

UDK 339(679)
Biblid 0543-3657, 73 (2022)
Год. LXXIII, бр. 1185, стр. 33–49
Прегледни научни рад
Примљен: 10. 7. 2022.
Прихваћен: 11. 8. 2022.
doi: https://doi.org/10.18485/iipe_mp.2022.73.1185.2
CC BY-SA 4.0

Сања МАРКОВИЋ¹

Процес олакшавања трговине у Мозамбику

САЖЕТАК

Предмет овог рада јесте анализа специфичног трговинског положаја Мозамбика, чији је модел привредног развоја заснован на екстракцији природних ресурса. Према класификацији Уједињених нација, Мозамбик припада категорији најмање развијених земаља света, које су изузетно рањиве на егзогене шокове и природне катастрофе. Поред тога, наилазе на многе баријере у међународној трговини, чији је крајњи резултат повећање трговинских трошкова. У раду ће бити указано на могућности превазилажења ових потешкоћа кроз примену Споразума о олакшавању међународне трговине, донетим под окриљем Светске трговинске организације, као и кроз улагање у изградњу трговинског капацитета, што би требало да створи прилике за Мозамбик да оствари већи ниво интеграције у међународну трговину.

Кључне речи: трговински трошкови, Мозамбик, Споразум о олакшавању међународне трговине, изградња трговинског капацитета.

Увод

Најмање развијене земље света су већ деценијама уназад изложене дејству механизма светског тржишта који знатно отежава њихов привредни развој. Период након Другог светског рата показао је да су негативна дејства механизма светског тржишта често била последица

¹ Дипломирани економиста, студенткиња мастер академских студија на Економском факултету Универзитета у Београду. E-mail: sanjam22996@gmail.com

примене мера из домена економских политика развијених земаља. Другим речима, вођење политике аграрног протекционизма, затварање у регионалне економске заједнице са аутархичким циљевима, увођење квантитативних ограничења у спољној трговини, примена великих пореских оптерећења на увоз производа тропског и суптропског порекла итд. нису само отежавали извоз примарних производа из најмање развијених земаља, већ и извоз индустријских производа. Из тих разлога, дошло је до опадања њиховог учешћа у светској трговини.²

Осим тога, у тежњи да обезбеде виши ниво привредног развоја кроз повећање спољне трговине, ове земље наилазе на широки спектар трговинских баријера, при чему се посебно издваја све интензивнија примена административних нецаринских баријера. Њихово ограничавајуће дејство има нарочито изражене последице по најмање развијене земље, с обзиром на то да међународна трговина треба да пружи могућности за интегрисање ових земаља у светско тржиште и остваривање користи од различитих мултилатералних трговинских прописа.³

Једна од битних карактеристика садашњег светског трговинског система јесте опадајућа улога Африке као трговинског партнера са развијеним земљама у апсолутном и релативном износу. Чак и у категоријама производа који представљају традиционална извозна добра афричких земаља, као што су храна, минерали и горива, ове земље нису успеле да повећају свој удео у вредности светског извоза. Уместо тога, подаци указују на непромењени ниво зависности од извоза неколицине примарних производа, односно на задржавање колонијалних образаца међународне трговине.⁴

Историја нас учи да је постојање снажног индустријског сектора, који омогућава земљама да увозе сировине а извозе индустријску робу, од суштинске важности за постизање привредног и друштвеног развоја. Стога, у овом раду ћемо поћи од анализе спољнотрговинске размене Мозамбика, која се доминантно заснива на извозу сировина. Даље, указаће се на значај снижавања трговинских трошкова на нивоу широке групације најмање развијених земаља, посредством примене мера из домена олакшавања међународне трговине, да би се на крају испитале могућности и ограничења које на том путу стоје пред Мозамбиком.

² Маријан Хубени, „Нова решења у Светској економији”, *Политичка мисао*, бр. 1/1964, стр. 102-103.

³ Предраг Бјелић, Иван Марковић, Ивана Поповић Петровић, „Нецаринске баријере у међународној трговини земаља у развоју и искуство ЦЕФТА 2006”, *Економске идеје и пракса*, бр. 14/2014, стр. 34.

⁴ *Aid for Trade: from policies to practice*, Ministry for Foreign Affairs of Finland Development Policy Information Unit, Helsinki, 2007, p. 35.

Структура привреде Мозамбика

Мозамбик се налази у региону јужне Африке и представља једну од земаља најрањивијих на климатске промене и природне катастрофе. Географска позиција и топографија земље, велико сиромаштво, слаба социо-економска структура становништва и зависност од пољопривреде повећавају изложеност овим ризицима.⁵ Сагледавањем ужих просторних целина унутар земље, уочава се да су провинције Кабо Делгадо и Нампула изразито дестабилизујући фактор привреде. Ескалација сукоба и побуна, као и учестала појава природних непогода, попут суша и олујних падавина које воде до поплава и расељавања становништва, неповољно утичу на могућности привређивања и воде даљем расту сиромаштва.⁶

Привредна активност Мозамбика заснива се на екстракцији природних ресурса. Пољопривреда, рибарство, рударство и туризам су кључни фактори развоја националне економије. Широко опсег плодног земљишта омогућава култивацију разноврсних усева, укључујући кукуруз, маниоку, поврће, кокос, индијски орах, воће, чај, дуван и памук. Готово половина површине земљишта сматра се погодном за пољопривредну производњу, међутим, тренутно је мање од 15% обрадивог земљишта употребљено у те сврхе. Море представља још један велики природни ресурс, будући да отвара могућност за улов рибе и морских плодова, иако је граница одрживог риболова већ достигнута. Остали кључни природни ресурси јесу хидроелектрична енергија, природни гас и минерали, укључујући титанијум, драго камење и угљак. Простране обале и дивљи свет стварају потенцијал за екотуризам.⁷

