината и овластените економски оператори ќе овозможат заштита на доверливите информации и спречување нивна злоупотреба или неовластено располагање²⁵¹. Исполнувањето на овој критериум бара преземање активности од овластениот економски оператор, од царината и од двата партнера заедно.

Овластениот економски оператор и царината треба заедно да ја обезбедат доверливоста на трговските и безбедносно чувствителните информации за да можат да се користат за целите за кои се наменети. Тие заедно треба да тежнеат кон користење електронски системи за размена на информации и тоа со помош на меѓународно признати и прифатени стандарди во таа област.

За исполнувањето на овие цели, овластените економски оператори треба да имаат вградено механизми на заштита на сопствените информациски и комуникациски системи од неовластено користење и процедури на второстепена поддршка, доколку дојде до каква било загуба на информациите. Овластените оператори се одговорни за веродостојноста и комплетноста на информациите за стоката и превозникот при предвременото поднесување електронски информации²⁵².

Во насока на одржување и заштита на доверливоста на информациите од царинската администрација се очекува да врши постојана контрола врз сите информации и податоци што ги добива од овластените економски оператори, како и да спроведува процедура на нивно архивирање и заштита. Царината треба да го запознава операторот со сите важни барања што таа ги спроведува за одржување и спроведување меѓусебна електронска комуникација и не треба да инсистира да се доставуваат документи во хартиена форма и своерачни потписи доколку операторот веќе обезбедил документи и потписи во електронска форма. Особено важен напредок во исполнувањето на овој критериум е можноста за воведување на т.н. едношалтерски систем од страна на царината што значи дека овластениот економски оператор сите податоци и документи за стоката и транспортот треба да ги доставува на едно место. Со помош на едношалтерскиот систем документите и информациите од операторот ќе бидат соодветно проследени до сите надлежни

²⁵¹ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 41

²⁵² World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 41

органи и агенции и тој на истото место ќе биде известен за крајниот резултат од процедурата²⁵³.

Е) Одржувањето **безбедност на товарот** е следниот критериум што овластениот економски оператор треба да го исполни за да може да се стекне со повластениот статус. Безбедноста на товарот значи дека и царината и овластениот економски оператор треба да преземаат мерки на највисоко можно ниво за одржување интегритет на товарот и пристапот до него²⁵⁴.

За исполнување на овој критериум овластениот економски оператор заедно со неговите деловни партнери во меѓународниот трговски синџир треба да имаат изработено прирачници за одржување на безбедноста на товарот според стандардите на Светската царинска организација и да се придржуваат до нив во моментите кога располагаат со товарот. Исти вакви безбедносни процедури, операторот и неговите деловни партнери треба да имаат и за начинот на ставање и контрола на пломбите на товарот, како и да имаат назначено овластени лица што ќе ги применуваат и контролираат пломбите. Одржувањето безбедност на товарот за овластениот економски оператор значи дека ќе треба да го оневозможи пристапот на неовластени лица да ракуваат или да вршат какви било манипулативни дејствија со него. Операторот треба да се грижи и за безбедноста на просториите во кои е сместен товарот, како и да спречи неовластен пристап до нив. Всушност, овластениот економски оператор е одговорен за спроведување безбедност на товарот во целиот процес на негово движење долж синџирот на снабдување: кога товарот е во неговите простории, во просториите на превозникот, царината или кај некој друг посредник, како и кога товарот се наоѓа во транспортното средство²⁵⁵.

Ж) Следниот критериум за исполнување на статусот овластен економски оператор се однесува на одржување **безбедност на транспортните средства** со кои се превезува стоката од едно место на друго. Исполнувањето на овој критериум значи дека овластениот економски оператор треба да се грижи да не биде нарушена безбедносната состојба на средствата со кои стоката се пренесува во текот и при прекини на транспортот. За одржувањето безбедност на

²⁵³ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 42

²⁵⁴ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 43

²⁵⁵ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, pp. 43-44

транспортното средство освен операторот, треба да се запознае и ангажира и самиот транспортер. Во соработка со царината, операторот и транспортерот треба да се запознаат со евентуалните можни места на транспортните средства што можат да бидат злоупотребени за транспорт на нелегални стоки²⁵⁶.

3) Одржување **безбедност на просториите** е следниот важен критериум што овластените економски оператори треба да го исполнат за да се стекнат со бараниот статус. За да го исполнат овој критериум, овластените економски оператори треба да спроведат безбедносни мерки за заштита на просториите, надзор и контрола на внатрешноста на просториите и надворешниот пристапен дел, како и да забранат неовластен пристап во самите простории, до транспортните средства и во местата каде се товара и растовара стоката. Овозможувањето безбедност на просториите бара преземање повеќе мерки од страна на операторите што освен дефинирање безбедносни процедури, значат спроведување мониторинг и алармни системи на заштита, заштита на влезовите, ограничување и контролирање на пристапот на вработените до просториите во кои ги обавуваат своите должности, јавно означување на заштитените области и слично²⁵⁷.

S) Следниот критериум за овластените економски оператори повторно е поврзан со одржување на безбедноста во меѓународната трговија, а се однесува на одржување **безбедност на вработените лица**. Исполнувањето на овој услов од овластените економски оператори бара, во согласност со националното законодавство, да вршат проверка на историјата на лица што треба да се вработат во компанијата, како и спречување неовластени лица да пристапат во определен дел на компанијата, транспортното средство или местото каде се наоѓа стоката. Одржувањето безбедност на вработените лица освен безбедносна контрола на новите лица кои треба да се вработат, значи дека треба да се спроведува и периодична контрола особено на вработените кои работат на безбедносно чувствителните позиции. Сите вработени треба да имаат идентификациски

²⁵⁶ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, pp. 43-44

²⁵⁷ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, pp. 45-46

картички, а во компанијата треба да постои строго контролирана процедура при влез на лица кои не се вработени²⁵⁸.

Одржување безбедност на вработените лица е критериум што треба да го одржува и царината со спроведување идентификациски процедури за службените лица и ограничување на нивниот пристап.

И) Следниот критериум се однесува на **безбедноста на трговските партнери** на овластениот економски оператор. Според овој критериум овластениот економски оператор се охрабрува да воспоставува договорни односи со своите трговски партнери и доколку е возможно да ги поттикнува партнерите да преземаат мерки за зајакнување на безбедноста, бидејќи на тој начин се зајакнува безбедноста на целиот меѓународен синџир на снабдување. Исполнувањето на овој критериум значи дека овластениот економски оператор треба да ги проверува достапните информации пред да стапи во договорни односи со трговските партнери²⁵⁹.

Ј) Исполнувањето на следниот критериум бара преземање активности од овластениот економски оператор и од царинската администрација. Овој критериум се однесува на **управувањето со кризни ситуации и закрепнување од инциденти и прекршоци**. Со цел да се намали негативниот ефект од појавата на инциденти или прекршоци, царината и овластениот економски оператор треба да имаат подготвено процедури, како да дејствуваат во услови на итни безбедносни ситуации или при појава на инциденти или терористички напади. Управувањето со вакви кризни ситуации ќе биде поуспешно доколку и царината и операторот реализираат повремени обуки на вработените за однесување во вакви исклучителни ситуации²⁶⁰.

К) Последниот критериум што овластениот економски оператор треба да го исполни се однесува на одржување процес на **контрола, мерење, анализа и подобрување** со цел да се согледа конзистентноста на овие препораки, да се обезбеди интегритетот на системот за управување со безбедноста, како и да се согледаат потенцијалните правци каде тој може да се подобри. За оваа цел овластениот економски оператор треба постојано да врши самопроверка на

²⁵⁸ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, pp. 46-47

²⁵⁹ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, pp. 47-48

²⁶⁰ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 48

системот за управување со безбедноста и да ги интегрира евентуалните препораки со цел негово подобрување²⁶¹.

Со исполнувањето на сите претходно наведени критериуми овластениот економски оператор може да се стекне со повластениот статус и во целост да одговори на потребата за спроведување безбедна и поедноставена меѓународна трговија, како основна цел и желба на сите учесници во меѓународниот трговски синџир на снабдување.

3.3.2. Придобивки за овластениот економски оператор

Обезбедувањето поволности и олеснувања за овластениот економски оператор е услов што претставува четврт елемент на кој почива Рамката на стандарди за обезбедување и олеснување на глобалната трговија. Според него, од царинската управа се очекува да овозможи придобивки за претставниците на бизнис заедницата што ќе почитуваат минимален сет безбедносни стандарди и практики на однесување, а во насока на олеснување на трговијата.

Овозможување придобивки за овластените економски оператори е главниот предуслов за спроведување на овој концепт во практиката. Овластените економски оператори очекуваат да добијат јасни и недвосмислени олеснувања на трговијата за да се вклучат во процесот на стекнување повластен статус. Со оглед на тоа што стекнувањето статус на овластен економски оператор значи исполнување поголем број критериуми од кои некои може да значат инвестирање и анагажирање финансиски, технички или човечки капацитети, за операторите е неопходно јасно да им се претстават придобивките, односно олеснувањата во трговијата што тие треба да ги остварат со здобивање на повластениот статус. Всушност со обезбедувањето на придобивките за овластените економски оператори треба да се постигне рамнотежа со очекуваниот придонес што операторите треба да го остварат во овозможувањето безбедност на меѓународниот трговски синџир.

Ползата што овластените економски оператори треба да ја добијат со стекнувањето повластен статус треба да значи дека овие трговски субјекти се наоѓаат во повластена положба во процесот на царинење и тргување во однос на

²⁶¹ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 48

субјектите што го немаат стекнато повластениот статус. Придобивките што царинската администрација ги обезбедува за овластените економски оператори треба да бидат значајни, мерливи и воочливи.

Рамката на стандарди за обезбедување и олеснување на глобалната трговија и препораките на Светската царинска организација се главната насока што царинските администрации треба да ја имаат предвид при спроведувањето национални програми за обезбедување и олеснување на трговијата. Листата на понудени придобивки од Светската царинска организација треба да се употреби како индикативна листа што одделните национални царински администрации треба да ја приспособат на домашното законодавство и деловната практика.

Листата придобивки за овластените економски оператори е организирана во четири групи со наведување повеќе придобивки во секоја група. Првата група се однесува на **мерки за побрзо пропуштање на товарот на граница, намалување на времето на транзит и помали трошоци за складирање**. Во оваа група олеснувања за овластениот економски оператор влегуваат следниве мерки: овластениот економски оператор ќе доставува помал број податоци за да му се оцаринат неговите пратки; неговите пратки можат да бидат оцаринети и проследени за пократок временски период во однос на редовното царинење; врз него ќе се извршуваат минимален број безбедносни контроли; доколку е потребно да се контролира неговата стока, тој ќе има повластен третман за контрола на стоката со опрема што не ја оштетува стоката; овластениот економски оператор може да има и намалување на определени трошоци и надоместоци и постојано да му биде отворена вратата кај царинските органи во дадени ситуации или кога тој смета дека е потребно²⁶².

Втората група придобивки што царинската администрација може да ги обезбеди за овластените економски оператори се однесува на **обезбедување пристап до информации од вредност за операторите**. Ова значи дека овластениот економски оператор може да добие информации за имиња и податоци за контакт со други овластени економски оператори ако тие тоа го дозволуваат; информации за земјите во кои се применува Рамката на стандарди;

²⁶² World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 49

како и информации за определени признати безбедносни стандарди и практични искуства во светот²⁶³.

Третата група придобивки се однесува на **специјалните мерки за олеснување во определени услови кога доаѓа до нарушување на трговијата или има зајакнати мерки на безбедност**. Така, пратките на овластениот економски оператор треба да добијат приоритетен третман за преглед и царинење во услови кога има зајакнати безбедносни мерки или доколку настанало затворање или повторно отворање на границите или пристаништата. Операторот треба да добие и приоритетен третман при извозот во земјите или подрачјата каде се случил безбедносниот инцидент²⁶⁴.

Последната група придобивки за овластените економски оператори опфаќа мерки за **приоритетен третман на операторот за учество во нови програми што се воведуваат во процесот на царинење**. Мерки, односно поволности, кои операторот може да ги добие во оваа насока можат да бидат: царинење на стоката според документите, а не по секоја одделна трансакција; поедноставени и забрзани програми за контрола после царинење; воведување можност за самоконтрола или намалена контрола; олеснителен третман за ситни царински прекршоци; зголемена примена на бесхартиено царинење; приоритетен третман при донесувањето одлуки од царинските органи; можност за барање повторна ревизија на царинската постапка и жалба пред изрекување казна за ситни царински прекршоци и ослободување од плаќање казни, освен камата за задоцнето плаќање на царинските давачки²⁶⁵.

Со оглед на тоа што листата на придобивки е широка и на овластениот економски оператор му обезбедува повластен третман во однос на трговските субјекти што го немаат тој статус, таа е само индикативна и очекувано е дека не можат сите царински администрации да ја применат во практиката, односно да им ја понудат на сите претставници на бизнис заедницата. Царинските администрации треба да им понудат јасни, прецизни и мерливи придобивки на овластените економски оператори во согласност со националните закони и регулативи со кои тие ќе можат да ги оправдаат дополнителните трошоци за

²⁶³ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 49

²⁶⁴ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 50

²⁶⁵ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 50

исполнување на критериумите за стекнување на повластениот статус и за јасно разграничување на статусите на трговските субјекти што го стекнале повластениот статус во однос на тие што тоа не го направиле.

Во однос на доделувањето придобивки за правните субјекти што се стекнале со статусот овластен економски оператор, од страна на Консултативната група на приватниот сектор во Европа е изготвена друга индикативна листа придобивки што царината би можела да им ги понуди на операторите. Во оваа листа влегуваат следниве поволности: заемно признавање на статусот овластен економски оператор меѓу царинските администрации, забрзано царинење и ослободување на стоките, намалувања на или ослободувања од финансиските гаранции, можност за царинење на стоките пред да пристигнат на царина, користење поедноставени царински постапки со царинење во еден или во два чекора, спроведување поретки контроли неповрзани со бројот на реализирани надворешнотрговски трансакции, приоритет при контролата и користење опрема што не ја оштетува стоката, приоритетен царински третман кога се зајакнати безбедносните мерки, приоритетен третман во ситуации после инциденти, повластен третман при донесувањето одлуки за царински прекршоци, извршување самоконтрола кога системите на царината не работат и доставување намален број податоци за целите на системот за управување со ризици²⁶⁶. Покрај оваа листа на придобивки, има и други листи и препораки за поволностите што царинските администрации им ги овозможуваат на овластените економски оператори. Со оглед на тоа дека поголемиот дел од олеснувањата во наведените листи се повторуваат и сочинуваат само индикативни листи, одлуката за тоа кои олеснувања на овластените економски оператори ќе им бидат понудени, останува во рацете на царинската администрација.

Доделувањето придобивки за овластените економски оператори претставува одлука на царинската администрација, бидејќи таа е надлежна за одобрување на овој повластен статус и таа е државниот орган што може да обезбеди олеснувања за трговските партнери во процесот на царинење на стоките. Царинските администрации ќе им понудат олеснувања на овластените економски оператори во согласност со домашното законодавство и регулатива и во согласност со подготвеноста за примена на стандардите од Рамката на стандарди

²⁶⁶ Private Sector Consultative Group, *AEO Benefits*, Brussels, 2010, pp. 1-2

и според успешноста на функционирањето на системот за управување и проценка на ризици. Листите на придобивки наведени погоре во текстот треба да им послужат на царинските администрации како насоки што се меѓународно признати за обезбедување придобивки и олеснувања во трговијата за претставниците на бизнис заедницата што применуваат сет минимални безбедносни мерки во меѓународниот трговски синцир на снабдување.

3.3.3. Трошоци за стекнување на статусот овластен економски оператор

Исполнувањето на условите и критериумите за стекнување на статусот овластен економски оператор, освен што им обезбедува поволности на операторите во насока на олеснување на трговијата, значи и реализација на повеќе видови трошоци. Стекнувањето статус на овластен економски оператор и исполнувањето бројни стандарди наведени од Светската царинска организација значат ангажирање финансиски, технички и човечки средства и ресурси.

За условите и критериумите што бизнис заедницата треба да ги исполни за стекнување на статусот овластен економски оператор и за придобивките што треба да им бидат понудени од царинските органи, Светската царинска организација донела меѓународно признати стандарди преточени во Рамката на стандарди. За трошоците што овластените економски оператори треба да ги направат при исполнувањето на наведените стандарди не постојат ниту насоки ниту општи објаснувања. Тоа што Светската царинска организација не подготвила листа на евентуални трошоци за исполнување на статусот овластен економски оператор не значи дека тие не постојат или се незначителни. Причините поради кои нема ниту индикативна листа трошоци за стекнување на статусот овластен економски оператор ниту какви било генерални насоки не се познати. Какво и да е објаснување за причините, зошто нема изработено листа на трошоци за стекнување на повластениот статус би било неблагодарно и не би било во согласност со сериозноста на едно научно истражување.

Она што можеме во моментот да го кажеме е дека една од причините поради кои е тешко да се спроведе мерење или идентификување на трошоците потребни за стекнување на статусот овластен економски оператор е фактот што заинтересираните компании за овој концепт се наоѓаат на различен степен на

подготвеност за примена на стандардите наведени во Рамката на стандарди. Освен што одделните компании се наоѓаат во различна состојба и подготвеност за примена на безбедносните стандарди и одделните национални царински администрации можат да бараат исполнување на модификувани услови и критериуми во согласност со домашната законска регулатива или заложби.

Со определена доза на сигурност може да се каже дека условите и критериумите што од компаниите бараат да се однесуваат во согласност со националното царинско законодавство, да не извршуваат сериозни прекршувања на царинската регулатива, да водат веродостојна и прецизна сметководствена евиденција, како и да се грижат за одржување финансиска стабилност не треба да предизвикаат ангажирање дополнителни ресурси и финансии. Исполнувањето на овие критериуми се очекува да биде начин на функционирање на која било компанија што е сериозен и стабилен учесник во меѓународниот синџир на снабдување.

Со преземање дополнителен напор или реорганизација на работењето во компанијата, таа не треба да има проблеми за исполнување на критериумите за воспоставување постојана и отворена комуникација со царинската администрација и спроведување меѓусебна размена на информациите и зачувување на доверливоста на податоците. Исполнувањето на овие критериуми не укажува потреба од значителни финансиски средства или човечки капацитети, но со определено надградување на информациските и комуникациските системи ова може да биде лесно остварливо и пожелно за секоја компанија, па и за онаа што не е заинтересирана за стекнување на статусот овластен економски оператор.

Исполнувањето на критериумот за постојано образование и тренинг на вработените, за одржување безбедност и за справување со ситуации при зголемени мерки на безбедноста, како и за управување со кризни ситуации, би било полесно остварливо доколку царинската администрација преземе поголеми напори за изработка на материјали и одржување обуки и тренинзи на вработените во компаниите што се заинтересирани за стекнување на статусот овластен економски оператор. Царинската администрација е страната што е најинволвирана и најзапозната со препознавање и справување со ситуации во меѓународната трговија што можат да предизвикаат каква било закана за безбедноста на меѓународниот трговски синџир на снабдување.

Исполнувањето на класичните безбедносни мерки, како што се одржување безбедност на товарот, одржување безбедност на превозните средства, одржување безбедност на просториите, одржување безбедност на вработените лица, па до некаде и безбедност на трговските партнери, не само што значи реализација на најголем дел од трошоците за стекнување на статусот овластен економски оператор, туку е и тешко за идентификување и мерење. Одржувањето на наведените безбедносни мерки зависи од природата на дејноста со која се занимава компанијата и зависи од степенот и интензитетот на дотогашните преземени безбедносни мерки.

Очигледно е дека компаниите што поднесуваат барање за стекнување на повластениот статус може да имаат дополнителни трошоци што се највидливи и најголеми за исполнување на безбедносните мерки и стандарди. Во определена мера, видот и висината на трошоците за стекнување на статусот овластен економски оператор можат да зависат од специфичностите што одделните национални економии ги наметнуваат како измени и дополнувања на меѓународно признатите критериуми.

Од страна на Меѓународната унија за патен транспорт (International Road Transport Union – IRU) била направена анализа во која било утврдено дека стекнувањето на статусот овластен економски оператор за транспортерите, како дел од меѓународниот синџир на снабдување, значи исполнување деведесет критериуми. Овие критериуми биле идентификувани за: информации за компанијата, досие за усогласеност на компанијата, водење сметководствен и логистички систем, финансиска солвентност и критериуми за безбедност и сигурност²⁶⁷.

Позитивниот аспект кај идентификувањето на трошоците за стекнување на статусот овластен економски оператор е што нивното постоење е призната категорија во Рамката на стандарди. Според Рамката на стандарди јасно е наведено дека за овластените економски оператори мора да се понудат јасни, мерливи и лесно воочливи придобивки во олеснувањето на трговијата, бидејќи исполнувањето на стандардите за безбедност на трговијата за нив би значело создавање определени трошоци. Прецизното идентификување и мерење на

²⁶⁷ Wright Gordon, Power Point Presentation on “Approved Economic Operator (AEO): the Standards, the Accreditation Process, Challenges and Chances for Transport Operators and their Associations” on *IRU Road Transport Security Seminar*, Geneva, 2007

трошоците за стекнување на статусот овластен економски оператор може да биде предизвик и задача за спроведување истражувања во оваа област.

Една од главните цели на истражувањето на овој труд е да се согледаат стојалиштата на компаниите во Република Македонија за нивната подготвеност за воведување на концептот овластен економски оператор, како и за согледување на трошоците што тие би ги имале за стекнување на повластениот статус. Со оглед на тоа дека програмата за воведување на концептот овластен економски оператор е законски регулирана во Република Македонија, а сè уште не е оперативна во практиката, резултатите од истражувањето не можат да дадат мерливи податоци за трошоците за стекнување на повластениот статус. Истражувањето може само да даде насоки при исполнувањето на стандардите кај кои се очекуваат најголемите трошоци за спроведување на овој концепт.

Во постојната литература може да се најдат резултати од слично истражување спроведено во САД за тамошната програма Партнерство меѓу царината и бизнисот за борба против тероризмот (C-TPAT – Customs – Trade Partnership Against Terrorism). Оваа програма претставува пандан на Програмата за овластен економски оператор на Европската унија. Според истражувањето на Универзитетот од Вирџинија направено на барање на Агенцијата за царинска и гранична заштита на САД, годишните трошоци на еден увозник за негово усогласување со бараните критериуми на програмата изнесувале повеќе од 30000 американски долари. Околу 33% од компаниите одговориле дека придобивките од реализација на програмата ги надминуваат трошоците, 16% одговориле дека трошоците се поголеми од придобивките, а според 24% од компаниите трошоците и придобивките од нивното вклучување во оваа програма биле изедначени. Истражувањето покажало дека голем број мали и средни претпријатија сметаат дека трошоците се доволно високи за да ги спречат да учествуваат во реализирање на програмата²⁶⁸. Според некои автори, воведувањето на оваа програма претставува едно од најуспешните приватно-јавни партнерства создадени кога било во САД²⁶⁹.

²⁶⁸ Peterson J. and Treat A., “The Post 9/11 Global Framework for Cargo Security”, *Journal of International Commerce & Economics, A Cross-Disciplinary Journal of International Trade Issues*, United States International Trade Commission, Vol. 2, Washington D.C., 2009, p. 10

²⁶⁹ Laden Michael: “The Genesis of the US C-TPAT Program: Lessons Learned and Earned by the Government and Trade”, *World Customs Journal*, Vol. 1, No. 2, INCU, Canberra, 2007, pp. 76-77

3.3.4. Воведување на концептот овластен економски оператор

Националните економии што се залагаат за спроведување безбедна и поедноставена трговија пристапиле кон Рамката на стандарди за обезбедување и олеснување на глобалната трговија и започнале со спроведување на препорачаните стандарди. Рамката на стандарди ги овозможува само основните принципи на кои треба да се темели спроведувањето безбедна и поедноставена трговија во светот. Националните царински администрации ја определуваат заложбата за брзината на спроведување на понудените стандарди и за опсегот на мерки што царинската администрација е подготвена да ги спроведе за олеснување и обезбедување на трговијата. Спроведувањето на концептот овластен економски оператор како составен дел на Рамката на стандарди е одговорност на националната царинска администрација²⁷⁰. Царинската администрација во соработка со бизнис секторот треба да подготви програма за воведување на концептот овластен економски оператор во практиката.

При воведувањето на оваа програма, пред да се донесе конечната одлука за спроведување на концептот во практиката, царинската администрација треба да направи анализа на трошоците и придобивките за да може да се добие целосна претстава за поволностите што се очекуваат од програмата, како и да се согледаат евентуалните трошоци за владата, царината и бизнис секторот.

Оваа анализа треба да ја отслика економската и трговската реалност во земјата за потребата од воведување ваква програма, како и за нејзиното влијание врз зголемувањето и олеснувањето на трговијата. Врз основа на оваа анализа, спроведувањето на програмата за овластен економски оператор може да се реализира доколку постои цврста определба од царинската администрација и политичка волја за поддршка од владата и другите државни органи. Само доколку постои цврста решеност и одлучност за воведување на оваа програма, таа може успешно да се реализира во практиката²⁷¹.

По добивањето соодветна поддршка националната царинска администрација треба да подготви програма за воведување на концептот овластен економски оператор. Со оглед на фактот дека освен насоките на Рамката на

²⁷⁰ World Customs Organization: *AEO Implementation Guidance, How to develop an AEO programme*, WCO, Brussels, 2010, p. 2

²⁷¹ USAID, *Customs Modernization Handbook Authorized Economic Operator Programs*, USAID, Washington D.C., 2010, pp. 7-28

стандарди не постојат меѓународно прифатени правила за формата и начинот на реализација на оваа програма, Светската царинска организација подготвила Водич за воведување на програмата овластен економски оператор. Покрај Водичот, врз основа на десетина примери на веќе воведени програми за овластени економски оператори подготвени се повеќе прирачници од оваа област. Веќе воведените програми за овластени економски оператори можат да послужат како модели од кои може да се искористат искуствата на царинските администрации и да се приспособат на состојбите во одделните национални царински администрации. Особено корисни програми за воведување на концептот овластен економски оператор се програмите на САД или т.н. Партнерство меѓу царината и бизнисот за борба против тероризмот (С-ТРАТ – Customs – Trade Partnership Against Terrorism), потоа Златната листа на Јордан, Шемите на безбеден извоз на Нов Зеланд, Програмата за овластен економски оператор на Европската унија и Системот на доверливи оператори на Аргентина. Во светот се лансирани вкупно тринаесет програми за овластени економски оператори, а во процес на воведување се уште десетина²⁷².

Заедничките принципи врз кои се базирани речиси сите реализирани програми за овластени економски оператори се: постоење безрезервна поддршка од највисоките нивоа во царинската администрација, обврска за почитување на меѓународно прифатените стандарди за безбедност на трговијата дефинирани со Рамката на стандарди, висока професионалност и интегритет на царинската администрација и на бизнис заедницата, определување дали програмата ќе се однесува на извозниците или увозниците или на двете страни и зајакнување на партнерството меѓу царината и претставниците на бизнис заедницата²⁷³.

При воведувањето на програмата за овластен економски оператор потребно е да создаде заеднички тим или работна група, составена од претставници на царината и на бизнис заедницата кои ќе работат на нејзино спроведување. Самата реализација на програмата значи дека работниот тим за воведување на концептот овластен економски оператор мора да ги дефинира основните карактеристики на програмата, како на пример: дали воведувањето на овој концепт ќе биде задолжително или претставниците на бизнис заедницата ќе можат да пристапуват

²⁷² USAID, *Customs Modernization Handbook Authorized Economic Operator Programs*, USAID, Washington D.C., 2010, pp. 29-38

²⁷³ USAID, *Customs Modernization Handbook Authorized Economic Operator Programs*, USAID, Washington D.C., 2010, pp. 5-6

врз доброволна основа; дали концептот ќе се однесува на сите учесници во синцирот на снабдување или некои ќе бидат исклучени; дали програмата ќе ги опфати малите и средните претпријатија; дефинирање на критериумите за селекција на компаниите што можат да поднесат барање за овој статус; користење на системот за управување со ризиците при селекција на компаниите; дефинирање на процедурата за добивање и за верификација на статусот; дефинирање на придобивките што овластените економски оператори можат да ги добијат од царината; промовирање на програмата кај целиот бизнис сектор за негово запознавање со концептот и поволностите што можат да се добијат и на крајот селектирање пилот-компаниии што први ќе се стекнат со статусот овластен економски оператор²⁷⁴.

Со спроведувањето на пилот-програмата се очекува да се добијат информации за придобивките и предностите што компаниите ги реализирале од примената на овој концепт, како и да се откријат евентуалните слабости каде програмата може да се подобри. Повратниот ефект што може да се добие од спроведувањето пилот-програма е бесценет за преземање мерки за нејзино унапредување. При изборот на компаниите што ќе бидат дел од пилот-проектот за воведување на концептот важно е да се направи соодветна селекција на компаниите за да се добијат веродостојни резултати од проектот. Тоа значи дека при изборот на компаниите што ќе бидат составен дел на пилот-проектот треба да се изберат компании што ќе бидат претставници на различни сектори од надворешнотрговската размена, како на пример: компанија што е голем извозник, компанија што е голем извозник на определена стока, компанија што е дел на транснационална корпорација, компанија што е претставник на малите и средните претпријатија доколку тој сектор е голем и значаен за земјата и слично²⁷⁵. Откако ќе се добијат повратните информации од пилот-проектот и ќе се согледаат предностите и слабостите на програмата, таа треба да се унапреди и постепено да се проширува со постепено вклучување на другите компании во неа.

Според многу царински и трговски експерти, клучот во успешното спроведување на програмата за овластен економски оператор, покрај во решеноста и одлучноста на царинската администрација, се наоѓа во

²⁷⁴ World Customs Organization: *AEO Implementation Guidance, How to develop an AEO programme*, WCO, Brussels, 2010, pp. 2-12

²⁷⁵ European Commission, *AEO Pilot report, Customs Security Programme*, Brussels, 2006, pp. 3-4

промовирањето на програмата и обезбедувањето поширок опсег придобивки и поволности за операторите што не можат да ги добијат ниту во редовното трговско работење ниту доколку се селектирани за користење поедноставени царински постапки. Стекнувањето статус на овластен економски оператор треба да им овозможи поголеми олеснувања од тие што ги добиваат со поедноставените царински постапки и да им загарантира поголем углед и еден вид брендирање²⁷⁶.

Според Меѓународната трговска комора потребно е да се воспостави прецизен метод за вреднување и мерење на трошоците и придобивките што бизнис заедницата треба да ги добие од воведувањето на вакви програми²⁷⁷. Според неа, програмата на ЕУ за воведување овластен економски оператор и програмата на САД за Партнерство меѓу царината и бизнисот за борба против тероризмот не нудат доволно користи за компаниите. Селектирањето понизок ранг на ризик и помал број контроли не се доволни придобивки и олеснувања за високото ниво безбедност што компаниите се должни да го промовираат и одржуваат. Недоволна полза е и намалениот број податоци во декларациите што трговците се должни да ги доставуваат при секоја надворешнотрговска трансакција. Од перспектива на бизнис секторот, вистински олеснувања за овие компании се изземањата од потребата за доставување поединечни декларации, овозможувањето т.н. „зелен канал“ за компаниите, како и намален број контроли и ревизии на компаниите што се веќе под голема контрола (како што се компаниите за лекови)²⁷⁸.

Друг важен аспект при спроведувањето на овие програми за безбедност и олеснување на трговијата е воведување механизми за самоконтрола и оценка на способноста на компаниите за исполнување на критериумите, како и механизми што преку постојано доставување информации и комуникација ќе овозможат постојана надградба на програмата и отстранување на евентуалните недостатоци. Оттаму, примената на информациските и на комуникациските системи при воведувањето програма за овластен економски оператор можат да имаат исклучително и пресудно влијание врз успешното спроведување на концептот.

²⁷⁶ European Commission, *AEO Pilot report*, Customs Security Programme, Brussels, 2006, pp. 17-23

²⁷⁷ ICC, *ICC Recommendations on Mutual Recognition of US-EU Trade Partner Programs for Border Security*, Discussion paper, ICC, Paris, 2009, p. 1

²⁷⁸ ICC, *ICC Recommendations on Mutual Recognition of US-EU Trade Partner Programs for Border Security*, Discussion paper, ICC, Paris, 2009, pp. 2-3

Последниот аспект, што не смее да се занемари при создавањето и реализацијата на програмата за овластен економски оператор е земањето предвид на аспектот заемно признавање на статусот со другите царински администрации.

3.3.5. Заемно признавање на статусот овластен економски оператор

Заемното признавање на статусите овластени економски оператори е последната пречка или граница што треба да се исполни во определбата за спроведување безбедна и поедноставена трговија во светот. Заемното признавање е широк концепт што овозможува определено дејство или одлука донесена од царинската администрација или некое нејзино доделено овластување да биде признато и прифатено од друга царинска администрација²⁷⁹. Фактот што воведувањето програми за овластени економски оператори во светот се спроведува врз основа на меѓународно признатите стандарди на Рамката на стандарди на Светската царинска организација зборува дека е поставена солидна основа за понатамошен развој на меѓународни системи за заемно признавање на статусите на билатерално, регионално или евентуално глобално ниво.

Заемното признавање е составен дел на Рамката на стандарди за обезбедување и олеснување на глобалната трговија. Во првиот столб на Рамката на стандарди, исполнувањето на стандардот за предвремена електронска информација и стандардот за селектирање и комуникација се поврзува со спроведување компатибилни комуникациски и информациски системи меѓу царинските администрации што треба да овозможат размена на информации и признавање електронски потврди и документи. Стандардот за овластување од вториот столб на Рамката на стандарди, исто така, укажува на потребата за заемно признавање на статусот овластен економски оператор меѓу царинските администрации. Иако принципот за заемно признавање на овој статус е вграден во Рамката на стандарди, за него не постојат меѓународно признати насоки и правци и одлуките за тој процес се во рацете на одделните национални царински администрации.

За да може да се постигне заемно признавање на статусите на овластените економски оператори, неопходно е да се користат заеднички утврдени стандарди

²⁷⁹ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, p. 54

за царината и за операторите, стандардите да се применуваат на истоветен начин што би требало да влее доверба меѓу царинските администрации, да се користи усогласена процедура на процесот на акредитирање на статусот овластен економски оператор и да постои законска регулатива што овозможува меѓусебна размена на информации²⁸⁰. Иако Светската царинска организација не развила насоки и стандарди, основните претпоставки говорат дека царинските администрации треба да користат заеднички стандарди за контрола и управување со ризиците, за размена на информации и ризични профили, како и заедничка контрола.

Според Меѓународната трговска комора заемното признавање не значи дека е неопходна целосна хармонизација на сите детали. Заемното признавање може да се протолкува и како доверба во системите и програмите што одделните земји ги воведуваат²⁸¹.

Заемното признавање на статусот овластен економски оператор треба да овозможи намалување на безбедносните контроли и на тој начин значително да помогне во олеснувањето на трговијата и во контролата на стоката при нејзиното движење во меѓународниот синџир на снабдување. Оттаму, процесот на заемно признавање го сочинуваат два тесно поврзани аспекта: аспектот на признавање на статусот овластен економски оператор одобрен од друга царинска администрација и аспектот на признавање на безбедносните контроли применети од други царински администрации²⁸². Аспектот на заемно признавање на статусот на овластените економски оператори може да се реализира доколку царинската администрација се раководи од препораките на Светската царинска организација за критериумите, условите, придобивките и доделувањето овластувања за стекнување на статусот овластен економски оператор. Исполнувањето заемно признавање на царинските безбедносни контроли е област што претставува голем предизвик за царинските администрации. Иако постојат позитивни искуства за соработка и размена на податоци и информации меѓу царинските администрации, примената на стандардите на Рамката на стандарди во оваа област може да се каже дека е во својата почетна фаза.

²⁸⁰ World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards, June 2007*, WCO, Brussels, 2007, pp. 54-55

²⁸¹ ICC, *ICC Recommendations on Mutual Recognition of US-EU Trade Partner Programs for Border Security*, Discussion paper, ICC, Paris, 2009, p. 5

²⁸² Burton Larry L., *Power Point Presentation on Authorized Economic Operators The Trade Community and the WCO SAFE Framework of Standards*, Skopje, 2006

Покрај големиот број земји што ја прифатиле Рамката на стандарди, можноста за нејзина постепенa и флексибилна примена резултира со различни степени и ширина на нејзината примена, што е особено видливо кај спроведувањето на програмите за овластени економски оператори. Со оглед на тоа дека бројот на оперативни програми за овластени економски оператори е многу мал во однос на земјите што се обврзале да ја применат Рамката на стандарди, произлегува дека процесот на заемно признавање на статусите на овластените економски оператори е во својот зародиш. Реализацијата на процесот на заемно признавање, покрај основното начело за употреба на постепен и фазен пристап, се гледа преку постигнување согласност за заемно признавање на билатерално ниво, потоа на регионално ниво и евентуално на крајот постигнување заемно признавање на глобално ниво.

Во моментов има склучени само седум договори за заемно признавање на статусот овластен економски оператор и тоа, меѓу Нов Зеланд и САД, меѓу Јапонија и Нов Зеланд, Канада и САД, Јордан и САД, Јапонија и САД, ЕУ и Норвешка и ЕУ и Швајцарија²⁸³. Тринаесет договори за заемно признавање се во фазата на преговори, а помеѓу нив особен интерес побудува договорот што се преговара за заемно признавање на статусите меѓу Европската унија и САД.

Доколку заемното признавање на спроведените контроли и на доделените повластени статуси стане реалност треба да ја зголеми безбедноста и да ја поедностави меѓународната трговија. Врз основа на заемната соработка и доверба меѓу царинските администрации тие можат да ги насочат расположливите ресурси кон високо ризичните пратки. Овластените економски оператори треба да бидат задоволни од признавањето на нивниот статус во земјите со кои тргуваат и можат да ја развиваат соработката со овластените економски оператори во другите земји. Ова значи подобрување на угледот на компаниите и нивна компаративна предност во меѓународната трговија, што на крајот треба да донесе зголемување на профитот²⁸⁴.

Со развојот на процесот на заемно признавање се очекува извозните декларации да ја имаат функцијата и како увозни декларации, а контролата што

²⁸³ World Customs Organization, *Compendium of Authorized Economic Operator Programme – Members' AEO programmes/mutual recognition arrangements/agreements*, World Customs Organization, Brussels, 2010, p. 39

²⁸⁴ Aigner Susanne: "Mutual recognition of Authorized Economic Operator and security measures", *World Customs Journal*, Vol. 4, No. 1, INCU, Canberra, Australia, 2010, p. 50

била спроведена при извозот да биде прифатена како доволна од увозната царинска администрација, освен ако нема причини и наоди дека е потребна дополнителна контрола²⁸⁵.

Воведувањето на концептот овластен економски оператор како составен дел на Рамката на стандарди за обезбедување и олеснување на глобалната трговија претставува најновото и последното решение што меѓународната трговска заедница, олицетворена во Светската царинска организација, го донела како решение за олеснување на трговијата во современиот мултилатерален трговски систем со истовремено одржување безбедност на целокупниот меѓународен синџир на снабдување. Досега 163 земји покажале подготвеност и пристапиле кон Рамката на стандарди. Фактот дека се поминати само пет години од нејзината примена (таа е донесена во 2005 година, но почнала да се применува подоцна) и флексибилноста што ја овозможува во постапноста на нејзината примена, укажуваат дека сè уште е рано да се зборува за нејзините позитивни ефекти и постигнатиот напредок во спроведувањето безбедна и поедноставена трговија. Покрај овие факти, постојат неколку ограничувачки аспекти што се реалност во спроведувањето на Рамката на стандардите и програмата за овластен економски оператор.

Клучниот проблем во спроведувањето на овие програми за безбедност и олеснување на трговијата се јавува кај недоволните капацитетите на одделните царински администрации за нејзино спроведување. Проблемот за изградба на капацитетите на царинските администрации постојано се посочува како едно од клучните решенија за успешна примена на Рамката на стандарди. Всушност клучот за примена на концептот овластен економски оператор се наоѓа во капацитетите на земјите за спроведување на Рамката гледано од финансиски, технички и кадровски аспект. Од овие причини во рамките на Светската царинска организација развиена е Колумбус програма, чија цел е да им помогне на царинските администрации што имаат потреба од капацитети за примена и помош

²⁸⁵ Aigner Susanne: "Mutual recognition of Authorized Economic Operator and security measures", *World Customs Journal*, Vol. 4, No. 1, INCU, Canberra, Australia, 2010, p. 50

при спроведување на Рамката на стандарди и програмата за овластен економски оператор.

Клучот за основната цел на Рамката на стандарди и програмата овластен економски оператор за овозможување безбедна и поедноставена меѓународна трговија се наоѓа во развојот на процесот на заемно признавање. Заемното признавање на статусите на овластените економски оператори, одобрени од страна на другите царински администрации и заемното признавање на безбедносните царински контроли спроведени од другите царински администрации, треба да биде конечното решение за овозможување безбедна и поедноставена трговија во светот. Со оглед на раната фаза на спроведување на Рамката на стандарди и на програмата овластен економски оператор, оправдано е и процесот на заемно признавање да се наоѓа во својата почетна фаза.

Со Рамката на стандарди се промовираат меѓународно прифатени стандарди за обезбедување и олеснување на глобалната трговија што, преку промовирање и поддршка на партнерството меѓу царината и бизнис заедницата, укажуваат дека е најдено решението за олеснување и зголемување на меѓународната трговска размена во светот. Зголемувањето на меѓународната трговска размена, со истовременото одржување на безбедноста треба да биде гаранција за одржување стабилност и поддршка на развојот на современиот мултилатерален трговски систем.

3.4. Влијание на препораките и стандардите на СЦО врз олеснувањето на трговијата

Светската царинска организација е меѓународна организација што се грижи за поедноставување и хармонизација на царинските постапки меѓу земјите во светот. Зголемениот обем меѓународна трговска размена, појавата на нови форми на производство и трговија и бројните промени во целокупното меѓународно окружување извршиле влијание врз работата и функционирањето на царинските администрации. Царинските служби морале да се приспособат на новите и изменети услови за да можат во целост да ги исполнат своите задачи и одговорности. Функционирањето во променетите услови, најчесто со ист или намален број вработени лица, укажувало на потребата од преземање реформи за модернизација и зголемување на ефикасноста во работењето. Царинските служби

биле должни да се грижат за ефикасно спроведување на царинските постапки преку спречување нелегална трговија и недозволени активности со истовремено овозможување на легитимната трговија.

Во насока на справување со предизвиците со кои се соочуваат учесниците во меѓународниот синџир на снабдување, Светската царинска организација постојано изготвува препораки и стандарди за поедноставување на меѓународната трговија со истовремено одржување на нејзината безбедност.

Препораките и стандардите што ги подготвува Светската царинска организација се однесуваат на преземање мерки за реорганизација на царинската администрација во насока на анагажирање на расположливите ресурси за контрола на незаконската трговија и спречување нелегални и сомнителни активности и брзо пропуштање на законската трговија реализирана од признати и сертифицирани деловни партнери. Реорганизацијата на царинската администрација е можна со преземање мерки за модернизација и автоматизација на процесите возможна со помош на новите техничко-технолошки решенија и информациските и комуникациските технологии. Ова значи: примена на системи за управување со ризиците; примена на електронска комуникација со трговците преку: електронско поднесување и обработка на царинските декларации, предвремена најава на пратките, електронски едношалтерски системи за добивање потребни дозволи и одобренија; примена на современа опрема за спроведување царинска контрола; поврзување со другите државни органи што се важни во процесот на царинење и слично.

Зголемувањето на ефикасноста на царинската администрација треба да овозможи забрзување на протокот на стоките преку границите. Со скратување на времето што се поминува на граничните премини може да се поттикне зголемувањето на трговската размена. Истражувањата направени во оваа сфера покажуваат дека за земјите на ОЕЦД намалување на чекањето на граница од 1,08 дена при извоз во земјите на ОЕЦД ќе доведе до зголемување на трговијата од 10%. При увоз од земјите на ОЕЦД во земјите на ОЕЦД, зголемување на трговијата од 10% е возможно со намалување на деновите поминати на граница за 1,20 дена²⁸⁶.

²⁸⁶ Wilson, N., "Examining the Trade Effect of Certain Customs and Administrative Procedures", OECD Trade Policy Studies *Overcoming Border Bottlenecks, The Costs and Benefits of Trade Facilitation*, OECD, USA, 2010, p. 62

Потребните намалувања на времето поминато на граница за да се оствари 10% пораст на трговијата се поголеми кај другите групации земји. Најголеми намалувања на деновите поминати на граница за да постигне 10% пораст на извозот се потребни за најнеразвиените земји од групацијата на Суб-сахарска Африка. Овие земји потребно е да го намалат чекањето на граничните премини за 4,76 дена за да остварат 10% пораст на извозот во земјите од истата групација. Кај увозот, повторно, земјите од Суб-сахарска Африка треба да го намалат времето на чекање на границата за 4,60 дена за да остварат зголемување на увозот од 10% од земјите од истата групација²⁸⁷.

Слични резултати се добиени и во други истражувања. Секој дополнителен ден во кој стоката се задржува пред да биде испратена ја намалува трговијата за најмалку 1%. Доколку станува збор за чувствителни земјоделски производи времето на задржување е уште поважно во трговијата. Еден ден задоцнување кај овие производи може да го намали извозот за 6%²⁸⁸.

Кај земјите во развој времето потребно за извоз на стоките е уште поважно. Кај овие земји 10% зголемување на времето за извоз може да влијае врз намалување на извозните можности за 8-12%²⁸⁹. За нив преземањето мерки за олеснување на трговијата може да има далеку поголеми позитивни ефекти врз порастот на извозот од какво било намалување на царините. Земјите во развој и најнеразвиените земји имаат олеснет пристап на пазарите на развиените земји и тоа најчесто преку добиените едностранни преференции. Со намалувањето на царините овие земји го губат преференцијалниот пристап на пазарите на развиените земји и доаѓа до влошување на нивната конкурентска позиција. Постигнувањето целосна либерализација со отстранување на царините од земјите на ОЕЦД покажало дека за најнеразвиените земји може да има дури и негативни ефекти со можно намалување од 8% до можно зголемување од 20% на извозот. Затоа, намалувањето на времето потребно за извоз и другите мерки за олеснување на трговијата за земјите во развој и за најнеразвиените земји можат да дадат

²⁸⁷ Wilson, N., "Examining the Trade Effect of Certain Customs and Administrative Procedures", OECD Trade Policy Studies *Overcoming Border Bottlenecks, The Costs and Benefits of Trade Facilitation*, OECD, USA, 2010, p. 62

²⁸⁸ Djankov S., Freud C and Pham C.: *Trading on Time*, World Bank Policy Research Working Paper 3909, Washington D.C., 2006, p. 21

²⁸⁹ Djankov S., Freud C and Pham C.: *Trading on Time*, World Bank Policy Research Working Paper 3909, Washington D.C., 2006, p. 18

поголем позитивен ефект врз зголемување на извозот и на целокупната трговија²⁹⁰.

Позитивен пример за ефектите од мерките за олеснување на трговијата претставува преземената реформа на царината во Тајван. Во согласност со препораките на Светската царинска организација во Тајван бил воведен механизам за брзо царинење на експресните пратки, царинските служби работеле 24 часа 7 дена во неделата, бил намален бројот на физички контроли на стоката со примена на техниката на управување со ризикот и биле воведени иницијативи за самооценување на операторите. Резултати покажале дека за десет години просечното време на царинење било намалено од 48 часа на 2 часа и бил остварен просечен годишен пораст на експресните пратки за 58%, а на редовните пратки за 11%²⁹¹.

Некои автори извршиле мерење на порастот на глобалната трговија како резултат на преземањето мерки за олеснување на трговијата. Резултатите покажале дека преземањето мерки за олеснување на трговијата во повеќе области ќе доведе до пораст на трговијата со индустриски производи од 10% или 377 милијарди американски долари во 75 земји што биле предмет на истражувањето. Од нив, 107 милијарди американски долари биле резултат на зголемувањето на ефикасноста на пристаништата и аеродромите во согласност со преземањето мерки за усогласување со член 5 на ГАТТ; 33 милијарди долари биле резултат на зголемената царинска ефикасност или усогласување со член 8 на ГАТТ за трошоците и формалностите при увозот и извозот; 83 милијарди долари биле резултат на усогласеноста на земјите со членот 10 на ГАТТ за подобрување на транспарентноста на трговското законодавство и 154 милијарди долари биле резултат од подобрувањето на инфраструктурата на услугите, односно се мисли на примената на интернетот и електронската трговија²⁹².

