

UNIVERZITET U SARAJEVU
EKONOMSKI FAKULTET

ZAVRŠNI RAD

**OLAKŠAVANJE TRGOVINSKIH I TRANSPORTNIH TOKOVA:
CEFTA 2006**

Sarajevo, novembar 2023.

Ajla Husejnagić

Zahvaljujem se svojoj mentorici prof.dr. Snježani Brkić na sugestijama i pomoći prilikom realizacije ovog master rada. Također se želim zahvaliti svim ispitanicima na izdvojenom vremenu i znanju kojim su značajno upotpunili moj rad. Posebnu zahvalnost i beskrajnu ljubav mojoj porodici, sestri Neji, bratu Tariku i mojim roditeljima Saneli i Muniru.

Mojim roditeljima

U skladu sa članom 54. Pravila studiranja za I, II ciklus studija, integrisani, stručni i specijalistički studij na Univerzitetu u Sarajevu, daje se

IZJAVA O AUTENTIČNOSTI RADA

Ja, Ajla Husejnagić, studentica drugog (II) ciklusa studija, broj index-a 4851 na odsjeku Ekonomija, smjer Međunarodna ekonomija i evropske integracije, izjavljujem da sam završni rad na temu:

„OLAKŠAVANJE TRGOVINSKIH I TRANSPORTNIH TOKOVA: CEFTA 2006“

pod mentorstvom prof. dr. Snježane Brkić izradila samostalno i da se zasniva na rezultatima mog vlastitog istraživanja. Rad ne sadrži prethodno objavljene ili neobjavljene materijale drugih autora, osim onih koji su priznati navođenjem literature i drugih izvora informacija uključujući i alate umjetne inteligencije.

Ovom izjavom potvrđujem da sam za potrebe arhiviranja predala elektronsku verziju rada koja je istovjetna štampanoj verziji završnog rada.

Dozvoljavam objavu ličnih podataka vezanih za završetak studija (ime, prezime, datum i mjesto rođenja, datum odbrane rada, naslov rada) na web stranici i u publikacijama Univerziteta u Sarajevu i Ekonomskog fakulteta.

U skladu sa članom 34. 45. i 46. Zakona o autorskom i srodnim pravima (Službeni glasnik BiH, 63/10) dozvoljavam da gore navedeni završni rad bude trajno pohranjen u Institucionalnom repozitoriju Univerziteta u Sarajevu i Ekonomskog fakulteta i da javno bude dostupan svima.

Sarajevo, novembar 2023.

Ajla Husejnagić

SADRŽAJ

POPIS SLIKA I TABELA	I
POPIS SLIKA	I
POPIS TABELA	I
SAŽETAK	II
ABSTRACT	IV
1. UVOD	1
1.1. Predmet i obrazloženje teme istraživanja	1
1.2. Problem i ciljevi istraživanja	4
1.3. Metodološki pristup	5
1.4. Prijedlog strukture završnog rada	5
2. TEORIJSKA RAZMATRANJA	6
2.1. Trgovinske barijere	7
2.1.1. Carinske trgovinske barijere	8
2.1.2. Necarinske trgovinske barijere	9
2.2. Procesi otklanjanja trgovinskih barijera	16
2.2.1. Trgovinska liberalizacija	16
2.2.2. Olakšavanje trgovinskih tokova	19
3. NOVI CENTRALNOEVROPSKI SPORAZUM O SLOBODNOJ TRGOVINI (CEFTA 2006)	24
3.1. Osnivanje, svrha i ciljevi CEFTA 2006	24
3.2. Osnovne odlike CEFTA 2006	27
4. OLAKŠAVANJE TRGOVINSKIH I TRANSPORTNIH TOKOVA UNUTAR CEFTA 2006	29
4.1. Analiza necarinskih barijera u trgovini unutar CEFTA 2006	30
4.2. Transportni problemi prilikom trgovanja CEFTA 2006 Strana	39
4.3. Instrumenti i mjere olakšavanja trgovinskih i transportnih tokova u okviru CEFTA 2006	42
4.3.1. Regionalne strategije	43
4.3.2. Dodatni protokoli CEFTA Sporazuma	46
4.3.2.1. <i>Dodatni protokol 5</i>	46
4.3.2.2. <i>Dodatni protokol 6</i>	48
4.3.2.3. <i>Dodatni protokol 7</i>	49

4.3.3. Specifične mjere, instrumenti i inicijative.....	50
4.3.3.1. <i>Regionalni ekonomski prostor i Zajedničko regionalno tržište</i>	50
4.3.3.2. <i>Inicijative vezane za transport u regionu</i>	55
4.3.4. Budući prioriteti i izazovi.....	58
5. ZAKLJUČAK	59
REFERENCE	62

POPIS SLIKA I TABELA

POPIS SLIKA

<i>Slika 1. Evolucija regionalnih trgovinskih sporazuma, 1948-2023</i>	18
<i>Slika 2. Shema organizacione strukture CEFTA 2006</i>	27
<i>Slika 3. Ukupni rezultati dimenzije "Tehničke barijere CEFTA 2006"</i>	31
<i>Slika 4. Ukupni rezultati dimenzije "Sanitarne i fitosanitarne barijere CEFTA 2006"</i>	32
<i>Slika 5. Ukupni rezultati dimenzije "Administrativne barijere CEFTA 2006"</i>	32
<i>Slika 6. Vrijeme čekanja (u satima) robe na granici do završetka carinjenja</i>	35
<i>Slika 7. Distribucija necarinskih mjera u CEFTA 2006 po problemskoj kategoriji</i>	38
<i>Slika 8. Broj prijavljenih slučajeva korištenja necarinskih barijera po članicama CEFTA 2006</i>	38
<i>Slika 9. Stanje putnih mreža zemalja jugoistočne Evrope</i>	39
<i>Slika 10. Trenutna i buduća uska grla putne mreže regiona jugoistočne Evrope</i>	40
<i>Slika 11. Stanje željezničke infrastrukture Zapadnog Balkana</i>	42
<i>Slika 12. Pregled Strategije za jugoistočnu Evropu do kraja 2020.</i>	45
<i>Slika 13. Stanje pripremljenosti politika MAP REA i postignuti napredak</i>	52
<i>Slika 14. Sporazumi o olakšavanju prepreka mobilnosti unutar CEFTA</i>	54

POPIS TABELA

<i>Tabela 1. Klasifikacija necarinskih barijera prema UNCTAD-u</i>	11
<i>Tabela 2. Multilateralni trgovinski pregovori 1947-1995. godine</i>	18
<i>Tabela 3. Kategorizacija odabranih TFA mjera u CEFTA</i>	37

SAŽETAK

Carinske barijere su u prošlosti predstavljale osnovne trgovinske mjere. Nakon njihovog regulisanja zemlje su počele sve više pribjegavati upotrebi necarinskih barijera koje su mnogobrojne i svakodnevno se pojavljuju nove. Kako bi se postigla liberalizovana međunarodna trgovina, zemlje nastoje da smanje i regulišu nastanak i upotrebu necarinskih barijera putem različitih organizacija, sporazuma, integracija, institucija i sl. Između ostalog, regionalna integracija zemalja pomaže u prevazilaženju različitih ekonomskih i političkih prepreka, posebno zemljama u razvoju. Jedna od takvih integracija je i CEFTA 2006. Članice CEFTA organizacije pristupile su integraciji u cilju rješavanja problema sa kojima se suočavaju interno i međusobno, a koji se vežu za; probleme trgovinskih barijera, neefikasne politike, korupciju, lošu infrastrukturu, i sl. Na osnovu ovog sporazuma, postignuta je potpuna liberalizacija trgovine industrijskim, kao i djelimična ili potpuna liberalizacija poljoprivrednim proizvodima porijeklom iz članica. Iako su Sporazumom uspostavljeni čvrsti temelji budućih aktivnosti i djelovanja članica CEFTA, region se i dalje suočava sa različitim preprekama. Jedna od njih su tehničke i administrativne necarinske barijere. Trgovina prehrambenim proizvodima je najviše podložna necarinskim barijerama. Necarinske barijere CEFTA se razlikuju od ciljanog tržišta, a uglavnom proizilaze iz preklapanja izvoznog sektora i neusaglašenosti propisa. Tehničke barijere se najviše vežu za ocjene usaglašenosti, neprihvatanje izvještaja testiranja laboratorija i inspekcije, posebne zahtjeve za etiketiranje proizvoda, označavanje i pakovanje, te su u različitoj mjeri prisutne kod članica CEFTA. S druge strane, administrativne barijere prisutne su u trgovini između svake Strane i odnose se na komplikovane carinske procese i dokumentaciju. Problemi se vežu za neusklađeno radno vrijeme carinskih službi, bespotrebne detaljne inspekcije, pretjeranu dokumentaciju, nekoordinisane i neadekvatne carinske procedure, čime se znatno usporava trgovanje. Pored tehničkih i administrativnih barijera uočeni su problemi neefikasnosti politika vlada, zastupljenost koruptivne prakse, kao i transportni problemi. Cijeli region karakteriše nerazvijen intermodalni sistem sa uskim grlima na većini najprometnijih dionica i graničnih prijelaza, kao i loš kvalitet i održavanje putnih mreža. U cilju smanjenja i uklanjanja navedenih trgovinskih barijera, CEFTA je usvojila dodatne protokole 5 i 6, pokrenula različite inicijative, poput Zajedničkog regionalnog tržišta u okviru koje su postignuti značajni rezultati poput ukidanja *roaminga*, potpisivanja tri sporazuma o mobilnosti ljudi i priznavanja profesionalnih i visokoškolskih kvalifikacija, donesena je i odluka o olakšavanju trgovine voćem i povrćem, te o međusobnom priznavanju privrednog subjekta (AEO). Članice su pokazale svoju volju i sposobnost na primjeru osnivanja Zelenih koridora koji predstavljaju jednu od najuspješnijih inicijativa regiona, koja se nastavila dalje razvijati. Poseban fokus u budućem radu članica stavljen je na sprovedbu Akcionog plana regionalnog tržišta u čemu je ključni cilj usvojiti jedan jedinstven dokument u svakom segmentu, a koji će važiti na svih sedam tržišta. Pri tome će se, između ostalog, raditi i na digitalizaciji transportnih koridora, kao i cijelog sistema trgovinskih procesa, na kojoj zajedno rade Transportna zajednica i

CEFTA. Transportna zajednica broji 74 projekta transformacije transportnog sistema i njegovog olakšavanja u skupu svog Akcionog plana. CEFTA Strane se ujedno suočavaju sa različitim preprekama u oblasti olakšavanja trgovine. Prisutna je nejednako snažna posvećenost procesima regionalne liberalizacije u okviru svih CEFTA Strana. Članice rade na planu prevazilaženja i pronalaska rješenja za sadašnje, a ujedno i buduće izazove koji su vezani za spore procedure rješavanja barijera, političko pitanje Srbije i Kosova*, nedostatak administrativnih stručnih kapaciteta koji se bave pitanjima CEFTA sporazuma, usporene procese usvajanja odluka, kao i spore procese harmonizacije sa Evropskom unijom.

ABSTRACT

In the past, customs barriers were the main trade measures. After their regulation, countries began to resort more and more to the use of non-tariff barriers, which are numerous and new ones appear every day. In order to achieve liberalized international trade, countries strive to reduce and regulate the creation and use of non-tariff barriers through various organizations, agreements, integrations, institutions, etc. Among other things, regional integration helps to overcome various economic and political obstacles, especially in developing countries. One of such integrations is CEFTA in 2006. The members of the CEFTA organization joined the integration in order to solve the problems they face internally and mutually, problems are connected to; problems of non-customs barriers, ineffective policies, corruption, bad infrastructure etc. Based on the new Agreement, a complete liberalization of industrial trade was achieved, as well as a partial or complete liberalization of agricultural products originating from CEFTA 2006 members. Although the Agreement established a solid basis for the future activities and actions of CEFTA members, the region still faces a number of obstacles. One of them is technical and administrative non-customs barriers. Trade in food products is most susceptible to non-tariff barriers. CEFTA's non-tariff barriers differ from the target market, and overlapping export sectors and regulatory inconsistencies. Technical barriers are mostly related to conformity assessments, non-acceptance of laboratory and inspection test reports, special requirements for product labeling and packaging, and they are present differently in CEFTA members. On the other hand, administrative barriers are present in trade between each member and relate to complicated customs processes and documentation. The problems are related to uncoordinated working hours of customs services, unnecessary detailed inspections, excessive documentation, uncoordinated and inadequate customs procedures, which significantly slows down trading. In addition to technical and administrative barriers, the problems of inefficiency of government policies, the prevalence of corrupt practices, as well as transportation problems were observed. The entire region is characterized by an underdeveloped intermodal transport system with bottlenecks on most of the busiest sections and border crossings, as well as poor quality and maintenance of road networks. In order to reduce and remove the mentioned trade barriers, CEFTA adopted additional protocols 5 and 6, launched various initiatives, such as Common Regional Market within which significant results were achieved such as the abolition of roaming, the signing of three agreements on the mobility of people and the recognition of professional and higher education qualifications, a decision was made on facilitating trade for fruit and vegetables, and on mutual recognition of Authorised economic operator (AEO). Members showed their will and ability on the example of the establishment of the Green Corridors, which represent one of the most successful initiatives of the region, which is still expanding. A special focus in the future work of the members is placed on the implementation of the Regional Market Action Plan, in which the key goal is the achievement of one document in each segment that will be

valid on all seven markets. In which, among other things, work will be done on the digitization of transport corridors, as well as the entire system of trade processes on which the Transport Community is working together with CEFTA. The Transport community counts 74 projects for the transformation and facilitation of the transport system which are part of their Action Plan. CEFTA Parties face various obstacles in the field of trade facilitation. There is an unequally strong commitment to regional liberalization processes within all CEFTA Parties. Members are working on a plan to overcome and find solutions for current and future challenges that are related to slow procedures for solving barriers, political issues of Serbia and Kosovo*, lack of administrative professional capacities that deal with issues of the CEFTA agreement, slow decision-making processes, as well as harmonization processes with the European Union.

1. UVOD

1.1. Predmet i obrazloženje teme istraživanja

Međunarodna trgovina podrazumijeva isprepleten niz aktivnosti i aktera. To je privredna aktivnost koja podrazumijeva razmjenu roba, usluga i proizvoda intelektualne svojine preko granica nacionalnih privreda. Takva trgovina je regulisana od strane nacionalnih privreda te međunarodnih organizacija (Bjelić, 2011). U takvom sistemu trgovanja zemlje ne pristupaju na isti način, jer nijedna zemlja nije ista, niti ima iste mogućnosti za učešće u međunarodnoj trgovini. Za odvijanje međunarodne trgovine potrebno je savladavanje barijera, od geografskih do ekonomsko-političkih (Dunkley, 2004), a za njen razvoj smanjivanje istih. Svaka zemlja ima određeni tip trgovinske politike koji podrazumijeva mjere koje će primjenjivati nacionalna privreda. Uvođenjem mjera države nastoje zaštititi svoje tržište, a trgovinske mjere najčešće dijelimo na carinske barijere i necarinske barijere. Carinske barijere u prošlosti su se koristile kao osnovne trgovinske mjere, a danas su značajno smanjene zahvaljujući djelovanju Općeg sporazuma o carinama i trgovini (*General Agreement on Tariffs and Trade – GATT*) i Svjetske trgovinske organizacije (*World Trade Organisation – WTO*). Međutim, zbog smanjivanja ili ukidanja carina došlo je do većeg korištenja različitih necarinskih barijera.

Necarinske barijere posebno otežavaju trgovanje među zemljama, budući da unose nepredvidljivost i netransparentnost u pristupu tržištu. Necarinske barijere se definiraju kao mjere politika, pored carinskih tarifa, koje potencijalno mogu imati ekonomski učinak na međunarodnu trgovinu, mijenjaći količine kojima se trguje, cijene ili oboje (UNCTAD, 2021). Učinci necarinskih barijera ovise, ne samo o regulatornim okvirima, već i o njihovim provedbenim postupcima i administrativnim mehanizmima (UNCTAD, 2012b). Postoje različite klasifikacije necarinskih barijera, ali u suštini možemo ih sve svrstati u tradicionalne, tehničke i administrativne barijere (Bjelić, 2011). Tradicionalne necarinske barijere su regulisane još u okviru GATT '47, dok se tehničke i administrativne smatraju novim oblicima necarinskih barijera. Tehničke necarinske barijere nastale su zbog razlika u nacionalnim standardima i tehničkim propisima. Izravno su povezane sa društvenim i ekološkim ciljevima kao što su sigurna hrana, čista voda, zaštita klime ili odgovorna potrošnja i proizvodnja (UNCTAD, 2018a). Djelomično su regulisane u međunarodnoj trgovini zahvaljujući Sporazumu o tehničkim barijerama trgovini (*Agreement on Technical Barriers to Trade – TBT*) u okviru WTO sistema. Cilj sporazuma je osigurati da tehničke mjere ne rezultiraju diskriminacijom ili proizvoljnim ograničenjima međunarodne trgovine i ne predstavljaju dodatno opterećenje zemljama članicama, već one treba da temelje svoje mjere na internacionalnim standardima kao sredstvu olakšavanja trgovine (WTO, 2021). Administrativne necarinske barijere, podrazumijevaju sve administrativne procese i procedure koji negativno utiču na spoljnotrgovinske odnose, a nisu regulisane pravilima WTO.

Posljednjih godina došlo je do povećanja korištenja administrativnih barijera, kao što su nepotrebni zahtjevi za dodatnom dokumentacijom, uvozne dozvole, administrativne kontrole itd. (Bjelić, 2013). Uticaj necarinskih barijera u međunarodnoj trgovini najviše pogađa zemlje u razvoju i najmanje razvijene zemlje. Iako su mnoge od njih prisutne iz legitimnih razloga, one povećavaju troškove, uzrokuju kašnjenja, i u konačnici ometaju ekonomski rast (International Trade Centre, 2012).

Olakšavanje trgovine upravo podrazumijeva regulisanje i ukidanje necarinskih, prevashodno administrativnih i tehničkih, barijera u međunarodnoj trgovini, za šta je nerijetko usko vezano i rješavanje problema u transportu. Ne postoji univerzalna definicija olakšavanja trgovine. U širem smislu pojam označava sve politike usmjerene na olakšavanje trgovine i smanjenje trgovinskih troškova među zemljama. Pojam olakšavanja trgovine uključuje politička, ekonomska, poslovna, administrativna, tehnička, kao i finansijska pitanja u kojima se reformama nastoji uspostaviti transparentno i predvidljivo okruženje za prekograničnu trgovinu (UNCTAD, 2010). Sprovođenje inicijative za olakšavanje međunarodne trgovine na multilateralnom nivou, pokrenuto u okviru WTO sistema, dovelo je do sklapanja Sporazuma o olakšavanju trgovine (*Trade Facilitation Agreement – TFA*), koji je stupio na snagu 2017. godine, te se predviđa da će značajno doprinijeti olakšavanju trgovine među zemljama članicama WTO-a (Global Alliance for Trade Facilitation, 2019). Sadržaj TFA odnosi se na mjere koje za cilj imaju olakšavanje trgovine koje su određene članovima od 1 do 11, kao i promicanje usklađenosti i carinske saradnje određene članom 12 (WTO, 2020a). Pored WTO, postoje i mnoge druge organizacije i institucije na multilateralnom i regionalnom novou, koje se bave pitanjima olakšavanja trgovine, kao što su Svjetska banka (*The World Bank – WB*), Konferencija Ujedinjenih naroda o trgovini i razvoju (*United Nations Conference on Trade and Development – UNCTAD*), Organizacija za ekonomsku saradnju i razvoj (*Organisation for Economic Cooperation and Development – OECD*) itd. Proces olakšavanja trgovine odvija se i na regionalnom nivou, najčešće u okviru regionalnih ekonomskih integracija. Jedna od takvih regionalnih integracija je i integracija zemalja Jugoistočne Evrope nastala zaključivanjem novog Centralnoevropskog sporazuma o slobodnoj trgovini (*Central European Free Trade Agreement – nova CEFTA ili CEFTA 2006*), koja je u domenu olakšavanja trgovine od posebnog značaja za njene pojedine članice koje još uvijek nisu članice WTO (Popović Petrović, 2012).

Aneks 1 Sporazuma predstavlja glavni tekst, u kojem je ukidanje barijera i poremećaja trgovine, te olakšavanje prekograničnog kretanja robe između članica, navedeno kao jedan od glavnih ciljeva Sporazuma (OECD, 2012). Aneksom 1 su donesene različite odredbe koje uređuju odvijanje trgovine između CEFTA 2006 Strana. Na primjer, poglavlje IV (Aneksa 1) se direktno odnosi na odredbe vezane za tehničke barijere trgovini koje su preuzete iz WTO TBT sporazuma (Ministarstvo vanjske trgovine i ekonomskih odnosa, 2007a). Strane CEFTA su se složile usmjeriti rad u četiri prioriteta područja. Olakšavanje trgovine je jedno od tih

prioritetnih područja, među kojima su još i trgovina uslugama, investicije i transparentnost (European Commission, 2020a). Pomenuta transparentnost odnosi se na različita pravila, propise i informacije vezane za trgovinu, među kojima je i transparentnost podataka i praćenje zabilježenog napretka u svakoj CEFTA Strani u pogledu uklanjanja prijavljenih necarinskih barijera (CEFTA, 2021a). Produblјivanje integracije CEFTA dovelo je do pomaka u olakšavanju trgovine, kao i pregovorima za trgovinu uslugama (CEFTA, 2017a).

Iako CEFTA sporazum predviđa nultu carinu i eliminisanje drugih trgovinskih barijera, trgovinu u regionu i dalje ometaju brojne necarinske barijere i neprestano se pojavljuju nove. U međusobnoj razmjeni CEFTA zemalja, od dana primjene Matrice prijavljenih barijera CEFTA Sekretarijata do kraja 2018. godine, registrovano je 144 prijavljenih necarinskih barijera (Župljanin, 2019). Provedba odgovarajućih mjera odvija se sporo, zbog neusklađenih pravnih okvira, neučinkovite koordinacije provedbe dodatnih protokola i strategija za olakšavanje trgovine, što dovodi do stvaranja pravnih i administrativnih prepreka koje uzrokuju poteškoće u pristupu tržištima, povećavaju troškove i vrijeme trgovine. Nadalje, prisutne su različite nepravilnosti koje se javljaju prilikom obavljanja prekogranične trgovine robom tj. barijere povezane sa nedovoljnom efikasnošću prilikom obavljanja carinskog postupka, kao i nedovoljnom efikasnošću rada ostalih službi koje su vezane za isti proces (GIZ, 2021a). Neefikasnost se veže za poduzimanje češćih testiranja uzrokovanih nepriznavanjem certifikata, neučinkovite postupke i manjak kapaciteta u laboratorijama koji dovode do kašnjenja u dobijanju certifikata, ograničeno radno vrijeme carinskih službi i ostalih službi koje su vezane za isti proces, kao i ograničeno radno vrijeme online plaćanja, neusklađeno radno vrijeme službi vezanih za carinske postupke, nedovoljna razmjena informacija između carinskih tijela i drugih agencija kao što su fitosanitarne, veterinarske i dr. (GIZ, 2021b). Takođe, prisutan je problem (ne)transparentnosti podataka na stranicama carinskih organa članica CEFTA, a koji se odnosi na ranije odluke, kazne vezane za uvozne i izvozne formalnosti, informacije o postupcima graničnih agencija, primjere sudskih odluka i slično (OECD, 2012). Problemi su također identifikovani prilikom trgovine uslugama, na primjer, prepreke mobilnosti visokokvalificirane radne snage, integriranja transportnog i energetskog sistema, stvaranja digitalne integracije regiona, elektronskog poslovanja i transakcija itd. (CEFTA, 2017b). Problemi transporta se najviše odnose na skupe i dugotrajne procese dobijanja transportnih dozvola (WB, 2011). Nedostatak procedura, različito primjenjivanje procedura, dupliranje, zahtijevanje nepotrebnih dokumenata, međusobno nepriznavanje dokumenata i drugo, dovodi do usporavanja i otežavanja trgovinske razmjene (Popović Petrović, Bjelić, 2017). Takođe, među glavnim preprekama potpunoj implementaciji CEFTA sporazuma, između ostalog, navode se necarinske barijere poput odbacivanja i neusklađenosti laboratorijskih certifikata, kompliciranih carinskih pregleda koji predugo zadržavaju robu na graničnim prijelazima, zatim transporta i transportne infrastrukture, komplicirane situacije sa trgovinom uslugama i slično (CEFTA, 2016a). Postoji potreba i za suzbijanjem korupcije unutar javnih uprava koja predstavlja veliku prepreku za strane

investicije, smanjuje učinkovitost javnih usluga, kao i same trgovine (Regional Cooperation Council, 2013). U cilju poboljšanja i ostvarivanja nesmetane trgovine, potrebna je modernizacija i dalja institucionalna transformacija kako na nacionalnom, tako i na regionalnom nivou. Nekarinske barijere se nastoje smanjiti i ukloniti dodatnim protokolima, strategijama, osnivanjem zajedničkih tijela i komisija, ustanovljavanjem novih integracijskih mehanizama i korištenjem drugih instrumenata. Dodatni protokol 5, Dodatni protokol 6, uspostavljanje Zelenih koridora, Strategija Jugoistočne Evrope 2020 (*South East Europe 2020 – SEE2020*), različiti aktuelni projekti CEFTA kao što su Zajednički akcioni plan regionalnog tržišta 2021-2024 (*Common Regional Market Action Plan 2021-2024 – CRM*), Sistem elektronske razmjene podataka (*Systematic Exchange of Electronic Data – SEED*), Podrška regionalnoj integraciji (*Support to Regional Economic Integration*) samo su neke u nizu aktivnosti kojima se nastoje smanjiti i anulirati nekarinske barijere u CEFTA 2006, te poboljšati usluge transporta, što je detaljnije analizirano u ovom radu.

1.2. Problem i ciljevi istraživanja

Osnovni cilj istraživanja je identificirati i analizirati različite pravne, institucionalne i druge aktivnosti koje se preduzimaju ili se planiraju preduzeti, kako bi se smanjile ili eliminisale pojedine nekarinske barijere i transportni problemi u trgovini između članica CEFTA 2006. Pri tome se misli na donošenje dodatnih sporazuma, strategija, protokola, osnivanje zajedničkih tijela i komisija, ustanovljavanje novih integracijskih mehanizama, općenito na produbljanje integracije, čija je svrha olakšati trgovinske i transportne tokove.

Potrebno je istaći i sporedne ciljeve istraživanja:

- a) analizirati osnovne karakteristike CEFTA 2006 u kontekstu evolucije ove integracije tokom decenije i po njenog djelovanja;
- b) analizirati nekarinske barijere u intraregionalnoj trgovini, sa posebnim naglaskom na tehničkim i administrativnim barijerama;
- c) analizirati transportne probleme koji se javljaju prilikom odvijanja trgovine između CEFTA Strana.

Problem istraživanja se može predstaviti sljedećim istraživačkim pitanjima:

1. Koje tehničke i administrativne barijere su identificirane prilikom odvijanja trgovine između članica CEFTA 2006?
2. Koji problemi su identificirani prilikom transporta unutar CEFTA 2006?
3. Na koji način i kojim instrumentima CEFTA Strane nastoje unaprijediti trgovinske tokove unutar integracije?

4. Šta su CEFTA Strane preduzele i/ili namjeravaju preduzeti u cilju olakšavanja međusobnog transporta robe i putnika?

1.3. Metodološki pristup

U toku izrade završnog rada primijenjeno je više naučnih i istraživačkih metoda.

U teorijskom dijelu rada korištena je metoda kompilacije i deskripcije u cilju definisanja, objašnjavanja i sistematizacije neocarinskih trgovinskih mjera, procesa liberalizacije i procesa olakšavanja trgovine. Metoda analize je korištena kroz cijeli završni rad, kako u teorijskom, tako i u istraživačkom dijelu. Statistička metoda primjenjivana je u vidu deskriptivne statistike kod analize neocarinskih barijera, gdje je korišten tabelarni i grafički prikazi. U istraživačkom dijelu je korištena i metoda kvalitativnog intervjua. Kada je u pitanju tehnika intervjua, korišten je individualni intervju sa unaprijed smišljenim pitanjima tj. strukturirani intervju, a kao način sprovođenja intervjua, kombinovan je intervju putem video poziva i e-pošte. S obzirom na problematiku kojom se bavi ovaj završni rad, intervjui su obavljani sa ekspertima iz različitih institucija kao što slijedi: sa šefom Odjela za trgovinske odnose sa evropskim integracijama iz Ministarstva vanjske trgovine i ekonomskih odnosa BiH, sa direktoricom sektora privrede Vanjskotrgovinske komore BiH, sa vršiocem dužnosti direktora CEFTA Sekretarijata, te sa savjetnikom za zelena/multimodalna/inovativna transportna rješenja Transportne zajednice. Tema intervjua su postignuća, tekuće i planirane aktivnosti i inicijative vezane za olakšavanje trgovinskih ili transportnih tokova unutar regiona. Metoda sinteze, koja ujedinjuje različite elemente u jednu cjelinu, korištena je pri tumačenju rezultata istraživanja, a posebno u zaključnom dijelu. Izvori informacija koji su se koristili u toku izrade teorijskog dijela rada, a djelomično i za istraživački dio, bit će knjige, članci i studije iz oblasti međunarodne trgovine. U istraživačkom dijelu su korišteni podaci iz baza podataka, komentara, izvještaja, publikacija, studija različitih međunarodnih ekonomskih organizacija i integracija (WTO, UNCTAD, OECD, CEFTA 2006 i dr.), kao i relevantnih domaćih institucija (Ministarstvo vanjske trgovine i ekonomskih odnosa BiH, Uprava za indirektno oporezivanje BiH i dr.).