Ипак, Мозамбик дели бројне потешкоће земаља богатих природним ресурсима, које своје развојне моделе заснивају на реализацији екстрактивних инвестиционих пројеката. Иако поседује знатан економски потенцијал, суочава се са бројним ограничењима унутрашње и спољне природе, као што су: недовољна економска диверсификација, мало унутрашње тржиште, висока зависност од увоза, инфраструктурни дефицит, високи трошкови унутар пословног окружења, раст нивоа дуга итд.⁸

Иако пољопривреда представља основну економску активност за приближно четири петине радне снаге у земљи, у укупно створеној

⁵ *Republic of Mozambique*, IMF Country Report, No. 18/65, Washington D. C, March 2018, p. 20.

⁶ Rashed Jalal, Qiyamud Din Ikram, Fatima Mushtaq, Amit Ghosh, Josselin Gauny, Daniele Barelli, Doug Muchoney, Khalid Cassam, Marco Falcone & Matieu Henry, *A rapid geospatial analysis of Nampula and Cabo Delgado provinces in Mozambique*, FAO, Rome, 2022, p. 1.

⁷ Aid for Trade: from policies to practice, p. 102.

⁸ *Trade Policy Review Mozambique*, WTO Secretariat, Geneva, 29 March 2017, p. 7.

вредности бруто домаћег производа (БДП) пољопривреда има учешће од приближно 25%. Једна од најзначајнијих одлика овог сектора у Мозамбику јесте нископродуктивна пољопривредна производња, а земља и даље увози знатне количине хране, углавном пиринча.⁹

Са стопама раста становништва које надмашују садашњу пољопривредну производњу, процењује се да ће зависност Мозамбика од увоза хране достићи чак 25% до 2040. године. Ослањање на увоз хране чини земљу рањивом на спољне шокове и ценовне тенденције на међународном тржишту, што додатно погоршава хроничну несигурност у погледу снабдевености храном у земљи.¹⁰

С друге стране, рибарство је област привреде која је имуна на питање несигурности ове врсте. Приобалне воде Мозамбика садрже јастоге, туну, скуше, сардине и инђуне, али и шкампе који су важна извозна добра.¹¹

Истраживања показују да кључна рудна богатства укључују висококвалитетну руду гвожђа и редак минерал танталит, а Мозамбик је једна од земаља која поседује највеће светске резерве ових ресурса. Такође, ископавају се злато, боксит (главна руда алуминијума), графит, мермер, бентонит и кречњак, а морска со се вади у приобалним подручјима. У извештају о трговинској политици Мозамбика, који је сачинио Секретаријат Светске трговинске организације (*World Trade Organization – WTO*) указује се на то да угља представља један од главних извозних производа Мозамбика, са чијим ископавањем се започело 2011. године. Међутим, инфраструктурна ограничења и опадајуће цене угља могу неповољно утицати на даљи ток експлоатације овог рудног добра. Током 2012. године, велике резерве природног гаса откривене су у басену Ровума, у провинцији Кабо Делгадо. На основу богатства природним ресурсима, Мозамбик би требало да буде најважнији произвођач и извозник енергије у јужној Африци. Међутим, безбедносни проблеми земље након стицања независности подривају процес производње, изузев у области рафинације увезене сирове нафте, у близини Мапута.¹²

У протеклим деценијама, извозна база Мозамбика се све мање темељила на традиционалним извозним добрима, као што су: дрво, памук, шећер и индијски ораси, који су извесно време заузимали доминантно учешће у извозној структури земље. Данас, алуминијум и легуре алуминијума чине главне извозне производа Мозамбика.

⁹ *Ibid.*, p. 10.

¹⁰ Julia Faria, "Key economic indicators of Mozambique – statistics & facts", доступно на адреси: https://www.statista.com/topics/8992/key-economic-indicators-of-mozambique/#topicHeader__wrapper, 4.5.2022.

¹¹ Jeanne Marie Penvenne, "Mozambique", доступно на адреси: <https://www.britannica.com/place/Mozambique>, 6.5.2022.

¹² *Ibid.*

Европска унија представља примарно извозно тржиште алуминијума, где Мозамбик остварује право на преференцијалан приступ тржишту.¹³

Ипак, Јужна Африка је највећи трговински партнер земље на страни извоза, испред Индије, Кине и Италије.¹⁴ Извозна структура Мозамбика прилично је ограничена, што произилази из уског обима привреде: само у 2020. години, пет извозних добара (алуминијум, електрична енергија, угаљ, природни гас и дуван) чинило је готово 60% укупно оствареног извоза.¹⁵

На страни увоза доминирају боксит, гориво, али и друге сировине које се односе на екстрактивну индустрију, као и храна. Такође, међу кључне увозне производе укључују се машине, електрична енергија, аутомобили, лекови и шећер. Јужна Африка је највећи извозник на територији Мозамбика, а за њом следе Европска унија, Кина и Уједињени Арапски Емирати. Индустијски производи се и даље увозе првенствено из развијених земаља, нарочито из Европске уније, али све већи значај добијају индустријски производи из азијских привреда у развоју.¹⁶