Покрај зголемување на трговијата, мерките за олеснување на трговијата и за намалување на транскациските трошоци треба да овозможат зголемување на

²⁹⁰ Djankov S., Freud C and Pham C.: *Trading on Time*, World Bank Policy Research Working Paper 3909, Washington D.C., 2006, p. 22

²⁹¹ Finger J. Michael and Wilson John S.: "Implementing a Trade Facilitation Agreement in the WTO: What Makes Sense?" in *Pacific Economic Review*, 12:3, Blackwell Publishing Ltd, Oxford and Malden, UK and USA, 2007, p. 349

²⁹² Wilson, John S., Catherine L. Mann, and Tsunehiro Otsuki, *Assessing the Benefits of Trade Facilitation: A Global Perspective*, Policy Research Working Paper 3224, Blackwell Publishing Ltd, USA, 2005, p. 869

националниот доход. Резултатите добиени во оваа сфера покажале дека само 1% намалување на трансакциските трошоци во трговијата овозможува добивка од околу 40 милијарди американски долари во светот. Износот на добивката зависи од тоа дали сите земји во светот ќе преземат реформи за намалување на трансакциските трошоци, дали сите сектори ќе бидат вклучени во реформата и дали сите учесници во трговијата ќе ги прифатат промените. Најдобри резултати и најголеми добивки се очекуваат во ситуацијата кога сите земји во сите сектори и сите учесници во трговијата преземаат мерки за намалување на трговските трансакциски трошоци. Во таков случај добивката во националниот доход на светско ниво би изнесувала 43 милијарди американски долари. 65% Од остварените приходи во оваа ситуација би отишле кај неразвиените земји, односно земји што не се членки на ОЕЦД, а 35% кај земјите на ОЕЦД²⁹³.

Најлошо сценарио би се остварило доколку реформите за олеснување на трговијата се преземат само од земјите на ОЕЦД. Во такви услови националниот доход ќе биде најмал и ќе изнесува 14 милијарди американски долари, целиот износ ќе им припадне на земјите од ОЕЦД, а неразвиените земји можат да излезат и како губитници во целиот процес. Олеснувањето на трговијата за земјите од ОЕЦД со едновремено непреземање реформи и мерки од неразвиените земји ќе доведе до пренасочување на трговијата кон земјите на ОЕЦД, а намалување на националниот доход на земјите што не се дел од оваа групација²⁹⁴.

Истражувањата што биле направени за мерење на ефектите од олеснувањето на трговијата кај земјите од АПЕК покажале дека влијанието на олеснувањето на трговијата преку поедноставувањето на царинските процедури е поголемо од влијанието на либерализацијата на трговијата преку намалувањето на царините. Според пресметките добивката за земјите на АПЕК од мерките за олеснување на трговијата значи добивка во износ од 0,36% на реалниот БДП, а добивката од трговската либерализација би изнесувала 0,14% од реалниот БДП²⁹⁵.

²⁹³ Walkenhorst P. and Yasui T.: „Quantitative Assessment of the Benefits of Trade Facilitation“ in OECD Trade Policy Studies *Overcoming Border Bottlenecks, The Costs and Benefits of Trade Facilitation*, OECD, USA, 2010, pp. 37-40

²⁹⁴ Walkenhorst P. and Yasui T.: „Quantitative Assessment of the Benefits of Trade Facilitation“ in OECD Trade Policy Studies *Overcoming Border Bottlenecks, The Costs and Benefits of Trade Facilitation*, OECD, USA, 2010, pp. 39-42

²⁹⁵ Staples B.R., *Trade Facilitation, Draft*, paper prepared for the WTO 2000 Conference, Geneva, 1998, p. 23

Овие резултати ги потврдуваат фактите дека преземањето мерки за олеснување на трговијата е особено важно за земјите во развој. Понискиот степен на развиеност на земјата и помалата ефикасност на нејзината царинска администрација, со преземањето мерки за олеснување на трговијата ќе доведе до поголеми позитивни ефекти врз трговијата и националниот доход во однос на земјите што се на повисок степен на развој. Придобивките од мерките за олеснување на трговијата првично се однесуваат на земјите што ги применуваат тие мерки, а индиректно можат да влијаат позитивно и врз другите земји.

Важноста на подрачјето за олеснување на трговијата се потврдува и со првичните мерења за претпоставените добивки од успешното завршување на Доха-рундата на преговори. Врз основа на извршени мерења добиени се резултати за ефектите од евентуалното позитивно завршување на Доха-рундата. Мерењата се направени врз примерок од 22 земји во светот што остваруваат околу три четвртини од светската трговија и 88% од глобалниот БДП²⁹⁶. Добиените резултати од ова мерење покажуваат дека олеснувањето на трговијата може да има најголем потенцијален позитивен ефект врз порастот на трговијата и врз БДП во однос на другите три подрачја на преговорите: либерализацијата на земјоделските производи, либерализацијата на неземјоделските производи и либерализацијата на услугите. Од олеснувањето на трговијата се очекуваат вкупни добивки во трговијата од 455,7 милијарди американски долари и тоа, 340 милијарди од увозот и 115,7 милијарди од извозот. Околу 385 милијарди долари пораст на БДП како резултат на зголемената трговија претставуваат потенцијалните добивки што се очекуваат од преземањето мерки за олеснување на трговијата што е отприлика колку очекуваните придобивки од другите подрачја заедно. Од либерализацијата на земјоделските и неземјоделските производи се очекуваат околу 99 милијарди американски долари, а од либерализацијата на услужниот сектор уште 100 милијарди долари. Дополнителни 103,62 милијарди долари се очекуваат од постигнување либерализација на некои цели сектори како

²⁹⁶ Adler Matthew, Brunel Claire, Hufbauer Gary Clyde, and Schott Jeffrey J.: *What's on the Table? The Doha Round as of August 2009*, Working Paper series, Peterson Institute of International Economics, Washington D.C., 2009, p. 4

што се: хемиските производи, електронските и електричните стоки и стоките за заштита на животната средина²⁹⁷.

Дури и поконзервативните сценарија за резултатите од завршувањето на Доха-рундата покажуваат дека трговските придобивки од преземањето мерки за олеснување на трговијата ќе влијаат врз остварување просечен годишен пораст на глобалниот БДП за околу 117,8 милијарди американски долари²⁹⁸.

Сите истражувања и мерења покажуваат дека мерките за олеснување на трговијата, особено тие што се однесуваат на зголемување на царинската ефикасност имаат позитивен ефект врз трговијата за сите земји. Ефектите се поизразени кај земјите со помалку ефикасни царински администрации и очекувањата од мерките за олеснување на трговијата се поголеми во однос на земјите со поефикасни царински администрации. Ова укажува на потребата и важноста за вклучување на сите земји, а особено на земјите во развој и на најнеразвиените земји, во примената на препораките и стандардите на Светската царинска организација за олеснување на глобалната трговија. Покрај можните трошоци за неопходна автоматизација на процесите и набавка на потребната опрема и техника за спроведување на царинските постапки, позитивните ефекти се неизбежни врз зголемувањето на трговската размена. Сите мерки заедно даваат поголем позитивен ефект врз зголемувањето на извозот, а со тоа се очекуваат и позитивни ефекти врз националниот доход на земјите.

²⁹⁷ Adler Matthew, Brunel Claire, Hufbauer Gary Clyde, and Schott Jeffrey J.: *What's on the Table? The Doha Round as of August 2009*, Working Paper series, Peterson Institute of International Economics, Washington D.C., 2009, pp. 34-35

²⁹⁸ Hufbauer Gary Clyde, Schott Jeffrey J, and Wong Woan Foong: *Figuring Out the Doha Round*, Op-eds, Peterson Institute of International Economics, Washington D.C., 2010, p. 3

IV. ОЛЕСНУВАЊЕ НА ТРГОВИЈАТА И ЕВРОПСКАТА УНИЈА

За согледување на ефектите и влијанието на подрачјето за олеснување на трговијата врз Европската унија како најголем трговски блок во светот, во трудот ќе бидат презентирани два аспекта. Првиот се однесува на правниот третман и регулирањето на подрачјето за олеснување на трговијата во рамките на Европската унија. За таа цел ќе бидат објаснети поважните измени во регулативата на Европската унија преземени во насока на соочување со современите предизвици на меѓународната економија за одржување на безбедноста со истовремено поедноставување на легитимната трговија.

Вториот аспект што ќе биде разработен се однесува на согледување конкретни ефекти од преземените мерки за олеснување на трговијата врз надворешнотрговската политика на Европската унија. Проблематиката во овој дел е многу посложена бидејќи станува збор за регионална економска интеграција составена од 27 одделни национални економии што како единствен регионален трговски блок воспоставуваат различни надворешнотрговски односи со различни групации земји. Во ова смисла доаѓа до испреплетување на ефектите од заедничката надворешнотрговска политика на Унијата, од политиката на Унијата за проширување со нови членки и од политиката на Унијата за потпишување трговски договори со трети земји со истовременото преземање мерки за модернизација и зголемување на ефикасноста на царинските администрации за олеснување на трговијата во согласност со препораките на Светската трговска и Светската царинска организација.

Досегашните истражувања за влијанието на мерките за олеснување на трговијата врз трговијата и економскиот раст во најголем број случаи се правени за согледување на ефектите кај помалку развиените земји. Кај овие земји направените анализи и истражувања покажуваат дека мерките за олеснување на трговијата имаат позитивни ефекти врз трговијата и порастот на националниот доход. Позитивните ефекти од олеснувањето на трговијата се поголеми од овозможувањето каква било либерализација на меѓународната трговска размена. Сепак, тоа не значи дека мерките за олеснување на трговијата немаат или имаат незабележливо влијание врз економските перформанси на развиените земји. И покрај скромниот обем на достапни истражувања во оваа сфера, може да се

извлечат релевантни заклучоци за очекуваните позитивни ефекти од влијанието на овие мерки кај развиените земји какви што се земјите-членки на Европската унија. Ова е од особено значење земајќи ги предвид надворешнотрговската поврзаност и интегрираност и кандидатскиот статус на Република Македонија за остварување полноправно членство во Европската унија.

4.1. Правно регулирање на подрачјето за олеснување на трговијата во Европската унија

Создавањето царинска унија меѓу земјите на сегашната Европска унија било првиот чекор во процесот на економско интегрирање меѓу европските земји. Со потпишувањето на Римскиот договор биле поставени основите за создавање единствен европски пазар, а првите чекори биле направени со формирањето царинска унија. Земјите-членки на Европската економска заедница ги отстраниле царинските давачки за стоките што ги тргувале меѓу себе и извршиле хармонизација и примена на заедничка царинска стапка за стоките што доаѓале од трети земји надвор од интеграцијата. Реализацијата на царинската унија била постигната во 1968 година, што значи многу порано од создавањето единствен европски пазар.

Создавањето заедничка царинска тарифа меѓу европските земји не било доволно за успешно создавање на единствениот европски пазар. Било потребно да се постигне хармонизација на одделните царински закони на земјите-членки и отстранување на сите пречки во размената меѓу земјите-членки што имале сличен ефект на царините. Воспоставувањето единствен царински закон за сите земји-членки требало да овозможи олеснување на функционирањето на единствениот европски пазар. Од овие причини Советот на Европската унија во 1992 година го донел Заедничкиот царински закон. Заедничкиот царински закон почнал да се применува на 1 јануари 1994 година како единствен царински закон што бил обврзувачки за земјите-членки на Европската унија. Царинскиот закон на Заедницата заедно со Уредбата за негова примена претставуваат единствениот правен акт што е задолжителен за сите земји-членки на Европската унија, со кој се

постигнува хармонизација и униформност на царинските активности на Европската унија²⁹⁹.

Заедничкиот царинскиот закон на Европската унија е задолжителен и директно применлив за сите земји-членки на Унијата. На територијата на Европската унија тој има првенствена примена над националното законодавство на земјите-членки, што во секојдневното царинско работење има второстепена, односно дополнителна улога. Во рамките на сите 27 земји-членки на Унијата, Заедничкиот царински закон има предност пред кој било национален закон, што во областа на царинското работење може да има само комплементарна функција³⁰⁰.

4.1.1. „Безбедносни“ измени на Заедничкиот царински закон

Од воспоставувањето на Заедничкиот царински закон на Унијата и почетокот на неговата примена од 1 јануари 1994 година направени се повеќе измени. Измените на царинскиот закон се правени поради вклучувањето нови земји-членки во царинското подрачје на Унијата, како резултат на промените во начинот на вршење на глобалната трговија во светот и поради променетата улога на царината во спроведувањето на меѓународната трговија.

Како резултат на променетите околности и предизвиците пред кои е исправена меѓународната трговска размена, во царината на Европската унија почнале да се вклучуваат иницијативи за одржување на безбедноста на меѓународниот синџир на снабдување со истовремено олеснување на меѓународната трговија. Главните промени што се однесувале на Заедничкиот царински закон биле насочени кон т.н. *безбедносни* измени или *безбедносни амандмани* на Заедничкиот царински закон.

Во 2005 година со Регулатива на Европскиот парламент и на Советот на Европската унија е воведена основната рамка за вклучување повеќе измени во царинскиот закон во насока на подигнување на безбедноста на меѓународната трговија со истовремено олеснување на легитимната трговија. Овие измени се

²⁹⁹ Council Regulation (EEC) No. 2913/92 of 12 October 1992 establishing the Community Customs Code, Official Journal (EC) L 302 of 19 October 1992, pp.1-4 и Council Regulation (EEC) No. 2454/93 of 2 July 1993 laying down the provisions for the implementation of Council Regulation (EEC) No. 2913/92 establishing the Community Customs Code, Official Journal (EC) L 253 of 11 October 1993, p. 1

³⁰⁰ Wolfgang Hans-Michael, Emerging Issues in European Customs Law, *World Customs Journal*, Vol.1, No.1, INCU, Canberra, Australia, 2007, pp. 3-6

однесувале на воспоставување унифициран компјутеризиран систем за управување со ризиците во царинското работење, овозможување мерки за олеснување на трговијата на доверливите трговски партнери, односно воспоставување на програмата за овластен економски оператор, воспоставување задолжителен систем за предвремена најава на стоката што влегува или излегува од царинското подрачје на Унијата и за воспоставување систем за контрола на извозот³⁰¹.

Воспоставувањето *унифициран механизам за управување со ризиците* во рамките на царинското работење на Европската унија е важно за воспоставување еднакво ниво на заштита при царинските контроли на стоките што влегуваат на подрачјето на Унијата. Со утврдувањето заеднички договорени стандарди и критериуми за ризикот при селекција на стоката и на економските оператори се овозможило намалување на ризиците за Унијата, за нејзините граѓани и за трговските партнери. На овој начин, со заеднички утврдени приоритети и ефикасна алокација на ресурсите се овозможува соодветна рамнотежа меѓу извршувањето соодветна царинска контрола со истовремено олеснување на легитимната трговија. Воспоставувањето унифициран систем за управување со ризици треба да овозможи поставување заеднички критериуми и барања за исполнување и акредитација на статусот овластен економски оператор. Секако, ова не значи дека одделните земји-членки на Унијата се спречени да спроведуваат царински контроли на ад хок основа³⁰². Заедничката рамка на стандарди за управување со ризиците почнала да се користи во 2007 година од царинските органи, а целосната компјутеризација на процесот на управување со ризици било планирано да се постигне до 2009 година³⁰³.

Воспоставувањето *задолжителен систем за предвремена најава на стоката* што влегува или излегува од царинското подрачје на Европската унија било неопходно за да се овозможи соодветна примена на механизмот за управување со ризици. Оваа промена било договорено да почне да се применува

³⁰¹ http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/policy_issues/customs_security/index_e..... (19.11.2007) и <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32005R0648:en:HTML> (20.04.2010)

³⁰² Commission Regulation (EC) No. 1875/2006 of 18 December 2006 amending Regulation (EEC) No. 2454/93 of 2 July 1993 laying down the provisions for the implementation of Council Regulation (EEC) No. 2913/92 establishing the Community Customs Code, Official Journal of the European Union, L 360/66-67 of 19.12.2006, pp. 66-67

³⁰³ http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/policy_issues/customs_security/index_e..... (19.11.2007)

од 1 јули 2009 година како задолжителна информација што трговците треба да ја доставуваат до царинските власти пред стоката да влезе или да го напушти царинското подрачје³⁰⁴. За да се реализира оваа промена во царинското работење на Унијата, во царинскиот закон биле направени измени за прифаќање збирни и предвремени царински декларации наместо постојано барање детални и поединечни царински декларации.

Рокот, во чии рамки трговците се обврзани да достават предвремени декларации за стоката што пристигнува во царинското подрачје на Унијата, при поморски транспорт изнесува 24 часа пред товарењето на пристаништето на поаѓање на стоката ако станува збор за контејнерска пратка или најмалку четири часа за кабаст товар пред тој да го допре првото пристаниште на Унијата. При воздушен транспорт, декларацијата за најава на стоката што пристигнува требало да биде доставена најмалку четири часа пред стоката да пристигне или доколку станува збор за пократок лет од четири часа, пред да полета авионот. При железнички транспорт или транспорт по внатрешни водени патишта најавата требало да биде направена два часа пред да пристигне стоката, а во патниот сообраќај најмалку еден час пред пратката да пристигне на влезната царинска испостава на царинското подрачје на Унијата³⁰⁵.

По добивањето информации од влезната декларација, царинските органи се должни да спроведат анализа на ризикот пред стоката да пристигне на царинската територија на Унијата и врз основа на тоа, да определат дали и каква царинска контрола ќе направат врз стоката што пристигнува.

Безбедносните измени на Заедничкиот царински закон што биле договорени во 2005 година го вклучиле и доделувањето на *статусот овластен економски оператор*. Овој повластен статус одделните земји-членки може да му го доделат на кој било економски оператор што треба да исполнува заеднички утврдени критериуми за контролни системи, финансиска солвентност и документациона евиденција. Доколку определен економски оператор се стекнал со статусот овластен економски оператор во една земја-членка, тоа значи дека му се признава во другите земји-членки на Унијата, но не значи автоматско

³⁰⁴ http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/policy_issues/customs_security/index_e.....
(19.11.2007)

³⁰⁵ Commission Regulation (EC) No. 1875/2006 of 18 December 2006 amending Regulation (EEC) No. 2454/93 of 2 July 1993 laying down the provisions for the implementation of Council Regulation (EEC) No. 2913/92 establishing the Community Customs Code, Official Journal of the European Union, L 360/79 of 19.12.2006, p. 79

искористување на олеснувањата во трговијата во царинското работење во другите земји-членки. Доколку овластениот економски оператор ги исполнува и специфичните барања на другите земји-членки, тие треба да му го овозможат користењето олеснувања во трговијата³⁰⁶. Воведувањето програма за овластен економски оператор било договорено да се реализира од 1 јануари 2008 година³⁰⁷.

Дополнителен аспект што бил договорен покрај безбедносните иницијативи во царинското работење, било воспоставувањето систем за електронска размена на информациите меѓу царинските служби што се вклучени во спроведувањето на извозните постапки на Унијата. Ова значи дека извозниците од Европската унија треба да добијат доказ дека извозот се реализирал веднаш штом стоката го напушти царинското подрачје³⁰⁸.

За спроведување на безбедносните измени во царинското работење во рамките на Европската унија била спроведена Програма за безбедност на царината. Оваа Програма имала цел да овозможи воведување безбедносни контролни мерки за заштита на единствениот европски пазар, а во соработка со трговските партнери во светот да ја овозможи безбедноста на меѓународниот трговски синцир, како и да овозможи мерки за олеснување на трговијата за учесниците во меѓународниот синцир на снабдување што се грижат за одржување на неговата безбедност и сигурност³⁰⁹.

Спроведувањето на овие иницијативи во царинското работење било операционализирано со воспоставување акциски програми за царината т.н. програми Царина 2007, што траела до крајот на 2007 година и Царина 2013 што почнала на 1 јануари 2008 година и треба да трае до 31 декември 2013 година. Со програмата Царина 2013, Европската унија извршила дефинирање на активностите што одделните земји-членки треба да ги преземат за одржување ефикасно функционирање на единствениот пазар на подрачјето на царинското

³⁰⁶ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32005R0648:en:HTML> (20.04.2010)

³⁰⁷ http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/policy_issues/customs_security/index_e.....
(19.11.2007)

³⁰⁸ Commission Regulation (EC) No. 1875/2006 of 18 December 2006 amending Regulation (EEC) No. 2454/93 of 2 July 1993 laying down the provisions for the implementation of Council Regulation (EEC) No. 2913/92 establishing the Community Customs Code, Official Journal of the European Union, L 360/88-93 of 19.12.2006, Brussels, pp. 88-93

³⁰⁹ [http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/policy_issues/customs_security/index_e.....\(19.11.2007\)](http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/policy_issues/customs_security/index_e.....(19.11.2007))

работење³¹⁰. Оваа програма имала цел подобрување и изедначување на царинските постапки на земјите-членки на Унијата, како и на земјите-кандидатки за членство и земјите потенцијални кандидатки за членство, особено во поглед на одредбите од царинското работење што сè уште се регулираат со националните закони на земјите-членки.

Основните цели на програмата Царина 2013 биле царинските администрации на одделните земји-членки да бидат ефикасни и да функционираат како да се една царинска администрација што ќе ги исполни барањата на единствениот пазар, како и поддршката на стратегијата за развој и вработување и ќе ги одржува финансиските интереси на Унијата, безбедноста и сигурноста и олеснувањето на трговијата во рамките на меѓународниот трговски синџир на снабдување³¹¹.

4.1.2. Воведување на Програмата овластен економски оператор

Воведувањето безбедносни измени и дополнувања на Заедничкиот царински закон на Европската унија во 2005 година значело и воведување на концептот овластен економски оператор. Ова значело дека царинските власти на доверливите трговски партнери може да им го доделат статусот овластени економски оператори.

Европската унија веќе вовела систем на одобрување поедноставени царински постапки за доверливите трговски партнери. Со зголемената потреба за одржување на безбедноста и сигурноста, особено во рамките на мултилатералниот трговски систем, Европската унија одлучила да воведо општ систем на европско ниво со проширен концепт за доделување олеснувања во трговијата на економските оператори што ќе исполнат и определени безбедносни стандарди. Целта била да се додели статусот овластен економски оператор на доверливите трговски партнери што ги исполнуваат и сигурносните и безбедносните стандарди и можат да се сметаат за безбедни партнери. Овие оператори треба да добијат

³¹⁰ Decision No. 624/2007/EC of the European Parliament and of the Council of 23 May 2007 establishing an action programme for customs in the Community (Customs 2013), *Official Journal of the European Union*, 14.06.2007, Brussels, p. 27

³¹¹ Decision No. 624/2007/EC of the European Parliament and of the Council of 23 May 2007 establishing an action programme for customs in the Community (Customs 2013), *Official Journal of the European Union*, 14.06.2007, Brussels, p. 27

специјален статус како безбедни учесници на меѓународниот синцир на снабдување и воедно, најдоверливи трговски партнери на царината³¹².

Во првата половина на 2006 година, во рамките на Европската унија бил спроведен пилот-проект за воведување на програмата овластен економски оператор во кој биле вклучени 11 компании и царинските органи на 11 земји-членки. Резултатите од Пилот-проектот дале информации и насоки за подобрување на процесот на поднесување барања за статусот овластен економски оператор, за спроведување контрола од царинските органи врз компаниите во поглед на исполнувањето на зададените критериуми и услови, како и за спроведување на процесот на авторизација на економските оператори со повластениот статус. Истовремено бил изработен и Компакт-модел за ОЕО што претставувал стандарден модел за мерење усогласеност на компаниите во поглед на нивната ризичност во меѓународниот синцир на снабдување.

Врз основа на резултатите од пилот-проектот и врз основа на компакт-моделот за ОЕО, бил изработен Водич за спроведување на програмата овластен економски оператор во сите земји-членки на Унијата. Од 1 јануари 2008 година концептот овластен економски оператор станал оперативен во рамките на Европската унија, односно сите учесници во меѓународната трговска размена можеле да поднесат барање за да го добијат овој повластен статус.

Секој учесник во меѓународната трговска размена што ги исполнува критериумите за контролни системи, финансиска солвентност и документациона доследност може да се стекне со статусот овластен економски оператор. Штом една компанија се стекне со статусот овластен економски оператор во рамките на една земја-членка на Унијата, тој треба да ѝ биде признат и од другите земји-членки. Признавањето на статусот од другите земји-членки не значи дека операторот автоматски ќе се стекне со олеснувањата и поедноставувањата во царинските процедури во другите земји-членки. Тие олеснувања на овластениот економски оператор треба да му станат достапни кога тој ќе ги исполни специфичните барања на таа земја-членка. Ова значи дека другата земја-членка не треба повторно да го испитува исполнувањето на критериумите за контролни системи, финансиска солвентност и документациона доследност што веќе биле под контрола на царинската администрација на земјата-членка што го одобрила

³¹² European Commission, *The Authorized Economic Operator*, European Commission, DG TAXUD/C4 (2005) 1432, Brussels, 2005, p. 1

статусот, туку треба да согледа дали операторот ги исполнува нејзините специфични барања³¹³. Користењето на олеснувањата во другите земји-членки може да се олесни и регулира со склучување договори меѓу одделните царински администрации.

Според регулативите, во рамките на Европската унија, компаниите можат да се стекнат со три различни сертификати за статус на овластен економски оператор. И тоа: овластен економски оператор за поедноставување на царинските постапки, овластен економски оператор за сигурност и безбедност и овластен економски оператор за поедноставување на царинските постапки и за сигурност и безбедност³¹⁴.

Првиот тип сертификат за овластен економски оператор е наменет за компаниите што се заинтересирани да користат поедноставувања на царинските постапки. Поедноставувањата на царинските постапки за овие овластени економски оператори значат примена на намален број физички и документарни контроли, приоритетен третман ако е потребно да се направи царинска контрола, како и можност операторите сами да го определат местото каде може да се изврши потребната царинска контрола³¹⁵.

Економските оператори што биле заинтересирани за стекнување повластен статус при спроведувањето царински контроли поврзани со безбедноста и сигурноста на стоките што го напуштаат или влегуваат во царинското подрачје на Унијата треба да поднесат барање за стекнување на статусот овластен економски оператор за сигурност и безбедност³¹⁶. Сертификатот за овластен економски оператор за сигурност и безбедност е поврзан со одржувањето безбедност на синџирот на снабдување. Компаниите што работат со стоки што се предмет на царински надзор или располагаат и управуваат со податоци и информации за такви стоки, може да поднесат барање за статусот овластен економски оператор за

³¹³ Regulation (EC) No 648/2005 of the European Parliament and of the Council of 13 April 2005 amending Council Regulation (EEC) No 2913/92 establishing the Community Customs Code, *Official Journal L 117*, 04/05/2005, Brussels, pp. 13-19

³¹⁴ Commission Regulation (EC) No 1875/2006 of 18 December 2006, *Official Journal of the European Union L 360*, 19.12.2006, Brussels, pp. 67-68

³¹⁵ USAID, *Customs Modernization Handbook: Authorized Economic Operator Programs*, USAID, Washington, 2010, p. 36

³¹⁶ Commission Regulation (EC) No 1875/2006 of 18 December 2006, *Official Journal of the European Union L 360*, 19.12.2006, Brussels, p. 67

сигурност и безбедност³¹⁷. Носителите на ваков сертификат за овластен економски оператор ги уживаат олеснувањата од доставување помал број податоци во декларациите, помал број физички и документациски контроли, приоритетен третман доколку е потребно да се направи царинска контрола, како и можност операторите сами да го определат местото каде да се изврши потребната контрола³¹⁸.

Третиот или комбиниран тип сертификат за овластен економски оператор се однесува на компаниите што сакаат да ги користат поедноставувањата и во царинската постапка и олеснувањата во безбедносните и сигурносните царински контроли.

Во Европската унија, програмата за овластен економски оператор се однесува на сите компании што во спроведувањето на своите деловни активности се вклучени или поврзани со царинското законодавство. Ова значи дека лицата што се производители на стока наменета исклучиво за домашниот европски пазар не се квалификувани да се стекнат со статусот овластен економски оператор. Истото се однесува и на лицата што вршат транспорт на стока во рамките на царинското подрачје на Унијата. Ова не ги исклучува лицата и компаниите што на индиректен начин се поврзани со царинските активности или активностите покриени со царинското законодавство. На пример, производител на стоки што се предмет на извоз може да поднесе барање за стекнување статус на овластен економски оператор дури и кога извозните формалности ги извршува друга личност или компанија³¹⁹.

4.1.3. Критериуми за стекнување на статусот овластен економски оператор

Стекнувањето на статусот овластен економски оператор во Европската унија е условено со исполнување повеќе критериуми. Економските оператори што поднеле барање за стекнување на статусот овластен економски оператор за царински поедноставувања треба да ги исполнат условите за контролни системи,

³¹⁷ European Commission, *Authorized Economic Operator Guidelines*, European Commission DG TAXUD/ 2006/1450, Brussels, 2007, p. 8

³¹⁸ European Commission, *Authorized Economic Operator Guidelines*, European Commission DG TAXUD/ 2006/1450, Brussels, 2007, p. 7

³¹⁹ European Commission, *Authorized Economic Operator Guidelines*, European Commission DG TAXUD/ 2006/1450, Brussels, 2007, p. 8

финансиска солвентност и документациона доследност. Ова значи дека во последните три години на дејствување, операторот и лицата вработени кај него или го застапуваат во царинското работење, не треба да имаат направено сериозна повреда или прекршување на царинските закони. Поседувањето соодветен систем за управување со документацијата и со документите за транспортот е можно ако операторот спроведува конзистентен сметководствен систем, дозволува физички или електронски пристап на царинските органи до царинските и транспортните документи, поседува логистички систем со чија помош можат да се разликуваат „стоките на Заедницата“ од „стоките што не се на Заедницата“, поседува административна организација соодветна на видот и обемот на бизнисот, како и внатрешни контроли со чија помош можат да се откријат нелегалните трансакции, спроведува задоволителни процедури при работа со дозволи или со други трговски инструменти, спроведува задоволителни процедури за архивирање на документите и информациите на компанијата, како и за заштита од нивно губење, има лица за контакт и соработка со царинските органи, кои треба да даваат информации за какви било нерегуларности, и спроведува соодветни безбедносни мерки за заштита на информациските технологии од неовластен пристап и за сигурност на документацијата³²⁰.

Исполнувањето на условот за финансиска солвентност на економскиот оператор значи дека во последните три години операторот е финансиски стабилен и може да ги исполнува обврските што произлегуваат од природата на неговата дејност. Доколку операторот функционира помалку од три години, неговата финансиска стабилност ќе се оценува врз основа на достапните информации³²¹.

Претходно наведените услови и критериуми се доволни за стекнување сертификат овластен економски оператор за царинско поедноставување. Компаниите што се заинтересирани за стекнување на статусот овластен економски оператор за сигурност и безбедност, како и за комбинираниот сертификат за царински поедноставувања и за сигурност и безбедност, треба да исполнат дополнителни безбедносни и сигурносни критериуми. Овие критериуми значат дека: материјалите од кои се изработени зградите во кои се извршуваат дејностите на операторот треба да оневозможуваат неовластен влез и пристап; во

³²⁰ Commission Regulation (EC) No 1875/2006 of 18 December 2006, *Official Journal of the European Union L 360*, 19.12.2006, pp. 70-71

³²¹ Commission Regulation (EC) No 1875/2006 of 18 December 2006, *Official Journal of the European Union L 360*, 19.12.2006, p. 71

рамките на компанијата се спроведуваат активности и контролни мерки за спречување неовластен пристап до местата каде стоката се натоварува или растоварува; се спроведуваат мерки за заштита на целовитоста на товарот при ракување со него; доколку е потребно се спроведуваат процедури за разликување на стоките што се предмет на увозни или извозни дозволи поврзани со забрани или ограничувања; се применуваат мерки со кои јасно можат да се идентификуваат деловните партнери за да се зачува безбедноста на меѓународниот синџир за снабдување; се спроведуваат контроли на идните вработени на чувствителните работни места според законските можности, како и повремени контроли на вработените и постојано вклучување на вработените во програми за зголемување на свеста за безбедноста и сигурноста³²².

Покрај критериумите и условите за стекнување на статусот овластен економски оператор, со закон се дефинирани сите аспекти на одобрување на статусот, негова важност, како и можностите за негово повлекување или одземање од надлежните царински органи.

4.1.4. Придобивки за овластените економски оператори

Кај критериумите што Европската унија ги наметнува за одобрување на статусот овластен економски оператор може да се забележи дека тие се речиси исти со критериумите и стандардите што Светската царинска организација ги посочува во Рамката на стандарди. Во врска со придобивките и олеснувањата во трговијата што операторите можат да ги користат, Европската унија навела листа со придобивки што е поинаква и е поинаку организирана од придобивките посочени од Светската царинска организација.

Основната предност за овластените економски оператори се однесува на помалиот број физички и документарни контроли како резултат на тоа што овие оператори треба да имаат ниска оценка од системот за анализа на ризиците. Ако системот за анализа на ризикот сепак покаже дека стоката на определен овластен економски оператор треба да се прегледува односно да биде предмет на царинска контрола, контролата треба да му биде најавена однапред пред стоката да пристигне и тој треба да има приоритетен третман при контролата, односно прв да

³²² Commission Regulation (EC) No 1875/2006 of 18 December 2006, *Official Journal of the European Union* L 360, 19.12.2006, p. 71

биде прегледан од царинските служби. Дополнителна предност при спроведувањето контрола на стоката на операторот е тоа што таа може да се изврши на местото што најмногу му одговара на операторот, односно таму каде ќе има најмалку трошоци и најмал застој во трговијата. Овластениот економски оператор може по автоматизам да ги користи сите поедноставени царински постапки, како и да доставува помал број податоци во збирните и декларациите за најава на стоката што пристигнува или го напушта царинското подрачје на Унијата. Овластениот економски оператор може да оствари и поголем број индиректни користи што не се директно поврзани со царинското работење, како што се: помал број кражби и загуби, помал број задоцнети пратки, подобро планирање, подобрена доверба кај клиентите, подобрена заложба од вработените, намален број безбедносни инциденти, намалени трошоци за контрола на добавувачите и подобрена соработка, намалено криминално и вандалско однесување и подобрена безбедност и комуникација меѓу партнерите во синџирот на снабдување³²³.

Во резултатите од пилот-проектот за воведување на концептот овластен економски оператор била наведена уште една предност, што според повеќе економски оператори претставува значителна придобивка за нив. Повеќе економски оператори назначиле дека значително олеснување во трговијата претставува можноста за целосно спроведување на царинската постапка пред стоката да пристигне во земјата³²⁴. На овие барања на деловната заедница царинските власти одговориле дека во тој момент овие барања не биле реални. Според нив, постојните поедноставувања на царинските постапки биле доволни за олеснување на трговијата. Овозможувањето стоката да биде ослободена, односно врз неа да биде спроведена царинската постапка пред нејзиното пристигнување во земјата значи дека збирната декларација со намален број податоци што во моментот се користи како олеснување треба да биде во исто време крајната, односно детаљна, царинска декларација³²⁵.

Според Меѓународната трговска комора, програмата на ЕУ за воведување на концептот овластен економски оператор не нуди доволно придобивки за компаниите. Селектирањето понизок ранг на ризик и помал број контроли не се

³²³ European Commission, *Authorized Economic Operator Guidelines*, European Commission DG TAXUD/ 2006/1450, Brussels, 2007, pp. 14-16

³²⁴ European Commission, *AEO Pilot report*, Customs Security Programme, Brussels, 2006, p. 22

³²⁵ European Commission, *AEO Pilot report*, Customs Security Programme, Brussels, 2006, p. 22

доволни придобивки и олеснувања за високото ниво на безбедност што компаниите се должни да го промовираат и одржуваат. Недоволна придобивка е и намалениот број податоци во декларациите што трговците се должни да ги доставуваат при секоја надворешнотрговска трансакција. Од перспектива на бизнис-секторот, вистински олеснувања за овие компании треба да обезбедат изземање од процесот на доставување поединечни декларации, овозможување „зелен канал“ за компаниите, како и намален број контроли и ревизии на компаниите што се веќе под значителен надзор како што се компаниите за лекови³²⁶.

Стекнувањето на статусот овластен економски оператор треба да ја подобри комуникацијата меѓу деловната заедница и царината преку назначување контакт-лица во рамките на царинските органи кои ќе се грижат за решавање евентуални проблеми и недоразбирања на овластените економски оператори при спроведувањето на царинските постапки. Стекнувањето на статусот овластен економски оператор за компаниите значи дека тие се признати како сигурен и безбеден бизнис-партнер што значи подобрување на нивната репутација и имиџ, а во определена мера подобрување на трговската марка на компанијата³²⁷.

Крајната цел за олеснување на глобалната трговија и подобрување на нејзината безбедност ќе се постигне доколку дојде до заемно признавање на статусот овластен економски оператор одобрен од царинските органи на Европската унија со ист или сличен статус на овластен економски оператор одобрен од трета земја. Заемното признавање на статусот овластен економски оператор треба да овозможи реципрочна полза за двете страни и поголема предвидливост на меѓународната трговија³²⁸.

Од спроведувањето на програмата овластен економски оператор се очекуваат и повеќе предности за царинските органи на Унијата. Ресурсите на царината можат да се насочат кон контрола на пратките што доаѓаат од непознати и недоверливи трговски партнери и на тој начин, може да се оствари поефикасна контрола и откривање криминални дејствија, како и подобра наплата на давачките. Така, ќе се овозможи подобра внатрешна организација на царинските

³²⁶ ICC, *ICC Recommendations on Mutual Recognition of US-EU Trade Partner Programs for Border Security*, Discussion paper, ICC, Paris, 2009, pp. 2-3

³²⁷ European Commission, *Authorized Economic Operator Guidelines*, European Commission DG TAXUD/ 2006/1450, Brussels, 2007, p. 17

³²⁸ European Commission, *Authorized Economic Operator Guidelines*, European Commission DG TAXUD/ 2006/1450, Brussels, 2007, p. 17

служби и подобро искористување на сите ресурси, особено во насока на искористување на капацитетите за совладување на новите предизвици во меѓународната трговија. Примената на овој концепт во практиката се очекува да доведе до намалување на сообраќајните метежи на граничните премини и подобрена соработка меѓу бизнисот и царината³²⁹.

Од почетокот на примената на концептот овластен економски оператор во Европската унија на 1 јануари 2008 година до средината на 2011 година биле издадени 4618 сертификати за ОЕО. Најголем број од сертификатите биле издадени од царинските управи на Германија, Холандија, Франција, Италија и Полска. Приближно 65% од издадените сертификати за овластен економски оператор се однесувале на третиот вид сертификат за ОЕО за царински поедноставувања и за сигурност и безбедност³³⁰.

Од аспект на заемното признавање на статусот овластен економски оператор издадени од различни земји досега е постигнат скроман напредок. Во 2010 година биле склучени седум договори за заемно признавање, од кои Европската унија склучила два, едниот со Норвешка, а вториот со Швајцарија. Во тек се преговорите за вкупно тринаесет договори за заемно признавање на статусите ОЕО. Од преговорите што се водат за заемно признавање Унијата е вклучена во пет: со Андора, Кина, Јапонија, Сан Марино и најважниот, со САД³³¹. Досегашната соработка меѓу царинските управи на Унијата и САД покажала дека методологијата и критериумите што Европската унија ги применува за овластените економски оператори ја овозможуваат и ја поддржуваат безбедноста на меѓународниот синџир на снабдување. Конечната одлука за заемно признавање на статусите меѓу Унијата и САД ќе зависи од спроведувањето на концептот овластен економски оператор во практиката³³². Успехот на преговорите за заемно признавање на програмите овластени економски оператори и зголемувањето на

³²⁹ Faucherand Pierre: Power Point Presentation on "SAFE Trade and AEO in the EU", *The 1st National Conference on SAFE Trade and AEO*, Manila, 2008

³³⁰ Семинар на тема: „САФЕ Рамка на стандарди/ОЕО“, организиран од Регионалниот тренинг центар – Светска царинска организација, Универзитет „Св. Кирил и Методиј“, Економски факултет, Скопје, 17-20.05.2011

³³¹ World Customs Organization, *Compendium of Authorized Economic Operator Programme, Members' AEO programmes/mutual recognition arrangements/agreements*, WCO, Brussels, 2010, p. 39

³³² European Commission, *AEO Pilot report*, Customs Security Programme, Brussels, 2006, p. 19

бројот на склучени договори за заемно признавање треба да овозможи зголемување на безбедноста и олеснување на меѓународната трговија.

4.1.5. Модернизираниот царински закон и олеснувањето на трговијата

Во 2008 година со одлука на Европскиот парламент и на Советот на Европската унија бил донесен Модернизираниот царински закон на Европската унија како одговор на сите предизвици на меѓународната трговска сцена. Новиот закон се очекува целосно да се применува од 1 јануари 2013 година и со тоа треба да го замени постојниот Заеднички царински закон заедно со сите амандмани и измени. Постојат повеќе причини поради кои бил донесен Модернизираниот царински закон на Унијата. Причините за донесувањето на Модернизираниот царински закон можат да се поделат на меѓународни, причини што произлегуваат од потребите на Унијата и причини што произлегуваат од потребите за царинската администрација.

Меѓународните причини за модернизација на царинското законодавство на Унијата произлегуваат од порастот на меѓународната трговска размена и развојот на процесот на глобализацијата, како и потребите за олеснување на трговијата и за зголемување на безбедноста и сигурноста на трговијата.

Измените на постојниот царински закон биле неопходни и за исполнување на целите на Лисабонската стратегија за поттикнување економски раст и отворање нови работни места, како и за подобра регулација и воведување на концептот електронска влада во рамките на Европската унија³³³.

Потребата за модернизација на царинското законодавство е предизвикана и од бројни причини што произлегуваат од царинското работење, како што се: изменетата улога на царинските служби, потребата за одржување рамнотежа меѓу олеснувањето на трговијата и безбедноста, воспоставувањето партнерски однос меѓу царината и економските оператори, овозможувањето еднаков и униформен царински третман, елиминирањето на хартиените документи и воведувањето бесхартиено царинско окружување за царинската служба и за сите учесници во

³³³ Ilie Jaroslav, презентација на тема: *Customs within EU in accordance with MCC and new strategies beyond 2013*, Универзитет „Св. Кирил и Методиј“, Економски факултет - Скопје, 2010

царинската постапка со што треба да се постигне намалување на трошоците³³⁴. Со оглед на тоа што постојниот царински закон не бил во можност да одговори на сите предизвици на современиот трговски систем бил донесен Модернизираниот царински закон на Унијата.

Воведувањето на Модернизираниот царински закон е во согласност со Иницијативата на Европската унија за електронска царина во насока на создавање електронско царинско окружување и поедноставување и забрзување на царинските постапки. Преку поврзувањето на компјутерските системи на царинските управи треба да се остварат придобивки и за царината и за бизнис-заедницата. Главните промени што се воведуваат со Модернизираниот царински закон се: рационализација на правната рамка за царински процедури и намалување на бројот на царински процедури, поголема стандардизација на царинските правила и на нивното спроведување, поедноставување на царинските процедури преку овозможување „централизираното царинење“, компјутеризација на царинските декларации и на размената на податоци и информации, интероперабилност на националните царински компјутерски системи и понуда нови олеснувања за операторите, како што се „самооценувањето“, „едношалтерскиот систем“ и „контролата со едно застанување“³³⁵.

Воведувањето задолжително електронско поднесување на царинските декларации и на сите придружни документи како правило е основната измена што се предвидува со новиот царински закон. Врз основа на ова треба да се постигне целосна интероперабилност на компјутерските системи меѓу националните царински органи и олеснета размена на податоци и информации.

Друга значајна измена со Модернизираниот царински закон во насока на олеснување на трговијата е воведување на можноста за „централизирано царинење“. Централизираното царинење е можност што на определени авторизирани економски оператори им овозможува да ги доставуваат електронските царински декларации во царинската служба каде што е нивното седиште, без оглед на тоа каде, односно кај која царинска служба, стоката излегува или влегува во царинското подрачје³³⁶. Со централизираното царинење,

³³⁴ Ilie Jaroslav, презентација на тема: *Customs within EU in accordance with MCC and new strategies beyond 2013*, Универзитет „Св. Кирил и Методиј“, Економски факултет - Скопје, 2010

³³⁵ [http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/procedural_aspects_general.....\(13.01.2012\)](http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/procedural_aspects_general.....(13.01.2012))

³³⁶ [http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/procedural_aspect/general/centralized_clearance....\(20.04.2010\)](http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/procedural_aspect/general/centralized_clearance....(20.04.2010))

всушност, се врши поделба на надлежностите меѓу царинските служби. Царинската служба каде стоката влегува или излегува од царинското подрачје е одговорна за спроведување безбедносна и сигурносна проверка на стоката пред таа да биде пропуштена во промет. Оваа царинска служба може да се нарече „гранична служба“. Царинската служба каде се поднесува царинската декларација е одговорна за другите формалности поврзани со наплатата на царината, даноците, другите давачки или мерките на трговската политика под кои потпаѓа стоката што се увезува или извезува. Оваа царинска служба се нарекува „внатрешна служба“³³⁷.

Со Модернизираниот царински закон се предвидува и можноста за „самооценување“ или „самоцаринење“. Ова значи дека овластените економски оператори можат самите да спроведуваат определени царински формалности или контроли што вообичаено ги спроведуваат царинските органи. На овој начин, се очекува целосна промена на класичното царинско работење и контрола на стоката во спроведување инспекции по завршување на процесот на царинење. Примената на „самооценувањето“ и „самоцаринењето“ може да ги постави основите за спроведување системски базирани контроли од царината, наместо контроли базирани на одделните трансакции, односно контроли по царински декларации. Ова значи контрола на внатрешните стандарди и системи на компаниите за начинот на кој ги пресметуваат и плаќаат давачките, односно како и дали ги почитуваат царинските правила и прописи³³⁸.

Последната значајна измена што се предвидува со Модернизираниот царински закон се однесува на воведувањето на концептот „едношалтерски систем“ (single window) и „контролата со едно застанување“ (one-stop-shop). Со примената на концептот „едношалтерски систем“ на учесниците во трговијата им се овозможува електронско доставување на сите потребни информации и документи за спроведување постапки на увоз, извоз или транзит на едно место, без оглед на тоа што тие може да се потребни и наменети за различни државни служби или агенции. Доколку пак, е потребно да се изврши контрола и физички преглед врз стоката за различни цели (царински, фитосанитарни, ветеринарни и

³³⁷ Ilie Jaroslav, презентација на тема: *Customs within EU in accordance with MCC and new strategies beyond 2013*, Универзитет „Св. Кирил и Методиј“, Економски факултет - Скопје, 2010

³³⁸ Regulation (EC) No 450/2008 of the European Parliament and the Council of 23 April 2008 laying down the Community Customs Code (Modernized Customs Code), *Official Journal of the European Union*, EC, 2008, pp. 39-40

сл.), тие треба да се направат во исто време и на исто место, односно „контрола со едно застанување“³³⁹.

Составен дел на Модернизициониот царински закон на Унијата е и концептот овластен економски оператор. Одредбите за негово воведување се поистоветуваат со безбедносните амандмани на Заедничкиот царински закон донесени во 2005 година, особено за критериумите за стекнување на статусот и одредбите за негова примена во практиката. Направена е промена во видовите одобренија за овластени економски оператори и наместо постојните три, со новиот царински закон треба да има два типа авторизации: еден за поедноставување на царинската постапка и друг за безбедност и сигурност. Една компанија може во исто време да ги поседува и двата типа сертификати³⁴⁰.

Голема промена што е направена на ова подрачје со Модернизициониот царински закон е важноста на одобрението и признатиот статус за овластените економски оператори во целото царинско подрачје на Унијата, односно од царинските органи на сите земји-членки³⁴¹. Во споредба со постоечкиот закон, проширувањето на важноста на одобрението претставува значително олеснување за операторите, бидејќи до сега важноста на одобренијата беше ограничена на територијата на земјата-членка каде тоа беше издадено.

Воведените „безбедносни“ измени во Заедничкиот царински закон и промените што се предвидуваат со Модернизициониот царински закон покажуваат дека Европската унија настојува во целост да одговори на предизвиците на современиот мултилатерален трговски систем и да ги преземе неопходните мерки за обезбедување на меѓународниот синџир на снабдување со истовремено олеснување на легитимната трговија. До денес не постојат достапни истражувања и студии за тоа дали воведените измени во европското царинско законодавство навистина влијаеле врз олеснувањето на трговијата или, пак спротивно, претставувале дополнителен товар за претставниците на деловната заедница во исполнувањето на сложените услови и критериуми. Сепак, променетата улога на

³³⁹ Ilie Jaroslav, презентација на тема: *Customs within EU in accordance with MCC and new strategies beyond 2013*, Универзитет „Св. Кирил и Методиј“, Економски факултет - Скопје, 2010

³⁴⁰ Regulation (EC) No 450/2008 of the European Parliament and the Council of 23 April 2008 laying down the Community Customs Code (Modernized Customs Code), *Official Journal of the European Union*, EC, 2008, p. 12

³⁴¹ Regulation (EC) No 450/2008 of the European Parliament and the Council of 23 April 2008 laying down the Community Customs Code (Modernized Customs Code), *Official Journal of the European Union*, EC, 2008, p. 12

царинските служби во светот и развојот на информатичката технологија и олеснувањата што таа ги овозможува во секојдневното комуницирање претставуваат предизвици што не смеат да се занемарат и да не се искористат во насока на олеснување на меѓународната трговија. Овозможувањето безбедност на меѓународниот синџир на снабдување претставува дополнителен поттик за преземање поревносни мерки во идентификација доверливи и сигурни деловни партнери и воспоставување партнерски односи меѓу царината и претставниците на деловната заедница.

4.2. Европската унија како регионален трговски блок и олеснувањето на трговијата

Европската унија е најголемиот регионален трговски блок во светот. Со население од околу 500 милиони жители, 27 национални царински администрации се одговорни за спроведување на Заедничкиот царински закон. Во 2007 година во Унијата биле обработени 183 милиони царински декларации или 5,5 декларации во една секунда. Годишно се проверуваат 1545 милиони тони стока пристигната по морски пат и 11,7 милиони тони стока пристигната по воздушен пат³⁴².