1.4. Prijedlog strukture završnog rada

U prvom dijelu rada, uvodu, prezentirani su predmet i problem istraživanja, zatim ciljevi i istraživačka pitanja, metodologija istraživanja, te struktura rada.

U drugom dijelu rada su objašnjeni osnovni pojmovi povezani sa izabranom problematikom, kao što su neocarinske barijere, trgovinska liberalizacija i olakšavanje trgovine.

Treći dio rada fokusiran je na CEFTA 2006 u smislu nastanka, glavnih karakteristika i razvoja ove integracije.

U četvrtom dijelu identifikovane su najčešće necarinske trgovinske barijere sa kojima se suočavaju članice CEFTA 2006, kao i problemi vezani za pružanje transportnih usluga koji se pojavljuju prilikom trgovine. Prikazani su i objašnjeni načini kojima se nastoje riješiti ti problemi.

Peti dio rada sadrži zaključak sa pregledom najvažnijih rezultata istraživanja i njihovim tumačenjem u kontekstu postavljenih ciljeva istraživanja i istraživačkih pitanja.

Rad se završava popisom referenci i priloga.

2. TEORIJSKA RAZMATRANJA

U periodu nakon Drugog svjetskog rata međunarodna trgovina doživjela je ubrzan rast. Smatra se da je taj rast potaknut smanjenjem troškova međunarodne trgovine koje je omogućeno razvojem tehnologija i komunikacija, poboljšanim odnosima među zemljama itd. U današnjem svijetu globalizacije nemoguće je da zemlja ostvari svoj ekonomski razvoj bez uključivanja u međunarodne trgovinske tokove. S druge strane prisutna je nejednakost u međunarodnim trgovinskim odnosima, jer nijedna zemlja nije ista niti ima iste mogućnosti za pristupanje međunarodnoj trgovini. Razlozi tome su višestruki, te uključuju domaće, ali i međunarodne faktore (Brkić, 2021).

Za uživanje koristi proisteklih iz međunarodne trgovine, neophodno je stvaranje odgovarajuće vanjskotrgovinske politike. Vanjskotrgovinskom politikom zemlja definiše okvir djelovanja vanjskotrgovinskih preduzeća, kao i trgovinske odnose sa drugim zemljama. Dva osnovna načina regulisanja trgovinskih odnosa su liberalizam i protekcionizam. Liberalizam zagovara slobodnu trgovinu (*free trade*) koja podrazumijeva uklanjanje i regulaciju svih barijera u međunarodnoj trgovini roba i usluga, dok sa druge strane, protekcionizam zagovara upotrebu ekonomsko-političkih barijera ili propisa koji bi u nekoj mjeri ograničavali trgovinu. Stavovi zemalja prema međunarodnoj trgovini oblikovani su kako ekonomskim tako i političkim ili drugim neekonomskim razlozima poput privrženosti susjednim zemljama (National Bureau of Economic Research, 2001). Tokom perioda razvoja međunarodne trgovine smjenjivala su se oba načina regulisanja trgovinskih odnosa. U pojedinim periodima prevladava protekcionizam, dok je u drugima izraženiji liberalizam.

Ideja liberalizma koju su zastupali klasični i neoklasični ekonomisti, kaže da svaka zemlja može ekonomski profitirati specijalizacijom i trgovinom robom ili uslugama u kojima ima komparativnu prednost. Međutim, takva ideja podrazumijeva rekonstrukciju ekonomije koja

će negativno uticati na određene sektore privrede (Dunkley, 2000). Zagovornici slobodne trgovine naglašavaju potencijalne pozitivne efekte kao što su: viši dohodak, viši životni standardi, stimulisanje konkurencije i inovacija, bolja alokacija resursa, brži ekonomski rast i slično (Winters, 2004).

S druge strane, kritike slobodnoj trgovini su vezane su za ekonomske, ali i neekonomske efekte poput trgovinskog deficita, rasta strukturne nezaposlenosti, gubitka prihoda od carina, mogućnosti jačanja socijalnih tenzija itd. Poznato je da su najveći zagovornici slobodne trgovine razvijeniije zemlje, koje očekuju veću korist od liberalizacije u odnosu na druge zemlje. Koristi i troškovi liberalizacije zemalja su neravnomjerno distribuirani, dok su efekti slobodne trgovine manje različiti ukoliko se trgovina odvija između zemalja na sličnim nivoima ekonomske razvijenosti. Kao što smo već naveli, nemoguće je u današnjem svijetu globalizma da zemlja izbjegne liberalizaciju; u takvim okolnostima, mnogi ekonomisti su mišljenja da se zemlje trebaju otvarati i nastojati uživati prednosti liberalizacije, ali sa umjerenim korištenjem trgovinskih mjera kojima će zaštititi svoj nacionalni interes. Naime, nijedna zemlja svijeta ne primjenjuje potpuno slobodnu trgovinu, trgovinske barijere su prisutne u svakoj zemlji, samo ih neke koriste više i obuhvatnije, a neke manje.

2.1. Trgovinske barijere

Trgovinske barijere predstavljaju nezaobilazan elemenat u modelima međunarodne specijalizacije i trgovine (Hummels, 1999). Prema Dunkleyu (2004), postoji pet vrsta barijera prilikom trgovine roba i usluga: prirodne, kulturne, tržišne, političke, te barijere regulacije usluga. Prirodne barijere podrazumijevaju sve one barijere koje će povećavati troškove transporta i komunikacije, a koje su vezane za fizičku udaljenost i sve geografske prepreke (planine, rijeke, mora itd.). Kulturne barijere podrazumijevaju razlike u jezicima, tradicijama, poslovnim tendencijama i slično. Tržišne barijere označavaju nesavršenost konkurencije tržišta, monopolističke ili oligopolističke strategije podjele tržišta, diferencijacije cijena itd. Političke barijere su mjere vanjskotrgovinskih politika zemalja i uključuju carinske i necarinske trgovinske barijere.

Barijere u trgovini uslugama podrazumijevaju ograničenja u nacionalnim propisima koja ograničavaju ili zabranjuju ulazak, poslovanje i kretanje stranih pružalaca usluga. Evropska komisija je izdvojila i fizičke barijere trgovini, a one podrazumijevaju barijere koje ne proizilaze iz nacionalnih tehničkih propisa, već iz djelovanja nacionalnih tijela ili pojedinaca, kao što su blokade granica, demonstracije/protesti, napadi na kamione i slično. Fizičke barijere ovog tipa mogu uzrokovati ozbiljne ekonomske gubitke (European Commission, s.a.). Pored navedenih barijera, trgovinu u značajnoj mjeri mogu otežavati i drugi faktori poput neefikasne i loše saobraćajne i trgovinske infrastrukture. Studije se najvećim dijelom bave izučavanjem vanjskotrgovinskih mjera, tj. carinskim i necarinskim barijerama, koje se nazivaju i vještačkim

barijerama. Uvođenjem takvih mjera u vanjskotrgovinskoj politici, države nastoje da zaštite domaće tržište, svoj izvoz, uspostave nadzor na domaćem tržištu, a pored toga nastoje i da povećaju svoj budžetski prihod.

Prema studiji OECD (1998), trgovinske barijere ozbiljno ometaju međunarodnu trgovinu i iskrivljuju raspodjelu resursa i ekonomski rast, te dovode do velikih izravnih i drugih troškova. Ukupni ekonomski troškovi barijera procijenjeni su na više od 475 milijardi dolara godišnje.

2.1.1. Carinske trgovinske barijere

Uvozne carine predstavljaju osnovne dažbine koje se naplaćuju na robu koja se uvozi u carinsko područje neke zemlje. Po svojim osnovnim karakteristikama carina se svrstava u grupu indirektnih poreza, tereti potrošnju, uračunava se u cijenu robe i prevaljuje na krajnjeg potrošača što je čini jednim oblikom poreza na promet (Uprava za indirektno – neizravno oporezivanje BiH, s.a.). Pored uvoznih carina, postoje i izvozne carine koje zemlja primjenjuje kada želi smanjiti izvoz neke robe koja je u deficitu na domaćem tržištu; one se, međutim, rijetko koriste.

Postoje mnoge klasifikacije carina prema različitim kriterijima. Prema načinu njihovog obračuna carine dijelimo na:

1. carine od vrijednosti (*ad valorem tariffs*);

Kod ove vrste carina vrijednost ukupne carine se određuje carinskom stopom, odnosno primjenom određenog procenta (%) na vrijednost robe koja se carini. Ovaj način obračunavanja carina u svijetu se koristi u carinskim tarifama. Carinske tarife se usvajaju jednom godišnje i predstavljaju sistematizovan spisak roba koje podliježu naplati carina, sa naznačenim carinskim stopama.

2. specifične carine (*specific tariffs*);

Specifične carine se izražavaju u određenoj novčanoj vrijednosti za odgovarajuću mjernu jedinicu (na primjer, 2KM po kilogramu određene robe). Danas se manje koriste u carinskim tarifama.

3. kombinovane carine (*compound tariffs*);

Kombinovane carine predstavljaju spoj specifičnih carina i carina od vrijednosti, pa se ova vrsta carina izražava i u procentima, ali i u određenoj vrijednosti po mjernoj jedinici. Ovakva vrsta carine često podrazumijeva korištenje komplikovanih formula (na primjer, za izračunavanje određene supstance u alkoholu). Prema tome, ove carine se često nazivaju tehničkim carinama. U kombinovane carine svrstavamo fazne i alternativne carine. Ukoliko se u obračunavanju carina koristi kombinacija specifičnih carina i carine u vrijednosti po unaprijed određenim fazama, onda se radi o faznim

carinama. Kod obračunavanja alternativne carine koriste se oba načina, ali korištenje jednog načina isključuje korištenje drugog (Bjelić, 2011).

Pored ove osnovne podjele, postoje i druge podjele odnosno vrste carina. Sezonske carine se koriste u određenim dijelovima godine, privremeno – na primjer, uvode se carine u određenoj sezoni na uvoz pojedinih vrsta voća, kako bi zemlja zaštitila domaće voće kojeg ima dovoljno za potrošnju. Zatim postoje autonomne i konvencionalne carine. Autonomne carine određuje svaka država samostalno, dok konvencionalne carine država određuje u dogovoru sa drugim državama sa kojima je vezana određenim međunarodnim ugovorom. Danas se često koriste i različite vrste preferencijalnih carina među državama koje su međusobno potpisale ugovore o preferencijalnoj trgovini. U ovom slučaju, na države koje imaju ovakvu vrstu ugovora ne odnose se opšte carinske stope koje su navedene u carinskoj tarifi. Suprotno preferencijalnim carinama postoje i retorzivne carine koje se uvode u slučaju zaoštavanja vanjskotrgovinskih odnosa sa određenom zemljom. Također, ukoliko se dogodi da se roba uveze po dampinškim cijenama, zemlja uvoznica ima pravo da uvede antidampinšku carinu na period od najduže pet godina, a ti se troškovi prevladavaju na izvoznika (Popović Petrović, 2012). Ekonomski efekti uvođenja carina variraju; carine utiču na robni promet, proizvodnju, potrošnju, blagostanje zemlje, te na trgovinske partnere. Uvođenje carina utiče kako na zemlje sa malom uvoznom potražnjom, tako i na zemlje sa velikom potražnjom, s tim da zemlje sa velikim uvozom mogu izazvati promjene cijena u svijetu (Kozak i Shengelia, 2014).

Carine predstavljaju najstariji i najznačajni instrument vanjskotrgovinske politike. Međutim, kroz historiju, upotreba carinskih barijera je znatno smanjena i regulisana zahvaljujući WTO i njenom prethodniku – Općem sporazumu o carinama i trgovini (GATT). Tokom Urugvajске runde, pored osnivanja WTO koje se smatra najznačajnijim rezultatom te runde, prosječne carine na industrijske proizvode snižene su sa 6,4% na 4,0%, što je predstavljalo smanjenje od skoro 40% (Popović Petrović, 2004). Rezultat Urugvajске runde bila je obveza zemalja da smanje carine i „vežu“ svoje carinske stope na određene razine. Pod okriljem WTO nastavljeni su pregovori u okviru Doha agende u cilju daljih smanjivanja i regulacije carinskih barijera. Iako se pristup tržištu nastoji poboljšati daljom trgovinskom liberalizacijom za brojne proizvode koji su do sada bili izuzeti, tradicionalne trgovinske politike, kao što su carine, više nemaju značajan uticaj u ograničavanju pristupa tržištu. Carine su općenito niske, budući da su postupno liberalizirane pod okriljem GATT/WTO, ali i paralelnim zaključivanjem regionalnih i bilateralnih preferencijalnih trgovinskih sporazuma (ITC, 2012).

2.1.2. Necarinske trgovinske barijere

Zbog kontinuiranog smanjenja i regulacije carinskih barijera, zemlje su počele pribjegavati korištenju necarinskih trgovinskih barijera. Mnogi su nastojali da ovakav oblik barijera definišu kao „sve vanjskotrgovinske mjere koje nisu carine“. Međutim, takvo definisanje ne

smatra se tačnim, te se necarinske barijere definišu kao sve mjere i postupci jedne ili više država koji narušavaju slobodnu međunarodnu trgovinu, bilo da je ograničavaju ili neprirodno stimulišu, koji štite domaću privredu od inostrane konkurencije, a čija primarna namjera nije povećanje budžetskih prihoda (Bjelić, 2011). Prema definiciji UNCTAD-a (2015), necarinske barijere se definiraju kao mjere politika, pored carinskih tarifa, koje potencijalno mogu imati ekonomski učinak na međunarodnu trgovinu, mijenjaći količine kojima se trguje, cijene ili oboje.

Necarinske mjere su često prvi i najbolji instrument za postizanje ciljeva javne politike, uključujući ispravljanje tržišnih nedostataka, nesavršene konkurencije, informacijske asimetrije, kao i za ostvarivanje neekonomskih ciljeva, poput zaštite javnog zdravlja. U svakom slučaju korištenje necarinskih barijera, bez obzira na motiv, uticati će na međunarodnu trgovinu. U nekim slučajevima korištenje necarinskih barijera će promicati trgovinu, ali u mnogim drugim slučajevima će je ograničavati (WTO, 2012). Sličnost necarinskih barijera sa carinama se ogleda u činjenici da i necarinske barijere dovode do povećanja nivoa cijena na domaćem tržištu, čije posljedice snose potrošači. Razlike se ogledaju u tome što se necarinske barijere u međunarodnoj trgovini javljaju u brojnim oblicima, nedovoljno su transparentne, vremenski su promjenjive, ne vrijede uvijek i za sve, a određuju se prema količini ili cijeni robe (Popović Petrović, 2012). Osim toga, necarinske barijere u principu nemaju fiskalni efekat koji imaju carine.

Veliki broj i netransparentnost necarinskih barijera otežavaju njihovu klasifikaciju. Prepoznajući sve veću važnost necarinskih barijera u međunarodnoj trgovini, UNCTAD aktivno radi na toj problematici još od 80-ih godina. Zbog nedostupnosti podataka UNCTAD je tek početkom 90-ih, započeo klasifikaciju necarinskih barijera. Osnovana je Grupa uglednih osoba za necarinske barijere (*Group of Eminent Persons on Non-Tariff Barriers – GNTB*) i Multiagencijski tim podrške (*Multi-Agency Support Team – MAST*) čija je glavna svrha bila razviti definiciju i klasifikaciju necarinskih barijera u cilju veće transparentnosti i boljeg razumijevanja. MAST klasifikacija necarinskih barijera je međunarodno dogovorena i priznata, a ona necarinske barijere dijeli na barijere povezane sa uvozom (tehničke i netehničke barijere) i barijere koje zemlje nameću vlastitom izvozu (UNCTAD, 2018).

Tabela 1. Klasifikacija necarinskih barijera prema UNCTAD-u

UVOZ	Tehničke mjere	A Sanitarne i fitosanitarne mjere B Tehničke trgovinske barijere C Inspekcija prije utovara i druge formalnosti
	Netehničke mjere	D Kontigentne trgovinske zaštitne mjere E Mjere kvalitativnih kontrola F Mjere kontrole cijena, uključujući poreze i naknade G Financijske mjere H Antikonkurencijske mjere I Investicijske mjere u vezi sa izvozom J Restrikcije distribucije K Restrikcije na postprodajne usluge L Subvencije (isključujući izvozne subvencije) M Restrikcije državne nabavke N Intelektualno vlasništvo O Pravila o porijeklu roba
	Izvoz	P Mjere vezane za izvoz

Izvor: Priredio i preveo autor na osnovu UNCTAD (2015). International Classification of Non-Tariff Measures: 2012 Version, New York/Geneva.

Kako bismo ih bolje shvatili, detaljnije ćemo ih objasniti kroz podjelu prema Bjeliću (2011), gdje su necarinske barijere grupisane prema sličnosti nastanka i stepenu regulisanja na međunarodnom nivou na:

- a) tradicionalne necarinske barijere,
- b) tehničke necarinske barijere,
- c) administrativne necarinske barijere.

a) Tradicionalne necarinske barijere

Tradicionalne necarinske barijere predstavljaju necarinske barijere u užem smislu. Ova vrsta necarinskih barijera je davno prepoznata zbog njenog dugog korištenja i regulisana je u okviru GATT. WTO i danas primjenjuje tu regulaciju tradicionalnih necarinskih barijera. Tradicionalne necarinske barijere obuhvataju sljedeće mjere (Bjelić, 2011):

- 1) kvote i kontigenti,
- 2) dobrovoljna ograničenja izvoza,
- 3) prelevmani i varijabilne naplate,
- 4) antidamping mjere,
- 5) subvencije,
- 6) kompenzatorne mjere,
- 7) javne nabavke,
- 8) mjere domaćeg sadržaja.

Kvote predstavljaju najstarije mjere kojima se djeluje na količinu robe koja se uvozi ili izvozi. Kontingenti predstavljaju odobrenu količinu robe koja se može uvesti ili izvesti i utvrđuju se nacionalnim propisima jednom godišnje. Dobrovoljna ograničenja izvoza se utvrđuju sporazumom između zemalja, gdje se ne dozvoljava izvoz veće količine robe iz jedne zemlje u drugu od količine utvrđene sporazumom. Prelevmani, varijabilne naplate i antidamping mjere na međunarodnu trgovinu djeluju restriktivno putem cijena. Prelevmani faktornu cijenu uvoznog proizvoda usklađuju sa ciljanom cijenom na uvoznom tržištu. Antidamping mjere podrazumijevaju sankcionisanje izvoza putem carine koja se isplaćuje oštećenoj strani, ukoliko se utvrdi da postoji razlika između izvozne i normalne cijene proizvoda. Subvencije predstavljaju finansijsku pomoć, najčešće firmama izvoznicama, koju im pružaju vlade zemalja. Ove mjere utiču na podizanje konkurentnosti. Međutim, stvaraju neloyalnu konkurenciju na međunarodnom tržištu. Kompenzatorne mjere odnose se na primjenu kompenzatornih carina kojima zemlja uvoznica pokušava neutralisati efekat subvencija na svoju privredu. Javne nabavke podrazumijevaju nabavke koje vrše državni organi. Prilikom odluka o nabavkama, države nastoje da favoriziraju domaće proizvođače koji mogu biti nedovoljno konkurentni na međunarodnom tržištu. Mjere obaveznog domaćeg sadržaja predstavljaju mjere zaštite domaćeg proizvodnje, a odnose se na određivanje procenta učešća domaćeg sadržaja u finalnom proizvodu (Popović Petrović, 2012). Iako GATT u principu ne dozvoljava primjenu tradicionalnih necarinskih mjera i iako je striktno propisana njihova upotreba kao u slučaju antidamping mjera ili su zabranjene kao kvote ili izvozne subvencije, ipak se u određenim slučajevima koriste i danas (Bjelić, 2012).

b) Tehničke necarinske barijere

Tehničke barijere obuhvataju različite vrste standarda, pravila i procedura koji se odnose na karakteristike proizvoda i proizvodnog procesa. Standardima i pravilima se određuju oblici, veličina, pakovanje, oznake, funkcije i druge karakteristike proizvoda prije nego izađu na tržište, dok se pod procedurama podrazumijeva proces provjere ispunjavanja tih pravila i procedura. Standardi se donose na nivou nauke, tehnologije i prakse i trebali bi biti odobreni na nacionalnom, regionalnom ili međunarodnom nivou. Tehničkim mjerama zemlje štite domaću proizvodnju (Bjelić, 2011).

Uloga tehničkih mjera trebalo bi da se ogleda u zaštiti životne sredine, zdravlja i sigurnosti ljudi, životinja i biljaka. Države su razvijale sopstvene standarde proizvodnje, što je uzrokovalo pojavu neuskadenosti standarda prilikom trgovanja između zemalja. Također, ekonomski, društveni i tehnološki napredak rezultirao je većim zahtjevima potrošača za sigurnošću hrane i okoliša, što je dovelo do proširenja uticaja tehničkih barijera (WTO, 2012). Tehničke barijere prisutne su u svakom sektoru proizvodnje, ali najviše se vežu za poljoprivredu. Isto tako, predstavljaju barijeru za izvoz na tržište kako razvijenih zemalja tako

i zemalja u razvoju, s tim da razvijene zemlje imaju više standarde, što ih čini preprekom za izvoz na tržišta tih zemalja.

Tehnički propisi i standardi u međunarodnoj trgovini se međusobno razlikuju na osnovu sadržaja, namjene i načina primjene. U skladu sa tim razlikama nastala je sljedeća podjela tehničkih barijera (Popović Petrović, 2012):

- 1) procedure ispitivanja usaglašenosti sa tehničkim propisima i standardima,
- 2) obavezno obilježavanje proizvoda,
- 3) posebni zahtjevi u pogledu pakovanja robe,
- 4) testiranje, inspekcija i karantin na granici,
- 5) ekološke barijere.

Procedure ispitivanja usaglašenosti se sprovode u cilju utvrđivanja usaglašenosti proizvoda sa tehničkim propisima i standardima koji su definisani za proizvode. Ispitivanja podrazumijevaju uzimanje uzoraka, testiranje i inspekciju, procjene, verifikaciju i uvjerenja o usaglašenosti, akreditaciju i slično. Kao što smo već spomenuli, zemlje koriste različite propise i standarde, što dovodi do stvaranja barijere koja poskupljuje i usporava odvijanje trgovine između zemalja. Neprihvatanje certifikata i laboratorijskih izvještaja, zahtjevi o testiranju, dupliranje procedura i slično, su samo neke od posljedica neusaglašenih propisa i standarda. Obavezno obilježavanje proizvoda podrazumijeva oznaku na proizvodu koja služi za informisanje kupaca, kao što su, na primjer, slike, znakovi, tekst simbol itd. Neke oznake su zakonski obavezujuće, ali neke države uvode posebne zahtjeve/propise, koji dodatno opterećuju proizvođače, kao i samu trgovinu. Propisi vezani za pakovanje proizvoda utiču na povećavanje troškova kako proizvodnje, tako i međunarodne trgovine. Testiranje, inspekcija i karantin na granici odnose se na pregled robe koji izvršavaju carinski organi i druge povezane agencije u cilju ispitivanja usaglašenosti robe sa tehničkim propisima i standardima. U ovaj domen tehničkih barijera spadaju sanitarne, veterinarske kontrole itd. Ekološke barijere se uglavnom vežu za razvijene zemlje koje teže zaštititi domaće tržište od uvoza roba koje su proizvedene bez poštivanja ekoloških standarda i čija bi upotreba dodatno naštetila ekološkom okruženju.

Budući da su tehničke barijere u međunarodnoj trgovini samo djelomično regulisane od strane WTO, danas ih države sve više koriste najčešće sa ciljem smanjenja uvoza (Bjelić, 2012). Prema studiji UNCTAD-a (2018), sanitarne i fitosanitarne mjere pokrivaju gotovo 100% poljoprivrede razvijenih zemalja. Također, razvijene zemlje koriste tri puta više tehničkih mjera u odnosu na zemlje u razvoju. Samo 2 - 3 od 10 proizvoda suočavaju se sa tehničkim mjerama ukoliko se izvoze na tržište zemalja u razvoju i najmanje razvijenih zemalja, dok se 6 od 10 proizvoda suočava sa najmanje jednom tehničkom mjerom ukoliko se izvoze na tržište razvijene zemlje. Druga studija UNCTAD-a (2022) ukazuje da je gotovo 70% svjetske trgovine pogođeno tehničkim mjerama, a približno 20% sanitarnim i fitosanitarnim mjerama.

Također, uočeno je i širenje korištenja mjera poput inspekcijskih zahtjeva, zahtjeva za certificiranjem, karantina i drugih graničnih formalnosti koje spadaju u grupu administrativnih barijera.

c) Administrativne necarinske barijere

Administrativne barijere, kao i ostale necarinske barijere, povećavaju troškove i vrijeme trgovanja, te tako otežavaju odvijanje međunarodne trgovine. Upotreba administrativnih barijera primjećena je 70-ih godina XX vijeka, ali njihova prisutnost je tada bila znatno manja nego danas. Danas se bilježi veliki broj administrativnih barijera, te, s obzirom da nisu regulisane na međunarodnom nivou, predstavljaju ozbiljnu smetnju odvijanju međunarodne trgovine. Prema stavu UNCTAD-a (2009), administrativne barijere predstavljaju značajnu smetnju za odvijanje trgovine, gdje se posebno izdvajaju prekomjerna papirologija i trgovinske procedure, netransparentna pravila i propisi, višestruke kontrole na granici, kao i nedovoljna saobraćajna povezanost. Pored navedenih, postoje i mnoge druge administrativne barijere.

U administrativne barijere se svrstavaju sve prepreke u međunarodnoj trgovini koje su rezultat razlika u primjeni administrativnih propisa i procedura između zemalja (Popović Petrović, 2012). Prema načinu nastanka, administrativne barijere možemo podijeliti na zakonske administrativne barijere koje su rezultat postojanja različitih zakonskih i administrativnih propisa zemalja, te proceduralne administrativne barijere koje nastaju prilikom obavljanja procedura vezanih za robu i usluge u međunarodnoj trgovini. Zakonske administrativne barijere su određene zakonima što ih čini transparentnijim od proceduralnih administrativnih barijera. Kod proceduralnih administrativnih barijera se razlikuju negranične proceduralne barijere (*non-border barriers*), koje podrazumijevaju sve preglede i procedure u svrhu odobrenja u samoj zemlji, te granične proceduralne barijere (*border barriers*) koje se odnose na preglede i procedure na granicama zemalja. Granične proceduralne barijere nastaju usljed nedovoljno efikasnog i efektivnog rada carinske službe i drugih službi i agencija koje su vezane za obavljanje carinskih postupaka i poznate su pod terminom „Crvena traka“ (*Red tape*).

Proceduralne administrativne barijere mogu se pojaviti u različitim oblicima (Popović Petrović, 2012):

- 1) primjena pravila o porijeklu robe,
- 2) uvozne dozvole,
- 3) obavljanje inspekcije robe prije njene isporuke,
- 4) carinsko vrednovanje robe,
- 5) primjena sanitarnih i fitosanitarnih mjera,
- 6) specijalne carinske formalnosti.

Primjena pravila o porijeklu robe odnosi se na provjeru sadržaja i ispravnosti robe. Izdavanje certifikata o porijeklu robe neophodno je kada je u pitanju preferencijalno porijeklo. Nerijetko se javljaju različite komplikacije usljed nedostatka preciznog definisanja pravila o porijeklu, kao i nedostatka transparentnosti, jasnoće, predvidljivosti itd.

Uvozne dozvole predstavljaju legitimnu trgovinsku barijeru. S druge strane, relativno je dug period dobijanja dozvola; procedura izdavanja uvoznih dozvola traje 30-60 dana, a također, i prolongiranje njihovog izdavanja stvara barijeru u trgovini (Župljanin, 2019).

Obavljanje inspekcije prije isporuke robe podrazumijeva zapošljavanje različitih pojedinaca ili agencija čija je svrha provjeravanje količine, kvaliteta i drugih karakteristika robe prije isporuke. Prilikom obavljanja ovog procesa mogu se javiti različiti interesi, favoriziranje domaćih proizvoda i slično, što dovodi do stvaranja barijere u trgovini.

Carinsko vrednovanje je carinski postupak koji se primenjuje u cilju utvrđivanja vrijednosti uvezene robe primjenom carinskih propisa koji su doneseni na osnovu odredbi člana VII GATT-a (UINO, s.a.). Procedura je komplikovana i dugo traje, na vrijednost mogu da utiču različiti parametri, kao što su pakovanje, utovar, transportni troškovi i slično. Također, može da dođe do namjernog snižavanja vrijednosti, različitih manipulacija ili korupcije. Za izbjegavanje barijera prilikom procedure carinskog vrednovanja, potrebna je izgradnja trgovinskog kapaciteta, kao i modernizacija rada carinskih službi.

Sanitarne mjere podrazumijevaju mjere kojima se utvrđuje sanitarna ispravnost prehrambenih proizvoda prilikom uvoza na teritoriju neke zemlje, dok se fitosanitarne mjere odnose na utvrđivanje ispravnosti žita i sjemenskih roba. Sanitarne i fitosanitarne mjere predstavljaju standarde zemalja i prema tome spadaju u tehničke mjere, međutim, zbog ograničenja koja se javljaju prilikom proceduralnih aktivnosti na granicama - usporavanje i onemogućavanje uvoza od strane carinskih službi - uvrštavaju se u administrativne barijere trgovini.

Specijalne carinske formalnosti su posebni zahtjevi carinskih službi prilikom pregleda, koje donose neke zemlje, a koje nisu u skladu sa preporukama međunarodnih organizacija, te služe za smanjenje inostrane konkurencije na domaćem tržištu. Posebni zahtjevi dodatno koče i komplikuju već komplikovane carinske postupke.

Administrativne barijere se najčešće odnose na birokratske prepreke uvoza (*red-tape barriers*). One podrazumijevaju visoke transakcijske troškove koji se javljaju prilikom carinjenja.