У домену спољнотрговинске размене услуга, Мозамбик је велики нето увозник услуга, нарочито транспортних услуга, грађевинарства, трговинских услуга итд. Међутим, не треба превидети то да туризам остварује значајне вредности по основу извоза услуга.¹⁷

Мозамбик има недовољно изграђену физичку инфраструктуру. Велики део транспортних мрежа у земљи је уништен или оштећен током грађанског рата. Основни проблем у погледу транспортне инфраструктуре јесте недовољна покривеност путевима, што је нарочито изражено у руралним областима. Услед тога, долази до настанка високих трансакционих трошкова, чиме се индустријски сектор земље чини неконкурентним.¹⁸

Мозамбик има једну од најмање развијених инфраструктура друмског саобраћаја у читавом региону јужне Африке. Лоши услови на путевима представљају уско грло у развоју трговине на регионалном нивоу, али и у коришћењу лучке инфраструктуре за пласман робе у суседне земље.¹⁹ Стање путне мреже је лоше, нарочито у руралним подручјима. Постоји

¹³ Trade Policy Review Mozambique, p. 17.

¹⁴ Aaron O'Neill, "Mozambique: Main export partners in 2019", доступно на адреси: <https://www.statista.com/statistics/507805/most-important-export-partner-countries-for-mozambique/>, 6.5. 2022.

¹⁵ Trade Policy Review Mozambique, p. 7.

¹⁶ *Ibid.*, p. 20.

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ Mozambique Country Strategy Paper 2018–2022, p. 11.

¹⁹ PricewaterhouseCoopers ("PwC"), "Africa gearing up", South Africa, 2013, pp. 59–60.

довољно физичког простора за повећање транспортне инфраструктуре, која може олакшати одвијање трговине, омогућити развој пољопривреде и осталих економских и друштвених активности.²⁰

Такође, у земљи постоји снажан потенцијал за производњу хидроелектричне и топлотне енергије, као и соларне и еолске енергије дуж обале.²¹ Међутим, као и остала тржишта у настајању, Мозамбик има недовољно изграђену електроенергетску инфраструктуру, која се налази у високо урбанизованим деловима земље, док у руралним областима готово да не постоји.²²

Међутим, захваљујући свом географском положају, Мозамбик је значајна транзитна рута за међународну трговину земаља без излаза на море, као што су Зимбабве, Замбија, источни део Демократске Републике Конго, Малави и северозападни регион Јужноафричке Републике. Кроз територију Мозамбика одвија се приближно 70% транзитног саобраћаја Јужноафричке развојне заједнице (*The Southern African Development Community – SADC*), дуж логистичких коридора који повезују приобалне луке са суседним земљама. Захваљујући томе, земља остварује значајно место у регионалној трговини ових земаља.²³

Анализирајући структуру привреде Мозамбика, можемо закључити да је садашње стање, распрострањеност и статус економске и друштвене инфраструктуре у Мозамбику у функцији колонијалистичког наслеђа, неповољних ефеката грађанског рата и недостатака у економском управљању земљом. Током колонијалног периода, инфраструктура, као што су путеви и железнице, била је оријентисана ка међународним трговинским интересима колонизатора и могла се наћи углавном на југу земље. Након стицања независности и током грађанског рата, ова инфраструктура служила је као извор фискалних прихода за Мозамбик, а данас представља средство за постизање регионалне интеграције. Међутим, унутрашња трговина, територијална интеграција и социјална инклузија и даље нису постигнути, будући да су чворишта производње и снабдевања одвојени, или остају неефикасни и по високој цени повезани са местима потрошње.²⁴

²⁰ Trade Policy Review Mozambique, p. 94.

²¹ The International Trade Administration U.S. Department of Commerce, Mozambique Country Commercial Guide, доступно на адреси: <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/mozambique-market-overview>, 10.5.2022.

²² A. O'Neill, интернет извор без броја стране.

²³ Trade Policy Review Mozambique, p. 92.

²⁴ Mozambique Country Strategy Paper 2018–2022, p. 35.

Олакшавање међународне трговине – значај и утицај на трговинске трошкове

Под окриљем Општег споразума о царинама и трговини (*The General Agreement on Tariffs and Trade – GATT*) водиле су се узастопне рунде мултилатералних преговора, током којих је договорено драстично смањење царина и укидање нецаринских баријера у међународној трговини, кроз њихово претварање у царине.²⁵ Овим путем, регулисале су се традиционалне нецаринске баријере и један део техничких нецаринских баријера. Преостали део техничких нецаринских баријера и све уочљивије административне нецаринске баријере,²⁶ нису биле предмет међународне регулативе и тек постепено су добиле на значају у круговима мултилатералних трговинских рунди преговора. У последњих двадесет година, евидентирана је растућа примена административних процедуралних нецаринских баријера, из следећа два разлога: 1) услед немогућности примене одређених видова нецаринских баријера у протекционистичке сврхе, даља примена протекционизма у међународној трговини омогућена је кроз једну хетерогену групу мера које се називају административне нецаринске баријере; и 2) услед недовољног степена изграђености трговинског капацитета долази до појаве административних нецаринских баријера које се тичу процедура кроз које роба и услуге пролазе при одвијању међународне трговине.²⁷

Најважнији регулаторни рад поводом елиминације административних нецаринских баријера кроз олакшавање међународне трговине обављен је на мултилатералном нивоу.²⁸ Осим унутар WTO, олакшавање међународне трговине представља важан предмет разматрања у оквиру бројних међународних организација, укључујући Светску царинску организацију (*World Customs Organization – WCO*), неколико тела Уједињених нација (*United Nations – UN*), Међународни трговински центар (*International Trade Centre – ITC*), Економску комисију УН за Европу (*The United Nations Economic Commission for Europe – UNECE*), као и

²⁵ У питању је процес који се назива тарификација.

