

EKOLOGIJA I MEĐUNARODNA TRGOVINA — INSTRUMENTI SPOLJNOTRGOVINSKE POLITIKE U ZAŠTITI ŽIVOTNE SREDINE

Ivana Popović Petrović¹, e-mail: ivana.popovic@ekof.bg.ac.rs

Apstrakt. *Savremeni pristup međunarodnoj trgovini, uglavnom stavlja akcenat na obim i vrednost razmene, instrumente spoljnotrgovinske politike, na izvore finansiranja međunarodnog poslovanja, globalne lance vrednosti. Međutim, međunarodna trgovina ostvaruje i značajnu povezanost sa zaštitom životne sredine. Najčešće je ova povezanost određena činjenicom da optimalna kombinacija spoljnotrgovinske politike i zaštite životne sredine može da omogući povećanje koristi učesnika u međunarodnoj trgovini. Usled pojave brojnih novih tendencija u međunarodnoj trgovini, dolazi i do seljenja procesa proizvodnje u zemlje nižeg stepena ekoloških zahteva. Očekuje se da će brojni instrumenti spoljnotrgovinske politike omogućiti uravnoteženje kako ovih kriterijuma, tako i opšteg blagostanja. U pitanju je izazov ekonomske nauke, s obzirom da primena instrumenata izaziva i brojne troškove i neravnoteže. Među njima se izdvajaju porezi na emisiju ugljen-dioksida prilikom uvoza proizvoda koji se smatraju zagađujućim. Predmet ovog rada jeste upravo analiza uloge međunarodne trgovine u zaštiti životne sredine, raspoloživih instrumenata, troškova koji njihovom primenom nastaju, ali i uticaj klimatskih promena na realizaciju spoljnotrgovinskih poslova. U radu se posebna pažnja posvećuje novijoj kategoriji proizvoda, poput ekoloških proizvoda, nastalih upravo jačanjem ekološke svesti, ali i izazovima koje oni donose u primeni instrumenata spoljnotrgovinske politike.*

Ključne reči: emisija ugljen-dioksida, porezi na emisiju ugljen-dioksida, utočišta za zagađenje, ekološki proizvodi, troškovi pomorskog transporta.

ECOLOGY AND INTERNATIONAL TRADE — FOREIGN TRADE POLICY INSTRUMENTS IN ENVIRONMENTAL PROTECTION

Abstract. *The modern approach to international trade mainly emphasizes the volume and value of exchange, instruments of foreign trade policy, sources for international business financing, global value chains. However, international trade also has a significant connection with environmental protection. Mainly, this connection is determined by the fact that the optimal combination of the trade policy and environmental protection can increase the benefits of participants in international trade. Due to numerous new trends in international trade, the production process is moving to*

¹ Univerzitet u Beogradu, Ekonomski fakultet, Kamenička 6, 11000 Beograd, Srbija

countries with a lower level of environmental requirements. It is expected that numerous instruments of trade policy will enable the balancing of both, these criteria and general welfare. It is a challenge of economic science, since the fact that application of instruments provokes numerous costs and imbalances. Among them, carbon tariffs payed for import of products that are considered polluting are distinguished. The subject of this paper is precisely the analysis of the role of international trade in environmental protection, available instruments, costs incurred by their application, but also the impact of climate change on the implementation of foreign trade operations. The paper points out special attention to the newer category of products, such as ecological products, created precisely by strengthening environmental awareness, but also to challenges they provoke during the implementation of foreign trade policy instruments.

Keywords: carbon dioxide emission, carbon taxes, pollution havens, environmental goods, maritime transport costs.