Uvozne transakcije podrazumijevaju četiri postupka, s tim da se prva dva najuže vežu za birokratske prepreke (Hornok i Koren, 2010):

- priprema dokumenata,

- carinjenje i inspekcija,
- boravak u terminalima i lukama,
- rukovanje unutar države i transport.

Administrativne mjere se smatraju trgovinskim troškovima po pošiljci, jer se dokumentacija, inspekcije i procedure carinjenja obavljaju posebno po svakoj pošiljci.

Troškovi administrativnih barijera nisu zanemarivi, čak mogu potpuno onemogućiti prodaju određenih roba na nekim tržištima. Troškovi se mogu smanjiti smanjenjem broja isporuka, što podrazumijeva povećanje veličine otpreme tj. količine robe koja se šalje, promjenu transportne tehnologije i slično (Hornok i Koren, 2012). Razvijene zemlje pokazuju učinkovitost kada su u pitanju procedure izvoza/uvoza, gdje carinjenje traje samo nekoliko dana, dok zemlje u razvoju obično imaju manje učinkovite procedure koje mogu trajati i duže od mjesec dana (Bjelić, 2013).

2.2. Procesi otklanjanja trgovinskih barijera

2.2.1. Trgovinska liberalizacija

Regulisanje i otklanjanje trgovinskih barijera nazivamo procesom trgovinske liberalizacije. Trgovinska liberalizacija može se odvijati na unilateralnom, bilateralnom, regionalnom i multilateralnom nivou.

Prema Bhagwatiu (2006), postoje četiri alternativna načina pristupa liberalizaciji trgovine:

- Unilateralni pristup
 - Agresivni unilaterizam
 - Konvencionalni unilaterizam
- Recipročno pregovaranje
 - Preferencijalna trgovinska liberalizacija
 - Nediskriminatorna trgovinska liberalizacija (na nivou najpovlaštenije nacije)

Agresivni unilaterizam podrazumijeva sprovođenje (često iznudu) jednostranih trgovinskih povlastica pod različitim prijetnjama sankcijama i protumjerama drugim zemljama. Ovakav oblik unilaterizma često su koristile najrazvijenije zemlje, međutim, njegova upotreba je okončana od strane Svjetske trgovinske organizacije. S druge strane, konvencionalni unilaterizam podrazumijeva smanjenje vlastitih trgovinskih ograničenja koje se može postići na tri načina:

- „Idi sam.“ tj. smanjiti svoja trgovinska ograničenja, iako to drugi odbijaju uraditi;

- „Ako drugi idu istovremeno sa tobom, tim bolje.“ tj.uzajamno smanjiti trgovinska ograničenja;
- „Moraš li ići sam, drugi bi te mogli slijediti kasnije.“ tj. sekvencijalni reciprocitet.

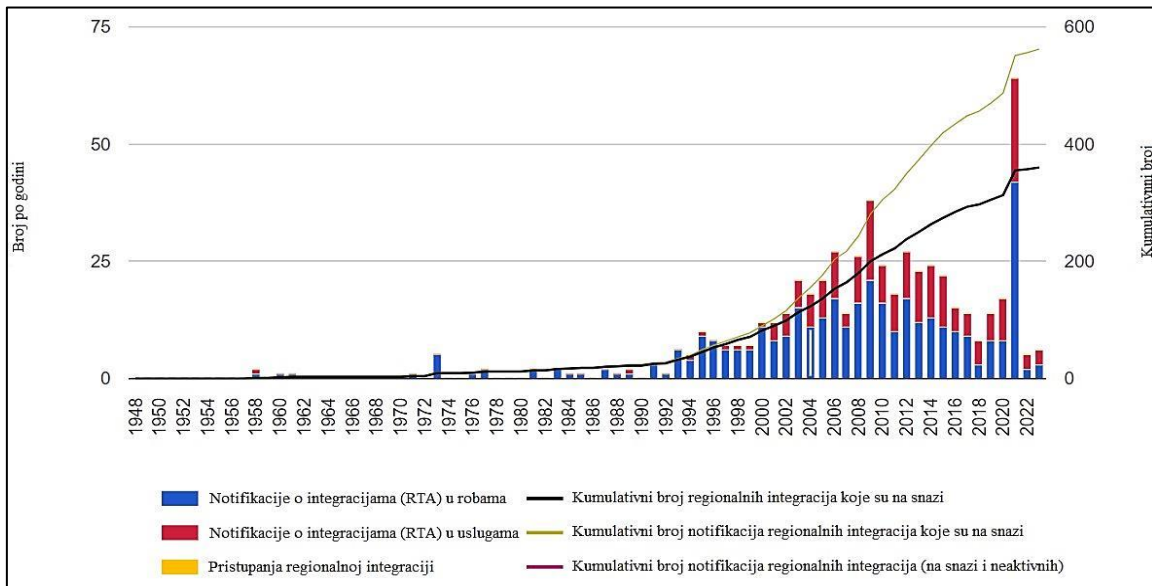
Preferencijalna trgovinska liberalizacija podrazumijeva uzajamne sporazume između dvije ili više zemalja kojima se međusobno smanjuju ili ukidaju carine. Također, preferencijalni trgovinski sporazumi podrazumijevaju i jednostrane/nerecipročne trgovinske olakšice koje zemlja (obično razvijena) pruža drugoj zemlji (obično zemlji u razvoju). Ova vrsta sporazuma namijenjena je za pomoć zemljama u razvoju, podsticanje izvoza i ekonomskog razvoja, unapređenje poštivanja međunarodnih standarda itd. (WTO, 2023a).

Trgovinske barijere smanjuju se i ukidaju i na regionalnom nivou, formiranjem regionalnih integracija. Osnovni cilj svake regionalne integracije je povećanje trgovine, dok ostali netrgovinski aspekti obično dolaze kasnije. Posljednjih godina, priroda mnogih regionalnih integracija je promijenjena. One se više ne odnose samo na smanjenje carina i drugih ograničenja, već su „produbljene“ i obuhvataju i oblasti politika i ulaganja preko granice. Prema tome sve integracije se klasifikuju po stepenu integrisanja. Navodimo te različite oblike od najnižeg ka najvišem, gdje svaki naredni uključuje karakteristike prethodnog (Rapačić, 2020):

- Zona slobodne trgovine – podrazumijeva ukidanje carinskih i necarinskih barijera, a države članice zadržavaju pravo na vođenje sopstvene vanjskotrgovinske politike;
- Carinska unija – dodatno uključuje i zajedničku vanjskotrgovinsku politiku;
- Zajedničko tržište – pored prethodnog uključuje slobodno kretanje faktora proizvodnje tj. slobodno kretanje roba, usluga, rada i kapitala;
- Ekonomska unija – podrazumijeva najviši stepen integrisanja koji uključuje i monetarnu uniju i jedinstvenu valutu. Osnivaju se nadnacionalne institucije kojima se prepušta odlučivanje o vanjskotrgovinskoj i monetarnoj politici članica.

Od kraja XIX stoljeća zemlje su počele osnivati veliki broj regionalnih integracija (Slika 1.). Prema podacima Svjetske trgovinske organizacije (WTO, 2023b) danas je na snazi 360 regionalnih trgovinskih sporazuma u svijetu. Neki od primjera postojećih regionalnih integracija su; Sjevernoamerički sporazum o slobodnoj trgovini (*North American Free Trade Agreement* – NAFTA), Evropska unija (*European Union* – EU), Azijsko-pacifička ekonomska saradnja (*Asia-Pacific Economic Cooperation* – APEC), itd.

Slika 1. Evolucija regionalnih trgovinskih sporazuma, 1948-2023



Izvor: Preuzeo i preveo autor prema WTO (2023), *Regional Trade Agreements Database*. Dostupno na: <http://rtais.wto.org/UI/charts.aspx#>

Multilateralna liberizacija trgovine započeta je u periodu nakon Drugog svjetskog rata. Smatralo se da se narušena svjetska trgovina može povećati trgovinskom liberalizacijom, odnosno otklanjanjem protekcionističkih mjera koje su u to vrijeme prvenstveno bile predstavljene visokim carinama. Proces smanjivanja carina i nije bio tako jednostavan, podrazumijevao je nekoliko rundi pregovora koje su se odvijale skoro pet decenija.

Tabela 2. Multilateralni trgovinski pregovori 1947-1995. godine

Godina	Broj učesnika	Oblast
1947. Ženeva	23	carine
1949. Anesi	13	carine
1951. Toriki	38	carine
1956. Ženeva	26	carine
1960. Ženeva		
1961. Dillon runda	26	carine
1963. Ženeva		
1967. Kenedi runda	62	carine i antidamping
1973. Ženeva		
1979. Tokijska runda	102	carine, necarinske mjere i sistemski sporazum
1986. Ženeva	123	carine, necarinske mjere, pravila, usluge, prava intelektualne svojine, rješavanje sporova, tekstil, poljoprivreda, osnivanje WTO
1993. Urugvajaska runda		poljoprivreda, usluge, pristup tržištu za nepoljoprivredne proizvode, olakšavanje trgovine,

2001. Doha runda	157	elektronska trgovina, tehnička saradnja, rješavanje sporova, poseban tretman za zemlje u razvoju itd.
------------------	-----	---

Izvor: Preuzeto iz Popović Petrović, I. (2004). Svjetska trgovinska organizacija: osnivanje, funkcije, ciljevi, Izvorni naučni rad, Beograd. i WTO, (2023c). Doha Round: what are they negotiating?. Dostupno na: https://www.wto.org/english/tratop_e/dda_e/update_e.htm

Posljednjim rundama pregovora obuhvaćene su i neke od neocarinskih barijera. Upotreba neocarinskih barijera i povećanje njihove upotrebe zbog smanjivanja carina primijećeno je i u periodu pregovora. Iako se završnim dokumentom Urugvajске runde zabranjuje trgovinski protekcionizam vršen na osnovu neocarinskih barijera i zahtijeva se zaštitna politika usmjerena na carine, neki analitičari su predvidjeli da će zemlje i dalje pribjegavati njihovoj upotrebi (Popović Petrović, 2004).

Necarinske trgovinske barijere i danas ometaju odvijanje međunarodne trgovine, prisutne su u velikom broju i neprestano se pojavljuju nove. Danas ih možemo razlikovati po stepenu regulacije. Međunarodno regulisane barijere u okviru GATT/WTO su tradicionalne i dio tehničkih barijera, dok administrativne i drugi dio tehničkih barijera još uvijek nisu regulisane na međunarodnom multilateralnom nivou.

2.2.2. Olakšavanje trgovinskih tokova

Procesi regulisanja i ukidanja neocarinskih barijera, prevashodno tehničkih i administrativnih, danas se nazivaju olakšavanjem trgovine (*Trade Facilitation* - TF). Olakšavanje trgovine nerijetko se veže i za regulaciju i rješavanje problema transporta. Olakšavanje trgovine predstavlja važno pitanje za sistem funkcionisanja međunarodne trgovine i podrazumijeva pojednostavljenje, modernizaciju i harmonizaciju procesa prekogranične trgovine i transportnih postupaka (ITC, s.a.). Iako univerzalna definicija olakšavanja trgovine ne postoji, prema UNCTAD-u (2011), pojam olakšavanja trgovine uključuje politička, ekonomska, poslovna, administrativna i finansijska pitanja sa potencijalnim koristima kako za poslovanje, tako i za vlade. Potencijalne koristi olakšavanja trgovine za javne subjekte vežu se za poboljšanje naplate poreza na promet, efikasnije korištenje resursa i veću usklađenost poslovanja između svih učesnika. Učinkovitost i transparentnost pružanja javnih usluga omogućit će administraciji održavanje visoke razine sigurnosti i učinkovitosti kontrole vlade, kao i smanjenje korupcije. U konačnici za zemlju u cjelini očekuje se smanjenje nepotrebnih kašnjenja i troškova, što će rezultirati u većem ekonomskom rastu, privlačenju stranih direktnih investicija i otvaranju novih radnih mjesta (United Nations, 2012).

Mjere olakšavanja trgovine podrazumijevaju značajne reforme koje bi omogućile predvidljivost, jednostavnost, transparentnost i jedinstvenost carinskih, kao i drugih graničnih procesa, za koje se očekuje smanjenje troškova za gotovo 14,5% za zemlje sa niskim dohotkom, a 10% za zemlje sa visokim dohotkom (WB, 2014). Sa druge strane, očekuju se

veliki troškovi u procesu reformi. Prema WTO (2015), mjere koje se odnose na transparentnost, te odobrenje i puštanje robe općenito imaju manje troškove u odnosu na troškove reformi kooperacije i formalnosti graničnih agencija koji mogu uključivati ulaganja u informacione tehnologije, infrastrukture i opremu, kao i unapređenje saobraćajne infrastrukture.

Iako informacijska i komunikacijska infrastruktura nisu preduvjet za sve mjere koje zagovara TF, važne su u cilju poboljšanja provedbe propisa, sprječavanja korupcije i krijumčarenja, jačanja produktivnosti poslovanja, te poboljšanja naplate prihoda.

Kada su u pitanju tehničke barijere trgovini, u okviru WTO donesen je Sporazum o tehničkim barijerama trgovini (*Technical Barriers to Trade Agreement – TBT*) koji je stupio na snagu 1995. godine. Cilj Sporazuma je da spriječi diskriminaciju i stvaranje nepotrebnih prepreka trgovini koje mogu uzrokovati tehnički propisi, standardi i postupci ocjenjivanja usklađenosti. Sporazumom se ne narušava pravo vlada da koriste legitimne mjere, već da se one donose na osnovu nekih temeljnih načela s ciljem smanjenja negativnog uticaja na međunarodnu trgovinu.

Ključni principi TBT sporazuma su (EC, 2013):

- transparentnost (stvaranje predvidljivog trgovinskog okruženja);
- nediskriminacija i nacionalni tretman (isti tretman uvoza za sve članice);
- proporcionalnost (mjere ne bi trebale biti više restriktivne nego što je to potrebno za postizanje legitimnih ciljeva);
- upotreba međunarodnih standarda (kad god je moguće, kao osnovu zemlje trebaju da koriste međunarodne standarde tehničkih propisa);
- ekvivalencija (članice treba da razmotre prihvatanje efikasnih tehničkih propisa drugih članica kao ekvivalentnih sopstvenim).

Kao značajan izazov za zemlje u razvoju, WTO prepoznaje i izdvaja oblast ocjenjivanja usklađenosti koji podrazumijeva određene kapacitete u oblasti ocjenjivanja, mjerenja certifikacije i akreditacije, a koji se razlikuju od zemlje do zemlje. To predstavlja problem priznavanja takve vrste testova ili certifikata u pojedinim zemljama. Navodi se da se zemlje u razvoju, koje nemaju laboratorije ili druge uslove poput infrastrukture, ljudskih kapaciteta i slično, suočavaju sa poteškoćama dokazivanja usklađenosti sa zahtjevima na izvoznim tržištima, a mogu se suočiti i sa veoma restriktivnom trgovinskom politikom (WTO, 2013). Ocjenjivanje usklađenosti zahtijeva izgradnju odgovarajuće infrastrukture i od velike je važnosti za samu implementaciju TBT sporazuma. Međunarodno priznavanje ispravnosti, sigurnosti i kvaliteta proizvoda/usluga olakšalo je međunarodnu razmjenu, ali je prouzrokovalo i dodatni broj necarinskih barijera u trgovini.

TBT sporazum, zajedno sa Sporazumom o primjeni sanitarnih i fitosanitarnih mjera (*Agreement on the Application of Sanitary and Phytosanitary Measures – SPS*) nastoji utvrditi kako da podmiri potrebe za primjenom standarda uz izbjegavanje prikrivenog protekcionizma. Svrha SPS Sporazuma odnosi se na mjere koje su vezane za ublažavanje specifičnih rizika za zaštitu zdravlja ljudi (uglavnom sigurnosti hrane), životinja i biljaka. U okviru SPS, pokrenut je Fond za razvoj standarda i trgovine (*Standards and Trade Development Facility – STDF*) koji zajedno sa drugim međunarodnim organizacijama (WTO, WB, ITC itd.) nastoji izgraditi kapacitete za olakšavanje trgovine zemalja u razvoju u domenu SPS mjera. Rad Fonda se fokusira na implementaciju elektronskog SPS certificiranja (*SPS e-cert*) u cilju poboljšanja usklađenosti sa propisima i politikama, smanjenja vremena i troškova transakcija trgovine, smanjenja grešaka i prevara, podržavanja upravljanja rizicima i povećanja povjerenja među trgovinskim partnerima (WTO, 2016). Modernizacija sanitarnih, fitosanitarnih i veterinarskih pregleda u zemljama u razvoju nailazi na velike prepreke koje su povezane sa onemogućenim pristupom potrebnoj tehnologiji iz financijskih, tehničkih, administrativnih i političkih razloga, gdje se troškovi razvoja nacionalnog sistema za automatizaciju elektronskog certificiranja procjenjuju i do 10 miliona američkih dolara (WTO, 2020b).

Administrativne trgovinske barijere danas predstavljaju značajne smetnje trgovini i još uvijek nisu regulisane na međunarodnom nivou. Uklanjanje administrativnih barijera, skraćivanje i pojednostavljenje carinskih postupaka se nastoji omogućiti različitim strategijama i instrumentima. U pojednostavljenju procedura ovog tipa također učestvuju različite međunarodne organizacije i mnogi eksperti. Sve strategije se uglavnom odnose na automatizaciju i modernizaciju carinskih postupaka, koje uključuju upotrebu informacionih tehnologija, interneta i različitih programa u cilju olakšavanja i pojednostavljivanja carinskih postupaka. Tradicionalni papirološki sistemi u vremenu rastuće međunarodne trgovine predstavljaju komplikovano, presporo i skupo dokumentovanje trgovinskih transakcija. Procjenjuje se da tradicionalni papirološki sistemi stvaraju trošak između 5-10% vrijednosti ukupne svjetske trgovine, dok su se troškovi obrade dokumenata za zemlje koje su ustanovile elektronsku razmjenu dokumenata smanjili i do 20% (UNCTAD, 2006).

Upotreba elektronske razmjene dokumenata omogućuje mnoge pogodnosti koje će olakšati carinske procedure, kao što je obavljanje carinskog postupka prije dolaska. Obavljanje carinskog postupka prije dolaska omogućeno je slanjem potrebnih informacija carini unaprijed i na taj način se skraćuju/uklanjaju posljedice kašnjenja u carinskim ispostavama, a za određene kategorije robe dopušteno je i trenutno puštanje u slobodan promet prema pojednostavljenim zahtjevima (UNCTAD, 2011a). Također, danas je moguće puštanje robe od strane carine prije plaćanja carina i poreza, uz jamstvo ili garanciju prevoznika, ukoliko dođe do čekanja odluke o klasifikaciji, nedostatka dokumenata, platnih transakcija i slično (UNCTAD, 2011b). Pored navedenih strategija postoje i druge kao Zajedničke carinske službe u kojima bi sve službe koje trebaju da pregledaju robu radile to u isto vrijeme. Također,

može podrazumijevati istovremeni pregled robe carinskih službi susjednih zemalja, zatim pojednostavljenje carinskih procedura u vidu dostave informacija elektronskim putem o potencijalnim rizicima za bezbjednost i sigurnost itd. (Popović Petrović, 2012). Virtualno povezivanje ekonomija ide dalje – još jedna olakšica trgovine je stvaranje jedinstvenog šaltera (*Single Window*) koji omogućava da izvoznici i carina, ali i sve agencije koje učestvuju u trgovini i transportu podnose standardne informacije i dokumente sa jednom ulaznom tačkom. Stvaranje jedinstvenog šaltera bi omogućilo pojednostavljenje i ubrzanje carinskih postupaka, jer bi svi potrebni dokumenti i informacije bili na jednom mjestu. Međutim, proces je dug i zahtijeva pristanak i koordinaciju svih strana koje učestvuju u trgovinskim procesima. Prema podacima Svjetske banke (WB, 2012), zainteresovanost raste, a 49 ekonomija širom svijeta su već implementirale sistem jedinstvenog šaltera različitih složenosti i neke od njih ostvarile su značajne uštede.

Svjetska trgovinska organizacija je razvila koncept Povlaštenog privrednog subjekta (*Authorised Economic Operator – AEO*) koji je zasnovan na partnerstvu između carina i preduzeća. Zahtjev za status može podnijeti svaki privredni subjekat koji ispuni zahtijevane mjere i koji je pouzdan u kontekstu svojih postupaka vezanih za carinu. AEO program uključuje smanjenje zahtjeva sigurnosti i garancije, ubrzano oslobađanje i prethodno odobrenje, pojednostavljenje procedure, prioritetni tretman u vanrednim situacijama i slično, te predstavlja sastavni dio zakonodavstva EU. Postoje dva različita odobrenja, koja mogu biti i kombinovana (European Commission, 2023):

- **AEOC** uključuje lakši pristup carinskim pojednostavljenjima, manje fizičkih kontrola, kao i kontrola dokumentacije vezane za carinske propise, prioritetni tretman u slučaju selektivnog odabira za carinsku kontrolu (u vezi sa carinskim propisima), mogućnost odabira određenog mjesta carinske kontrole i slično;
- **AEOs** podrazumijeva carinska pojednostavljenja koja se odnose na sigurnost i zaštitu.

UNCTAD je razvio softverski program za obradu carinskih podataka (*The Automated System for Custom Data – ASYCUDA*) da podrži napore zemalja u razvoju da modernizuju i automatizuju svoje procese carinjenja u skladu sa inicijativama olakšavanja trgovine i osnivanja jedinstvenog šaltera. Program se oslanja na pojednostavljenje, reformu i automatizaciju cjelokupnog nacionalnog carinskog poslovanja zemlje koja ga koristi i predstavlja pomoć u izgradnji tehničkog kapaciteta zemlje. Evolucija informacione tehnologije dovela je do centralizovanog računarstva, kao i fleksibilnosti za nadogradnju i interoperabilnost koja je dovela do nadogradnje programa ASYCUDA++, a najnovija verzija programa ASYCUDAworld sadrži poboljšanu sigurnost, prijenos podataka bezpapirnim sistemom čiji dokumenti preslikavaju stvarne oblike. ASYCUDA sistem tj. njegove različite verzije, koriste se ili implementiraju u 101 zemlji svijeta, uključujući 38 zemalja u razvoju, 21 zemlju u razvoju bez izlaza na more i 41 ostrvsku zemlju u razvoju (UNCTAD, 2022b).

Regulisanje administrativnih barijera je jedno od glavnih pitanja o kojima se pregovaralo u novom krugu trgovinskih pregovora WTO, pod nazivom Doha runda. Rezultat inicijative olakšavanja trgovine, pokrenute u okviru WTO, ogleda se u sklapanju Sporazuma o olakšavanju trgovine (*Trade Facilitation Agreement – TFA*) koji je stupio na snagu 2017. godine, a u kome se utvrđuju mjere za učinkovitu saradnju između carina i drugih odgovarajućih tijela po pitanju olakšavanja trgovine i poštivanja carinskih propisa, te odredbe za tehničku pomoć i izgradnju kapaciteta u ovom području. Najmanje razvijene zemlje i zemlje u razvoju suočavaju se sa problemima izgradnje kapaciteta i provedbe Sporazuma. Odjeljak II Sporazuma, sadrži specijalne odredbe kojima se navedenim zemljama omogućava odlaganje i pomoć za implementaciju odredbi sve dok ne steknu kapacitet za implementaciju. Nadalje, u procesu implementacije Sporazuma o olakšavanju trgovine i izgradnje kapaciteta u domenu carinskih procedura sudjeluju Svjetska carinska organizacija (*World Customs Organisation – WCO*), kao i Revidirana Kyoto konvencija (*Revised Kyoto Convention – RKC*). Saradnja graničnih agencija, određena članom 8 Sporazuma, nalaže da svaka članica osigura koordinaciju rada svih agencija i službi vezanih za granične kontrole, s tim da svaka od njih, u mjeri koliko je moguće, saraduje sa drugim članicama sa kojima dijeli zajedničku granicu čija će saradnja biti uređena u skladu sa bilateralnim, regionalnim ili multilateralnim ugovorima po pitanju usklađivanja radnih dana i sati, procedura i formalnosti, razvoja i dijeljenja zajedničkih objekata i kontrole, te uspostavljanja granične kontrole na jednom mjestu (WTO, 2014). Ključni principi saradnje graničnih agencija po pitanju protoka robe prema WCO TFA podrazumijevaju sljedeće (WCO, s.a.):

- Pojednostavljenje provjere i odobrenja: jasne procedure, višestruka kontrola agencija izvršena u isto vrijeme, koja se može obaviti i u unutrašnjosti umjesto na granicama zemlje, ukoliko je moguće,
- Upravljanje zagušenjima: organizacija fizičke infrastrukture, ulaganje napora u identifikaciju potencijalnih „uskih grla“,
- Dostupnost radne snage: sprovođenje neophodne kontrole, poduzimanje obuke koja će omogućiti provjere u ime drugih agencija, koordinirano radno vrijeme, tajming promjene smjene.
- Infrastrukturna dostupnost: opremljenost neophodnom opremom, dijeljenje opreme, bolja iskoristivost poslovnih prostora, parkinga, inspekcije i inspekcijske opreme.

Organizacija za ekonomsku saradnju i razvoj (OECD, 2018) naglašava da olakšavanje trgovine po principima TFA ne samo da pojednostavljuje trgovinske tokove, promovira ekonomsku efikasnost, već uklanja inicijative i mogućnosti korupcije na granici, podržavajući tako dobro upravljanje i integritet. Na sjednici UNCTAD-a, istaknuto je nekoliko tačaka u domenu olakšavanja trgovine i transporta. Najnižu stopu implementacije TFA imaju mjere jedinstvenog šaltera, ovlaštenog operatera, te obavezujuća tarifna informacija. Također, naglašava se učinkovitost ASYCUDA programa koji pomaže zemljama u poboljšanju trgovine

kroz niz procesa, kao što su obrada prije dolaska, upravljanje rizikom, elektronska plaćanja, ispunjavanje obaveza slobode tranzita kroz jedinstveni šalter itd. Problemi transporta najviše pogađaju zemlje u razvoju bez izlaza na more, gdje su zabilježeni transportni troškovi od 19% vrijednosti uvoza u poređenju sa svjetskim prosjekom od 15% (UNCTAD, 2019).

Procesi olakšavanja trgovine odvijaju se na regionalnom nivou najčešće u okvirima regionalnih ekonomskih organizacija i predstavljaju ključni element u međunarodnoj trgovini. Prema Svjetskoj banci (WB, 2018), regionalni trgovinski sporazumi će oblikovati trgovinske i ekonomske odnose u predstojećim godinama, te se, između ostalih, kao jedan od vodećih primjera regionalne integracije izdvaja Evropska unija – integracija najvišeg nivoa integrisanja članica (ekonomska unija). Evropska unija vodi trgovinsku politiku koja je usmjerena na liberalizaciju tržišta tj. otvaranje tržišta prema svijetu, a posebno prema zemljama u razvoju. Ulaže značajna sredstva i pomoć zemljama u razvoju na njihovom putu ka izgradnji kapaciteta, politika i ostvarivanju ekonomskog rasta.

Pet godina nakon stupanja na snagu TFA, procjenjuje se da implementacija Sporazuma daje statistički značajne dokaze o smanjenju trgovinskih troškova u prosjeku za 1-4%, gdje je smanjenje trgovinskih troškova između zemalja koje trguju u regionalnim trgovinskim sporazumima, u prosjeku između 2-10% što naglašava komplementarnost između regionalnih i globalnih inicijativa za olakšavanje trgovine (UN, 2022).

Tokom godina, uočen je porast broja, kao i porast produbljivanja i složenosti regionalnih trgovinskih integracija. Od međusobnog uklanjanja carina i tradicionalnih necarinskih barijera kako su počele, mnoge od tih integracija evoluirale su u pogledu uklanjanja tehničkih i administrativnih necarinskih barijera.

Jedna od takvih integracija je i regionalna integracija zemalja Jugoistočne Evrope nastala zaključivanjem novog Centralnoevropskog sporazuma o slobodnoj trgovini (CEFTA 2006).

3. NOVI CENTRALNOEVROPSKI SPORAZUM O SLOBODNOJ TRGOVINI (CEFTA 2006)

3.1. Osnivanje, svrha i ciljevi CEFTA 2006

Ekonomske i političke promjene krajem 80-ih i početkom 90-ih godina rezultirale su povećanjem broja evropskih zemalja koje žele pristupiti ekonomskom i političkom sistemu razvijenih zemalja Zapada. Nove tranzicijske zemlje nisu bile spremne za pristupanje sistemu razvijenih zemalja tj. današnjoj Evropskoj uniji; bile su na znatno nižem stepenu ekonomskog razvoja, te su morale kroz proces reformi rekonstruisati svoje privrede i unaprijediti ekonomsko-političke odnose. U takvim okolnostima javlja se ideja o osnivanju integracije

zemalja Centralne i Istočne Evrope, koja je 1992. godine rezultirala zaključivanjem Centralnoevropskog sporazuma o slobodnoj trgovini (CEFTA). Članice, ujedno i osnivači CEFTA su bile tadašnja Čehoslovačka, Mađarska i Poljska.

Osnovni ciljevi integracije bili su: jačanje međusobnih odnosa zemalja članica, brži ulazak u zapadnoevropske integracije, konsolidacija demokratije, te uvođenje tržišne privrede (Lopandić i Kronja, 2010). Iako u početku nije bilo predviđeno širenje integracije, druge tranzicijske zemlje Centralne i Istočne Evrope iskazivale su interes i namjeru priključenja. U svrhu daljeg širenja CEFTA, tadašnje članice su definisale kriterij za pristupanje koji je zahtijevao članstvo u WTO, zaključen sporazum o pridruživanju sa EU, te zaključene bilateralne sporazume o slobodnoj trgovini sa svakom članicom CEFTA. Narednih godina, došlo je do proširenja CEFTA pristupanjem Slovenije, Rumunije, Bugarske, Hrvatske i Makedonije. Zemlje koje su tokom godina postale članice EU, napuštale su CEFTA.