²⁶ Административне нецаринске баријере се јављају у виду: 1) законских баријера трговини, које потичу од неусаглашености законских и административних прописа у различитим државама; и 2) процедуралних баријера трговини, које потичу од арбитражности у примени процедура кроз које роба и услуге пролазе приликом одвијања међународне трговине.

²⁷ Ивана Поповић Петровић, *Административне баријере и изградња институционалног капацитета у међународној трговини*, докторска дисертација, доступно на адреси: <https://nardus.mppn.gov.rs/bitstream/handle/123456789/2209/Disertacija.pdf?sequence=4&isAllowed=y>, 11.5.2022, стр. 231–232.

²⁸ Predrag Bjelić, “Trade Facilitation: Removing Administrative Trade Barriers”, *Vestnik Universiteta međunarodnog biznisa*, Vol. 11, Nr. 1/2005, pp. 110–118.

организације које се баве ефикасношћу и безбедношћу међународних ланаца снабдевања и привредним развојем. Корпус инструмената и иницијатива за олакшавање међународне трговине, који су настали као резултат усаглашавања унутар поменутих организација, веома је опсежан.²⁹ Основни циљ ових иницијатива јесте да смање или уколико је могуће, спрече употребу административних процедуралних нецаринских баријера у међународној трговини.³⁰

Област олакшавања међународне трговине у великој мери се фокусира на оперативне аспекте међународне трговине. Услед тога, преговори у том домену се донекле разликују од преговора који су вођени поводом мултилатералног снижавања и/или укидања царина. Наиме, олакшавање међународне трговине тиче се квалитета трговинског окружења и тога како елементи тог окружења утичу на одвијање трговинских активности. У литератури се вешто описује као алат за „вођење међународне трговине”.³¹

Олакшавање међународне трговине односи се на широк спектар области, а циљ саме иницијативе јесте да се оствари повећање међународне трговине, тиме што ће примена одређених мера довести до снижавања трансакционих трошкова трговине и унапређења обављања царинских поступака, као и до прилагођавања новим међународним захтевима за остварење принципа безбедности.³²

Развој трговинске и транспортне инфраструктуре, које се у литератури називају „меком” и „чврстом” инфраструктуром, у највећој мери доводи до смањења трансакционих трговинских трошкова, чиме се умањује утицај административних процедуралних нецаринских баријера на токове међународне трговине. Процес изградње трговинске инфраструктуре назива се изградњом трговинског капацитета, а односи се на бројне аспекте модернизације рада царинских служби широм света.³³

Олакшавање међународне трговине може се сагледати како у ужем тако и у ширем смислу. У ужем смислу, ради се о смањењу трошкова који настају на граничном прелазу, односно реч је о трошковима до којих долази приликом проласка робе кроз царинску контролу (*on-the-border-issues*), при чему се из разматрања изузимају трошкови који се односе на плаћање царинских дажбина. До смањења трошкова, као градивног дела процеса олакшавања међународне трговине, треба доћи кроз стандардизацију и поједностављење царинских формалности и

²⁹ Andrew Grainger, “Trade Facilitation: A Conceptual Review”, *Journal of World Trade*, Vol. 45, Nr. 1/2011, pp. 39–62.

³⁰ И. Поповић Петровић, стр. 232.

³¹ А. Grainger, pp. 39–62.

³² Вид. више о томе: И. Поповић Петровић.

³³ *Ibid.*

административних процедура. У ширем смислу, поред ове категорије трошкова, процес олакшавања међународне трговине подразумева и смањење трошкова који су условљени општим стањем пословног окружења конкретне земље, нивоом транспарентности одвијања процедура и националним законодавством, квалитетом инфраструктуре, а до којих долази изван граничних прелаза (*beyond-the-border-issues*).³⁴

Олакшавање међународне трговине и транспорта постаје све значајнија област за земље у развоју, а нарочито најмање развијене земље, из угла њихове конкурентности, као и развојног потенцијала. С друге стране, капацитет за спровођење мера из домена олакшавања трговине уско је везан за тренутни ниво привредног развоја земаља. Другим речима, између привредног развоја и мера за олакшавање трговине постоји двосмерна узајамна зависност.³⁵

Високи трговински трошкови не пружају објашњење зашто су поједине земље недовољно развијене, али у комбинацији са другим факторима пружају увид у то зашто поједине земље не успевају да искористе своје компаративне предности. Одржавање трговинских трошкова на прихватљивим нивоима и њихово смањење у кључним областима јесте од суштинске важности за остваривање добити од трговине на бази компаративне предности.³⁶

Процес олакшавања међународне трговине треба да се посматра као део развојне стратегије сваке земље, односно, не као засебна секторска политика. Развојном стратегијом тежи се остварењу појединих циљева из домена међународне трговине, попут спровођења регулаторних и административних реформи. Основни циљ примене мера из области олакшавања међународне трговине налазимо у смањењу трошкова извоза и увоза, а нарочито оног дела трошкова који нису нужни, већ настају услед дуплирања захтева за документима и информацијама.³⁷

Однос висине трговинских трошкова важан је ради вршења поређења између земаља, али и унутар њих. Предузећа која носе високе трошкове транспорта своје робе од фабрика до такозваних „међународних трговинских капија“, попут аеродрома или лука, ефективно имају додатну препреку коју морају да отклоне приликом пласирања робе на међународна тржишта. Понекад, ове баријере могу у потпуности спречити поједина спољнотрговинска предузећа да послују у оквирима изван унутрашњег тржишта.³⁸

³⁴ *Ibid.*, pp. 234–235.

