



Republika e Kosovës
Republika Kosova-Republic of Kosovo
Qeveria –Vlada-Government

MINISTRIA E TREGETISË DHE INDUSTRIË

MINISTRY OF TRADE AND INDUSTRY

MINISTARSTVO TROGOVINE I INDUSTRIJE

DEPARTAMENI I TREGETISË DHE INDUSTRISE/DEPARTAMENT TROGOVINE/
DEPARTAMENT OF TRADE

Analiza Uticaja Liberalizacije Trgovine Uslugama sa CEFTA Zemljama
Sektori: Transport i Finansije

Autor: Mirsad Simnica

31^{vi} mart, 2016

Sadržaj

1. Uvod

1.1 Ekonomski uticaj na razvoj

1.2 Metodologija

2.0 Uslužni sektori i platni bilans

2.1 CEFTA Pregovori

3.0 Transport

3.1 Drumski Transport

3.2 Železnički Transport

4.0 Strategija i politike vlade

5.0 Finansijski sektor

5.1 Koristi finansijske liberalizacije

5.2 Izazovi liberalizacije

6.0 Zaključak

Spisak skraćenica

PB	Platni bilans
CBK	Centralna Banka Kosova
CEFTA	Sporazum o slobodnoj trgovini država Srednje Evrope
KVEK	Kancelarija za vezu Evropske Komisije
EU	Evropska Unija
DSU	Direktna strana ulaganja
UAK	Udruženje arhitekata Kosova
KARB	Kosovska agencija za registraciju biznisa
AKK	Advokatska Komora Kosova
MTI	Ministarstvo trgovine i indurstrije
MJA	Ministarstvo javne administracije
MONT	Ministarstvo obrazovanja, nauke i tehnologije
SCAAK	Društvo sertifikovanih knjigovoda i revizora Kosova
STIKK	Društvo informativne tehnologije i komunikacije na Kosovu
TO	Trgovinsko Odeljenje
TTP	Tim za tehničku pomoć
RGTP	Radna grupa trgovinske politike
TU	Trgovina uslugama
STO	Svetska trgovinska organizacija
MTU	Međunarodna trgovina uslugama

Uvod

Transportna infrastruktura je vremenom prošla kroz velike promene. Stalna poboljšanja u izradi automobila postavljaju zadatak stvaranja novih zahteva za dalji razvoj naglim i najbržim načinima tehnologije izrade i obrnuto, tehnička i tehnološka dostignuća dodatno utvrđuju premisu za razvoj automobilske industrije. Karakteristika ovih faktora, kao rezultat u oblasti transporta, ima brzo kretanje autputa koji je glevni element brzine auta i puta, kao i sve veći smer nosećeg kapaciteta (nosivosti).

Da bi se postigle ove karakteristike glavnu ulogu igra tretiranje autoputeva, gde je formulacija staze u prostoru, gde vidimo plan i altimetriju i jedinstvo između njih, osnovni element koji omogućava kretanje ujednačenim brzinama.

Putna infrastruktura je odlučujući faktor podsticaja za razvoj privrede Kosova i, u novim geostrateškim i geopolitičkim uslovima stvorenih u regionu Balkana i šire, bitan element za ekonomiju, nauku, kulturu, slobodu kretanja robe i usluga; saradnja teži da svakog dana postane sve dublja i šira, jer je od ključnog značaja vreme kada se ponudi roba.

Okolnosti stvorene na zapadnom Balkanu nakon nezavisnosti Kosova su sasvim jasne, integracija Balkana u EU, gde je prva faza Pakt stabilnosti, uslovljava i integraciju putne mreže naše zemlje u pan-evropsku transportnu mrežu, kao adekvatnu na osnovu Trans-evropske mreže. Konačna stabilizacija mira, suživota različitih kultura, slobodnog kretanja robe, usluga, kapitala i ideja nastoji da maksimalno skрати vreme kontakta između korisnika i proizvođača. Kosovo se nalazi u centru jugoistočne Evrope i istorijski je važna raskrsnica na Balkanskom poluostrvu. Geografski položaj Kosova omogućava značajnu povezanost sa susednim zemljama u regionu.

Izgradnja koridora VI i VII i njihova povezanost sa albanskim lukama i panevropskim koridorima VIII i X, omogućavaju bolju povezanost ne samo sa susednim zemljama, nego i kroz luku Drač. Valona i Šendin omogućavaju direktnu povezanost sa Evropom i svetom, tako da deo međunarodnog saobraćaja može biti preusmeren na Kosovo u lukama duž jadranske obale i od Jadranskog do Crnog mora.

Uloga transporta i infrastrukture u regionalnoj saradnji na zapadnom Balkanu smatra se važnim faktorom u ukupnom ekonomskom, socijalnom i ekološkom razvoju regiona Zapadnog Balkana. Razvoj regionalne transportne mreže u jugoistočnoj Evropi (Osnovna Mreža) predstavlja odličnu priliku za zemlje zapadnog Balkana da udruže svoje interese i teže ekonomskim i socijalnim koristima, bezopasne za okolinu, od kojih ima koristi region u celini.