CEFTA članice su postigle visok nivo trgovinske liberalizacije, te je ostvarena učinkovitost pripreme zemalja za ulazak u EU. Kao glavni neuspjeh CEFTA navodi se izuzetno spora liberalizacija trgovine poljoprivrednim proizvodima (Ranchev, 2003). Sa druge strane, u periodu 1993-1997. godine, ostvareno je udvostručenje trgovine članica integracije sa šest milijardi USD na 11 milijardi USD i integracija je predstavljena kao jedna od „najuspješnijih organizacija slobodne trgovine“ (Grahovac i Jakovljević, 2012).

Priključivanjem zemalja EU i napuštanjem integracije, početkom 2000-ih godina CEFTA se nalazila na ivici gašenja, te je 2006. godine donesena je odluka o brzom proširenju integracije na region Zapadnog Balkana. Odluka je donesena pod uticajem EU u skladu sa inicijativom Pakta za stabilnost u jugoistočnoj Evropi – PzSJIE (*Stability Pact for South Eastern Europe*). U okviru Pakta o stabilnosti koji je osnovan u namjeri pomoći državama jugoistočne Evrope u ojačanju mira, ekonomskog progressa i demokratije, zemlje su već zaključile sve bilateralne sporazume o slobodnoj trgovini i tražile su efikasniji način funkcionisanja mreže bilateralnih sporazuma u cilju za nastavak trgovinske liberalizacije.

Završetkom pregovora u okviru Grupe za trgovinu PzSJIE, u decembru 2006. godine potpisan je Sporazum o izmjeni i pristupanju Centralnoevropskom sporazumu o slobodnoj trgovini koji je zamijenio mrežu bilateralnih sporazuma jednim jedinstvenim sporazumom. Izmijenjeni i dopunjeni raniji sporazum CEFTA je nazvan „nova“ CEFTA ili CEFTA 2006. Sporazum je potpisalo svih deset zemalja, koje su bile učesnice pregovora: Republika Bugarska, Republika Rumunija, Republika Hrvatska, Republika Moldavija, Republika Crna Gora, Bosna i Hercegovina, Republika Srbija, današnja Sjeverna Makedonija, te Misija privremene uprave Ujedinjenih nacija na Kosovu u ime Kosova. Sporazum je stupio na snagu 2007. godine. Neke od zemalja su napustile integraciju ulaskom u EU. Današnje CEFTA članice su: Albanija, Bosna i Hercegovina, Srbija, Crna Gora, Moldavija, Sjeverna Makedonija i Kosovo*. U svrhu ovog istraživanja Kosovo* (UNMIK Kosovo) je, budući da je jedna od CEFTA Strana,

tretirano kao posebna carinska teritorija, ne prejudicirajući državno-politički status, a u skladu sa UNSCR 1244 rezolucijom.

Novim Sporazumom je ublažen kriterij za pristupanje CEFTA 2006, te se sada zahtijevalo da zemlja koja pristupa integraciji mora bar otpočeti pregovore sa WTO, te da se nalazi u procesu pregovaranja o stabilizaciji i pristupanju sa EU (Brkić, 2021). CEFTA 2006 predstavlja moderan sporazum koji ukazuje na veći stepen liberalizacije u odnosu na ranije sporazume, a koji je omogućen „produblјivanjem integracije“. Omogućila je potpunu liberalizaciju trgovine industrijskih proizvoda, a postepenu liberalizaciju trgovine poljoprivrednih proizvoda i usluga.

Svrha CEFTA 2006 ostala je ista kao i u „staroj“ CEFTA, a to je trgovinska liberalizacija, obnova i produblјivanje trgovinskih i političkih odnosa zemalja članica, povećavanje intra-regionalne trgovine, te priprema za članstvo u EU, odnosno prilagodba standardima i uslovima poslovanja na tržištu EU (Jakupović, Aleksić i Novaković, 2016).

Članom 1 (Anex I) određeno je uspostavljanje područja slobodne trgovine do kraja 2010. godine, sa izdvojenim ciljevima Sporazuma (MVTEO, 2017b):

- a) Konsolidovati u jedan sporazum postojeći novi liberalizacije trgovine postignut kroz mrežu bilateralnih sporazuma o slobodnoj trgovini koji su već zaključeni između Strana;
- b) Poboľšati uvjete za dalje podsticanje ulaganja uključujući direktna strana ulaganja;
- c) Širiti trgovinu robama i uslugama, te unapređivati ulaganja kroz pravična, jasna, stabilna i predvidiva pravila;
- d) Ukinuti barijere i poremećaje u trgovini, te olakšati kretanje roba u tranzitu i prekogranično kretanje roba i usluga između teritorija odnosnih Strana;
- e) Osigurati pravične uvjete konkurencije koji utiču na trgovinu i ulaganja i postepeno otvoriti tržišta javnih nabavki Strana;
- f) Osigurati odgovarajuću zaštitu prava intelektualnog vlasništva u skladu sa međunarodnim standardima;
- g) Osigurati efikasne procedure za provođenje i primjenu ovog Sporazuma;
- h) Doprinijeti harmonizaciji razvoja i proširenja svjetske trgovine.

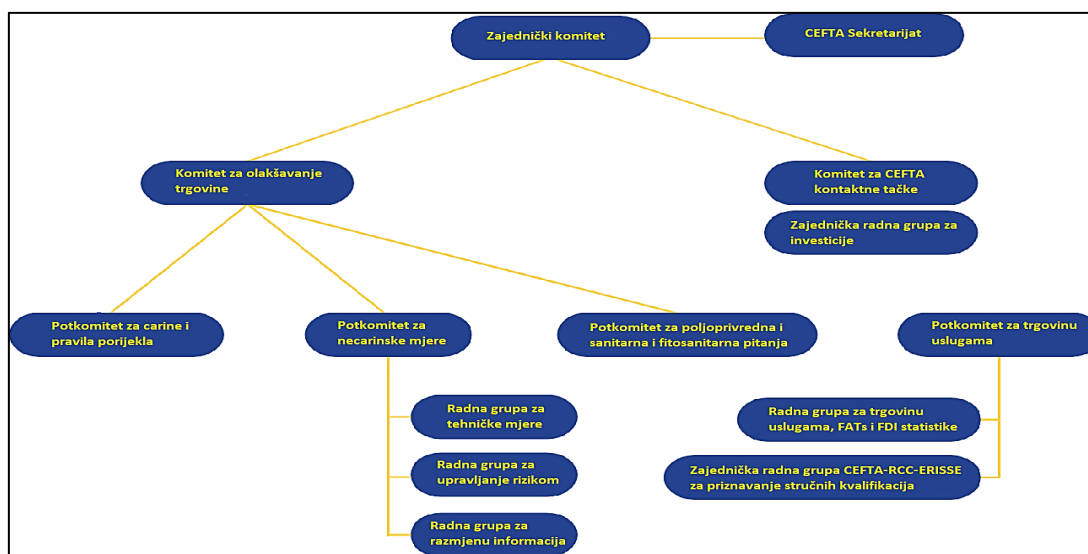
Sporazum CEFTA 2006 je tokom godina postojanja nadograđen sa šest dodatnih protokola kojima su produblјeni i unaprijeđeni odnosi Strana. Dodatni protokol 5 i Dodatni protokol 6 odnose na regulisanje olakšavanja trgovine u domenu administrativnih barijera i liberalizacije trgovine uslugama, o čemu će detaljnije biti govora u narednom poglavlju.

3.2. Osnovne odlike CEFTA 2006

Jedinstvenim sporazumom CEFTA 2006 omogućen je slobodan pristup tržištu od oko 26 miliona stanovnika. U poređenju sa mrežom bilateralnih sporazuma predstavljao je plurilateralni sporazum koji je daleko složeniji i sveobuhvatniji instrument, obuhvatio je nova pitanja i značajno unaprijedio odredbe koje nisu bile dovoljno precizne i efikasne u okviru bilateralnih ugovora (MVTEO, 2007a). Obezbijeđena je jasnoća i transparentnost odnosa između članica CEFTA 2006, što je trebalo da doprinese povećanju investicija i jačanju regionalne privredne saradnje.

CEFTA ima svoje institucije. Upravno tijelo CEFTA je Zajednički komitet koji se sastoji od predstavnika vlada svih Strana i čija je funkcija nadgledanje i upravljanje primjenom Sporazuma. Nadalje, od strane Zajedničkog komiteta osnovana su dva komiteta, četiri potkomiteta i šest radnih grupa za različita pitanja, koji pružaju podršku za efikasniju primjenu Sporazuma. Također, osnovan je i stalni CEFTA Sekretarijat sa sjedištem u Briselu, čiji je zadatak pružanje tehničke i administrativne podrške Zajedničkom komitetu i njegovim strukturama.

Slika 2. Shema organizacione strukture CEFTA 2006



Izvor: Preuzeo i preveo autor prema CEFTA Structure Organigram. Dostupno na: <https://cefta.int/about/cefta-structure-organigram/>

Bitno je naglasiti i to da je u okviru CEFTA 2006 donesen i mehanizam za rješavanje sporova, uključujući i mogućnost arbitražnog postupka sa obavezujućim odlukama po učesnice, što ovu integraciju u izvjesnoj mjeri čini „posljednjom generacijom“ trgovinskih sporazuma regionalnog karaktera, drugim riječima, veoma modernim institucionalnim sistemom (Lopandić i Kronja, 2010). Iako je unapređen mehanizam za rješavanje sporova, pokazalo se

vremenom da njegova efikasnost još uvijek nije na zadovoljavajućem nivou i potrebno je daljnje unapređenje.

U Sporazum su uključene trgovinske politike EU, kao i pravila WTO. Svaka Strana je dužna pridržavati se pravila WTO bez obzira da li je članica ili ne. Zahvaljujući tome, olakšana je prilagodba Strana multilateralnom trgovinskom režimu, naročito BiH i Srbiji koje još uvijek nisu članice WTO. Novim sporazumom je obuhvaćena i liberalizacija trgovine poljoprivrednim proizvodima, što nije bio slučaj u „staroj“ CEFTA. U okviru Sporazuma, postignuta je potpuna liberalizacija trgovine industrijskim, kao i djelimična ili potpuna liberalizacija poljoprivrednim proizvodima sa porijeklom iz članica CEFTA 2006.

Pored trgovine industrijskim i poljoprivrednim proizvodima, u poglavlju VI, Aneksa I, koji ujedno predstavlja osnovni tekst sporazuma, obuhvaćena su i nova pitanja kao što je trgovina uslugama, investicije, javne nabavke, zaštita intelektualne svojine i olakšavanje trgovine (CEFTA, 2016b) Strane su se obavezale da će raditi na eliminaciji nekarinskih barijera, koordinirati svoje investicijske politike, progresivno otvarati tržište javnih nabavki i efikasno zaštititi prava intelektualne svojine (OECD, 2010).

Sporazumom su eksplicitno zabranjene izvozne subvencije, kao i fiskalna diskriminacija. Uvedene su važne odredbe za stvaranje atraktivnog poslovnog okruženja za strane i domaće investitore. Pored navedenih novih pitanja trgovine uvedeni su i bolji mehanizmi zaštite kao i različite odredbe koje su donesene na osnovu odredbi i pravila Evropske unije i WTO. Posebno se misli na direktnije reference na različite tehničke definicije, državne monopole i državna preduzeća i slično, te pitanja pravila konkurencije (shodno Ugovoru o osnivanju Evropske zajednice, Opće odredbe, poglavlje V).

Poboljšani su mehanizmi vezani za transparentnost tj. izvještavanje o nekarinskim barijerama, kao i mehanizmi njihovog rješavanja. CEFTA 2006 ne propisuje posebna pravila o tehničkim barijerama, nego primjenu odredbi koje su bazirane na međunarodnim standardima, preuzetim iz WTO TBT, a koje se odnose na sve poljoprivredne i industrijske proizvode.

Od posebnog značaja za region je odredba novog sporazuma koja se tiče porijekla proizvoda. Na osnovu porijekla proizvoda može se smanjiti ili izuzeti naplata carina, te ostvariti preferencijalni tretman proizvoda pri uvozu. Odredbom je omogućena primjena dijagonalne kumulacije, odnosno objedinjavanje porijekla roba iz više zemalja koje su članice regionalne integracije koja će imati status domaćeg porijekla. CEFTA 2006 je prilagođen Sporazum u skladu sa Regionalnom konvencijom o pan-euro-mediteranskim preferencijalnim pravilima o porijeklu (*Regional Convention on Pan-Euro-Mediterranean Preferential Rules of Origin – PAM*). Konvencija predviđa upotrebu bilateralne i dijagonalne kumulacije između Strana, dok je primjena pune kumulacije moguća između određenih Strana u vidu odstupanja od općih pravila kumulacije. Puna kumulacija, u odnosu na bilateralnu i dijagonalnu, pruža mogućnost

podjele prerade između Strana, iako roba ne mora imati porijeklo prije izvoza iz jedne u drugu. Manje je restriktivna i omogućava fleksibilnije aranžmane u okviru teritorija Sporazuma o slobodnoj trgovini, veću fragmentaciju proizvodnog procesa i može dovesti do profitabilnosti poslovnih transakcija i boljih trgovinskih rezultata, a u konačnici i do širenja trgovine na datom području (GIZ, 2019).

Članice CEFTA 2006 pojedinačno, a ni čitav region posmatran u cjelini i dalje nisu značajni kao destinacija niti kao izvor stranih direktnih investicija (Molnar, Živković i Janković, 2020) koje su od velikog značaja, ne samo za ekonomski razvoj, već i za stabilnost privrednih i društvenih tokova. Činjenica da su članice Sporazuma visoko korumpirane, državocentrične i protekcionističke ekonomije što je također jedan od uzroka njihovog nedovoljnog ekonomskog rasta (Pistikou, 2020). Zbog historije i karakteristika zemalja regiona, Sporazum i njegovo daljnje produbljivanje je od velike važnosti za učvršćivanje političke stabilnosti, sprečavanja konflikta, rješavanje pitanja nacionalnih manjina, kao i za napredak u ekonomskom rastu i razvoju. Međutim, na brzinu, intenzitet i efekte integracijskih procesa Jugoistočne Evrope i daljnje produbljivanje Sporazuma utiču različiti faktori, kako međunarodni, tako i lokalni. Prvenstveno se to odnosi na same učesnice i mjere u kojoj budu shvatile prednosti takvog pristupa i angažovale se na njegovoj primjeni (Brkić, 2021).

4. OLAKŠAVANJE TRGOVINSKIH I TRANSPORTNIH TOKOVA UNUTAR CEFTA 2006

Iako je postignut napredak u jačanju ekonomskih veza i porast intra-regionalne trgovine članica, i dalje postoje značajne ekonomske, političke, trgovinske i druge smetnje koje negativno utiču na integracijski proces i njegove koristi za članice. Problemi u trgovini najviše se vežu za nekarinske barijere koje zahtijevaju dodatne mjere i intrumente otklanjanja. Iako su se Strane deklarativno opredijelile za liberalizaciju trgovine, ipak i dalje nastoje zaštititi svoje domaće tržište, najčešće upotrebom nekarinskih barijera.

Razlozi nastanka velikog broja nekarinskih barijera mogu se vezati za nekoliko činjenica koji karakterišu ovu regiju. Kao najznačajniji razlog se izdvaja postojanje značajnog stepena preklapanja izvoznih sektora unutar regiona (Grahovac, 2014). Harmonizacija odgovarajućih propisa sa EU je na različitim stepenima za svaku članicu CEFTA 2006, usljed čega se stvara mogućnost pojavljivanja nekarinskih barijera u vidu neusaglašenih tehničkih propisa.

Problemi etničkih podjela i drugi problemi socijalne, političke i ekonomske prirode, akumulirani u dugom vremenskom periodu na području zemalja regiona, i dalje su prisutni. U takvom okruženju, smatra se da intra-regionalnu trgovinu ograničavaju i trgovinske barijere sa političkom pozadinom (Jusufi i Bellaqa, 2019).

Unutar CEFTA 2006 veoma je teško identifikovati tehničke i administrativne barijere, te procijeniti njihov uticaj. Problem je u tome što neke članice Sporazuma i dalje nisu punopravne članice WTO, te prema tome one nemaju obavezu da obavještavaju ovu organizaciju o svim novim necarinskim barijerama koje se pojavljuju prilikom trgovine (Bjelić, 2013). (Ne)transparentnost podataka onemogućava potpunu analizu nastanka i uticaja necarinskih barijera, te se otvara mogućnost njihove upotrebe pod različitim izgovorima Strana. Sa druge strane, privrede članica Sporazuma su na niskom stepenu razvoja i efikasnosti, te se suočavaju sa različitim problemima trgovinskih kapaciteta i infrastrukture.

Pored trgovine robom koja najviše podliježe necarinskim barijerama, prisutni su transportni problemi, kao i problemi trgovine uslugama. Jasno je da postizanje brže i efikasnije liberalizacije trgovine regiona zahtijeva veće napore i zainteresovanost zemalja članica Sporazuma.

4.1. Analiza necarinskih barijera u trgovini unutar CEFTA 2006

U izvještaju OECD (2012), nakon prvog petogodišnjeg perioda funkcionisanja CEFTA 2006, identificirane su i izdvojene najprisutnije necarinske barijere na CEFTA tržištu, koje su u različitoj mjeri prisutne u svakoj članici. Izvještaj obuhvata različite kategorije necarinskih barijera povezanih sa TBT, SPS i administrativnim trgovinskim barijerama. Najznačajnija tehnička barijera u ovom periodu bila je (ne)prihvatanje izvještaja o testiranju proizvoda između Strana, koja je dovela do dodatnih testiranja, procedura ocjenjivanja usklađenosti i slično. Problemi sprovođenja SPS mjera najviše su se vezali za nedostatak obučenog osoblja, neadekvatne opreme za inspekciju, te ograničena finansijska sredstva, dok su se administrativne barijere vezale za nekoordinirane, neadekvatne i komplikovane procedure carinskih postupaka. Konačno, za cijeli region karakterističan je, u pogledu necarinskih mjera, nedostatak transparentnosti, informisanja i obavještavanja, a posebno se to odnosi na podatke carinskih organa. Pojedina kasnija istraživanja pokazuju da se primjena necarinskih barijera razlikuje zavisno od ciljanog tržišta. Zemlje regiona koje pokazuju više napretka u procesima pristupanja EU tj. koje su usvojile veći broj standarda, imaju veće prisustvo tehničkih barijera, dok su administrativne barijere prisutne u svakoj Članici i predstavljaju barijeru sa najnegativnijim uticajem na unutarregionalnu trgovinu CEFTA 2006 (Bjelić, Popović Petrović, 2013).

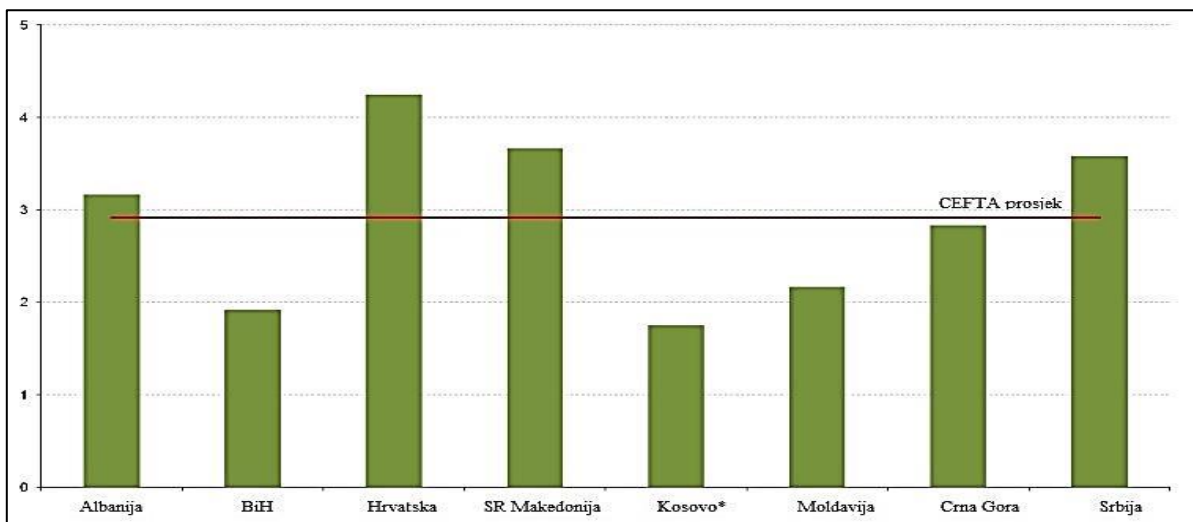
U spomenutom izvještaju OECD (2012), pored identifikacije necarinskih barijera, objavljena je i analiza monitoringa uklanjanja necarinskih barijera na području CEFTA 2006. OECD je zajedno sa CEFTA Sekretarijatom i trgovinskim stručnjacima razvio Multilateralni okvir monitoringa (*Multilateral Monitoring Framework – MMF*) koji sadrži ključne indikatore za svaku od ključnih necarinskih barijera, sa ciljem uspostavljanja adekvatnih instrumenata njihove eliminacije. U Izvještaju su identifikovane oblasti u kojima su Strane već preduzele

akcije uklanjanja necarinskih barijera na bilateralnom nivou, kao i oblasti u kojima su se suočile sa izazovima njihovog uklanjanja.

Posmatrajući različite poddimenzije tehničkih barijera, Strane su ostvarile konstantniji napredak u akreditaciji, iako se neke bore sa nedovoljnim brojem kompetentnog osoblja. Izuzev Hrvatske, koja je u većini slučajeva pokazivala zadovoljavajuće rezultate implementacije mjera i koja više nije članica CEFTA 2006, ostale članice su se suočavale sa nedovoljnim kapacitetima za aktivno učestvovanje u aktivnostima standardizacije, ocjene usklađenosti, mehanizmima obavještanja i informacija, što je dovelo do rizika od stvaranja novih necarinskih barijera.

Dimenzije se u Izvještaju dijele na indikatore rangirane na skali od 1 do 5. Najniži nivo (1) predstavlja minimalni razvoj politika, dok je najviši (5) ekvivalentan najboljoj praksi.

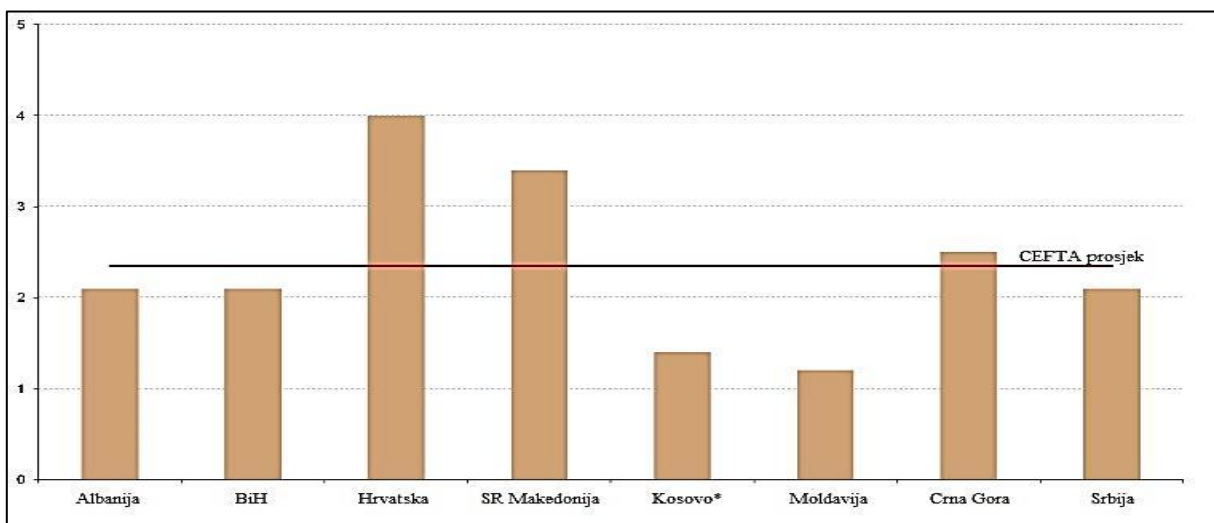
Slika 3. Ukupni rezultati dimenzije "Tehničke barijere CEFTA 2006"



Izvor: Preuzeto iz OECD (2012). Elimination of Non-Tariff Barriers in CEFTA, CEFTA Issues Paper 4.

U poddimenzijama sanitarnih i fitosanitarnih mjera, postignuti napredak između Strana bio je poprilično neujednačen. Bosna i Hercegovina i Moldavija bile su znatno ispod prosjeka kada je bilo u pitanju usklađivanje sa međunarodnim i EU zahtjevima. Problemi implementacije mjera kod većine članica uočeni su u domenu saradnje SPS agencija, izgradnje zakonskih i podzakonskih akata sa zahtjevima WTO i EU – u konačnici izgradnje institucionalnog okvira sprovedbe. Sjeverna Makedonija (nekada BJR Makedonija) zajedno sa nekadašnjom članicom Hrvatskom imala je najbolje rezultate u pogledu usklađivanja sa zahtjevima u domenu SPS mjera.

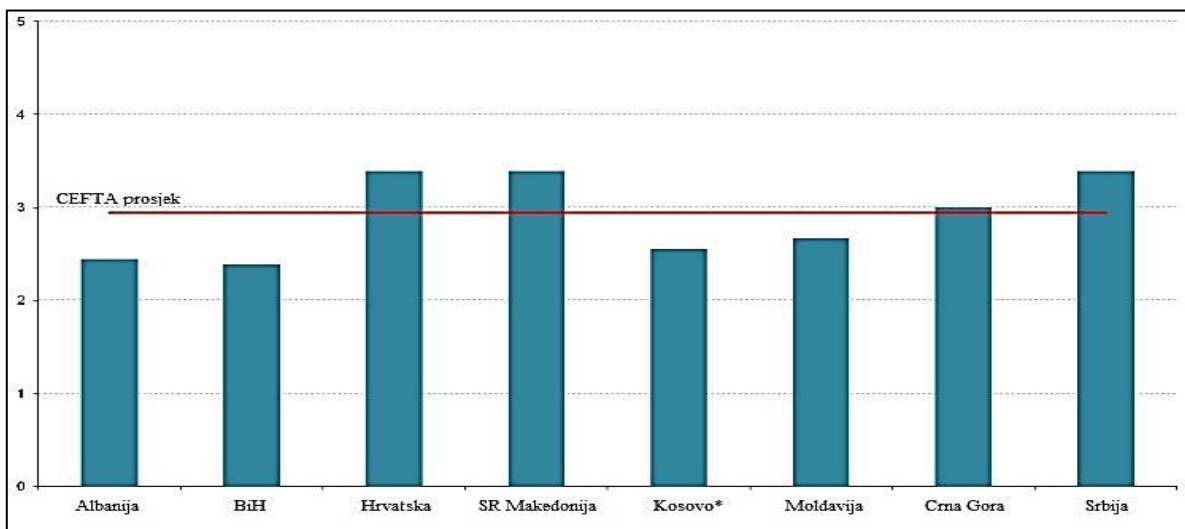
Slika 4. Ukupni rezultati dimenzije "Sanitarne i fitosanitarne barijere CEFTA 2006"



Izvor: Preuzeto iz OECD (2012). Elimination of Non-Tariff Barriers in CEFTA, CEFTA Issues Paper 4.

Kada su u pitanju administrativne barijere, većina Strana nije na svojim web stranicama objavljivala potrebne informacije o prethodnim odlukama, kaznama i kršenju uvoza i izvoza, formalnostima, procedurama graničnih agencija i sudskim odlukama. Jedinstveni šalter, uvođenje obrade prije dolaska, te elektronsko podnošenje dokumenata zbog nedostatka IT kapaciteta još uvijek nisu bile implementirane. Najniži i relativno ujednačen napredak ostvaren je u poddimenziji carinskih procedura i procesa. Sjeverna Makedonija i Srbija su u okviru administrativnih mjera pokazale najbolje rezultate po pitanju usklađivanja sa međunarodnim i EU zahtjevima

Slika 5. Ukupni rezultati dimenzije "Administrativne barijere CEFTA 2006"



Izvor: Preuzeto iz OECD (2012). Elimination of Non-Tariff Barriers in CEFTA, CEFTA Issues Paper 4.

Jedan od izvještaja koji je uslijedio (CEFTA, 2015), između ostalog, navodi da postoje neusklađenosti i barijere koje ometaju proces uključivanja biznisa u političke konsultacije o politikama. Naredno istraživanje (CEFTA, 2016c) također je identifikovalo veliki broj necarinskih barijera za pristup tržištu, a studije su dalje pokazale da te barijere najviše narušavaju trgovinu u sektoru pića i automobilskih dijelova. Sektor automobilskih dijelova najveći značaj ima za Srbiju, BiH i Makedoniju u odnosu na druge potpisnice Sporazuma. Prilikom trgovine automobilskim dijelovima, Strane se najviše suočavaju sa administrativnim barijerama koje su u sličnoj mjeri prisutne u svakoj od njih. Uvoznici i izvoznici u Srbiji ukazali su na probleme radnog vremena carinskih ispostava, kašnjenja u carinjenju rezervnih dijelova, veliki broj dokumenata i agencija, nedostatak transparentnosti i nepoznavanje zakona, te promjene regulativa trgovine i usluga prijevoza. Pored konfuzne administracije, izvoznici iz BiH suočavaju se sa nedostatkom akreditovanih laboratorija, dok se izvoznici Albanije suočavaju sa nedostatkom tehničkih kapaciteta na tržištu rada, kao i nepredvidljivošću odluka albanske vlade koja ih donosi bez objašnjenja i pristupa statističkim podacima (Popović Petrović, Bjelić, 2017). Sektor pića također nailazi na probleme necarinskih barijera. U konačnici, zemlje regiona se suočavaju sa veoma sličnim necarinskim barijerama koje uključuju: nedosljedno ponašanje carinskih uprava koje često nisu u potpunosti upoznate sa različitim trgovinskim režimima i sporazumima; radno vrijeme carinskih službi; kašnjenja u carinskim procedurama; detaljne inspekcije za svaku pošiljku (čak i kada je trgovinski partner dobro poznat), dvostruko testiranje i slično. Kao glavne prepreke u intra-regionalnoj trgovini CEFTA 2006 u ovom istraživanju izdvojene su: međusobno nepriznavanje certifikata, kašnjenje u prijemu rezultata laboratorije, kao i kratki rokovi važenja testova i certifikata nakon dobijanja, koji se stalno moraju obnavljati i ponavljati, što produžuje carinske procedure i do 30 dana u ovom regionu (Popović Petrović, 2017).