³⁵ UNCTAD Secretariat, “Efficient transport and trade facilitation to improve participation by developing countries in international trade”, Geneva, 2006.

³⁶ OECD/WTO, “Aid for Trade at a Glance 2015: Reducing Trade Costs for Inclusive, Sustainable Growth”, Paris, 2015, p. 36.

³⁷ И. Поповић Петровић, стр. 234.

³⁸ Aid for Trade at a Glance 2015: Reducing Trade Costs for Inclusive, Sustainable Growth, p. 38.

Један сет баријера које директно утичу на трговинске трошкове односи се на начине спровођења царинских и других граничних процедура. Када се ове процедуре одвијају споро, а притом су непоуздане и скупе, трошкови пословања неминовно расту – што се одражава на трговинске трошкове. Стога, реформе у домену рада царине и других органа граничне контроле могу довести до смањења трговинских трошкова, а Споразум WTO о олакшавању међународне трговине (*Trade Facilitation Agreement – TFA*) створио је оквир за побољшања у овој области.³⁹

Споразум је ступио на снагу 22. фебруара 2017. године и за разлику од претходних споразума који су били усвојени по завршетку Уругвајске рунде преговора,⁴⁰ или чак током мултилатералног трговинског система координираног ГАТТ-ом, TFA представља међународни споразум који је осмишљен тако да на изванредан начин уважава интересе свих земаља чланица WTO, у зависности од њиховог привредног развоја и специфичних одлика сваке земље појединачно. У питању је први споразум WTO у коме чланице могу аутономно да одреде распоред имплементације мера из домена олакшавања међународне трговине.⁴¹

Да би се утврдило како имплементација TFA може да утиче на трговинске трошкове, предложена су два сценарија: 1) „ограничена“ примена – што подразумева да чланице WTO примењују само обавезне одредбе Споразума; и 2) „потпуна“ примена – што подразумева да чланице WTO примењују све одредбе TFA, укључујући одредбе које су формулисане у виду пружања „најбољих настојања“ за примену одређених мера.⁴²

Саопштено је да потпуна примена TFA има потенцијал да смањи трговинске трошкове у распону од 12% до 18%, у зависности од припадности конкретне земље одређеној доходној категорији, док се највећи добити очекују у земљама са нижим дохоцима. С друге стране, примена искључиво обавезних одредби TFA потенцијално може довести до смањења трговинских трошкова у распону од 10% до 14%, односно 2 и 4 процентна поена мање у односу на потпуну примену Споразума.⁴³

Упркос томе што су поједине земље опрезно приступиле преговорима о усвајању TFA, процес олакшавања међународне трговине сматра се решењем на коме сви спољнотрговински учесници убирају користи, како они из развијених земаља, тако и из земаља у развоју.

³⁹ *Ibid.*, p. 44.

⁴⁰ Исход Уругвајске рунде преговора значио је оснивање WTO.

⁴¹ WTO, “Trade facilitation – Cutting “red tape” at the border”, доступно на адреси: https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_introduction_e.htm, 13/5/2022.

⁴² OECD, “Trade Facilitation and the Global Economy”, Paris, 30 May 2018, p. 93.

⁴³ *Ibid.*

Земље које изражавају скептицизам према донетим иницијативама не доводе у питање њихове циљеве, већ због висине трошкова модернизације царина имају недоумицу да ли одредбе Споразума треба да буду у потпуности обавезујуће или не.⁴⁴

Олакшавање међународне трговине као трговинска стратегија Мозамбика

Међународна трговина обезбеђује кретање добара и фактора укључених у производњу тих добара између различитих земаља. Поједини аутори⁴⁵ указују на то да ефикасност ових кретања умногоме зависи од тога како се одвијају трговински токови између њихових носиоца. За групу најмање развијених земаља, као што је Мозамбик, олакшавање међународне трговине (*Trade Facilitation – TF*) истиче се као трговинска стратегија од велике важности.⁴⁶

Циљ спољнотрговинске политике Мозамбика јесте да обезбеди основу за одвијање процеса индустријализације, кроз смањење баријера за увоз кључних инпута и остваривање већег удела у међународним ланцима производње. Поред тога, као циљ спољнотрговинске политике наводи се и повећање конкурентности производа на међународним и регионалним тржиштима.⁴⁷

Имплементација ТФА требало би да омогући остваривање добитака од диверсификације извоза за Мозамбик, као и да повећа могућност остваривања већег учешћа у међународним ланцима производње.⁴⁸ Затим, у оквиру мера ТФА, предузећа могу остварити користи услед доступности информација из домена спољнотрговинског пословања, односно веће транспарентности, као што су: објављивање потребних образаца и докумената за увоз и извоз, писано саопштавање увозних и извозних процедура, као и висине такси и дажбина наметнутих на робу која је предмет спољнотрговинске размене. Поред тога, предузећа могу да приступе „тачки за упите“, бази података бројних информација у вези са трговином. Коначно, решавање уских грла на граничним прелазима и побољшање ефикасности царинских процедура су важне компоненте мера за олакшавање међународне трговине.⁴⁹

⁴⁴ “The Economic Impact of Trade Facilitation”, *OECD Trade Policy Papers*, No. 21, Paris, 12 October 2005, p. 19.