Важноста на подрачјето за олеснување на трговијата во рамките на Европската унија била идентификувана кон крајот на осумдесеттите години кога се преземале последните напори за воспоставување на единствениот европски пазар. При преземањето мерки за отстранување на нецаринските бариери се појавиле повеќе потешкотии. Неколку анализи и извештаи што биле направени во тој период го идентификувале постоењето трансакциски трговски трошоци и нивното влијание врз трговијата.

Во раните осумдесетти години, Националниот комитет за олеснување на трговијата на Шведска или т.н. ПРО комитет – СВЕПРО спровел студија за документациските трошоци во трговијата со стоките. Студијата не била објавена во целост, но резултатите од истражувањето биле објавени и прикажани. Нивното мерење покажало дека трошоците за подготовка на документите и процедурите изнесуваат 4% од вредноста на стоката при спроведување на увозот и

³⁴² [http://ec.customs.eu/taxation_customs/customs/policy_issues/customs_.....\(пристапено](http://ec.customs.eu/taxation_customs/customs/policy_issues/customs_.....(пристапено) на 11.04.2012)

дополнителни 4% за спроведување на извозот во другата земја, што значи вкупно 8% од вредноста на стоката при спроведување на целата трговија³⁴³.

При подготовката на познатиот Извештај на Чечини за мерење на придобивките од функционирањето на единствениот европски пазар, биле спроведени мерења што покажале постоење директни и индиректни трошоци поврзани со процесот на тргување. Директните трансакциски трошоци што биле идентификувани биле поврзани со разликите што постоеле меѓу европските земји за спроведување на процесот на царинење. Трошоците што биле согледани при процесот на царинењето се однесувале на разликите во административните трошоци за вработените и за примената на компјутерите, како и различни надомести за посредниците и шпедитерите кои го спроведувале царинењето. Истражувањето покажало дека овие директни трансакциски трошоци изнесувале 0,7 - 0,8% од вредноста на увозот и исто толку од вредноста на извозот или 1,5% од вкупната вредноста на меѓусебната трговија³⁴⁴.

Во Извештајот биле идентификувани дополнителни трошоци во износ од 1-3% од вредноста на стоката како резултат на загубени можности за бизнис или т.н. индиректни трошоци во трговијата. Според авторите на овој извештај со интеграцијата на заедничкиот европски пазар се претпоставувало да се оствари заштеда во буџетот од 500 – 1000 милиони еки како резултат на заштедите во кадровски ресурси и опрема при спроведување на контролите во меѓусебната трговија³⁴⁵.

Друг извештај што бил спроведен од Европската комисија во 1989 година извршил проценка на трошоците за подготовка на документацијата при тргување на износ од 3,5 до 7% од вредноста на стоката. Доколку пак на овие износи се додадат грешки во пресметките, трошоците се зголемуваат на 10 до 15% од вредноста³⁴⁶.

Овие студии покажуваат дека во Европската унија уште одамна биле идентификувани трансакциските трошоци и било согледано нивното влијание и значење за трговијата и за зајакнување на економската интеграција меѓу земјите-членки. Во насока на отстранување на сите административни бариери во трговијата меѓу европските земји биле преземани мерки за зголемување на

³⁴³ OECD, *Business Benefits of Trade Facilitation*, OECD, Paris, 2002, p. 13

³⁴⁴ OECD, *Business Benefits of Trade Facilitation*, OECD, Paris, 2002, p. 13

³⁴⁵ OECD, *Business Benefits of Trade Facilitation*, OECD, Paris, 2002, pp. 15-21

³⁴⁶ OECD, *Business Benefits of Trade Facilitation*, OECD, Paris, 2002, p. 13

ефикасноста на националните царински администрации, зголемена примена на информациските и комуникациските технологии и современата опрема за спроведување на контролата, како и разни мерки за усогласување и хармонизација на царинските постапки.

4.2.1. Дали Европската унија е вистинска царинска унија од аспект на олеснувањето на трговијата?

Создавањето царинска унија во теоријата за регионални економски интеграции подразбира потпишување преференцијален трговски договор меѓу повеќе национални економии со што меѓу земјите-потписнички се отстрануваат пречките во трговијата со стоки, а кон земјите што не се потписнички на договорите се применуваат подеднакви бариери во трговијата. Ова значи дека меѓу потписничките на договорите трговијата со стоки се одвива слободно и без примена на царини и земјите создаваат заедничка надворешнотрговска политика за регулирање на трговијата со земјите што не се потписнички.

За оваа цел, во рамките на Европската унија Заедничкиот царински закон претставува основата на царинското законодавство за примена на соодветни давачки и спроведување на процедурите на стоката што се увезува во Унијата. Согласно Единствениот царински закон и Договорот за основање на Европската унија, надворешнотрговската политика на земјите-членки се базира на заедничката царина (common external tariff) применлива на увозот од трети земји и на соработката меѓу националните царински администрации во врска со прашања од областа на царинското работење.

Покрај Единствениот царински закон, во земјите-членки на Унијата и други закони имаат влијание врз спроведување на царинските процедури³⁴⁷. Во практиката повеќе земји-членки на Унијата, покрај единствениот царински закон, донеле национални царински прописи за регулирање одредени области на царинското работење што не се хармонизирани на ниво на Унијата, како што се: организацијата на царинските управи, спроведувањето и наплатата на царинските

³⁴⁷ Erskine Daniel H.: "The U.S.-EC Dispute Over Customs Matters: Trade Facilitation, Customs Unions, and the Meaning of WTO Obligations" in *Florida Journal of International Law*, Vol. 18, No. 2, USA, 2006, pp. 436-437

давачки и казни и начинот на размена на информациите меѓу одделните царинските управи³⁴⁸.

Врз основа на одредбите на Единствениот царински закон, секоја стока што влегува на царинското подрачје на Унијата мора да биде класифицирана врз основа на интегрираната царинска тарифа на ЕУ позната под кратенката ТАРИК (TARIC)³⁴⁹. Согласно класификацијата на стоката се определува царинската давачка на која треба да подлежи стоката или ослободувањето од царинска давачка според заедничката царинска тарифа. Во зависност од распоредувањето на стоката според ТАРИК се определува дали стоката подлежи на издавање Задолжителна царинска информација. Исто така, при увоз на стоката во која било членка на Унијата потребно е да се достави единствениот административен документ (Single Administrative Document – SAD) за да може да се поднесе формалната царинска декларација до царинската администрација и да се определи соодветната царинска давачка за стоката³⁵⁰.

Воведување на единствениот административен документ во рамките на Европската унија било направено во 1988 година врз основа на препораките и Образецот на ОН за трговски документи. Воведувањето на овој документ било прва од мерките што земјите-членки ја презеле за отстранување на сè уште постоечките физички бариери кон патот на создавањето единствен европски пазар. Со овој документ се замениле повеќе од 150 различни форми документи што националните царински администрации ги користеле за увозот, извозот и транзитот на стоките внатре во интеграцијата³⁵¹.

Со помош на единствениот административен документ во периодот меѓу 1988 година до основањето на единствениот европски пазар во 1993 година била овозможена слободната размена на стоките меѓу земјите-членки на Унијата. По 1993 година и воспоставувањето единствен европски пазар, сите форми на внатрешна контрола на стоката биле укинати, а единствениот административен

³⁴⁸ Ветеровски Златко: „Модернизициониот царински закон на Европската унија и предизвиците на македонската економија“, магистерска теза, Универзитет „Св. Кирил и Методиј“, Економски факултет – Скопје, 2009, стр. 43

³⁴⁹ Erskine Daniel H.: “The U.S.-EC Dispute Over Customs Matters: Trade Facilitation, Customs Unions, and the Meaning of WTO Obligations” in *Florida Journal of International Law*, Vol. 18, No. 2, USA, 2006, p. 439

³⁵⁰ Erskine Daniel H.: “The U.S.-EC Dispute Over Customs Matters: Trade Facilitation, Customs Unions, and the Meaning of WTO Obligations” in *Florida Journal of International Law*, Vol. 18, No. 2, USA, 2006, pp. 440-441

³⁵¹ Sengupta Nirmal, *The Economics of Trade Facilitation*, Oxford University Press, New Delhi, 2007, p. 61

документ продолжил да се користи при увозот на стока од трети земји во подрачјето на Унијата³⁵².

Примената на единствениот административен документ во Европската унија се споменува како еден од успешните примери за олеснување на трговијата. Овој инструмент овозможил хармонизација и стандардизација на трговските документи што претставува едно од важните подрачја за олеснување на трговијата како составен елемент за подобрување на членот 8 на ГАТТ во рамките на Доха-агендата. Британскиот совет за поедноставување на меѓународната трговија (СИТПРО) пресметал дека примената на усогласената документација според Образецот на ОН за трговски документи овозможила заштеди во Велика Британија до 50% за документацијата или повеќе од 10 милиони фунти годишно во првите десет години од примената³⁵³.

Покрај поедноставувањата и заштедите што биле овозможени со примената на единствениот административен документ, во рамките на Европската унија биле забележани повеќе проблеми и неусогласености во примената на царинското законодавство. Како резултат на ова во рамките на Светската трговска организација биле покренати неколку спорови од повеќе земји за неконзистентноста во примената на европското царинско законодавство од земјите-членки на Унијата.

Прв проблем што бил забележан било несоодветното користење на интегрираната царинска тарифа – ТАРИК од земјите-членки. Неконзистентната примена на ТАРИК довела до контрадикторно распоредување на стоката што се увезува во одредени случаи. Во зависност од распоредувањето на стоката од одделната национална царинска администрација се случувало за иста стока при увоз во Унијата да се плати различна царинска давачка. Дополнителен трошок за увозниците претставувала и постапката за дополнително утврдување на вистинското распоредување на стоката во царинската тарифа³⁵⁴. Некои истражувања што биле направени во Велика Британија покажале дека увозниците во Европската унија вршеле пренасочување на увозот кон европските

³⁵² Sengupta Nirmal, *The Economics of Trade Facilitation*, Oxford University Press, New Delhi, 2007, p. 61

³⁵³ Sengupta Nirmal, *The Economics of Trade Facilitation*, Oxford University Press, New Delhi, 2007, p. 68

³⁵⁴ Erskine Daniel H.: "The U.S.-EC Dispute Over Customs Matters: Trade Facilitation, Customs Unions, and the Meaning of WTO Obligations" in *Florida Journal of International Law*, Vol. 18, No. 2, USA, 2006, p. 445

пристаништа каде спроведувањето на царинските процедури се сметало за полесно и со помалку трошоци³⁵⁵.

Соединетите Американски Држави биле најгласни во забелешките за неконзистентната примена на европското царинско законодавство и укажувале дека националните царински власти во Унијата имаат голема слобода во примената на Заедничката царинска тарифа. Таа слобода резултирала со примена на различни процедури при увоз на стоки, при определувањето царинска вредност, при распоредувањето на стоките, при определувањето царински казни и прекршоци, при примената различни сертификати за потекло на стоките, при примената различни критериуми за физички преглед на стоката, при примената различни процедури за дозволи за увоз на производи за храна и при примената различни процедури за спроведување на експресните пратки³⁵⁶. САД особено укажувале на постоењето различни процедури на жалба на царинските одлуки во одделните земји-членки. Во случај на жалба на одлуката на царинските органи било потребно да се искористат сите расположливи мерки на правниот систем на одделната национална економија, а дури потоа можело да се спроведе жалбена постапка на ниво на Унијата. Оваа процедура значително ја одолговлекува конечната одлука за решавање на конкретниот царински проблем³⁵⁷.

Во основа, САД и други земји што покренале спор против Европската унија за неконзистентноста на примената на царинското законодавство, реагирале на несоодветната примена на членот 10 и на членот 24 на ГАТТ³⁵⁸. Согласно членот 10 земјите-членки на СТО треба еднообразно, непристрасно и разумно да ги применуваат сите трговски прописи, а според членот 24 при создавањето царинска унија земјите-членки треба да применуваат значително иста трговска политика кон земјите што не се членки на царинската унија. Без оглед на очигледната неконзистентност во примената на царинското законодавство во рамките на Унијата, таа постојано укажувала дека не постои никаква обврска ниту

³⁵⁵ EUROPRO: *A Paperless Trade and Customs Environment in Europe: Turning Vision into Reality*, EUROPRO Secretariat, London, 2004, p. 4

³⁵⁶ Erskine Daniel H.: "The U.S.-EC Dispute Over Customs Matters: Trade Facilitation, Customs Unions, and the Meaning of WTO Obligations" in *Florida Journal of International Law*, Vol. 18, No. 2, USA, 2006, p. 426

³⁵⁷ Erskine Daniel H.: "The U.S.-EC Dispute Over Customs Matters: Trade Facilitation, Customs Unions, and the Meaning of WTO Obligations" in *Florida Journal of International Law*, Vol. 18, No. 2, USA, 2006, p. 426

³⁵⁸ Erskine Daniel H.: "The U.S.-EC Dispute Over Customs Matters: Trade Facilitation, Customs Unions, and the Meaning of WTO Obligations" in *Florida Journal of International Law*, Vol. 18, No. 2, USA, 2006, p. 425

според правилата на Светската трговска организација за усогласување на националните правни системи меѓу земјите-членки или обврска за создавање централна царинска администрација³⁵⁹. Неконзистентната примена на царинското законодавство во рамките на Европската унија останува да се решава со зајакнување на мерките за олеснување на трговијата и со евентуално склучување мултилатерален договор за олеснување на трговијата и разјаснување на проблемите со кои се судруваат царинските униии при спроведувањето на царинското законодавство во практиката³⁶⁰. Во оваа насока треба да се зајакне влијанието и улогата на Европската комисија заедно со националните земји-членки, ПРО-комитетите и претставниците на деловната заедница за примена на мерките за олеснување на трговијата и за вистинската интеграција на царинската унија³⁶¹.

Прашањата и проблемите што произлегуваат од неконзистентната примена на европското царинско законодавство упатуваат на проблемот и согледувањето дали Европската унија е вистинска царинска унија, односно дали земјите-членки применуваат иста надворешнотрговска политика кон трети земји. Очигледно е дека покрај заедничката царинска стапка, земјите-членки на Унијата спроведуваат неконзистентна примена на некои царински одредби во практиката што делува како спроведување различна надворешнотрговска политика кон трети земји. Дополнителни аспекти што треба да се земат предвид при одговарањето на ова прашање или дилема се разликите во трговските процедури што се применуваат од одделните земји-членки на Европската унија.

Трговските процедури се однесуваат на постапките што се применуваат во процесот на царинење и на документациските барања на кои се изложени стоките при премин на националните граници меѓу земјите. Царинските постапки се однесуваат на примената на информатичката технологија, примената на современи скенери и опрема, примената на техниките за управување со ризикот, степенот на доверба во увозните и извозните фирми, способноста и обученоста на

³⁵⁹ Erskine Daniel H.: "The U.S.-EC Dispute Over Customs Matters: Trade Facilitation, Customs Unions, and the Meaning of WTO Obligations" in *Florida Journal of International Law*, Vol. 18, No. 2, USA, 2006, p. 429

³⁶⁰ Erskine Daniel H.: "The U.S.-EC Dispute Over Customs Matters: Trade Facilitation, Customs Unions, and the Meaning of WTO Obligations" in *Florida Journal of International Law*, Vol. 18, No. 2, USA, 2006, p. 484

³⁶¹ EUROPRO: *A Paperless Trade and Customs Environment in Europe: Turning Vision into Reality*, EUROPRO Secretariat, London, 2004, pp. 11-12

царинскиот персонал, бирократијата и степенот на корупцијата. Документациските барања се однесуваат на барањата на сертификати за потекло, сертификати за осигурување, сертификати за сообразност со техничките стандарди и разни декларации на превозниците³⁶².

Во основа трговските процедури и нивната сложеност влијаат врз олеснување или отежнување на процесот на царинењето и на трговијата. Сложените и бавни трговски процедури значат одолговлекување на царинењето и наметнување дополнителни трошоци за трговците. Брзите и лесните трговски процедури значат забрзување на трговијата и намалување на трошоците што се поврзани со неа. Согледувањето на влијанието на трговските процедури врз трговијата во досегашните истражувања се мери со бројот на документи потребни за спроведување на стоката, бројот на потписи потребни за спроведување на постапката, бројот на денови поминати на граничните премини и сл.

Основен показател што е применет за согледување на усогласеноста на трговските процедури меѓу земјите-членки на Европската унија е бројот на денови поминати на граница потребни за спроведување процедура на увоз во секоја од 27-те земји-членки на Унијата. Овие мерења на деновите поминати на граница ги прави Светската банка во познатите извештаи за Вршење бизнис (Doing Business), а потоа нив ги користат истражувачите за согледување разни законитости во оваа област.

Врз основа на податоците прикажани во табелата 4.1. може да се забележи дека за увоз на иста стока во 26-те земји-членки на Унијата, со исклучок на Малта за која нема податоци, потребни се различен број денови за комплетирање на целокупната процедура. Ова зборува дека се применуваат различни трговски процедури во одделните национални економии. Во Кипар, Данска и Естонија се потребни само 5 дена за да се спроведе увозот, а дури петпати повеќе или 25 дена се потребни за да се увезе истата стока во Грција, Полска и Република Словачка. Може да се забележи дека новите членки на Унијата што влегоа во 2004 и 2007 година се најнеефикасни на подрачјето на трговските процедури, а старите членки на Унијата се во групата најефикасни на ова подрачје. Исклучоци од ова правило

³⁶² Bourdet Yves and Persson Maria: "Completing the EU Customs Union. The Effects of Trade Procedure Harmonization", IFN Working Paper No. 848, Research Institute of Industrial Economics, Stockholm, Sweden, 2010, p. 3

се Кипар и Естонија од новите членки и Португалија, Италија и Грција од старите земји-членки.

Табела 4.1. Трговските процедури како увозна бариера во Европската унија

Земја	Бр. на денови за увозни формалности	Царински еквивалент на времето за увоз	Просечна применета цар. стапка во 2001
Кипар	5	-	-
Данска	5	1.4	2.4
Естонија	5	3.8	0.8
Луксембург	6	-	-
Холандија	6	1.9	2.1
Шведска	6	1.4	2.1
Германија	7	2.2	1.8
Австрија	8	5.0	1.8
Финска	8	1.8	1.9
Велика Британија	8	4.6	2.7
Белгија	9	2.3	3.0
Шпанија	10	4.1	2.4
Франција	11	4.6	1.8
Литванија	11	5.9	0.8
Ирска	12	5.4	1.5
Латвија	12	8.0	1.9
Романија	13	4.1	6.3
Португалија	15	4.3	4.2
Унгарија	17	7.2	2.8
Италија	18	13.1	2.0
Чешка Република	20	7.8	3.9
Бугарија	21	9.6	7.7
Словенија	21	8.2	10.2
Грција	25	5.6	2.2
Полска	25	6.3	3.3
Република Словачка	25	5.6	3.1
Просек	13	5.2	3.2
Минимум	5	1.4	0.8
Максимум	25	13.1	10.2

Извор: Bourdet Yves and Persson Maria: "Completing the EU Customs Union. The Effects of Trade Procedure Harmonization", IFN Working Paper No. 848, Research Institute of Industrial Economics, Stockholm, Sweden, 2010, p. 5

Податоците во табелата 4.1. ги покажуваат и царинските еквиваленти пресметани според времето потребно да се увезе стоката. Може да се забележи дека за повеќето земји-членки на Европската унија, царинските еквиваленти на времето потребно за увоз се поголеми од просечната применета царинска стапка.

Ова значи дека трговските процедури претставуваат значителна бариера во трговијата што кај поголем број земји е поголема и од применетата царинска стапка. Дополнителен проблем кај влијанието на трговските процедури врз трговијата претставува проблемот што не постои усогласеност меѓу трговските процедури кај одделните европски земји.

Истражувањето што било направено за согледување на влијанието на трговските процедури на земјите-членки на Унијата врз трговијата покажало дека постои значајна статистичка зависност на овие две варијабли. Доколку дојде до усогласеност на трговските процедури меѓу земјите-членки на нивото на најефикасните европски земји, односно доколку во сите европски земји процедурата на увоз се сведе на 5 дена, може да се постигне раст на увозот во Европската унија од трети земји во износ од 20%³⁶³. Ова ги потврдува повеќе пати покажаните зависности меѓу времето потребно за тргување и обемот трговија што може да се реализира со намалување на времето. Ова истражување има посебно значење поради тоа што покажува дека влијанието на трговските процедури и на времето врз трговијата е уште поголемо ако се постигне целосна хармонизација и комплетирање на европската царинска унија.

Прикажаните податоци за неконзистентноста во примената на европското царинско законодавство и разликите во трговските процедури меѓу одделните земји-членки на Унијата говорат дека Европската унија не претставува комплетна царинска унија, барем не на подрачјето за олеснување на трговијата. Од аспект на постигнување комплетна царинска унија очигледно е дека е потребно да се постигне целосна хармонизација на трговските процедури што сè уште се во надлежност на одделните земји-членки. Хармонизацијата на трговските процедури е можна со пренесување на одговорноста за спроведување и контрола на ова подрачје од земјите-членки на Европската комисија³⁶⁴.

Од аспект на олеснување на трговските процедури и намалување на можните бариери во размената што произлегуваат од примената на европското царинско законодавство очигледно е дека е потребно постојано преземање мерки за олеснување на трговските процедури и трговијата, воопшто. Земјите што се

³⁶³ Bourdet Yves and Persson Maria: "Completing the EU Customs Union. The Effects of Trade Procedure Harmonization", IFN Working Paper No. 848, Research Institute of Industrial Economics, Stockholm, Sweden, 2010, p. 13

³⁶⁴ Bourdet Yves and Persson Maria: "Completing the EU Customs Union. The Effects of Trade Procedure Harmonization", IFN Working Paper No. 848, Research Institute of Industrial Economics, Stockholm, Sweden, 2010, p. 13

најнапредни во оваа сфера имаат поефикасни трговски процедури и влегуваат во најефикасните земји за спроведување на трговијата. Во земјите што немаат преземено реформи за модернизација и зголемување на ефикасноста на царинските администрации процедурите на тргување се спори и тие се карактеризираат како најнеефикасни земји за трговија. Ова може да доведе до пренасочување на трговијата во рамките на Унијата од помалку ефикасните кон поефикасните трговски партнери. Мерките за олеснување на трговијата можат да помогнат во олеснување и забрзување на трговските процедури и зголемување на трговијата, воопшто.

4.2.2. Олеснување на трговијата во надворешнотрговската политика на Европската унија

Централен елемент на надворешнотрговската политика на Европската унија претставува потпишувањето преференцијални трговски договори за овозможување олеснет третман во трговијата со различни трговски партнери. Низ историјата Европската унија потпишувала разни преференцијални трговски договори со овозможување различни степени олеснување на размената за различни групации трговски партнери. Некои од договорите на трговските партнери им овозможиле да станат полноправни членки на Унијата. Асоцијативните договори што Европската унија ги склучувала со земјите од Централна и Источна Европа во почетокот на 90-те години им овозможила на овие земји да станат полноправни членки на Унијата. Осум од земјите на Централна и Источна Европа станале полноправни членки на Унијата во 2004 година, а две земји од територијата на Југоисточна Европа (Романија и Бугарија) станале членки во 2007 година. Другите земји од Југоисточна Европа се очекува да станат полноправни членки, а од нив Хрватска, Македонија, Турција, Албанија и Србија имаат кандидатски статус.

Преференцијалните трговски договори што Унијата ги склучувала со другите региони во основа значеле обезбедување нерепроцитетен или реципроцитетен повластен третман во меѓусебната трговска размена. Со овие договори била договорена либерализација на трговијата со индустриски стоки, многу мала либерализација на трговијата со земјоделските производи, во некои од договорите била опфатена и либерализацијата со услугите, а за подрачјето на

олеснување на трговијата најчесто биле договорани општи одредби. Детални одредби за регулирање на царинските процедури и некои други мерки за олеснување на трговијата има само во Договорите за економско партнерство (ЕПА) што Европската унија ги склучува со земјите од регионот на Африка, Карибите и Пацификот³⁶⁵.

Олеснувањето на трговијата и новите земји-членки на Европската унија

За новите членки на Европската унија и за земјите со кандидатски статуси се очекуваат позитивни ефекти од преземањето мерки за олеснување на трговијата. За согледување на влијанието на мерките за олеснување на трговијата врз зголемувањето на трговската интеграција меѓу новите земји-членки и земјите со кандидатски статус направени се скромни број истражувања во кои ефикасноста на мерките за олеснување на трговијата се мери според четири индикатори за олеснување на трговијата: ефикасност на пристаништата (морските пристаништа и аеродромите), царински постапки и ефикасност (скриени увозни бариери и коруптивни активности), регулаторна политика (транспарентност на владините политики и контрола на корупцијата) и информатичко технолошка инфраструктура (брзината и трошоците за пристап до интернет и влијанието на интернетот врз бизнисот)³⁶⁶.

Поради недостапноста на податоци за сите нови членки, а особено за земјите со кандидатски статуси, во анализите се правени споредби и согледувања за влијанието на четирите индикатори за олеснување на трговијата кај единаесет земји: Чешка, Естонија, Унгарија, Латвија, Литванија, Полска, Словачка и Словенија како нови членки што пристапиле во Унијата во 2004 година и Бугарија и Романија како помалку развиени земји и Турција како земја со кандидатски статус³⁶⁷.

Истражувањето за ефикасноста на четирите индикатори за олеснување на трговијата покажало дека кај старите членки на Европската унија (ЕУ-15) постои

³⁶⁵ UNCTAD: *Trade Facilitation in Regional Trade Agreements*, United Nations, New York and Geneva, 2011, p. 5

³⁶⁶ Wilson John S., Xubei Luo and Broadman Harry G.: "Entering the Union: European Accession and Capacity-Building Priorities", World Bank Policy Research Working Paper 3832, The World Bank, Washington D.C., 2006, pp. 28-29

³⁶⁷ Wilson John S., Xubei Luo and Broadman Harry G.: "European Accession and the Trade Facilitation Agenda" in *Journal of International Commerce, Economics and Policy*, Vol. 1, No. 2, World Scientific Publishing Company, Washington D.C., 2010, p. 233

просечно добро ниво на ефикасноста на олеснување на трговијата со највисока ефикасност измерена за индикаторот царински постапки и ефикасност. Новите членки на Унијата што пристапиле во 2004 година се помалку развиени според сите четири индикатори за олеснување на трговијата и заостануваат во споредба со старите членки на Европската унија (ЕУ-15). Кај помалку развиените земји и земјите кандидати е измерен најнизок степен на развој и заостанување на индикаторите за олеснување на трговијата со најнеефикасен измерен индикатор за царински постапки и ефикасност во износ од 58% од нивото на ЕУ-15³⁶⁸.

Резултатите што се добиени со поставувањето гравитациски модел за согледување на ефектите од подобрување на индикаторите за олеснување на трговијата кај новите членки и кај земјите-кандидати за членство на ниво на 50% од просекот на ЕУ-15 покажуваат дека овие земји треба да остварат големи придобивки врз порастот на трговијата. Ако три од четирите индикатори за олеснување на трговијата: ефикасност на пристаништата, регулаторна политика и информатичко технолошка инфраструктура се подобрат на ниво од половина од просекот на ЕУ-15 земјите треба да очекуваат поголеми позитивни ефекти врз извозот отколку врз увозот. Околу 70% од позитивните ефекти врз трговијата и зголемената интеграција со старите членки на Унијата ќе произлезат од зголемената извозна активност. Најголеми апсолутни износи добивки што се очекуваат од подобрување на индикаторите на половина од просекот на ЕУ-15 се 49 милијарди американски долари од зголемување на ефикасноста на пристаништата и 62 милијарди американски долари од подобрување на информатичко технолошката инфраструктура³⁶⁹.

Понатамошните анализи од поставениот модел покажуваат дека од олеснувањето на трговијата позитивни ефекти не остваруваат само земјите што ги применуваат мерките туку и нивните трговски партнери. Колку е поголем степенот на економската и трговската интеграција меѓу земјите толку е очекувано да бидат поголеми позитивните ефекти за двата трговски партнера од преземањето мерки за олеснување на трговијата. Така, за сите земји: старите

³⁶⁸ Wilson John S., Xubei Luo and Broadman Harry G.: "European Accession and the Trade Facilitation Agenda" in *Journal of International Commerce, Economics and Policy*, Vol. 1, No. 2, World Scientific Publishing Company, Washington D.C., 2010, pp. 233-234

³⁶⁹ Wilson John S., Xubei Luo and Broadman Harry G.: "European Accession and the Trade Facilitation Agenda" in *Journal of International Commerce, Economics and Policy*, Vol. 1, No. 2, World Scientific Publishing Company, Washington D.C., 2010, p. 239

членки, новите членки и земјите-кандидатки за влез во ЕУ, доколку дојде до подобрување на сите четири индикатори за олеснување на трговијата кај новите членки и земјите-кандидати на половина од просекот на старите членки, се очекува да се оствари зголемување на трговијата во износ од 10 милијарди американски долари. Притоа, придобивките од зголемената интеграција ќе бидат најизразени кај старите членки на Унијата каде ќе отидат 74% од придобивките најмногу како резултат од порастот на увозот³⁷⁰.

Поголеми ефекти врз трговијата се очекуваат за земјите што ќе преземат поголеми реформи и мерки за олеснување на трговијата. Иако во апсолутен износ излегува дека најголем дел од придобивките во трговијата ќе отидат кај старите членки на Унијата, измерено во релативни односи, од аспект на сопствената трговска размена најголема придобивка треба да остварат новите членки и земјите-кандидати за членство. Ова значи дека мерките за олеснување на трговијата преземени од новите членки и земјите кандидати треба да влијаат врз зголемување на нивната меѓусебна трговска размена³⁷¹.

Всушност некои анализи покажуваат дека членството во Европската унија може да има позитивен ефект врз порастот на трговијата за новите земји-членки, Романија и Бугарија, преку претпоставеното подобрување на нивото на корупција во овие земји. Ова укажува дека склучувањето договор за слободна трговија не е доволно за зголемување на меѓусебната трговска размена. Значителни позитивни ефекти врз трговијата за новите членки на Унијата може да се почувствуваат на индиректен начин преку намалување на перцепцијата за корупција во овие земји и олеснување на трговијата на тој начин³⁷².

Во врска со индикаторите за олеснување на трговијата најголеми позитивни ефекти се очекуваат од подобрувањето на информатичко технолошката инфраструктура и тоа 4 милијарди американски долари или 40% од вкупните придобивки. Од зголемувањето на ефикасноста на пристаништата се очекуваат околу 3 милијарди американски долари или 30%, а по 1,5 милијарда американски

³⁷⁰ Wilson John S., Xubei Luo and Broadman Harry G.: "European Accession and the Trade Facilitation Agenda" in *Journal of International Commerce, Economics and Policy*, Vol. 1, No. 2, World Scientific Publishing Company, Washington D.C., 2010, pp. 239-241

³⁷¹ Wilson John S., Xubei Luo and Broadman Harry G.: "Entering the Union: European Accession and Capacity-Building Priorities", World Bank Policy Research Working Paper 3832, The World Bank, Washington D.C., 2006, pp. 17-18

³⁷² Horsewood Nicholas and Voicu Anca Monika: "Does corruption facilitate trade for the new EU members?", *Economic Discussion Papers*, No. 53, Leibniz, Germany, 2011, pp. 19-20

долари се очекуваат од другите два индикатора: регулаторна околина и царински постапки и ефикасност³⁷³. Влијанието на зголемувањето на ефикасноста на индикаторите за олеснување на трговијата не е исто кај новите членки и кај земјите кандидати за членство. Индикаторот за информатичко технолошката инфраструктура има најголемо влијание кај двете групации на земји, но кај новите членки втор индикатор по значење е зголемувањето на ефикасноста на пристаништата што има влијание врз една третина од придобивките во трговијата или 34%. Кај земјите со кандидатски статуси, подобрувањето на другите три индикатори има подеднакво влијание врз придобивките од трговијата во износ од околу 20% секој одделно³⁷⁴.

Олеснувањето на трговијата и земјите од Медитеранскиот регион

Слични резултати се добиени и од истражувањата што се правени за согледување на влијанието на олеснувањето на трговијата врз зголемената интеграција на земјите од Медитеранскиот регион и некои европски земји од групацијата Западен Балкан. Со овие земји Европската унија подолг временски период склучува преференцијални трговски договори. Земјите што биле вклучени во истражувањето се: Албанија, Алжир, Босна и Херцеговина, Хрватска, Египет, Израел, Јордан, Либан, Мавританија, Црна Гора, Мароко, Сирија, Турција, Тунис и Западниот Брег со Газа (Палестинските власти)³⁷⁵. Целта на договорите што Европската унија ги склучила со овие земји врз билатерална основа е формирање зона на слободна трговија по истекот на определен транзициски период, а со земјите од Медитеранот и формирањето на ЕУ-медитеранска зона на слободна трговија како дел на Барселона-процес. Со Турција Унијата е веќе во царинска унија за индустриските производи и земјата подолг временски период има кандидатски статус за членство во Унијата. Албанија, Босна и Херцеговина и Црна Гора се дел од Процесот за стабилизација и асоцијација, а Хрватска од оваа групација на други европски земји е земја-кандидатка за членство во Унијата.

³⁷³ Wilson John S., Xubei Luo and Broadman Harry G.: "European Accession and the Trade Facilitation Agenda" in *Journal of International Commerce, Economics and Policy*, Vol. 1, No. 2, World Scientific Publishing Company, Washington D.C., 2010, p. 241

³⁷⁴ Wilson John S., Xubei Luo and Broadman Harry G.: "European Accession and the Trade Facilitation Agenda" in *Journal of International Commerce, Economics and Policy*, Vol. 1, No. 2, World Scientific Publishing Company, Washington D.C., 2010, p. 245

³⁷⁵ Bourdet Yves and Persson Maria: "Reaping the Benefits of Deeper Euro-Med Integration Through Trade Facilitation", Working Papers, Lund University, Sweden, 2011, p. 1

Досегашните анализи покажале дека за земјите од Медитеранот, особено земјите од Северна Африка: Алжир, Египет, Тунис и Мароко, преференцијалните трговски договори склучени со Европската унија имале големо влијание врз порастот на нивниот извоз во Унијата³⁷⁶.

Во рамките на истражувањето биле анализирани извозните процедури на овие земји и нивното влијание врз брзината, односно деновите потребни за извоз на стока од овие земји на Европскиот пазар. Од четирите анализирани извозни процедури: подготовка на документите, царинска и техничка контрола, ефикасност и манипулативни активности на пристаништата и терминалите и внатрешен транспорт и манипулативни активности било согледано дека подготовката на документите бара најмногу време при спроведување на извозот. Во просек за подготовка на извозот од овие земји во Европската унија биле потребни 18 дена, од кои просечно 9 дена биле потребни за подготовка на документите³⁷⁷.

Гравитацискиот модел што бил употребен за согледување на влијанието на увозните и извозните процедури врз извозот на овие земји во Европската унија покажал дека подобрувањето и скратувањето на овие процедури може да има големо влијание врз порастот на трговијата. Доколку медитеранските земји и другите европски земји вклучени во истражувањето извршат подобрување на извозните процедури на нивото на земјата со најефикасни извозни процедури тоа ќе влијае врз пораст на нивниот извоз во Европската унија во просек од 17%. Доколку увозните процедури во земјите на Европската унија се реформираат и се сведат на нивото на европската земја со најефикасна увозна процедура, тоа ќе доведе до дополнителен пораст на увозот од овие земји од 17%. Ова значи дека преземањето мерки за подобрување на увозните и извозните процедури од двете групации земји се очекува да овозможи пораст на извозот на медитеранските земји во Европската унија во просек од 34%³⁷⁸.

Со ова истражување било анализирано и влијанието на ефикасноста на увозните и извозните процедури врз диверзификацијата на извозот од

³⁷⁶ Bensassi Sami, Marquez-Ramos and Martinez-Zarzoso Immaculada, "Economic integration and the two margins of trade: the impact of the Barcelona Process on North African countries' exports", *CREMed Working Paper Series, No. 2*, Graduate School of Economics, Barcelona, 2010, pp. 18-19

³⁷⁷ Bourdet Yves and Persson Maria: "Reaping the Benefits of Deeper Euro-Med Integration Through Trade Facilitation", Working Papers, Lund University, Sweden, 2011, pp. 7-8

³⁷⁸ Bourdet Yves and Persson Maria: "Reaping the Benefits of Deeper Euro-Med Integration Through Trade Facilitation", Working Papers, Lund University, Sweden, 2011, p. 15

медитеранските земји и европските земји што биле дел од примерокот. Диверзификацијата на извозот за овие земји е од особено значење бидејќи во нивниот извоз се забележува висок степен концентрација кај извозните производи, односно низок степен на диверзификација на извозот³⁷⁹. Диверзификацијата на извозот е важна за одржливост на економскиот раст на земјите. Со обезбедувањето поширока палета извозни производи може да се намали нестабилноста на заработката од извозот, да се зголемат извозните приходи и да се олесни економскиот раст³⁸⁰.

Резултатите од истражувањето покажале дека преземањето реформи за зголемување на ефикасноста на увозните и на извозните процедури од двете страни и нивно сведување на најефикасното ниво може да влијае врз зголемување на бројот на извозни производи од одделните медитерански и европски земји за 21%. Околу 15% пораст на бројот на извозни производи се очекува да се оствари од олеснувањето на увозните процедури од земјите на Европската унија, а 6% пораст како резултат на олеснувањето на извозните процедури кај медитеранските и разгледуваните европски земји³⁸¹.

Добиените резултати од направените симулации за влијанието на мерките за олеснување на трговските процедури врз трговијата меѓу медитеранските и некои европски земји покажуваат дека потенцијалните добивки од спроведувањето на овие реформи се поголеми од влијанието на добиените олеснувања во трговијата од преференцијалните трговски договори. Споредбата е уште поизразена кај влијанието врз диверзификацијата на извозот. Со добиените преференции од преференцијалните трговски договори кај анализираниите земји биле забележани минимални зголемувања на бројот на извозни производи. Со мерките за олеснување на трговијата се очекуваат многу поголеми придобивки во диверзификацијата на извозот³⁸².

Добиените заклучоци од истражувањето потврдуваат два повеќепати докажани факта: едниот се однесува на позитивниот ефект од мерките за

³⁷⁹ Bourdet Yves and Persson Maria: *“Reaping the Benefits of Deeper Euro-Med Integration Through Trade Facilitation”*, Working Papers, Lund University, Sweden, 2011, p. 16

³⁸⁰ Bensassi Sami, Marquez-Ramos and Martinez-Zarzoso Immaculada, “Economic integration and the two margins of trade: the impact of the Barcelona Process on North African countries’ exports”, *CREMed Working Paper Series, No. 2*, Graduate School of Economics, Barcelona, 2010, p. 3

³⁸¹ Bourdet Yves and Persson Maria: *“Reaping the Benefits of Deeper Euro-Med Integration Through Trade Facilitation”*, Working Papers, Lund University, Sweden, 2011, p. 19

³⁸² Bourdet Yves and Persson Maria: *“Reaping the Benefits of Deeper Euro-Med Integration Through Trade Facilitation”*, Working Papers, Lund University, Sweden, 2011, p. 22

олеснување на трговијата, а вториот на ефектите од преференцијалните трговски договори. Речиси сите направени истражувања на подрачјето за олеснување на трговијата покажуваат дека покрај неопходните трошоци, преземените мерки за реформа и подобрување на трговските процедури треба да имаат позитивен ефект врз зголемувањето на трговијата. Вториот аспект што произлегува од ефектите на преференцијалните трговски договори се однесува на тоа дека покрај позитивниот ефект на овие договори врз зголемување на трговијата, тие најчесто се недоволни за остварување повисоки степени интеграција меѓу договорните страни. Во случаите кога станува збор за нееднакви трговски партнери во преференцијалните трговски договори може да дојде до ерозија на добиените преференции. Ова значи дека преференциите сами по себе не се доволни за поттикнување економски раст и благосостојба кај двата трговски партнера. Нивната комбинација со мерките за олеснување на трговијата може да биде решението за постигнување повисок пораст на трговијата, диверзификација на извозот и олеснување на економскиот раст на земјите.

Олеснување на трговијата и земјите од регионот на Африка, Карибите и Пацификот

Со земјите од регионот на Африка, Карибите и Пацификот Европската унија склучува Договори за економско партнерство што претставуваат рамка за воспоставување зона на слободна трговија меѓу Унијата и земјите од групацијата. Во врска со олеснувањето на трговијата во овие договори наведени се посебни одредби за хармонизација на нивното законодавство и регулатива во областа на царинското работење со меѓународно прифатените стандарди, особено препораките и стандардите на Ревидираната Кјото конвенција. Во договорите постојат одредби за зголемена транспарентност и хармонизација на објавувањето на трговската регулатива и нејзината усогласеност со потребите на бизнис-заедницата, а постојат и одредби за олеснување на транзитот. Сите мерки и препораки што се наведени во Договорите за економско партнерство се повикуваат на стандардите донесени од Светската трговска и Светската царинска организација³⁸³.

³⁸³ UNCTAD: *Trade Facilitation in Regional Trade Agreements*, United Nations, New York and Geneva, 2011, pp. 25-26

Значењето и неопходноста за преземање мерки за олеснување на трговијата за оваа групација земји е докажана и со емпириски истражувања. Кај земјите од групацијата АЦП во трговијата со земјите од Европската унија големо значење има времето потребно за трговија. Какви било доцнења на пратките на страната на извозот или на страната на увозот влијаат врз значително намалување на трговските текови. Доколку дојде до просечно намалување на чекањето на граница за еден ден при извоз од земјите од Африка, Карибите и Пацификот, тоа ќе значи зголемување на извозот за 1%. Исто толкаво намалување на чекањето на граница при увозот ќе значи зголемување на увозот за 0,5%³⁸⁴. Подетаљна анализа на резултатите од истражувањето покажува дека кај земјите од Заедницата за развој на Јужна Африка (САДЦ) намалувањето на чекањето на граница за еден ден може да овозможи пораст на извозот и до 8%, а пак исто толкаво намалување на чекањето на граница при увозот кај земјите од Пацификот може да влијае врз негово зголемување до 15%³⁸⁵.

Иако порастот на меѓусебната трговија може да биде резултат на преземањето мерки за олеснување на трговијата, тоа не значи дека нивното воведување е поврзано и зависно од склучувањето Договори за економско партнерство. Со оглед на тоа дека станува збор за групација од помалку развиени земји, за нив позитивните ефекти од преземањето мерки за олеснување на трговијата се видливи и значителни, па дури и доколку станува збор за еднострана примена и самостојно преземање реформи во царинското работење. Вклучувањето на овие аспекти во Договорите за економско партнерство може уште повеќе да ги зголеми позитивните ефекти, бидејќи освен поедноставување на трговските процедури, на овој начин може да се постигне и хармонизација на постапките во трговијата меѓу овие земји и Европската унија³⁸⁶.

Прикажаните резултати ги потврдуваат фактите дека преземањето мерки за олеснување на трговијата има позитивни ефекти врз порастот на трговијата за

³⁸⁴ Persson Maria: Trade Facilitation and the EU-ACP Economic Partnership Agreements, *Journal of Economic Integration*, Vol. 23, No.3, 2008, p. 21

³⁸⁵ Persson Maria: Trade Facilitation and the EU-ACP Economic Partnership Agreements, *Journal of Economic Integration*, Vol. 23, No.3, 2008, p. 22

³⁸⁶ Persson Maria: Trade Facilitation and the EU-ACP Economic Partnership Agreements, *Journal of Economic Integration*, Vol. 23, No.3, 2008, pp. 27-28

земјите што ги применуваат мерките и за земјите што се нивни трговски партнери. Со ова истражување се потврдуваат позитивните ефекти и влијанието на олеснувањето на трговијата во случајот на пристапување нови членки во Европската унија како најголем и најразвиен трговски блок во светот. Позитивни ефекти и пораст на меѓусебната трговија се очекуваат од подобрување на четирите индикатори за олеснување на трговијата од новите членки на Унијата и земјите со кандидатски статуси. Зголемувањето на трговијата што може да се очекува како резултат на зголемување на ефикасноста на пристаништата во новите членки и во земјите-кандидати за членство изнесува 49 милијарди американски долари. Од подобрувањето на информатичко технолошката инфраструктура во овие земји може да се очекува пораст на трговијата од 62 милијарди американски долари³⁸⁷.

Подобрувањето на увозните и извозните процедури од земјите од Медитеранот и некои земји од Западен Балкан може да доведе до пораст на извозот од овие земји во Европската унија од 34%. Зголемувањето на ефикасноста на процедурите се очекува да овозможи и зголемување на бројот на производи што се извезуваат од овие земји на Европскиот пазар за 21%³⁸⁸.

Подобрувањето и забрзувањето на трговските процедури за земјите од регионот на Африка, Карибите и Пацификот треба да овозможи зголемување на трговската размена на овие земји со Европската унија што е двојно поголема на страната на извозот отколку на увозот.

Сите досега направени истражувања за влијанието на мерките за олеснување на трговијата во договорите за слободна трговија што ги склучува Европската унија со нејзините трговски партнери покажуваат позитивни ефекти врз порастот на трговската размена и зголемувањето на меѓусебната трговска и економска интеграција. Спроведените истражувања покажуваат дека покрај тоа што во надворешнотрговската политика на Европската унија и во трговските договори што таа ги склучува со нејзините трговски партнери многу мал акцент е ставен на олеснувањето на трговијата и преземањето мерки во таа сфера позитивните ефекти што се очекуваат врз зголемувањето на трговијата во

³⁸⁷ Wilson John S., Xubei Luo and Broadman Harry G.: "European Accession and the Trade Facilitation Agenda" in *Journal of International Commerce, Economics and Policy*, Vol. 1, No. 2, World Scientific Publishing Company, Washington D.C., 2010, p. 239

³⁸⁸ Bourdet Yves and Persson Maria: "Reaping the Benefits of Deeper Euro-Med Integration Through Trade Facilitation", Working Papers, Lund University, Sweden, 2011, pp. 15-19

најголем број случаи се поголеми од ефектите што се очекуваат од либерализацијата со преференцијалните трговски договори. Ова значи дека олеснувањето на трговијата во скоро време може оправдано да се најде повисоко на агендата на надворешнотрговската политика на Европската унија.

4.2.3. Важност на мерките за олеснување на трговијата за Европската унија

Европската унија како дел од групацијата развиени земји и земји-членки на ОЕЦД активно ги применува мерките и препораките на меѓународната заедница за олеснување на глобалната трговија. Европската унија е меѓу водечките поддржувачи на позиционирањето на преговорите за олеснување на трговијата како централен елемент во рамките на Доха-агендата на трговски преговори³⁸⁹. Поддршката на мерките на меѓународната заедница за одржување на безбедноста на трговијата со нејзино истовремено поедноставување била потврдена со воведувањето на безбедносните измени на царинскиот закон на Унијата. Со безбедносните измени на Заедничкиот царински закон во Европската унија биле воспоставени и воведени повеќе мерки за олеснување на трговијата, како што се: унифициран компјутеризиран систем за управување со ризиците, програма за овластен економски оператор, задолжителен систем за предвремена најава на стоката што влегува или излегува од царинското подрачје на Унијата и систем за контрола на извозот³⁹⁰.

Со воведувањето на Модернизираниот царински закон и Иницијативата на Европската унија за електронска царина направени се дополнителни напори за создавање електронско царинско окружување и поедноставување и забрзување на царинските постапки. Главните промени што се планираат со Модернизираниот царински закон во насока на олеснување на трговијата се однесуваат на: поголема рационализација на правната рамка во царинското работење, поголема стандардизација на царинските правила и на нивната примена, овозможување „централизирано царинење“, целосна компјутеризација на царинските декларации

³⁸⁹ Wilson John S., Xubei Luo and Broadman Harry G.: *“Entering the Union: European Accession and Capacity-Building Priorities”*, World Bank Policy Research Working Paper 3832, The World Bank, Washington D.C., 2006, p. 3

³⁹⁰ http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/policy_issues/customs_security/index_e..... (19.11.2007) и <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32005R0648:en:HTML> (20.04.2010)

и на размената на податоци и информации, интероперабилност на националните царински компјутерски системи и понуда на нови олеснувања за операторите, како што се „самооценувањето“, „едношалтерскиот систем“ и „контролата со едно застанување“³⁹¹.

Еден од поголемите предизвиците со кои треба да се соочи Европската унија на подрачјето на олеснување на трговијата е воведувањето едношалтерски систем и контрола при едно застанување. Спроведувањето едношалтерски систем во рамките на Европската унија е можно со интеграција на постојните царински процедури и системи во Унијата, како што се Новиот компјутеризиран транзитен систем (НЦТС) и системите што треба да се развијат како: Автоматизираниот систем за извоз, Автоматизираниот систем за увоз и Системот за контрола на акцизите поврзани со системите за планирање на ресурсите во рамките на економските оператори³⁹².

Перформанси на Европската унија на подрачјето за олеснување на трговијата

Спроведените мерки на подрачјето за олеснување на трговијата укажуваат на успешноста на Европската унија на ова подрачјето и на нејзината позиција како високо развиена земја. Потребното време за подготовка на извозот од Европската унија во просек изнесува 13 дена. Исто толку време е потребно за подготовка на извозот од земјите од НАФТА или САД, а 17,13 дена повеќе изнесува светскиот просек за подготовка на извозот. Просечно помалку денови, односно 10 дена, се потребни за подготовка на извозот од Австралија и Нов Зеланд. Но, сепак минималниот број од 5 дена е потребен за подготовка на извозот од земјите на Европската унија³⁹³.