(Ne)efikasnost vlada i koruptivne prakse državnih uprava, gdje se posebno izdvajaju Kosovo* i Albanija, utiču na smanjenje konkurentnosti domaće proizvodnje i izvoza proizvoda u regionu, što dovodi do poskupljenja, usporavanja ili čak nemogućnosti trgovine određenih proizvoda. Kosovo* se suočava sa pisanim i nepisanim pravilima i propisima susjednih zemalja, nedostatkom vladavine prava, nesposobnošću zaštite domaće proizvodnje, kao i kontinuiranom uključenošću politike i ilegalnih aktivnosti, koje stvaraju nepremostive barijere za trgovinu. Iz navedenih razloga kompanije sa Kosova* moraju češće dobijati certifikate, čak i na dnevnom nivou, a ne nedeljno ili mjesečno (CEFTA, 2016a).

Trgovinu dodatno opterećuje veliki broj dioničara koji su uključeni u trgovinske tokove poput distributera, proizvođača, špeditera, udruženja, osiguravajućih društava, privrednih komora itd., čije greške, nefikasnost ili nekoordinacija mogu značajno usporiti odvijanje trgovine.

Prisustvo necarinskih barijera iz političkih razloga registrovano je u nekoliko primjera trgovinskih odnosa Strana. Zbog nepriznavanja Kosova od strane Srbije i BiH, kosovska vlada je uvela carinu od 10% na uvoz iz pomenutih zemalja 2018. godine, dok je Srbija nametnula trgovinske barijere u skoro svim sektorima Kosovu. Uvedene su necarinske barijere za kosovski tranzitni prelazak robe preko teritorija Srbije, česte su bile izmjene zahtjeva za dokumentacijom, kosovski izvoznici su morali čekati danima na rezultate analize srpskih nadležnih vlasti u domenu hrane i veterinarstva, jer Srbija ne priznaje analizu kosovskih izvoznika, kao ni BiH (Jusufi i Bellaqa, 2019). Nadalje, albanske vlasti često primjenjuju referentne cijene na kosovske proizvode, kao i druge barijere svim Stranama vezane za nedostatak analize izvoza uglavnom poljoprivrednih proizvoda.

Prema relativno novijem izvještaju njemačke agencije za međunarodnu saradnju u oblasti održivog razvoja i obrazovanja (*Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit – GIZ*), istraživanjem je obuhvaćeno 238 kompanija različitih veličina i sektora, koje su istakle 796 incidenata sa necarinskim barijerama od kojih je većina nametnuta u intra-regionalnoj trgovini između samih članica CEFTA 2006. Najveći broj necarinskih barijera nametnut je od strane Srbije. Prehrambeni proizvodi su najviše pogođeni necarinskim barijerama kao što su problemi neprihvatanja kopija ili nedostatak elektronskog plaćanja. U okviru oblasti SPS, pored ranije navedenih problema u vidu ocjene usaglašenosti, testiranja i inspekcije koji su i dalje prisutni, a uočeni su i zahtjevi za etiketiranje, označavanje i pakovanje, kako za poljoprivredu, tako i za proizvodnju, te zabrana i ograničavanje uvoza iz SPS razloga. Izvoznici često moraju da izvršavaju testiranja u drugim Stranama ili u EU zbog neprihvatanja sistematskog testiranja, što znatno povećava troškove i kašnjenja. Neke od kompanija su prijavile troškove čekanja analize oko 150€ po kamionu sa procijenjenim čekanjem od 10 do 21 dan. Propisi vezani za etiketiranje, označavanje i pakovanje razlikuju se između svih Strana. Pored toga, svaka Strana zahtijeva označavanje na lokalnom jeziku, te je potrebno pripremiti označavanje pakovanja za svaku posebno.

Nadalje, prijavljene su barijere vezane za vremensku ograničenost uvoznih dozvola. Uvozne dozvole za određene proizvode moraju se obnavljati nekoliko puta godišnje; za pojedine (npr. polietere) se čak dozvole moraju tražiti za svaku pošiljku, što predstavlja administrativni teret. Nekoliko intervjuisanih kompanija prijavilo je barijere u vidu dodatne dokumentacije, čak i za proizvode sa oznakom evropske usaglašenosti (*Conformite Europeene Certificate – CE*) prilikom ulaska na tržište BiH, Makedonije i Srbije. Također, testovi radioaktivnosti su obavezni između Crne Gore i BiH, te Kosova i Albanije npr. na bure piva, čak i kada je u pitanju privremeni uvoz i kada se vrši uvoz i izvoz između istih Strana, što predstavlja značajan trošak za uključene kompanije. Komplikovane administrativne procedure carinjenja, skeniranja i testiranja uzoraka oduzimaju i po nekoliko sati prilikom prelaska granica CEFTA Strana (Slika 6.).

Slika 6. Vrijeme čekanja (u satima) robe na granici do završetka carinjenja



Izvor: Preuzeo i preveo autor prema GIZ (2021). Report on Non-Tariff Measures in CEFTA: Support to regional economic integration.

Kada govorimo o trgovini uslugama, njihov značaj između članica CEFTA 2006 je u porastu i danas čini 35% ukupne trgovine regiona. Sektori u kojima se najviše trguje obuhvataju putovanja, transport, građevinarstvo, ostale poslovne usluge, telekomunikacije, kompjuterske i informacione usluge (CEFTA, s.a.).

Izveštaj Svjetske banke iz 2011. godine opisao je opšte prepreke u trgovini uslugama CEFTA regiona i specifične barijere koje su bile prisutne u četiri sektora: transport, građevinarstvo, informacijske i komunikacijske usluge, te pravne usluge. Što se tiče pristupa tržištu za većinu usluga, osim za neke transportne i pravne usluge, nijedna članica CEFTA nije imala zakonska ograničenja za strane firme, a njihovo uspostavljanje podlijegalo je istim nediskriminatornim pravilima kao i za domaće. Slobodu zapošljavanja nije nudila nijedna Strana, pa se kretanje fizičkih lica svrstalo u jedan od najograničenijih modaliteta pružanja usluga unutar CEFTA. Procedure dobijanja dozvole za rad su bile komplikovane i dugotrajne. Neke članice nisu davale ni privilegiju za privremeni ulazak stranim radnicima kako bi izvršili kratkoročne ugovore o uslugama u okviru nekoliko sedmica ili mjeseci. BiH je jedina zemlja regiona koja stranim kompanijama omogućavala pružanje građevinskih usluga uz odgovarajuću licencu matične države i ispunjavanje uslova za broj osoblja i kompetencije ključnih zaposlenika, dok su sve ostale članice zahtijevale uspostavljanje lokalnog prisustva odnosno ograničavale vrstu prisutnosti zahtijevajući osnivanje lokalne kompanije ili filijale. Proces pokretanja stranog poslovanja bio je relativno brz u članicama CEFTA, osim u BiH i Kosovu, gdje je mogao trajati i više od 80 dana. (Svjetska banka, 2011)

Usluge transporta suočavale su se sa nekarinskim barijerama u vidu strogih regulacijskih mjera i dozvola čije dobijanje može biti dugotrajno i skupo. Pravila pružanja usluga transporta zahtijevaju ispunjavanje komplikovanih zahtjeva i dokumentacije poput tehničkih standarda vozila, sigurnosnih zahtjeva vozila i prikolica, licence vozača, maksimalnog radnog vremena vozača itd. U većini slučajeva se transportne dozvole izdaju na godišnjem nivou i zahtijevaju dodatnu dokumentaciju pravdanja. Dodjela dozvola zavisi od niza faktora, kao što su:

- Vrsta transporta: bilateralni, tranzitni, univerzalni, za treće zemlje;
- Tipovi vozila: tehnološki i emisijski standardi (EURO I - VI);
- Trajanje: trajno ili privremeno;
- Vrsta robe: obična ili specijalna (kada teret prelazi granice maksimalne težine).

Procedure i licenciranje pravnih usluga su takođe složene. Strani advokati, pored dodatnih zahtjeva, moraju proći akademske studije i profesionalne kvalifikacije, certifikaciju i akreditaciju, prije nego dobiju licencu u bilo kojoj CEFTA Strani. Prodaja i kvalitet kompjuterskih i informacionih usluga uslovljeni su kapacitetom i troškovima infrastrukture koja se razlikuje u svakoj članici, pa je npr. na Kosovu mjesečna naknada za internet dvostruko veća u odnosu na BiH, Srbiju, Crnu Goru. Ovakav tip trgovine uslugama nije dovoljno razvijen u regionu i većina članica favorizuje domaće dobavljače na tenderima (Svjetska banka, 2011)

Problemi su prepoznati u mnogim drugim podsektorima trgovine uslugama kao što su npr. poslovne i stručne usluge, turizam, ekologija, obrazovanje, kultura, zdravstvene usluge itd. (CEFTA, 2016c).

Kao prepreke u trgovini uslugama u regionu u pojedinim izvještajima izdvojene su još i: međusobno nepriznavanje stručnih kvalifikacija, upotreba tradicionalnih načina prekograničnih usluga certificiranja (koji se može pojednostaviti elektronskim potpisima i elektronskim poslovanjem), neadekvatan sistem rješavanja sporova npr. povreda intelektualnih prava, ograničena mobilnost visokokvalificirane radne snage, nedostatak digitalne integracije regiona, kao i integriranja transportnog i energetskeg sistema (CEFTA, 2017c).

Prema izvještaju CEFTA iz 2020. godine (CEFTA, 2020a) elektronska trgovina digitalnim uslugama i digitalnim proizvodima (koji ne podliježu carinama) daleko je manje razvijena u odnosu na digitalnu trgovinu robom. Pored manjka resursa, digitalnu trgovinu uslugama ograničava nedovoljno regulatorno okruženje, kao i zaštita potrošača u domenu elektronike.

Uviđajući barijere u međunarodnoj trgovini uslugama, Strane su se složile raditi na dosljednim, transparentnijim i predvidljivim pravilima trgovanja i investicija, što do sad nije bila praksa u regionu.

U izvještaju UNCTAD-a (UNCTAD, 2018), uočeno je da se priroda trgovinskih barijera unutar CEFTA razlikuje od barijera u trgovini sa njenim glavnim trgovinskim partnerom EU. Tačnije, tehničke barijere su prisutnije u trgovini sa glavnim trgovinskim partnerom EU tj. u inter-regionalnoj trgovini, dok najnegativniji uticaj na intra-regionalnu trgovinu imaju administrativne barijere.

Tokom 2015-2016. godine CEFTA Strane su pripremile izvještaj sa samoprocjenom trenutnog statusa implementacije određenih mjera TFA sporazuma za uklanjanje administrativnih barijera. Rezultati su pokazali da se Strane u potpunosti pridržavaju 60% odredbi Sporazuma, 18% u značajnoj mjeri, a 14% djelimično (Tabela 3.). Samoprocjena je uključila tri kategorije (A, B, C) koje se odnose na kapacitet implementacije mjera za svaku zemlju. Kategorija A označava da članica ima kapacitete da odmah implementira mjere pri stupanju na snagu TFA, B znači da je članici potrebno dodatno vrijeme, dok C znači da je pored vremena članici potrebna dodatna pomoć pri izgradnji kapaciteta za implementaciju mjera.

Tabela 3. Kategorizacija odabranih TFA mjera u CEFTA

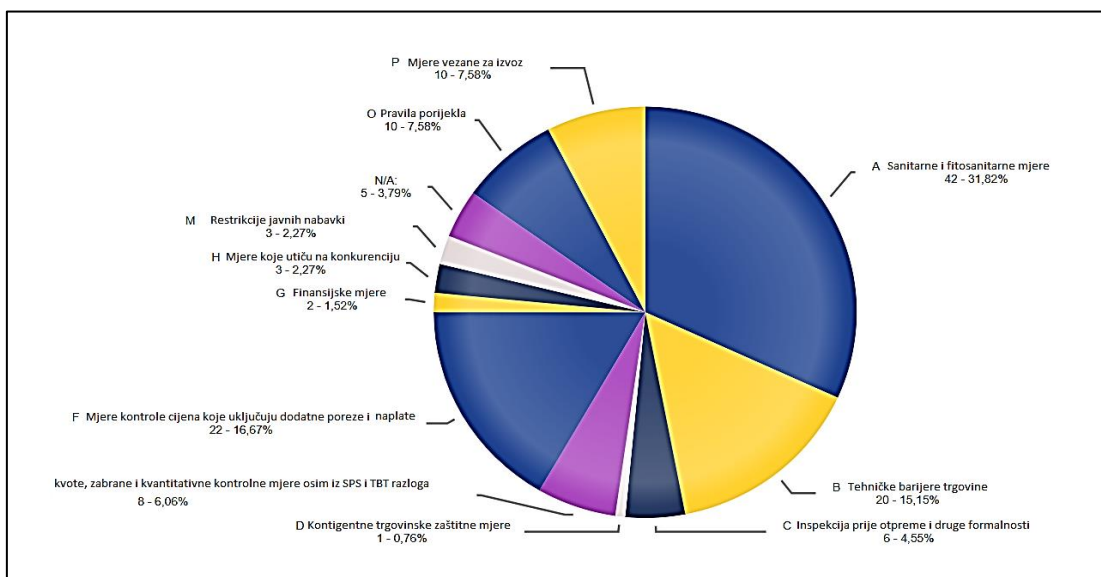
	Albanija	BiH	Crna Gora	Srbija	Sjeverna Makedonija	Kosovo*
Obavezujuća tarifna informacija	B	C	A	B	A	C
Obrada prije dolaska	B	C	C	B	A	B
Naknadne revizije	A	C	B	B	A	B
Ovlašteni privredni subjekat (AEO)	B	C	A	A	A	B
Jedinstveni šalter	C	C	C	C	A	C

Izvor: Preuzeo i preveo autor prema UNCTAD (2018). Trade Facilitation in the Central European Free Trade Agreement (CEFTA): an imperative to boost intra-regional trade.

U cilju poboljšanja trgovinskih odnosa, stvaranja prijateljske klime i postizanja društveno-ekonomskog razvoja u cjelini, CEFTA Strane su se dogovorile fokusirati svoj rad u četiri prioritetna područja: olakšavanje trgovine, trgovina uslugama, ulaganja i transparentnost, te promocija investicija (EC, 2020b).

Prema najnovijim dostupnim podacima (CEFTA, 2023), najzastupljenije necarinske mjere koje članice koriste su: sanitarne i fitosanitarne mjere (31,82 - 42%), mjere kontrole cijena koje uključuju dodatne poreze i naplate (16,67 - 22%), tehničke barijere trgovini (15,15 - 20%), pravila porijekla (7,58 - 10%), kao i mjere vezane za promociju izvoza (7,58 - 10%) (Slika 7.).

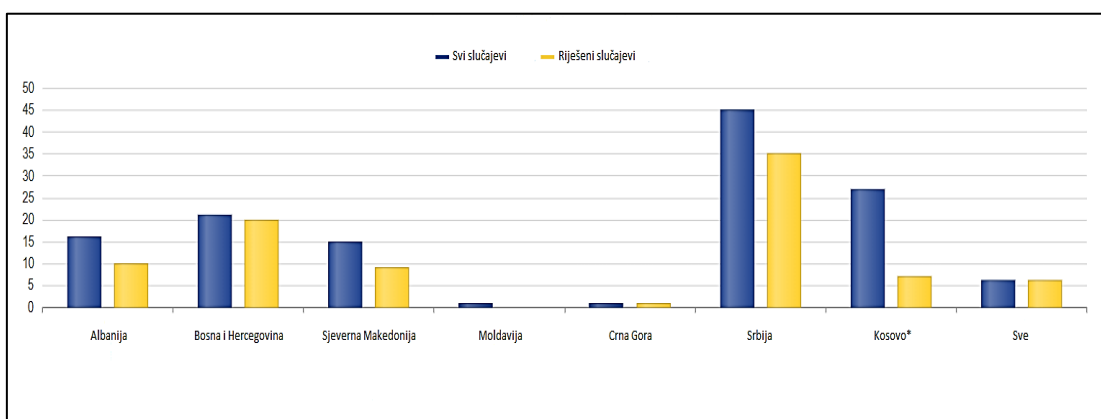
Slika 7. Distribucija nezarinskih mjera u CEFTA 2006 po problemskoj kategoriji



Izvor: Preuzeo i preveo autor prema podacima CEFTA (2023). MABD Reports. Dostupno na: <https://transparency.cefta.int/MABDReports>

Na slici 8. predstavljen je broj nezarinskih barijera koje se primjenjuju u svakoj članici posebno, te broj barijera koje su regulisane i riješene. Kao što je već navedeno, Srbija koristi najviše nezarinskih barijera, ali je 35 od 45 tih barijera riješeno. S druge strane, u Kosovu* je zastupljen dosta manji broj nezarinskih barijera, međutim, od zastupljenih 27 barijera riješeno je samo njih 7.

Slika 8. Broj prijavljenih slučajeva korištenja nezarinskih barijera po članicama CEFTA 2006



Izvor: Preuzeo i preveo autor prema podacima CEFTA (2023). MABD Reports. Dostupno na: <https://transparency.cefta.int/MABDReports>

4.2. Transportni problemi prilikom trgovanja CEFTA 2006 Strana

Transportnu infrastrukturu zemalja regiona uglavnom karakterišu iste prepreke i problemi koji onemogućavaju daljnji razvoj saobraćaja. Problemi su vezani za niske institucionalne kapacitete, ograničene finansije, slabo održavanje puteva, probleme sa graničnim prelazima, nerazvijen intermodalni transport. Uprkos velikim ulaganjima proteklih 30 godina, transportna infrastruktura u JI Evropi zaostaje i po kvalitetu i po gustini mrežnih puteva, što negativno utiče na rast i integraciju unutar regiona i sa EU.

Gotovo jedna trećina regionalne putne mreže zahtijeva hitno održavanje ili nadogradnju. Prema podacima foruma zemalja zapadnog Balkana (*Western Balkans 6 Chamber Investment Forum – WB6 CIF*) preko 35% sekundarne željezničke mreže zahtijeva ulaganja, dok je prosjek 54 km puteva na 100 kvadratnih kilometara zemlje u poređenju sa 126 km u drugim zemljama centralne i jugoistočne Evrope koje su članice EU (WB6 CIF, s.a.). Ovakva transportna infrastruktura ima direktan uticaj na kretanje robe i ljudi unutar regiona i šire, negativno utiče na sigurnost na putevima, na okoliš, na trgovinu, na privlačenje usluga i ljudi da rade u slabo povezanim područjima.

Slika 9. Stanje putnih mreža zemalja jugoistočne Evrope



Izvor: Preuzeo i preveo autor prema OECD, South East Europe Transport Observatory (SEETO) Regional Cooperation: ITF statistical meeting, 2015. Dostupno na: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/2nd-itf-statistics-meeting-seeto.pdf>

Za rješavanje transportnih problema potrebno je uklanjanje i fizičkih i nefizičkih smetnji koje su prisutne u CEFTA. Uklanjanje fizičkih smetnji tj. izgradnja saobraćajne infrastrukture neće biti u potpunosti realizovana, ukoliko se ne uklone nefizičke smetnje koje uključuju regulatorna i proceduralna ograničenja na granicama i duž koridora.

Prema studiji Svjetske banke (WB, 2015), iako je došlo do poboljšanja u eliminaciji nefizičkih barijera uskih grla (*bottlenecks*) koja značajno ometaju trgovinu i transport u regionu, i dalje je ostao problem nepredvidljivosti vremena prelaska preko granice. Glavni uzrok ovog problema ogleda se u slaboj međuagencijskoj koordinaciji između graničnih vlasti, a ne u neefikasnim i netransparentnim carinskim procedurama.

Fizičke barijere uskih grla identificirane su u različitim saobraćajnim mrežama za prijevoz putnika i roba. Trenutni uslovi prometa na putnim mrežama ukazuju na postojanje uskih grla na različitim dionicama regiona, te se očekuje stvaranje novih uskih grla povećanjem prometa u zavisnosti od mjere ekonomskog rasta. Identificirana uska grla (Slika 6.) obuhvataju većinu najprometnijih dionica regiona.

Slika 10. Trenutna i buduća uska grla putne mreže regiona jugoistočne Evrope



Izvor: Preuzeo i preveo autor prema WB, The Regional Balkans Infrastructure Study (REBIS) Update, Main Report No. 100619 – ECA, 2015.

Većina današnjih zemalja CEFTA nema izlaz na more. Najznačajnije pomorske luke koje imaju kontejnerske terminale, pored hrvatskih, su luke Drač i Vlora (Albanija) i Bar (Crna Gora) koje opslužuju manje količine kontejnera u odnosu na Hrvatsku. Za luku Drač su uočeni

problemi proširenja kapaciteta. Od unutrašnjih plovnih puteva, samo nekoliko mogu obavljati kontejnerski promet (Beograd i Novi Sad), a uočeni su problemi proširenja kapaciteta, između ostalog, jer su terminali okruženi urbanim sredinama.

Kada su u pitanju vazdušne usluge prijevoza putnika i tereta, utvrđeno je da se neki aerodromski terminali već suočavaju sa nedovoljnim kapacitetima, nedovoljnom dužinom pisti, nedostatkom aerodromskih parkinga i slično. Promet aerodroma u Podgorici je već premašio kapacitete, dok će se drugi aerodromi suočiti sa istim problemom u budućnosti (Sarajevo, Priština, Tirana itd.).

Izveštaj Transportne zajednice (*Transport Community – TC*) iz 2021. godine (TC, 2021a), između ostalog, ukazuje na zapostavljanje željezničkog saobraćaja. Glavni razlozi gubitka značajnog broja putnika i prijevoza roba su nedostatak odgovarajućeg održavanja i odsustvo reformi. Modernizacija i izgradnja željezničkog saobraćaja još uvijek nije na potrebnom nivou. Procijenjena brzina u putničkom saobraćaju željeznicom je 50 km/h, dok se u teretnom saobraćaju troši značajno vrijeme na pripremu vozova, utovar/istovar i vrijeme čekanja na granicama.

Također, izvještaj upućuje i na nedovoljnu povezanost saobraćajnih mreža u CEFTA članicama. Luka Drač, na primjer, je dobro povezana sa cestovnim saobraćajem, ali nedovoljno je povezana sa nacionalnom željezničkom mrežom. Luka Vlora, pored problema nepovezanosti sa željezničkom mrežom, suočava se sa nezadovoljavajućim stanjem u cestovnom saobraćaju u smislu nedovoljne osvjetljenosti puteva noću, lošeg održavanja puteva, te nepostojanja direktnog pristupa autoputu.

Slika 11. Stanje željezničke infrastrukture Zapadnog Balkana



Izvor: Preuzeto i preveo autor prema TC, Development of indicative TEN-T extensions of the Comprehensive and Core Network in Western Balkans, Report 2020 – Final version, 2021

Transportni problemi regiona vežu se i za sigurnost saobraćaja. Udio smrtnih slučajeva u saobraćajnim nesrećama na milion stanovnika regiona je veći u odnosu na udio smrtnih slučajeva zemalja EU. Osim što nezgode donose gubitke života, ljudskog kapitala i infrastrukture, obustavljaju transport i stvaraju gužve na putevima i granicama. Procjenjuje se da saobraćajne nezgode u regionu koštaju između 2 do 4% bruto domaćeg proizvoda što ozbiljno utiče na rast regiona (WB, 2022). Implementacija mjera za sigurnost saobraćaja teče sporo u zemljama regiona sa nedovoljnom koordinacijom i nedostatkom boljih i transparentnijih podataka. Zemlje su u izvjesnoj mjeri započele uspostavljanje tijela za koordiniranje implementacije. Srbija i Albanija su jedine uspostavile Direktive o upravljanju sigurnošću putne infrastrukture i sistem licenciranja inspekcije i revizije bezbjednosti saobraćaja, gdje se Srbija izdvaja kao najbolji primjer u pogledu bezbjednosti na putevima (TC, 2022a).

4.3. Instrumenti i mjere olakšavanja trgovinskih i transportnih tokova u okviru CEFTA 2006

Olakšavanje trgovine je od velikog značaja, posebno za zemlje u razvoju bez izlaza na more kao što je to slučaj za većinu zemalja članica CEFTA 2006. Sporazumom ne samo da je

obuhvaćena tema olakšavanja trgovine, već je izdvojena kao jedan od glavnih ciljeva ove regionalne integracije.

Nakon brojnih studija i analiza nekarinskih barijera koje su pokazale da su nekarinske barijere još uvijek u neprihvatljivoj mjeri prisutne u intra-regionalnoj trgovini, članice CEFTA danas različitim instrumentima i mjerama olakšavanja trgovine i transporta nastoje otkloniti barijere, produbiti svoje odnose i unaprijediti prioritetna područja regionalne saradnje.

4.3.1. Regionalne strategije

Iako su zemlje regiona napravile velike korake u ekonomskoj i političkoj transformaciji i približavanju EU, i dalje se suočavaju sa mnogim izazovima i problemima. U velikom dijelu regiona zastupljeni su zastarjeli proizvodni pogoni, kao i loša, zastarjela javna infrastruktura. Bez obzira na napredak, region i dalje karakteriše nezadovoljavajući životni standard stanovništva, prosječna stopa nezaposlenosti koja je među najvišima u EU te slab rast. Jasno je da region jugoistočne Evrope treba nove načine postizanja ubrzanja socioekonomskog rasta, modernizacije, reindustrializacije privrede, kao i boljih odnosa sa najvažnijim trgovinskim partnerom (EU), te boljih međusobnih odnosa sa zemljama regiona (WB, 2018).

U skladu sa tim potrebama, na zahtjev regionalnih vlada i uz pomoć Evropske komisije, Vijeće za regionalnu saradnju (*Regional Cooperation Council – RCC*) zajedno sa nacionalnim upravama i regionalnim tijelima, pripremilo je Strategiju Jugoistočne Evrope (*South East Europe 2020 – SEE2020*). Strategija je inspirisana i sastavljena po uzoru na Strategiju Evropske unije „Evropa 2020“ (*Europe 2020 Strategy*) u pogledu nekih pitanja i koncepta ubrzanog napretka u oblastima od zajedničkog interesa. SEE2020 predstavlja zajedničku strategiju zemalja regiona u privrednom razvoju, sa usvojenim ključnim ciljevima u 2012. godini. Direktni učesnici strategije su Albanija, Bosna i Hercegovina, Kosovo*, Crna Gora, Srbija i Sjeverna Makedonija.

Strategija SEE 2020 predstavlja novi razvojni put jugoistočne Evrope koji podrazumijeva inovativni pristup temeljen na pet razvojnih stubova (RCC, 2013):

- **Integrirani rast**
Integrirani rast zahtijeva dalju integraciju u evropsku i globalnu privredu kroz učešće u međunarodnoj podjeli rada, zasnovanoj na poboljšanoj međunarodnoj konkurentnosti. Zajedno sa liberalizacijom trgovine i većom regionalnom trgovinom i investicijama uz nadograđenu i razvijenu saobraćajnu infrastrukturu, trebalo bi da se ostvari snažan podsticaj trgovinskim tokovima unutar regiona i iz regiona koji će dovesti do rasta vođenog izvozom. Integrirani rast odnosi se i na dimenziju slobodne zone i uklanjanja nekarinskih barijera, prevashodno u trgovini poljoprivrednim proizvodima i u kretanju

stručnjaka, profesionalaca i kvalifikovane radne snage. Ključne dimenzije stuba su slobodna trgovinska zona, konkurentno ekonomsko okruženje i integracija u procese globalne ekonomije.

- Pametni rast

Pametni rast podrazumijeva promovisanje inovacija i ekonomije zasnovane na znanju, koje u 21. vijeku predstavljaju glavni izvor i faktor rasta i otvaranja novih radnih mjesta. Rast zasnovan na znanju i inovacijama u informacijskim i komunikacijskim tehnologijama moguć je samo ako postoji ljudski kapital koji je zasnovan na savremenom obrazovanju i solidnim vještinama. Strategijom je predviđen niz akcija i mjera za razvoj kroz učenje zasnovano na radu, standardizaciju kvalifikacija, otklanjanje prepreka za njihovo prepoznavanje i obrazovanje nastavnika. Također, fokusira se na povećanje učešća u obrazovanju na svim nivoima, kao i na povećanje poduzetničkih učenja. Ključne dimenzije stuba su razvoj ljudskih resursa, istraživanje, razvoj i inovacije, digitalno društvo, kultura i kreativni sektori.

- Održivi rast

Održivi rast znači snažan i samoodrživ rast koji treba biti u skladu sa životnom sredinom i efikasnim korištenjem resursa, omogućiti pomoć u izgradnji dobro razvijenih transportnih i energetske infrastrukture i sinergija između okruženja i ekonomija. Zemlje regiona se suočavaju sa neadekvatnom energetske efikasnošću i transportnom povezanošću, te su izuzetno ranjive na šokove sigurnosti snabdijevanja energijom, zbog čega će SEE2020 predviđati i druge relevantne aktivnosti regionalne saradnje u ovom domenu. Ključne dimenzije stuba su efikasnost resursa i konkurentnost.