⁴⁵ *Alberto Portugal-Perez, John Wilson, Bernard Hoekman* и др.

⁴⁶ Daniel Sakyi, Sylvanus Kwaku Afesorgbor, “The Effects of Trade Facilitation on Trade Performance in Africa”, *Journal of African Trade*, Vol. 6, Nr. 1-2/2019, pp. 1-15.

⁴⁷ *Trade Policy Review Mozambique*, p. 25.

⁴⁸ Abdoulaye Seck, “Trade facilitation and trade participation: Are sub-Saharan African firms different?”, *Journal of African Trade*, Vol. 3, Nr. 1-2/2016, pp. 23-39.

⁴⁹ *Ibid.*

Током 2011. године учињен је позитиван развој у правцу модернизације царине Мозамбика, кроз покретање система јединственог електронског шалтера (*Single Electronic Window – SEW*) за процедуре царинења. *SEW* се употребљава како при реализацији посла извоза тако и увоза. Систем је направљен по узору на моделе који су имплементирани у Сингапуру и у Гани, у складу са најбољом међународном праксом. Састоји се од два главна стуба: систем управљања царином (*CMS*) и *TradeNet*. *CMS* обухвата трансакције које се односе на рад царине, омогућава прикупљање података и генерисање статистичких база податка. *TradeNet* представља платформу која служи за електронску размену података између различитих спољнотрговинских учесника (шпедитери, агенције за граничну контролу, царински брокери, лучке власти, оператери контејнерских терминала, пословне банке и др.). У спољним изворима, наводи се да систем *SEW* остварује капацитет за обраду 1.500 царинских декларација на дневном нивоу, што представља основу за значајно смањење времена потребног за извоз.⁵⁰

Међутим, ефикасност (односно предвидљивост, брзина и једноставност царинских формалности) у обављању процедура царинења у Мозамбику и даље је недовољна, будући да је царинење неизванстан, спор и компликован процес.⁵¹ Ово потврђује и кретање Индекса логистичких перформанси (*Logistics Performance Index – LPI*), који је развила Светска банка (*World Bank – WB*). Према последњим подацима, Мозамбик је рангиран на 102. месту у односу на 167 земаља за 2018. годину, што представља значајан пад са 84. места међу 160 посматраних земаља у 2016. години.

Мозамбик има седам морских лука, од којих су Накала, Мапуто и Беира најзначајније.⁵² Лука Накала је, према обиму обрађеног терета, трећа по величини лука у Мозамбику.⁵³ Лука тренутно није саобраћајно „загушена”, како у погледу копненог (железничког и друмског) тако и у погледу поморског саобраћаја и приступа луци. Међутим, укупна површина луке сматра се малом, при чему пружа ограничени простор за даље проширење, складиштење и логистичке активности.⁵⁴ Како се наводи у извештају Агенције САД за међународни развој (*The United States Agency for International Development – USAID*), главни оперативни циљ већине лука јесте да пристаниште буде чисто у сваком тренутку, омогућавајући бродовима да истоваре и утоваре робу што је брже могуће.

⁵⁰ Trade Policy Review Mozambique, p. 37.

⁵¹ Africa gearing up, p. 57.

⁵² Trade Policy Review Mozambique, p. 93.

⁵³ USAID, “Nacala Corridor and Port Performance Assessment”, 2018, p. 15.

⁵⁴ *Ibid.*, p. 53.

За Накалу и друге луке на источној обали, постизање овог циља првенствено се односи на робу која се увози.⁵⁵

Кључна уска грла у погледу рада луке Накала, која утичу на могућности спољнотрговинских предузећа из Мозамбика да се укључе у међународне ланце снабдевања, обухватају следеће: 1) недостатак складишног простора на две кључне локације: у близини пољопривредних газдинстава и у луци Накала. Локација складишних објеката је важан фактор у ефикасном функционисању ланаца снабдевања и обично, уколико је неадекватна, условљава отежан приступ тржишту и повећање трошкова; 2) увозне процедуре у луци су неефикасне, службене накнаде високе, а захтеви за документима непотребно високи; 3) трговци се морају регистровати у *ContraMarka* систему⁵⁶ и добити нови број сваки пут када увозе одређени производ, чак и уколико се ради о истом производу. Овај систем повећава трошкове спољнотрговинских учесника и доводи до задржавања робе под царинским надзором и до шест недеља. Затим, истиче се нетранспарентна природа прописа у вези са *ContraMarka* системом и постојање случајева нетачне класификације робе, што може довести до примене неосновано високих стопа опорезивања робе.⁵⁷

С друге стране, резултати бројних емпиријских истраживања указују да програми помоћи за развој трговине имају потенцијално позитивну улогу у смањењу сиромаштва и повећању привредног раста у Мозамбику. Реализација тог потенцијала зависи од ефективног коришћења средстава намењених за изградњу трговинских капацитета, олакшавање међународне трговине и стварање адекватног институционалног оквира.⁵⁸

У вези са тим, програм USAID-а заснива се на пружању техничке помоћи и изградњи трговинског капацитета Мозамбика, како би се повећао извоз радно-интензивних добара. У садржини програма наводи се да активности треба усмерити ка: унапређењу спољнотрговинске политике земље, повећању извоза у циљним секторима и стварању подстицајног пословног окружења. Уколико би се ове активности реализовале, повећале би се могућности за: 1) бољи приступ међународним тржиштима; и 2) побољшање конкурентности спољнотрговинских предузећа из Мозамбика, кроз смањење трошкова пословања.⁵⁹

⁵⁵ *Ibid.*, p. 32.