Во Данска на еден извозник му се потребни три документа: царинска декларација, коносман или товарен лист и фактура и два потписа: еден од царинскиот службеник и еден од пристанишниот службеник за комплетирање на една пратка за извоз. Во просек, од моментот кога извозникот почнува да ја подготвува документацијата до моментот кога стоката ќе биде подготвена да

³⁹¹ [http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/procedural_aspects_general.....\(13.01.2012\)](http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/procedural_aspects_general.....(13.01.2012))

³⁹² Vogel Tobias, Schmidt Alexander, Lemm Alexander and Osterle Hubert: "Service and Document Based Interoperability for European eCustoms Solutions" in *Journal of Theoretical and Applied Electronic Commerce Research*, Vol. 3, Issue 3, Universidad de Talca, Chile, 2008, p. 19

³⁹³ Djankov S., Freud C and Pham C.: *Trading on Time*, The World Bank Policy Research Working Paper 3909, Washington D.C., 2006, p. 26

отплови поминуваат 5 дена. Колку за споредба, на еден извозник од Бурунди му се потребни 11 документи, 17 посети на разни државни агенции, 29 потписи и 67 дена во просек за подготовка на стоката од фабриката до бродот за отпловување³⁹⁴.

Во извештајот на Светската банка за *Вршење бизнис 2012: Тргување преку граници (Doing Business 2012: Trading Across Borders)* добиени се слични податоци. Франција е земја во која се потребни најмалку документи за да се извезе или да се увезе стока. Овде се потребни само 2 документа. Од другите европски земји, Естонија, Шведска и Финска се наоѓаат во првите десет земји каде се потребни најмал број документи за извоз (3, 3 и 4 соодветно), а Данска, Шведска, Естонија, Норвешка и Велика Британија се на листата на првите десет земји во светот според бројот на потребни документи за увоз. При спроведувањето на увозот во овие европски земји потребни се 3 до 4 документи³⁹⁵.

Седум од десетте земји во кои најбрзо се спроведува извозот се од Европската унија. Данска е прва на листата со потребни 5 дена за извоз, а по неа следува Естонија со потребни, исто така, 5 дена. За извоз од Луксембург и Холандија се потребни 6 дена, а за извоз од Германија, Норвешка и Велика Британија се потребни 7 дена. На листата од десет земји во кои најбрзо се врши увозот повторно се наоѓаат 7 европски земји. Прва на листата е Сингапур со потребни 4 дена за увоз. По неа следуваат Кипар, Данска и Естонија каде се потребни 5 дена за спроведување на увозот и Луксембург, Холандија, Шведска и Велика Британија каде се потребни 6 дена за спроведување на увозот на стоката³⁹⁶.

За успешноста на мерките за олеснување на трговијата преземени од Европската унија говорат и податоците за рангирањето на европските земји според индексите на Светскиот економски форум и на Светската банка. Со *индексот за овозможување на трговијата* подготвен од Светскиот економски форум се мери развојот на институциите, политиките и услугите што одделните национални економии ги развиваат за олеснување на движењето на стоките преку границите. Со помош на овој индекс извршено е рангирање на 125 земји во светот.

³⁹⁴ Djankov S., Freud C and Pham C.: *Trading on Time*, The World Bank Policy Research Working Paper 3909, Washington D.C., 2006, p. 9

³⁹⁵ *Doing Business 2012: Trading Across Borders*, The World Bank Group, Washington DC, 2012, p. 6

³⁹⁶ *Doing Business 2012: Trading Across Borders*, The World Bank Group, Washington DC, 2012, p. 6

Најдобро рангирана европска земја според овој индекс, е Данска. Таа се наоѓа на третото место, а веднаш по неа е Шведска. Во првите дваесет рангирани земји девет се членки на Европската унија, а во првите триесет, дванаесет се членки на Унијата³⁹⁷.

Индексот за логистички перформанси подготвен од Светската банка врши рангирање на 155 земји во светот според степенот на логистички услуги што ги нудат земјите при спроведувањето на меѓународната трговија. Во првите 10 земји според обезбедувањето логистички услуги шест земји се од Европската унија. Германија е рангирана на прво место, Шведска, Холандија и Луксембург на третото, четвртото и петтото место и Велика Британија и Белгија на осмото и деветто место, соодветно³⁹⁸.

Дека не секогаш економската развиеност и националниот доход на земјата значат по автоматизам успешност на земјата на секое поле зборуваат и фактите дека во 10-те земји, што според Светската банка се оценети како најлоши изведувачи на подрачјето на логистичките услуги, се наоѓаат две земји-членки на Европската унија - Грција и Словенија - и една земја-кандидат за членство - Хрватска³⁹⁹. Карактеризирањето како најлоши изведувачи не значи дека овие земји се наоѓаат најдолу на листата. Ова значи дека овие земји биле рангирани на понизок ранг од очекуваниот според националниот доход. Ова само го потврдува фактот дека спроведувањето мерки за олеснување на трговијата е важно за сите земји, било да станува збор за развиени или за земји во развој. Лошите резултати на едно подрачје или заостанувањето во примената на современи логистички и трговски услуги можат да значат влошување и отежнување на условите за тргување на една земја и да извршат дополнителни индиректни негативни ефекти на други подрачја.

До слични согледувања дошол и Националниот трговски борд на Шведска испитувајќи ги придобивките од олеснувањето на трговијата. За развиените земји олеснувањето на трговијата е подрачјето од кое може да се очекуваат 29% од придобивките од евентуалното успешно завршување на мултилатералните

³⁹⁷ Lawrence R. Z., Hanouz M. D., Doherty S., Moavenzadeh J.: *The Global Enabling Trade Report 2010*, World Economic Forum, Geneva, 2010, pp. 5; 9

³⁹⁸ The World Bank: *Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy: The Logistics Performance Index and its Indicators*, The World Bank, Washington, D.C., 2010, p. 28

³⁹⁹ The World Bank: *Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy: The Logistics Performance Index and its Indicators*, The World Bank, Washington, D.C., 2010, p. 9

трговски преговори во рамките на Доха-агендата⁴⁰⁰. За Велика Британија покрај тоа што таа претставува една од земјите со поефикасна царинска служба сè уште постои простор за подобрување на мерките за олеснување на трговијата и овозможување поголема трговска размена. Трошоците за трговија во Велика Британија се поголеми од тие во другите европски земји и преземањето мерки за олеснување на трговијата е важно и за оваа земја, иако станува збор за високо развиена земја⁴⁰¹.

Потреба за преземање мерки за олеснување на трговијата

Потребата за преземање мерки за олеснување на трговијата доаѓа до израз со определбата на Европската унија да претставува царинска унија и да води единствена надворешнотрговска политика кон трговските партнери. Со оглед на тоа што на подрачјето на олеснување на трговијата излегува дека Унијата не е комплетна царинска унија, постои неопходна потреба за изедначување на сите трговски и царински процедури меѓу одделните европски земји. Примената на различни трговски и царински процедури може да има влијание врз пренасочување на трговијата од едни кон други европски земји. Нивната хармонизација и стандардизација може значително да влијае врз забрзување на трговските текови и зголемување на придобивките од трговската размена за земјите-членки.

Некои од спроведените истражувања во оваа област покажуваат дека олеснувањето на трговијата е важно и за трговските партнери на Унијата со кои таа склучува разни трговски договори. Истражувањата покажуваат дека со преземањето мерки за олеснување на трговијата меѓу новите земји-членки, земјите-кандидатки за членство во Унијата, медитеранските земји и земјите од регионот на Африка, Карибите и Пацификот може да остварат бројни позитивни ефекти, пред сè, видливи во зголемувањето на трговијата со Европската унија.

Во литературата примерот на Бугарија се среќава како пример на една од новите членки на Унијата што пристапила во 2007 година, а презела многу реформи на подрачјето за олеснување на трговијата. По 1998 година во Бугарија биле преземени драстични реформи на царинската администрација за да се

⁴⁰⁰ *Trade Facilitation – UK Issues*, Trade and Investment Analytical Papers Topic 10 of 18, Department for Business, Innovation and Skills, London, 2011, p. 7

⁴⁰¹ *Trade Facilitation – UK Issues*, Trade and Investment Analytical Papers Topic 10 of 18, Department for Business, Innovation and Skills, London, 2011, p. 20

изврши хармонизација на царинското законодавство и регулатива со она на Унијата. Бугарија го вовела единствениот административен документ на Унијата што се користи при пријавување на царинската декларација на стоката, како и бројни мерки за подобрување на административните и оперативните капацитети на царината. По 2002 година во Бугарија почнале повеќе програми за подобрување на царинското законодавство и ефикасноста, обука на царинските службеници, подобрување на царинските контроли и воведување мобилни тимови за спречување нелегални активности. Со помош на Светската банка била спроведена институционална реформа и бил подобрен националниот интегриран царински и информациски систем. По спроведените реформи во царинската администрација било забележано дека царинските приходи во Бугарија забележале пораст од 158% годишно⁴⁰².

Позитивни очекувања од преземањето реформи во царинската администрација во насока на нејзина модернизација и зголемена ефикасност биле забележани и во Хрватска. Како земја од групацијата Западен Балкан и дел од Процесот за стабилизација и асоцијација, во 2013 година Хрватска се очекува да стане полноправна членка на Унијата. Во истражувањето што било направено во оваа земја се анализираше задоволството на шпедитерите од преземените реформи во царинската администрација. Хрватското царинско законодавство е речиси целосно приспособено на европското, и со пристапувањето на Хрватска во Унијата, националниот царински закон треба да престане да функционира. Хрватска ќе стане дел од Европската царинска унија под регулативата на Модернизираниот царински закон⁴⁰³. Ова значи дека преземените реформи во хрватската царинска администрација се во насока на хармонизација на царинските постапки и процедури со европските.

Резултатите од истражувањето покажале позитивен став во оваа кандидатска земја за потребата за преземање мерки за олеснување на трговијата. Најпозитивна оценка од преземената реформа во Хрватска била измерена за забрзувањето на царинските процедури и на времето на царинење. Најнегативна оценка од реформата била измерена од квалитетот на дисеминација на

⁴⁰² Engman M.: „The Economic Impact of Trade Facilitation“ in OECD Trade Policy Studies *Overcoming Border Bottlenecks, The Costs and Benefits of Trade Facilitation*, OECD, USA, 2010, p. 100

⁴⁰³ Kastelan-Mrak M. And Benazic A.: “The Perceived Effects of the Croatian Customs Services Reform: The Opinion of Forwarders from Istarska Country” in *Financial Theory and Practice* 33 (1), Institut za Javne Financije, Croatia, 2009, pp. 26-27

информациите и од брзината на промените со кои се одвивала реформата. Хрватските шпедитери во целина ги оцениле преземените реформи во царината позитивно иако тие очекуваат негативни ефекти врз работењето по влезот на Хрватска во Унијата. Повеќе од половината шпедитерски компании во Хрватска што се занимаваат единствено со шпедиција изјавиле дека по влезот во Европската унија очекуваат намалување на приходите и на бројот на вработените, а некои дури дека сметаат дека ќе престанат да постојат. Без оглед на тоа, нивните ставови за резултатите од преземената реформа биле многу позитивни⁴⁰⁴.

Очекувани ефекти од евентуално успешно завршување на Доха-рундата на трговски преговори

Истражувањата направени за ефектите од мерките за олеснување на трговијата врз зголемувањето на трговијата и порастот на националниот доход покажуваат дека најдобри ефекти ќе се постигнат кога сите земји во светот ќе преземаат мерки за олеснување на трговијата. Во сите анализирани сценарија развиените земји се очекува да преземаат мерки за олеснување на трговијата. Врз основа на тоа, резултатите од сите сценарија покажуваат позитивни ефекти и зголемување на националниот доход кај развиените земји. Разликите во сценаријата и во големината на позитивните ефекти зависат од ангажираноста на другите земји, пред сè, на земјите во развој и на најнеразвиените земји. Нивната поголема ангажираност може во релативен однос да изврши намалување на добивката за развиените земји, но крајниот ефект секако ќе биде позитивен и ќе значи зголемување на националниот доход на сите земји во светот⁴⁰⁵.

Мерењата што биле направени за потенцијалните резултати и ефекти од завршувањето на Доха-рундата на преговори покажуваат дека Европската унија може да очекува најголеми позитивни ефекти од влијанието на трговските придобивки врз порастот на БДП како резултат на мерките за олеснување на трговијата. Од вкупно 385 милијарди американски долари потенцијални придобивки врз порастот на глобалниот БДП, 98,32 милијарди американски долари пораст на БДП се очекува да биде остварен од Европската унија.

⁴⁰⁴ Kastelan-Mrak M. And Benazic A.: "The Perceived Effects of the Croatian Customs Services Reform: The Opinion of Forwarders from Istarska Country" in *Financial Theory and Practice* 33 (1), Institut za Javne Financije, Croatia, 2009, pp. 43-44

⁴⁰⁵ Walkenhorst P. and Yasui T.: „Quantitative Assessment of the Benefits of Trade Facilitation“ in OECD Trade Policy Studies *Overcoming Border Bottlenecks, The Costs and Benefits of Trade Facilitation*, OECD, USA, 2010, pp. 39-42

Соединетите Американски Држави се очекува да остварат 94,03 милијарди американски долари пораст на БДП како резултат на преземањето мерки во оваа сфера. Европската унија може да очекува и големи придобивки врз трговијата како резултат на мерките за олеснување на трговијата. На страната на извозот Унијата може да оствари најголем пораст во споредба со другите земји во износ од 29,5 милијарди американски долари. Кај увозот Европската унија може да очекува пораст во износ од 69,9 милијарди американски долари што ја прави втора по Соединетите Американски Држави со очекуван пораст на увозот од 93,3 милијарди долари во врска со трговските придобивки од преземањето мерки за олеснување на трговијата⁴⁰⁶.

Сите прикажани анализи и истражувања ја потврдуваат оправданоста и неопходноста за активно ангажирање на Европската унија на подрачјето за преземање мерки за олеснување на трговијата. Преземањето вакви мерки треба да има влијание врз остварување позитивни ефекти и придобивки врз трговијата и врз домашниот бруто-производ, а целиот процес може да биде успешен доколку сите страни: националните влади, националните царински администрации и претставниците на бизнис-заедницата вложат заеднички напори и средства за спроведување на мерките за олеснување на трговијата.

⁴⁰⁶ Adler Matthew, Brunel Claire, Hufbauer Gary Clyde, and Schott Jeffrey J.: *What's on the Table? The Doha Round as of August 2009*, Working Paper series, Peterson Institute of International Economics, Washington D.C., 2009, pp. 34-35

V. ОЛЕСНУВАЊЕ НА ТРГОВИЈАТА ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

Надворешнотрговската политика и мерките и инструментите за ограничување и олеснување на меѓународната трговска размена на Република Македонија се во согласност со правилата на Светската трговска организација. Законите за регулирање на трговската и царинската политика на Македонија се усогласени со правните одредби на Светската трговска организација.

Царинската управа на Република Македонија е членка на Светската царинска организација, а од јули 2009 година земјата пристапила кон Ревидираната Кјото-конвенција. Македонија ја прифатила Рамката на стандарди за обезбедување и олеснување на трговијата на Светската царинска организација и Царинската управа постојано работи на усогласување со нејзините барања и стандарди. За оваа цел се направени повеќе измени во регулативата и тоа најмногу во регулативата на царинското работење.

Заложбите на Република Македонија за исполнување на обврските кон овие две меѓународни организации за регулирање на меѓународната трговија и обезбедување на меѓународниот синџир на снабдување покажуваат дека земјата го поддржува концептот за олеснување на трговијата и се залага за преземање мерки за негова реализација во насока на постигнување повисок степен на либерализација на меѓународната трговска размена и овозможување сигурен и стабилен мултилатерален трговски систем.

Во рамките на Светската трговска организација подрачјето за олеснување на трговијата е актуелно на Доха-агендата за трговски преговори. Во тие рамки Република Македонија доставила повеќе предлози за појаснување на членот 5 на ГАТТ што се однесува на олеснувањето на трговијата во транзит. Како земја што нема излез на море, очигледен е пројавениот проактивен однос и интерес за појаснување и прецизирање на одредбите на СТО за регулирањето на транзитот во меѓународни рамки. Република Македонија, заедно со Монголија, Швајцарија и Свазиленд, активно доставува предлози за регулирање повеќе аспекти на трговијата во транзит. Овие предлози се однесуваат на општите одредби за обезбедување на слободата на транзитот; на одредбите за објавување, периодична ревизија и намалување на трошоците и давачките при транзитот; на одредбите за објавување, периодичен преглед, намалување и поедноставување на транзитните

формалности и документи; за потребните гаранции за стоката во транзит; за промовирањето регионални транзитни договори и аранжмани и за подобрување на соработката и координацијата меѓу надлежните државни органи и меѓу органите и приватниот сектор⁴⁰⁷.

За спроведување на мерките и препораките на Светската царинска организација во насока на олеснување на трговијата, во Република Македонија одговорна институција е Царинската управа. Царинската управа е главниот државен орган што во Република Македонија презема мерки за олеснување на трговијата со истовремено одржување на нејзината безбедност. Од позначајните мерки за олеснување на трговијата што Царинската управа на Република Македонија ги користи во насока на зголемување на безбедноста на меѓународниот синџир на снабдување и олеснување на трговијата се: системот за управување со ризиците, електронскиот едношалтерски систем за издавање увозни, извозни и транзитни дозволи и за распределба на царинските квоти, поедноставените царински постапки за сигурните трговски партнери, електронското доставување информации за најава на поаѓањето и пристигнувањето на стоката и повеќе олеснувања за операторите со воведување можности за електронско поднесување барање и добивање разни одобренија што се потребни при спроведувањето царински постапки, на пример, одобрение за увоз за облагородување⁴⁰⁸.

Покрај овие, во тек се реформи за воведување други мерки во насока на олеснување на глобалната трговија. Меѓу позначајните се: воведување нов софтвер за електронска обработка на царинските декларации (СОЦД) што треба да биде компатибилен за интерконекција со царинските системи на Европската унија и треба да го замени постојниот систем за процесирање царински декларации, (ASYCUDA); воведување модул за електронско управување со документи (ЕДМС) со што треба целосно да се отфрли хартиениот начин на работа и да се премине кон електронска царина и овозможување бесхартиено окружување, како и воведување повеќе мерки за забрзување на транспортот и трговијата во рамките на т.н. регулаторна гилотина. Во групата мерки што треба

⁴⁰⁷ WTO, *WTO Negotiations on Trade Facilitation Compilation of Members' Textual Proposals, Revision*, TN/TF/W/43/Rev.19, WTO, Geneva, 2009, pp. 24-31

⁴⁰⁸ *Годишен извештај за работата на Царинската управа во 2010 година*, Царинска управа на Република Македонија, Скопје, 2011, стр. 8-12

да се реализираат во иднина за натамошно олеснување на трговијата влегува и операционализацијата на концептот овластен економски оператор⁴⁰⁹.

Добиениот кандидатски статус за членство во Европската унија извршил свое влијание врз надворешнотрговската политика и подрачјето на олеснување на трговијата. Многу одредби и измени што се направени во македонското царинско законодавство на подрачјето за олеснување на трговијата биле направени во согласност со соодветните мерки во царинското законодавство на Европската унија. Република Македонија како земја-кандидат за членство во Унијата треба да изврши хармонизација на националното царинско законодавството со европското царинско законодавство и регулатива.

Дополнително, во 2009 година Македонија пристапила кон програмата Царина 2013 (CUSTOMS 2013) на Европската унија чии основни цели се: постигнување ефикасност на одделните царински администрации за да може да функционираат како една царинска администрација, што ќе ги исполни барањата на единствениот пазар и ќе ја поддржи стратегијата за развој и вработување на Унијата и ќе ги одржува финансиските интереси на Унијата, безбедноста и сигурноста и олеснувањето на трговијата во рамките на меѓународниот трговски синџир на снабдување⁴¹⁰. Во 2009 година, Царинската управа на Република Македонија започнала со проучување на царинските упатства на Европската комисија (Customs Blueprints) што претставуваат практични упатства за најдобрата царинска пракса во ЕУ и за мерење на оперативните капацитети на одделните царински администрации.

5.1. Законската регулатива на Република Македонија и олеснувањето на трговијата

Подрачјето за олеснување на трговијата во Република Македонија во основа е регулирано со царинското законодавство и тоа со Царинскиот закон. Постојниот Царински закон и Уредбата за негово спроведување се донесени во текот на 2005 година, а нивните одредби почнале да се применуваат од 1 јануари

⁴⁰⁹ *Извештај за работата на Царинската управа на Република Македонија во 2009 година*, Царинска управа на Република Македонија, Скопје, 2010, стр. 3-11

⁴¹⁰ Decision No. 624/2007/EC of the European Parliament and of the Council of 23 May 2007 establishing an action programme for customs in the Community (Customs 2013), *Official Journal of the European Union*, 14.06.2007, p. 27

2006 година. Царинскиот закон е направен во согласност со Царинскиот закон на Европската унија заради постигнување висок степен усогласеност на домашното законодавство со европското како подготовка за стекнување полноправно членство. Основни услови што Република Македонија мора да ги обезбеди за да може да почне постапка за пристапување кон заедничкиот транзитен систем и за членство во Европската унија се хармонизирање на националното со царинското законодавство на Унијата и поврзување со нејзините царински информатички системи⁴¹¹.

Со царинското законодавство на Република Македонија регулирани се сите постапки и аспекти за спроведување на процесот на царинење. Во однос на мерките за олеснување на трговијата со Царинскиот закон опфатени се неколку аспекти и тоа: воведувањето на концептот овластен економски оператор, воведувањето на статусот одобрен извозник и воведувањето на поедноставените царински постапки⁴¹². Во следниот текст ќе бидат објаснети одредбите за воведувањето на статусот овластен извозник и за воведувањето на поедноставените царински постапки, а правните одредби за воведувањето на концептот овластен економски оператор ќе бидат подетално разработени во следната потточка на трудот.

Една од мерките за олеснување на трговијата е воведувањето на статусот *одобрен извозник*. Статусот одобрен извозник на неговиот носител му овозможува определени олеснувања за докажување потекло на стоката при реализацијата на извозот. Ова значи дека кој било извозник од земјата кој има чести пратки на производи со потекло од Република Македонија и кој на царинските органи ќе им овозможи неопходни гаранции за проверка на статусот на производите со потекло, ќе може да се стекне со статусот одобрен извозник. Овој статус на одобрен извозник му овозможува олеснувања на извозникот и тој, како доказ за потеклото на стоката што ја извезува, наместо уверение за движење ЕУР 1 може да користи изјава со дефиниран текст, на фактура, испратница или кој било друг комерцијален документ. Во документот потребно е да се даде доволно детален опис на производите за да се овозможи нивна идентификација што е познато како

⁴¹¹ ЦАРИНСКА УПРАВА дваесет години за иднината на Македонија, Царинска управа на Република Македонија, Скопје, 2012, стр. 56, стр. 49

⁴¹² Царински закон, *Службен весник на Република Македонија бр. 39*, Скопје, 2005, стр. 15 и Закон за изменување и дополнување на Царинскиот закон, *Службен весник на Република Македонија бр. 4*, Скопје, 2008, стр. 37-38

т.н. „изјава во фактура“. Одобрените извозници можат да ја користат изјавата во фактурата без оглед на вредноста на стоката што ја извезуваат⁴¹³.

Особено важни мерки за забрзување на протокот на стоките и олеснување на трговијата воведени со Царинскиот закон се поедноставените царински постапки. Поедноставени царински постапки што функционираат во Република Македонија се: постапките со непотполна декларација, поедноставената постапка за декларирање при увоз, поедноставената постапка за декларирање при извоз, постапката на локално царинење при увоз, постапката на локално царинење при извоз и две постапки за поедноставен транзит. Добивањето одобренија за поедноставени царински постапки подразбираат дека барателот е сигурен и финансиски стабилен, дека во последните три години не ги повредил царинските и даночните прописи и дека има најмалку две години во вршење на дејноста за која бара поедноставување. Корисниците на поедноставените царински постапки мора да имаат доставено инструмент за обезбедување царински долг, односно царинска гаранција⁴¹⁴.

Постапките со непотполна декларација му овозможуваат на царинскиот орган да прифати само во посебно оправдан случај декларација што не ги содржи сите потребни податоци или кон која не се приложени сите потребни документи за определената царинска постапка⁴¹⁵. За да може царинскиот орган да ја пушти стоката во слободен промет, непотполната декларација мора да ги содржи минимум податоците за определување прецизен опис на стоката, да ја содржи вредноста на стоката за царинските цели и да содржи други податоци што царинските органи ги сметаат за потребни. Декларантот е должен во определен рок да ја дополни непотполната декларација или да ја замени со нова, бидејќи во спротивно царинските органи може да ја активираат гаранцијата што е дадена за оваа намена.

Двете поедноставени постапки за декларирање при увоз и при извоз им овозможуваат на домашните трговци да ја пријавуваат стоката во потребната царинска постапка со поднесување непотполна царинска декларација на ЕЦД образец. Ова значи дека пријавата можат да ја направат на декларација со

⁴¹³ Уредба за спроведување на царинскиот закон, *Службен весник на Република Македонија* бр. 66, Скопје, 2005, стр. 8-10

⁴¹⁴ *Упатство за поедноставени постапки*, Царинска управа на Република Македонија, Скопје, 2010, стр. 4-8

⁴¹⁵ Уредба за спроведување на царинскиот закон, *Службен весник на Република Македонија* бр. 66, Скопје, 2005, стр. 27

минимум податоци или декларација кон која не се приложени сите документи или со друг административен или комерцијален документ кон кој е приложено барање за спроведување определена царинска постапка. Кон крајот на пресметковниот период, декларантот е должен да достави дополнителна декларација која, во зависност од случајот, може да биде општа, периодична или рекапитулативна или да ја дополни непотполната. За да може да се користи оваа поедноставена постапка домашните компании треба да добијат соодветно одобрение од царинските органи и да достават соодветна царинска гаранција за покривање на евентуално настанатиот царински долг⁴¹⁶.

Со двете постапки за *локално царинење при увоз и при извоз* на корисниците на овие олеснувања им се овозможува спроведување на целокупната царинска формалност во сопствените простории или на други места определени или одобрени од царинските органи. Овие поедноставени постапки овозможуваат увозот или извозот, наместо на царинските терминали, да се врши во просториите на компаниите, без временско ограничување, односно 24 часа секој ден без оглед дали станува збор за работен или неработен ден⁴¹⁷. Локалното царинење им овозможува на трговците да намалат дел од трошоците поврзани со трговијата, при што избегнуваат трошоци на терминалите и некои шпедитерски трошоци. Можноста за спроведување на царинската постапка без временско ограничување значи намалување на времето потребно за извршување на транспортните операции и подобро планирање на деловните активности.

Поедноставените постапки на локално царинење се повеќе застапени кај извозот во однос на увозот. Причина за тоа е ограничувачкиот фактор на инспекциските контроли што повеќе се користат при спроведување на увозот на стока во земјата. Друг ограничувачки фактор е, што до сега, Царинската управа ги промовира поедноставените постапки на компаниите што најмалку 10 пати во месецот пријавуваат еднаков вид стока во определена царинска постапка, како и стока што лесно се распоредува според царинската тарифа за олеснето спроведување на потребната контрола⁴¹⁸.

⁴¹⁶ Упатство за поедноставени постапки, Царинска управа на Република Македонија, Скопје, 2010, стр. 33-37

⁴¹⁷ Упатство за поедноставени постапки, Царинска управа на Република Македонија, Скопје, 2010, стр. 20-33

⁴¹⁸ Царина/Гласило на Царинската управа на Република Македонија, бр.12, Царинска управа на Република Македонија, 2009, Скопје, стр. 14-15

Царинската управа на Република Македонија во 2008 година ја вовела и можноста за царинење на самите гранични премини и тоа во кое било време на премините: Блаце, Деве Баир, Делчево, Ново Село, Богородица и Мецитлија⁴¹⁹. Ова олеснување е многу попогодно за извозниците во однос на увозниците поради недоволното присуство на инспекциските служби на граничните премини. Поради овие причини извозниците повеќе го користат ова олеснување во однос на увозниците. Извозната постапка може да се спроведува 24 часа секој ден, што значи намалување на транспортните операции и избегнување на трошоците на терминалите во внатрешноста⁴²⁰.

Во втората половина на 2011 година инспекциските служби за храна и ветеринарство, за санитарна и здравствена контрола и за земјоделство почнале со целосно спроведување на нивните контроли на граничните премини. Оваа мерка придонела за зголемување на бројот на декларации обработени во поедноставена постапка при увоз за 30%⁴²¹.

Две поедноставени постапки се овозможени при спроведувањето на транзитните операции во земјата. Економските оператори во Република Македонија можат да поднесат барање за стекнување статус овластен примач и овластен испраќач при спроведување на транзитот. Статусот *овластен примач* на имателот на одобрението му овозможува во своите простории или на друго определено место да прима стока што е ставена во транзитна постапка, без ставање на увид на стоката и на транзитната декларација на одредишната царинска испостава. Овластениот примач мора претходно да ги извести царинските органи за секој увоз посебно. За стоките што транзитираат со ТИР карнет не може да се примени оваа поедноставена постапка⁴²².

Статусот *овластен испраќач* на имателот на одобрението му овозможува извршување транзитни операции без ставање на увид на стоката и на соодветната транзитна декларација кај појдовната царинска испостава. Овој статус може да го

⁴¹⁹ ЦАРИНСКА УПРАВА дваесет години за иднината на Македонија, Царинска управа на Република Македонија, Скопје, 2012, стр. 56

⁴²⁰ *Царина/Гласило на Царинската управа на Република Македонија*, бр.12, Царинска управа на Република Македонија, 2009, Скопје, стр. 15

⁴²¹ *Годишен извештај за работата на Царинската управа во 2011 година*, Царинска управа, Министерство за финансии, Република Македонија, Скопје, 2012, стр. 19

⁴²² *Упатство за поедноставени постапки*, Царинска управа на Република Македонија, Скопје, 2010, стр. 16-20

користат само лица на кои им е одобрена употреба на општа гаранција или им е одобрено изземање од гаранцијата⁴²³.

Од 2010 година логистичките центри во Република Македонија што поседуваат одобренија за поедноставување во транзитот, овластен испраќач или овластен примач, можат да ги користат поедноставените царински постапки и при царинењето збирни пратки⁴²⁴.

Поради ограничувачките фактори и недоволната промоција на поедноставените царински постапки од Царинската управа нивната примена во Република Македонија е ограничена и покрај тоа што постои зголемен интерес во однос на претходните години. Во 2010 година во употреба биле 181 одобренија за поедноставени царински постапки, а 29 оператори го стекнале статусот одобрени извозници⁴²⁵. Истата година, од вкупно обработените царински декларации, 21% биле обработени во поедноставена постапка и тоа, од вкупниот број увозни декларации 15% биле во поедноставена постапка, а од вкупниот број извозни декларации во поедноставена постапка биле обработени 33,7%. Во 2011 година во поедноставена постапка биле обработени 27% од вкупно обработените декларации. При увоз од вкупно обработените декларации 22% биле обработени во поедноставена постапка, а при извоз 36% од вкупно обработените декларации биле обработени во поедноставена постапка. Ова покажува дека економските оператори се повеќе ги прифаќаат и применуваат поедноставените царински постапки бидејќи очекуваат поголема ефикасност заради намалување на времето на чекање и трошоците при вршење увоз, извоз и транзит⁴²⁶.

Во рамките на истражувањето што е составен дел на овој труд направени се повеќе анализи за користењето на поедноставените царински постапки во Република Македонија и на ефектите што од нив ги почувствувале македонските компании. Добиени се податоци за степенот на користење поедноставени царински постапки во македонските компании и податоци за причините поради кои компаниите не аплицирале за користење поедноставени царински постапки.

⁴²³ Упатство за поедноставени постапки, Царинска управа на Република Македонија, Скопје, 2010, стр. 11-15

⁴²⁴ Годишен извештај за работата на Царинската управа во 2010 година, Царинска управа на Република Македонија, Скопје, 2011, стр. 8

⁴²⁵ Годишен извештај за работата на Царинската управа во 2010 година, Царинска управа на Република Македонија, Скопје, 2011, стр. 12

⁴²⁶ Годишен извештај за работата на Царинската управа во 2011 година, Царинска управа, Министерство за финансии, Република Македонија, Скопје, 2012, стр. 22

Исто така, направена е пресметка на ефектите што компаниите ги почувствувале од примената на поедноставените постапки во однос на потребниот број документи, потписи, часови и финансиски средства за реализација на една царинска постапка. Направено е согледување и на ефектите од поедноставените царински постапки врз олеснувањето на работата на царинењето, поточно брзината на постапката на царинењето, заштедата на времето, човечките ресурси и финансиите и општото олеснување на работата на царинењето.

5.2. Воведување на концептот овластен економски оператор

Во 2008 година направена е најважната измена на Царинскиот закон на Република Македонија за преземање мерки на подрачјето за олеснување на трговијата. Во 2008 година во законот, а во 2009 година во Уредбата за спроведување на Царинскиот закон биле воведени одредби за воведување на програмата овластен економски оператор во Република Македонија. Воведувањето на оваа програма е во согласност со барањата на Светската царинска организација за промовирање партнерски однос меѓу царината и бизнис заедницата или исполнување на стандардите од вториот столб на Рамката на стандарди за олеснување и обезбедување на глобалната трговија. Воведувањето на оваа програма е во согласност со воведувањето на ваква програма во царинското законодавство на Европската унија. Правните одредби за воведување на овој концепт во Република Македонија се речиси идентични со стандардите на Светската царинска организација и одредбите на Европската унија.

Согласно измените во Царинскиот закон, во Република Македонија може да се издадат три вида уверенија за овластен економски оператор. Првото уверение е за царински поедноставувања што на економските оператори треба да им овозможи поедноставувања пропишани со царинските прописи. Второто уверение е за безбедност и сигурност и тоа е наменето за економските оператори што бараат да користат олеснувања во поглед на царинските контроли поврзани со безбедноста и сигурноста. Третиот вид уверение за овластен економски оператор претставува комбинација од првите два вида, односно носителите на овој вид уверение треба да ги уживаат олеснувањата и во однос на царинските

прописи и во однос на контролите за безбедноста и сигурноста⁴²⁷. Сосема очигледно е дека видовите уверенија за овластен економски оператор се поистоветуваат со оние што се одобруваат во рамките на Европската унија.

Олеснувањата во трговијата што Царинската управа на Република Македонија им ги нуди на имателите на уверенијата за овластени економски оператори се олеснувањата што им се достапни на економските оператори што ги користат поедноставените царински постапки. Покрај олеснувањата во трговијата што се добиваат со користењето поедноставени царински постапки, Царинската управа им нуди уште некои мерки за олеснување на трговијата на овие овластени трговски лица. Тие дополнителни олеснувања за овластените економски оператори значат дека во услови кога нивната пратка ќе биде оценета од системот за управување со ризици дека треба да биде подложна на безбедносна и сигурносна проверка, надлежните царински органи се должни да го известат овластениот економски оператор за тоа пред стоката да пристигне. Дополнителни олеснувања за имателите на уверенијата за овластен економски оператор за безбедност и сигурност и за царински поедноставувања/ безбедност и сигурност се направени во однос на можноста за користење збирна декларација што содржи намален број податоци. Олеснување за овластените економски оператори е тоа што тие подлежат на помал број физички и документациски контроли во однос на другите економски оператори. Ова не значи дека кога царинските органи ќе проценат поинаку, не може да спроведат дополнителна контрола на стоката на овластениот економски оператор. Спроведувањето контрола кај овие оператори треба да има приоритет во однос на другите учесници во трговијата и на нивно барање треба да може да се изврши на место што е различно од местото за контрола на надлежниот царински орган⁴²⁸.

Освен придобивките, односно мерките за олеснување на трговијата што царинските органи им ги нудат на овластените економски оператори, втор важен аспект при воведувањето ваква програма во која било национална економија е дефинирањето условите и критериуми што компаниите треба да ги исполнат за да се стекнат со овој статус.

⁴²⁷ „Уредба за изменување и дополнување на уредбата за спроведување на царинскиот закон“, *Службен весник на Република Македонија*, Бр. 42, Скопје, 2009, стр. 3

⁴²⁸ „Уредба за изменување и дополнување на уредбата за спроведување на царинскиот закон“, *Службен весник на Република Македонија*, Бр. 42, Скопје, 2009, стр. 3-4

Првиот критериум што барателите на уверение за овластен економски оператор треба да го исполнат е во текот на последните три години пред поднесувањето на барањето да немаат направено никаква сериозна или повеќекратна повреда на царинските прописи⁴²⁹.

Следниот критериум што се бара од заинтересираните компании за стекнување на статусот овластен економски оператор е поседување ефикасен систем за управување со деловната евиденција, а кога е потребно и со транспортната евиденција. Исполнувањето на овој критериум значи исполнување на следниве услови: водење сметководствен систем согласно сметководствените принципи на Република Македонија што овозможува чување сметководствени документи и дополнителна ревизорска царинска контрола, овозможување физички и електронски пристап на царинските органи до царинската и транспортната евиденција на барателот, поседување логистички систем за разликување домашна од странска стока, поседување административна организација што одговара на видот и обемот на деловните активности и на протокот на стоки и воспоставени внатрешни контроли за откривање нелегални и неправилни трансакции, поставување ефикасни процедури за работа со дозволи и одобренія во врска со мерките на трговската политика, поставување ефикасни процедури за архивирање на евиденцијата и информациите на компанијата и за заштита од губење на информациите, запознавање на вработените со потребата за информирање на царинските органи при појава на потешкотии при исполнувањето царински формалности и назначување соодветни контакт лица кои ќе соработуваат со царинските органи и воспоставување соодветни информатичко-технолошки сигурносни мерки за заштита на компјутерскиот систем од неовластен влез и за обезбедување на неговата документација⁴³⁰.

Барателите на одобренія за овластени економски оператори треба да бидат финансиски солвентни во последните три години и треба да можат да одржуваат добра финансиска состојба за исполнување на сопствените обврски⁴³¹. Барањето за финансиска солвентноста на овластените економски оператори во

⁴²⁹ „Уредба за изменување и дополнување на уредбата за спроведување на царинскиот закон“, *Службен весник на Република Македонија*, Бр. 42, Скопје, 2009, стр. 6

⁴³⁰ „Уредба за изменување и дополнување на уредбата за спроведување на царинскиот закон“, *Службен весник на Република Македонија*, Бр. 42, Скопје, 2009, стр. 6

⁴³¹ „Уредба за изменување и дополнување на уредбата за спроведување на царинскиот закон“, *Службен весник на Република Македонија*, Бр. 42, Скопје, 2009, стр. 6-7

основа се однесува на одржување на нивната солвентност во однос на подмирување на царинскиот долг и другите давачки кон царинските органи.

Оние економски оператори што сакаат да поднесат барање за вториот или за третиот вид уверение за овластен економски оператор треба да исполнат дополнителни безбедносни и сигурносни стандарди⁴³².

Определувањето услови и критериуми за стекнување статус овластен економски оператор не е важно само по себе, туку е важно заради согледување на крајниот ефект од примената на овој концепт во практиката. Ова се однесува на споредбата на трошоците што економските оператори ги прават за да ги исполнат условите и критериумите за стекнување на повластениот статус, со ползата во олеснувањето на трговијата што со тој статус би ја добиле. Крајниот резултат на трошоците и на придобивките треба да биде пресуден за една компанија да се одлучи, дали воопшто да поднесе барање за стекнување на повластениот статус. Доколу крајниот резултат е негативен, односно компанијата направила повеќе трошоци во однос на олеснувањата во трговијата што ги добила со стекнувањето на статусот, очекувано е да не постои голем интерес за поднесување барања за овие уверенија. Во спротивно, доколку придобивките што операторите ќе ги добијат од повластениот статус значително влијаат врз олеснување и зголемување на трговијата или носат некакви индиректни придобивки за нив, тие ќе бидат повеќе заинтересирани за поднесување барања за овој статус и исполнување на бараните критериуми. Спроведувањето една анализа за споредба на трошоците и придобивките од спроведувањето на програмата овластен економски оператор е неопходно да се направи пред таа да се воведо во практиката.

Препораките на Светската царинска организација и на националните влади што ги вовеле програмите за овластени економски оператори укажуваат дека пред воведувањето на овој концепт во практиката неопходно е спроведување пилот-проект за овластен економски оператор. Спроведувањето пилот-проектот значи идентификување ограничен број компании што ќе се стекнат со статусот овластен економски оператор во определен пробен период. Резултатите од пилот-проектот треба да ги покажат тешкотиите што компаниите ги имале при исполнувањето на бараните критериуми и степенот на искористеност на доделените олеснувања во трговијата со повластениот статус. Тие резултати треба да помогнат за правилно

⁴³² „Уредба за изменување и дополнување на уредбата за спроведување на царинскиот закон“, Службен весник на Република Македонија, Бр. 42, Скопје, 2009, стр. 7

профилирање на програмата и нејзино успешно спроведување во практиката. Во Република Македонија се зборува за спроведување пилот-проект за овластен економски оператор што треба да вклучи две големи компании: едната од производниот сектор на хемиската индустрија, а втората од преработувачкиот сектор за пијалоци, но сè уште нема конкретни резултати од неговото спроведување во практиката.

Согласно македонското царинско законодавство уверението овластен економски оператор треба да има неограничено време на важност, а со посебни одредби се регулирани условите врз основа на кои може да дојде до привремено одземање на статусот или целосно укинување на уверението овластен економски оператор⁴³³.

Една од важните цели на истражувањето на овој труд е согледување на интересот на македонските компании за стекнување на овој повластен статус. Со оглед на тоа што овој концепт не е оперативен во македонското царинско работење, не е можно да се направи точна и прецизна пресметка ниту на трошоците ниту на ползата од стекнувањето повластен статус. Она што може да се направи е самостојна проценка на компаниите за тешкотиите и трошоците што треба да ги направат за да ги исполнат критериумите за стекнување на статусот. Кога таа проценка ќе ја стават во однос на понудените олеснувања во трговијата од царинските органи треба да се добијат првични размислувања за интересот за прифаќање или неприфаќање на овој концепт, односно за поднесување или за неподнесување барање за уверенијата и за причините за нивната одлука.

5.3. Воспоставување и функционирање на Едношалтерскиот систем (ЕКСИМ)

Воспоставувањето едношалтерски систем за увоз и извоз и за контрола на едно место е едно од решенијата што меѓународната заедница го понудила како важна мерка за олеснување на трговијата. Во 2005 година Центарот за олеснување на трговијата и електронскиот бизнис - УН/ЦЕФАКТ како Препорака бр. 33 за олеснување на ефикасната размена на информациите меѓу трговијата и владата,

⁴³³ „Уредба за изменување и дополнување на уредбата за спроведување на царинскиот закон“, Службен весник на Република Македонија, Бр. 42, Скопје, 2009, стр. 9-12

донел Препораки и насоки за воспоставување едношалтерски системи во земјите⁴³⁴.

Согласно препораката на УН/ЦЕФАКТ, едношалтерскиот систем е дефиниран како мерка за олеснување што на страните вклучени во трговијата и транспортот им овозможува да поднесуваат стандардизирани информации и документи на едно место за исполнување на сите увозни, извозни и транзитни регулаторни барања. Доколку информациите што се поднесуваат се во електронска форма, со примената на овој систем се овозможува еднократно внесување на сите одделни податоци⁴³⁵.

Во практиката спроведувањето едношалтерски систем треба да изврши влијание врз забрзувањето и поедноставувањето на движењето на информациите меѓу претставниците на трговската заедница и државните органи и да донесе видливи придобивки за сите учесници вклучени во меѓународната трговија. Воспоставувањето на овој систем може да се направи на неколку начини. Еден начин е да и се овозможи на една државна агенција, како што е царинската администрација, да извршува бројни задачи во име на сите други агенции. Друг начин на воспоставување на системот е со овозможување пристап неговите корисници да комуницираат со различни системи на различни државни агенции. Третиот начин на поставување едношалтерски систем значи поставување интегриран систем каде трговците ќе можат да поднесуваат стандардизирани податоци еднократно, а системот ќе ги дистрибуира до надлежните институции⁴³⁶.

Управувањето со овој систем треба да го прави една водечка државна агенција, што треба да овозможи пристап на другите државни агенции до информациите што се потребни за нив. Останатите државни органи што учествуваат во системот треба меѓусебно да ги координираат контролните активности за успешно функционирање на целиот систем. Со едношалтерскиот систем може да се овозможи и наплата на потребните давачки, даноци и другите трошоци за добивање потребни информации и за документација. Со препораката на УН/ЦЕФАКТ не се укажува на задолжителното користење документи во

⁴³⁴ UN/CEFACT, *Recommendation No.33*, United Nations Center for Trade Facilitation and Electronic Business, Geneva, 2005, p. 1

⁴³⁵ UN/CEFACT, *Recommendation No.33*, United Nations Center for Trade Facilitation and Electronic Business, Geneva, 2005, p. 3

⁴³⁶ Yasui Tadashi and Engman Michael, "The Role of Automation in Trade Facilitation" in OECD Trade Policy Studies *Overcoming Border Bottlenecks, The Costs and Benefits of Trade Facilitation*, OECD, USA, 2010, p. 163

електронска форма, ниту на неопходната примена на понапредни информациски и комуникациски технологии. Но сепак, очекувањата говорат дека примената на информациските и на комуникациските решенија при воведувањето едношалтерски системи значително би влијаело врз олеснување на трговијата.

Примената на ваков едношалтерски систем треба во поголема мера да го поедностави и олесни процесот на размена информации меѓу државните органи и трговците и треба да ја зголеми ефикасноста и ефективноста на официјалните контроли, а преку подобро искористување на ресурсите да ги намали трошоците и на државните органи и на учесниците во трговијата. Придобивките што се очекуваат за државните органи се: поефикасно и поефективно искористување на ресурсите, подобрена или зголемена наплата на приходите, подобрена согласност со трговската заедница, подобрена сигурност и зголемен интегритет и транспарентност на постапките⁴³⁷.

За претставниците на трговската заедница придобивките што се очекуваат од примената на едношалтерските системи се: намалување на трошоците преку скратување на времето на чекање, побрзо спроведување на царинската постапка и ослободување на стоката, предвидлива примена и разбирање на законските одредби и прописи, поефикасна и поефективна употреба на ресурсите и зголемена транспарентност на работењето⁴³⁸.

Примената на едношалтерскиот систем довела до значителни придобивки за целокупната национална продуктивност на Сингапур. Оваа земја е прва во светот која во 1989 година вовела едношалтерски систем со поврзување на 35 државни агенции. Денес Царинската управа на Сингапур тврди дека за еден заштеден долар во царинските приходи е потрошен само еден цент што значи дека профитната маржа изнесува 9900%⁴³⁹. При примената на едношалтерскиот систем во Маврициус било постигнато намалување на времето на царинење на стоките од просечни четири часа на околу 15 минути. Во Сенегал корисниците на системот можат да завршат една работа за еден ден за која претходно им биле потребни два до три дена⁴⁴⁰. Царинската управа на Кореја проценила дека примената на

⁴³⁷ UN/CEFACT, *Recommendation No.33*, United Nations Center for Trade Facilitation and Electronic Business, Geneva, 2005, pp. 10-11

⁴³⁸ UN/CEFACT, *Recommendation No.33*, United Nations Center for Trade Facilitation and Electronic Business, Geneva, 2005, p. 11

⁴³⁹ *Doing Business 2012: Trading Across Borders*, The World Bank Group, Washington DC, 2012, p. 4

⁴⁴⁰ Korinek J., Sourdin P., "To What Extent Are High-Quality Logistics Services Trade Facilitating?", *OECD Trade Policy Working Papers*, No. 108, OECD Publishing, Paris, 2011, pp. 7-8

едношалтерскиот систем донела придобивки за националната економија во износ од 18 милиони американски долари во 2010 година. Овие придобивки претставуваат дел од вкупно остварените придобивки таа година во вкупен износ од 3,47 милијарди американски долари како резултат на сите преземени мерки за олеснување на трговијата⁴⁴¹.

Во Република Македонија воведувањето на Едношалтерскиот систем започнало во 2007 година, а системот станал оперативен и задолжителен за сите корисници на увозни, извозни и транзитни одобренија и царински квоти од 2009 година. Целосниот назив на едношалтерскиот систем во Македонија е информациски систем за обработка на податоците во електронски облик и електронски потпис при постапките на увоз, извоз и транзит. Неговото официјално скратено име е ЕКСИМ.

Воведувањето на ова решение како алатка за олеснување на меѓународната трговија во Република Македонија било овозможено со постоењето силна поддршка, односно политичка волја; формирањето експертски тим што посветено работел на развојот на системот; дефинирањето јасни правила и методологија за примена и фокусирањето на потребите на деловната заедница⁴⁴².