- Inkluzivni rast

Inkluzivni rast usko je povezan sa pametnim i održivim rastom, a odnosi se na zapošljavanje i zdravlje stanovništva. Region jugoistočne Evrope suočava se sa niskom stopom zaposlenosti, prevashodno mladih, kao i nejednakim napretkom u zdravstvenoj zaštiti. Inkluzivni rast će biti ostvaren samo ukoliko se ostvare značajna ulaganja u ljudski kapital. Strategija predlaže reforme politika i jačanje institucija za međusobno priznavanje tehničkih i profesionalnih vještina i usklađivanje kvalifikacija sa EU, kao i politika za poboljšanje zdravlja i povećanje stanovništva sa fokusom na ranjive grupe i grupe sa niskim prihodima. Ključne dimenzije stuba su zaposlenost i zdravstvo.

- Upravljanje rastom

Upravljanje rastom podrazumijeva povećanje kapaciteta i efikasnosti javnog sektora oslanjajući se na praksu u razvijenoj Evropi. Osnivanje efikasne i transparentne javne usluge, pouzdanog i efikasnog pravosudnog sistema i smanjenje korupcije pozitivno bi uticalo na poslovno okruženje i investicije regiona. Stub upravljanja rastom se smatra unakrsnom komponentom i preduslovom za postizanje svih ciljeva Strategije. Ključne dimenzije stuba su efikasnost javnih usluga, antikorupcija i pravosuđe.

Svih pet stubova su međusobno povezani – aktivnosti jednog stuba će uticati na pitanja iz većine drugih stubova.

Identifikovani su opšti ciljevi strategije SEE2020, kao i ključni ciljevi za svaki stub sa većinom predloženih konkretnih mjera koje se trebaju preduzeti (Slika 8.). Sprovedenjem 86 strateških mjera zemlje nastoje da uklone trgovinske barijere, zajednički promovišu region pred stranim investitorima, finansiraju zajedničke istraživačke programe, razvijaju zajedničku energetska i transportnu infrastrukturu, te poboljšaju vladine usluge i ambijent za poslovanje. Jedan od instrumenata koji je na raspolaganju za sprovođenje strategije SEE2020 je Instrument pretpristupne pomoći (*Instrument for Pre-Accession Assistance – IPA*) koji predstavlja finansijsku pomoć dostupnu državama regiona u iznosu od 11,7 milijardi eura u periodu od 2014-2020. godine (RCC, 2014).

Slika 12. Pregled Strategije za jugoistočnu Evropu do kraja 2020.

Opšti ciljevi:	(i) Uvećati prosječni BDP po glavi stanovnika u JIE u srazmjeri sa prosjekom u EU: sa 36,4% na 44% u 2020. (ii) Uvećati ukupnu trgovinu robama i uslugama u JIE: sa EUR 94,4 milijardi na EUR 209,5 milijardi u 2020. (iii) Smanjiti trgovinski deficit u JIE: sa -15,7% (prosjeak u periodu 2008-2010) na -12,3 % BDP-a u 2020. (1 milion novih radnih mjesta za otvaranje u regionu JIE)				
Stubovi:	Integrirani rast	Pametni rast	Održivi rast	Inkluzivni rast	Upravljanje usmjereno na rast
Konkretni ciljevi po stubovima:	(iv) Uvećati unutarregionalnu trgovinu robama u JIE za više od 140% (v) Uvećati sveukupni priliv SDI u region najmanje za 160%	(vi) Uvećati BDP po zaposlenom za 32% (vii) Uvesti 300 000 visoko kvalifikovanih ljudi u radnu snagu	(viii) Uvećati broj novootvorenih preduzeća na godišnjem nivou sa 30 107 na 33 760 (ix) Uvećati izvoz roba i usluga po glavi stanovnika u regionu sa EUR 1 780 na EUR 4 250	(x) Porast ukupne stope zaposlenosti, procentualno gledano, za stanovništvo starosti od 15 i više godina, sa 39,5% na 44,4%	(xi) Unaprijediti djelotvornost upravljanja, mjerenu indeksom upravljanja Svjetske banke, sa 2,33 na 2,9 do 2020.
Dimenzije:	A. Zona slobodne trgovine	D. Obrazovanje i kompetencije	H. Efikasnost resursa (energetika, transport, životna sredina i prirodni resursi)	J. Zapošljavanje (mobilnost radnika, politike tržišta rada, socijalna ekonomija)	L. Djelotvorne javne službe
	B. Konkurentno ekonomsko okruženje	E. Istraživanje, razvoj i inovacije	I. Konkurentnost	K. Zdravstvo	M. Borba protiv korupcije
	C. Integracija u globalnu ekonomiju	F. Digitalno društvo G. Kultura i kreativni sektor			N. Pravda

Izvor: Preuzeto iz RCC, Strategija za jugoistočnu Evropu do kraja 2020. godine: Otvaranje radnih mjesta i prosperitet u Evropskoj perspektivi, 2013.

U godišnjem izvještaju RCC (RCC, 2019a), uočena su politička i ekonomska poboljšanja nastala implementacijom SEE2020. Takođe, prepoznata su i određena problemska pitanja koja zahtijevaju dalje napore za rješavanje, poput neformalne ekonomije koja je zastupljena širom regiona, neefikasnog regulatornog okruženja i finansijskog nadzora, korupcije, te niske

energetske efikasnosti. U izvještaju RCC koji je uslijedio (RCC, 2021a), upućuje se na iste probleme, kao i na zajedničke i koordinirane akcije koje vlade treba da preduzmu u cilju ublažavanja ekonomskih posljedica pandemije COVID-19. Mjere se odnose na očuvanje zaposlenosti i fleksibilne radne aranžmane kroz obuku, usavršavanje i prekvalifikaciju, te obezbjeđivanje adekvatnih planova za otpuštene radnike. Nadalje, uočeno je nekoliko pozitivnih rezultata implementacije SEE2020. Zapošljavanje je dostiglo približno 835 000 radnih mjesta između 2010. i 2019. godine; u biti, zemlje Zapadnog Balkana su premašile cilj zapošljavanja sa regionalnom stopom zaposlenosti od 59,1%. Postignut je i napredak u prilivu stranih direktnih investicija u regionu uz povećanje sa 3,6 milijardi eura (2010.) na skoro 8 milijardi eura (2019.), premašivši cilj od 7,3 milijarde eura iz SEE2020. Napori u implementaciji Strategije omogućili su pojavu niza drugih komplementarnih inicijativa i mjera za regionalnu saradnju.

Uprkos postignutim poboljšanjima u nekim dimenzijama, i dalje postoji negativan uticaj određenih struktura na razvoj regiona. Region se i dalje suočava sa slabom otpornošću na vanjske šokove, BDP po glavi stanovnika Zapadnog Balkana u 2019. godini iznosio je samo 36,7% od prosjeka EU, nezaposlenost mladih, iako opada, i dalje je dvostruko veća od prosjeka EU, troškovi i plate su i dalje niske, te konkurentnost i dalje zaostaje (RCC, 2021b). Nasljednica strategije SEE2020, usvojena je u Antaliji 2021. godine pod nazivom SEE2030. Novom Strategijom zemljama regiona je pružena prilika za ostvarivanje poboljšanja u određenim ciljevima koje do sada nisu zadovoljile. Strategija SEE2030 će nastojati promovirati i unaprijediti regionalnu saradnju kroz implementaciju UN Ciljeva održivog razvoja (*Sustain Development Goals* – SDG) koji se odnose na tri dimenzije održivog razvoja: prosperitet, ljudi i mir i partnerstvo.

4.3.2. Dodatni protokoli CEFTA Sporazuma

4.3.2.1. *Dodatni protokol 5*

U cilju daljeg produbljivanja integracije i olakšavanja trgovine u okviru CEFTA 2006 kreiran je Dodatni protokol 5 uz Sporazum, koji je stupio na snagu 2018. godine. Odnosi se na olakšavanje trgovine u domenu trgovanja robe, carinskim postupcima i procedurama. U skladu sa Protokolom i njegovim aneksima, Članom 3. određeni su opći ciljevi CEFTA strana (MVTEO, 2018):

- 1) Pojednostaviti inspekcije koje se odnose na sve carinske postupke i smanjiti formalnosti u najvećoj mogućoj mjeri;
- 2) Razmjenjivati podatke između carinskih organa u mjeri u kojoj je dozvoljeno domaćim zakonodavstvom;

- 3) Uzajamno priznati državne programe ovlaštenih privrednih subjekata (AEO) u svakoj CEFTA Strani, pod uvjetom da su zakoni i provedba svakog državnog programa u potpunosti u skladu sa relevantnom pravnom stečevinom Evropske unije.

Dodatni protokol 5 je nastao kao poseban instrument, s obzirom da se WTO TFA nije mogao direktno odnositi na neke članice CEFTA 2006, koje nisu članice WTO. Šta više, Protokol prevazilazi obaveze TFA, donoseći napredak u pogledu međusobnog priznavanja trgovinskih dokumenata i procedura i daljeg usklađivanja CEFTA regiona sa trgovinskim procedurama WTO (UNCTAD, 2018b).

Na sastanku CEFTA Pododbora za carine i pravila porijekla 2019. godine, između ostalog donesene su odluke o implementaciji i smjernicama za implementaciju odluke Dodatnog protokola 5 u smislu međusobnog priznavanja programa AEO. U skladu sa ovom odlukom nosilac statusa privrednog subjekta u pogledu sigurnosti i zaštite jedne CEFTA Strane, uživaće pogodnosti u ostalim CEFTA Stranama u vidu manjeg broja fizičkih kontrola i kontrola dokumenata o kojima će biti prethodno obavješteni, te prioriteta tokom carinjenja koje se obavlja prije dolaska robe na carinu. Na ovaj način će se pojednostaviti inspekcije i formalnosti, ubrzati razmjena podataka, smanjiti troškovi i vrijeme trgovine (VTKBIH, 2019). Koncept AEOS programa predstavlja važan instrument u polju olakšavanja trgovine čiji su glavni principi navedeni u članu 25. (Aneks III) Dodatnog protokola 5 CEFTA. Sa ciljem priznavanja i vidljivosti ekonomskih operatera koji imaju koristi od takvog priznanja i njihovom umnožavanju donesena je i odluka o utvrđivanju zajedničkog AEO loga za CEFTA Strane koji utvrđuje Zajednička komisija (CEFTA, 2020b).

Potpuna implementacija Dodatnog protokola 5 odnosi se i na proširenje aktuelnog Prijedloga o olakšavanju trgovine voćem i povrćem na sve poljoprivredne proizvode u konačnici, ali i drugih aktivnosti koje se odnose na nepoljoprivredne proizvode. Zajednička komisija donijela je Odluku o olakšavanju trgovine voćem i povrćem, kojom se nalaže da aktivnosti implementacije Odluke na nacionalnom nivou budu u skladu sa zakonodavstvom EU, a aktivnosti se odnose na (CEFTA, 2020c):

- pojednostavljenje inspekcije u svim postupcima carinjenja voća i povrća između CEFTA Strana,
- uspostavljanje sistema podataka i obavještanja između Strana,
- uspostavljanje registra profesionalnih operatera koji trguju voćem i povrćem u svakoj Strani,
- uzajamno priznavanje profesionalnih operatera upisanih u registar,
- uspostavljanje zajedničke liste voća i povrća, za koje su obavezni fitosanitarni certifikati.

Još jedan projekat vezan za implementaciju Dodatnog protokola 5 tiče se informatičke tehnologije Sistemske razmjene podataka (*Systematic Exchange of Electronic Data – SEED*), koji je od 2010. godine značajno doprinio prevazilaženju problema neefikasnosti u sistemima upravljanja granicom. CEFTA Strane su se složile za nadograđivanje sistema u SEED+ i predstavile to kao jedan od prioriteta daljeg rada. Sistem SEED+ će se omogućiti bolju komunikaciju između carinskih uprava u regionu i postaviti dodatne veze za razmjenu podataka, što će poboljšati regionalno upravljanje carinskim rizikom. Implementacija SEED+ dovest će do razvoja digitalne platforme koja će omogućiti (CEFTA, 2021b):

- elektronsku razmjenu certifikata i nadogradnju trenutnog SEED sistema za carinu,
- generisanje i obradu fitosanitarnih, veterinarskih i farmaceutskih certifikata i ulaznih dokumenata u CEFTA Stranama u skladu sa praksom EU,
- bržu razmjenu informacija o neusaglašenim pošiljkama koje se tiču bezbjednosti hrane i robe, te lakše upravljanje rizikom odbijenih pošiljki.

Razmjena podataka između carina će uključiti sve agencije koje sudjeluju u carinjenju robe, a očekuje se i njeno širenje na trgovinu uslugama.

4.3.2.2. *Dodatni protokol 6*

U cilju olakšavanja trgovine uslugama donesen je Dodatni protokol 6 koji je usvojen 2019. godine, a stupio je na snagu 2021. godine. Protokolom je obezbijeđen pravni okvir za trgovinu uslugama i saradnju između CEFTA Strana u cilju podržavanja dalje liberalizacije, posebno u domenu pružanja garancije za pristup tržištu i nacionalnog tretmana dobavljačima usluga u različitim sektorima. Dodatnim protokolom 6 postavljeni su temelji dalje liberalizacije trgovine uslugama. Otvorene su mogućnosti za uklanjanje specifičnih prepreka u budućnosti, mogućnosti pripreme za standarde koji postoje u EU, a najviše je fokusiran na suzbijanje diskriminatorne radnje i odobravanju pristupa tržištu (WB6, 2021a).

U okviru Protokola radi se na uspostavljanju visokog standarda zaštite podataka, nemogućnosti primjenjivanja carina na digitalne proizvode, te na regulaciji elektronske trgovine uslugama. Shodno tome, Zajednička komisija je 2020. godine usvojila Mapu za e-trgovinu (*E-commerce Roadmap*) kojom se utvrđuju ključne oblasti digitalne trgovine za usklađivanje osnovnih pravila i uvođenja principa zajedničkog tržišta uz uklanjanje nepotrebnog geoblokiranja (CEFTA, 2020a). Također, Protokolom su dati minimalni regulatorni standardi za razumnu, objektivnu i nepristrasnu primjenu pravila u međusobnom priznavanju profesionalnih kvalifikacija, te su najavljeni posebni sporazumi ili aranžmani u cilju olakšavanja procesa. U skladu sa tim, Podkomitet za trgovinu uslugama je zadužen za uspostavljanje opšteg sistema priznavanja profesija u skladu sa EU procedurama, kojim će se omogućiti brža i efikasnija procedura priznavanja kvalifikacije uz primjenu jednog skupa

pravila. Usvojeni sistem će se odnositi na profesionalce koji privremeno, ali i trajno, pružaju usluge na drugim tržištima u CEFTA (CEFTA, 2020d).

Odredbama čl. 4. i 5. Dodatnog protokola 6 (CEFTA, 2021c) obuhvaćen je i uslužni sektor turizma. Tim odredbama onemogućavaju se diskriminatorne mjere i ograničavanja pristupa tržištu u smislu testiranja ekonomskih potreba ili ograničavanja tržišnog udjela. Nadalje, članom 8. uključene su odredbe kretanja fizičkih lica u CEFTA regionu kojima se omogućava ulazak i boravak na ograničen period koji je definisan za svaku kategoriju bez ograničavanja dozvola ili donošenja odluka na osnovu situacije na tržištu rada svake Strane. Također, član 14. zabranjuje primjenu bilo kakvih ograničenja na međunarodne transfere plaćanja i plaćanja za tekuće transakcije.

Dalja implementacija Dodatnih protokola 5 i 6 ostvaruje se u okviru regionalnih inicijativa i planova.

4.3.2.3. *Dodatni protokol 7*

Dodatni protokol 7 nije u direktnoj vezi sa olakšavanjem trgovinskih i transportnih tokova, ali podupire provođenje tih mjera, odnosno rješavanje sporova koji nastaju oko necarinskih i drugih barijera između CEFTA članica.

Trenutno se sporovi o necarinskim barijerama rješavaju po propisima koji su sadržani u novom sporazumu CEFTA 2006. Prema važećim odredbama očekuju se direktne konsultacije i saradnja između Strana koje imaju spor, što će se odvijati pod okriljem ili konsultacije u okviru Zajedničkog komiteta. Aneksom 8 donesena su pravila o imenovanju posrednika, kojima se zahtijeva da se direktne konsultacije Strana održavaju uz prisustvo posrednika koji će kasnije podnijeti konačni izvještaj Zajedničkom komitetu (CEFTA, 2016d). Važno je napomenuti da se procedure određene Aneksom 8 vode Pravilima mirenja koje je donijela Komisija Ujedinjenih nacija za međunarodno trgovinsko pravo (*The United Nations Commission on International Trade Law – UNCITRAL*). Također, donesena su pravila o uspostavi arbitražnog tribunala (Aneks 9), što omogućava iznošenje mišljenja trećih lica u cilju boljeg razumijevanja i rješavanja spora.

Međutim, produbljivanjem i jačanjem CEFTA integracije i odnosa članica, postojeći mehanizam za rješavanje sporova pokazao se neefikasnim. Neefikasan i ograničen sistem rješavanja sporova uređen Sporazumom CEFTA 2006 doveo je u 2020. godini do pokretanja pregovora o novom, efikasnom, nezavisnom i nepristrasnom okviru za rješavanje sporova koji će činiti Dodatni protokol 7. Sadržaj novog protokola odnosit će se na opšte odredbe i posebne odjeljke o postupcima rješavanja sporova i procedura usklađenosti zasnovanih na WTO i EU

sistemu. Novi Protokol još uvijek nije donesen, ali je postignut značajan napredak u pregovorima (CEFTA, 2021c).

U junu 2023. godine, održana je 12. runda pregovora o sadržaju Dodatnog protokola 7, pri čemu je zaključen značajan broj pitanja. Prema riječima predstavnika CEFTA Sekretarijata, izazovi u smislu konačnog zaključivanja su različiti, a vežu se za tehničko usaglašavanje odluka koje zatim čeka usvajanje od strane Zajedničkog komiteta, te kompleksan proces povezivanja institucija i administracija svih sedam članica.

Preostala otvorena pitanja Dodatnog protokola 7, kako je navela predstavnica Ministarstva vanjske trgovine i ekonomskih odnosa BiH, odnose se na uspostavu apelacionog drugostepenog tijela za rješavanje sporova, način finansiranja svih procedura, odredbe stupanja na snagu, kao i neka politička pitanja poput naziva „Kosovo*“ koje se treba riješiti prije nego se tekst potpuno usaglasi. Potpisivanje Dodatnog protokola 7 očekuje se krajem 2023. ili početkom sljedeće godine.

4.3.3. Specifične mjere, instrumenti i inicijative

4.3.3.1. Regionalni ekonomski prostor i Zajedničko regionalno tržište

U vremenu kada se EU suočavala sa višestrukim izazovima, a njeno proširenje stavljeno na čekanje, pokrenuta je inicijativa pod nazivom Berlinski proces. Berlinski proces predstavlja platformu za podržavanje reformi i saradnje između članica Zapadnog Balkana u oblasti ekonomije, politike i društva. Inicijativa je pokrenuta 2014. godine sa trajanjem do 2018., ali se njeno djelovanje nastavilo do danas. Većina projekata, programa i inicijativa pokrenutih u okviru Berlinskog procesa su osmišljeni za unapređivanje regionalne ekonomske saradnje Zapadnog Balkana (GIZ, 2018).

U sklopu Berlinskog procesa 2017. godine pokrenuta je inicijativa za stvaranje Regionalnog ekonomskog prostora (*Regional Economic Area – REA*) između zemalja Zapadnog Balkana. Iste godine je RCC pripremio i usvojio višegodišnji akcioni plan (MAP REA) za koji se očekivala implementacija do 2020. godine, uz produženja do 2023. godine. MAP REA uključuje akcije daljeg promicanja trgovinske integracije, uvođenja dinamičnog regionalnog investicijskog prostora, olakšavanja regionalne mobilnosti i kreiranja agende digitalne integracije, sažete u četiri komponente prema pravilima i principima CEFTA Sporazuma i EU (CEFTA, 2017b):

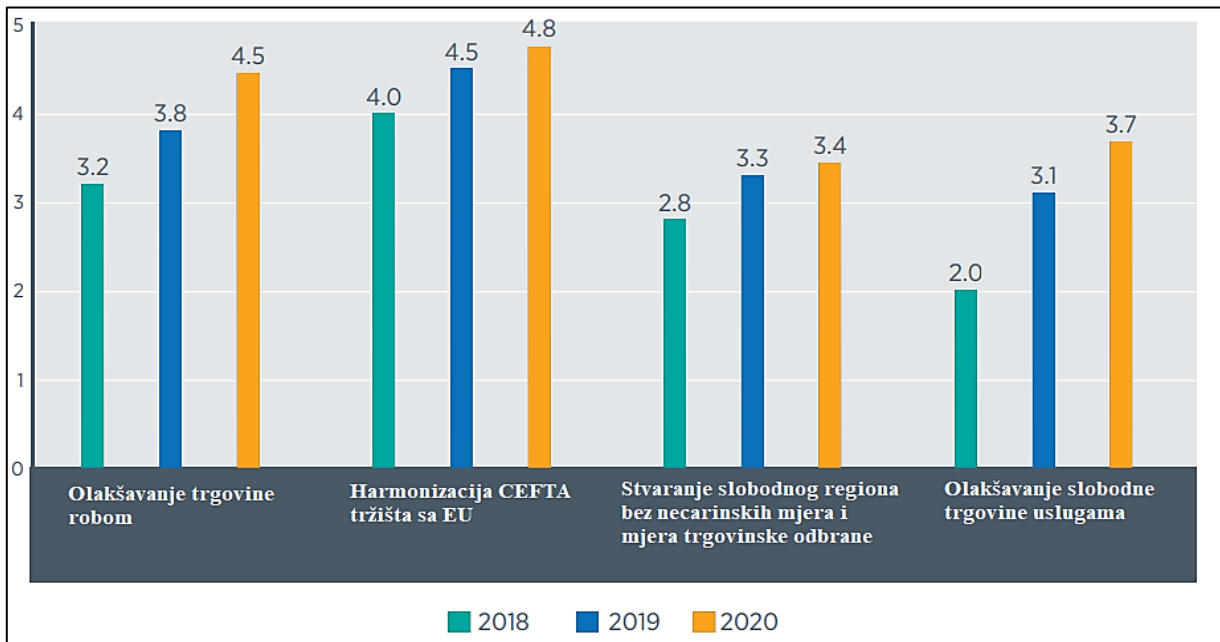
- Trgovina
CEFTA Strane će nastaviti aktivnosti u cilju prihvatanja i potpune implementacije Dodatnih protokola 5 i 6, te nastaviti pratiti izvještaje o neparinjskim barijerama i

mjerama u cilju njihovog uklanjanja. Strane su se obavezale produbiti saradnju u oblastima rješavanja sporova, olakšavanja trgovine, liberalizacije trgovine uslugama, elektronske trgovine i kretanja visokokvalificirane radne snage, pune kumulacije porijekla itd.

- **Investicije**
Strane su se složile razviti zajedničku agendu reforme investicija koja će dovesti do veće usklađenosti regionalne investicijske politike Zapadnog Balkana. Krajnji cilj je poboljšanje atraktivnosti za inostrano i unutarregionalno poslovanje, a samim tim olakšanje i veći priliv investicija.
- **Mobilnost**
Mobilnost uključuje praktične korake poput uklanjanja viza. Ciljevi Agende mobilnosti uključuju regionalne sporazume o međusobnom priznavanju profesionalnih kvalifikacija i uklanjanja prepreka mobilnosti stručnjaka u određenim sektorima, kroz uspostavljanje zajedničkih standarda i procedura.
- **Digitalna integracija**
Strane su se složile podržati i olakšati regionalnu integraciju unutar Evropskog digitalnog tržišta. Ciljevi digitalne agende uključuju razvoj digitalne infrastrukture, poboljšanu regionalnu povezanost, usklađivanje politika spektra, ukidanje *roaminga* u regionu, poboljšanu *ciber* sigurnost, usluge zaštite podataka itd.

U okviru inicijative REA, članice CEFTA ostvarile su određen napredak u pripremi i prihvatanju dodatnih protokola, dogovorene su Smjernice o jedinstvenoj primjeni pune kumulacije koja je stupila na snagu 2019. godine, osnovan je Međunarodni institut jugoistočne Evrope za održive tehnologije (*South East European International Institute for Sustainable Technologies – SEEIIST*), pripremljeni sporazumi za olakšavanje mobilnosti. Potpisan je novi Sporazum o regionalnom *roamingu* (*Regional Roaming Agreement – RRA*) 2019. godine, koji je znatno snizio naknade *roaminga* CEFTA regiona (RCC, 2019b), a zatim je *roaming* i potpuno ukinut 2021. godine. Najbolji rezultati politika MAP REA postignuti su u oblasti harmonizacije tržišta CEFTA sa EU i omogućavanju bescarinske trgovine robom, dok stvaranje zone bez necarinskih barijera i olakšavanje trgovine uslugama zahtijeva dodatne napore (RCC, 2020).

Slika 13. Stanje pripremljenosti politika MAP REA i postignuti napredak



Izvor: Preuzeo i preveo autor prema RCC (2020). Multi-Annual Action Plan for a Regional Economic Area in the Western Balkans.

Nadalje, u okviru Berlinskog procesa, zemlje Zapadnog Balkana su uspostavile Zajednički akcioni plan regionalnog tržišta 2021-2024 (*Common Regional Market – CRM*) u 2020. godini, koji je zasnovan na pravilima EU i koji će se nadograđivati na dostignuća REA. Cilj CRM je smanjenje jaza u odnosu na jedinstveno tržište EU, otvaranje radnih mjesta, pružanje većeg izbora po nižim cijenama, osposobljavanje ljudi da rade širom regiona, maksimiziranje koristi od EU ulaganja u infrastrukturu Zapadnog Balkana itd. (CEFTA, 2020e).

Ključne oblasti Akcionog plana obuhvataju sljedeće (WB6, 2021b):

- 1) vrijeme čekanja i formalnosti na graničnim prijelazima;
- 2) napredak u eliminaciji necarinskih barijera;
- 3) usklađivanje pravila, zahtjeva i standarda koja se odnose na proizvode kojima se trguje u regionu;
- 4) pružanje usluga širom regiona pod jednakim uslovima bez zahtjeva za uspostavljanje stalne poslovne jedinice;
- 5) olakšavanje pojedincima da se kreću, ostanu i rade na području regiona;
- 6) poboljšanja u rješavanju ključnih ograničenja koja ometaju kretanje kapitala širom regiona;
- 7) pitanja industrije i inovacija;
- 8) digitalnu spremnost.

Bitno je i spomenuti i projekat Podrške regionalnoj ekonomskoj integraciji (*Support to Regional Economic Integration*) finansiran od Otvorenog regionalnog fonda za jugoistočnu Evropu (*Open Regional Fund for South-East Europe – Foreign Trade – ORF FT*) koji je pokrenuo GIZ. Projekat je pokrenut kao podrška regionalnoj ekonomskoj integraciji CEFTA i na snazi je od 2006. godine. ORF FT finansiraju EU i Njemačko savezno ministarstvo za ekonomsku saradnju i razvoj (*German Federal Ministry for Economic Cooperation and Development – BMZ*) i osnovan je kao podrška regionalnim inicijativama koje se fokusiraju na olakšavanje trgovine robom i uslugama sa krajnjim ciljem stvaranja zajedničkog tržišta, sa vrijednošću trenutnog modula (2020-2023) od 12,7 miliona eura (GIZ, 2021c). U sklopu ORF FT pokrenuti su projekti koji se odnose i na podršku implementaciji CRM. Jedan od novih projekata podrške implementacije CRM odnosi se na oblasti infrastrukture kvaliteta i elektronske trgovine pod nazivom „EU4Business“, kojim se nastoji doprinjeti izgradnji prosperitetne e-trgovine širom regiona.

Iako postoji određeni napredak u implementaciji CRM, još uvijek nisu uočeni značajni rezultati koji će dovesti do stvaranja jedinstvenog tržišta do kraja 2024. godine. Relativno dugo vrijeme čekanja na granicama je i dalje prisutno, tehničke i administrativne barijere su i dalje prepreka, 70% kompanija ne vidi konkretan napredak u smislu slobodnog kretanja robe i usluga, značajan broj kompanija ne koristi priliku zapošljavanja radnika iz regionalnih ekonomija, te nisu uočena konkretna poboljšanja u drugim ključnim oblastima CRM (WB6, 2022).

Kao značajno postignuće u okviru jedne od glavnih politika CRM, izdvojeno je potpisivanje tri sporazuma krajem 2022. godine koji se odnose na smanjivanje prepreka mobilnosti ljudi u regionu. Ta tri sporazuma se odnose na Sporazum o priznavanju visokoškolskih kvalifikacija, Sporazum o slobodi kretanja sa ličnom kartom i Sporazum o priznavanju profesionalnih kvalifikacija doktora medicine, stomatologa i arhitekata. Sporazum o slobodi kretanja sa ličnom kartom predviđa pojednostavljenje administrativnih postupaka za ulazak, tranzit i boravak stanovnika Zapadnog Balkana, posebno značajan za ukidanje postojećeg viznog režima između BiH i Kosova* (RCC, 2022). Priznavanje akademskih kvalifikacija predviđeno je samo za državne univerzitete, ali se planira širenje i na privatne. Sporazumi su u proceduri usvajanja i ratifikacije u državnim parlamentima zemalja Zapadnog Balkana i očekuje se njihovo stupanje na snagu tokom 2023. godine.