JEL klasifikacija (classification): F10, F13, F18, F64

1. Uvod

Poslednjih decenija, sve češće se ističe povezanost ekologije i ekonomije, zato što zaštita životne sredine postaje novi imperativ. Ta povezanost je veoma izražena i odnosi se na brojna pitanja među kojima se mogu izdvojiti: potrošnja resursa, sirovina, opadanje biodiverziteta, ograničene količine vode za piće i sve češća zagađenost voda, uticaj klimatskih promena između ostalog na proizvodnju, kao i na trgovinsku razmenu proizvedenih dobara. Treba dodati i uticaj zagađenosti vazduha na zdravlje čoveka, koji predstavljajući radnu snagu, pored kapitala, robe i usluga, čini veoma važan faktor proizvodnje. Jedan broj mera spoljnotrgovinske politike svake zemlje povezan je i sa domaćim zakonodavstvom koje se bavi zaštitom životne sredine, pa su stoga i komplementarni, ali uvek postoji mogućnost da se primenom mera jedne od dve politike, ipak naruši ova ravnoteža. Cilj ovog rada je analiza prirode tog odnosa, zasnovana na brojnim izazovima kako postojeće, tako i tek očekivane zakonske regulative. Brojni autori poput Krugmana i Obstfelda smatraju da su upravo dodirne tačke između spoljnotrgovinskih politika i politika koje se bave klimatskim promenama, “potencijalno eksplozivno područje”.² Sa globalizacijom i pojavom Globalnih lanaca vrednosti (*Global Value Chains — GVCs*), postavljena su brojna pitanja o ulozi savremene međunarodne trgovine u postizanju ciljeva održivog razvoja. Čak i do te mere da su iskazane brojne sumnje da samoj zaštiti životne sredine pozitivno doprinosi posleratna liberalizacija međunarodne trgovine, pod okriljem GATT-a i Svetske trgovinske organizacije — STO. Naredni aspekt je uticaj klimatskih promena, pored brojnih ostalih promena u prirodnom okruženju, na samo odvijanje i prirodu

² Krugman i dr., (2009), str. 284.

spoljnotrgovinskih poslova. Upravo je navedena sprega zaštite životne sredine i međunarodne trgovine, predmet analize u ovom radu.

Na toj relaciji se izdvajaju brojne teme. Neke od njih su vezane za praćenje emisije ugljen-dioksida u užem smislu, pri proizvodnji izvoznih proizvoda, ali i proizvoda koji se potroše u zemlji domaćinu, u širem smislu, zatim za potrošene količine sirovina, biomase, fosilnih goriva, ruda metala i nemetala, koji su upotrebljeni za proizvodnju onih proizvoda kojima se trguje. Izdvaja se i značaj trgovine ekološkim proizvodima, ali i davanje subvencija za fosilna goriva, što menja ravnotežu orijentacije ka izvorima obnovljive energije. Takođe, u ovu oblast se može svrstati i trgovina otpadom.³

2. Aspekti delovanja međunarodne trgovine na zaštitu životne sredine

Međunarodna trgovina upravo može da postane pokretač ekološke održivosti. Njena uloga nastupa kada se uvede zakonodavna baza o zaštiti životne sredine i tada svi korisnici proizvoda kojima se obezbeđuje veći stepen zaštite životne sredine, odnosno ekološki proizvodi, na domaćem tržištu, počinju više da ih koriste.⁴ Njihova razvijena potrošačka svest o ekološkom aspektu izaziva i tražnju ovih proizvoda na globalnom tržištu. Da bi takvi proizvodi bili dostupniji, nastupa međunarodna trgovina. Na među-narodnom tržištu nastupaju kompanije iz zemalja u kojima postoje zahtevniji uslovi zaštite životne sredine i upravo proizvodi takvih kompanija ostvaruju ozbiljniju konkurentsku prednost. Dakle, ukoliko je u pitanju proizvodnja u zemlji u kojoj su primenjeni stroži propisi, domaći proizvođači ekoloških proizvoda će imati veće mogućnosti, kako na međunarodnom tržištu, kao vodeći izvoznici, tako i na domaćem tržištu, ali, samo ukoliko je svest potrošača okrenutija ekološkim proizvodima.

Međunarodna trgovina omogućuje transfer ključnih informacija o očekivanom kvalitetu robe, do izvoznika, odnosno do samog proizvođača. Zahvaljujući ovakvom lancu za prenos podataka koje dobija prodavac, odnosno proizvođač od svog kupca, a koji se odnose na strože ekološke zahteve kupca, sam proizvođač može koristiti kako bi unapredio proizvodni proces. To će dalje omogućiti i veću izvoznu konkurentnost datih proizvoda na međunarodnom tržištu, koje je ekološki sve osveženije. Smer inovacija je unazad, duž lanaca snabdevanja, zato što zahtevi uvoznika, koji postaju sve stroži, u pogledu upotrebe resursno efikasnih tehnologija, uslovljavaju prilagođavanja izvoznika, odnosno, proizvođača.