⁵⁶ *ContraMarka* представља јединствени идентификациони број који се додељује сваком превозном средству, како би роба која се транспортује прошла процедуру царинења.

⁵⁷ Nacala Corridor and Port Performance Assessment, pp. 78–79.

⁵⁸ OECD/GOIC, "Trade and Aid Policies: Their Impact on Economic Development in Mozambique", 2006, p. 16.

⁵⁹ *Ibid.*, pp. 19–20.

Према резултатима студије чији су наручиоци WTO и Организација за економску сарадњу и развој (*Organisation for Economic Co-operation and Development – OECD*), време потребно за извршење процеса царинења скраћено је са 30 дана на 2–5 дана након имплементације програма USAID-а, односно, кроз улагање у „меку“ инфраструктуру Мозамбика.⁶⁰

Такође, Мозамбик је корисник средстава намењених за изградњу трговинског капацитета, која се пружају у оквиру Проширеног интегрисаног оквира (*Enhanced Integrated Framework – EIF*).⁶¹

Национални управни одбор EIF-а идентификовао је пет области у којима би Мозамбик требало да добије подршку од донатора: 1) идентификовање и смањење утицаја нецаринских баријера у трговини; 2) дефинисање и спровођење националне извозне стратегије; 3) припремање и преговарање о захтевима за приступ тржишту у домену стратешки важних делатности услужног сектора, у оквиру регионалних трговинских споразума; 4) процењивање трошкова и користи од примене TFA и израда нацрта за његову имплементацију; и 5) успостављање пословних веза између домаћих предузећа и индустрије рударства.⁶²

Међутим, кључно јесте пружити помоћ Мозамбику да: 1) диверсификује извоз; 2) реши проблем монокултуралности, односно да умањи зависност привреде од извоза недовољно разноврсне робе; и 3) оствари већи степен интеграције у међународним ланцима производње.⁶³

За групу земаља ниског дохотка, којој припада Мозамбик, процена утицаја мера из домена олакшавање трговине на трансакционе трговинске трошкове и билатералне трговинске токове указује да су најзначајније реформе извршене у следећим областима: царинске формалности (поједностављење и усклађивање докумената, аутоматизација и рационализација процедура) и доступност информација.⁶⁴

С обзиром на потенцијално смањење трошкова унутар ових области и повећање трговинских токова, а имајући у виду области у којима Мозамбик још увек није постигао задовољавајуће резултате, пожељно би било учинити следеће: 1) омогућити доступност свих докумената и образаца потребних за царинске процедуре на веб-сајту царине и благовремено пружати неопходне информације о променама прописа и политика које утичу на активности спољнотрговинских учесника; 2) побољшати доступност информација о увозним и извозним процедурама, царинским стопама, правилима и примерима царинске

⁶⁰ OECD/WTO, “Aid for Trade in Action”, 2013, p. 33.

⁶¹ Trade Policy Review Mozambique, p. 27.

⁶² *Ibid.*

⁶³ *Ibid.*, p. 28.

⁶⁴ OECD, “Mozambique Trade facilitation performance”, доступно на адреси: <http://www.compareyourcountry.org/trade-facilitation/en/1/default/MOZ/default>, 17.5.2022.

класификације робе; 3) проширити домен прихватања копија докумената и смањити број докумената потребних за увоз и извоз; 4) привести крају развој аутоматизованих процедура за управљање ризиком, унапредити капацитет информационо-технолошких (*Information Technology - IT*) система за електронску размену података и побољшати квалитет телекомуникационих и ИТ решења која подржавају аутоматизацију граничних процеса; и 5) комплетирати развој SW система, који је и даље у фази израде и обезбедити убрзани поступак контроле кварљиве робе и робе којој се пружа преференцијалан третман на тржишту.⁶⁵

Закључак

Најмање развијене земље света могу да остваре виши степен привредног развоја кроз повећање спољне трговине. Међутим, приликом покушаја да приступе међународном тржишту врло често наилазе на многобројне трговинске баријере. Ограничавајуће дејство трговинских баријера онемогућава спољнотрговинске учеснике из сиромашних земаља да прошире обим пословања и диверсификују своју структуру, како у производњи тако и у извозу.

Привреда Мозамбика је у великој мери заснована на екстракцији природних ресурса, углавном угља и бројних минерала, без изгледа да се овакво стање промени, нарочито након открића великих резерви природног гаса у басену Ровума, у провинцији Кабо Делгадо. Извозна структура Мозамбика и даље је недовољно разноврсна, при чему више од половине вредности извоза чине рудна богатства.

Географска локација Мозамбика представља природну улазну и излазну тачку за кретање робе ка суседним земљама без излаза на море, што је скопчано са ризиком од појаве „загушења“ транспортне мреже земље. Како се обим робе у транзиту повећава, тако ће се и ниво оптерећености саобраћајница интензивирати. С друге стране, велика кашњења у транспорту и процесу царињења робе на граничним прелазима представљају значајан извор трговинских трошкова.