Slika 14. Sporazumi o olakšavanju prepreka mobilnosti unutar CEFTA

Sporazumom o priznavanju visokoškolskih kvalifikacija	Sporazumom o slobodi kretanja sa ličnom kartom	Sporazumom o priznavanju profesionalnih kvalifikacija doktora medicine, stomatologa i arhitekata
<ul style="list-style-type: none"> • utvrđuju se zajednička pravila i postupci za priznavanje visokoškolskih kvalifikacija, • omogućuje se mobilnost studenata i akademskog osoblja na Zapadnom Balkanu na osnovu Lisabonske konvencije o priznavanju kvalifikacija, bolonjskog procesa i odgovarajućih pravila EU, • primjenjuje se na javne univerzitete, a postepeno će se proširiti i na privatne univerzitete, • poboljšavaju se postupci priznavanja skraćivanjem perioda za donošenje odluke o priznavanju sa postojećih nekoliko mjeseci na najviše 14 dana, • utvrđuju se zajednički standardi i postupci za priznavanje kvalifikacija i za studente se ukidaju postojeće naknade koje se plaćaju prilikom podnošenja zahtjeva za priznavanje visokoškolskih kvalifikacija, • cijeli Zapadni Balkan ima koristi od reguliranog priznavanja diploma akademskog stepena doktora nauka. 	<ul style="list-style-type: none"> • olakšavaju se uslovi putovanja i dobri odnosi pojednostavljuvanjem administrativnih procedura za ulazak, tranzit i kraći boravak samo sa ličnom kartom na Zapadnom Balkanu, • obezbjeđuje se jednako postupanje prema svim građanima regiona, • ukidaju se sve postojeće vize na Zapadnom Balkanu, • 59% privrednika na Zapadnom Balkanu vjeruje da će putovanje u regionu samo sa ličnom kartom biti korisno za njihovo poslovanje. 	<ul style="list-style-type: none"> • olakšava se kretanje profesionalaca širom regiona, • omogućava se pružanje usluga doktora medicine, stomatologa i arhitekata na Zapadnom Balkanu na osnovu Direktive Evropske unije o priznavanju profesionalnih kvalifikacija, • prenose se glavna pravila Evropske unije za priznavanje profesionalnih kvalifikacija, • utvrđuje se ujednačena primjena pravila i stvaraju se uslovi za mobilnost profesionalaca širom regiona, • obuhvaćene su tri regulirane profesije i stvara se temelj za pregovore o preostale četiri regulirane profesije (babe, medicinske sestre, farmaceuti i veterinarski hirurzi) u predstojećem periodu.

Izvor: Preuzeto iz RCC (2022). *Zajedničko regionalno tržište*. Dostupno na:

https://www.rcc.int/download/docs/BS_Fact%20sheet.pdf/1bdec9d7c5997e8d3825b368ac19c99.pdf

Početkom 2023. godine stupila je na snagu Odluka o pravilima porijekla. Odluka donosi modernizovana i fleksibilnija pravila zemljama CEFTA integracije. Pravila su prilagođena današnjim, inovativnim uslovima proizvodnje i trgovine i u značajnoj mjeri pojednostavljuju izradu finalnih proizvoda.

Još jedan od prioriteta CRM je i širenje Zelenih koridora/traka (*Green Lanes*) sa zemljama EU. Zeleni koridori predstavljaju zasebnu inicijativu koju su pokrenuli CEFTA, RCC i TC na početku širenja pandemije COVID-19, u cilju sprječavanja nestašice osnovnih roba i medicinske opreme u okviru regiona. Uspostavljanje Zelenih koridora ne samo da je smanjilo vrijeme čekanja na granicama, već je postalo jedno od najuspješnijih primjera regionalne saradnje, uspjevši očuvati trgovinske tokove, povećati ekonomske koristi i efikasno se boriti protiv pandemije (TC, 2022b). Zeleni koridori su danas potpuno implementirani na svim graničnim prijelazima unutar CEFTA, što je omogućilo nesmetan protok medicinskog materijala, hrane i stočne hrane. Koncept Zelenih traka omogućen je putem SEED sistema za najave carinarnicama i carinskim agencijama u cilju planiranja resursa, vršenje provjera dokumenata unaprijed i davanja prioriteta prolazu kamiona sa nužnom robom.

Zbog uspješnosti ove inicijative, CEFTA Strane su se složile raditi na širenju Zelenih traka sa EU i to su postavile kao jedan od najvažnijih prioriteta budućeg djelovanja. Širenje Zelenih koridora sa EU započeto je potpisivanjem Memoranduma o razumijevanju elektronske razmjene podataka između carinskih uprava Sjeverne Makedonije i Grčke u julu 2022. godine.

Ovo predstavlja važnu prekretnicu u smislu osnove za buduće odvijanje trgovine između svih članica CEFTA i Grčke, te otvara mogućnosti za dalje širenje inicijative (CEFTA, 2022). Iste godine Memorandum su potpisale carinske uprave Bosne i Hercegovine, Crne Gore i Hrvatske, čime je nastavljeno olakšavanje trgovine sa EU zemljama. Koncept Zelenih traka proširen je i na trgovinu vodama pod nazivom Plave trake (*Blue Lanes*), kojima se nastoje poboljšati trgovinski odnosi na području Jadranskog mora, te podstaći olakšavanje i povećanje multimodalnog transporta i trgovinskih tokova. Prva operativna Plava traka uspostavljena je potpisivanjem Memoranduma između Albanije, Crne Gore i Italije u 2022. godini (TC, 2022c).

4.3.3.2. Inicijative vezane za transport u regionu

Transportna zajednica (TC) od 2017. godine radi i na integraciji i poboljšanju transportnih mreža i mobilnosti unutar Zapadnog Balkana, putem usvajanja i implementacije zakonodavstva EU, ustanovljavanjem i podržavanjem projekata koji povezuju regionalne partnere među sobom i sa EU. Rad TC zasnovan je na progresivnoj integraciji CEFTA zemalja uključujući tehničke standarde, interoperabilnost, sigurnost i upravljanje saobraćajem, socijalne politike, javne nabavke i životnu sredinu. TC je ustanovio pet akcionih planova koji predstavljaju vodič u ostvarivanju konkretnih ciljeva i ambicija vezanih za sigurnost puteva, smanjeno vrijeme čekanja na graničnim prijelazima, izgradnju pouzdanih i modernih šina, te izgradnju puteva sa integrisanim zelenim i digitalnim elementima.

Pet akcionih planova obuhvata sljedeće:

- Akcioni plan cestovnog saobraćaja, sa ciljem razvoja klimatsko otporne, inteligentne i resursno efikasne Transevropske prometne mreže (*The Trans-European Transport Network – TEN-T*) na teritoriju Zapadnog Balkana, uključivanjem investicija u zelene i inovativne elemente;
- Akcioni plan olakšavanja transporta, sa ciljem jačanja regionalne kooperacije kreirajući jedno zaustavljanje (*one-stop-go*) na unutrašnjim i spoljnim graničnim prelazima, zajedno sa boljom interakcijom i povezivanjem svih vidova transporta;
- Akcioni plan željezničkog saobraćaja, sa ciljem obnavljanja i izgradnje inkluzivnog, sigurnog i povezanog željezničkog sistema unutar regiona i sa EU;
- Akcioni plan sigurnog saobraćaja, kojim se putem promovisanja upravljanja bezbjednošću, sigurnijom infrastrukturom i zaštitom učesnika u saobraćaju nastoji podstaknuti primjer najbolje prakse u regionu;
- Akcioni plan vodenog transporta i multimodalnosti, sa ciljem poboljšavanja pomorskog zakonodavstva, praćenja pomorskog saobraćaja i praćenja zagađivanja prouzrokovanog brodskim otpadom, te boljeg povezivanja pomorskog saobraćaja sa željeznicom i putevima.

Prema izvještaju TC o napretku i implementaciji mjera akcionih planova (TC, 2022d), zabilježen je veoma dobar napredak u oblasti olakšavanja trgovine i širenja Zelenih koridora na EU zemlje. U oblasti olakšavanja trgovine očekuje se potpisivanje bilateralnih sporazuma o zajedničkim graničnim kontrolama između Albanije i Crne Gore, te Kosova i Sjeverne Makedonije u cestovnom saobraćaju, kao i BiH i Srbije u željezničkom saobraćaju, za koje su pregovori u toku. U oblasti sigurnosti saobraćaja izdvojen je Opservatorij za sigurnost saobraćaja na Zapadnom Balkanu koji je postao operativan i omogućio okupljanje sektora transporta, policije i zdravstva u jedinstvenu platformu sa ciljem prilagođenih rješenja, te praćenja i poboljšanja usklađenih podataka o sigurnosti na cestama u regiji.

Predstavnik Transportne zajednice izdvaja uspostavljanje granica sa jednim zaustavljanjem i obnavljanje željeznica kao jedno od bitnih rješenja za olakšavanje trgovine. Također navodi, kako izgradnja i obnavljanje cestovnog saobraćaja još uvijek nije na zadovoljavajućem nivou i dominantna ulaganja su još uvijek usmjerena u toj oblasti, očekuje se da će članice, kada završe izgradnju osnovnih puteva, usmjeriti svoja ulaganja u modernizaciju željezničkog saobraćaja. Srbija se ističe kao članica koja je značajno napredovala u pogledu izgradnje osnovne mreže puteva. Neke dionice su već završene, dok druge bilježe dobar napredak, tako da se Srbija uspjela preusmjeriti na izgradnju i modernizaciju željeznica proteklih par godina.

Granice sa jednim zaustavljanjem (cestovne i željezničke) također se nalaze među glavnim prioritetima budućeg rada Transportne zajednice. Postignuti su određeni dogovori i sporazumi po tom pitanju između nekih članica, kao što slijedi:

- saradnja između Srbije i Sjeverne Makedonije;
Sporazum iz 2015. godine potpisan između Srbije i Sjeverne Makedonije je ratificiran i na snazi, kao i pet protokola potpisanih 2016. godine. Međutim, praktična primjena još nije počela. Sjeverna Makedonija se angažirala u aktivnostima vezanim za izgradnju zajedničke granične stanice Tabanovce, koju podržava WBIF. Očekuje se da zajednička stanica neće biti operativna prije 2024. godine.
- saradnja između Kosova* i Sjeverne Makedonije;
Nakon potpisivanja svih sporazuma o provedbi u 2021. godini (protokoli o carini i graničnoj policiji) koji proizlaze iz ratificiranog bilateralnog sporazuma, bilo je mnogo aktivnosti od strane transportnih, carinskih i graničnih policijskih vlasti kako Kosova*, tako i Sjeverne Makedonije, u uspostavi zajedničke željezničke stanice u Hani i Elezitu. Vlasti Kosova* su završile obnovu postojeće stanice i sada je spremna primiti granične agencije obje strane. Međutim, planirani službeni početak zajedničkih kontrola je odgođen, jer su u toku radovi na obnovi željezničke pruge na teritoriju Kosova* (od Prištine do granice sa Sjevernom Makedonijom), što utiče na sav željeznički teretni promet koji je trenutno preusmjeren sa željezničkih pruga na kamione.

- saradnja između Srbije i Crne Gore;
Sporazum o kontroli željezničkog saobraćaja na granici i odgovarajući protokoli postoje i važe od 2010. godine. Uslov za potpunu primjenu Sporazuma je da su sve granične vlasti smještene na zajedničkoj graničnoj stanici Bijelo Polje. Crna Gora radi na osiguranju funkcionalnosti stanice Bijelo Polje kao zajedničke granične stanice. Trenutno su u toku građevinski radovi koji napreduju kako je planirano. Srpske vlasti u potpunosti učestvuju u radu Nadzornog odbora putem infrastrukture Železnica Srbije i Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture.
- saradnja između Albanije i Sjeverne Makedonije;
Nakon potpisivanja bilateralnog Okvirnog sporazuma za uspostavljanje zajedničkih graničnih kontrolnih punktova u cestovnom saobraćaju u julu 2021. godine od strane premijera obje države, Sporazum je ratificiran od strane albanskog i makedonskog parlamenta. Albanija je već uspostavila Zajednički odbor stručnjaka. Protokoli između agencija Albanije i Sjeverne Makedonije još nisu potpisani.
- saradnja između Albanije i Crne Gore;
Rad na bilateralnom sporazumu o graničnom prijelazu cestovnog saobraćaja između ove dvije države je u naprednoj fazi. Ministarstva unutrašnjih poslova obje strane su se složila oko modela zajedničke kontrole koja će se provoditi na graničnom prijelazu Hani i Hotit/Bozaj, prema kojem će se kontrola vozila obavljati samo na ulazu (kontrola na jednom mjestu) u svakom smjeru. Međutim, službeni nacrt sporazuma (i protokola) još nije razmijenjen. Nacionalne vlasti obje strane treba da provedu službene unutrašnje procedure i organizuju potpisivanje bilateralnog sporazuma i protokola.
- saradnja između Bosne i Hercegovine i Crne Gore;
Predsjedništvo Bosne i Hercegovine je 2022. godine donijelo Odluku o ratifikaciji sljedećih dodataka Sporazumu između Vijeća ministara Bosne i Hercegovine i Vlade Crne Gore o sprovođenju granične kontrole na zajedničkim graničnim kontrolnim punktovima: Dodatak 1 za zajedničku lokaciju graničnog kontrolnog punkta Deleuša-Vraćenovići; Dodatak 2 za zajedničku lokaciju graničnog kontrolnog punkta Hum-Šćepan Polje; Dodatak 3 za zajedničku lokaciju graničnog kontrolnog punkta Sitnica-Zupci; Dodatak 4 za zajedničku lokaciju graničnog kontrolnog punkta Klobuk-Ilino Brdo.

Ukupan napredak još uvijek nije na zadovoljavajućem nivou i zahtijeva dodatne napore kao i rekonstrukcije planova i djelovanja u budućnosti. Nekoliko projekata vezanih za izgradnju TEN-T mreže postali su operativni, te je otvoren put daljem razvoju transporta postizanjem dogovora o prvom evropskom transportnom koridoru Zapadnog Balkana 5. decembra 2022. godine (TC, 2022e). Koridoru će biti dodijeljen EU koordinator, koji će sa zemljama Zapadnog Balkana raditi na premošćavanju fizičkih i nefizičkih barijera u cilju ubrzanja implementacije koridora. Pored EU koordinatora koji će vršiti koordinativnu ulogu sa

političkim nivoima, bit će uspostavljene i radne grupe koje će se baviti operativnim pitanjima. Također, na Koridor i osnovnu mrežu će se usmjeravati sredstva Evropske unije kojima bi se taj proces implementacije realizovao i ubrzao.

4.3.4. Budući prioriteti i izazovi

Intervjuisani predstavnici relevantnih institucija i organizacija (CEFTA Sekretarijata, Ministarstva ekonomskih odnosa i vanjske trgovine BiH, Vanjskotrgovinske komore BiH, Transportne zajednice) kao ključne prioritete u budućem djelovanju CEFTA integracije izdvojili su sljedeće:

- provedbu Zajedničkog regionalnog tržišta;
- daljnju implementaciju dodatnih protokola 5 i 6;
- završetak pregovora o Dodatnom protokolu 7;
- proširenje Zelenih koridora/traka;
- provedbu CEFTA Strategije upravljanja carinskim rizicima.

Pored toga, predstavnici Transportne zajednice i CEFTA Sekretarijata, izdvojili su digitalizaciju kao ključan segmenat trenutnog i budućeg djelovanja. CEFTA već radi na izradi nekoliko baza podataka koji su u stvari sistemi koji će olakšavati administraciju poslovanja i razmjenu informacija. Također rade na uvođenju e-dokumenata programiranih na određeni način i zaštićenih od različitih kriminalnih radnji, koji će imati istu važnost i validnost kao papirni dokumenti. S druge strane, Transportna zajednica je radila na Projektu digitalnih transportnih koridora i E-freight inicijativi tj. potpunoj digitalizaciji transporta po ugledu na regulativu Evropske unije, na čemu danas radi zajedno sa CEFTA. Projekat se odnosi na digitalnu razmjenu tovarnih listova za koju se nastoji napraviti adekvatna elektronska forma za različite modove koja će ići kroz isti sistem i na taj način biti dostupna svim graničnim organima, firmama i ostalim učesnicima u transportu.

Kad su u pitanju budući izazovi u oblasti olakšavanja trgovine i transporta sa kojima se suočava CEFTA, svi ispitanici su se složili da se oni uglavnom vežu za nedostatak kapaciteta u smislu kompleksnosti donošenja odluka, glomazne administracije, ogromnog broja dokumenata koji se prikupljaju iz svih članica, kao i njihovog usklađivanja. istih.

Predstavnica Ministarstva vanjske trgovine i ekonomskih odnosa BiH izdvojila je još nekoliko problematičnih pitanja koji usporavaju trgovinsku liberalizaciju regiona i procese olakšavanja trgovine:

- političko pitanje na relaciji „Srbija - Kosovo“;
- usporeni procesi harmonizacije propisa sa EU (time i sa CEFTA);

- spore procedure rješavanje barijera;
- spore procedure usvajanja odluka u okviru nacionalnih procedura CEFTA Strana;
- nedostatak administrativnih stručnih kapaciteta u CEFTA Stranama koje se bave svim pitanjima CEFTA sporazuma;
- nedostatak jednako snažne posvećenosti procesima u okviru svih CEFTA Strana.

5. ZAKLJUČAK

Jedinstvenim sporazumom o osnivanju CEFTA 2006 postavljeni su temelji dalje liberalizacije CEFTA tržišta. Uviđajući važnost i koristi od liberalizacije trgovinskih tokova, CEFTA Strane su se složile izdvojiti olakšavanje trgovine kao jedno od prioritetnih područja.

Postignut je napredak u razvoju ekonomskih veza i porast intra-regionalne trgovine, ali i dalje postoji značajan broj ekonomskih, političkih, trgovinskih i drugih smetnji koje negativno utiču na integracijski proces i njegove koristi za članice. Istraživanja bilježe veliki broj necarinskih barijera, prevashodno tehničkih i administrativnih. Najzastupljenije u intra-regionalnoj trgovini su administrativne barijere, dok su u trgovini sa njenim najvećim trgovinskim partnerom – EU, najviše prisutne tehničke barijere.

Nastanak necarinskih barijera proizilazi iz značajnog stepena preklapanja izvoznih sektora unutar CEFTA regiona, različitog stepena harmonizacije Strana sa EU propisima, te niskog stepena razvoja i efikasnosti trgovinskih kapaciteta i infrastrukture u cjelini. Pored toga, u regionu su i dalje prisutni politički problemi, kao i socijalni i problemi etničkih podjela, koji se odražavaju na intra-regionalne trgovinske i transportne tokove stvaranjem i barijera sa političkom pozadinom.

Najzastupljenija tehnička necarinska barijera je (ne)prihvatanje izvještaja o testiranju proizvoda između Strana tj. međusobno nepriznavanje certifikata. Za ovu barijeru se vežu i problemi sanitarnih i fitosanitarnih inspekcija u vidu kašnjenja u prijemu rezultata laboratorije, kao i problemi kvaliteta i kratkih rokova važenja certifikata, nastali usljed neadekvatne opreme za inspekciju, nedostatka obučenog osoblja, te ograničenih finansijskih sredstava. Također, izdvojeni su i propisi vezani za etiketiranje, označavanje i pakovanje proizvoda koji su različiti između svih Strana. Tehničke barijere su prisutnije u članicama CEFTA koje pokazuju više napretka u procesima pristupanju EU.

Administrativne barijere, sa druge strane, su poprilično podjednako prisutne u svakoj CEFTA Strani i odnose se na nekoordinisane, neadekvatne i komplikovane procedure carinskih postupaka u vidu: nedosljednog ponašanja carinskih uprava i agencija koji često nisu u potpunosti upoznati sa različitim trgovinskim režimima; ograničenog i neusklađenog radnog

vremena carina; detaljne inspekcije za svaku pošiljku čak i kada je trgovinski partner dobro poznat; itd. Time se znatno usporava i poskupljuje trgovina.

Barijere u trgovini uslugama najviše se odnose na ograničeno kretanje fizičkih lica, međusobno nepriznavanje stručnih kvalifikacija, komplikovane i skupe procedure dobijanja certifikata, te komplikovane i dugotrajne procedure dobijanja dozvola za transport.

Za sve necarinske barijere zajedno veže se nedostatak transparentnosti, informisanja i obavještanja, a posebno se to odnosi na podatke carinskih organa o procedurama graničnih agencija, prethodnim odlukama, sudskim odlukama, kaznama i kršenju uvoza i izvoza itd.

Prehrambeni proizvodi su najviše pogođeni necarinskim barijerama, a zapažen je i veliki broj barijera u pristupu tržištu za sektor pića i automobilskih dijelova. (Ne)efikasnost vlada i koruptivne prakse zastupljene u svim CEFTA Stranama, također poskupljuju, usporavaju ili čak dovode do nemogućnosti trgovanja određenim proizvodima.

Problemi transporta vežu se za slabe institucionalne kapacitete, ograničena finansijska sredstva, lošu transportnu infrastrukturu koja zaostaje i po kvalitetu i po gustini putnih mreža, uska grla na graničnim prijelazima duž većine najprometnijih dionica, te nerazvijen intermodalni transport.

Važni koraci u daljem olakšavanju trgovinskih tokova i daljem produbljivanju integracije, postignuti su usvajanjem dva dodatna protokola za olakšavanje trgovine robom i uslugama. Dodatni protokol 5 koji se odnosi na pojednostavljenje i usklađivanje carinskih postupaka i procedura CEFTA Strana, i Dodatni protokol 6 koji se odnosi na nediskriminatorne radnje i odobravanje pristupa tržištu trgovine uslugama, postavili su dobre temelje za dalju liberalizaciju trgovine i uklanjanje specifičnih prepreka u budućnosti. Dodatnim protokolom 7 koji je u statusu pregovora, doprinijet će se efikasnijem sistemu rješavanja sporova.

Procesi olakšavanja trgovine u CEFTA realizuju se putem inicijativa REA i CRM koje obuhvataju trgovinu, investicije, mobilnost i digitalizaciju. CEFTA Strane su donijele odluke o specifičnim mjerama i njihovim smjernicama u oblasti olakšavanja trgovine voćem i povrćem, međusobnog priznavanja statusa AEO i utvrđivanja zajedničkog AEO loga. Također, Strane su nastavile rad na unapređenju SEED u SEED+, koji se pokazuje kao važan i efikasan instrument carinske razmjene podataka. Odluka o pravilima porijekla je stupila na snagu, a potpisana su tri sporazuma koje će znatno olakšati prepreke mobilnosti ljudi i priznavanja visokoškolskih i profesionalnih kvalifikacija u regionu.

U okviru CEFTA je realizovana inicijativa o uspostavljanju Zelenih koridora, koja je predstavljena kao jedan od najuspješnijih primjera regionalne saradnje. Strane su potpuno implementirale Zelene koridore na svim graničnim prijelazima unutar regiona i omogućile

nesmetan protok medicinskog materijala, hrane i stočne hrane, te su započele proširivanje i na EU. U okviru Akcionog plana olakšavanja trgovine CEFTA Strane sudjeluju u pregovorima o potpisivanju sporazuma o uspostavljanju zajedničkih graničnih kontrola između nekoliko članica.

Digitalizacija trgovinskog i transportnog sistema izdvojena je kao prioritet sadašnjeg i budućeg djelovanja CEFTA i Transportne zajednice. Na ostalim ciljevima postavljenim u akcionim planovima Transportne zajednice, kao i u Akcionom planu regionalnog tržišta se i dalje radi.

Iako su učinjeni veliki koraci u ekonomskoj i političkoj transformaciji, integraciji u međunarodne trgovinske tokove, te olakšavanju trgovine i transporta, CEFTA region se i dalje suočava sa nizom izazova. Izazovi su uglavnom vezani za nedostatak kapaciteta u odlučivanju, komplikovanu administraciju, te nedostatak jednake posvećenosti procesima svih CEFTA Strana.

REFERENCE

1. Bhagwati, J. (2006). *Slobodna trgovina danas: Prijevod Sanja Bingula*. Hrvatsko izdanje, Masmedia. Zagreb.
2. Bjelić, P. (2011). *Međunarodna trgovina: treće izmijenjeno i dopunjeno izdanje*. Ekonomski fakultet u Beogradu. Beograd.
3. Bjelić, P. (2012). *Zbornik radova: Privatni standardi kao preporuke u međunarodnoj trgovini*, Institut za međunarodnu politiku i privredu, Beograd, str. 113-125.
4. Bjelić, P., Dragutinović Mitrović, R., Popović Petrović, I. (2013). *Administrative Barriers to Trade as Predominant Non-tariff Barriers in the Western Balkans Trade*. Univerzitet u Beogradu. Beograd.
5. Brkić, S. (2021). *Integracija Bosne i Hercegovine u međunarodni trgovinski sistem*. Ekonomski fakultet u Sarajevu. Sarajevo.
6. CEFTA (s.a.) *What we do – Trade in Services*. Dostupno na: <https://cefta.int/what-we-do/trade-in-services/> (Pristupljeno: 27.05.2023.)
7. CEFTA (2016a). *CEFTA through Numbers: Analytical Report*. Dostupno na: <https://cefta.int/info-and-resource-centre/reports-publications/#1466085778619-0ebc838f-4295> (Pristupljeno: 27.06.2023.)
8. CEFTA (2016b). *Legal Documents: Annex 1 to the Agreement on Amendment of and Accession to the Central European Free Trade Agreement*. Dostupno na: <https://cefta.int/wp-content/uploads/2016/05/ANN1CEFTA-2006-Final-Text.pdf> (Pristupljeno: 17.06.2023.)
9. CEFTA (2016c). *Summary of Achievements and Report on CEFTA Week, Ministry of Economy of Moldova*. Dostupno na: <https://cefta.int/wp-content/uploads/2016/05/Summary-of-achievements-and-report-on-CEFTA-Week.pdf> (Pristupljeno: 17.06.2023.)
10. CEFTA (2016d). *Legal Documents: Annex 8 to the Agreement on Amendment of and Accession to the Central European Free Trade Agreement: Appointment of a Mediator (Referred to in Article 42, Paragraph 3)*. Dostupno na: <https://cefta.int/wp-content/uploads/2016/05/Annexes-8-Appointment-of-a-mediator-FINAL.pdf> (Pristupljeno: 17.06.2023.)
11. CEFTA (2017a). *CEFTA Investment Report 2017*. Dostupno na: <https://cefta.int/info-and-resource-centre/reports-publications/#1466085778619-0ebc838f-4295> (Pristupljeno: 17.06.2023.)
12. CEFTA (2017b). *Multi-annual Action Plan for a Regional Economic Area in the Western Balkans Six – MAP REA*. Dostupno na: <https://cefta.int/legal-documents/#1547242710019-3175e916-494a456> (Pristupljeno: 17.06.2023.)
13. CEFTA (2017c). *Consolidated Multi-annual Action Plan for a Regional Economic Area in the Western Balkan Six, Statment from WB6 Prime Ministers Meeting, Sarajevo*. Dostupno na: https://cefta.int/wp-content/uploads/2021/03/MAP_regional_economic_area.pdf (Pristupljeno: 13.05.2023.)
14. CEFTA (2020a). *Electronic Commerce: Roadmap for Dialogue on Regulatory Issues*. Dostupno na: <https://website-cefta.azurewebsites.net/wp-content/uploads/2021/06/Roadmap-for-regulatory-dialogue-on-electronic-commerce.pdf> (Pristupljeno: 13.05.2023.)

15. CEFTA (2020b). *Decision of the Joint Committee of the Central European Free Trade Agreement No. 2/2020: Establishing a Common Logo for CEFTA Parties Authorised Economic Operators*. Dostupno na: https://website-cefta.azurewebsites.net/wp-content/uploads/2021/07/Decision-no.-2_2020-Establishing-a-common-logo-for-CEFTA-Parties-Authorised-Economic-Operators.pdf (Pristupljeno: 13.05.2023.)
16. CEFTA (2020c). *Decision of the Joint Committee of the Central European Free Trade Agreement 2006 No. 1/2020: ON Facilitating Trade for Fruit and Vegetables*. Dostupno na: https://website-cefta.azurewebsites.net/wp-content/uploads/2021/07/Decision-No-1_2020-on-Facilitating-Trade-for-Fruit-and-Vegetables.pdf (Pristupljeno: 13.05.2023.)
17. CEFTA (2020d). *14th Joint Committee Meeting: Ministerial Conclusions*. Dostupno na: <https://website-cefta.azurewebsites.net/wp-content/uploads/2021/05/Ministerial-Conclusions-Sarajevo-16-December-2020.pdf> (Pristupljeno: 13.05.2023.)
18. CEFTA (2020e). *Common Regional Market: A Catalyst for Deeper Regional Economic Integration and a Stepping Stone Towards EU Single Market*. Dostupno na: <https://superhost.com.mk/cefta/wp-content/uploads/2021/10/Common-Regional-Market-2021-2024-Action-Plan.pdf> (Pristupljeno: 13.05.2023.)
19. CEFTA (2021a). *CEFTA Chairmanship Priorities 2022*. Dostupno na: <https://cefta.int/legal-documents/#1547242710019-3175e916-494a> (Pristupljeno: 10.08.2023.)
20. CEFTA (2021b). *SEED Enhanced Trade Facilitation, SEED+ Will Additionally Will Increase Efficiency and Simplify Procedures*. Dostupno na: <https://cefta.int/news/seed-enhanced-trade-facilitation-seed-will-additionally-will-increase-efficiency-and-simplify-procedures/> (Pristupljeno: 18.06.2023.)
21. CEFTA (2021c). *CEFTA takes Part in Western Balkans Summit in Berlin*, Bruxelles. Dostupno na: <https://cefta.int/news/cefta-takes-part-in-western-balkans-summit-in-berlin/> (Pristupljeno: 10.08.2023.)
22. CEFTA (2022). *CEFTA-Transport Community Green Corridors/Lanes Become Reality at the Crossing Points Between the CEFTA Parties and the EU: SEED System for Electronic Data Exchange Proves to be Highly Flexible and Adaptable*. Dostupno na: <https://www.cefta.int/news/cefta-transport-community-green-corridors-lanes-become-reality-at-the-crossing-points-between-the-cefta-parties-and-the-eu-seed-system-for-electronic-data-exchange-proves-to-be-highly-flexible-and-ad/> (Pristupljeno: 10.08.2023.)
23. CEFTA (2023). *Transparency: MABD Reports*. Dostupno na: <https://transparency.cefta.int/MABDReports> (Pristupljeno: 10.08.2023.)
24. Center for Economic Policy Analysis (1998). *Trade Liberalisation in Developing Economies: Modest Benefits but Problems with Productivity Growth, Macro Prices, and Income Distribution*, Working Paper Series I/No. 8, New York.
25. Dunkley, G. (2000). *The Free Trade Adventure: The WTO, the Uruguay Round and Globalism: A Critique*, Zed Books Ltd, London / New York.
26. Dunkley, G. (2004). *Free Trade: Myth, Reality and Alternatives*. Global Issues Serie, Zed Books Ltd., London / New York.
27. European Commission (2013). *Technical Barriers to trade*. Dostupno na: https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2013/april/tradoc_150987.pdf (Pristupljeno: 10.08.2023.)