Doprinos međunarodne trgovine zaštiti životne sredine može da se poveže i sa razvijanjem cirkularne ekonomije, kao i sa vekovnom potrebom da

³ OECDb, (2021), pp. 55-7.

⁴ OECD, (2019), p. 1.

se privredni razvoj razdvoji od same ekstrakcije sirovina.⁵ Ovo će omogućiti upravo tokovi trgovine kojima se otpad dostavlja u zemlje u kojima se najefikasnije sortira i prerađuje već upotrebljen proizvod, vodeći tako ka njegovoj daljoj, efikasnoj upotrebi. Upravo liberalizovana međunarodna trgovina, koja pospešuje privredni rast, može da omogući uspješnije upravljanje životnom sredinom, čineći dostupnim nove tehnologije koje omogućuju proizvodnju, uz očuvanje životne sredine, tako što će se postojeći resursi koristiti racionalnije.

Međutim, pored ovih pozitivnih aspekata, posleratne godine su pokazale neke negativne posledice ubrzanog rasta. Svetska proizvodnja, koja je rasla skromnijim intenzitetom od međunarodne trgovine, uslovljena je upravo razvojem međunarodne trgovine. Sa pojavom *GVCs*, ostvarenje cijeva poput privrednog rasta, može imati i negativan uticaj na životnu sredinu i to u vidu povećanja zagađenja, ali i količinskim smanjenjem prirodnih resursa, kao i ugrožavanjem njihovih imanentnih kvaliteta. Uloga *GVCs*, razvijenih upravo zahvaljujući međunarodnoj trgovini, zahtevala je povećanje pomorskog saobraćaja, radi transporta robe, što je takođe doprinelo povećanju emisije ugljenika.⁶ Pored pozitivnih doprinosa, *GVCs* su kao pokazatelj globalne industrijske povezanosti, često bili brzi kanali za širenje raznih udara koji dolaze iz okruženja.⁷

Liberalizacija međunarodne trgovine tokom druge polovine XX veka i naročito tokom XXI veka, ali i razvoj *GVCs* i fragmentiranje proizvodnje na mnogo učesnika u tom lancu, doveli su do preusmeravanja proizvodnje one vrste dobara koja upravo ugrožavaju životnu sredinu, a koju pomaže tako liberalizovana međunarodna trgovina, uglavnom u zemlje u razvoju — ZUR. Sa seljenjem proizvodnje dolazi i do seljenja onih zagađivača, koji obavljaju samo jedan deo ukupnog proizvodnog procesa, najčešće sa najvećim stepenom zagađenja, u one zemlje koje imaju liberalniju ekološku politiku. Na taj način stvaraju se “utočišta za zagađenje” (*pollution havens*).⁸ Nakon te faze proizvodnje, proizvod se putem *GVCs* dalje usmerava ka ostalim fazama proizvodnog procesa, u zemlje koje imaju strože propise. Mnoge od ZUR predstavljaju upravo ovakva “utočišta”, smatrajući to svojom jedinom šansom da postanu deo globalnih lanaca vrednosti.

Posmatranjem geografske distribucije emisije ugljenika proteklih nekoliko decenija, uočena je disproporcionalnost, odnosno, da postoje zemlje koje intenziviraju proizvodnju koja zahteva visoku emisiju ugljenika, odnosno,

⁵ OECD, (2019), p. 1.

⁶ WTO, (2022), p. 102.

⁷ Kovačević, (2020), str. 12.