1.1 Ekonomski uticaj na razvoj

U smislu ekonomskog razvoja, sprovođenje regionalnih infrastrukturnih projekata ima pozitivan uticaj na regionalne ekonomije, doprinosi otvaranju njihovih tržišta za nove poslovne inicijative i čini efikasnijim trgovinske razmene između zemalja u regionu. Razvoj regionalne transportne mreže naročito pomaže vladama zemalja zapadnog Balkana u rešavanju visoke inicijative nezaposlenosti, čime se povećava ukupan ekonomski razvoj u regionu. Najbolje mogućnosti rada i veća mobilnost na poslu takođe doprinose društvenom razvoju. Regionalna transportna mreža takođe pomaže u poboljšanju prekogranične saradnje i kontakta među ljudima. Budući da transport ima značajan uticaj na životnu sredinu, Evropska unija (EU) ima direktan interes na zapadnom Balkanu, jer region leži u srcu Evrope. Sve zemlje Zapadnog Balkana su kandidati ili potencijalni kandidati za članstvo u EU, ova definicija uključuje i Kosovo. Da bi se postigao ovaj cilj, oni moraju da ispune sve kriterijume i uslove potrebne za članstvo.

Regionalna saradnja je jedan od preduslova za njihovu uspešnu integraciju u Evropsku uniju i stoga predstavlja i važnu komponentu Procesa stabilizacije i pridruživanja (PSP). Iz tog razloga, EU je spremna da podrži razvoj regionalnih projekata, uključujući Osnovnu regionalnu transportnu mrežu, koja igra ključnu ulogu.

Što se tiče razvoja infrastrukture usluga, kako bi se povećao pristup robi za i iz CEFTA-e, neophodno je napomenuti da nekoliko ključnih sektora usluga imaju najznačajniju ulogu. Razvijene infrastrukturne usluge obuhvataju: transportna infrastruktura (putevi, aerodromi, luke i železnice) i usluga koje pružaju sektori transporta i logistike, telekomunikacione mreže i usluge koje se pružaju pomoću takvih mreža. Ovi su sektori povezani sa fizičkom infrastrukturom koja je od presudnog značaja za prenos robe iz zemalja izvoza do zemalja uvoza (npr, Kosovo u

Makedoniju) i obrnuto. Loša transportna infrastruktura ili neefikasne usluge transporta se ogledaju u većim troškovima direktnog transporta i dužim vremenom isporuke. Poboljšanje infrastrukture na Kosovu može u velikoj meri promeniti situaciju u pogledu troškova trgovine.

Racionalne cene transportnih usluga takođe mogu biti glavni faktor koji određuje komparativnu prednost i konkurentnost zemlje. Na primer, ekonomija sa relativno niskim cenama avionskih karata ima konkurentnu prednost u snabdevanju lako kvarljivom robom, kao što je voće i povrće. S druge strane, za proizvođače nepakovane lako kvarljive robe dostupnost pozdanih, efikasnih i jeftinih lučkih usluga može predstavljati ključni faktor njihovog logističkog i distributivnog lanca. Dramatičnim smanjenjem troškova isporuke, mala i srednja preduzeća koja bi inače bila marginalna moći će da prošire svoje izvozne aktivnosti. S druge strane, finansijske usluge podržavaju promet robe, tako što nude usluge inovativnih kredita sa niskim kamatnim stopama i manje birokratije.

Neefikasna i skupa infrastruktura usluga se može uporediti sa porezom na proizvodnju i izvoz. Ukoliko žele da budu konkurentni, izvoznici i proizvođači usluga i robe potreban je pristup vrhunskim uslugama. Ukoliko to ne bude slučaj, poljoprivredni proizvođači na Kosovu će stradati zbog lošeg transporta i skladišnih kapaciteta. Kompanije će se suočiti sa većim kašnjenjima i preprekama u poslovanju zbog komunikacionih mreža koje se nalaze ispod standarda. Proizvođači takođe neće imati konkurentne cene na tržištu, ukoliko budu morali da plaćaju veće cene za isporuku usled diskriminacije u pogledu zastave i politike preferencija u pogledu tereta, kao i ako ne budu imali pristup jeftinom finansiranju zbog zaštićenih finansijskih sistema.

1.2**METODOLOGIJA**

Za potrebe ovog Dokumenta procene uticaja, preduzeti su sledeći koraci kako bi se obuhvatila najvažnija pitanja i upotrebile najbolje prakse u što većoj meri.