Спроведувањето на ЕКСИМ-от во практиката е возможно со креирањето правна рамка што го овозможува неговото функционирање и изработка на софтверско решение врз база на современи информациски и комуникациски технологии. Правните аспекти што се појавиле при воспоставувањето на едношалтерскиот систем биле потребата за воспоставување неопходна правна рамка и измени во некои од постојните закони, воведување можност за поднесување документи во електронска форма со што ќе се замени хартиената форма, воведување можност за користење електронски потпис со потврдување на неговата авторизација во правниот систем на Република Македонија и овозможување размена на податоците меѓу државните органи со осврт на задолжителноста на деловната тајна и заштитата на податоците. Клучните правни акти со кои било овозможено функционирањето на едношалтерскиот систем биле: Законот за општа управа постапка, Законот за административните такси и Законот

⁴⁴¹ *Doing Business 2012: Trading Across Borders*, The World Bank Group, Washington DC, 2012, p. 4

⁴⁴² Kutirov Slavica, Power Point Presentation on *Single Window for Licenses for Import, Export and Transit of Goods and Tariff Quotas (EXIM)*, WCO, Brussels, 2009

за податоците во електронски облик⁴⁴³. Покрај измените во овие закони и носењето повеќе подзаконски акти, функционирањето на едношалтерскиот систем е целосно регулирано со Уредбата за воспоставувањето и начинот на користење на информацискиот систем за обработка на податоците во електронски облик и електронски потпис при постапките за увоз, извоз и транзит донесена во 2008 година, а изменета и дополнета во 2011 година⁴⁴⁴.

Согласно правната регулатива со едношалтерскиот систем на Република Македонија управува Царинската управа во координација со другите корисници на системот – државните органи. Корисници на едношалтерскиот систем во Македонија се: Министерството за внатрешни работи со Бирото за јавна безбедност, Министерството за економија заедно со Бирото за метрологија, Министерството за животна средина и просторно планирање, Министерството за земјоделство, шумарство и водостопанство со Управата за семе и саден материјал, со Фитосанитарната управа и со Државниот инспекторат за земјоделство, Министерството за здравство со Бирото за лекови и со Државниот санитарен и здравствен инспекторат, Министерството за култура со Управата за заштита на културното наследство, Министерството за транспорт и врски со Државниот инспекторат за транспорт, Агенцијата за храна и ветеринарство и Дирекцијата за радијациска сигурност⁴⁴⁵. Ова значи дека под раководство на Царинската управа на Македонија извршено е меѓусебно поврзување на 16 државни агенции од кои може да се добијат 61 дозвола за реализација на увозот, извозот и транзитот во Република Македонија⁴⁴⁶. ЕКСИМ-от овозможува електронско и едношалтерско информирање и поднесување барања за сите потребни документи за спроведување на царинските постапки на увоз, извоз и транзит кон и од Македонија, се овозможува поедноставно креирање на овие документи (дозволи, согласности,

⁴⁴³ Димитровски Димитар, „Едношалтерски систем за извоз и увоз во Република Македонија: Придонесот на Проектот на УСАИД за деловно опкружување за олеснувањето на трговијата“ во *Извештај за надворешната трговија на Македонија 2008*, УСАИД и Министерство за економија на Република Македонија, Скопје, 2008, стр. 159

⁴⁴⁴ Уредба за воспоставувањето и начинот на користење на информацискиот систем за обработка на податоци во електронски облик и електронски потпис при постапки за увоз, извоз и транзит, *Службен весник на Република Македонија*, бр. 134/2008, Скопје, 2008, стр. 1-2

⁴⁴⁵ Уредба за воспоставувањето и начинот на користење на информацискиот систем за обработка на податоци во електронски облик и електронски потпис при постапки за увоз, извоз и транзит, *Службен весник на Република Македонија*, бр. 13, Скопје, 2011, стр. 3-4

⁴⁴⁶ *Листа на дозволи опфатени во ЕХИМ*, Царинска управа на РМ, 2011 достапна на www.customs.gov.mk

одобренија или лиценци и царински квоти) со потполна безбедност и транспарентност за корисниците и за економските оператори.

Придобивките и олеснувањата во трговијата што се постигнуваат со примената на ЕКСИМ-от гледано од страна на Царинската управа на Република Македонија се: обезбедување услуга за поднесување барање за дозволи 24 часа, 7 дена во неделата; заштеда на време и трошоци поради електронското поднесување на барањата; зголемување на ефикасноста на процесот на одобрување дозволи и подигнување на неговата правна сигурност; полесна размена на информациите заради употребата на стандардизирани и хармонизирани податоци; електронска контрола на користењето дозволи и транспарентна распределба на царинските квоти⁴⁴⁷.

Олеснувањата идентификувани од економските оператори од примената на едношалтерскиот систем се: едноставно пребарување и можност за следење на постапката за добивање одобрение, заштеда на ресурси (време, трошоци и луѓе) и подобрена комуникација, контакт и решавање на евентуално појавените проблеми со Царинската управа како институција одговорна за неговото функционирање⁴⁴⁸.

Во декември 2009 година Економската комисија на Обединетите нации за Европа (УНЕЦЕ) го препорачала ЕКСИМ како модел за развој на електронски едношалтерски систем за увозни и извозни дозволи во регионот, а македонското искуство во однос на развојот на едношалтерскиот систем требало да се вклучи во препораките на Светската царинска организација за развој на вакви системи и помош на помалку развиените земји⁴⁴⁹.

Веќе е почната втората фаза за надградба на постојниот едношалтерски систем со: подготовки за размена на податоци со новиот софтвер за обработка царински декларации, поврзување со новиот информатичко-комуникациски систем на Ветеринарната управа, воведување нови модули за издавање транспортни дозволи во билатералниот патен сообраќај, воведување нови

⁴⁴⁷ Kutirov Slavica, Power Point Presentation on *Single Window for Licenses for Import, Export and Transit of Goods and Tariff Quotas (EXIM)*, WCO, Brussels, 2009

⁴⁴⁸ Костовски Зоран, презентација за „Едношалтерски информатиски систем (EXIM) – придобивки за економските оператори“ презентирани на Конференцијата *Создавање на бесхартиена околина*, во организација на Царинската управа на Република Македонија, Скопје, 2011

⁴⁴⁹ *Извештај за работата на Царинската управа на Република Македонија во 2009 година*, Царинска управа на Република Македонија, Скопје, 2010, стр. 8 и *Годишен извештај за работата на Царинската управа во 2010 година*, Царинска управа на Република Македонија, Скопје, 2011, стр. 10-11

извештаи и сл⁴⁵⁰. Ова значи дека покрај тоа што се работи на постојано одржување на системот, се работи и на негова надградба и нудење нови услуги.

Користењето на ЕКСИМ-от во Република Македонија бележи постојан раст. Бројот на издадени дозволи во 2010 во однос на 2009 година е зголемен за 82%, односно во 2010 година биле издадени 52081 дозвола, а во 2009 година 28632 дозволи. Како корисници на системот биле евидентирани 595 корисници меѓу кои голем е бројот на компании што ги вршат работите на царинско застапување за илјадници свои клиенти⁴⁵¹. Во 2011 година преку ЕКСИМ биле издадени 66818 дозволи⁴⁵².

Едношалтерскиот систем за издавање увозни, извозни и транзитни дозволи и за распределба на царинските квоти е оперативен од 2009 година и во рамките на истражувањето што е составен дел на овој труд ќе биде направена оценка на неговата успешност, односно неговото влијание врз олеснувањето на трговијата за економските оператори. Примената на вакви едношалтерски системи се промовира како едно од најважните решенија за поголемо олеснување на трговијата со истовремено одржување на нејзината безбедност. Добивањето оценка за функционирањето на ваков систем ќе биде од непроценлива важност. Оценувањето на ЕКСИМ-от ќе биде направено врз основа на индивидуалните оценки на компаниите – корисници на овој систем што се дел од примерокот на истражувањето во трудот. Истражувањето треба да даде информации колку ЕКСИМ-от помогнал во олеснувањето на трговијата преку забрзување на постапката за добивање дозволи, заштедата на време, човечки ресурси и финансии во процесот на добивање дозволи и генерално во олеснувањето на работата на економските оператори.

Добивањето на овие информации ќе биде од непроценлива важност не само од аспект на согледувањето на успешноста на функционирањето на едношалтерскиот систем туку и од аспект на согледувањето на проблемите или тесните грла што се појавуваат при неговото користење и евентуалното

⁴⁵⁰ *Годишен извештај за работата на Царинската управа во 2010 година*, Царинската управа на Република Македонија, Скопје, 2011, стр. 10-11

⁴⁵¹ *Годишен извештај за работата на Царинската управа во 2010 година*, Царинската управа на Република Македонија, Скопје, 2011, стр. 11

⁴⁵² *Годишен извештај за работата на Царинската управа во 2011 година*, Царинска управа, Министерство за финансии, Република Македонија, Скопје, 2012, стр. 20

идентификување на решенија за тие проблеми со крајна цел олеснување на глобалната трговија.

5.4. Досегашни истражувања за олеснување на трговијата

Во областа на олеснувањето на трговијата за Република Македонија направен е одреден број истражувања. Во 2008 година Царинската управа на Република Македонија направила една студија за мерење на времето на минување на стоките преку граничните премини. Мерењето на времето на минување на граничните премини и обработката на добиените податоци биле направени во соработка со Светската царинска организација. Ограничувачки аспекти на оваа студија се што во анализата било опфатено мерењето на времето на минување само во патниот транспорт и тоа мерејќи го времето на пет гранични премини: Блаце, Табановце-автопат, Богородица, Кафасан и Деве Баир и било мерено само времето на влез на транспортните средства, а не и на излез (значи само при увоз), од моментот на пристигнување на стоката на граничниот премин до моментот на пуштање на стоката во внатрешноста⁴⁵³.

Резултатите од мерењето покажале дека просечното време на минување на камионите заради влез во царинското подрачје на Република Македонија изнесувало 104 минути или 1 час и 44 минути. Просечното време на минување на категоријата полни камиони (оние што превезуваат стока) било нешто поголемо и изнесувало 149 минути или 2 часа и 29 минути. Уште повисоко просечно време на минување било измерено за камионите што превезувале акцизна стока (цигари и алкохол). Кај овие камиони просечното време на минување изнесувало 176 минути или 2 часа и 56 минути, а воедно кај овие возила било измерено и најдолгото време на минување 2580 минути или еден ден и 19 минути⁴⁵⁴.

Позитивен аспект на оваа студија е што паралелно со мерењето на просечното време на минување на граничните премини, било мерено и времето потрошено за вршење фитосанитарна контрола и контрола од страна на ветеринарните служби. Од четирите проценти возила што биле предмет на

⁴⁵³ *Извештај од студијата за мерење на времето на минување на стоките преку граничните премини во Република Македонија, Царинска управа на Република Македонија, Скопје, 2008, стр. 2-3*

⁴⁵⁴ *Извештај од студијата за мерење на времето на минување на стоките преку граничните премини во Република Македонија, Царинска управа на Република Македонија, Скопје, 2008, стр. 5-6*

фитосанитарна контрола било измерено просечно време на контрола од 16 минути, а најдолгиот временски интервал што бил измерен изнесувал 548 минути или 9 часа и 8 минути. На ветеринарна контрола биле подложни два процента од камионите што влегле во земјата. Просечното време на обработка на оваа контрола изнесувало 36 минути, а најдолгиот интервал изнесувал 1016 минути или 16 часа и 56 минути. Постојето голема стандардна девијација меѓу просечното време на минување и на контрола, со најдолгите интервали на минување и контрола произлегуваат од разликите во работното време на овие гранични служби. Царинската служба и граничната полиција работат 24 часа на ден, а службите за фитосанитарна и ветеринарна контрола во зависност од граничниот премин работат од 8 до 10 часа, а на одредени гранични премини и до 24 часа. Разлика постои и во степенот на употреба на информатичка технологија од страна на овие служби при вршењето контрола и употребата на застарени техники што се однесуваат на непримена на селективност во контролата и 100% преглед на пратките⁴⁵⁵.

Од добиените резултати за извршеното мерење, Царинската управа дошла до определени заклучоци за преземање мерки во насока на подобрување на состојбата и скратување на времето на минување на граничните премини. Меѓу мерките што ги предложила Царинската управа се: поголема примена на поедноставените царински постапки и употреба на електронски информации пред пристигнување или пред заминување на стоката со што може значително да се скрати времето потребно за обработка на царинските декларации; воведување 24 часовно работно време на ветеринарната и фитосанитарната служба на граничните премини со воведување систем за анализа и управување со ризиците за селективен преглед на стоката што треба да се прегледува; зголемена примена на информатичката технологија од страна на овие служби во насока на поврзување со оперативниот систем и базите на податоци на Царинската управа и на тој начин скратување на времето на минување; целосно воведување едношалтерски систем и воведување нов компјутерски систем на царината за електронска обработка на царинските декларации што треба да значи нивно

⁴⁵⁵ Извештај од студијата за мерење на времето на минување на стоките преку граничните премини во Република Македонија, Царинска управа на Република Македонија, Скопје, 2008, стр. 6

електронско поднесување и обработка и овозможување електронска царина и бесхартиена околина⁴⁵⁶.

Во 2005 година биле правени мерења за некои индикатори за олеснување на трговијата во земјите од Централна и Источна Европа, Југоисточна Европа, Централна Азија, Регионот на Кавказ, Русија и Заедницата на независни држави. Добиените резултати покажале дека Република Македонија остварила најниски вредности во однос на земјите во регионот за индикаторот за ефикасност на пристаништата. Овој индикатор кај земјите без излез на море го мерел степенот на развој на внатрешни водени патишта и развојот на аеродромите⁴⁵⁷. Република Македонија остварила ниски резултати и во областа на царинската ефикасност, особено како последица на недоволната ефикасност и поврзаност меѓу царинската администрација и другите државни агенции што се присутни на граничните премини⁴⁵⁸. Македонија добила добри оценки за степенот на развој на информатичката инфраструктура, мерен според степенот на примена на интернетот и електронската трговија⁴⁵⁹.

Република Македонија била вклучена во мерењата на Светскиот економски форум при определувањето на *индексот за овозможување на трговијата* и во мерењата на Светската банка при определувањето на *индексот за логистички перформанси* реализирани во 2010 година. Резултатите на Светскиот економски форум покажале дека Република Македонија според глобалниот Индекс за овозможување на трговијата се нашла на 56-тото место од вкупно 125 земји што биле рангирани⁴⁶⁰.

Според насоките на Светскиот економски форум, кај оние подиндекси каде земјата била рангирана на повисок ранг од вкупниот се определуваат областите во кои земјата има конкурентски предности. Во подрачјата каде земјата била

⁴⁵⁶ Извештај од студијата за мерење на времето на минување на стоките преку граничните премини во Република Македонија, Царинска управа на Република Македонија, Скопје, 2008, стр. 7

⁴⁵⁷ Broadman H.: *From Disintegration to Reintegration: Eastern Europe and the Former Soviet Union*, The World Bank, Washington D.C., 2005, pp. 264-265

⁴⁵⁸ Broadman H.: *From Disintegration to Reintegration: Eastern Europe and the Former Soviet Union*, The World Bank, Washington D.C., 2005, pp. 246-248

⁴⁵⁹ Broadman H.: *From Disintegration to Reintegration: Eastern Europe and the Former Soviet Union*, The World Bank, Washington D.C., 2005, p. 250

⁴⁶⁰ Lawrence R. Z., Hanouz M. D., Doherty S., Moavenzadeh J.: *The Global Enabling Trade Report 2010*, World Economic Forum, Geneva, 2010, p. 9

рангирана на понизок ранг од вкупниот, се смета дека нема конкурентски предности⁴⁶¹.

Република Македонија била пониско рангирана од генералниот индекс во два подиндекса и тоа, во подиндексот за гранична администрација се нашла на 75-то место, а во подиндексот за бизнис околина била рангирана на 67-то место. Ова значи дека најслабите конкурентски можности на Македонија биле идентификувани во областа гранична администрација што е составена од три столба: ефикасност на царинската администрација, ефикасност на увозните и на извозните процедури и транспарентност на граничната администрација⁴⁶².

Најлошата оценка Република Македонија ја добила за ефикасност на царинската администрација, каде била рангирана на 108-то место од 125 земји. Оценката за ефикасност на царинската администрација била добиена од оценување на царинските процедури и нивната ефикасноста, како и оценувањето на квалитетот на услугите што ги нудат царинските и другите поврзани органи. Најслабите резултати се однесувале на квалитетот на услугите што ги нудат царинските и другите поврзани органи⁴⁶³.

Резултатите за индексот за *квалитетот на услугите што ги нудат царинските и другите поврзани органи* биле добиени со истражувањето направено од Глобалната асоцијација за експресни пратки. Услугите што биле оценувани се: царинење на стоките на електронски начин, одвојување на пуштањето на стоките во слободен промет од целосното спроведување на царинската постапка, примена на 24 часовно и 7 дневно царинење, работно време на царинските органи, надоместоци што се плаќаат за редовните царински услуги, царинењето на авионските пратки во седиштето на операторите, примената автоматска проценка на ризик како примарна основа за физичка контрола на стоката, многубројни инспекции што не биле брзи и навремени, ослободување од царински формалности на пратки со минимална вредност, ослободување од плаќање такси и даноци за пратки со минимална вредност, царинење стоки од страна на трети лица, можност за жалба по царинските одлуки до повисоко или независно ниво и примена на референтни цени за фактурните вредности. За

⁴⁶¹ Lawrence R. Z., Hanouz M. D., Doherty S., Moavenzadeh J.: *The Global Enabling Trade Report 2010*, World Economic Forum, Geneva, 2010, pp. 36-37

⁴⁶² Lawrence R. Z., Hanouz M. D., Doherty S., Moavenzadeh J.: *The Global Enabling Trade Report 2010*, World Economic Forum, Geneva, 2010, pp. 37-295

⁴⁶³ Lawrence R. Z., Hanouz M. D., Doherty S., Moavenzadeh J.: *The Global Enabling Trade Report 2010*, World Economic Forum, Geneva, 2010, pp. 37-295

оценувањето на овие услуги максималната оценка што некоја земја можела да ја добие изнесувала 12. Република Македонија била оценета со оценка 2.02 и се нашла на 116-то место од вкупно 125 земји. Оценка 12 добиле Сингапур и Велика Британија⁴⁶⁴.

Слични резултати се добиени и со *индексот за логистички перформанси* што бил изработен од Светската банка. При изработката на овој индекс биле оценувани шест аспекти: ефикасност на процесот на царинење, квалитет на трговската и транспортната инфраструктура, можност за организирање ценовно конкурентни испораки во странство, способност и квалитет на логистичките услуги, можност да се следат и пронајдат пратките во текот на превозот и фреквенција со која пратките стигнувале на време кај нивните примачи⁴⁶⁵.

Според *индексот на логистички перформанси* Република Македонија била рангирана на 73-тото место од 155 земји со вкупна оценка од 2,77, при што 1 е најниската, а 5 е највисоката оценка. Најниски оценки Македонија добила на подрачјето на ефикасноста на процесот на царинење и на подрачјето на квалитетот на трговската и на транспортната инфраструктура (2,55 кај двете), но тоа не ѝ донело понизок ранг од општиот во тие области. Најнизок ранг остварила на последното подрачје за фреквенцијата со која пратките стигнувале на време кај нивните примачи (105-ти)⁴⁶⁶.

При изработката на овој индекс, Светската банка направила подетални анализи за трошоците и времето потребно за увоз или извоз во земјата, за бројот на документи потребни при увозот и извозот, за бројот на агенции што се јавуваат при спроведувањето увозни и извозни формалности, за потребното време на царинење со или без физичка контрола, за процентот на увоз што физички се прегледува, за процентот на пратки што физички се прегледуваат и разни други прашања поврзани со подрачјето на олеснувањето на трговијата. Република Македонија и други дваесетина земји не доставиле податоци и не биле вклучени во детаљната анализа.

Резултатите од двата индекса, покажуваат дека Македонија има најлоши резултати на подрачјето на олеснување на трговијата, особено во однос на

⁴⁶⁴ Lawrence R. Z., Hanouz M. D., Doherty S., Moavenzadeh J.: *The Global Enabling Trade Report 2010*, World Economic Forum, Geneva, 2010, pp. 37-295

⁴⁶⁵ The World Bank: *Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy: The Logistics Performance Index and its Indicators*, The World Bank, Washington, D.C., 2010, pp. 42-43

⁴⁶⁶ The World Bank: *Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy: The Logistics Performance Index and its Indicators*, The World Bank, Washington, D.C., 2010, pp. 28-29

услугите што ги вршат царинските и другите државни органи при спроведувањето царински формалности. Покрај преземените мерки од страна на Царинската управа за модернизација и подобрување на ефикасноста на нејзината работа и воведувањето многу мерки за олеснување и забрзување на трговијата, очигледно е дека сè уште постои простор за напредок и работа на овие подрачја. Затоа, истражувањето за олеснување на трговијата и за воведување на концептот овластен економски оператор е од непроценлива важност.

5.5. Истражување за олеснување на трговијата и воведување на концептот овластен економски оператор во Република Македонија

Повеќе емпириски студии докажале дека преземањето мерки за олеснување на трговијата е важно за секоја национална економија и без исклучок води до остварување позитивни резултати во однос на зголемувањето на трговската размена. За Република Македонија, која е мала, трговски отворена и увозно зависна земја и која во пост-транзицискиот период сè уште нема изградено стабилна позиција на меѓународната трговска сцена, преземањето мерки за олеснување на трговијата е важен и неопходен услов за подобрување на позициите и остварување повисоки стапки на економски раст. Спроведувањето истражување со кое ќе се согледаат и ќе се оценат досегашните преземени мерки на подрачјето на олеснување на трговијата и ќе се постават насоките за воведување нови мерки е од исклучителна важност за земјата и предизвик за истражувачите во областа на надворешната трговија. Добивањето резултати за ефикасноста на преземените мерки за олеснување на трговијата и за придобивките што економските оператори треба да ги почувствуваат од нивната примена има непроценливо значење за националната економија, претставниците на бизнис задницата и за економската наука.

5.5.1. Методологија и податоци за истражувањето

Целите на истражувањето за олеснување на трговијата и за воведување на концептот овластен економски оператор во Република Македонија се согледување и оценување на ефикасноста на преземените мерки од страна на Царинската

управа за олеснување на трговијата со примената на електронскиот едношалтерски систем за добивање дозволи за увоз, извоз и транзит и за распределба на царинските квоти (ЕКСИМ-от) и со примената на поедноставените царински постапки и согледување на заинтересираноста на македонските компании за стекнување на статусот овластен економски оператор, како и правење првична проценка и споредба на очекуваните придобивки во олеснувањето на трговијата и потребните трошоци што македонските компании треба да ги направат за исполнување на критериумите при стекнување на повластениот статус.

Врз основа на поставените цели, реализацијата на истражувањето беше направена со доставување анкетен прашалник до македонските компании-учесници во трговијата што можат да ги оценат мерките за олеснување на трговијата од аспект на тоа дали им ја олесниле или не меѓународната трговска размена. Компаниите што активно се вклучени во спроведување на надворешнотрговската размена на Република Македонија се оние што се квалификувани за стекнување на статусот овластен економски оператор. Истражувањето беше спроведено во текот на 2011 година, а податоците што се бараа во него се однесуваа на 2010 година.

Во почетната фаза од истражувањето беше подготвен прашалникот и примерокот од македонски компании до кои тој подоцна беше испратен. Прашалникот за истражувањето за олеснување на трговијата е составен од четири дела и тоа: општи податоци за вклученоста на компанијата во меѓународната трговија, користење на можностите на електронската царина – едношалтерскиот систем (ЕКСИМ), користењето на поедноставените царински постапки и воведувањето на концептот овластен економски оператор.

Објаснување на методологијата во првиот дел на истражувањето

Во првиот дел од прашалникот од компаниите се бара да дадат одговори на прашања со кои може да се согледа местото и улогата на компанијата во меѓународниот синџир на снабдување, нејзиното влијание и зависност од тековите на меѓународната трговска размена. За оваа цел компаниите одговараа на прашања за улогата во која тие најчесто се јавуваат во меѓународната трговска размена, за бројот на вработени, за процентуалното учество на увозот и/или извозот во вкупниот обрт на работење, за обемот на реализиран увоз и/или извоз

во 2010 година, за бројот на реализирани надворешнотрговски трансакции при увоз и/или извоз во 2010 година (односно бројот на реализирани царински декларации), за нивните најголеми трговски партнери во увозот и/или извозот во 2010 година и за структурата на производи што компанијата ги увезувала и/или извезувала во 2010 година направена според Стандардната меѓународна трговска класификација (СМТК).

Со одговарањето на овие прашање треба да се добие слика за улогата и местото на конкретната компанија во меѓународниот синџир на снабдување и за нејзината зависност од надворешнотрговската размена. Оваа слика треба да покаже дека ако некоја компанија е премногу зависна од надворешната трговија тогаш за неа е многу важно влијанието на мерките за олеснување на трговијата. Податоците за трговските партнери и за структурата на производите можат да помогнат во определувањето мерки за олеснување на трговијата што се воведуваат од страна на царинските администрации на значајните трговски партнери, со можноста за потпишување договори за заемно признавање на статусите и во согледувањето некои специфични мерки за олеснување на трговијата потребни за одредени групи производи, како на пример за земјоделските производи.

Објаснување на методологијата во вториот дел на истражувањето

Вториот дел од прашалникот се однесува на оценувањето на придобивките на македонските компании од примената на електронскиот едношалтерски систем за добивање дозволи за увоз, извоз и транзит и за распределба на царинските квоти (ЕКСИМ). На почетокот компаниите се прашувани, дали го користат едношалтерскиот систем, со намера да се види кои се причините за некористење на системот, односно дали компанијата има потреба од користење едношалтерски систем или нема и дали услугите на едношалтерскиот систем ги добива самостојно или тоа за неа го прави царинскиот застапник*. Утврдувањето на фактот дали компанијата го користи или не едношалтерскиот систем е важно заради прашањата за оценување на придобивките од неговата примена.

* Забелешка: Сите компании во РМ што имаат потреба од дозволи за увоз, извоз или транзит или сакаат да користат царински квоти мораат да го користат едношалтерскиот систем. Затоа, причината за некористење на едношалтерскиот систем може да биде фактот дека компанијата нема потреба од вакви услуги или дека тие услуги за неа ги врши нејзиниот царински застапник.

Компаниите што не го користат овој систем, бидејќи тоа за нив го прават нивните царински застапници, не можат да го оценуваат користењето на ЕКСИМ-от.

Оценувањето на користењето на едношалтерскиот систем е направено со давање оценки од 1 (еден) до 5 (пет) за осум карактеристики на ЕКСИМ-от. Карактеристиките за оценување на ЕКСИМ-от се: брзина на постапката за добивање лиценца*, едноставност на постапката за добивање лиценца, сигурност на добивање лиценца, неизвесност на добивање лиценца, прегледност (можност за следење) на постапката за добивање лиценца, добивање информации за искористеноста на царинските квоти, брзина на разрешувањето на појавените проблеми и подобрена комуникација со Царинската управа на Република Македонија. Оценка 1 на некоја карактеристика е најнеповолна (најбавна, најсложена, најнесигурна, најнеизвесна, најнепрегледна и сл.), а оценка 5 е најповолна (најбрза, наједноставна, најсигурна, најизвесна, најпрегледна).

На крајот од вториот дел на прашалникот од испитаниците се бара да оценат во колкава мера им е олеснета работата со примената на едношалтерскиот систем од аспект на заштедено време, ресурси и финансии. Испитаниците требаше да ги оценат следниве аспекти: брзина на постапката за добивање лиценци, заштеда на време, заштеда на човечки ресурси, заштеда на финансии и општо олеснување на работата. Можните оценки се од 1 (еден) до 5 (пет), при што оценка 1 значи дека работата е најбавна, заштедата на време, човечки ресурси и финансии е најмала и работата не е олеснета. Ставањето оценка 5 значи дека користењето на ЕКСИМ-от овозможува најбрза постапка за добивање лиценци, најголема заштеда на време, човечки ресурси и финансии и најголемо олеснување на работата.

Објаснување на методологијата во третиот дел на истражувањето

Третиот дел на прашалникот се однесува на поедноставените царински постапки. Компаниите на почетокот се прашани дали користат поедноставени царински постапки. Доколку не ги користат поедноставените царински постапки компаниите се прашуваат за причината за тоа. Ним им се понудени седум причини за некористење поедноставени царински постапки, како што се:

* Забелешка: Термините лиценца, дозвола, одобрение, согласност, па дури и решение имаат исто значење при примената на ЕКСИМ-от и поради тоа може да се користат и менуваат во текстот.

немањето потреба, незнаењето дека можат да ги користат, непознавањето на процедурата за добивање одобрение, премногу долгата процедура за добивање одобрение, незнаењето на придобивките (олеснувањата) што можат да се добијат со нив, можноста при одговарањето на прашалникот компаниите да се во процедура на добивање одобрение или преголемиот износ царинска гаранција потребен за добивање одобрение за користење поедноставени царински постапки.

Доколку не ги користеле поедноставените царински постапки компаниите, биле должни да одговорат на прашањата за бројот на документи што се потребни при спроведување една царинска постапка, за бројот на потписи потребни при спроведувањето на една царинска постапка, за просечниот број часови на траење на една царинска постапка и за просечните финансиски трошоци за реализација на една царинска постапка. Одговорите на овие прашања се употребуваат за пресметување просечен број потписи, просечен број документи, просечен број часови и просечни финансиски трошоци што се потребни за спроведување една царинска постапка во Република Македонија. Со добивањето на овие податоци може да се анализираат причините за направените трошоци, а износите можат да се споредат со соодветни податоци во други земји или групации земји пресметани во различни студии и истражувања во оваа област.

Доколку компаниите ги користеле поедноставените царински постапки, од нив се бара да одговорат кои постапки ги користеле од можните шест. Потоа, овие компании требало да одговорат на прашањата за бројот на документи потребни при спроведувањето на една царинска постапка, за бројот на потписи потребни за нејзино спроведување, за просечниот број часови на траење на царинската постапка и за просечните финансиски трошоци за нејзина реализација. Со добивањето на овие одговори треба да се добијат податоци за пресметување просечен број потписи, просечен број документи, просечен број часови и просечни финансиски трошоци потребни за спроведување една поедноставена царинска постапка во Република Македонија. Со добивањето на овие податоци може да се направи споредба меѓу просечниот број потписи, документи, часови и финансиски средства потребни за спроведување една редовна царинска постапка и една поедноставена царинска постапка. Резултатите од оваа споредба треба да покажат дали со примената на поедноставените царински постапки се намалува бројот на документи, бројот на потписи, времето на царинење и финансиските трошоци во однос на редовните царински постапки.

На крајот од третиот дел од компаниите што користеле поедноставени царински постапки се бараше да го оценат користењето на постапките од аспект на нивното влијание врз олеснувањето на работата. Компаниите оценуваа пет критериуми за олеснување на работата и тоа: брзина на постапката на царинење, заштеда на време, заштеда на човечки ресурси, заштеда на финансиски средства и олеснување на работата на царинење. Оценувањето се правеше со оценки од 1 (еден) до 5 (пет), при што оценката 1 значи најлошо оценет критериум или најбавно царинење, најмала заштеда на време, човечки ресурси и финансии и најмало олеснување на работата. Давањето оценка 5 значи дека тој критериум е најдобро оценет, односно брзината на царинење е најголема, постигната е најголема заштеда на време, финансии и човечки ресурси и постигнато е најголемо олеснување на работата.

Оценувањето на користењето на поедноставените царински постапки треба да даде веродостојна слика за степенот на олеснување на трговијата што компаниите го добиле со примената на овие царински олеснувања и за степенот на задоволство кај компаниите од примената на олеснувањата. Добивањето на овие податоци има непроценлива важност за согледување на ефектите од мерките што меѓународната трговска заедница ги промовира за олеснување на трговијата.

Објаснување на методологијата во четвртиот дел на истражувањето

Четвртиот дел на прашалникот се однесува на концептот овластен економски оператор. Почетното прашање во овој дел за македонските компании е дали тие воопшто се запознати со концептот овластен економски оператор. Добивањето одговор на ова прашање има значење за согледување на информираноста на македонските компании за современите движења и случувања на меѓународната трговска сцена, како и за согледување на влијанието на промотивните активности што Царинската управа е должна да ги направи. Иако концептот овластен економски оператор сè уште не е оперативен, тој е воведен во законската регулатива на Република Македонија во 2008 година и очекувано е да постои релативно поголема информираност кај македонските компании за неговото постоење.

При донесувањето какво било решение или промена во царинската постапка или царинската регулатива, согласно препораките на Светската трговска и Светската царинска организација, царинските органи се должни да ги запознаат

и консултираат претставниците на бизнис секторот за планираните промени и да ги земат предвид нивните барања и потреби. Функционирањето на овој начин е неопходно за сите мерки што ги воведуваат царинските органи да бидат скроени согласно потребите на бизнис заедницата, односно да го помагаат бизнисот и трговијата, а не да го попречуваат. Само на овој начин е возможно воспоставувањето вистински партнерски однос меѓу Царината и бизнис заедницата што би значело зголемување и зајакнување на меѓусебната доверба и сигурност.

За подетално и попрецизно регулирање на концептот овластен економски оператор во Република Македонија нема подзаконски акти и правилници и единствени критериуми за стекнување на статусот овластен економски оператор се оние што се дефинирани со Царинскиот закон и Уредбата за негово спроведување. Со оглед на тоа што станува збор за законски акти, оние македонски компании што сакаат да поднесат барање за статусот овластен економски оператор мора да ги исполнат законски дефинираните услови и критериуми.

Следното прашање во прашалникот бара од испитаниците да ги оценат сопствените можности за исполнување на сите законски зададени критериуми. Станува збор за 19 критериуми, што во законот се групирани во четири групи: почитување на законските и подзаконските акти со кои се регулира спроведувањето на царинските постапки; водење ефикасен систем за управување со деловната евиденција, а кога е потребно и со транспортната евиденција, составен од 9 посебни критериуми; одржување финансиска солвентност на компанијата и исполнување безбедносни и сигурносни стандарди со 8 посебни критериуми. Оценувањето на критериумите треба да се направи со оценка од 1 (еден) до 5 (пет) и тоа оценка 1 да се стави кај критериумот што компанијата лесно може да го исполни или веќе го има исполнето, а оценка 5 за оној критериум што компанијата многу тешко би го исполнила или исполнувањето на тој критериум значи трошење значителен износ финансиски средства.

Од добивањето на резултатите за оценувањето на критериумите се очекува да се добие општа слика за подготвеноста на македонските компании за исполнување на современите стандарди на сигурност и безбедност на меѓународната трговија. Со оглед на тоа што единствената мерливост на исполнувањето на критериумите е направена со оценувањето од еден до пет, не

може да се добие некаква реална или прецизна слика за износот на трошоците што македонските компании би ги реализирале при исполнувањето на бараните услови и критериуми.

Следното прашање од делот за овластениот економски оператор се однесува на оценка на придобивките и олеснувањата во трговијата што македонските компании треба да ги реализираат со неговото стекнување. Со законската регулатива дадена е скромна листа придобивки за овластените економски оператори што ги опфаќа олеснувањата од поедноставените царински постапки и неколку дополнителни олеснувања. Бидејќи природата на секое истражување е согледување на што е можно пореална слика за состојбите и појавите, во прашалникот е понудена поширока листа олеснувања што Царинската управа може да им ги понуди на овластените економски оператори. Наведувањето поширока листа на мерки за олеснувања на трговијата и давањето поединечна оценка за секоја мерка може да се примени за добивање споредливи податоци за важноста на една мерка за олеснување на трговијата во однос на некоја друга. Овие резултати можат да се применат и како индикатор за интересите на бизнис заедницата што би требало да ѝ помогнат на Царинската управа во креирањето идни политики и мерки за олеснување на трговијата. Ова може да се толкува како предност што прашалникот ја овозможува за излегување во пресрет на барањата и потребите на претставниците на бизнис заедницата.

Листата на придобивките за овластените економски оператори е составена од следниве четиринаесет мерки за олеснување на трговијата: помал број физички контроли на стоката; помал број контроли на увозната/извозната документација; добивање приоритетен третман доколку стоката е селектирана за физички преглед; добивање предвремена најава од царинските органи за спроведување физичка контрола на стоката; кога е потребно да се изврши контрола на стоката, таа да се направи со нештетувачка опрема; можност да се одбере каде да се изврши контролата; добивање приоритетен третман во услови на вонредни ситуации; користење непотполни збирни декларации со намален број податоци; спроведување царински формалности и завршување на царинењето на стоката пред таа да пристигне; добивање олеснувања или намалувања на царинската гаранција; подобрување на бонитетот и трговската марка на компанијата; заемно признавање на статусот овластен економски оператор со трговските партнери на компанијата; добивање информации за контакт и соработка со другите овластени

економски оператори во земјата и во странство и воспоставување партнерски однос со царината.

Компаниите беа должни да ја оценат важноста на секоја мерка за олеснувањето на трговијата. Оценките повторно се ставаа од 1 (еден) до 5 (пет), при што оценка 1 значи дека мерката не е воопшто важна и нема големо влијание врз олеснувањето на трговијата, а оценка 5 значи дека мерката е многу важна и има големо влијание за олеснување на трговијата.

Добивањето на резултатите значи добивање средни оценки за важноста и влијанието на одделните мерки за олеснувањето на трговијата. Овие резултати можат да покажат кои мерки за олеснување на трговијата имаат најголемо значење за македонските компании, односно од примената на кои мерки компаниите би почувствувале најголемо олеснување во својата работа. Од резултатите може да се подготват и препораки за Царинската управа за проширување на листата на придобивките за овластените економски оператори. Нудењето поширока листа придобивки за олеснување на трговијата може да биде пресуден фактор за преземање одлука за поднесување барање за статусот овластен економски оператор и за преземање дополнителни трошоци за исполнување на бараните критериуми и стандарди.

По оценувањето на можностите за исполнување на бараните критериуми и на важноста на наведените мерки за олеснување на трговијата, од компаниите се бара да одговорат дали би се одлучиле да поднесат барање за стекнување на повластениот статус. Доколку компаниите одговорат позитивно од нив се бара причината, односно очекувањето од добивањето на статусот. Како причина за поднесување барање за статусот компаниите можат да одберат една од понудените опции: забрзување на царинските процедури, олеснување на царинските процедури, подобрување на бонитетот на компанијата, признавање на статусот со земјите со кои тргуваат или да наведат некоја друга причина за стекнување на овој статус. Од овие резултати може да се добијат насоки за царинските власти за интересот и очекувањата на македонските компании од воведувањето на концептот овластен економски оператор во практиката и во таа насока да ги насочат сопствените ресурси за поголемо промовирање на овој концепт.

Потоа, од компаниите се бара да наведат за кое од трите законски дефинирани уверенија за овластен економски оператор сакаат да поднесат барање.

Оние компании што одговориле дека нема да поднесат барање за стекнување статус овластен економски оператор, треба да ја наведат причината за тоа. Причина за неподнесување барање може да биде: тешкото исполнување на бараните критериуми, незначителното олеснување на трговијата, правење поголеми трошоци од исполнувањето на критериумите во однос на добиените олеснувања, непризнавањето на повластениот статус со трговските партнери или нешто сосема друго.

На крајот од прашалникот од лицето кое го одговара побарано е да даде свое мислење за недостатоците на прашалникот, како и евентуални укажувања за негово подобрување.

Податоци за спроведување на истражувањето

Случајниот примерок компании, до кои беше доставен прашалникот, е добиен врз основа на листа од 764 компании што во текот на 2010 година реализирале вкупна надворешнотрговска размена (увоз и извоз заедно) над 1.000.000,00 американски долари. Податоците за реализираната надворешнотрговска размена се добиени од Царинската управа на Република Македонија. Со помош на генерирани случајни броеви од целиот примерок на 764 компании извлечен е случаен репрезентативен примерок од 211 компании. До сите 211 компании во текот на јуни 2010 година беше испратен прашалникот за олеснување на трговијата и за воведување на концептот овластен економски оператор.

Во прашалникот не беше дадена препорака кое лице од компанијата е најсоодветно да го одговори. Тоа не беше назначено заради различниот начин на организација на компаниите и поради фактот што во примерокот имаше компании каде може да нема назначени лица за спроведување на царинските постапки и тоа за нив да го прават шпедитерските куќи и компании каде има цели одделенија за спроведување на надворешнотрговското работење.

Прибирањето на одговорите на прашалниците траеше до декември 2011 година. Повратно одговорен прашалник беше добиен од 67 компании, што значи дека стапката на одговорени прашалници изнесува 32% и врз основа на нив е направена анализата. Околу 80% од одговорените прашалници беа добиени по пошта, а кај другите одговорот на прашањата беше добиен преку интервју на испитаниците. Прашалникот беше обработен во СПСС статистичкиот систем за

обработка на податоци и беа пресметани фреквенциите и дескриптивните статистики на примерокот чие објаснување следува во продолжение. Составот и содржината на прашалникот се дадени во прилогот бр.1 на трудот, а дескриптивните статистики во прилогот бр.2. Фреквенциите може да бидат достапни на барање.

5.5.2. Резултати од истражувањето

5.5.2.1. Резултати од првиот дел на истражувањето

Резултатите од истражувањето се направени врз основа на статистичка анализа на добиените одговори од 67 македонски компании. Од нив 52 компании биле друштва со ограничена одговорност или друштва со ограничена одговорност на едно лице (ДОО или ДООЕЛ), а 15 компании биле акционерски друштва.

Од компаниите што ги одговориле прашалниците, 47% биле мали компании со помалку од 50 вработени лица, 22% биле средни компании со меѓу 50 и 250 вработени лица и 20% од компаниите биле големи со над 250 вработени лица*.

Анализата на податоците за улогата на компаниите во меѓународната трговија покажува дека 29,9% од нив (20 компании), најчесто се јавуваат во улогата на производители, 10,4% (7 компании) во улогата на извозници, а 56,7% (38 компании) во улогата на увозници. Само по една компанија од оние што одговориле или 1,5% се јавуваат во улогата на шпедитер и царински застапник. Од овие податоци може да се види дека во македонската економија бројот на увозници е најголем и ја докажува увозната зависност на македонската економија и честопати неселективната политика при увозот во земјата.

При одговарањето на ова прашање од компаниите се бараше да одберат само една улога во меѓународната трговијата за податоците да можат полесно да се индексираат и да се обработат во системот на СПСС. Ова секако имаше

* Забелешка: Согласно Законот за трговски друштва на Република Македонија класификацијата на компаниите на мали, средни и големи се врши врз основа на исполнување на два од трите критериуми: за број на вработени, обем на вкупни годишни приходи и просечна вредност на вкупните средства остварени во последните две години. Бидејќи во прашалникот имаше прашање само за бројот на вработени лица, класификацијата на компаниите на мали, средни и големи е направена само врз основа на овој критериум и само за потребите на ова истражување.

влијание при одбирањето на улогата и компаниите што назначија дека се производители, најчесто се и извозници на стоките што ги произведуваат. Сепак за да може да се соберат податоците за бројот на производителите и извозниците за да се добие сликата на вкупни извозници во Македонија мора да се погледнат и податоците за степенот на учество на извозот во вкупниот обрт кај одделните производителски компании. Кај 12 од вкупно 20 компании што се декларирале како производствени, учеството на извозот во нивниот вкупен обрт е поголемо од 50% и се движи дури до 90%. Ако овие 12 компании ги додадеме на оние што се изјасниле како извозници, ќе добиеме вкупен број од 19 македонски компании што во меѓународната трговија најчесто се јавуваат во улогата на извозници. Овие 19 извозници споредени со 38 увозници повторно покажуваат два пати (100%) поголем увоз од извоз во земјата, што не е далеку од реалната состојба.

Од податоците за реализиран обем на увоз во 2010 година може да се забележи дека 61,2% или 41 компанија од компаниите оствариле увоз меѓу еден и десет милиони американски долари, а 11,9% или 8 компании оствариле увоз над десет милиони американски долари во 2010 година. Кај извозот, 17,9% (12 компании) реализирале извоз меѓу еден и десет милиони американски долари, а 16,4% (11 компании) извоз над десет милиони американски долари во 2010 година. Од овие податоци може да се заклучи дека најголем број компании во Република Македонија реализираат увоз и извоз на границите меѓу еден и десет милиони американски долари. Мал број македонски компании реализираат надворешнотрговска размена над 10 милиони американски долари. Нивниот број дополнително се намалува, ако се земе предвид податокот дека пет компании од испитаните оствариле и вкупен увоз и вкупен извоз, одделно, над десет милиони американски долари во 2010 година.

Податоците за бројот на реализирани царински трансакции при увоз и при извоз е добар показател за вклученоста на компанијата во меѓународната трговија и потребата за олеснување на царинските и другите формалности. Добиените резултати покажуваат слична состојба при увозот и при извозот. Најголем дел од компаниите, 86,6% при увозот и 84% при извозот, реализирале до 1000 поединечни трансакции во 2010 година. Компаниите што реализирале до 5000 царински декларации во 2010 година на страната на увозот зафаќале 10,4%, а на страната на извозот зафаќале 10% од примерокот.

Над 5000 трансакции направиле само 3% од компаниите при увозот и 6% од компаниите при извозот. Ова значи дека овие компании просечно дневно реализирале по 3 царински декларации или просечно месечно по 90 поединечни царински декларации. Коефициентот на корелација меѓу бројот на реализирани царински декларации и решеноста на компанијата за поднесување барање за статусот овластен економски оператор покажува висока статистичка значајност, што е најголема кај оние компании што реализирале повеќе од 5000 трансакции во 2010 година.

Податоците за реализираниот увоз во 2010 година по трговски партнери покажуваат дека 31,3% од компаниите прават повеќе од 90% од увозот на стоки од Европската унија, 21,2% од компаниите остваруваат 60-90% увоз од Европската унија, 19,7% остваруваат 30-60%, 15,2% остваруваат 10-30% и 6% од компаниите остваруваат до 10% увоз од Унијата.

Следен значаен трговски партнер по учество во вкупниот увоз е ЦЕФТА-2006 од каде 15,2% од компаниите остваруваат до 10%; 19,7% од компаниите остваруваат 10-30% од увозот; а 10,6% остваруваат 60-90% од увозот.

16,7% Од компаниите реализираат до 10% од увозот од САД. Увоз од други земји во кои не спаѓаат ЕУ, ЕФТА, ЦЕФТА-2006, Русија или САД остваруваат 33,3% од компаниите и тоа до 10% од вкупниот увоз, а 13,6% од компаниите од 10-30% од увозот.

Од овие податоци се потврдува дека Европската унија е најважниот трговски партнер на Македонија и при воведувањето на концептот овластен економски оператор и на другите мерки за олеснување на трговијата треба да се има предвид решавањето на предизвикот за заемно признавање на царинските контроли и на статусите ОЕО со Европската унија.

Податоците за реализираниот извоз покажуваат малку поинаква структура, односно покрај значењето на Европската унија, нешто поголемо е значењето на извозот во ЦЕФТА-2006 заради поголемото учество на извозот на стоки на Косово. Така, во 2010 година 21,3% од компаниите оствариле извоз во ЕУ поголем од 90%; 19,1% оствариле извоз помеѓу 60-90%; 14,9% од компаниите оствариле од 30-60% извоз во ЕУ и 19,1% оствариле до 10% извоз во Европската унија.

Извоз во ЦЕФТА-2006 поголем од 90% оствариле 17% од компаниите, исто толкав процент на компании оствариле од 60-90% и од 30-60% од извозот во

ЦЕФТА-2006, а 10,6% од компаниите оствариле од 10-30% од својот извоз во ЦЕФТА-2006.

10,6% Од компаниите оствариле до 10% извоз во САД и 23,4% од компаниите оствариле до 10% извоз во други земји што не се ЕУ, ЕФТА, ЦЕФТА-2006, Русија или САД.

Кај структурата на производите што се увезуваат увидено е дека позначајни учества остварени се кај увозот на сировини без гориво каде во 12,1% од компаниите тој учествувал со повеќе од 90%, во 12,1% од компаниите бил остварен увоз во обем повеќе од 90% на производи класифицирани според материјалот, а кај 10,6% од компаниите увозот на машини и транспортни уреди учествувал со повеќе од 90% во вкупниот увоз. Кај 15,2% од компаниите увозот на машини и транспортни уреди имал учество во вкупниот увоз до 10%, кај 10,6% од компаниите разните готови производи учествувале до 10% во вкупниот увоз и кај 13,6% од компаниите другите производи учествувале до 10% во вкупниот увоз во 2010 година.

Структурата на производите што македонските компании во 2010 година ги извезувале покажува дека кај 12,5% од компаниите поголемо учество од 90% во вкупниот извоз имале производите класифицирани според материјалот; кај 10,4% од компаниите повеќе од 90% од извозот се однесувал на машини и транспортни уреди; а кај 25% од компаниите е забележано дека повеќе од 90% на извозот го сочинувале разните готови производи.

Анализата на податоците за структурата на увозни производи во Република Македонија покажува повисок степен на диверзификација во однос на структурата на извозот. Кај увозот забележана е поголема увозна зависност од сировини без гориво, производи класифицирани според материјалот и машини и транспортни уреди. На страната на извозот голема концентрација е забележана на извозот на производите класифицирани според материјалот, машините и транспортните уреди и разните готови производи.