⁸ Krugman i dr., (2009), str. 282.

predstavljaju „utočišta za zagađenje“. Za samo petnaestak godina, između 1995. godine i 2011. godine, primećeno je da je značajno povećana emisija ugljenika prilikom proizvodnje nekih proizvoda i to za čak 91%, a koji su se izvozili iz zemalja izvan OECD, u zemlje OECD.⁹ Može se konstatovati da, iako je proizvodni proces bio predmet brojnih tehnoloških unapređenja, pa je dolazilo do opadajućeg nivoa emisije ugljenika prilikom proizvodnje, ipak su proizvodni procesi u zemljama OECD bili znatno različiti, odnosno, sa manjim učešćem emisije ugljenika, u odnosu na zemlje izvan OECD.¹⁰

Predlozi stručnjaka koji u vidu povezivanja politike zaštite životne sredine i međunarodne trgovine vide ozbiljnu komplementarnost jesu zasnovani na integrisanju obaveza i to obaveza koje se odnose na klimatske sporazume sa obavezama za transfer isključivo čistih tehnologija. Samo integrisanjem ovih zahteva, može se izbeći seljenje prljavih tehnologija u „utočišta za zagađenje“, u zemlje u kojima postoje zahtevi ekološke politike koji se nalaze na nižem nivou.¹¹ Ipak, postoje i tvrdnje da velike investitore u većinu ZUR ne privlači mogućnost da izbegnu odredbe stroge ekološke politike, koliko ih privlače niske nadnice.¹²

Postojanje „utočišta za zagađenje“ može da se posmatra samo kao lokalni problem one zemlje u kojoj se ovakav posao obavlja, odnosno primer negativne eksternalije koji zahteva angažovanje date države, pa stoga i ne može biti predmet međunarodnih pregovora. Međutim, ukoliko se dogodi veliko povećanje ugljen-dioksida, takav slučaj bi predstavljao globalni problem, odnosno, radi se o međunarodnoj negativnoj eksternaliji i to bi onda zahtevalo da se rešava pregovorima na međunarodnom nivou.¹³

U pokušaju stvaranja kvantitativnih indikatora koji bi pružili mogućnosti za praćenje i unapređivanje pristupa, stručnjaci OECD su postavili jednu raskrnicu za tri aspekta posmatranja:¹⁴

- alati politike zaštite životne sredine (*environmental policy tools*),
- instrumenti spoljnotrgovinske politike (*trade policy instruments*), i
- konkurentnost na međunarodnom nivou (*international competitiveness*).

Upravo ovakvom klasifikacijom potvrđuje se neraskidiva povezanost dve oblasti, ekologije i međunarodne trgovine, s obzirom da se u sva tri navedena aspekta, prepliću obe. U skladu sa ovom podelom na oblasti, mogu se,

⁹ OECDb, (2021), pp. 55-6.

¹⁰ OECDb, (2021), p. 56.

¹¹ OECDa, (2021), p. 94.

¹² Krugman et al., (2015), pp. 340-1.

¹³ Krugman et al., (2015), p. 341.

¹⁴ OECDb, (2021), p. 58.

u tri grupe, podeliti i mere koje države mogu primeniti kako bi ostvarile održivost životne sredine.¹⁵ Prva grupa mera podrazumeva sve direktne mere kojima se ograničava uvoz, ili izvoz svih onih proizvoda koji nisu u skladu sa propisanim metodama proizvodnje u kontekstu ublažavanja klimatskih promena (*Trade-Related Measures Based on Processes and Production Methods in the Context of Climate-Change Mitigation-PPMs*). Druga grupa podrazumeva neke od ekonomskih politika, poput fiskalne i spoljnotrgovinske, uglavnom u vidu ekoloških nadoknada, poreza, subvencija, kompenzatornih carina, prilagođavanja poreza na granici (*border tax adjustment*). Treća grupa se oslanja na bolje informisanje potrošača o načinu proizvodnje proizvoda koji kupuju, kako bi njihove preferencije opredelile promene u procesima proizvodnje.