- ☐ Pregled postojeće dokumentacije i najboljih praksi za slične vežbe procene uticaja u svetlu pregovora o trgovini uslugama na bilateralnom i multilateralnom nivou;
- ☐ Direktne konsultacije sa ključnim zainteresovanim stranama – ministarstva i udruženja;
- ☐ Korisnički seminar za pregled prvobitno zauzete pozicije na osnovu konsultacija i dobijenih komentara;
- ☐ Pregled pregovaračkih sesija o CEFTA-i popunjavanjem odgovarajućih praznina i prilagođavanjem odgovarajućih ponuda za svaki podsektor/kategoriju pojedinačno;
- ☐ Interni pregled od strane osoblja MTI/OT radi dodatnih inputa i komentara po potrebi;
- ☐ Bliske interne konsultacije Direktora Odeljenja za trgovinu (TO) i službenika
- ☐ Analiza podataka sektora/podsektora iz baze podataka trgovine uslugama i Centralne Banke Kosova objavljenih u PB formatu, uključujući poređenje sa drugim regionalnim zemljama radi procene uticaja liberalizacije usluga iz navedenih sektora;
- ☐ Temeljni pregled ostalih dokumenata i najboljih praksi u liberalizaciji i pregovorima

2.0 Uslužni sektori i platni bilans

Na Kosovu, usluge imaju veliki udeo u BDP-u, najvećim delom zahvaljujući prisustvu donatora u zemlji. Opšta procena doprinosa koji Usluge daju BDP-u iznosi oko 73%, što predstavlja 9% procentnih poena povećanja od 2004. godine, kada je doprinos BDP-u bio 64%.

Usluge su ključna komponenta privatnog sektora Kosova. Procenjuje se da se bankarski sektor nalazi među sektorima sa najboljim učinkom u privredi Kosova. Uglavnom je stabilan, depoziti i krediti za privatni sektor su u porastu, uprkos globalnoj finansijskoj krizi.

U 2014. godini, trgovina uslugama na Kosovu je imala rezultat od ukupno 1.2 milijarde evra. Od ovog iznosa, ukupan izvoz bio je 767 miliona evra, dok je ukupni uvoz iznosio 431 miliona evra. To pokazuje pozitivan trgovinski bilans od 336 miliona evra ukupno od izvoza. U poređenju sa 2013. godinom, kada je trgovina uslugama imala rezultat od 952 miliona evra, u 2014. je zabeležen značajan porast od 26% u međunarodnoj trgovini uslugama. Glavni sektori koji su doprineli pozitivnom trgovinskom bilansu su: putovanje (turizam) sa 379 miliona evra, zatim komunikacione usluge sa 20 miliona evra, pri čemu oba sektora uglavnom to pripisuju kosovskoj dijaspori; državne usluge sa 14 miliona evra, doprinos međunarodnog prisustva EULEX-a, KFOR-a, diplomatskih misija i ostalih međunarodnih institucija i NVO-a; ostale poslovne usluge sa 8.2 miliona evra; građevinske usluge sa 4.4 miliona evra, uključujući izgradnju puteva i arhitektonske usluge. (Izvor: CBK).

Negativni trend trgovine uslugama (u pogledu uvoza usluga) se pojavio u nekim od glavnih sektora: transport sa -73 miliona evra i finansijske i usluge osiguranja sa - 16.5 miliona evra.

Pozitivan trgovinski bilans usluga je doveo do smanjenja velikog deficita u trgovini robom - 2.180 milijardi evra na -1.412 milijardi evra.

U 2015. godini, vrednost trgovine uslugama iznosila je ukupno 1.211 milijardi evra. Ukupni izvoz je procenjen na 777 miliona evra, a izvoz na 435 miliona evra. Glavni sektori koji su zabeležili pozitivne trendove su: putovanje (turizam) sa 545 miliona evra; zatim, ostale poslovne usluge sa 61 milion evra; IKT usluge sa 55 miliona evra; državne usluge sa 35

miliona evra, doprinos međunarodnog prisustva EULEX-a, KFOR-a, diplomatskih misija i ostalih međunarodnih institucija i NVO-a; transportne usluge sa 33 miliona evra i na kraju, građevinske usluge sa 14 miliona evra. (Izvor: CBK).

Poredeći 2014. sa 2015. godinom, možemo zapaziti da imamo blago povećanje ukupne trgovine uslugama od 11 miliona evra, dok se ukupan izvoz povećao za 10 miliona evra.

2.1 CEFTA pregovori

Pregovori o trgovini uslugama su bili organizovani u šest pregovaračkih rundi i planirano je da budu zaključeni u roku od 18 meseci od prve pregovaračke sesije. Krajnji rok za zaključivanje pregovora je mart 2016.

Dvanaest sektora je bilo predmet liberalizacije, sa sledećim okvirnim rasporedom:

- > 1. i 2. runda – poslovne i stručne usluge
- > 3. – turizam, ekološke i rekreativne (osim audiovizuelnih) usluge
- > 4. – komunikacione i građevinske usluge
- > 5. – usluge distribucije, obrazovne i zdravstvene usluge
- > 6. – finasijske, transportne i audiovizuelne usluge

Prva runda pregovora (poslovne i stručne usluge) održan je 6. novembra 2014. u Skoplju, Makedonija. Sastanku su prisustvovali predstavnici Albanije, Bosne i Hercegovine, Makedonije, Moldavije, Crne Gore, Srbije i Kosova.

Drugu rundu pregovora koju je prevodila Moldavija održana je 26. februara 2015. u Briselu i pregovaralo se o poslovnim i stručnim uslugama, kao što je planirano za prve dve runde.