28. European Commission (2020a). *Instrument For Pre-Acession Assistance (IPA II)*. Dostupno na: https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/system/files/2020-09/ipa_2020-042-350.04-mc-eu4business_rea-trade.pdf
29. European Commission (2020b). *Instrument for Pre-Acession Assistance (IPA II), Multi-Country Indicative Strategy Paper (2014-2020)*. Dostupno na: <https://integrimi-ne-be.punetejashtme.gov.al/wp-content/uploads/2020/05/Multi-country-strategy-paper-2014-2020.pdf>
30. European Commission (2023). *AEO (Authorised Economic Operator), What is AEO?*. Dostupno na: https://taxation-customs.ec.europa.eu/customs-4/aeo-authorised-economic-operator/what-aeo_en (Pristupljeno: 11.08.2023.)
31. European Commission (s.a.). *Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs: Physical barriers to trade*. Dostupno na: https://single-market-economy.ec.europa.eu/single-market/barriers-trade/physical-barriers-trade_hr?etrans=hr (Pristupljeno: 11.08.2023.)
32. European Commission (s.a.). *Access to Market: Unilateral trade Agreements*. Dostupno na: <https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/en/content/unilateral-trade-arrangements> (Pristupljeno: 11.08.2023.)
33. GIZ (2018). *The Berlin Process in a Nutshell*, Bonn/Eschborn. Dostupno na: https://www.giz.de/en/downloads_els/The_Berlin_Process.pdf (Pristupljeno: 27.07.2023.)
34. GIZ (2019). *Smjernice o jedinstvenoj implementaciji pune kumulacije i povrata carine među članicama CEFTA-e*, Bonn & Eschborn. Dostupno na: http://www.mvteo.gov.ba/attachments/hr/Home/Ostale_stranice/Carinska_politika_i_tarife/Akti/Ostalo_carina/11112019_Smjernice_Puna_kumulacija_i_povrat_carina_hrv_atski_jezik.pdf (Pristupljeno: 27.07.2023.)
35. GIZ (2021a). *Open Regional Fund for South-East Europe – Foreign Trade*. *Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH*. Dostupno na: <https://www.giz.de/en/downloads/giz-2022-en-open-regional-fund-for-south-east-europe.pdf> (Pristupljeno: 02.08.2023.)
36. GIZ (2021b). *Report on Non-Tariff Measures in CEFTA: Support to Regional Economic Integration*. Dostupno na: <https://www.giz.de/en/downloads/giz2022-en-report-on-non-tariff-measures-in-cefta.pdf> (Pristupljeno: 27.07.2023.)
37. GIZ (2021c). *Open Regional Fund for South-East Europe – Foreign Trade*. Dostupno na: <https://www.giz.de/en/downloads/giz-2022-en-open-regional-fund-for-south-east-europe.pdf> (Pristupljeno: 27.07.2023.)
38. Global Alliance for Trade Facilitation (2019). *Annual Report 2019*. Dostupno na: <https://www.tradefacilitation.org/content/uploads/2020/08/global-alliance-for-trade-facilitation-annual-report-2019.pdf> (Pristupljeno: 02.03.2023.)
39. Grahovac, D. (2014). *Necarinske barijere u zoni CEFTA 2006*, Originalni naučni rad/Časopis poslovne studije, Banja Luka, str. 114-131.
40. Grahovac, D., Jakovljević, J. (2012). *Značaj nastanka zone slobodne trgovine – CEFTA za zemlje Zapadnog Balkana*, Stručni rad, Univerzitet za poslovne studije Banja Luka, Banja Luk, str. 168.
41. Hornok, C., Koren, M. (2010). *Administrative Barriers to Trade*, Journal of International Economics, Volume 96, Supplement 1, Pages S110 – S122.
42. Hornok, C., Koren, M. (2012). *Welfare Effects of Administrative Barriers to Trade*, EFIGE Working Paper 51, Central European University.

43. Hummels, D. (1999). *Toward a Geography of Trade Costs*, GTAP Working Paper No. 17. Dostupno na: <https://www.gtap.agecon.purdue.edu/resources/download/2876.pdf> (Pristupljeno: 02.03.2023.)
44. International Trade Centre (n.d.). *Our Work – Business Environment: Trade Facilitation*. Dostupno na: <https://intracen.org/our-work/topics/business-environment/trade-facilitation> (Pristupljeno: 02.03.2023.)
45. International Trade Centre (2012). *Non-Tariff measures: A Key Issue in Evolving Trade Policy*. Dostupno na: <https://intracen.org/news-and-events/news/non-tariff-measures-a-key-issue-in-evolving-trade-policy> (Pristupljeno: 02.03.2023.)
46. Jakupović, S., Aleksić, M., Novaković, V. (2016). *Doprinos „CEFTA“ Sporazuma razvoju ekonomija država članica: primjer Bosne i Hercegovine*, *Časopis za ekonomiju i tržišne komunikacije broj II*, Banja Luka, str. 306-315.
47. Jusufi, G., Bellaqa, B. (2019). *Trade Barriers and Export Between Western Balkan Countries*, *Naše gospodarstvo/Our Economy*, 65(4), 72-80. DOI: 10.2478/ngoe, Kosovo.
48. Kozak, Y., Shengelia, T. (2014). *An Introduction to International Economic Relations*, Tbilisi Publishing House „Universal“, str. 70-73.
49. Lopandić, D., Kronja, J. (2010). *Regionalne inicijative i multilateralna saradnja na Balkanu: Drugo dopunjeno izdanje*, Ekonomski pokret Srbije & Institut za međunarodnu politiku i privredu u Beogradu, Beograd, str. 112.
50. Ministarstvo vanjske trgovine i ekonomskih odnosa BiH (2007a). *Komentar na odredbe Sporazuma o izmjeni i pristupanju Centralnoevropskom sporazumu o slobodnoj trgovini (CEFTA 2006)*, Sarajevo. Dostupno na: http://www.mvteo.gov.ba/attachments/bs_komentar-na-odredbe-cefta-.pdf (Pristupljeno: 02.03.2023.)
51. Ministarstvo vanjske trgovine i ekonomskih odnosa BiH (2007b). *Sporazuma o izmjeni i pristupanju Centralnoevropskom sporazumu o slobodnoj trgovini (CEFTA 2006)*, Sarajevo. Dostupno na: <https://pkpa.ba/wp-content/uploads/2018/03/CEFTA-2006-bh.pdf> (Pristupljeno: 02.03.2023.)
52. Ministarstvo vanjske trgovine i ekonomskih odnosa BiH (2018). *Odluka o ratifikaciji Dodatnog protokola 5 uz Sporazum o izmjeni i pristupanju Centralnoevropskom sporazumu o slobodnoj trgovini (CEFTA 2006)*. Dostupno na: http://www.mvteo.gov.ba/attachments/bs_Me%C4%91unardni_trgovinski_sporazumi/Regionalni_trgovinski_sporazumi/CEFTA/CEFTA_-_Protokoli_i_odluke/Dodatni_protokol_5_uz_Sporazum_o_izmjeni_i_pristupanju_Centralnoevropskom_Sporazumu_o_slobodnoj_trgovini.pdf (Pristupljeno: 09.08.2023.)
53. Molnar, D., Živković, A., Janković, I. (2020), *Tematski zbornik radova: Ekonomska politika i razvoj*, Ekonomski fakultet Univerziteta u Beogradu, Beograd, str. 80.
54. National Bureau of Economic Research (2001). *Why Are Some People (and Countries) More Protectionist Than Others?*, Working Paper No. 8461, Cambridge.
55. OECD (1993). *Trade Liberalisation: What's at Stake?*, Policy Brief No.5: Second edition. Dostupno na: <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/288158367171.pdf?expires=1672771753&id=id&accname=guest&checksum=0305E8804D6BC6B7AECDD3B3FB4B665> (Pristupljeno: 09.08.2023.)
56. OECD (2010). *Implementing the CEFTA 2006 Agreement: Reaping the Benefits of Trade and Investment Integration in South East Europe*. Dostupno na:

- https://www.oecd.org/global-relations/Reaping_the_benefits_of_trade_and_investment.pdf (Pristupljeno: 09.08.2023.)
57. OECD (2012). *Elimination of Non-Tariff Barriers in CEFTA*. Issues paper 4. OECD. Dostupno na: <https://www.oecd.org/south-east-europe/programme/cefta4.pdf>
58. OECD (2018). *Trade Facilitation: Why Trade Facilitation Matters in Today's Global Economy*. Dostupno na: <https://www.oecd.org/trade/topics/trade-facilitation/> (Pristupljeno: 09.08.2023.)
59. Pistikou, V. (2020). *The Impact of CEFTA on Exports, Economic Growth and Development*, International Journal of Business and Economic Sciences Applied Research (IJBESAR), Kavala, Vol. 13, Iss. 3. str. 15-31.
60. Popović Petrović, I. (2004). *Svetska trgovinska organizacija: osnivanje, funkcija, ciljevi*. Izvorni naučni rad, Bibliid 0025-8555, 56, Vol. LVI, br 1, pp.
61. Popović Petrović, I. (2012). *Administrativne barijere i izgradnja institucionalnog kapaciteta u međunarodnoj trgovini*. Doktorska disertacija: Ekonomski fakultet Univerziteta u Beogradu. Beograd.
62. Popović Petrović, I., Bjelić, P. (2017). *The Role of Trade Facilitation for Trade Enterprises in the CEFTA 2006 Region-Great Expectations After the Bali Ministerial Conference or Just a Great Chance?* Original Scientific Paper: University of Belgrade. Beograd.
63. Ranchev, G. (2003). *Free Trade Zone in Southeast Europe: Achieving Genuine Regional Economic Integration*, Policy Paper of International Policy Fellowship, str. 4.
64. Rapačić, S. (2020). „Mali Šengen“ kao mogućnost nove regionalne ekonomske integracije. Institut za međunarodnu privredu i politiku u Beogradu. Beograd. Str. 566-594.
65. Regional Cooperation Council (2013). *South East Europe 2020: Jobs and Prosperity in a European Perspective*. Dostupno na: <https://www.rcc.int/files/user/docs/reports/SEE2020-Strategy.pdf> (Pristupljeno: 12.06.2023.)
66. Regional Cooperation Council (2014). *Saopštenje za javnost: Savjet za regionalnu saradnju održao godišnji sastanak*, Bukurešt. Dostupno na: https://www.rcc.int/download/docs/PR_RCC+Annual+Meeting_190614_sr.doc/52f059ce2b3a90787f629b16f8d79314.doc (Pristupljeno: 12.06.2023.)
67. Regional Cooperation Council (2019a). *South East Europe 2020: ANNUAL Report on Implementation for 2019*. Dostupno na: <https://www.rcc.int/docs/479/south-east-europe-2020-2019-annual-report-on-implementation-rn> (Pristupljeno: 12.06.2023.)
68. Regional Cooperation Council (2019b). *Annual Report on Implementation of the Multi-Annual Action Plan for a Regional Economic Area in Western Balkans*. Dostupno na: https://www.rcc.int/download/docs/MAP%20REA%20report%202019_FINAL.pdf/713506a99e3916b3a1b7ff8cc471eb22.pdf (Pristupljeno: 12.06.2023.)
69. Regional Cooperation Council (2020). *Multi-annual Action Plan for a Regional Economic Area in the Western Balkans: diagnostic report*. Dostupno na: https://www.rcc.int/download/docs/MAP-REA-diagnostic-2020_final.pdf/bca13b12d680817743ce04381375b4d8.pdf (Pristupljeno: 12.06.2023.)

70. Regional Cooperation Council (2021a). *South East Europe 2020: 2020 Annual Report on Implementation*. Dostupno na: <https://www.rcc.int/pubs/116/south-east-europe-2020-annual-report-on-implementation-for-2020> (Pristupljeno: 12.06.2023.)
71. Regional Cooperation Council (2021b). *South East Europe 2030 Strategy*. Dostupno na: <https://www.rcc.int/pages/148/south-east-europe-see2030-strategy> (Pristupljeno: 12.06.2023.)
72. Regional Cooperation Council (2022). *Zajedničko regionalno tržište: Slobodno kretanje ljudi*. Dostupno na: https://www.rcc.int/download/docs/BS_Fact%20sheet.pdf/1bdec9d7c5997e8d3825b368ac19c99.pdf (Pristupljeno: 12.06.2023.)
73. The World Bank (2011). *Barriers to Trade in Services in the CEFTA Region*. Publications of International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank. Dostupno na: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/2337/637230PUB00pub00ID0187990BOX361521B.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (Pristupljeno: 12.06.2023.)
74. The World Bank (2012). *Doing Business 2012: Trading Across Borders*. Dostupno na: <https://archive.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/media/Annual-Reports/English/DB12-Chapters/Trading-Across-Borders.pdf> (Pristupljeno: 26.07.2023.)
75. The World Bank (2014). *Trade Facilitation Support Program, Trade & Competitiveness*. Dostupno na: https://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/Highlights%20&%20Features/WesternEurope/Geneva/2014/06/TFSP_Factsheet_FINAL.pdf (Pristupljeno: 03.05.2023.)
76. The World Bank (2015). *The Regional Balkans Infrastructure Study (REBIS) Update: Enhancing Regional Connectivity Identifying Impediments and Priority Remedies*, Main Report No. 100619. Dostupno na: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/28413/REBIS-Update-Final-Report-Main-Text.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (Pristupljeno: 25.05.2023.)
77. The World Bank (2018). *Regional Trade Agreements*. Dostupno na: <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/regional-trade-agreements> (Pristupljeno: 15.06.2023.)
78. The World Bank (2022). *Data – Driven Policymaking Can Save Lives and Reduce Road Accidents in the Western Balkans*. Dostupno na: <https://www.worldbank.org/en/news/feature/2022/01/21/data-driven-policymaking-can-save-lives-and-reduce-road-accidents-in-the-western-balkans> (Pristupljeno: 15.06.2023.)
79. *Transkript strukturiranog intervjua sa šefom Odjela za trgovinske odnose sa evropskim integracijama*, Ministarstvo trgovine i ekonomskih odnosa Bosne i Hercegovine, e-mail, april, 2023.
80. *Transkript strukturiranog intervjua sa direktoricom sektora privrede, Vanjskotrgovinska komora Bosne i Hercegovine*, e-mail, april, 2023.
81. *Transkript strukturiranog intervjua sa vršiocem dužnosti direktora CEFTA Sekretarijata*, CEFTA Sekretarijat, video poziv, juni, 2023.
82. *Transkript strukturiranog intervjua sa savjetnikom za zelena/multimodalna/inovativna transportna rješenja*, Transportna zajednica, video poziv, juli, 2023.

83. Transport Community (2021a). *Development of indicative TEN-T extensions of the Comprehensive and Core Network in Western Balkans*, Report 2020 – Final Version. Dostupno na: <https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2022/09/TEN-T-report-2020.pdf> (Pristupljeno: 25.05.2023.)
84. Transport Community (2021b). *GAP Analysis – Strategy for Sustainable and Smart Mobility in the Western Balkans*. Dostupno na: <https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2021/07/GAP-Analysis-STRATEGY-FOR-SUSTAINABLE-AND-SMART-MOBILITY-IN-THE-WESTERN-BALKANS.pdf> (Pristupljeno: 25.05.2023.)
85. Transport Community (2022a). *Annual Operational Report 2021, Permanent Secretariat of Transport Community, Version 1*. Dostupno na: <https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2022/06/AOR-2021.pdf> (Pristupljeno: 25.05.2023.)
86. Transport Community (2022b). *Transport Facilitation: Green Lanes*. Dostupno na: <https://www.transport-community.org/transport-facilitation/#lanes> (Pristupljeno: 25.05.2023.)
87. Transport Community (2022c). *News: Blue Lanes with EU Established*. Dostupno na: <https://www.transport-community.org/news/blue-lanes-with-eu-established/> (Pristupljeno: 25.05.2023.)
88. Transport Community (2022d). *Action Plans and the EU Acquis Progress Report*. Dostupno na: <https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2022/11/Action-Plans-Progress-Report-1.pdf> (Pristupljeno: 04.05.2023.)
89. Transport Community (2022e). *News: First-Ever Western Balkans Transport Corridor to Become Reality*. Dostupno na: <https://www.transport-community.org/news/first-ever-western-balkans-transport-corridor-to-become-reality/> (Pristupljeno: 04.05.2023.)
90. Uprava za indirektno – neizravno oporezivanje BiH (s.a). *Oblasti: Carine*. Dostupno na: <https://www.uino.gov.ba/portal/bs/carine/>
91. Uprava za indirektno – neizravno oporezivanje (s.a.). *Oblasti: Carinska vrijednost*. Dostupno na: <https://www.uino.gov.ba/portal/bs/carine/carinska-vrijednost/> (Pristupljeno: 04.05.2023.)
92. UNCTAD (2006). *The Electronic Submission of Trade Documentation: UNCTAD Trust Fund on Trade Facilitation Negotiations*, Tehnical Note No. 16. Dostupno na: https://unctad.org/system/files/official-document/TN16_ElectronicTradedocSubmission.pdf (Pristupljeno: 15.06.2023.)
93. UNCTAD (2009). *Report of Multi-year Expert Meeting on Transport and Trade Facilitation on its second session*, Geneva. Dostupno na: <https://unfccc.int/resource/docs/2009/smsn/igo/066.pdf> (Pristupljeno: 15.06.2023.)
94. UNCTAD (2010). *Tehnical Notes on Trade Facilitation Measures*. Dostupno na: https://unctad.org/system/files/official-document/dtltlb20101_en_0.pdf (Pristupljeno: 15.06.2023.)
95. UNCTAD (2011a). *Pre-arrival Customs Processing: UNCTAD Trust Fund on Trade Facilitation Negotiations*, Tehnical Note No. 15. Dostupno na: https://unctad.org/system/files/official-document/TN15_PreArrivalClearance.pdf (Pristupljeno: 04.05.2023.)

96. UNCTAD (2011b). *Separating release from clearance procedures: UNCTAD Trust Fund on Trade Facilitation Negotiations*, Tehnical Note No. 19. Dostupno na: https://unctad.org/system/files/official-document/TN19_SeparateRelease.pdf
97. UNCTAD (2012). *Non-Tariff Measures to Trade: Economic and Policy Issues for Developing Countries*. Dostupno na: https://unctad.org/system/files/official-document/ditctab20121_en.pdf (Pristupljeno: 04.05.2023.)
98. UNCTAD (2015). *International Classification of Non-Tariff Measures: 2012 Version*, New York / Geneva. Dostupno na: https://unctad.org/system/files/official-document/ditctab20122_en.pdf
99. UNCTAD (2018a). *The Unseen Impact of Non-Tariff Measures: Insights from a New Database*. Geneva. Dostupno na: https://unctad.org/system/files/official-document/ditctab2018d2_en.pdf (Pristupljeno: 25.05.2023.)
100. UNCTAD (2018b). *Trade Facilitation in the Central European Free Trade Agreement (CEFTA): An Imperative to Boost Intra-regional Trade*. UNCTAD Transport and Trade Facilitation Newsletter: Article No. 18. Dostupno na: <https://unctad.org/news/trade-facilitation-central-european-free-trade-agreement-cefta-imperative-boost-intra-regional> (Pristupljeno: 25.05.2023.)
101. UNCTAD (2019). *Report of Multi-year Expert Meeting on Transport, Trade Logistic and Trade Facilitation on its Seventh Session*, Geneva. Dostupno na: https://unctad.org/system/files/official-document/cimem7d21_en.pdf (Pristupljeno: 25.05.2023.)
102. UNCTAD (2021). *Non-Tariff Measures from A to Z*. Dostupno na: https://unctad.org/system/files/official-document/ditctab2021d3_en.pdf (Pristupljeno: 25.05.2023.)
103. UNCTAD (2022a). *Key Statistics and Trends in Trade Policy 2021*, United Nations / Geneva. Dostupno na: https://unctad.org/system/files/official-document/ditctab2022d2_en.pdf (Pristupljeno: 25.05.2023.)
104. UNCTAD (2022b). *ASYCUDA Report 2021/2022*. Dostupno na: https://unctad.org/system/files/official-document/tcsdtlinf2022d5_en.pdf (Pristupljeno: 25.05.2023.)
105. United Nations (2012). *Trade Facilitation Implementation Guide: Trade facilitation – Principles and Benefits*. Dostupno na: <https://tfig.unece.org/details.html> (Pristupljeno: 25.05.2023.)
106. United Nations (2022). *Economic and Social Commission for Asia and the Pacific: Trade, Investment and Innovation: Working Paper No. 02*. Dostupno na: <https://www.unescap.org/knowledge-products-series/trade-investment-and-innovation-working-paper-series> (Pristupljeno: 15.06.2023.)
107. Vanjskotrgovinska komora BiH (2019). *Aktuelno: Održan 16. sastanak CEFTA Pododbora za carine i pravila porijekla*, Sarajevo. Dostupno na: <https://komorabih.ba/odrzan-16-sastanak-cefta-podobora-za-carine-i-pravila-porijekla/> (Pristupljeno: 15.06.2023.)
108. WCO (s.a.). Topics: *Coordinated Border Management*. Dostupno na: <https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/activities-and-programmes/coordinated-border-management.aspx> (Pristupljeno: 15.06.2023.)
109. Western Balkans 6 (s.a.). *Transport: What are the Challenges?*. Dostupno na: <https://webalkans.eu/en/themes/connectivity/transport/> (Pristupljeno: 15.06.2023.)

110. Western Balkans 6 (s.a.). *Connectivity – Energy*. Dostupno na: <https://webalkans.eu/en/themes/connectivity/energy/> (Pristupljeno: 15.06.2023.)
111. Western Balkans 6 (2021a). *Trade of Services in WB6 – What does CEFTA Additional protocol 6 on Trade in Services Foresee*. Dostupno na: <https://www.wb6cif.eu/2021/10/14/trade-of-services-in-wb6-what-does-cefta-additional-protocol-6-on-trade-in-services-foresee/> (Pristupljeno: 15.06.2023.)
112. Western Balkans 6 (2021b). *Key Business insights on Priority Action Points: Monitoring the Implementation on the Common Regional Market Action Plan (2021-2024)*. Dostupno na: <https://www.wb6cif.eu/wp-content/uploads/2021/12/WB6CIF-Key-Areas-CRM-KPI-3-12-2021-final.pdf> (Pristupljeno: 15.06.2023.)
113. Western Balkans 6 (2022). *Monitoring of the Implementation of the Common Regional Market Action Plan (2021-2024): Economic Analysis and Key Performance Indicators*. Dostupno na: https://www.wb6cif.eu/wp-content/uploads/2022/12/WB6_20CIF_20KPI_20presentation_20December_202022.pdf (Pristupljeno: 16.08.2023.)
114. Winters L.A (2004). *Trade Liberalisation and Economic Performance: An Overview*, The Economic Journal, Volume 114, Issue 493 F4-F21.
115. World Trade Organization (s.a.). *Trade Topics: Tariffs*. Dostupno na: https://www.wto.org/english/tratop_e/tariffs_e/tariffs_e.htm (Pristupljeno: 16.08.2023.)
116. World Trade Organization (2012). *World Trade Report 2012: Trade and Public Policies: A Closer Look at Non-Tariff Measures in the 21st Century*. Dostupno na: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/anrep_e/world_trade_report12_e.pdf (Pristupljeno: 16.08.2023.)
117. World Trade Organization (2013). *The WTO Agreement Series: Technical Barriers to trade*. Dostupno na: https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/tbttrade_e.pdf (Pristupljeno: 16.08.2023.)
118. World Trade Organization (2014). *Protocol Amending the Marrakesh Agreement Establishing the World Trade Organization*, General Council. Dostupno na: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/sli_e/11tfa.pdf (Pristupljeno: 16.08.2023.)
119. World Trade Organization (2015). *World Trade Report 2015: Speeding up trade: benefits and challenges of implementation the WTO Trade Facilitation Agreement*. Dostupno na: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/world_trade_report15_e.pdf (Pristupljeno: 16.08.2023.)
120. World Trade Organization (2016). *Standards and Trade Development Facility (STDF) – Annual Report 2016: Working Trough Partnerships to Drive SPS Capacity Worldwide*. Dostupno na: https://standardsfacility.org/sites/default/files/STDF_Annual_Report_2016.pdf (Pristupljeno: 04.09.2023.)
121. World Trade Organization (2020a). *Handbook of Deep Trade Agreements*. Dostupno na: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/34055/9781464815393.pdf> (Pristupljeno: 02.07.2023.)

122. World Trade Organization (2020b). *STDF: Annual Report 2020: Resilience, Adoption, and Innovation: Strengthening Global SPS Capacity*. Dostupno na: https://standardsfacility.org/sites/default/files/Presentation_2020_Annual_Report.pdf (Pristupljeno: 07.07.2023.)
123. World Trade Organization (2021). *Ninth Triennial Review of the Operation and Implementation of the Agreement on Technical Barriers to Trade under Article 15.4: Committee on Technical Barriers to Trade*. Dostupno na: <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=q:/G/TBT/46.pdf&Open=True> (Pristupljeno: 12.08.2022.)
124. World Trade Organization (2023a). *Trade topics: Preferential Trade Arrangements*. Dostupno na: https://www.wto.org/english/tratop_e/region_e/rta_pta_e.htm (Pristupljeno: 06.09.2023.)
125. World Trade Organization (2023b). *Regional Trade Agreements Database*. Dostupno na: <http://rtais.wto.org/UI/charts.aspx#> (Pristupljeno: 10.09.2023.)
126. Župljanin, N. (2019). *Necarinske barijere u međunarodnoj razmjeni*. Naučno-stručni časopis SVAROG br. 18., pp. 199-215. Dostupno na: <https://svarog.nubl.org/wp-content/uploads/2022/01/Mr-Nemanja-Zupljanin-NECARINSKE-BARIJERE-U-MEDUNARODNOJ-RAZMJENI.pdf> (Pristupljeno: 15.09.2022.)

PRILOZI

Prilog 1. Upitnik o olakšavanju trgovine

Postignuća

1. Da li su postignuta poboljšanja u uklanjanju dosadašnjih lociranih uskih grla na putevima i graničnim prijelazima CEFTA Strana (npr. ograničenja fizičke infrastrukture i sl.)?
2. Po čemu je značajan dogovor o prvom evropskom transportnom koridoru Zapadnog Balkana za olakšavanje trgovine CEFTA regiona?

Prioriteti i buduće aktivnosti

Općenito:

1. Da li su planirani novi projekti i inicijative olakšavanja transporta u CEFTA od strane državnih organa i/ili poslovne zajednice?
2. Koje transportne barijere će biti ciljane u narednom periodu, kako bi se olakšao transport robe u regionu?
3. Koji su izdvojeni prioriteti budućeg djelovanja Transportne zajednice u oblasti olakšavanja transporta?

Specifično:

1. Obnavljanje željeznica prepoznato je kao jedno od rješenja za koje se očekuje da će doprinijeti olakšavanju transporta u CEFTA regionu. Na koji način je predviđeno obnavljanje i modernizacija željeznica?
2. Da li će u skoroj budućnosti biti uspostavljene granice sa jednim zaustavljanjem između CEFTA zemalja i koje su najveće prepreke za realizaciju ove ideje?

Izazovi/potencijalne barijere

1. Koji su najveći izazovi sa kojima se suočavaju politike usmjerene na olakšavanje transporta unutar CEFTA regiona?

Prilog 2. Upitnik o olakšavanju transporta

Postignuća

1. Koja postignuća integracije CEFTA u oblasti olakšavanja trgovine smatrate posebno značajnim i zašto?
2. Da li su CEFTA Strane ispunile svoje obaveze u skladu sa postignutim dogovorima i odlukama (npr. u pogledu ocjenjivanja usklađenosti, trgovine voćem i povrćem, međusobnog priznavanja AEO, pojednostavljenja carinskih procedura u skladu sa Strategijom o upravljanju carinskim rizikom, uvođenja elektronskog poslovanja itd.)?
3. Koja su dosadašnja postignuća u pravcu ostvarivanja Zajedničkog akcionog plana regionalnog tržišta?

Prioriteti i buduće aktivnosti

Općenito:

1. Koji će biti ključni pravci djelovanja, prioriteti i aktivnosti CEFTA u budućnosti po pitanju olakšavanja intra-trgovine?
2. Da li su planirane neke nove inicijative za olakšavanje trgovine od strane državnih organa i/ili od strane poslovne zajednice?
3. Koje administrativne necarinske barijere će biti ciljane u narednom periodu u okviru procesa olakšavanja trgovine?

Specifično:

1. Da li će se koncept Zelenih koridora/Plavih linija proširiti i na trgovinu drugih roba, osim osnovne robe, lijekova i medicinske opreme, i da li to predstavlja prioritetnu oblast budućeg djelovanja CEFTA?
2. Kada se očekuje donošenje Dodatnog protokola 7 i koja su preostala otvorena pitanja koja predstavljaju izazov u smislu zaključivanja pregovora?

Izazovi/potencijalne barijere

1. Sa kojim izazovima odnosno preprekama se suočava CEFTA danas u oblasti olakšavanja regionalne trgovine? Koje od njih smatrate posebno problematičnim?