5.5.2.2. Резултати од вториот дел на истражувањето

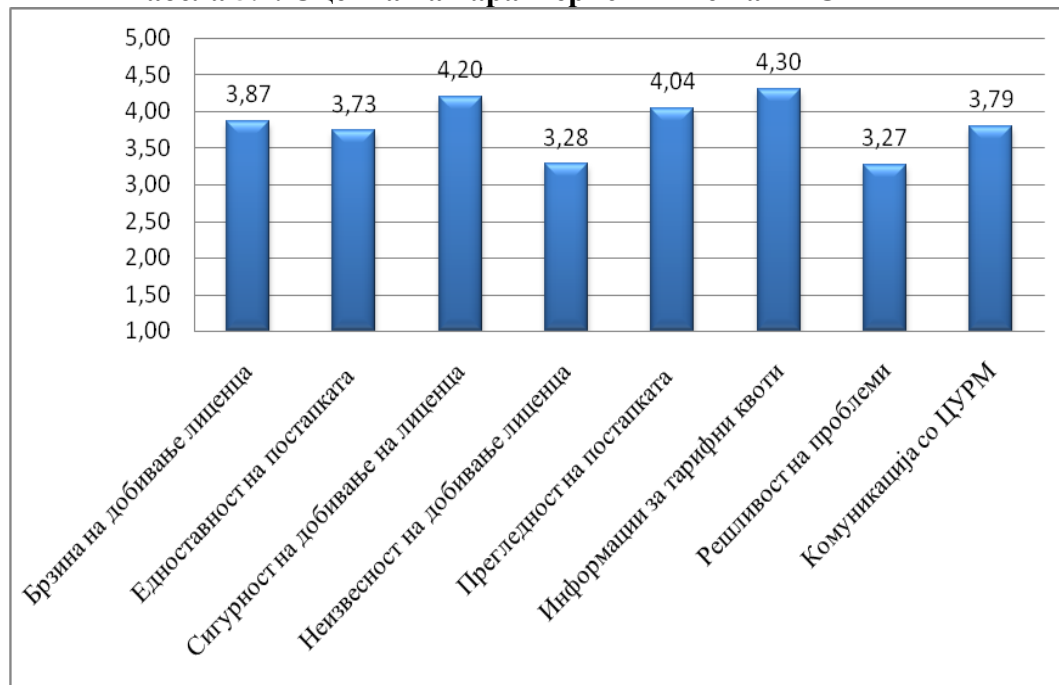
38,8% Или 26 компании изјавиле дека го користат едношалтерскиот систем (ЕКСИМ), а 61,2% (41 компанија) не го користат ЕКСИМ-от. Од 41 компанија што не го користат ЕКСИМ-от 30 навеле дека тоа за нив го прават царинските

застапници. Тоа значи дека вкупниот број компании што ги користат услугите на ЕКСИМ–от е поголем и изнесува 56 компании или 83,6%. Но, во оценувањето на карактеристиките на ЕКСИМ–от учествуваа само компаниите што директно го користат ЕКСИМ–от.

Од оценувањето на карактеристиките на ЕКСИМ–от добиени се следните просечни оценки:

- за брзината за добивање лиценца добиена е оценка 3,87;
- за едноставноста на постапката 3,73;
- за сигурноста за добивање лиценца 4,20;
- за неизвесноста за добивање лиценца 3,28;
- за прегледноста на постапката 4,04;
- за информираноста за распределбата на царинските квоти 4,30;
- за решливоста на појавените проблеми 3,27 и
- за подобрената комуникација со Царинската управа на Република Македонија добиена е просечна оценка од 3,79.

Табела 5.1. Оценка на карактеристиките на ЕКСИМ



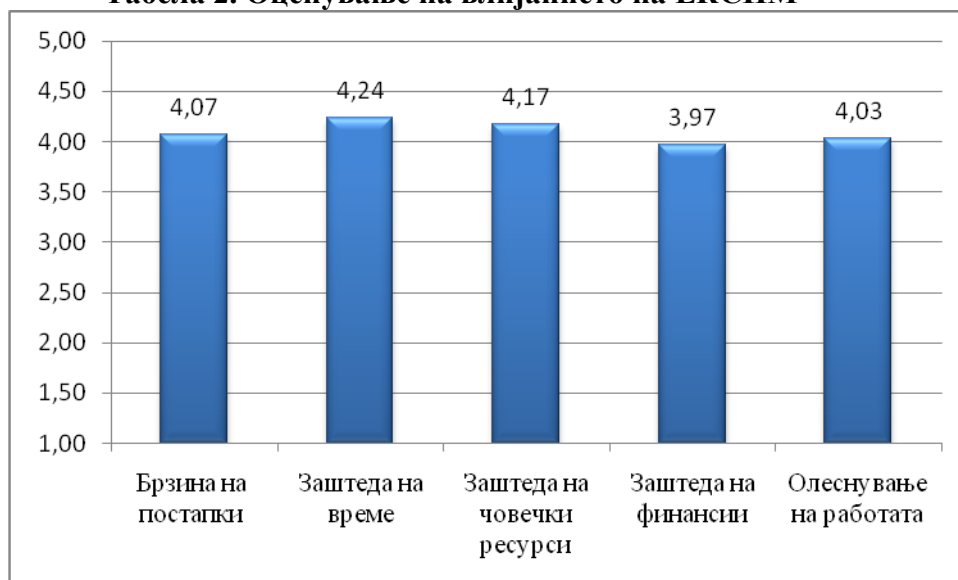
Најниски оценки се добиени за критериумите за неизвесноста за добивање лиценца и за брзината на решливост на појавените проблеми. Препораката што следува е дека Царинската управа треба да работи на подобрување на способноста

за побрзо и поефикасно решавање на проблемите што се појавуваат при користењето на едношалтерскиот систем, а најчесто станува збор за проблеми од техничка природа, како пад на компјутерските системи.

При оценувањето на влијанието на ЕКСИМ–от врз целосното олеснување на работата од компаниите добиени се следните просечни оценки:

- брзината на постапката за добивање лиценци е оценета со 4,07;
- заштедата на времето со 4,24;
- заштедата на човечките ресурси со 4,17;
- заштедата на финансии со 3,97 и
- целосното олеснување на работата со 4,03.

Табела 2. Оценување на влијанието на ЕКСИМ



Добиените просечни оценки за задоволството на македонските компании покажуваат дека корисниците на ЕКСИМ-от оствариле најголемо олеснување на работата со заштедите во време и човечки ресурси. Ова покажува дека примената на едношалтерскиот систем во Македонија на учесниците во трговијата им овозможил големи заштеди на времето и на човечките ресурси во процесот на добивање дозволи за увоз, извоз и транзит и при распределбата на царинските квоти.

Слични резултати во заштедата на времето се добиени од повеќе земји што имаат воведено едношалтерски системи. При примената на едношалтерскиот систем во Маврициус било постигнато намалување на времето на царинење на

стоките од просечни четири часа на околу 15 минути. Во Сенегал корисниците на системот можат да завршат една работа за еден ден за која претходно им биле потребни два до три дена⁴⁶⁷.

Табела 5.3. Корелација на оценките за влијанието на ЕКСИМ–от врз олеснувањето на работата

	Брзина на постапки	Заштеда на време	Заштеда на човечки ресурси	Заштеда на финансии	Олеснување на работата
Брзина на постапки	1.00				
Заштеда на време	0,766	1.00			
Заштеда на човечки ресурси	0,724	0,847	1.00		
Заштеда на финансии	0,651	0,822	0,770	1.00	
Олеснување на работата	0,800	0,930	0,876	0,830	1.00

Утврден е висок степен на корелација на индикаторите за олеснување на работата од примената на ЕКСИМ–от при добивањето на потребните дозволи и одобренја за спроведување на царинските увозни, извозни и транзитни постапки во Република Македонија.

5.5.2.3. Резултати од третиот дел на истражувањето

Од добиените податоци за користењето на поедноставените царински постапки во Република Македонија може да се види дека 34,3% (23 компании) од испитаниците ги користеле поедноставените постапки, а 65,7% (44 компании) не ги користеле. Истражувањето покажало дека од позначајните причини поради кои компаниите не ги користеле поедноставените царински постапки се: немањето потреба (16 од 44 компании или 37,2%); непознавањето на процедурата за добивање одобрение за користење поедноставени постапки (6 од 44 компании или 14%); премногу долгата процедура за добивање одобрение за поедноставени царински постапки (8 од 44 компании или 18,6%) и непознавањето на

⁴⁶⁷ Korinek J., Sourdin P., “To What Extent Are High-Quality Logistics Services Trade Facilitating?”, *OECD Trade Policy Working Papers*, No. 108, OECD Publishing, Paris, 2011, pp. 7-8

придобивките и олеснувањата што можат да ги добијат со нив (7 од 44 компании или 16,3%).

Од одговорите за причините поради кои компаниите не ги користат поедноставените царински постапки може да се види дека значаен дел од нив не го прават тоа поради долгата процедура за добивање одобрение и поради непознавањето на олеснувањата што можат да се добијат со нивната примена. Ова зборува дека Царинската управа треба сериозно да поработи на можностите за скратување на процедурите за добивање одобрение за поедноставена царинска постапка и за поголемо промовирање на поедноставените постапки преку укажување на компаниите за придобивките и олеснувањата што можат да ги добијат со нив. Зголемување на бројот на корисници на поедноставените царински постапки е позитивно и за царинската администрација и за трговците. За царинската администрација тоа би значело зголемување на бројот на сигурни деловни партнери и насочување на ресурсите кон подрачјата што се помалку сигурни и носат повисока стапка на ризик. За претставниците на деловната заедница користењето на поедноставените царински постапки треба да значи олеснување на трговијата и нивната работа.

Од оние компании што не користат поедноставени царински постапки добиени се податоци дека просечниот број документи потребни за реализација на една царинска постапка изнесува 5,97; просечниот број потписи е 4,65; просечниот број часови изнесува 20 часа; а просечните финансиски трошоци изнесуваат 3300 денари. Кај податокот за просечниот број часови потребни за спроведување на една постапка на царинење постои голем распон на вредностите од 1 до 96 часа без значителен број повторувања на вредностите.

Доколку добиените податоци се споредат со слични податоци добиени во други истражувачки студии може да се забележи дека просечниот број документи 5,97 за реализација на една трговска трансакција е нешто поголем од 5,3 потребни документи за земјите на ОЕЦД при реализација на извозот, а помал од 6,9 потребни документи за земјите на ОЕЦД при реализација на увозот. На светско ниво, просечниот број документи потребни за извоз изнесува 7,4 документи, а за увоз 10,8 документи⁴⁶⁸.

⁴⁶⁸ Wilson, N., "Examining the Trade Effect of Certain Customs and Administrative Procedures", *OECD Trade Policy Working Papers*, No. 42, OECD, Lexington, USA, 2007, p. 9

Просечниот број потписи од 4,65 потписи е поголем од просечниот број потписи потребни кај земјите на ОЕЦД при реализација на извозот и на увозот (во ОЕЦД тие изнесуваат 3,2 при извозот и 3,3 при увозот), но сепак е помал од светските просеци. Светскиот просек на потребни потписи при извоз изнесува 11 потписи, а при увоз 16,4⁴⁶⁹.

Табела 5.4. Споредбени податоци за просечен број потписи, документи, часови и финансиски трошоци

	Бр. - докум. за увоз	Бр. - потписи за увоз	Бр. - докум. за извоз	Бр. - потписи за извоз
ОЕЦД	6,9	3,3	5,3	3,2
Светски просек	10,8	16,4	7,4	11,0
Македонија	Бр. - докум.	Бр. - потписи	Часови	Финан.т-ци (во денари)
Редовна царинска постапка	5,97	4,65	20	3300
Поедноставен а царинска постапка	3,92	3,86	6,77	2832,50

Извор: Wilson, N., "Examining the Trade Effect of Certain Customs and Administrative Procedures", *OECD Trade Policy Working Papers*, No. 42, OECD, Lexington, USA, 2007, p. 9 и пресметки на авторот

Споредба на просечното време потребно за реализација на една постапка на царинење не можеше директно да се изврши во однос на податоците во повеќето студии, бидејќи таму е вршено мерење на времето од почетокот на подготвување на документацијата до моментот на тргнување на стоката при извоз што е различно и е подолго од траењето на самата постапка на царинење, што започнува кога се подготвени сите документи и се однесува на времето потребно за спроведување само на царинските формалности. Овој податок што беше добиен од прашалниците можеше да се спореди со податоците за времето потребно за ослободување на стоката од царинската постапка што се дел од детаљната анализа на Светската банка при обработката на *индексот за логистички перформанси*. Од тие податоци може да се види дека пократко траење на царинската постапка од просечните 20 часа кај македонските компании имаат Албанија (0,5 дена),

⁴⁶⁹ Wilson, N., "Examining the Trade Effect of Certain Customs and Administrative Procedures", *OECD Trade Policy Working Papers*, No. 42, OECD, Lexington, USA, 2007, p. 9

Австралија (0,48 дена), Австрија (0,66 дена), Белгија (0,47 дена), Бугарија (0,59 дена), Канада (0,52 дена) и речиси сите членки на Европската унија⁴⁷⁰.

Од компаниите што пријавиле дека користат поедноставени царински постапки 5 имале одобрение за овластен испраќач, 8 одобрение за овластен примач, 16 за локално царинење при увоз, 8 за локално царинење при извоз, 6 за поедноставена декларација при увоз и 4 за поедноставена декларација при извоз.

Од одговорите на компаниите што користат поедноставени царински постапки пресметано е дека просечниот број потребни документи за една царинска постапка изнесува 3,92, просечниот број потребни потписи 3,86, просечното време изнесува 6,77 часа, а просечните финансиски трошоци изнесуваат 2.832,50 денари.

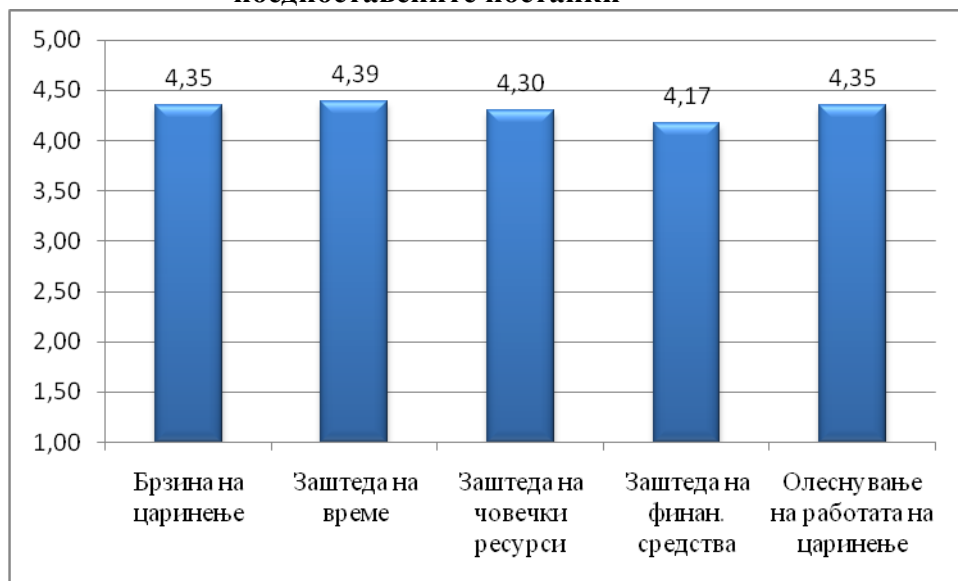
Овие податоци говорат дека со примената на поедноставените царински постапки постигнато е скратување на сите мерени варијабли: просечен број документи, просечен број потписи, просечно време и просечни финансиски трошоци за реализација на една царинска постапка. Кај просечниот број документи постигнато е намалување од речиси 2 документа, кај просечниот број потписи намалување од речиси 1 потпис, кај просечното време намалување од 13,3 часови, а кај финансиските трошоци намалување од речиси 500 денари.

Кај добиениот податок за просечниот број потписи забележано е постоење на поголема стандардна девијација поради тоа што 38,9% од испитаниците одговориле дека е потребен само еден потпис, а 5,6% одговориле дека се потребни 28 потписи. При проверка на овие податоци утврдено е дека најверојатно е направена грешка, бидејќи при користењето на поедноставените постапки едно лице во рамките на компанијата е овластено да ги потпишува сите документи, но истото лице треба да направи повеќе потписи. Постои сомневање дека одговорите за еден потпис всушност значат дека едно лице ја потпишува целокупната потребна документација за спроведување една постапка, а тоа не значи ставање само еден потпис за реализација на една царинска постапка.

Она што е очигледно од добиените податоци е скратувањето на времето со користењето на поедноставените царински постапки, што воедно и беше промовирано како најголема предност за корисниците.

⁴⁷⁰ The World Bank: *Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy: The Logistics Performance Index and its Indicators*, The World Bank, Washington, D.C., 2010, pp. 48-40

Табела 5.5. Оценување на олеснувањето на царинењето со поедноставените постапки



Корисниците на поедноставените царински постапки ги дадоа следните оценки од нивната примена за олеснување на трговијата:

- брзината на царинење беше оценета со просечна оценка од 4,35;
- заштедата на времето со оценка 4,39;
- заштедата на човечките ресурси со 4,30;
- заштедата на финансиските средства со 4,17 и
- генералното олеснување на работата на царинење со просечна оценка од 4,35.

Сите добиени оценки, освен една, се повисоки од 4,30 и доколку се споредат со максималната оценка 5, може да се смета дека корисниците на поедноставените царински постапки оствариле значително олеснување на работата на царинење со нивната примена.

Постои висок степен на корелација на заштедите и олеснувањата што се постигнуваат со примената на поедноставените царински постапки во Република Македонија.

Табела 5.6. Корелација на оценките за поедноставените царински постапки

	Брзина на царинење	Заштеда на време	Заштеда на чов. ресурси	Заштеда на финан. с-а	Олеснув. на царинењето
Брзина на царинење	1,00				
Заштеда на време	0,898	1,00			
Заштеда на чов. ресурси	0,778	0,851	1,00		
Заштеда на финан. с-ва	0,773	0,699	0,657	1,00	
Олеснув. на царинењето	0,906	0,898	0,861	0,898	1,00

5.5.2.4. Резултати од четвртиот дел на истражувањето

46,7% Од испитаните македонски компании биле информирани за концептот овластен економски оператор, а 53,3% не биле запознати со постоењето на овој концепт во меѓународната трговија.

Испитаните компании извршија оценување на сопствените можности за исполнување на законски зададените критериуми за стекнување на статусот овластен економски оператор. Просечните оценки што се добиени се следниве: почитување на законските и подзаконските акти 1,53; водење соодветен сметководствен систем 1,28; овозможување физички и електронски пристап до евиденцијата 1,53; поседување логистички систем за разликување на домашната од странската стока 2,08; водење соодветна административна организација што одговара на протокот на стоки 1,98; спроведување внатрешна контрола 1,82; спроведување ефикасни процедури за работа со дозволи и одобренија 1,97; воспоставување ефикасни процедури за архивирање 1,53; назначување посебни контакт-лица со царината 1,56; воспоставување информатички-технолошки сигурносни мерки 1,68; одржување финансиска солвентност 1,68; оневозможување бесправно влегување во просториите 1,50; спречување неовластен пристап до сите простории 1,55; спроведување соодветни мерки за ракување со стоката за да не се оштети 1,44; одржување безбедност и сигурност во текот на транспортот 1,98; воспоставување процедури за разликување стока што е забранета од останатата 1,76; овозможување јасна идентификација на деловните трговски партнери 1,62; вршење безбедносни проверки на вработените

1,87 и воспоставување програми за подигнување на свеста на вработените за безбедноста 1,77.

Табела 5.7. Оценување на критериумите за ОЕО

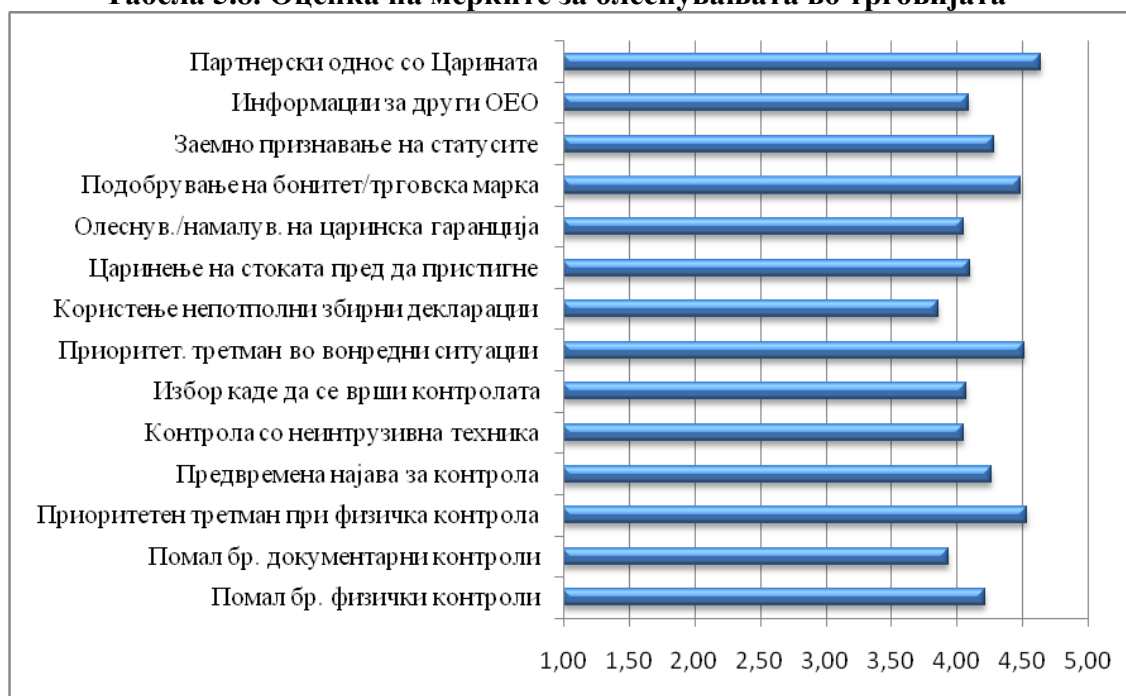


Генералната слика што се добива од добиените оценки е дека за македонските компании не треба да биде тешко да ги исполнат законски зададените критериуми за стекнување на статусот овластен економски оператор. Сите критериум, освен еден, се оценети со оценка под 2. Овие резултати можат да се земат само како општа насока дека кај домашните компании постои подготвеност доколку е потребно и од нив се бара исполнување на некои критериуми, тоа да го сторат. Не може да се добие слика, ниту пресметка за реалните трошоци што ќе треба да се преземат за да се исполнат бараните критериуми. Дали тоа ќе значи вработување нови лица, набавка на нова информациско-комуникациска опрема, набавка на опрема за подигнување на безбедноста или нешто друго, најверојатно би зависело од природата на дејноста во која функционира компанијата и од степенот на досегашна организација на работата. Непостоењето подзаконски акти и правилници за регулирање на оваа

материја дополнително ја отежнува сликата за проценка на трошоците што би требало да ги преземат компаниите при исполнувањето на критериумите.

Од оценувањето на важноста и влијанието на мерките за олеснување на трговијата за македонските компании добиени се следните просечни оценки на одделните мерки: помал број физички контроли на стоката 4,21; помал број документарни контроли 3,93; добивање приоритетен третман при физичка контрола 4,52; добивање предвремена најава за спроведување физичка контрола 4,26; спроведување на контролата со нештетувачка техника 4,05; одбирање на местото каде да се изврши контролата 4,07; добивање приоритетен третман во услови на вонредни ситуации 4,51; користење непотполни збирни декларации 3,85; царинење на стоката пред пристигнување 4,10; олеснување или намалување на царинската гаранција 4,05; подобрување на бонитетот и трговската марка на компанијата 4,48; заемно признавање на повластените статуси 4,28; добивање информации за други ОЕО 4,08 и воспоставување партнерски однос со Царината 4,63.

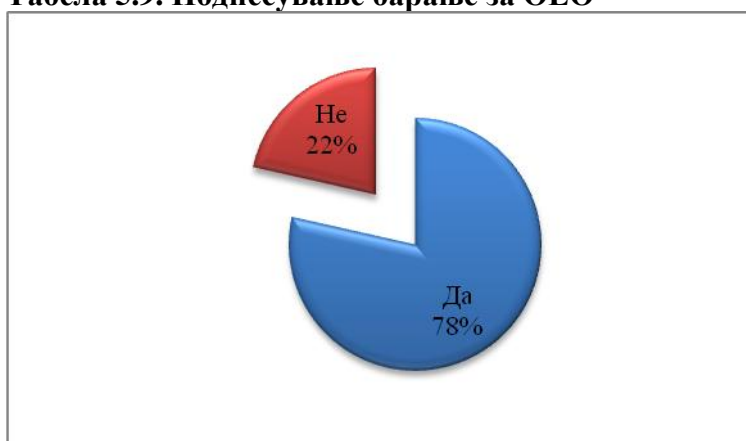
Табела 5.8. Оценка на мерките за олеснувањата во трговијата



Сите мерки за олеснување на трговијата, освен мерката за примена помал број документарни контроли и мерката за користењето непотполни збирни декларации, се оценети со просечна оценка над 4 од највисоката можна оценка 5.

Ова покажува дека за македонските компании овие мерки имаат голема важност за олеснувањето на трговијата. Според овие резултати може да се заклучи дека македонските компании имаат потреба од олеснување на царинските процедури и формалности и од овозможување какви било мерки за олеснување на трговијата. Овој заклучок може да се искористи како укажување до Царинската управа за преземање напори и во согласност со постојните ресурси и можности, овозможување дополнителни мерки за олеснување на трговијата за учесниците во трговијата. Ова е повик за зајакнување на партнерскиот однос царина – бизнис, царината постои за да го овозможи функционирањето на бизнисот, а пак работата на бизнисот се регулира и спроведува со функционирањето на царината. Доказ за ова е и добивањето највисоката оценка (4,63) на можноста за воспоставување и зајакнување на партнерскиот однос меѓу Царината и бизнисот.

Табела 5.9. Поднесување барање за ОЕО



78,5% Од компаниите (51 компанија) одговориле дека би поднеле барање за стекнување на статусот овластен економски оператор, наспроти 21,5% (15 компании) кои тоа не би го направиле. Погледнато според типот на фирмата, излегува дека најголем интерес за поднесување барање за статусот овластен економски оператор има кај малите компании (87,5%), потоа кај големите (75%) и најмал кај средните компании (66,67%).

Табела 5.10. Поднесување барање за ОЕО според типот на фирмата

	Тип на фирма			Вкупно
	Мали	Средни	Големи	
Да	28	14	9	51
Не	4	7	3	14
Вкупно	32	21	12	65

Најважните причини што се наведени за поднесување барање за статусот ОЕО се очекувањата за олеснување (49%) и забрзување (33,3%) на царинските процедури. 60,8% Од компаниите што би поднеле барање за статусот овластен економски оператор би го направиле тоа за третиот вид уверение за царински поедноставувања и сигурност и безбедност, а 39,2% би поднеле барање за уверението за царински поедноставувања. Ниту една компанија не навела дека би сакала да добие од вториот вид уверение за ОЕО за сигурност и безбедност.

Овие податоци и податоците за оценките на мерките за олеснување на трговијата покажуваат дека македонските компании имаат потреба за олеснување и забрзување на царинските процедури и формалности. Очигледно покрај големиот број мерки преземени од страна на Царинската управа за исполнување на стандардите на СЦО и мерките за модернизација и зголемување на ефикасноста на работата, кај македонските компании постои чувство и потреба за нивно подобрување во насока на олеснување на трговијата.

Поважни причини што биле наведени за неподнесување барање за статусот овластен економски оператор се:

- неочекувањето значително олеснување на трговијата со повластениот статус (35,7%);
- исполнувањето на критериумите би значело поголеми трошоци во однос на добиените олеснувања (35,7%) и
- тешко би ги исполниле бараните критериуми (14,3%).

Овие податоци укажуваат на следново:

- Неопходно е преземање поголеми промотивни активности од страна на Царинската управа за промовирање на сите мерки за олеснување на трговијата, а особено на поедноставените царински постапки и на концептот овластен економски оператор;
- Запознавање на компаниите со можните олеснувања што би ги добиле во трговијата со нудење конкретни решенија што би биле видливи и опипливи па дури и тоа да е на долг рок;
- Спроведување анализа за запознавање со трошоците што компаниите би ги имале и уверување дека на долг рок е очекувано придобивките да ги надминат трошоците;

- Обезбедување помош на оние компании што имаат тешкотии при исполнувањето на бараните критериуми, особено водење сметка за малите и средните претпријатија што покажуваат значителен интерес за воведување на овој концепт во практиката.

Од спроведеното истражување за олеснување на трговијата и за воведување на концептот овластен економски оператор можат да се изведат следниве заклучоци и препораки:

1. Најголемо олеснувањето на трговијата со примената на едношалтерскиот систем во Република Македонија било забележано со постигнувањето најголеми заштеди на време и на човечки ресурси во процесот на добивање увозни, извозни и транзитни дозволи и при распределбата на царинските квоти;
2. Со примената на поедноставените царински постапки било остварено намалување на просечниот број документи, просечниот број потписи, просечниот број часови и просечните финансиски средства потребни за реализација на една царинска постапка во однос на примена на редовните царински постапки. Најголемо намалување било забележано во просечниот број часови за спроведување на една царинска постапка;
3. Корисниците на поедноставените царински постапки оствариле значително олеснување на трговијата со забрзување на постапката за царинење, заштедата на време, заштедата на човечки ресурси, заштедата на финансиски средства и во целосното олеснување на постапката на царинење;
4. Македонските компании оцениле дека за нив не е особено тешко да ги исполнат законски зададените услови и критериуми за стекнување на статусот овластен економски оператор (сите, освен една оценка од вкупно 19, биле под 2);
5. Понудените мерки за олеснување на трговијата биле оценети дека имаат значителна важност за олеснување на трговијата за компаниите (сите мерки, освен две од вкупно 14, биле оценети со повисока оценка од 4);
6. Најголема важност за олеснување на трговијата за македонските компании има воспоставувањето партнерски однос со Царината;

7. Од анализата на добиените оценки може да се забележи дека веќе воведените програми за олеснување на трговијата, како што се Едношалтерскиот систем и поедноставените царински постапки, се оценети со пониски оценки во однос на очекувањата од мерките за олеснување на трговијата што беа понудени при воведувањето на концептот овластен економски оператор. Ова може да се толкува како значаен податок дека македонските компании имаат неопходна потреба за воведување мерки за олеснување на трговијата, што не значи дека воведувањето на вакви мерки може да доведе до очекуваните олеснувања на трговијата. Практиката покажува дека воведените мерки и програми за олеснување на трговијата треба да бидат сериозно изработени и поддржани од царинската администрација и другите поврзани државни органи за да можат да доведат до вистинско олеснување и зголемување на трговијата;
8. Речиси три четвртини од испитаните компании би поднеле барање за стекнување на статусот овластен економски оператор заради олеснување и забрзување на царинските процедури;
9. Две третини од компаниите би го барале третиот вид уверение за ОЕО за царински поедноставувања и сигурност и безбедност, а една третина првиот вид уверение за ОЕО за царински поедноставувања;
10. Активности што може да го зголемат интересот за стекнување на статусот овластен економски оператор се: поголема промоција на придобивките и олеснувањата од повластениот статус, проширување на листата придобивки за економските оператори и обезбедување помош за надминување на трошоците за стекнување на повластениот статус.

5.5.3. Дополнителни разјаснувања на резултатите од истражувањето

Резултатите од спроведеното истражување се направени со анализа на добиените податоци во писмена форма. Најголем дел од прашалниците беа добиени по пат на редовна или електронска пошта. Околу 20% или вкупно 15 прашалници беа одговорени по пат на лично интервјуирање на одговорните лица во компаниите. Спроведувањето на анкетата овозможи дополнителен увид во

состојбите што, од една страна, укажува на ограничувачките можности на прашалникот и неможноста да се опфатат сите ситуации во реалната трговија, а од друга страна, дава дополнителни сознанија за некои процеси и постапки што се важни за олеснувањето на трговијата. Затоа, сметаме дека е важно да се наведат некои од нив што може да помогнат во понатамошното спроведување на мерките за олеснување на трговијата и за зголемувањето на ефикасноста на царинската администрација. Тие можат да бидат основа за спроведување нови истражувања во областа.

При примената на едношалтерскиот систем во Република Македонија пријавени се неколку проблеми. Компаниите што ги оценија карактеристиките на ЕКСИМ-от и целосното олеснување на работата со неговата примена со пониски оценки укажаа на усложнувањето на работата околу добивањето на дозволите за увоз, извоз и транзит, заради потребата од доставување на целосната документација за добивање на бараната дозвола во хартиена форма по добивањето на истата дозвола по електронски пат. Ова значи дека во моментот кога компаниите имаат потреба од некоја дозвола за увоз, извоз или транзит на стоката тие, преку системот на ЕКСИМ ќе ја добијат бараната дозвола, но подоцна треба да ја поднесат целокупната документација во хартиена форма. Според нив овој начин на работа значи непотребно оптоварување и усложнување на работата.

Кај компаниите што го користат ЕКСИМ-от постои незадоволство поради појавата на проблеми од техничка природа, како што е нереткиот „пад“ на компјутерскиот систем на Царинската управа и неможноста тие проблеми да се решат доволно брзо за да ги задоволат барањата на компаниите.

Некои компании укажаа и на проблеми околу царинското распоредување на стоката, односно несоодветно тарифирање на стоката за која во системот на ЕКСИМ излегува дека е неопходно да се бара определен вид дозвола или одобрение. Според нив, Царинската управа треба да вложи дополнителни напори околу воведувањето и разјаснувањето на царинското распоредување на стоките во ЕКСИМ-от.

Компаниите што не ги користат поедноставените царински постапки укажаа на други проблеми при спроведувањето на постапките на увоз и извоз во и од Република Македонија. Според нив отежнување на работата претставува фактот што освен на граничниот премин Блаце (што е најблизок граничен премин до Скопје), царината не работи секој ден во неделата дваесет и четири часа. Ова е

проблем, бидејќи компаниите мора да калкулираат со пристигнувањето на стоката за да немаат дополнителни трошоци за лежарина или складишнина додека се спроведе царинската постапка.

За други компании проблем претставува обемената документација што им се бара на компаниите и тоа, најчесто при спроведување на увозните постапки. Повеќе компании истакнаа дека во последно време големо оптоварување на увозната постапка е барањето на сертификат за сообразност познат како СЕ сертификат (Declaration of Conformity). Овој документ претставува изјава од производителот или неговиот извозник дека производот што се извезува ги задоволува техничките и административните барања и стандарди пропишани во земјата. Постојат различни видови сертификати за сообразност и не сите мора да се заверени и проверени од акредитирани тела и лаборатории, туку е доволна само изјава од производителот или извозникот⁴⁷¹. Проблемот со барањето на овој сертификат и отежнувањето на процедурата на царинење произлегува од тоа што царинската администрација го бара и при увоз на резервни делови или полупроизводи. Во тие ситуации домашните компаниите-увозници имаат проблем да го обезбедат. Нивните странски партнери и добавувачи не знаат што треба да направат бидејќи при извозот на такви полупроизводи или резервни делови на други странски пазари царинските администрации не бараат таков документ. Овој сертификат вообичаено се бара за готови производи од асортиманот на техничка стока, а не за резервни делови или полупроизводи.

Друг проблем што го пријавија компаниите поврзан со документите и формалностите при спроведување на увозот се однесува на непризнавањето на документите во електронска форма од страна на царинските органи. Компаниите-увозници во определени случаи мора да го чекаат оригиналот на ино-фактурата за да можат да ја спроведат постапката на увозно царинење.

Компаниите укажаа на некои проблеми при увозот на стока што доаѓа во збирна пратка. Во тој случај, доколку еден од увозниците на дел од стоката во пратката не е подготвен да го спроведе царинењето, увозот автоматски се пролонгира за еден ден. Царината инсистира на растоварување на целата стока во склад и потоа, со раздвојување дозволува одделно царинење на стоката што е

⁴⁷¹ Fliess, B., F. Gonzales and R. Schonfeld, "Technical Barriers to Trade: Evaluating the Trade Effects of Supplier's Declaration of Conformity", *OECD Trade Policy Working Papers*, No. 78, OECD Publishing, Paris, 2008, pp. 5-17

подготвена, односно на стоката чија документација е спремна. Тоа значи автоматско пролонгирање на увозот за најмалку еден ден.

Компаниите што месечно реализираат од 5 до 6 увози укажаа дека освен што немаат потреба за воведување на поедноставените постапки, кај нив и редовното царинење го спроведуваат шпедитерските компании. Тие признаваат дека се малку запознати со целата постапка на царинење и постои извесна доза на несигурност во добиените одговори од нивна страна за бројот на документи, потписи, време и финансиски средства за реализација на една царинска постапка. Генерално овие компании се задоволни од сегашната ситуација и не гледаат причина за воведување на поедноставените царински постапки.

Оние компании што се заинтересирани за воведувањето на поедноставените постапки укажуваат на проблемот со царинската гаранција и значителниот обем финансиски средства што треба да им бидат „врзани“ за таа намена. Тоа за нив значи ограничување на можностите за делување и работа. Заради ова некои компании ги користат поедноставените царински постапки преку нивните шпедитерски компании што имаат одобренија. Ова повторно ја пренасочува работата кон шпедитерските компании и укажува на конкурентската борба меѓу нив за придобивање на комингентите. Оние шпедитерски компании што можат да поднесат поголем износ царинска гаранција можат да спроведуваат царински постапки за поголем број комингенти. Тоа значи дека е веројатно да се очекува окрупнување на шпедитерските компании во Република Македонија за поуспешно искористување на мерките за олеснување на трговијата.

Некои компании укажаа дека недоволната примена на поедноставените царински постапки произлегува од фактот што царинската администрација ги промовирала овие постапки кај компаниите што имаат еден вид стока или стока што се распоредува во 5 до 6 тарифни броја. Кај компаниите што тргуваат со ваква стока контролата од царинските органи е многу полесна. Ова е подрачје за размислување, бидејќи треба да се најде начин за вклучување на сите компании, особено на оние што увезуваат и извезуваат широк асортиман трговска стока да можат да ги користат поедноставените царински постапки.

Компаниите што увезуваат лекови и медицински материјали и помагала изјавија дека поради потребните дозволи што треба да ги обезбедат за увозот на стоката, процедурата за користење поедноставени царински постапки е посложена од олеснувањата што би ги добиле со нивната примена.

Од компаниите што користат поедноставени царински постапки добиени се неколку дополнителни разјаснувања. Малиот број разјаснувања се резултат на слабата примена на поедноставените постапки и сè уште раната фаза од нивната примена.

Податоците за потребниот број потписи за спроведување на поедноставеното царинење влеваат доза на несигурност поради најверојатната грешка што е направена. Дел од компаниите одговорија дека при поедноставените царински постапки е потребен само еден потпис, но со дополнителна проверка на податоците утврдено е дека едно лице во рамките на компанијата е овластено да ги потпишува сите документи, но истото лице треба да направи повеќе потписи.

Освен контролата на времето на царинење и, се разбира, неговото намалување со примената на поедноставените царински постапки, компаниите немаат дополнителни финансиски трошоци. Единствен трошок во оваа насока претставува личниот доход заедно со придонесите што треба да се плати за лицето во компанијата кое е овластено за спроведување на царинските постапки.

Добиените изјави и разјаснувања укажуваат дека во Република Македонија сè уште е голем просторот за воведување мерки за олеснување на трговијата. Очигледно е дека Царинската управа треба да работи на намалување на формалностите за спроведување на царинските постапки, поголема примена и прифаќање на документите во електронска форма, изнаоѓање начин за овластување поголем број компании за користење на поедноставените царински постапки и примена на разни мерки за модернизација и зголемување на сопствената ефикасност за излегување во пресрет на барањата на бизнис заедницата. Ова уште еднаш го потврдува фактот дека преземањето мерки за олеснување на трговијата е неопходен услов за полесно и поуспешно вклучување на македонските компании во меѓународната трговска размена и преку зголемување на трговијата остварување позитивни економски ефекти во други подрачја.

5.6. Важност на мерките за олеснување на трговијата за Република Македонија

Бројни студии покажале за позитивните ефекти од спроведувањето на меѓународната трговија. Ограничениот пристап до меѓународните пазари го

отежнува функционирањето на учесниците во трговијата поради неможноста за остварување економија од обем. Настапот на домашниот пазар, особено за земјите во развој, е мал, ограничен и недоволен за остварување позитивни ефекти од трговијата. Вклучувањето во меѓународните текови за овие земји е важно за нивното поуспешно вклучување во меѓународните синџири на снабдување. На овој начин, се олеснува пристапот до потребните сировини и ресурси за производството или за понатамошната преработка и непреченото одвивање на меѓународниот синџир на снабдување.

Република Македонија е мала, увозно зависна земја, без излез на море. Нејзините резултати на подрачјето на олеснувањето на трговијата покажуваат дека се потребни многу реформи и модернизација на царинската администрација и подобрување на услугите што ги нудат царинските и другите државни органи поврзани со процесот на царинење.

Царинската управа на Република Македонија презела многу мерки за зголемување на ефикасноста на работењето и олеснување на меѓународната трговија. Таа пристапила кон Ревидираната Кјото-конвенција и ја прифатила Рамката на стандарди за обезбедување и олеснување на глобалната трговија. Во таа насока воведен е системот за управување со ризици, набавена е современа опрема за контрола на стоката, воведен е електронскиот едношалтерски систем и воведени се поедноставените царински постапки.

Резултатите од спроведеното истражување за ефектите од мерките за олеснување на трговијата во Република Македонија покажаа дека компаниите позитивно го оценуваат користењето на едношалтерскиот систем за издавање дозволи и за распределба на царинските квоти. Најголем степен на задоволство кај корисниците на едношалтерскиот систем бил постигнат со заштедите во време и заштедите во човечки ресурси.

Резултатите од примената на поедноставените царински постапки во Република Македонија покажуваат, исто така, позитивни ефекти. Кај сите мерени варијабли: просечен број документи, просечен број потписи, просечно време и просечни финансиски трошоци за реализација на една царинска постапка беше измерено намалување на нивните износи во споредба со редовните царински постапки. Кај документите постигнато е намалување од речиси 2 документа, кај потписите намалување од речиси 1 потпис, кај просечното време намалување од 13,3 часови, а кај финансиските трошоци намалување од речиси 500 денари.

Најголемо намалување со примената на поедноставените постапки е остварено кај варијаблата просечно потребно време за царинење и тоа, од 20 часа за една редовна царинска постапка на 13,3 часа за една поедноставена царинска постапка. Досегашните факти говорат дека заштеда на 10% од времето при подготовка на извозот може да влијае врз зголемување на извозот за околу 4%, а секој дополнителен ден во кој стоката се задржува пред да биде испратена ја намалува трговијата за најмалку 1%⁴⁷². Ако заштедените 13,3 часа во постапката на царинење при поедноставените царински постапки ги споредиме со 20 часа потребни при редовната царинска постапка ќе забележиме дека е постигнато намалување на потребното време на царинење од 66,5%. Без оглед на тоа што не станува збор за целосно споредливи податоци, бидејќи во мерењето за Република Македонија не беше направено одделно мерење на времето потребно за увоз и за извоз, ниту пак беше мерено целото време потребно за подготовка на извозот онака како што е направено во истражувањето на авторите од Светската банка, туку беше мерено само времето на царинската постапка. Сепак, заштеденото време не е за потценување. Намалувањето од 66,5% во времето потребно за спроведување на една поедноставена царинска постапка говори дека оваа мерка за олеснување на трговијата може да има значително влијание врз зголемувањето на трговијата, а особено врз извозот.

Дека заштедата во времето е најголема при примената на поедноставените постапки, се потврдува со оценувањето што македонските компании го направија за влијанието на поедноставените царински постапки врз целосното олеснување на работата. Компаниите ги оценија позитивно сите варијабли на заштеди со поедноставените постапки, а заштедата во времето беше оценета со највисока оценка, што значи дека задоволството од тој аспект е најголемо кај трговците.

Непотребното задржување на стоката на граничните премини или на царинските терминали ги оптоварува трговците со дополнителни трошоци и влијае дестимулативно врз трговијата. Промовирањето на поедноставените постапки е еден од начините за забрзување на протокот на стоките што е особено важно и треба да се искористи за поттикнување на извозот.

⁴⁷² Djankov S., Freud C and Pham C.: *Trading on Time*, World Bank Policy Research Working Paper 3909, Washington D.C., 2006, p. 17

Воведувањето на концептот овластен економски оператор за сертифицираните оператори, во најмала мера би значело искористување на повољностите што ги добиваат корисниците на поедноставените постапки. Тоа значи дека овие овластени трговци ќе ги уживаат благодетите од забрзаните царински постапки и можноста за зголемување на трговијата и на извозот.

Забрзувањето на царинските постапки заедно со зголемената ефикасност на домашната царинска администрација ќе значи олеснување на трговијата и за трговските партнери на Република Македонија. Овие трговци ќе можат да уживаат во олеснувањата што ги обезбедува македонската царинска администрација и тоа може повратно да влијае врз зголемувањето на трговијата од нивна страна.

Ако се земе предвид фактот дека Република Македонија е земја без излез на море, зголемувањето на ефикасноста на царинските процедури добива уште поголемо значење гледано од регионален аспект. Земјите без излез на море тргуваат пет пати помалку стока превезена по морски пат во однос на земјите што имаат директен пристап до некое пристаниште. Ова ги прави земјите без излез на море многу повеќе зависни од трговијата со авионски и со камионски транспорт. Поради ограничената примена на авионскиот транспорт, камионскиот транспорт добива особена важност за македонските увозници и извозници. Ова пак укажува дека е важно преземање иницијативи на регионално ниво за олеснување на трговијата⁴⁷³. Ова, секако, би било можно со преземање конкретни активности и мерки за олеснување на трговијата во рамките на ЦЕФТА-2006.

Воспоставувањето ефикасни царински процедури може да биде одлучувачки привлечен фактор за странските директни инвестиции. Повеќе од една петина од компаниите одговориле дека ги избегнуваат инвестициите во земјите во развој поради неефикасните царински процедури. Повеќе од две петтини од компаниите го сториле истото во земјите во транзиција, а ниту една компанија не ги пропуштила можностите за инвестирање во земјите на ОЕЦД заради царинските процедури. Дури четири петтини од компаниите изјавиле дека преземањето мерки за олеснување на трговијата би ги натерало да ги зголемат

⁴⁷³ Korinek J., Sourdin P., "To What Extent Are High-Quality Logistics Services Trade Facilitating?", *OECD Trade Policy Working Papers*, No. 108, OECD Publishing, Paris, 2011, pp. 5-18

инвестициските и деловните активности во земјите во развој, а седум од десет компании одговориле дека би го сториле тоа во земјите во транзиција⁴⁷⁴.

Привлекувањето странски директни инвестиции и воспоставувањето добра деловна клима е уште еден важен услов за зголемување на ефикасноста на царинската администрација и за зголемена примена на мерките за олеснување на трговијата.

При согледувањето на важноста на мерките за олеснување на трговијата за Република Македонија треба да се земе предвид фактот и дека Република Македонија претставува земја-кандидат за членство во Европската унија. Кандидатскиот статус значи дека пред да стане полноправна членка, земјата треба да изврши целосна хармонизација на сопственото царинско законодавство со европското за да биде лесно возможна целокупната економска интеграција. Спроведените истражувања во оваа сфера посочуваат дека преземањето мерки за олеснување на трговијата е особено важно за зголемување на трговијата, а особено на извозот, од различни групации трговски партнери и Европската унија.

Подобрувањето на увозните и извозните процедури од страна на земјите од Медитеранот и некои земји од Западен Балкан може да доведе до пораст на извозот од овие земји во Европската унија во износ од 34%. Зголемувањето на ефикасноста на процедурите се очекува да овозможи и зголемување на бројот на производи што се извезуваат од овие земји на Европскиот пазар за 21%⁴⁷⁵. Позитивни ефекти и пораст на меѓусебната трговија се очекува и од преземањето мерки за олеснување на трговијата од страна на новите членки на Унијата и земјите со кандидатски статуси. Зголемувањето на трговијата што може да се очекува како резултат на зголемување на ефикасноста на пристаништата во новите членки и во земјите-кандидати за членство изнесува 49 милијарди американски долари. Од подобрувањето на информатичко-технолошката инфраструктура од страна на овие земји може да се очекува пораст на трговијата од 62 милијарди американски долари⁴⁷⁶. Ова зборува дека покрај неопходните трошоци за преземање мерки за олеснување на трговијата, позитивните ефекти

⁴⁷⁴ Engman M.: „The Economic Impact of Trade Facilitation“ in OECD Trade Policy Studies *Overcoming Border Bottlenecks, The Costs and Benefits of Trade Facilitation*, OECD, USA, 2010, pp. 104-106

⁴⁷⁵ Bourdet Yves and Persson Maria: „Reaping the Benefits of Deeper Euro-Med Integration Through Trade Facilitation“, Working Papers, Lund University, Sweden, 2011, pp. 19-22

⁴⁷⁶ Wilson John S., Xubei Luo and Broadman Harry G.: „European Accession and the Trade Facilitation Agenda“ in *Journal of International Commerce, Economics and Policy*, Vol. 1, No. 2, World Scientific Publishing Company, Washington D.C., 2010, p. 239

врз порастот на трговијата се неизбежни и можат да ги надминат трошоците. Порастот на трговијата меѓу овие земји и членките на Европската унија има позитивни ефекти врз продлабочувањето на степенот на економска интеграција што е неопходно за постигнување полноправно членство во Унијата. Иако Република Македонија не била вклучена во примероците на истражувањата, добиените резултати може да се гледаат како релевантни индикатори за влијанието на мерките за олеснување на трговијата врз надворешнотрговската размена на Република Македонија.