Treća runda pregovora održana je 29.-30. juna u Moldaviji.

Četvrta runda pregovora održana je 17.-18. septembra, a peta runda pregovora je takođe održana u Moldaviji 23. novembra 2015, dok će poslednja runda pregovora (koja obuhvata finansije, transport i audiovizuelne usluge) biti održana u Crnoj Gori do marta 2016. godine.

Za izradu strategije u vezi pregovora o uslugama, prvi korak koji je potrebno preduzeti je da se izvrši takozvano „mapiranje“ usluga na Kosovu. Da bi se to postiglo, važno je da se utvrdi kapacitet koji je u stanju da se nosi sa uslugama. To će zahtevati uspostavljanje odgovarajućeg kanala komunikacije sa ključnim zainteresovanim stranama, kao i obavljanje regulatorne revizije vezane za trgovinu. Održavanje pregovora o uslugama, odnosno dobijanje glasa u debatama o postojećim pravnim strukturama, kao i paralelno ostvarivanje ofanzivnih nasuprot defanzivnih interesa, gde će se vršiti analiza zahteva trgovinskih partnera. Nakon usvajanja toga, ono će biti u stanju da formulišu sopstvene zahteve i ponude, kao i da učestvuje u kolektivnim zahtevima i ponudama.

Pored toga, biće potrebno da se sprovedu rezultati pregovora, to jest, reše pitanja kapaciteta i slabosti i utvrde smetnje. I na kraju, ono će morati da ponudi konkurentne usluge koje su u skladu sa međunarodnim standardima, uz ograničenja u pogledu mogućnosti iskorišćavanja rezultata pregovora o uslugama, uključujući pomoć za trgovinu uslugama.

Transport

3.1 Drumski Transport

Uglavnom su pravila za ulazak na tržište u većini država članica CEFTA složena, i u principu, ne diskriminišu strane kompanije koje žele da rade. U ovom sektoru ulazak obično regulišu zakoni i propisi sektora od strane izvršnih organa koji određuju tehničke, sigurnosne i finansijske uslove. U većini zemalja, odgovornost je na nadležnom ministarstvu (Ministarstvo saobraćaja/infrastrukture na Kosovu, Ministarstvo za infrastrukturu u Srbiji). Drumski teretni saobraćaj je strogo regulisan i regulatorne i mere za izdavanje dozvola u zemljama članicama CEFTA se neće značajno promeniti u EU. Standardi definišu nacionalne institucije i profesionalna udruženja koja pokrivaju pravila za pružanje usluga, minimalne bezbednosne zahteve za vozila i prikolice, kamione i tehničke standarde za minimalne kvalifikacije i napor vozača kamiona.

Prekogrančne usluge u ovom regionu su regulisane samo kroz bilateralne sporazume, što praktično znači sprovođenje praksi koje postoje širom Evrope. Većina država članica potpisali su sporazum CEFTA između njih kako bi se utvrdio broj izdatih saobraćajnih dozvola. Izdavanje dozvola zavisi od:

- Vrste saobraćaja: bilateralni, tranzitni, univerzalni ili teče zemlje;
- Vrsta vozila: tehnološki standardi i emisije Euro (ili emisije) 1-5;
- Trajanje: trajno ili privremeno;
- Vrsta robe (opasne materije ili kada opterećenje prelazi maksimalnu težinu nacionalnih granica) obična ili posebna.

S obzirom da države članice CEFTA-e, pridržavajući se veoma protekcionističke politike, utvrđuju kvote dozvola za teretni saobraćaj na osnovu reciprociteta, nivo liberalizacije u velikoj meri zavisi od bilateralnih odnosa. Nedavno postignuti sporazumi mogu da posluže kao primer drugim zemljama članicama CEFTA. Na primer, Srbija je liberalizovala bilateralni i tranzitni saobraćaj sa Bosnom, Makedonijom i Crnom Gorom. Isto tako, Albanija i Makedonija su nedavno postigle sporazum o značajnoj liberalizaciji.

3.2 **Železnički transport**

Železnički transport je izgubio povezanost sa svim državama članicama CEFTA-e tokom poslednje dve i po decenije, kako u pogledu putničkog tako i teretnog transporta. Nedavna studija Svetske banke o železnici u Jugoistočnoj Evropi i Turskoj (Svetska banka 2011) utvrđuje da u proseku železnički sistemi CEFTA imaju svega polovinu intenziteta saobraćaja i trećinu produktivnosti u EU-u – pri čemu ni jedna zemlja članica CEFTA se ne izdvaja sa nešto boljim učinkom. Situacija je naročito hitna u BJR Makedoniji, Srbiji, Crnoj Gori, BiH i Albaniji. Hrvatska i Kosovo su nešto produktivniji, ali nedovoljno u poređenju sa nivoima postignutim u EU. Preveliki broj zaposlenih je najupečatljivija karakteristika u svim državama, osim u nešto manjem stepenu u slučaju Hrvatske. Drugi po važnosti uzrok lošeg učinka je niska gustina saobraćaja, koja je ispod jedne trećine u odnosu na prosek EU u svim zemljama članicama CEFTA, osim ponovo u Hrvatskoj.