Високи трговински трошкови могу одвратити спољнотрговинска предузећа из Мозамбика од појединих извозних тржишта, чиме се ограничавају њихове могућности за диверсификовање извоза по просторној основи. Сходно томе, мере из домена олакшавања међународне трговине не треба спроводити као својеврстан административни алат, чије се поље деловања односи на процедуре које се обављају на граничним прелазима, већ као фактор развоја националне економије. У том погледу, треба нагласити да изградња трговинског и транспортног капацитета не може бити сама по себи циљ. Да би се

⁶⁵ *Ibid.*

изградила основа за остваривање већег учешћа у међународној трговини и стицање правичног удела у добицима од трговине, Мозамбик треба да приступи изградњи трговинског капацитета као карактеристици ефективног привредног развоја.

У Мозамбику би изградња трговинског капацитета требало да буде усредсређена на решавање кључних ограничења на страни понуде у пољопривредном сектору. Пољопривреда обезбеђује егзистенцију за већи део становника, што је од суштинског значаја за обезбеђивање сигурне снабдевености храном. Земља се суочава са два кључна развојна проблема у том домену. Недовољно развијена инфраструктура, која је добрим делом уништена грађанским ратом, отежава успостављање тржишно оријентисане пољопривредне производње, док високи транспортни трошкови чине сировине скупим и одржавају цене пољопривредних произвођача на ниском нивоу.

Такође, помоћ за изградњу трговинског капацитета Мозамбика треба превасходно да буде усмерена на области које подржавају сопствене извозне капацитете земље, с обзиром на то да у суштини може помоћи да постоји латентна претња у виду намере земаља донатора да искористе приступ обиљу природних ресурса. Из тог разлога, ова врста помоћи треба да буде вођена развојним потребама Мозамбика и не сме бити резултанта унапред утврђеног исхода преговора, нарочито уколико се њиме подрива извозни потенцијал земље корисника помоћи.

Како би се све претходно наведено остварило, потребно је изменити или укинути постојеће билатералне трговинске споразуме између Мозамбика и развијених земаља и створити основу за покретање процеса индустријализације, будући да је тренутни ниво привредног развоја Мозамбика последица одвијања економских активности у којима доминира закон опадајућих приноса.

Библиографија

- Bjelić, Predrag, "Trade Facilitation: Removing Administrative Trade Barriers", *Vestnik Universiteta međunarodnogo biznesa*, Vol. 11, Nr. 1/2005.
- Faria, Julia, "Key economic indicators of Mozambique – statistics & facts", доступно на адреси: https://www.statista.com/topics/8992/key-economic-indicators-of-mozambique/#topicHeader_wrapper, 4.5.2022..
- Grainger, Andrew, "Trade Facilitation: A Conceptual Review", *Journal of World Trade*, Vol. 45, Nr. 1/2011.
- Jalal, Rashed, Din Ikram Qiyamud, Mushtaq Fatima, Ghosh Amit, Gauny Josselin, Barelli Daniele, Muchoney Doug, Cassam Khalid, Falcone Marco, Matieu Henry, *A rapid geospatial analysis of Nampula and Cabo Delgado provinces in Mozambique*, FAO, Rome, 2022.

- Marie Penvenne, Jeanne, „Mozambique”, доступно на адреси: <https://www.britannica.com/place/Mozambique>, 6.5.2022.
- O'Neill, Aaron, „Mozambique: Main export partners in 2019”, доступно на адреси: <https://www.statista.com/statistics/507805/most-important-export-partner-countries-for-mozambique/>, 6.5.2022.
- Sakyi, Daniel, Kwaku Afesorgbor, Sylvanus, „The Effects of Trade Facilitation on Trade Performance in Africa”, *Journal of African Trade*, Vol. 6, Nr. 1-2/2019.
- Seck, Abdoulaye, „Trade facilitation and trade participation: Are sub-Saharan African firms different?”, *Journal of African Trade*, Vol. 3, Nr. 1-2/2016.
- Бјелић, Предраг, Марковић, Иван, Поповић Петровић, Ивана, „Нецаринске баријере у међународној трговини земаља у развоју и искуство ЦЕФТА 2006”, *Економске идеје и пракса*, бр. 14/2014.
- Поповић Петровић, Ивана, *Административне баријере и изградња институционалног капацитета у међународној трговини*, докторска дисертација, доступно на адреси: <https://nardus.mpp.gov.rs/bitstream/handle/123456789/2209/Disertacija.pdf?sequence=4&isAllowed=y>, 11.5.2022.
- Хубени, Маријан, „Нова решења у Светској економији”, *Политичка мисао*, бр. 1/1964.

Sanja Marković

TRADE FACILITATION IN MOZAMBIQUE

ABSTRACT

The subject of this paper is the analysis of the specific trade position of Mozambique, whose model of economic development is based on the extraction of natural resources. According to the United Nations classification, Mozambique is categorized as one of The Least Developed Countries (LDCs) in the world, which are extremely vulnerable to exogenous shocks and natural disasters. In addition, they encounter many barriers in international trade, which lead to increase of trade costs. This paper will point out the possibilities of overcoming these difficulties through the implementation of the Trade Facilitation Agreement (TFA), adopted under the World Trade Organization; as well as through investment in trade-capacity building, which should open opportunities for Mozambique to achieve a higher level of integration into international trade.

Keywords: trade costs, Mozambique, Trade Facilitation Agreement (TFA), trade-capacity building.