Druga grupa navedenih mera je i glavni element EU klimatske agende 2030, koja uvodi kategoriju, tzv. mehanizam prekograničnog prilagođavanja ugljenika (*Carbon border adjustment mechanism — CBAM*), kao sistem prvih svetskih poreza na emisiju ugljen-dioksida, koji se naplaćuje prilikom prelaska robe za čiju proizvodnju je emitovano više od dozvoljenog nivoa, na drugu carinsku teritoriju. Ovim sistemom treba da se pomogne domaćim kompanijama koje, ili gube tržišno učešće usled uvoza iz zemalja sa dozvoljenim intenzivnijim emisijama ugljenika, ili pak napuštaju domaći teren usled potrebe da proizvodnju presele u zemlje bez, ili, slabije ekološke regulative.¹⁶ Kategorija „curenja ugljenika“ (*carbon leakage*) podrazumeva upravo jedan od ova dva scenarija prema kojima, proizvođači iz zemalja sa strožom regulativom moraju da sele proizvodnju, pa se onda taj isti ugljenik oslobađa u drugim zemljama, i zatim uvozi, ili se pak uvoze proizvodi iz zemalja slabije regulative, tako da je emisija ovih gasova sveprisutna i nema očekivanog smanjenja na globalnom nivou. U uslovima seljenja proizvodnje u inostranstvo, nema mnogo efekta ako samo jedna grupa zemalja uvede strožu regulativu, već je potrebno, ujednačiti je.

Kuznjecova kriva životne sredine, u obliku obrnutog slova “U” pokazuje da zemlje koje tek razvijaju svoju industriju, imaju i najniži nivo dohotka *per capita*, ali sa rastom ovog dohotka, koji je rezultat veće proizvodnje, a koju prati i veće zagađenje, zemlja dolazi u fazu da može da preduzme mere za zaštitu životne sredine. Kao jedan od primera navodi se i Malezija, koja je nakon početne faze razvoja počela sa uvođenjem mera za kontrolisanje zagađenja uz davanje dovoljno vremena stranim investitorima da se prilagode.¹⁷ Sa daljim rastom dohotka *per capita*, usled ulaganja u zaštitu, životna sredina će

¹⁵ OECDb, (2021), p. 58.

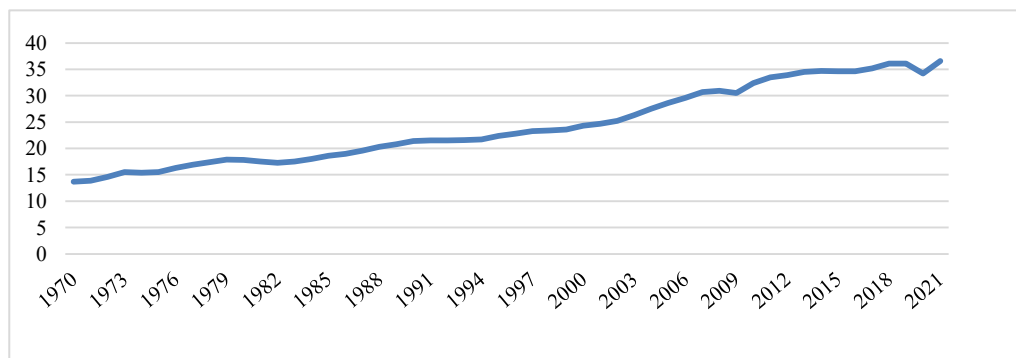
¹⁶ Kardish et al. (2021), Internet, <https://resourcetrade.earth/publications/which-countries-are-most-exposed-to-the-eus-proposed-carbon-tariffs>, (10.07.2022.)

¹⁷ Dašić i dr., (2022), str. 29.

biti značajno manje zagađena.¹⁸ Zaštita životne sredine dolazi na red tek kada se postigne željeni nivo privrednog razvoja, što može dovesti i do ekološke krize.

Na narednom grafikonu prikazan je dinamičan porast prisustva ugljen-dioksida, koji je rezultat sagorevanja energije i industrijskih, proizvodnih procesa. Tome su doprinele mnoge zemlje u svetu. Na osnovu podataka se uočava da su zapravo periodi vezani za ekonomske krize ujedno bili i periodi smanjenja proizvodne aktivnosti, pa samim tim i emisije štetnih gasova. To je period nakon krize 1973-1975. godine, zatim, period 1982-1984. godine, kao i veoma izražen pad proizvodnje tokom i nakon velike finansijske krize 2008-2009. godine. Zatim, pandemija COVID-19 je usloвила značajan pad emisije štetnih gasova, ali se već 2021. godine, emisija štetnih gasova vratila na pređašnji nivo iz 2019. godine.