Železnice u regionu su takođe ugrožena zastarelom infrastrukturom zato što su izostale investicije za skoro 25 godina. Zbog toga, uvedena su ograničenja brzine iz bezbednosnih razloga na brojnim deonicama železničke mreže. Elektrifikacija pruga nije u potpunosti završena i kreće se od nepostojeće u Albaniji i na Kosovu do maksimalnih 76% u BiH (Crna Gora ima 68%, Hrvatska 36%, BJR Makedonija 33% i Srbija 31% elektrifikacije).

Najveća prepreka za trgovinu železničkim uslugama jeste de facto, a u određenim slučajevima i de jure – zabrana pristupa tržištu za strana železnička preduzeća. Iako zakoni u svim zemljama članicama CEFTA, osim Kosova, dozvoljavaju da privatni i strani prevoznici obavljaju železnički saobraćaj, širok dijapazon pravnih i tehničkih barijera ovo praktično onemogućava. Na primer, Albanija još uvek nije formirala Komisiju za propise o sigurnosti koja je ovlašćena za izdavanje dozvola privatnim prevoznicima. Slično tome, Srbija nema nezavisno regulatorno telo za železnički saobraćaj i agenciju za bezbednost saobraćaja koja propisuje Zakon o železnici. Pored toga, Srbija i Crna Gora primenjuju princip reciprociteta sa državama čija javna železnička preduzeća žele da rade na njihovoj teritoriji. Nasuprot tome, Hrvatska i BJR Makedonija su donekle liberalizovale ovaj sektor, jer razdvojile infrastrukturu od usluga saobraćaja i uspostavile uslove za privatne i strane pružaoce usluga.

Propisi i davanje dozvola za poslovanja u ovom sektoru su u čitavom CEFTA regionu transparentni. Dozvole se uobičajeno izdaju na pet godina, osim u Albaniji i na Kosovu, gde trajanje nije ograničeno. Postoje adekvatni pravni mehanizmi za žalbe na odluke regulatornih tela.

4.0 Strategija i politike Vlade

Uprkos iskustvu stečenom kroz desetak godina u trgovini uslugama, još uvek postoje prilično složena tema u diplomatiji trgovine. Složenost nastaje od velikog broja faktora, uključujući (1) nematerijalnu prirodu aktivnosti sektora usluge, odgovarajuće poteškoće u merenju i procene doprinosa sektora u proizvodnji i razmeni i ekonomske posledice izbora alternativnih politika, (2) značajnu raznovrsnost aktivnosti u sektoru, (3) izazov mobilnosti faktora (kapital i rad) u uslugama transakcije, (4) sveprisutnost (i raznovrsnost) tržišnog neuspeha utiče na usluge transakcije i, zbog neuspeha, na intenzitet regulatornih aktivnosti.

U poslednje dve godine Ministarstvo za trgovinu i industriju je osnovalo Koordinaciono telo za usluge da koordinira i olakšava pitanja i politike u vezi sa postupkom usluga na Kosovu. Predstavници ovog Koordinacionog tela su iz pravnih odeljenja različitih ministarstava. Do sada je Koordinaciona grupa održala četiri sastanka. Cilj ovog tela je: 1) Utvrđivanje zakona ili delove zakona koji regulišu oblast usluga; 2) Otkrivanje i eliminacija sukoba; 3) Uklanjanje ili eliminisanje barijera sa kojima se suočavaju fizička i pravna lica; 4) Pružanje informacija i pomoći u vezi sa uslugama; i 5) Utvrđivanje nadzornih organa.

Pod-radna grupa za usluge u okviru Odeljenja za trgovinu/MTI održala je nekoliko sastanaka i ovo telo se sastoji od različitih ministarstava, poslovnih zajednica i civilnih društva.

S obzirom na regulatorni intenzitet mnogih uslužnih aktivnosti i opseg uključenih sektora, odgovarajuća koordinacija u raznim državnim agencijama je od ključnog značaja. Promovisanje efikasnog postupka međuvladine koordinacije će verovatno stvoriti kreiranje politike pozitivnih eksternalija. Kako bi ovo funkcionisalo potrebno je sledeće:

Stvaranje niza vladinih položaja adekvatnih za praćenje razvoja usluga – Imajući u vidu da su za pregovore o uslugama potrebne intenzivne informacije, koordinacija za razvoj pregovaračkih pozicija je od suštinskog značaja. Ovo je zasnovano na detaljnoj proceni nacionalnih prioriteta i

kako bi se osiguralo da su pregovarači dobri informisali o svim faktorima koji utiču na domaće tržište usluga.