Особено интересни се резултатите добиени од истражувањето на задоволството на шпедитерите во Хрватска од преземените реформи во царинската администрација во насока на хармонизација на царинските постапки и процедури со европските. Хрватските шпедитери во целина ги оцениле преземените реформи во царината позитивно иако нивниот делокруг на работа се очекува да биде негативно погоден по влезот на Хрватска во Унијата. Повеќе од половината шпедитерски компании во Хрватска што се занимаваат единствено со шпедиција изјавиле дека по влезот во Европската унија очекуваат намалување на приходите и на бројот на вработените, а некои дури би престанале да постојат. Без оглед на тоа, нивните ставови за резултатите од преземената реформа биле многу позитивни⁴⁷⁷. Овие резултати се особено важни бидејќи укажуваат на потенцијалната опасност и на негативните ефекти врз некои деловни сектори, како што е шпедитерскиот сектор, од зголемената интеграција со Европската унија.

Намалувањето на трошоците во трговијата, зголемувањето на трговските текови, како и привлекувањето странски директни инвестиции не се параметри што се доволни сами за себе. Нивната важност произлегува од нивното влијание врз националниот доход и врз економската благосостојба на земјите.

Мерењата за влијанието на придобивките во трговијата од заедничкото преземање мерки за олеснување на трговијата од страна на новите членки на Унијата, земјите-кандидати за членство заедно со Русија, Србија, Црна Гора и Украина покажуваат дека Република Македонија може да очекува најголем пораст на трговијата како резултат на подобрување на ефикасноста на пристаништата

⁴⁷⁷ Kastelan-Mrak M. And Benazic A.: "The Perceived Effects of the Croatian Customs Services Reform: The Opinion of Forwarders from Istarska Country" in *Financial Theory and Practice* 33 (1), Institut za Javne Financije, Croatia, 2009, pp. 43-44

(аеродромите) на ниво од 50% на ЕУ-15. Република Македонија може да оствари потенцијални регионални трговски придобивки во вкупен износ од 1244 милиони американски долари, од кои 624 милиони се резултат на зголемената ефикасност на пристаништата (аеродромите), 275 милиони се резултат на зголемената ефикасност на царинската администрација, 247 милиони на подобрувањата во информатичката инфраструктура и 97 милиони на подобрувањето на законодавната сфера⁴⁷⁸.

Доколку мерки за олеснување на трговијата преземат и другите земји во светот, придобивките во трговијата уште повеќе се зголемуваат. Во таква ситуација очекуваните придобивки за трговијата на Република Македонија изнесуваат 1327 милиони американски долари. Повторно најголеми придобивки Република Македонија ќе оствари од подобрувањето на ефикасноста на пристаништата (аеродромите) во износ од 719 милиони американски долари. Потоа следуваат придобивките од подобрувањето на ефикасноста на царинската администрација во износ од 304 милиони американски долари, од подобрувањето на информатичката инфраструктура во износ од 212 милиони, а 92 милиони долари се очекуваат од зголемување на ефикасноста на законодавството⁴⁷⁹.

Уште поважни заклучоци се оние што укажуваат дека влијанието на олеснувањето на трговијата преку поедноставувањето на царинските процедури е поголемо од влијанието на либерализацијата на трговијата преку намалувањето на царините. Понискиот степен на развиеност на земјата и помалата ефикасност на нејзината царинска администрација, со преземањето мерки за олеснување на трговијата ќе доведе до поголеми позитивни ефекти врз трговијата и националниот доход во однос на земјите што се на повисок степен на развој. Придобивките од мерките за олеснување на трговијата првично се однесуваат на земјите што ги применуваат тие мерки, а индиректно можат да влијаат позитивно и врз другите земји. Важноста на подрачјето за олеснување на трговијата се потврдува и со првичните мерења за претпоставените добивки од успешното завршување на Доха-рундата на преговори.

Овие резултати уште еднаш го потврдуваат фактот за неопходноста од преземање мерки за олеснување на трговијата. Преземањето мерки во оваа сфера,

⁴⁷⁸ Broadman H.: *From Disintegration to Reintegration: Eastern Europe and the Former Soviet Union*, The World Bank, Washington D.C., 2005, p. 268, p. 268

⁴⁷⁹ Broadman H.: *From Disintegration to Reintegration: Eastern Europe and the Former Soviet Union*, The World Bank, Washington D.C., 2005, p. 268, pp. 270-271

иако може да значи остварување значителни трошоци за нивното спроведување, на крајот би резултирало со позитивни ефекти. Позитивните ефекти најпрвин би биле забележливи во самото забрзување и зголемување на трговските текови, а потоа се очекуваат индиректни ефекти врз привлекувањето странски директни инвестиции, стабилизирањето на државните приходи и секако пораст на националниот доход во земјата.

ЗАКЛУЧОК

1. Олеснувањето на трговијата во современиот мултилатерален трговски систем е едно од најзначајните подрачја за процесот на либерализација на меѓународната трговска размена. Актуелноста и важноста на проблематиката за олеснување на трговијата произлегуваат од проблемите со кои се судруваат учесниците во меѓународната трговска размена. Во поново време станува поочигледно дека царините и нецаринските бариери не се основните пречки во трговската размена. Сè поголемо значење во размената добиваат бариерите од административната природа, односно сложените царински процедури и обемната документација за стоката што претставува предмет на размена. Истражувањата направени во регионот на АПЕК покажале дека просечно во реализација на една трговска трансакција биле вклучени 27 до 30 учесници, се подготвувале приближно 40 документи, биле потребни 200 податоци, од кои најмалку 30 се повторувале 30 пати, а 60-70% било потребно да се внесат барем два пати.

2. Во економската литература нема општо договорена и прифатена дефиниција за терминот олеснување на трговијата, ниту за неговиот опсег или подрачјата што тој ги опфаќа. За потребите на овој труд, терминот олеснување на трговијата ќе биде дефиниран како што е разбран во Светската трговска организација. Со поставувањето на Доха-агендата на трговски преговори олеснувањето на трговијата се дефинирало како *„поедноставување и хармонизација на меѓународните трговски процедури, вклучувајќи активности, практики и формалности поврзани со прибирање, презентирање, комуникација и обработка на податоците потребни за движење на стоките во меѓународната трговија“*.

3. Теоретските објаснувања на олеснувањето на трговијата и неговото влијание врз меѓународната трговија се поврзуваат со идентификувањето на т.н. трансакциски трошоци. Иако не постои меѓународна усогласеност за точно и прецизно дефинирање на опфатот и големината на трансакциските трошоци повеќе истражувања покажале дека тие се движат од 2 до 15% од вредноста на стоката што се тргува.

4. Со идентификувањето на трансакциските трошоци економистите вршеле истражувања на олеснувањето на трговијата и неговото влијание врз трговијата со примена на гравитациски и модели на општа рамнотежа. Генерално резултатите од сите студии покажале позитивни ефекти за националните економии од преземањето мерки за олеснување на трговијата. Покрај постоењето трошоци за воведување некои од мерките, истражувањата покажале дека крајните и долгорочните ефекти од олеснувањето на трговијата се позитивни.

Истражувањата направени со гравитацискиот модел што го поставиле Вилсон, Ман и Оцуки покажале дека подобрувањето на четирите индикатори за олеснување на трговијата (ефикасноста на пристаништата, царинската ефикасност, регулаторната околина и користењето на електронскиот бизнис) треба да има позитивен ефект и да ја зголеми трговијата за 377 милијарди долари годишно во 75-те земји што биле разгледувани.

Истражувањето на Норберт Вилсон со гравитацискиот модел за мерење на ефикасноста на царинските и административните процедури покажало дека сите земји ќе остварат придобивки и олеснувања ако се зголеми ефикасноста на царинските и административните процедури.

Резултатите од анализата направена со гравитацискиот модел изработен од Симеон Цанков, Каролин Фронд и Конг Пам покажале дека секој дополнителен ден за кој стоката ќе се задржи пред да биде подготвена за транспорт ја намалува трговијата за најмалку 1%. Доколку дојде до намалување на доцнењето на стоките за еден ден, тоа е еднакво на намалување на географската оддалеченост меѓу трговските партнери за околу 70 километри.

Моделот на општа рамнотежа што го поставиле Валкенхорст и Јасуи покажал дека 1% намалување на трансакциските трошоци треба да има позитивни ефекти врз светскиот доход со реализација на дополнителни 40 милијарди САД долари и без постоење на земји-губитници.

5. Врз основа на направените анализи и истражувања на трансакциските трошоци и мерките за олеснување на трговијата утврдено е дека олеснувањето на трговијата може да има влијание врз три важни економски варијабли: трговските текови, државните приходи и странските директни инвестиции.

Анализата на влијанието на олеснувањето на трговијата врз меѓународната трговија покажала дека и скромни намалувања на трансакциските трошоци ќе

резултираат со значително зголемување на трговијата. Преземањето мерки за олеснување на трговијата се покажало дека има позитивни ефекти врз прибирањето државни приходи. Позитивните ефекти од преземањето мерки за олеснување на трговијата се јавувале и кај странските директни инвестиции.

Генерално, примената на либерализирана трговска политика во комбинација со мерки за олеснување на трговијата на долг рок треба да го поттикне економскиот раст, а особено кај земјите во развој.

6. Со Министерската декларација на Светската трговска организација донесена во 1996 година во Сингапур прв пат му бил доделен мандат на Советот за трговија со стоки за преземање истражувачка и аналитичка работа за поедноставување на процедурите во трговијата заради согледување на влијанието на правилата на СТО во таа област. Оттогаш, подрачјето за олеснување на трговијата е присутно на агендата на Советот за трговија со стоки. Во оперативна смисла, во рамките на Светската трговска организација олеснувањето на трговијата се поврзува со разјаснување на трите члена на спогодбата ГАТТ, членот 5, 8 и 10.

Со членот 5 на ГАТТ се регулира трговијата во транзит. Насоките во кои треба да се движат преговорите за олеснување на трговијата преку разјаснување и измена на членот 5 се: зајакнување на принципот на недискриминација во трговијата со транзит, јасна примена на принципот на национален третман, намалување на давачките и трошоците, поедноставување на транзитните процедури, запечатување на средствата каде се наоѓа стоката што е предмет на транзит и зајакната гаранција за стоката во транзит. Трговијата во транзит има особено значење за земјите што немаат излез на море и се опколени од сите страни со други земји.

Членот 8 на ГАТТ се однесува на намалување на сите трошоци, такси и давачки што се наплаќаат при увозот и извозот и на намалување на бројот и сложеноста на увозните и на извозните формалности и на документацијата.

Членот 10 на ГАТТ се однесува на обврската на земјите-членки за задолжително објавување на целата трговска регулатива: закони, прописи, судски одлуки и административни одлуки со општа примена, а во врска со преминот на стоката преку границата, односно увозните или извозните процедури.

7. Во 2011 година направена е последна, единаесетта, ревизија на предлозите што пристигнувале во Работната група за олеснување на трговијата.

Пристигнатите предлог-мерки покажуваат дека е постигнато високо ниво на свесност кај земјите-членки на Светската трговска организација за важноста на подрачјето за олеснување на трговијата и за неопходноста за преземање мерки за спроведување разни чекори и мерки што можат да помогнат за постигнување поедноставена трговија.

Позитивниот резултат од преговорите на Доха-агендата треба да значи склучување нова Спогодба за олеснување на трговијата. Главна задача на Спогодбата за олеснување на трговијата треба да биде дефинирање одговорности на владите вклучени во спроведувањето сложени трансакции при увозот, извозот и транзитот на стоките. Со оваа спогодба земјите-членки на СТО треба да остварат придобивки преку воспоставување заеднички договорени правила за трговските процедури со што треба да се подобри управувањето со стоките при преминот на националните граници. Препораките на Меѓународната трговска комора експлицитно укажуваат дека во интерес и полза на националните влади е доколку почнат да ги применуваат мерките од оваа Спогодба за олеснување на трговијата пред да заврши Доха-агендата.

8. Најважна конвенција на Светската царинска организација на подрачјето за олеснување на трговијата е Меѓународната конвенција за поедноставување и хармонизирање на царинските постапки или т.н. Кјото конвенција. Конвенцијата прв пат била донесена во 1973 година но бидејќи не постигнала значаен успех во 1999 година била ревидирана. Ревидираната Кјото конвенција стапила на сила во 2006 година по пристапувањето на 40 договорни страни. Денес Ревидираната Кјото конвенција е потпишана и ратификувана од страна на 76 земји во светот. Главната цел на Ревидираната Кјото конвенција е преку елиминирање на разликите во царинските постапки и практики што се применуваат кај одделните земји, да се помогне и олесни развојот на меѓународната трговија.

9. Во 2005 година Генералниот совет на Светската царинска организација ја усвоил Рамката на стандарди за обезбедување и олеснување на глобалната трговија. Денес повеќе од 160 членки на Светската царинска организација имаат потпишано согласност за пристапување и усвојување на Рамката на стандарди. Ова зборува дека постои висок степен на заинтересираност на земјите за зголемување на безбедноста и сигурноста на меѓународната трговија

што е можно преку спроведување на Рамката на стандарди во законодавствата и практиките на одделните национални економии.

Реализацијата на целите на Рамката на стандарди е предвидено да се направи преку спроведување вкупно седумнаесет стандарди чија реализација останува и зависи од подготвеноста и посветеноста на одделните национални царински служби. Седумнаесетте стандарди од кои е составена Рамката на стандарди за обезбедување и олеснување на глобалната трговијата се организирани во два т.н. столба на Рамката. Првиот столб е составен од единаесет стандарди за развој на соработката меѓу царинските служби или т.н. столб Соработка царина - царина. Вториот столб е составен од шест стандарди за развој на соработката меѓу царинските служби и бизнис секторот или т.н. столб Партнерство царина – бизнис.

Рамката на стандарди претставува појдовната точка за секоја национална царинска администрација што е подготвена да преземе мерки за зајакнување на безбедноста на меѓународната трговија со истовремено олеснување на легитимната трговија. Проблемот со кој се судруваат земјите при воведувањето на стандардите е ограниченоста на капацитетите на одделните земји. За успешно спроведување на Рамката на стандарди неопходно е да се спроведуваат долгорочни унапредувања на можностите и на интегритетот на царината.

Вториот проблем што се јавува при спроведувањето на Рамката на стандардите е проблемот на заемно признавање на стандардите. На ова подрачје постигнати се незначителни успеси и резултати, а според многумина, токму во решавањето на овој проблем лежи решението за придонесување кон остварување безбедна и олеснета трговија.

10. Во Рамката на стандарди е вграден концептот за воведување на програмата овластен економски оператор. Овластен економски оператор - ОЕО (Authorized Economic Operator – AEO) претставува „страна што е вклучена во меѓународната размена на стоки, чија функција била одобрена од или во име на националната царинска администрација, во согласност со безбедносните стандарди на синцирот на снабдување на Светската царинска организација или друга релевантна институција. Овластените економски оператори можат да бидат производители, увозници, извозници, шпедитери, превозници, консолидатори, посредници, пристаништа, аеродроми, терминали, интегрирани оператори, складишта, дистрибутери“.

Програмата за воведување на концептот овластен економски оператор е начинот што на бизнис секторот ќе му овозможи да ја поддржи безбедноста на меѓународниот трговски синџир со истовремено искористување на придобивките од олеснувањето на трговијата што се составен дел на оваа програма.

11. Стекнувањето на статусот овластен економски оператор значи исполнување определени критериуми од страна на претпријатијата што покажуваат интерес за овој концепт и за придобивките што ќе можат да ги применат во спроведувањето на царинското работење. Светската царинска организација развила униформен сет критериуми и услови чие исполнување треба да овозможи стекнување статус овластен економски оператор.

Придобивките што овластените економски оператори треба да ги добијат со стекнувањето на повластениот статус треба да значат дека овие трговски субјекти се наоѓаат во повластена состојба во процесот на царинење и тргување во однос на субјектите што го немаат стекнато повластениот статус. Придобивките што царинската администрација ги обезбедува за овластените економски оператори треба да бидат значајни, мерливи и воочливи.

12. Исполнувањето на условите и критериумите за стекнување на статусот овластен економски оператор освен што им обезбедува придобивки на операторите во насока на олеснување на трговијата, значи реализација на повеќе видови трошоци. Стекнувањето на статусот овластен економски оператор и исполнувањето бројни стандарди наведени од страна на Светската царинска организација значат ангажирање средства и ресурси од финансиска, техничка и кадровска природа. Износот на трошоците и ангажирањето дополнителни средства што компаниите треба да ги направат за стекнување на статусот треба да бидат помали од олеснувањата во трговијата и придобивките што тие ќе ги добијат со повластениот статус. Само така програмата за овластен економски оператор може да биде атрактивна и привлечна за бизнис заедницата.

Спроведувањето пилот-програма за овластен економски оператор може да даде информации за придобивките и предностите што компаниите треба да ги реализираат од примената на овој концепт, како и за откривање на слабостите каде програмата може да се подобри.

13. Заемното признавање на статусите на овластените економски оператори е последната пречка или граница што треба да се исполни во определбата за спроведување безбедна и поедноставена трговија во светот.

Процесот на заемно признавање го сочинуваат два тесно поврзани аспекта: аспектот на признавање на статусот овластен економски оператор одобрен од страна на друга царинска администрација и аспектот на признавање на безбедносните контроли применети од страна на другите царински администрации. Со оглед на раната фаза на спроведување на Рамката на стандарди и на програмите за овластените економски оператори, оправдано е што процесот на заемно признавање се наоѓа во својата почетна фаза.

14. Примената на препораките и стандардите на Светската царинска организација треба да ја зголеми ефикасноста на царинската администрација и да го забрза протокот на стоките преку границите. Со скратување на времето што се поминува на граничните премини може да се поттикне зголемување на трговската размена. Било какви задржувања на стоките на граничните премини значат дополнителни трошоци за трговците и имаат негативни ефекти врз меѓународната трговијата. Оттаму, преземањето мерки за поедноставување на трговијата иако во основа значат преземање дополнителни трошоци за забрзување и автоматизација на трговските текови на долг рок имаат позитивни ефекти врз зголемувањето на трговската размена и порастот на националниот доход.

Дополнителен позитивен аспект за зголемена примена на мерките за олеснување на трговијата претставуваат очекувањата од евентуалниот позитивен резултат на Доха-рундата на трговски преговори. Сите досега направени мерења за очекуваните добивки од успешното завршување на Доха-рундата покажуваат дека олеснувањето на трговијата може да има најголем потенцијален позитивен ефект врз порастот на трговијата и врз светскиот БДП. Ефектите што се очекуваат од олеснувањето на трговијата ги надминуваат позитивните ефекти од останатите три подрачја на преговорите: земјоделските производи, неземјоделските производи и услугите.

Сите истражувања и мерења покажуваат дека мерките за олеснување на трговијата, особено оние што се однесуваат на зголемување на царинската ефикасност, имаат позитивен ефект врз трговијата за сите земји. Ефектите се поизразени кај земјите со помалку ефикасни царински администрации и очекувањата од мерките за олеснување на трговијата се поголеми во однос на земјите со поефикасни царински администрации. Ова укажува на потребата и важноста за вклучување на сите земји, а особено на земјите во развој и на најнеразвиените земји, во примената на препораките и стандардите на Светската

царинска организација за олеснување на глобалната трговија. Покрај можните трошоци за неопходна автоматизација на процесите и набавка на потребната опрема и техника за спроведување на царинските постапки, позитивните ефекти се неизбежни врз зголемувањето на трговската размена. Сите мерки заедно даваат поголем позитивен ефект врз зголемувањето на извозот, а со тоа се очекуваат и позитивни ефекти врз националниот доход на земјите.

15. Во согласност со меѓународно донесените стандарди во 2005 година Европската унија вовела неколку измени во царинскиот закон во насока на подигнување на безбедноста на меѓународната трговија со истовремено олеснување на легитимната трговија. Овие измени се однесувале на воспоставување унифициран компјутеризиран систем за управување со ризиците во царинското работење, овозможување мерки за олеснување на трговијата за доверливите трговски партнери, односно воспоставување на програмата овластен економски оператор, воспоставување задолжителен систем за предвремена најава на стоката што влегува или излегува од царинското подрачје на Европската унија и воспоставување систем за контрола на извозот.

16. Во првата половина на 2006 година во рамките на Европската унија бил спроведен пилот-проект за воведување на програмата овластен економски оператор. Од 1 јануари 2008 година концептот овластен економски оператор станал оперативен во рамките на Европската унија, односно сите учесници во меѓународната трговска размена можеле да поднесат барање за да го стекнат повластениот статус. Кој било учесник во меѓународната трговска размена што ги исполнува критериумите за контролни системи, финансиска солвентност и документациона доследност може да се стекне со статусот овластен економски оператор.

Во однос на придобивките и олеснувањата во трговијата што овластените економски операторите можат да ги добијат, Европската унија навела листа на придобивки што е поинаква и поинаку организирана од придобивките што се наведени од страна на Светската царинска организација.

17. На подрачјето за олеснување на трговијата спроведени се неколку истражувања што покажуваат дека преземањето мерки за олеснување на трговијата е важно и Европската унија и за нејзините трговски партнери. Позитивни ефекти и пораст на меѓусебната трговија се очекуваат од подобрување на мерките за олеснување на трговијата од страна на новите членки на Унијата и

земјите со кандидатски статуси. Зголемувањето на трговијата што може да се очекува како резултат на зголемување на ефикасноста на пристаништата во новите членки и во земјите-кандидати за членство изнесува 49 милијарди американски долари. Од подобрувањето на информатичко технолошката инфраструктура од страна на овие земји може да се очекува пораст на трговијата од 62 милијарди американски долари.

Подобрувањето на увозните и извозните процедури од страна на земјите од Медитеранот може да доведе до пораст на извозот од овие земји во Европската унија. Зголемувањето на ефикасноста на процедурите се очекува да овозможи и зголемување на бројот на производи што се извезуваат од овие земји на Европскиот пазар. Диверзификацијата на извозот е подрачје на кое можат да се остварат позитивни ефекти единствено со преземањето мерки за олеснување на трговијата.

Подобрувањето и забрзувањето на трговските процедури за земјите од регионот на Африка, Карибите и Пацификот со кои Унијата ги склучува Договорите за економско партнерство треба да овозможи зголемување на трговската размена на овие земји со Европската унија.

Спроведените истражувања покажуваат дека позитивните ефекти што се очекуваат врз зголемувањето на трговијата од преземањето мерки за олеснување на трговијата во најголем број случаи се поголеми од ефектите што се очекуваат од либерализацијата со преференцијалните трговски договори. Ова повторно ги потврдува очекувањата дека позначителна трговска либерализација и зголемување на меѓународната трговска размена е можна со преземање мерки на подрачјето за олеснување на трговијата. Ова значи дека олеснувањето на трговијата во скоро време може оправдано да се најде повисоко на агендата во надворешнотрговската политика на Европската унија.

18. Важноста на подрачјето за олеснување на трговијата се потврдува и со очекуваните придобивки од евентуалното успешно завршување на Дохартундата на преговори. Досега направените мерења покажуваат дека Европската унија може да очекува најголеми позитивни ефекти од влијанието на трговските придобивки врз порастот на БДП како резултат на мерките за олеснување на трговијата. Од вкупно 385 милијарди американски долари потенцијални придобивки врз порастот на глобалниот БДП, 98,32 милијарди американски долари пораст на БДП се очекува да биде остварен од страна на Европската унија.

Европската унија може да очекува и големи придобивки врз трговијата како резултат на мерките за олеснување на трговијата. Во однос на извозот Унијата може да оствари најголем пораст во однос на останатите земји во износ од 29,5 милијарди американски долари. Во однос на увозот Европската унија може да очекува пораст во износ од 69,9 милијарди американски долари трговски придобивки од преземањето мерки за олеснување на трговијата.

Сите прикажани анализи и истражувања ја потврдуваат оправданоста и неопходноста за активно ангажирање на Европската унија на подрачјето за преземање мерки за олеснување на трговијата. Мерењата покажуваат дека преземањето мерки за олеснување на трговијата е важно и за Европската унија иако станува збор за регионален трговски блок составен од развиени земји. Преземањето вакви мерки треба да има влијание врз остварување позитивни ефекти и придобивки врз трговијата и врз бруто домашниот производ, а целиот процес може да биде успешен доколку сите страни: националните влади, националните царински администрации и претставниците на бизнис заедницата вложат заеднички напори и средства за спроведување на мерките за олеснување на трговијата.

19. Царинската управа на Република Македонија вовела повеќе мерки за зголемување на безбедноста на меѓународниот синџир на снабдување и олеснување на трговијата. Тие мерки се: примена на систем за управување со ризици, воспоставување Електронски едношалтерски систем за издавање увозни, извозни и транзитни дозволи и за распределба на царинските квоти, воведување поедноставени царински постапки за сигурните трговски партнери, електронско доставување информации за најава на поаѓањето и пристигнувањето на стоката и воведување повеќе олеснувања за операторите со воведување можности за електронско поднесување барања и добивање разни одобренија што се потребни при спроведувањето на царинските постапки.

Покрај големиот број воведени мерки, досегашните истражувања што биле направени за олеснувањето на трговијата во Република Македонија покажале дека земјата остварува најниски перформанси во оценките на ефикасноста на царинската администрација, особено во делот на квалитетот на услугите што ги нудат царинските и другите поврзани органи. Ниски оценки Република Македонија добила и за квалитетот на трговската и на транспортната инфраструктура.

20. Во 2008 година направена е измена на Царинскиот закон на Република Македонија со која се донесени законските одредби за воведување на програмата овластен економски оператор во Република Македонија. Правните одредби за воведување на овој концепт во Република Македонија се речиси идентични со стандардите на Светската царинска организација и со одредбите на Европската унија. Поклопувањата се видливи во критериумите и условите за стекнување на статусот и во однос на придобивките што им се одобруваат на овластените економски оператори. Покрај тоа што програмата овластен економски оператор е законски регулирана таа се уште не е оперативна во практиката што претставува причина повеќе за спроведување истражување во оваа област.

21. Во текот на 2011 година во Република Македонија беше спроведено истражување за олеснување на трговијата и за воведување на концептот овластен економски оператор. Истражувањето се базираше на анкетен прашалник доставен до репрезентативен примерок на македонски компании активно вклучени во меѓународната трговија. Предмет на оценување беа воведените мерки за олеснување на трговијата, и тоа Електронскиот едношалтерски систем за издавање увозни, извозни и транзитни дозволи и за распределба на царинските квоти и поедноставените царински постапки. Посебен дел од прашалникот се однесуваше на согледување на заинтересираноста на македонските компании за воведување на концептот овластен економски оператор во практиката со оценување на очекуваните придобивки за олеснување на трговијата и со оценување на тешкотиите при исполнувањето на законски поставените критериуми. Анализата на резултатите ги даде заклучните согледувања што следуваат во текстот.

22. Оценувањето на влијанието на ЕКСИМ-от врз целосното олеснување на работата на компаниите беше направено со оценување пет критериуми: брзина на постапката за добивање дозволи, заштеда на време, заштеда на човечки ресурси, заштеда на финансии и генерално олеснување на работата. Резултатите покажаа дека корисниците на ЕКСИМ-от оствариле најголемо олеснување на работата со заштедите во време и заштедите на човечки ресурси, а најмали биле заштедите на финансии. Ова покажува дека примената на Едношалтерскиот систем во Македонија на учесниците во трговијата им овозможил големи заштеди на времето и на човечките ресурси во процесот на

добивање дозволи за увоз, извоз и транзит и при распределбата на царинските квоти.

При оценувањето на повеќе одделни критериуми на ЕКСИМ-от најниски оценки се добиени за неизвесноста за добивање на лиценцата и за брзината на решливост на појавените проблеми. Кај корисниците на Едношалтерскиот систем се уште постои неизвесност за добивање на бараната дозвола за увоз, извоз или транзит. Препораката што следи е дека Царинската управа треба да работи на подобрување на способноста за побрзо и поефикасно решавање на проблемите што се појавуваат при користењето на едношалтерскиот систем иако најчесто станува збор за проблеми од техничка природа.

23. Две третини од македонските компании изјавиле дека не користат поедноставени царински постапки. Покрај немањето потреба за користење поедноставени царински постапки, поголеми проблеми за компаниите биле премногу долгата процедура за добивање одобрение, непознавањето на процедурата и непознавањето на придобивките и олеснувањата што можат да се добијат со поедноставените постапки. Ова зборува дека Царинската управа треба сериозно да поработи на можностите за скратување на процедурите за добивање одобрение за поедноставена царинска постапка и на поголемо промовирање на овие постапки преку укажување на придобивките и олеснувањата што компаниите можат да ги добијат со нив.

Податоците што се добиени од компаниите што користат поедноставени царински постапки покажуваат дека со нивната примена постигнато е скратување на сите мерени варијабли: просечен број документи, просечен број потписи, просечно време и просечни финансиски трошоци за реализација на една царинска постапка.

Најголемо намалување со примената на поедноставените постапки е остварено кај варијаблата просечно потребно време за царинење и тоа, од 20 часа за една редовна царинска постапка на 13,3 часа за една поедноставена царинска постапка. Намалувањето од 66,5% во времето потребно за спроведување на една поедноставена царинска постапка говори дека оваа мерка за олеснување на трговијата може да има значително влијание врз зголемувањето на трговијата, а особено врз извозот. Досегашните факти говорат дека заштеда на 10% од времето при подготовка на извозот може да влијае врз зголемување на извозот за околу 4%.

Оценувањето што компаниите го направија за влијанието на поедноставените царински постапки врз олеснувањето на процесот на царинење од аспект на брзината на царинење, заштедата на времето, заштедата на човечките ресурси, заштедата на финансиските средства и генералното олеснување на работата на царинење покажува дека корисниците на овие постапки оствариле значително олеснување на работата на царинење со нивната примена. Сите добиени оценки, освен една, се повисоки од 4,30 од максималната оценка 5.

24. Генералната слика што се добива од оценувањето што компаниите го направија за исполнување на законски зададените критериуми за стекнување на статусот овластен економски оператор покажува дека за нив не треба да биде тешко исполнувањето на критериумите. Овие резултати можат да се земат само како генерална насока дека кај домашните компании постои подготвеност доколку е потребно и од нив се бара исполнување на некои критериуми тие се подготвени тоа да го сторат.

За македонските компании мерките за олеснување на трговијата имаат голема важност за олеснување на работата. Сите мерки за олеснување на трговијата, освен мерката за примена на помал број документарни контроли и мерката за користењето непотполни збирни декларации, се оценети со просечна оценка над 4 од највисоката можна оценка 5. Според овие резултати може да се заклучи дека македонските компании имаат потреба од олеснување на царинските процедури и формалности и од овозможување какви било мерки за олеснување на трговијата. Овој заклучок може да се искористи како укажување до Царинската управа за преземање напори, и во согласност со постојните ресурси и можности, овозможување дополнителни мерки за олеснување на трговијата за овластените економски оператори што ќе бидат поголеми од олеснувањата на корисниците на поедноставените царински постапки.

Речиси 80% од компаниите одговориле дека би поднеле барање за стекнување на статусот овластен економски оператор, наспроти околу 20% кои тоа не би го направиле. Најважните причини што се наведени за стекнување на статусот ОЕО се очекувањата за олеснување и забрзување на царинските процедури. 60,8% Од компаниите што би поднеле барање за статусот овластен економски оператор би го направиле тоа за третиот вид уверение за царински поедноставувања и сигурност и безбедност, а 39,2% би поднеле барање за уверението за царински поедноставувања.

Поважни причини што се наведени за неподнесување барање за одобрение овластен економски оператор се: неочекувањето на значително олеснување на трговијата со повластениот статус, исполнувањето на критериумите значи поголеми трошоци во однос на добиените олеснувања и тешко исполнување на бараните критериуми.

25. Од анализата на добиените оценки може да се забележи дека веќе воведените програми за олеснување на трговијата, како што се Едношалтерскиот систем и поедноставените царински постапки, се оценети со пониски оценки во однос на очекувањата од мерките за олеснување на трговијата што на компаниите им се понудени при воведувањето на концептот овластен економски оператор. Ова може да се толкува како значаен податок дека македонските компании имаат неопходна потреба за воведување мерки за олеснување на трговијата што треба да бидат поголеми од досега воведените. Дополнителен аспект што треба да се земе предвид при воведувањето нови мерки за олеснување на трговијата е начинот на нивното воведување и операционализација. Воведувањето мерки за олеснување на трговијата не значи дека компаниите сигурно ќе ги добијат очекуваните придобивки. Практиката покажува дека воведените мерки и програми за олеснување на трговијата треба да бидат сериозно изработени и поддржани од страна на царинската администрација и останатите поврзани државни органи за да можат да доведат до вистинско олеснување и зголемување на трговијата.

26. По пат на лично анкетање на одговорните лица во неколку компании добиени се повеќе дополнителни разјаснувања за примената на мерките за олеснување на трговијата во Република Македонија. Добиеените изјави и разјаснувања укажуваат дека во Република Македонија се уште е голем просторот за воведување мерки за олеснување на трговијата. Очигледно е дека Царинската управа треба да работи на намалување на формалностите за спроведување на царинските постапки, поголема примена и прифаќање на документите во електронска форма, изнаоѓање начин за овластување поголем број компании за користење на поедноставените царински постапки и примена на разни мерки за модернизација и зголемување на сопствената ефикасност за излегување во пресрет на барањата на бизнис заедницата. Ова уште еднаш го потврдува фактот дека преземањето мерки за олеснување на трговијата е неопходен услов за полесно и поуспешно вклучување на македонските компании во меѓународната

трговска размена и преку зголемување на трговијата да се остварат позитивни економски ефекти на други подрачја.

27. Промовирањето на поедноставените постапки е еден од начините за забрзување на протокот на стоките што е особено важно и треба да се искористи за поттикнување на извозот. Забрзувањето на царинските постапки заедно со зголемената ефикасност на домашната царинска администрација ќе значи олеснување на трговијата за македонските компании и за трговските партнери на Република Македонија. Воспоставувањето ефикасни царински процедури може да биде одлучувачки и привлечен фактор за странските директни инвестиции. Позитивните ефекти од забрзувањето и зголемувањето на трговските текови и индиректните ефекти врз привлекувањето странски директни инвестиции и стабилизирањето на државните приходи треба да остварат позитивен ефект врз порастот на националниот доход на земјата.

Позитивни ефекти и пораст на меѓусебната трговија се очекува и од преземањето мерки за олеснување на трговијата од страна на новите членки на Унијата и земјите со кандидатски статуси, каков што има и Република Македонија. Ова зборува дека покрај неопходните трошоци за преземање мерки за олеснување на трговијата, позитивните ефекти врз порастот на трговијата се неизбежни и можат да ги надминат трошоците. Порастот на трговијата меѓу овие земји и членките на Европската унија има позитивни ефекти врз продлабочување на степенот на економска интеграција што е неопходно за постигнување полноправно членство во Унијата.

28. На крајот од истражувањето можат да се извлечат следниве согледувања и препораки:

- Царинската управа на Република Македонија треба да преземе мерки за поголемо промовирање на постојните програми за олеснување на трговијата, пред се на поедноставените царински постапки, заради зголемување на бројот на нивни корисници што очекувано треба да овозможи забрзување на трговијата и на тој начин нејзино олеснување;

- Царинската управа треба да преземе чекори за воведување на програмата овластен економски оператор во практиката со соодветна подготовка на домашните компании за исполнување на бараните критериуми и услови. Царината треба да ги поддржува компаниите при исполнување на бараните критериуми и при решавањето какви било проблеми во меѓународната трговија;

- Царинската управа треба да спроведе пилот-проект за согледување на евентуалните тешкотии при спроведувањето на програмата во практиката и за ефикасно таргетирање на компаниите што први треба да бидат вклучени во процесот. Досегашните искуства зборуваат дека воведувањето на овие програми е најдобро да се направи постепено со вклучување на големите компании први во програмата. Големите компании се наоѓаат на повисок степен на развој и примена на современите методи на надворешнотрговско и царинско работење и можат со помалку трошоци да ги спроведат бараните приспособувања. Бидејќи тие остваруваат поголем обем на трговска размена, за нив стекнувањето овластен статус може да биде значајна придобивка за полесно вклучување во меѓународниот трговски синџир на снабдување;

- Овозможувањето голем број мерки за олеснување на трговијата, што би биле побројни и поголеми од оние што ги добиваат корисниците на поедноставените царински постапки, можат да остварат значително влијание врз олеснувањето на трговијата за компаниите што сакаат да поднесат барање за статусот овластен економски оператор. Придобивките што компаниите треба да ги добијат со повластениот статус треба да ги надминат трошоците потребни за исполнување на бараните критериуми;

- Воспоставувањето партнерски однос меѓу царината и бизнис заедницата се покажало како значаен аспект што им е потребен на македонските компании за посигурен и поуспешен настап на меѓународните пазари. Преку зајакнување на партнерскиот однос и соработката меѓу царината и бизнис заедницата може да се постигне напредок на подрачјето за зголемување на безбедноста и олеснување на трговијата. На овој начин, Република Македонија ќе може полесно да се справи со сите предизвици на меѓународната трговска заедница и на мултилатералниот трговски систем.

Сите мерки за олеснување на трговијата бараат вложување трошоци или ресурси за нивно соодветно спроведување и примена. Сите досегашни истражувања покажуваат дека од преземањето мерки за олеснување на трговијата се очекуваат главно позитивни ефекти видливи и мерливи преку зголемувањето на трговската размена и порастот на БДП. Очекуваните позитивни ефекти на ова подрачје се покажало дека ги надминуваат позитивните аспекти на кој било вид или аспект на либерализацијата на меѓународната трговска размена. Оттаму, несомнено дека сите земји, како и Република Македонија, мора да преземаат

мерки за олеснување на трговијата. Она што може да го контролираат земјите, преку националните царински администрации, е брзината на воведување на мерките и начинот на постепено спроведување на програмите во практиката. На овој начин, позитивните ефекти треба да ги надминат неопходните трошоци што значи успешно спроведување на програмите во насока на олеснување на трговијата.

КОРИСТЕНА ЛИТЕРАТУРА:

1. Acharya R. and Daly M.: *Selected Issues Concerning the Multilateral Trading System*, WTO Discussion Paper No.7, WTO, 2004
2. Adler Matthew, Brunel Claire, Hufbauer Gary Clyde, and Schott Jeffrey J.: *What's on the Table? The Doha Round as of August 2009*, Working Paper series, Peterson Institute of International Economics, Washington D.C., 2009
3. Aigner Susanne: "Mutual recognition of Authorized Economic Operator and security measures", *World Customs Journal*, Vol. 4, No. 1, INCU, Canberra, Australia, 2010
4. AITIC: *Workshop on the DDA and WTO Trade Facilitation Negotiations*, Agency for International Trade Information and Cooperation, Ohrid, 2004
5. Altomonte C. and Nava M.: *Economics and Policies of an Enlarged Europe*, Edward Elgar, Cheltenham, 2005
6. Anderson K. and Hoekman B., editors, *The WTO and Agriculture*, Edward Elgar, Cheltenham, UK, 2005
7. Андреев Горан, *Преференцијални правила за потеклото на стоки во рамките на Спогодбата за стабилизација и асоцијација помеѓу Република Македонија и Европската Унија и ЦЕФТА 2006*, магистерски труд, Економски факултет, Универзитет „Св. Кирил и Методиј“, Скопје, 2009
8. Asakura H., *World History of the Customs and Tariffs*, World Customs Organization, Brussels, 2003
9. Auboin M.: *The Trade, Debt and Finance Nexus: at the Cross-roads of Micro and Macroeconomics*, WTO Discussion Paper No.6, WTO, Geneva, 2004
10. Bagwell K. and Staiger R.W., editors: *The Economics of the World Trading System*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts, London, England, 2002
11. Bensassi Sami, Marquez-Ramos and Martinez-Zarzoso Immaculada, "Economic integration and the two margins of trade: the impact of the Barcelona Process on North African countries' exports", *CREMed Working Paper Series, No. 2*, Graduate School of Economics, Barcelona, 2010
12. Berndt Helmuth, *Seminar on Rules of Origin in the CEFTA 2006 – Agreement*, Стопанска комора на РМ, Скопје, 2010
13. Bhagwati Jagdish, and Mavroidis Petros,: Is action against US exports for failure to sign Kyoto Protocol WTO-legal?, *World Trade Review*, United Kingdom, 2007
14. Bhagwati J. and Hirsch M., editors: *The Uruguay Round and Beyond: Essays in Honour of Arthur Dunkel*, Springer, Berlin, Germany, 1998
15. Bhagwati J., Krishna P. and Panagariya A., editors: *Trading Blocs – Alternative Approaches to Analysing Preferential Trade Agreements*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts, London, England, 1999
16. Bhagwati J.: *Lectures on international trade*, The MIT Press, Cambridge, 1983
17. Bolhofer Carolin Eve, "Trade Facilitation – WTO Law and Its Revision to Facilitate Global Trade in Goods" in *World Customs Journal*, Vol. 2, No. 1, WCO and INCU, Australia, 2008
17. Bouet A., and Laborde D.: Assessing the potential cost of a failed Doha Round, *World Trade Review*, United Kingdom, 2010

18. Bourdet Yves and Persson Maria: “*Reaping the Benefits of Deeper Euro-Med Integration Through Trade Facilitation*”, Working Papers, Lund University, Sweden, 2011
19. Bourdet Yves and Persson Maria: “*Completing the EU Customs Union. The Effects of Trade Procedure Harmonization*”, IFN Working Paper No. 848, Research Institute of Industrial Economics, Stockholm, Sweden, 2010
20. Brenton P, Scott H. and Sinclair P.: *International Trade, A European Text*, Oxford University Press, UK, 1997
20. Brenton P. Manzcchi S., editors: *Enlargement, Trade and Investment: The impact of Barriers to Trade in Europe*, Edward Elgar Publishing Limited, UK, 2002
21. Brenton P.: *International Trade*, Oxford University Press, Oxford, 1997
22. Broadman H.: *From Disintegration to Reintegration: Eastern Europe and the Former Soviet Union*, The World Bank, Washington D.C., 2005
23. Burgemeestre Brigitte, Hulstijn Joris and Tan Yao-Hua: *Towards and architecture for self-regulating agents: a case study in international trade*, research funded by VU University, Amsterdam and project ITADE of the European Commission, 2009
24. Cadot Olivier, Carrere Celine, de Melo Jaime, and Tumurchudur Bolormaa: Product-specific rules of origin in EU and US preferential trading arrangements: an assessment, *World Trade Review*, United Kingdom, 2006
25. ЦАРИНСКА УПРАВА дваесет години за иднината на Македонија, Царинска управа на Република Македонија, Скопје, 2012
26. Царински закон, *Службен весник на Република Македонија бр. 39*, 2005
27. Chalfin B., “Customs Regimes and the Materiality of Global Mobility: Governing the Port of Rotterdam”, *American Behavioral Scientist*, Vol. 50, No.12, Sage Publications, 2007
28. Cheptea Angela: “Trade liberalization and institutional reforms” in *Economics in Transition*, Vol. 15 (2), EBRD, Blackwell Publishing Limited, Oxford and Malden, UK and USA, 2007
29. Croome J.: *Guide to the Uruguay Round Agreements*, Kluwer Law International, London, 2000
30. De Benedictis Luca, De Santis Roberta and Vicarelli Claudio: “Bub-and-Spoke or else? Free trade agreements in the “enlarged” European Union” in *The European Journal of Comparative Economics*, Vol. 2, n. 2, Rome, 2005
31. Deloitte, *Authorized Economic Operator, Protecting your supply chain*, Deloitte, UK, 2010
32. Djankov S., Freud C and Pham C.: *Trading on Time*, World Bank Policy Research Working Paper 3909, Washington D.C., 2006
33. *Doing Business 2012: Trading Across Borders*, The World Bank Group, Washington D.C., 2012
34. Dunn R.M. Mutti J.H.: *International Economics*, Routledge, London, 2004
35. Economic Commission for Europe, UN/CEFTA: Recommendation and Guidelines on establishing a Single Window, UN, New York and Geneva, 2005
36. Erskine Daniel H.: “The U.S.-EC Dispute Over Customs Matters: Trade Facilitation, Customs Unions, and the Meaning of WTO Obligations” in *Florida Journal of International Law*, Vol. 18, No. 2, USA, 2006
37. European Commission: *Annual Work Programme 2010 for the Implementation of Customs 2013*, European Commission, TAXUD/A2/SDC/D(2010), Document No. C13 – 016, Brussels, 2010

38. European Commission: *The Authorized Economic Operator*, European Commission, TAXUD/C4 (2005) 1432, Brussels, 2005
39. European Commission: *Authorized Economic Operators: The AEO Compact Model*, European Commission, Working Document, TAXUD/2006/1452, Brussels, 2006
40. European Commission: *Authorized Economic Operators: Guidelines*, European Commission, TAXUD/2006/1450, Brussels, 2007
41. European Commission: *Standardised Framework for Risk Management in the Customs Administrations of the EU*, DG Taxation and Customs Union, Brussels, 2007
42. European Commission: *European Economy – The European Union as a World Trade Partner: reports and studies*, European Commission, Luxembourg, 1998
43. EUROPRO: *A Paperless Trade and Customs Environment in Europe: Turning Vision into Reality*, EUROPRO Secretariat, London, 2004
44. Fidrmuc Jan and Fidrmuc Jarko: *Macroeconomic Developments in Slovakia and the EU Accession Process*, Interim Report, International Institute for Applied Systems Analysis, Laxenburg, Austria, 2000
45. Fidrmuc Jan and Fidrmuc Jarko: *Macroeconomic Developments in the Czech Republic and the EU Accession Process*, Interim Report, International Institute for Applied Systems Analysis, Laxenburg, Austria, 2000
46. Finger J. Michael and Wilson John S.: “Implementing a Trade Facilitation Agreement in the WTO: What Makes Sense?” in *Pacific Economic Review*, 12:3, Blackwell Publishing Ltd, Oxford and Malden, UK and USA, 2007
47. Fliess, B., F. Gonzales and R. Schonfeld, “Technical Barriers to Trade: Evaluating the Trade Effects of Supplier’s Declaration of Conformity”, *OECD Trade Policy Working Papers*, No. 78, OECD Publishing, Paris, 2008
48. Fletcher Theo: *Authorized Economic Operator (AEO) Programs: IBM’s Perspective*, *World Customs Journal*, Vol. 1, No. 2, INCU, Canberra, Australia, 2007
49. Francois J., Hoekman B. and Manchin M., *Preference Erosion and Multilateral Trade Liberalization*, Policy Research Working Paper 3730, The World Bank, Development Research Group Trade Team, Washington D.C., 2005
50. Gellert Lothar: *Withdrawal, revocation and suspension of AEO certification*, *World Customs Journal*, Vol. 5, No. 1, INCU, Canberra, Australia, 2011
51. *Годишен извештај за работата на Царинската управа во 2011 година*, Царинска управа, Министерство за финансии, Република Македонија, Скопје, 2012
52. *Годишен извештај за работата на Царинската управа во 2010 година*, Царинска управа на Република Македонија, Скопје, 2011
53. Gordhan Pravin: *Customs in the 21st century*, *World Customs Journal*, Vol. 1, No. 1, INCU, Canberra, Australia, 2007
54. Grainger Andrew: “Developing the case for trade facilitation in practice”, *World Customs Journal*, Vol. 5, No. 2, INCU, Canberra, Australia, 2011
55. Grainger Andrew, “Customs and Trade Facilitation: from Concepts to Implementation” in *World Customs Journal*, Vol. 2, No. 1, WCO and INCU, Canberra, Australia, 2008
56. Grainger Andrew: “Supply Chain Security: Adding to a Complex Operation and Institutional Environment”, *World Customs Journal*, Vol. 1, No. 2, INCU, Canberra, Australia, 2007
57. Greenaway D. and Winters A. L.: *Survey in International Trade*, Blackwell, Oxford, 1994