Izbegavanje preklapanja unutar-vladinih konsultacija i konsultacija domaćih zainteresovanih strana - S obzirom na mnoštvo podsektora i mera uključenih u trgovinu usluga, važno je da se uspostavi ravnoteža između angažovanja međuvladinih partnera po pitanjima od zajedničkog interesa i izbegavanja vodećih, ključnih ministarstava i agencija sa previše informacija ili previše zahteva za unos. Uspostavljanje redovnih linija komunikacije između pojedinaca može igrati značajnu ulogu u brzom rešavanju pitanja dozvola bez stvaranja nepostebnih postupaka. Ako određeni vladin organ mora da se konsultuje sa firmama koje su pod njegovo direktno ovlašćenje, konsultacije treba koordinirati sa ministarstvom trgovine tako da konsultacije pokrivaju sva pitanja u vezi sa uslugama, čime se izbegava potreba za novim istraživanjima u firmi o trgovini uslugama.

Održavanje doprinosa na procene uticaja, koje su u toku, liberalizacije trgovine usluga - podaci korišćeni u analizi uticaja su u nadležnosti nacionalne agencije za statistiku. Međutim, zadatak je izazovan i alternativni izvori informacija mogu biti korisni. Prvo, sporazumi o trgovini uslugama se bave pitanjem protoka usluga, dok se prikupljanje podataka obično fokusira na populaciju uslužne delatnosti. Drugo, sporazumi o trgovini uslugama podrazumevaju četiri načina snabdevanja uslugama, koji zahteva prilično široka znanja o stvarnom stanju ovih načina. Treće, određena usluga se može takođe izvoziti od strane proizvođača robe i firmi u povezanom sektoru industrije, što znači da se jednostavnim merenjem određene uslužne delatnosti ne može uvek ponuditi precizna slika izvoznih aktivnosti.

Usluge koje se prodaju strancima se moraju razlikovati od transakcija domaćih usluga koje su ugrađene u izvezenoj robi i, tako, nisu izvozne usluge. To je korisno da upozori različite delove vlade koji učestvuju u prikupljanju podataka o relevantnim pitanjima i zahteve podataka u pravilnoj proceni.

Uslužni sektori variraju od nivoa uređenja. Neki od njih su veoma uređeni kao posledica ciljeva politike; drugi mogu biti manje uređeni, opet kao posledica istih ciljeva politike. Primeri su sektori kao što su zaštita potrošača, sveukupni pristup zdravstvenim i obrazovnim uslugama, zaštita životne sredine i finansijske usluge (održavanje finansijske stabilnosti). Takođe, treba uzeti u obzir

dodatne sektore od ekonomskog značaja. U isto vreme obezbediti konkurenciju ili pravedni i sveukupni pristup uslugama, smanjenje prihoda i regionalne razlike je neizbežno. Shodno tome, i GATS i sporazumi preferencijalnih usluga priznaju pravo zemalja da regulišu i uvode nove propise o snabdevanju usluga kako bi ispunili ciljeve nacionalne politike.

Liberalizacija trgovine uslugama se može ukrstiti sa domaćim propisima. Informacije o potencijalnim ekonomskim, trgovinskim i investicionim troškovima mogu pomoći vladama u pronalaženju najefikasnijih regulatornih instrumenata za postizanje željenih ciljeva politike. Ovo je zbog razmatranja opravdanosti, objektivnosti i transparentnosti propisa; da li je propis proporcionalan cilju kojem se teži; da li propis vezan za ili ukorenjen u međunarodnim standardima.

Stvaranje informacione baze podataka o merama koje utiču na trgovinu uslugama - Ključne materijalne obaveze koje proističu iz većine sporazuma koji pokrivaju usluge je pružanje poslovnim partnerima precizne informacije o regulatorom okruženju koje utiče na trgovinu uslugama. Ispunjavanje ove obaveza transparentnosti može biti pomognuta stvaranjem i održavanjem centralnog inventara ili ključne tačke i bazu podataka različitih regulatornih mera.

5.0

Finansijski sektor

2014. godine, ukupna vrednost aktive finansijskog sistema na Kosovu je iznosila 4.5 milijardi evra, čime je zabeležen godišnji porast od 7.4 procenta (10.5 procenta 2013. godine). Rast tokom 2014. godine se uglavnom pripisuje rastu penzijskog fonda i aktive komercijalnih banaka. Sektor osiguranja, bez obzira na proširenje svoje delatnosti, ima mali doprinos rastu ukupne aktive finansijskog sistema. Finansijska sredstva iz mikro sektora i pomoćnih finansijskih institucija su imala skoro neutralan doprinos rastu ukupne aktive.

2014. godine strukturom aktive finansijske aktive i dalje dominira aktiva bankarskog sektora praćena penzionim fondovima. Što se tiče broja institucija, tokom 2014. godine na finansijskom tržištu zemlje osnovana je Filijala strane banke (kojoj je odobrena preliminarna dozvola), mikrofinansijska institucija osnovana stranim kapitalom, kao i osiguravajuća kompanija sa stranim kapitalom (kojoj je odobrena preliminarna dozvola). Takođe, tokom 2014. godine, broj finansijskih posrednika je povećan na 42. (CBK, 2014)

Tabela. 1.1

Opis	2011	2012	2013	2014
Komercijalne banke	8	9	9	10
Osiguravajuće kompanije	13	13	13	14
Penzioni fondovi	2	2	2	2
Pomoćne finasijske	34	38	39	42
Mikrofinansijske institucije	20	17	17	18

(Izvor: CBK, 2015)

Finasijske usluge su od vitalnog značaja za efikasno funkcionisanje savremenih industrijskih ekonomija. Preko njih se nudi posredovanje između kreditora i dužnika, kako bi se kompanijama omogućila diversifikacija i upravljanje rizikom; one dele kapital u celoj ekonomiji i pružaju većinu neophodnih tehničkih usluga za upravljanje domaćom i međunarodnom trgovinom. U zemljama sa nerazvijenim ekonomijama, razvoj jakog finasijskog sektora je sada prepoznat kao jedan od ključnih komponenti održivog razvoja.

Budući da međunarodna trgovina robom u uslugama preuzima važniju ulogu u globalnoj ekonomiji, međunarodni pružaoci finansijskih usluga su sve značajniji kao pomagači prilikom transkacija u okviru primarne ekonomije. Prekogranična integracija finansijskih institucija u

ovom slučaju sa zemljama članicama CEFTA-e, služi za efikasnije alociranje kapitala između nacionalnih tržišta preko stimulisanja realnog ekonomskog razvoja.

Industrija finansijskih usluga je glavni sektor ekonomije koji utiče na povećanje ekonomija koje su u razvoju ali i već razvijenih ekonomija. U razvijenim zemljama, finansijske usluge čine između 3.5% i 13.5% dodate vrednosti u BDP-u i u proseku oko 5% radne snage. U nekim zemljama u razvoju, finansijske usluge čine više od 5% BDP-a (Gillespie, 2000).

Koristi finansijske liberalizacije

Rast prometa finansijskih usluga koristi kupcima i jača sektor u celini. Pristup stranih firmi tržištu pokazuje neke naznake pritiska usled povećane konkurencije, banke prolaze kroz smanjivanje neto kamatne marže, a mnoge od njih ukazuju na nižu aktivu s obzirom na to da njihov monopol na profit postaje konkurentan. U gotovo svim slučajevima, ulazak strane konkurencije je vezan za tehnološku modernizaciju banaka u zemlji, i uz povećanu sofisticiranost rada prudencijalnih regulatornih sistema.

Interesantno je kako se prednosti konkurencije brzo materijalizuju, kako na industrijskom tržištu tako i u razvoju: efekti stranih ulaska na tržište se oseće čak i kada strane firme nemaju veliki udeo na tržištu. Osim toga, multilateralni sporazumi za liberalizaciju finansijskog tržišta omogućavaju kompanijama garanciju dugoročne političke stabilnosti, na taj način smanjujući rizik koji može nastati usled direktnih stranih investicija. Direktna strana investicija (investicija strane kompanije za kontrolu interesa interne kompanije ili osnivanje potpuno novog subjekta), su posebno važne za zemlje u razvoju, s obzirom na to da je direktna konkurencija stranih kompanija snažan podsticaj za praćenje „najboljih praksi tehničkog razvoja“ (Gillespie, 2000).

Na osnovu brojnih studija o uticaju liberalizacije usluga ustanovljeno je da:

- > Bi povećanje životnog standarda koje bi nastalo usled smanjenja zaštite usluga za 50%, bilo pet puta veće nego povećanje koje bi nastalo trgovinskom liberalizacijom koja ne uključuje usluge.
- > Bi ukupna globalna dobit od liberalizacije svih trgovinskih ograničenja usluga nakon Urugvajске runde iznosila 130 milijardi dolara, što je za čak 80 milijardi dolara više od procenjene dobiti liberalizacije trgovine robe.

- Bi smanjenje pristupnih barijera za 33% u sektoru usluga dovelo do porasta globalnog životnog standarda za oko 413 milijardi dolara. Iako su glavni korisnici ove studije uglavnom razvijene zemlje sa nekih 330 milijardi dolara, dobit koji se može očekivati u zemljama u razvoju i dalje je veoma značajan. Za liberalizaciju usluga je ustanovljeno da doprinosi većoj dobiti od liberalizacije trgovine u poljoprivredi i proizvodnji.
- Bi smanjenje od 40% zaštite poslovnih i građevinskih usluga moglo „prevesti“ u povećanje prihoda od 22 milijarde dolara. Odgovarajuće procene za sektor trgovine i transporta iznose 332 milijarde dolara. Uz nekoliko izuzetaka očekuje se da će sve razvijene i zemlje u razvoju imati koristi.
- Bi dobiti od liberalizacije finansijskih usluga i usluga osiguranja mogli proceniti na 24 milijarde dolara. U oba sektora, najveći doprinos dolazi od uklanjanja ograničenja koji diskriminišu strane firme.