58. Grimwade N.: *International trade: new patterns of trade, production and investment*, second edition, Routledge London and New York, 2000
59. Handjiski B, Lucas R., Martin P., Guerin S.S., *Enhancing Regional Trade Integration in Southeast Europe*, World Bank Working Paper No. 185, The World Bank, Washington D.C., 2010
60. Heiduk G.S. and Wong K., editors: *WTO and World Trade: Challenges in a New Era*, Physica-Verlag, A Springer Company, New York, 2005
61. Helpman E. and Razin A., editors, *International Trade and Trade Policy*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts, London, England, 1991
62. Henson S. and Wilson J. S., editors, *The WTO and Technical Barriers to Trade*, Edward Elgar, 2005
63. Hocking B. and McGuire S., editors: *Trade Politics*, second edition, Routledge, 2004
64. Hoekman B. Kostecki M.: *The Political Economy of the World Trading System: The WTO and Beyond*, third edition, Oxford University Press, New York, 2009
65. Hoekman, B, Mattoo A. and English P., editors: *Development, Trade and the WTO, A Handbook*, The World Bank, Washington D.C., 2002
66. Horsewood Nicholas and Voicu Anca Monika: "Does corruption facilitate trade for the new EU members?", *Economic Discussion Papers*, No. 2011-53, Leibniz, Germany, 2011
67. Hufbauer Gary Clyde, Schott Jeffrey J, and Wong Woan Foong: *Figuring Out the Doha Round*, Op-eds, Peterson Institute of International Economics, Washington D.C., 2010
68. Hummels David and Schaur Georg: "Time As a Trade Barrier", *NBER Working Paper Series*, NBER, Cambridge, Massachusetts, 2012
69. ICC, *Updated ICC recommendations for a WTO agreement on trade facilitation*, Discussion paper, International Chamber of Commerce, Paris, 2007
70. ICC, *ICC Recommendations on Mutual Recognition of US-EU Trade Partner Programs for Border Security*, Discussion paper, ICC, Paris, 2009
71. Inama Stefano: *Rules of Origin in International Trade*, Cambridge University Press, New York, 2009
72. Ingco M.D. and Nash J.D.: *Agriculture and the WTO: Creating a Trading System for Development*, Oxford University Press and the World Bank, Washington D.C., 2004
73. Jackson J. H.: *The World Trading System: Law and Policy of International Economic Relations*, second edition, Massachusetts Institute of Technology, USA, 1997
74. Japan Customs: *AEO (Authorized Economic Operator) Challenges of Japan Customs*, Customs & Tariff Bureau, Ministry of Finance, Japan, 2008
75. Jones K.: *Who's Afraid of the WTO?*, Oxford University Press, Oxford, UK, 2004
76. Jones Kent: The WTO ore agreement, non-trade issues and institutional integrity, *World Trade Review*, United Kingdom, 2002
77. Jones R.A.: *The Politics and Economics of the European Union*, Edward Elgar, Cheltenham, UK, 2001
78. Kastelan-Mrak M. And Benazic A.: "The Perceived Effects of the Croatian Customs Services Reform: The Opinion of Forwarders from Istarska Country" in *Financial Theory and Practice* 33 (1), Institut za Javne Financije, Croatia, 2009
79. Koniger Jens, Busse Matt hias and Hoekstra Ruth: "The Impact of Aid for Trade Facilitation on the Costs of Trading", *Proceedings of the German Development Economic Conference*, Berlin, 2011

80. Korinek J., Sourdin P., "To What Extent Are High-Quality Logistics Services Trade Facilitating?", *OECD Trade Policy Working Papers*, No. 108, OECD Publishing, Paris, 2011
81. Korinek, J. and P. Sourdin, "Clarifying Trade Costs: Maritime Transport and its Effect on Agricultural Trade", *OECD Trade Policy Working Papers*, No. 92, OECD Publishing, Paris, 2009
82. Korinek, J., M. Melatos and M. Rau, "A Review of Methods for Quantifying the Trade Effects of Standards in the Agri-Food Sector", *OECD Trade Policy Working Papers*, No. 79, OECD Publishing, Paris, 2008
83. Krueger A.O., editor (with the assistance of Chonira Aturapane): *The WTO as an International Organization*, The University of Chicago Press, Chicago, 1998
84. Kutirov Slavica: *Single Window for Licences for Import, Export and Transit of Goods and Tariff Quotas (EXIM)*, Government of the Republic of Macedonia & USAID, 2009
85. Laden Michael: "The Genesis of the US C-TPAT Program: Lessons Learned and Earned by the Government and Trade", *World Customs Journal*, Vol. 1, No. 2, INCU, Canberra, 2007
86. Laporte Bertrand: "Risk management systems: using data mining in developing countries customs administrations", *World Customs Journal*, Vol. 5, No. 1, INCU, Canberra, Australia, 2011
87. Lawrence R. Z., Hanouz M. D., Doherty S., Moavenzadeh J.: *The Global Enabling Trade Report 2010*, World Economic Forum, Geneva, 2010
88. Lloyd P. J.: Country of origin in the global economy, *World Trade Review*, United Kingdom, 2002
89. Lux Michael: Eu Customs Law and International Law, *World Customs Journal*, Vol. 1, No. 1, INCU, Canberra, Australia, 2007
90. Matsumoto Takashi: WCO Regional Approach to Capacity Building, *World Customs Journal*, Vol.2, No.2, INCU, Canberra, Australia, 2008
91. Matsushita M., Schoenbaum T., Mavroidis P.: *The World Trade Organization: Law, Practice and Policy*, Oxford University Press, UK, 2003
92. Mavroidis P. C. and Sykes A. O., editors, *The WTO and International Trade Law/Dispute Settlement*, Edward Elgar, Cheltenham, UK, 2005
93. McDonald J.: Domestic regulation, international standards, and technical barriers to trade, *World Trade Review*, United Kingdom, 2005
94. *Меѓународна конвенција за поедноставување и хармонизирање на царинските постапки (ревидирана), Да зборуваме...*, Царинска управа на Република Македонија, Скопје, 2007
95. Mikuriya Kunio: "Supply Chain Security: The Customs Community's Response", *World Customs Journal*, Vol. 1, No. 2, INCU, Canberra, Australia, 2007
96. Moise E., Orliac T., Minor P., "Trade Facilitation Indicators: The Impact on Trade Costs", *OECD Trade Policy Working Papers*, No. 118, OECD Publishing, Paris, 2011
97. Moise, E., "Special and Differential Treatment in the Area of Trade Facilitation", *OECD Trade Policy Working Papers*, No. 32, OECD Publishing, Paris, 2006
98. Moise, E., "The Costs of Introducing and Implementing Trade Facilitation Measures: Interim Report", *OECD Trade Policy Working Papers*, No. 8, OECD Publishing, Paris, 2004
99. Moise E., "Trade Facilitation", *Regionalism and the Multilateral Trading System*, OECD, Paris, 2003

100. Moore M., editor: *Doha and Beyond, The Future of the Multilateral Trading System*, World Trade Organization, Cambridge University Press, Cambridge, 2004
101. Moore M.: *A World without Walls: Freedom, Development, Free Trade and Global Governance*, Cambridge University Press, Cambridge, 2003
102. Nordas, H. K., E. Pinali and M. Geloso Grosso, “Logistics and Time as a Trade Barrier”, *OECD Trade Policy Working Papers*, No. 35, OECD Publishing., Paris, 2006
103. O’Rourke K. H., ed., *The International Trading System, Globalization and History*, Edward Elgar, Cheltenham, UK, 2005
104. OECD: *Investment Reform Index 2010: Monitoring Policies and Institutions for Direct Investment in South-East Europe*, OECD, Paris, 2010
105. OECD & ECMT, *Market Access, Trade in Transport Services and Trade Facilitation*, OECD, Paris, 2007
106. OECD Trade Policy Studies *Overcoming Border Bottlenecks: The Costs and Benefits of Trade Facilitations*, OECD, Paris, 2009
107. OECD: *Services barriers and their economic impact: Examples of banking and telecommunication services in selected transition economies*, Working Party of the Trade Committee, OECD Working Paper No.7, Paris, 2004
108. OECD, *Trade Facilitation Principles in GATT Articles V, VIII, and X: Reflections on Possible Implementation Approaches*, OECD, Paris, 2003
109. OECD, *Transparency and Simplification Approaches to Border Procedures: Reflections on the Implementation of GATT Article V-Related Proposals in Selected Countries*, OECD, Paris, 2003
110. OECD, *Transparency and Simplification Approaches to Border Procedures: Reflections on the Implementation of GATT Article VIII-Related Proposals in Selected Countries*, OECD, Paris, 2002
111. OECD, *Transparency and Simplification Approaches to Border Procedures: Reflections on the Implementation of GATT Article X-Related Proposals in Selected Countries*, OECD, Paris, 2002
112. OECD, *Business Benefits of Trade Facilitation*, OECD, Paris, 2002
113. Official Journal of the European Union: *Decision No 624/2007/EC of the European Parliament and of the Council of 23 May 2007 establishing an action programme for customs in the Community (Customs 2013)*, Brussels, 2007
114. Peridikis N. and Read R., editors, *The WTO and the Regulation of International Trade – Recent Trade Disputes between the European Union and the United States*, Edward Elgar, Cheltenham, UK, 2005
115. Persson Maria: Trade Facilitation and the EU-ACP Economic Partnership Agreements, *Journal of Economic Integration*, Vol. 23, No.3, 2008
116. Peterson Joann and Treat Alan: The Post 9/11 Global Framework for Cargo Security, *USITC Journal of International Commerce & Economics*, Vol.2, Washington, D.C., 2009
117. Piermartini R.: *The Role of Export Taxes in the Field of Primary Commodities*, WTO Discussion Paper, WTO, Geneva, 2004
118. Portugal-Perez A., Wilson J.S., *Export Performance and Trade Facilitation Reform*, Policy Research Working Paper 5261, The World Bank, Washington D.C., 2010
119. Private Sector Consultative Group, *AEO Benefits*, Brussels, 2010
120. Pugliatti Luciano: “Cloud single window: legal implications of a new model of cross-border single window”, *World Customs Journal*, Vol. 5, No. 2, INCU, Canberra, Australia, 2011

121. Quereshi A.H.: *The World Trade Organization – Implementing International Trade Norms*, Manchester University Press, UK, 1996
122. *Recommendation No.18*, third, revised edition, adopted by the seventh session of the UN/CEFACT, Geneva, 2001
123. Rege Vinod & Kataric Isabella, *Trade Facilitation: A Handbook for Trade Negotiators*, Commonwealth Secretariat, London, 2007
124. Regulation (EC) No 450/2008 of the European Parliament and the Council of 23 April 2008 laying down the Community Customs Code (Modernized Customs Code), *Official Journal of the European Union*, EC, Brussels, 2008
125. Rivera-Batiz L.A.: *International Trade: Theory, Strategy and Evidence*, Oxford University Press, UK, 2004
126. SAFE Trade and AEO in the EU, *The 1st National Conference on SAFE Trade and AEO*, Manila, 13-14 May, 2008
127. Salvatore D., editor: *Protectionism and World Welfare*, Cambridge University Press, Cambridge, UK, 1993
128. Salvatore D.: *International Economics*, Macmillan Publishing Com., New York, 1990
129. Sapir A.: *An Agenda for a Growing Europe: The Sapir Report*, Oxford University Press, UK, 2004
130. Schiff M, Yanling W., Ollarreaga M.: *Trade-Related Technology Diffusion and the Dynamics of North-South and South-South Integration*, Development Research Group Trade, The World Bank, Washington D.C., 2002
131. Sengupta Nirmal, *The Economics of Trade Facilitation*, Oxford University Press, New Delhi, 2007
132. Shaffer Gregory: “Managing U.S.-EU Trade Relations Through Mutual Recognition and Safe Harbor Agreements: ‘New’ and ‘Global’ Approaches to Transatlantic Economic Governance” in *Columbia Journal of European Law*, USA, 2002
133. Smeets Roger, Creusen Harold, Lejour Arjan and Kox Henk: “Export margins and export barriers: Uncovering market entry costs of exporters in the Netherlands”, CPB Document No. 208, CPB Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis, The Hague, 2010
134. Staples B.R., *Trade Facilitation, Draft*, paper prepared for the WTO 2000 Conference, Geneva, 1998
135. Sutherland P. and others: *The Future of the WTO: Addressing institutional challenges in the new millennium*, report by the Consultative Board to the Director-General Supachai Panitchpakdi, WTO, Geneva, 2004
136. Светска трговска организација: *Резултати од Уругвајската рунда на мултилатерални трговски преговори*, правни текстови, USAID, Скопје, 2003
137. Swann, G. P., “International Standards and Trade: A Review of the Empirical Literature”, *OECD Trade Policy Working Papers*, No. 97, OECD Publishing, Paris, 2010
138. The U.S. Chamber of Commerce & Global Options, Inc., *Balancing Security and Trade Facilitation in the 2^{1st} Century Global Supply Chain: A Study Evaluating International Agreements to Implement The SAFE Framework of Standards*, Washington D.C., 2008
139. *Trade Facilitation from a Developing Country Perspective*, Kommerskollegium, The National Board of Trade, SWEPRO, Stockholm, 2003
140. *Trade Facilitation – UK Issues*, Trade and Investment Analytical Papers Topic 10 of 18, Department for Business, Innovation and Skills, London, 2011

141. Trebilcock M.J. and Howse R.: *The Regulation of International Trade*, 2nd edition, Routledge, London and New York, 1999
142. UNCTAD: *Reflections on a Future Trade Facilitation Agreement*, United Nations, New York and Geneva, 2011
143. UNCTAD: *Trade Facilitation in Regional Trade Agreements*, United Nations, New York and Geneva, 2011
144. UNCTAD: *Technical Notes on Trade Facilitation Measures*, United Nations, New York and Geneva, 2011
145. UNCTAD: *Trade Facilitation as an Engine for Development*, UNCTAD, Geneva, 2005
146. UN/ECE: *Paperless Trade in International Supply Chains: Enhancing Efficiency and Security*, United Nations, New York and Geneva, 2008
147. UN/ECE: *A Roadmap towards Paperless Trade*, United Nations, New York and Geneva, 2006
148. UN/ECE, UN/CEFACT: *Summary of UN/CEFACT Trade Facilitation Recommendations*, United Nations, New York and Geneva, 2006
149. UN/ECE: *Trade Facilitation, The Challenges for Growth and Development*, United Nations, New York and Geneva, 2003
150. UN/ECE: *Income Distribution Impact of Trade Facilitation in Developing Countries*, United Nations, New York and Geneva, 2003
151. UN/ECE & UNCTAD: *Compendium of Trade Facilitation Recommendations*, United Nations, New York and Geneva, 2002
152. UN/ECE: *Landlocked Countries: Opportunities, Challenges, Recommendations*, United Nations, New York and Geneva, 2002
153. Уредба за спроведување на царинскиот закон, *Службен весник на Република Македонија* бр. 66, Скопје, 2005
154. Уредба за изменување и дополнување на уредбата за спроведување на царинскиот закон, *Службен весник на Република Македонија*, Бр. 42, Скопје, 2009
155. USAID: *Customs Modernization Handbook: Authorized Economic Operator Programs*, USAID, Washington D.C., 2010
156. USAID: *Calculating Tariff Equivalents for Time in Trade*, USAID, Washington D.C., 2007
157. USCIB *Response to the Rollout of the WCO Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade*, United States Council for International Business, Washington D.C., 2005
158. U.S. Chamber of Commerce & Global Options, Inc.: *Balancing Security and Trade Facilitation in the 21st Century Global Supply Chain: A Study Evaluating International Agreements to Implement The SAFE Framework of Standards*, U.S. Chamber of Commerce & Global Options, Inc., Washington, D.C., 2008
159. Uvalic Milica: "Is Export-Led Growth Possible in the Balkans?" in *Ninth International Conference Proceedings: "Challenges of Europe: Growth and Competitiveness – Reversing the Trends"*, Ekonomski fakultet, Sveuciliste u Splitu, Split, Croatia, 2011
160. Yasui Tadashi, *Benefits of the Revised Kyoto Convention*, WCO Research Paper No. 6, World Customs Organization, Brussels, 2010
161. van Marrewijk C.: *International Trade and the World Economy*, Oxford University Press, UK, 2002
162. Vogel Tobias, Schmidt Alexander, Lemm Alexander and Osterle Hubert: "Service and Document Based Interoperability for European eCustoms Solutions" in

- Journal of Theoretical and Applied Electronic Commerce Research*, Vol. 3, Issue 3, Universidad de Talca, Chile, 2008
163. WCO, *Risk management guide*, WCO, Brussels, 2005
 164. WCO and Cross-border Research Association, *Customs risk management (CRiM): A Survey of 24 WCO Member Administrations*, Cross-border Research Association, Lausanne, Switzerland, 2011
 165. WCO and UNCTAD, *Risk Management in Customs procedures*, UNCTAD Trust Fund on Trade Facilitation Negotiations, Technical Note No.12, Geneva, 2008
 166. Widdowson David: The Changing role of Customs: Evolution or Revolution?, *World Customs Journal*, Vo. 1, No. 1, INCU, Canberra, Australia, 2007
 167. Wilmott Peter: A review of the European Commission's plans for an Electronic Customs Environment, *World Customs Journal*, Vol. 1, No. 1, INCU, Canberra, Australia, 2007
 168. Wilson John S., Xubei Luo and Broadman Harry G.: "European Accession and the Trade Facilitation Agenda" in *Journal of International Commerce, Economics and Policy*, Vol. 1, No. 2, World Scientific Publishing Company, Washington D.C., 2010
 169. Wilson John S., Xubei Luo and Broadman Harry G.: "Entering the Union: European Accession and Capacity-Building Priorities", World Bank Policy Research Working Paper 3832, The World Bank, Washington D.C., 2006
 170. Wilson, John S., Catherine L. Mann, and Tsunehiro Otsuki, "Assesing the Potential Benefits of Trade Facilitation: A Global Perspective" in *Quantitative Methods For Assesing the Effects of Non-tariff Measures And Trade Facilitation*, edited by Philippa Dee and Michael Ferrantino, APEC Secretariat and World Scientific Publishing, Singapore, 2005
 171. Wilson, John S., Catherine L. Mann, and Tsunehiro Otsuki, *Assessing the Benefits of Trade Facilitation: A Global Perspective*, Policy Research Working Paper 3224, Blackwell Publishing Ltd, USA, 2005
 172. Wilson, John S., Catherine L. Mann, and Tsunehiro Otsuki, *Trade Facilitation and Economic Development: Measuring the Impact*, Policy Research Working Paper 2988, The World Bank, Washington D.C., USA, 2003
 173. Wilson, N., "Examining the Trade Effect of Certain Customs and Administrative Procedures", *OECD Trade Policy Working Papers*, No. 42, OECD Publishing, Paris, 2007
 174. Wolfgang Hans-Michael: Emerging Issues in European Customs Law, *World Customs Journal*, Vol.1, No.1, INCU, Canberra, Australia, 2007
 175. World Bank: *Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy: The Logistics Performance Index and its Indicators*, The World Bank, Washington, D.C., 2010
 176. World Bank: "Dismantling Barriers to Trade" in *Global Monitoring Report 2004*, The World Bank, Washington D.C., 2004
 177. World Customs Organization: *WCO Data Model, Single Window Harmonization*, WCO, Brussels, 2007
 178. World Customs Organization: *WCO SAFE Framework of Standards*, WCO, Brussels, 2007
 179. World Customs Organization: *Customs in the 21st Century: Enhancing Growth and Development through Trade Facilitation and Border Security*, WCO, Brussels, 2008
 180. World Customs Organization: *Compendium of Authorized Economic Operator (AEO) Programmes*, WCO, Brussels, 2009

181. World Customs Organization, *Compendium of Authorized Economic Operator Programme – Members’ AEO programmes/mutual recognition arrangements/agreements*, World Customs Organization, Brussels, 2010
182. World Customs Organization, *WCO Seminar on the Harmonization of Non-Preferential Rules of Origin*, World Customs Organization, Stockholm, 2009
183. World Customs Organization: *Practical Guidance on the Implementation of the WTO Agreement on Rules of Origin*, WCO, Brussels, 2001
184. World Customs Organization: *The Authorized Economic Operator and the Small and Medium Enterprise*, WCO, Brussels, 2009
185. World Customs Organization: *PICARD Professional Standards*, WCO, Brussels, 2008
186. World Customs Organization: *Customs Guidelines on Integrated Supply Chain Management*, WCO, Brussels, 2004
187. World Customs Organization: *Guide to measure the time required for the release of goods*, WCO, Brussels, 2002
188. World Trade Organization: *WTO Trade Facilitation – Improvements to GATT Article VIII on Fees and Formalities Connected with Importation and Exportation*, WTO, Geneva, 2002
189. WTO, *Draft Consolidated Negotiating Text, Revision*, TN/TF/W/165/Rev.11, WTO, Geneva, 2011
190. WTO, *WTO Negotiations on Trade Facilitation Compilation of Members’ Textual Proposals, Revision*, TN/TF/W/43/Rev.19, WTO, Geneva, 2009

КОРИСТЕНИ ИНТЕРНЕТ СТРАНИ:

1. Amin Mohammad: *The Time Costs of Documents to Trade*, 2011, available at http://works.bepress.com/mohammad_amin/34
2. Amin Mohammad and Haidar Jamal Ibrahim: *Trade Facilitation and Country Size*, 2011, available at http://works.bepress.com/mohammad_amin/33
3. Bajrami E. And Gentiana S.: Customs as facilitation of trade: Case of Albania, *Contemporary economics*, ISSN 1897-9254, Vol. 4, Iss. 1, pp. 223-232, <http://hdl.handle.net/10419/48773>
4. Behar Alberto and Venables Anthony J.: “Transport costs and International Trade” in *Handbook of Transport Economics*, eds Andre de Palma, Robin Lindsey, Emile Quinet & Roger Vickerman, Oxford, 2010, available at http://works.bepress.com/alberto_behar/17
5. Cadot Olivier, Maliszewska Maryla and Saez Sebastian, *Non-Tariff Measures: Impact, Regulation, and Trade Facilitation*, 2010, available at <http://works.bepress.com/ocadot/24>
6. Martinez-Zarzoso Immaculada, Voicu Anca M. And Vidovic Martina, “CEECs Integration into Regional and Global Production Networks”, 2011, available at http://works.bepress.com/inma_martinez_zarzoso/20
7. Michael Bryane, Ferguson Frank and Karimov Alisher: “Do Customs Trade Facilitation Programmes Help Reduce Customs-Related Corruption?”, 2010 available at http://works.bepress.com/bryane_michael/56
8. Rose A. K., “Do We Really Know That the WTO Increases Trade?”, *The American Economic Review*, Vol. 94, No.1, American Economic Association, 2004, <http://www.jstor.org/stable/3592771>
9. Shelburne Robert C., *Perspectives on CIS Integration*, 2005, available at http://works.bepress.com/robert_shelburne/46
10. www.europa.eu.int/comm/trade
11. www.oecd.org
12. www.tcboostproject.com
13. www.unctad.org
14. www.unece.org
15. www.wto.org
16. www.wcoomd.org
17. www.stat.gov.mk

ПРИЛОГ БР. 1



Универзитет „Св. Кирил и Методиј“ во Скопје
Економски факултет – Скопје



Реден број на прашалникот:		Датум:	
-----------------------------------	--	---------------	--

ПРАШАЛНИК

Целта на овој прашалник е да се утврдат заинтересираноста и подготвеноста на македонските компании да го применат концептот овластен економски оператор во надворешнотрговското работење.

Прашалникот го одговара лицето што во вашата компанија е одговорно за спроведување на надворешнотрговското работење.

Прашањата се систематизирани во четири области:

1. Општи податоци за вклученоста на компанијата во меѓународната трговија;
2. Користење на можностите на е-царина (електронска царина) – едношалтерски информациски систем (ЕХИМ);
3. Поедноставени царински постапки;
4. Овластен економски оператор.

На крајот од прашалникот е оставен простор за ваши сугестии и мислења.

Ве молиме прашалникот да го одговорите и да го ни го испратите по пошта во рок од 10 работни дена на следнава адреса:

Економски факултет – Скопје
Универзитет „Св. Кирил и Методиј“ во Скопје
Бул. Крсте Мисирков бб
П. Фах 550
1000 Скопје
(За проф. д-р Ирена Кикеркова)

Ако имате нешто нејасно, обратете ни се на katerina@eccf.ukim.edu.mk.

Однапред ви благодариме на соработката!

I дел. ОПШТИ ПОДАТОЦИ ЗА ВКЛУЧЕНОСТА НА КОМПАНИЈАТА ВО МЕЃУНАРОДНАТА ТРГОВИЈА

1.	Име на компанијата	
2.	Адреса на компанијата	
3.	Правна форма на компанијата:	
	а) Јавно трговско друштво. б) Командитно трговско друштво. в) Командитно друштво со акции. г) ДОО или ДООЕЛ д) Акционерско друштво	
4.	Во која улога најчесто учествувате во меѓународната трговија? Заокружете еден од понудените одговори:	
	а) Производител. б) Извозник. в) Шпедитер. г) Складиштен агент. д) Царински застапник. ѓ) Транспортер. е) Увозник.	
5.	Колкав е бројот на вработени во вашата компанија во моментот?	
6.	Со колкав процент учествувал УВОЗОТ во вкупниот годишен обрт на вашата компанија во 2010 година?	
7.	Со колкав процент учествувал ИЗВОЗОТ во вкупниот годишен обрт на вашата компанија во 2010 година?	
8.	Колкав бил реализираниот обем на УВОЗ на вашата компанија во 2010 година? Заокружете еден од понудените одговори:	
	а) Под 100.000 УСД годишно. б) Од 100.000 – 500.000 УСД годишно. в) Од 500.000 – 1.000.000 УСД годишно. г) Од 1.000.000 – 10.000.000 УСД годишно. д) Над 10.000.000 УСД годишно.	

9.	Колкав бил реализираниот обем на ИЗВОЗ на вашата компанија во 2010 година? Заокружете еден од понудените одговори:
	а) Под 100.000 УСД годишно. б) Од 100.000 – 500.000 УСД годишно. в) Од 500.000 – 1.000.000 УСД годишно. г) Од 1.000.000 – 10.000.000 УСД годишно. д) Над 10.000.000 УСД годишно.

10.	Колкав бил бројот на надворешнотрговски трансакции (царински декларации) реализирани при УВОЗ во 2010 година? Заокружете еден од понудените одговори:
	а) До 1000 трансакции годишно. б) До 5000 трансакции годишно. в) Над 5000 трансакции годишно.

11.	Колкав бил бројот на надворешнотрговски трансакции (царински декларации) реализирани при ИЗВОЗ во 2010 година? Заокружете еден од понудените одговори:
	а) До 1000 трансакции годишно. б) До 5000 трансакции годишно. в) Над 5000 трансакции годишно.

Објаснување

Прашањата под реден број 12 и 13 се табели кои ви треба да ги пополните. За да ви биде полесно пополнувањето на табелите, најнапред пополнете ги полињата кои покажуваат со кои земји, односно стоки, тргувате. Во редовите од табелата кои ќе ви останат празни, означете го полето не тргувам.

12.	Пополнете ја табелата со цел да се согледа кои биле вашите најголеми трговски партнери во 2010 година. На пример, ставете X во првото празно поле доколку 10% од вашиот увоз доаѓа од земјите од ЕУ. На крајот во табелата во секој ред треба да има по едно поле означено со X.
------------	---

	Земји	Увоз во 2010 година					
		До 10%	10 - 30%	30 – 60%	60 – 90%	Над 90%	Не тргувам
12.1	ЕУ						
12.2	ЕФТА						
12.3	ЦЕФТА						
12.4	Русија						
12.5	САД						
12.6	Други земји						

	Земји	Извоз во 2010 година					
		До 10%	10 - 30%	30 – 60%	60 – 90%	Над 90%	Не тргувам
12.7	ЕУ						
12.8	ЕФТА						
12.9	ЦЕФТА						
12.10	Русија						
12.11	САД						
12.12	Други земји						

13. Пополнете ја табелата со цел да се согледа со кои стоки сте тргувале во 2010 година. На пример, ставете X во првата колона доколку 10% од вашиот увоз отпаѓал на производи за храна. На крајот во табелата во секој ред треба да има по едно поле означено со X.

	Вид на стока	Увоз во 2010 година					
		До 10%	10 - 30%	30 – 60%	60 – 90%	Над 90%	Не тргувам
13.1	Производи за храна						
13.2	Пијалоци и тутун						
13.3	Суровини без гориво						
13.4	Минерални горива, мазива						
13.5	Хемиски производи						
13.6	Производи класифицирани според материјалот (тука влегуваат текстилните п-ди)						
13.7	Машини и транспортни уреди						
13.8	Разни готови производи						
13.9	Останато						

	Вид стока	Извоз во 2010 година					
		До 10%	10 - 30%	30 – 60%	60 – 90%	Над 90%	Не тргувам
13.10	Производи за храна						
13.11	Пијалоци и тутун						
13.12	Суровини без гориво						
13.13	Минерални горива, мазива						
13.14	Хемиски производи						
13.15	Производи класифицирани според материјалот (тука влегуваат текстилните п-ди)						
13.16	Машини и транспортни уреди						
13.17	Разни готови производи						
13.18	Останато						

II дел. КОРИСТЕЊЕ НА МОЖНОСТИТЕ НА Е-ЦАРИНА (ЕЛЕКТРОНСКА ЦАРИНА) – ЕДНОШАЛТЕРСКИ ИНФОРМАЦИСКИ СИСТЕМ (ЕХИМ)

14.	Дали го користите едношалтерскиот информациски систем (ЕХИМ)?
	а) Да. б) Не.

15.	Ако не, тогаш зошто? Заокружете еден од понудените одговори:
	а) Немате потреба. б) Вашиот царински застапник го врши тоа за вас. в) Друго. Наведете што _____

*Доколку одговорот на прашањето 14 е НЕ, продолжете со прашање број 18.
Доколку одговорот на прашањето 14 е ДА, продолжете со прашање број 16.*

16.	Како ќе го оцените користењето на ЕХИМ? Во секој ред назначена е по една карактеристика на ЕХИМ. Истата, оценете ја така што оценка 1 значи НАЈЛОШО (најбавно, најсложено, непрегледно), оценка 5 значи НАЈДОБРО (најбрзо, наједноставно, најпрегледно). За секој ред треба да има заокружено по една оценка.
------------	--

16.1	Брзина на постапката за добивање лиценца	1	2	3	4	5
16.2	Едноставност на постапката за добивање лиценца	1	2	3	4	5
16.3	Сигурност на добивање на лиценца	1	2	3	4	5
16.4	Неизвесност на добивање лиценца	1	2	3	4	5
16.5	Прегледност (следливост) на постапката за добивање лиценца	1	2	3	4	5
16.6	Добивање информации за искористеност на тарифните квоти	1	2	3	4	5
16.7	Брзина на решливост на појавени проблеми	1	2	3	4	5
16.8	Подобрена комуникација со ЦУРМ	1	2	3	4	5

17.	Дали ви е олеснета работата со користењето на ЕХИМ од аспект на заштедено време, ресурси и финансии? Оценете така што оценка 1 значи НАЈЛОШО (најбавно, најмала заштеда), оценка 5 значи НАЈДОБРО (најбрзо, најголема заштеда). За секој ред треба да има заокружено по една оценка.
------------	---

17.1	Брзина на постапки на добивање лиценци	1	2	3	4	5
17.2	Заштеда на време	1	2	3	4	5
17.3	Заштеда на човечки ресурси	1	2	3	4	5
17.4	Заштеда на финансии	1	2	3	4	5
17.5	Олеснување на работата	1	2	3	4	5

III дел. ПОЕДНОСТАВЕНИ ЦАРИНСКИ ПОСТАПКИ

18.	Дали ги користите поедноставените царински постапки?
	а) Да. б) Не.

Објаснување

Ако на прашањето под реден број 18 одговоривте со НЕ, ги одговарате прашањата со реден број 19 и 20, а не ги одговарате прашањата со реден број 21, 22 и 23. Потоа преоѓате на IV дел: Овластен економски оператор.

Ако на прашањето под реден број 18 одговоривте со ДА, ги одговарате прашањата со реден број 21, 22 и 23, а не ги одговарате прашањата со реден број 19 и 20. Потоа преоѓате на IV дел: Овластен економски оператор.

19.	Ако не, зошто не ги користите поедноставените царински постапки? Заокружете еден од понудените одговори
	а) Немате потреба. б) Не знаете дека може да користите поедноставени царински постапки. в) Не ви е позната процедурата за добивање одобрение за користење на поедноставени царински постапки г) Премногу е долга процедурата за добивање одобрение за користење на поедноставените царински постапки. д) Не знаете кои користи (олеснувања) може да ги добиете со нив ѓ) Вие сте во процедура на добивање одобрение е) Висока е царинската гаранција .

20.	Доколку НЕ КОРИСТИТЕ поедноставени царински постапки, одговорете на следниве прашања:
------------	--

20.1.	Колкав е бројот на документи кои ги подготвувате при спроведувањето на една постапка на царинење?
20.2.	Колкав е бројот на потписи кои треба да ги обезбедите при подготовката на документацијата на една постапка на царинење?
20.3.	Колкав е просечниот број на часови (денови) на траење на една постапка на царинење?
20.4.	Колкави се просечните финансиски трошоци за реализација на една постапка на царинење?

21.	Ако КОРИСТИТЕ поедноставени царински постапки, тогаш наведете кои постапки ги користите: (Заокружете еден или повеќе од понудените одговори)
	а) Овластен испраќач. б) Овластен примач. в) Локално царинење при увоз. г) Локално царинење при извоз. д) Поедноставена постапка за декларирање при увоз. ѓ) Поедноставена постапка за декларирање при извоз.

22.	Доколку КОРИСТИТЕ поедноставени царински постапки, одговорете на следниве прашања:
------------	---

22.1.	Колкав е бројот на документи кои ги подготвувате при спроведувањето на една постапка на царинење?
22.2.	Колкав е бројот на потписи кои треба да ги обезбедите при подготовката на документацијата на една постапка на царинење?
22.3.	Колкав е просечниот број на часови (денови) на траење на една постапка на царинење?
22.4.	Колкави се просечните финансиски трошоци за реализација на една постапка на царинење?

23.	Дали ви е олеснета работата со користењето на поедноставените царински постапки од аспект на заштедено време, ресурси и финансии? Оценете така што оценка 1 значи НАЈЛОШО (најбавно, најмала заштеда), оценка 5 значи НАЈДОБРО (најбрзо, најголема заштеда). За секој ред треба да има заокружено по една оценка.
------------	--

23.1	Брзина на постапка на царинење	1	2	3	4	5
23.2	Заштеда на време	1	2	3	4	5
23.3	Заштеда на човечки ресурси	1	2	3	4	5
23.4	Заштеда на финансиски средства	1	2	3	4	5
23.5	Олеснување на работата на царинење	1	2	3	4	5

IV дел. ОБЛАСТЕН ЕКОНОМСКИ ОПЕРАТОР

24.	Дали сте информирани за статусот овластен економски оператор ?
	а) Да. б) Не.

Објаснување

Стекнувањето на статусот овластен економски оператор значи исполнување на повеќе критериуми кои се наведени во Царинскиот закон и Уредбата за спроведување на царинскиот закон. Во групата прашањата под реден број 25 наведени се критериумите кои треба да бидат исполнети од страна на компаниите за истите да може да се стекнат со статусот овластен економски оператор. Исполнувањето на наведените критериуми за стекнувањето на статусот овластен економски оператор може да е лесно или веќе остварено од страна на вашата компанија, но, може да биде и тешко, односно да значи преземање поголем напор или значителен обем на финансиски средства. Оттаму, за ова истражување особено е важно да го оцените исполнувањето на наведените критериуми.

25. Оценете ја тешкотијата/леснотијата на исполнувањето на критериумите за стекнување на статусот овластен економски оператор!

Во табелата од реден број 25.1 до 25.18 дадени се критериумите кои треба да бидат исполнети од страна на компанијата за да може да се стекне со статусот овластен економски оператор . Секој критериум поединечно оценете го според тоа колку е тешко да се исполни. Можете да дадете оценка од 1 до 5, каде 1 значи дека критериумот може да се исполни многу лесно, а 5 значи дека критериумот може да се исполни многу тешко и дека тоа ќе чини многу пари.						
25.1	Да ги почитувате законските и подзаконските акти со кои се регулира спроведувањето на царинските постапки.	1	2	3	4	5
25.2	Да водите сметководствен систем согласно сметководствените принципи на РМ за чување на сметководствени документи и олеснета ревизорска царинска контрола.	1	2	3	4	5
25.3	Да овозможите физички и електронски пристап на царинските органи до царинската и транспортната евиденција.	1	2	3	4	5
25.4	Да поседувате логистички систем за разликување на домашната и странската стока.	1	2	3	4	5
25.5	Да поседувате административна организација во рамките на компанијата која соодветствува на видот и обемот на деловните активности и која одговара за управување со протокот на стоки.	1	2	3	4	5
25.6	Да воспоставите внатрешна контрола за откривање на нелегални и неправилни трансакции во компанијата.	1	2	3	4	5
25.7	Да воспоставите ефикасни процедури за работа со дозволи и одобренија.	1	2	3	4	5
25.8	Да воспоставите ефикасни процедури за архивирање на евиденцијата и информациите и за заштита од губење на информациите.	1	2	3	4	5
25.9	Да назначите посебни контакт лица кои редовно ќе соработуваат и контактираат со царинските служби, особено во случај да се појават тешкотии околу исполнувањето на царинските формалности.	1	2	3	4	5
25.10	Да воспоставите информатичко-технолошки сигурносни мерки за	1	2	3	4	5

	заштита на компјутерскиот систем, како и обезбедување на документацијата.					
25.11	Да одржувате добра финансиска состојба (солвентност) на вашата компанија.	1	2	3	4	5
25.12	Да осигурите дека материјалите од кои се изградени просториите на вашата компанија можат да спречат и оневозможат бесправно влегување.	1	2	3	4	5
25.13	Да воспоставите соодветни контролни мерки за да спречите неовластен пристап до просториите (просториите на компанијата, просториите за испорака, натовар и чување на стоката).	1	2	3	4	5
25.14	Да користите соодветни мерки за ракување со стоката за истата да се заштитите од било какви оштетувања.	1	2	3	4	5
25.15	Да преземете мерки за одржување на безбедноста и сигурноста на стоката во текот на транспортот.	1	2	3	4	5
25.16	Да воспоставите процедури со кои ќе можете да разликувате стока која е предмет на забрани и ограничувања од другата стока, кога тоа е потребно.	1	2	3	4	5
25.17	Да овозможите јасна идентификација на вашите деловни партнери со цел да го обезбедите меѓународниот синџир на снабдување.	1	2	3	4	5
25.18	Да спроведувате безбедносни проверки на можни идни вработени кои ќе работат на чувствителни работни места, како и дополнителни периодични безбедносни проверки, во рамките на законот.	1	2	3	4	5
25.19	Да овозможите активно учество на вработените во програми за подигнување на свеста околу безбедноста.	1	2	3	4	5

Објаснување

Исполнувањето на претходно наведените критериуми е предуслов за стекнување на статусот овластен економски оператор, а тој пак, треба да ви овозможи олеснување на трговијата. Групата прашања под реден број 26 се однесуваат на олеснувањата кои се очекува да се добијат со стекнување на статусот овластен економски оператор.

26. Оценете ја важноста на мерките за олеснување на трговијата!

Во табелата од реден број 26.1 до 26.14 дадени се мерките за олеснување на трговијата кои се очекува да се добијат со стекнување на статусот овластен економски оператор. Секоја мерка за олеснување на трговијата поединечно оценете ја според нејзината важност за олеснување на трговијата. Можете да дадете оценка од 1 до 5, каде 1 значи дека мерката за олеснување на трговијата не е важна и нема големо влијание за олеснување на трговијата, а 5 значи дека мерката е многу важна, односно има големо влијание за олеснувањето на трговијата.						
26.1	Помал број физички контроли на стоката.	1	2	3	4	5
26.2	Помал број контроли на увозната/извозната документација.	1	2	3	4	5
26.3	Да добиете приоритетен третман ако вашата стока треба физички да се прегледува (побрзо да дојдете на ред).	1	2	3	4	5
26.4	Да добиете предвремена најава од царината за спроведување физичка контрола на стоката.	1	2	3	4	5
26.5	Кога е потребно да се врши контрола на стоката, истата да се направи со употреба на неинтрузивна техника.	1	2	3	4	5
26.6	Да одберете каде да се изврши контролата на стоката.	1	2	3	4	5
26.7	Во услови на вонредни ситуации, да добиете приоритетен третман од	1	2	3	4	5

	страна на царинската служба.					
26.8	Да користите непотполни збирни декларации со намален број податоци	1	2	3	4	5
26.9	Да ја оцарините стоката пред истата да пристигне.	1	2	3	4	5
26.10	Да добиете олеснувања или намалувања на царинската гаранција	1	2	3	4	5
26.11	Да се подобри бонитетот и трговската марка на вашата компанија.	1	2	3	4	5
26.12	Да добиете олеснет третман во трговијата на странските пазари (да се овозможи заемно признавање на статусот овластен економски оператор со земјите кои се ваши трговски партнери).	1	2	3	4	5
26.13	Да добивате информации за контакт и соработка со останатите овластени економски оператори во земјата и во странство.	1	2	3	4	5
26.14	Да воспоставите партнерски однос со царината.	1	2	3	4	5

27.	Дали би аплицирале за добивање на статусот овластен економски оператор?
	а) Да. б) Не.

Објаснување

Ако на прашањето под реден број 27 одговорите со ДА, ги одговарате прашањата со реден број 28 и 29, а не го одговарате прашањето со реден број 30.

Ако на прашањето под реден број 27 одговорите со НЕ, го одговарате прашањето со реден број 30, а не ги одговарате прашањата со реден број 28 и 29.

28.	Зошто би аплицирале за добивање на статусот овластен економски оператор? Одберете ја само најважната опција за вас.
	а) Очекувате забрзување на царинските процедури. б) Очекувате олеснување на царинските процедури. в) Очекувате подобрување на бонитетот на вашата компанија. г) Очекувате признавање на вашиот статус во земјите со кои тргувате. д) Нешто друго. Наведете што е тоа _____

29.	За кој тип сертификат за Овластен економски оператор (ОЕО) би аплицирале? Можете да одберете само еден одговор.
	а) ОЕО за царински поедноставувања. б) ОЕО за сигурност и безбедност. в) ОЕО за царински поедноставувања и сигурност и безбедност.

30.	Зошто не би аплицирале за добивање на статусот овластен економски оператор? Одберете ја само најважната опција за вас.
	а) Тешко би ги исполниле бараните критериуми. б) Не очекувате значително олеснување на трговијата. в) Исполнувањето на критериумите ќе значи поголеми трошоци во однос на олеснувањата кои ќе ги добиете. г) Олеснувањата кои би ги добиле не би значеле доколку истите не ги добиете и во земјите со кои тргувате д) Нешто друго. Наведете што е тоа _____

ВАШИ МИСЛЕЊА И СУГЕСТИИ

Ваше мислење за недостатоци на прашалникот

Ваши укажувања за подобрување на прашалникот

**Позиција (функција) на
испитаникот:**

Име и презиме на испитаникот:

**Телефон за контакт на
испитаникот:**

ПРИЛОГ БР. 2

Дескриптивни статистики

	N	Минимум	Максимум	Аритмет. средина	Стандардна девијација
Правна форма	67	4	5	4,22	,420
Улога во меѓ. трговија	67	1	7	4,60	2,829
Бр. на вработени	66	5	1065	149,62	220,925
Учество на увозот во вкупниот обрт	64	1	100	56,72	30,866
Учество на извозот во вкупниот обрт	49	0	98	36,95	33,718
Реализиран увоз	66	1	5	3,71	,924
Реализиран извоз	49	1	5	3,06	1,519
Царински декларации при увоз	67	1	3	1,16	,447
Царински декларации при извоз	51	1	5	1,29	,756
Увоз во ЕУ	66	1	6	3,76	1,371
Увоз во ЕФТА	66	1	6	5,58	1,359
Увоз во ЦЕФТА	66	1	6	4,09	2,051
Увоз во Русија	66	1	6	5,85	,864
Увоз во САД	66	1	6	5,11	1,915
Увоз во други земји	66	1	6	3,56	2,274
Извоз во ЕУ	47	1	6	3,83	1,773
Извоз во ЕФТА	47	1	6	5,57	1,410
Извоз во ЦЕФТА	47	1	6	4,34	1,564
Извоз во Русија	47	1	6	5,51	1,443
Извоз во САД	47	1	6	5,47	1,558
Извоз во други земји	47	1	6	4,55	2,135
Увоз на производи за храна	66	1	6	5,30	1,498
Увоз на пијалаци и тутун	66	1	6	5,80	,863
Увоз на суровини без гориво	66	1	6	5,23	1,517
Увоз на минерални горива, мазива	66	1	6	5,76	1,009
Увоз на хемиски производи	66	1	6	5,18	1,538

Увоз на п-води клас. според материјал	66	1	6	5,47	1,205
Увоз на машини и транспортни уреди	66	1	6	4,65	1,949
Увоз на разни готови производи	66	1	6	5,09	1,734
Увоз на останато	66	1	6	5,15	1,782
Извоз на производи за храна	48	1	6	5,65	,978
Извоз на пијалаци и тутун	48	1	6	5,88	,733
Извоз на суровини без гориво	48	1	6	5,56	1,219
Извоз на минерални горива, мазива	48	1	6	5,90	,722
Извоз на хемиски производи	48	2	6	5,71	,922
Извоз на п-води клас. според материјал	48	1	6	5,60	,984
Извоз на машини и транспортни уреди	48	1	6	5,48	1,399
Извоз на разни готови производи	48	1	6	5,19	1,379
Извоз на останато	48	1	6	5,52	1,337
Користење на EXIM	67	1	2	1,61	,491
Зошто не користи EXIM	41	1	3	1,78	,475
Брзина на добивање лиценца	30	1	5	3,87	1,332
Едноставност на постапката	30	1	5	3,73	1,258
Сигурност на добивање на лиценца	30	2	5	4,20	,925
Неизвесност на добивање лиценца	29	1	5	3,28	1,360
Прегледност на постапката	26	1	5	4,04	1,248
Информации за тарифни квоти	27	3	5	4,30	,823
Решливост на проблеми	30	1	5	3,27	1,337
Комуникација со ЦУРМ	29	1	5	3,79	1,320
Брзина на постапки	28	1	5	4,07	1,215

Заштеда на време	29	1	5	4,24	1,154
Заштеда на човечки ресурси	29	1	5	4,17	1,197
Заштеда на финансии	29	1	5	3,97	1,401
Олеснување на работата	29	1	5	4,03	1,322
Користење на поедноставени царински постапки	67	1	2	1,66	,478
Зошто не се користат	43	1	7	3,12	1,905
Некористење - бр. на документи	32	1	25	5,97	5,578
Некористење - бр. на потписи	31	1	25	4,65	5,822
Некористење - просечно часови	38	1,0	96,0	20,000	24,9399
Некористење - просечно финан. трошоци	36	0	10675	3300,28	1987,122
Користена постапка - овластен испраќач	22	0	1	,23	,429
Користена постапка - овластен примач	22	0	1	,36	,492
Користена постапка - локално царинење при увоз	22	0	1	,73	,456
Користена постапка - локално царинење при извоз	22	0	1	,36	,492
Користена постапка - поедноставена декларација при увоз	22	0	1	,27	,456
Користена постапка - поедноставена декларација при извоз	22	0	1	,18	,395
Користење - бр. на документи	20	1	10	3,92	2,232
Користење - бр. на потписи	18	1	28	3,86	6,275
Користење - просечно часови	21	0	48	6,77	11,951

Користење - просечни финан. Трошоци	12	30	8000	2832,50	2330,018
Брзина на царинење	23	1	5	4,35	,982
Заштеда на време	23	1	5	4,39	1,076
Заштеда на човечки ресурси	23	1	5	4,30	1,105
Заштеда на финан. средства	23	1	5	4,17	1,114
Олеснување на работата на царинење	23	1	5	4,35	,982
Информираност за ОЕО	60	1	2	1,53	,503
Почитување на законски и подзаконски акти	65	1	5	1,31	,769
Соодветен сметководствен систем	64	1	4	1,28	,701
Физички и електронски пристап до евиденцијата	64	1	4	1,53	,816
Логистички систем за разликување на стоката	63	1	5	2,08	1,195
Соодветна административна организација	64	1	5	1,98	1,175
Соодветна внатрешна контрола	62	1	5	1,82	1,064
Ефикасни процедури за работа со дозволи и одобренија	63	1	5	1,97	1,191
Ефикасни процедури за архивирање	62	1	4	1,53	,824
Посебни контакт лица со Царина	63	1	5	1,56	,963
Информатичко-технолошки сигурносни мерки	62	1	5	1,68	,919
Добра финансиска состојба	63	1	4	1,68	,913
Оневозможено бесправно влегување	62	1	4	1,50	,844
Спречен неовластен пристап до просториите	62	1	4	1,55	,783

Мерки на ракување со стоката	62	1	3	1,44	,617	
Безбедност и сигурност во текот на транспорт	62	1	5	1,98		1,208
Разликување на стока која е забранета од друга	62	1	5	1,76		1,082
Идентификација на деловните партнери	63	1	5	1,62		1,007
Безбедносни проверки на вработените	61	1	5	1,87		1,040
Програми за подигнување на свеста околу безбедноста	61	1	4	1,77	,920	
Помал бр. физички контроли	61	1	5	4,21		1,097
Помал бр. документарни контроли	61	1	5	3,93		1,124
Приоритетен третман при физичка контрола	61	1	5	4,52	,849	
Предвремена најава за контрола	61	1	5	4,26		1,079
Контрола со неинтрузивна техника	60	1	5	4,05	,946	
Избор каде да се врши контролата	61	1	5	4,07		1,181
Приоретен третман во вонредни ситуации	61	1	5	4,51	,942	
Користење непотполни збирни декларации	61	1	5	3,85		1,167
Царинење на стоката пред да пристигне	61	1	5	4,10		1,300
Олеснување или намалување на царинската гаранција	60	1	5	4,05		1,281
Подобрување на бонитетот и трговската марка	60	1	5	4,48	,873	
Заемно признавање на статусите	60	1	5	4,28		1,043
Информации за други ОЕО	59	1	5	4,08		1,087

Партнерски однос со Царина	60	2	5	4,63	736
Апликација за ОЕО	65	1	2	1,22	414
Причина за апликација за ОЕО	51	1	4	1,94	904
Тип на сертификат за ОЕО	51	1	3	2,22	986
Причина за неаплицирање за ОЕО	14	1	5	2,57	1,089
Valid N (listwise)	0				