5.1 Izazovi liberalizacije

Otvaranje tržišta usluga dovodi do dugoročnih dobitaka, ali nije oslobođeno prilagođavanja i rizika u kratkom roku. Kretanje ka konkurentnijem okruženju može da potraje i može nametnuti značajan teret kako se prilagođavanje odvija. Dok se troškovi smanjuju, u sektorima koji su ranije uživali jaku zaštitu, tokom perioda prilagođavanja može doći do privremenog povećanja cena pojedinačnih proizvoda. Može doći i do prilagođavanja na tržištu rada u toku reorganizacije ekonomije i preraspodele resursa. Loše osmišljene reforme mogu nepotrebno iskomplikovati proces prilagođavanja, destabilizovati održivost i kredibilitet novog okruženja.

Tempo, sadržaj i redosled strategije liberalizacije je dakle ključ za izbegavanje nepotrebnih trvenja i obezbeđivanja efikasnosti i održivosti otvorenijih, tržišno orijentisanih režima usluga. GATS nudi veliki broj načina za pomoć vladi u osiguranju pravilnog redosleda reformi i preduzimanju odgovarajućih mera zaštite.

GATS je dosta fleksibilan s obzirom na to da vladama omogućava da u velikoj meri određuju koliko će se obavezati i koji stepen obaveza će preuzeti. (Stuart i dr., 2005)

- Vlade nisu dužne da se obavezuju u celom uslužnom sektoru usluga. Vlade zadržavaju punu fleksibilnost za određivanje sektora u okviru kojih će preduzeti obaveze. Ne postoji minimalan zahtev u pogledu sektora koji će se obuhvatiti.
- Čak i kada su obaveze preduzete u određenim sektorima usluga, GATS vladama omogućava ostvarivanje kontrole u velikoj meri, nad radom stranih dobavljača na domaćem tržištu. Ovo poprima oblik ograničavanja pristupa tržištu i nacionalnom tretmanu. Drugim rečima, vlada određuje nivo pristupa tržištu i stepen nacionalnog tretmana, za koji je spremna da garantuje.
- Obaveze se mogu ograničiti na jedan od četiri priznata „modela ponude“ kroz koje se trguje uslugama. Takođe vlade mogu povući i pregovarati o obavezama.
- Pored rasporeda ograničenja, mogu se odrediti i rokovi za sprovođenje. Obaveze preuzete u skladu sa GATS-om ne trebaju se realizovati sa trenutnim dejstvom, ali se mogu sprovoditi u fazama tokom unapred definisanih perioda. Takve obaveze po fazama su imale posebnu ulogu tokom proširenih pregovora o osnovnim telekomunikacijama. Vlade u zemljama koje su još uvek u procesu regulatornih reformi i izgradnje institucija, su iskoristile ovu priliku da ukažu na svoju nameru za sprovođenjem reformi i mobilisanjem domaćih i međunarodnih poslovnih zajednica.
- U finansijskim uslugama, vladama je dat širok opeg za preduzimanje mera opreza, kao što su one za zaštitu investitora, deponenata i nosilaca polisa osiguranja, kao i za obezbeđivanje integriteta i stabilnosti finansijskog sistema. Aneks finansijskih usluga iz Sporazuma isključuje usluge pružene prilikom sprovođenja ovlašćenja vlade nad finansijskim sistemom, na primer usluge centralnih banaka.

6.0 Zaključak

Na tržištu od 24 miliona stanovnika (članice CEFTA-e) postojanje pristupa obezbeđivanju trgovine uslugama je veoma značajan s obzirom na to da je iznos izvoza procenjen na 2,43 milijarde evra. Iako je tržište Kosova i dalje krhko i manje iskusno u mnogim sektorima, liberalizacija trgovine uslugama, uglavnom (transport i finasijske usluge) će dobavljačima usluga i kvalifikovanoj radnoj snazi omogućiti slobodno kretanje na većem tržištu, povećanje izvoznih prihoda i prebacivanje negativnog bilansa trgovine. Da bi se postigli maksimalni rezultati institucije Vlade Kosova trebaju obratiti više pažnje i u većoj meri ulagati u upravljanje ljudskim resursima i izgradnju kapaciteta. Trenutno, kvalitet obrazovanja u pojedinim sektorima (inženjering, IT, računovodstvo i finansije, i revizija) ima nedostatke u stvaranju kvalitetnih ljudskih resursa koji bi postali konkurentni u regionu, takođe, neophodno je preispitivanje nastavnog plana i programa za visoko obrazovanje i stvaranje kvalifikovanih ljudskih resursa.

Pregled literature

Svetska banka (2010b), Poslovanje 2011.

Gillespie, James (2000) Liberalizacija finansijskih usluga u okviru Svetske trgovinske organizacije Harvard Law School (Pravna škola na Harvardu).

Godišnji izveštaj (2015) Centralna banka Kosova.

Godišnji izveštaj (2014) Centralna banka Kosova.

Stuart, Ian and Rashid Cassim (2005), Mogućnosti i rizici liberalizacije trgovine uslugama. Ženeva

Procena uticaja (2015), liberalizacija poslovnih i profesionalnih usluga u CEFTA-i. Ministarstvo trgovine i industrije. Kosovo