Grafikon 1: Emisije CO₂ iz sagorevanja energije i industrijskih procesa u periodu 1970-2021. godine



Izvor: Autor na osnovu podataka IEA, International Energy Agency;

Jedno od glavnih pitanja iz domena povezanosti međunarodne trgovine i politike zaštite životne sredine, jeste upravo pitanje koje se odnosi na promene konkurentnosti izvoznika, odnosno, proizvođača iz one zemlje u kojoj se počinju primenjivati stroža ekološka pravila, kao i prilikom njihovog ulaska na inostrana tržišta, koja primenjuju noviju regulativu.

Na vrednost izvoza utiče i nivo zahteva ekoloških politika zemalja koje izvoze i zemalja koje uvoze dati proizvod, odnosno, stepen ujednačenosti ovih politika. U zavisnosti od sektora koji je zastupljen u izvozu procenjuju se marginalni efekti za prljave i čiste sektore, dakle analiza se ne zasniva na ukupnoj ekološkoj politici zemlje, već na analizi različitosti izvoznih sektora, u zavisnosti od toga da li se radi o “čistim”, ili “prljavim sektorima”. Ustanovljeno je da će zemlje čiji je izvoz više vezan za izvoz “prljavih sektora”,

¹⁸ Krugman et al., (2015), pp. 338-9.

ostvariti manju vrednost izvoza ukoliko je ekološka politika tih zemalja stroža, u odnosu na zemlju uvoza, ako se upoređi izvoz istog sektora, u slučaju kada su ekološke politike ujednačene. I obrnuto, ako je ekološka politika zemlje izvoznice slabija u odnosu na ekološku politiku zemlje uvoznice, tada je izvoz “prljavih sektora” veći u odnosu na situaciju ujednačenih ekoloških politika.¹⁹ Ovi zaključci mogu da posluže kreatorima spoljnotrgovinskih politika prilikom odabira mera kojima će se uticati na povećanje izvoza odabranih sektora.

Prema mišljenju predstavnika antiglobalističkih pokreta u svetu, čak i samo povećanje međunarodne trgovine je štetno po životnu sredinu. Oni i ulogu STO, kao i brojnih međunarodnih trgovinskih sporazuma upravo vide na ovaj način, odnosno, smatraju da se time zaustavljaju aktivnosti kojima bi trebalo zaštititi životnu sredinu.²⁰ Postoje i mišljenja koja podržavaju izraženu bojazan mnogih ZUR da bi ekološka agenda mogla izazvati problem usled stava da jedan model treba da odgovara svim zemljama članicama STO.²¹ Da bi se izbegli rizici kojima međunarodna trgovina može doprineti smanjenju nivoa zaštite životne sredine, a opet i povećale mogućnosti kojima međunarodna trgovina može doprineti očuvanju životne sredine, potrebno je preduzeti više koraka na multilateralnom nivou, upravo zbog potrebe za harmonizovanjem i ujednačavanjem na tom nivou. Prvi korak je svakako STO, kao primarna multilateralna institucija koja se bavi međunarodnom trgovinom, sa pokrenutim pregovorima za smanjenje carina za ekološke proizvode, ujednačavanje postojećih sporazuma, kao i regulative za subvencionisanje zaštite životne sredine.

3. Uloga i pozicija ekoloških proizvoda

Sa povećanjem ekološke svesti, odnosno, svesti o borbi protiv zagađenja životne sredine, počev od sedamdesetih godina prošlog veka, kao i pojavom brojnih zakona, na lokalnom, ali i regionalnom i globalnom nivou, nastala je jedna heterogena grupa roba i usluga koje su korišćene za sprečavanje nastanka šteta vezanih za životnu sredinu, ali i merenje, kontrolisanje i ublažavanje posledica nastalih šteta po životnu sredinu, kao i za obavljanje aktivnosti radi edukacije i informisanja o zaštiti životne sredine i upravljanju prirodnim resursima. To su ekološki proizvodi i usluge, koji čine istoimeni sektor (*Environmental goods and services sector — EGSS*). Sektor je nastao prvenstveno kao rezultat tražnje za uslugama tretmana otpadnih voda, ili skupljanja i upravljanja otpadom, a dalji razvoj je vezan za potrebe ekološkog zakonodavstva. Poslednjih decenija, na razvoj ekoloških proizvoda i usluga, odnosno, na povećanje ponude i tražnje ovih proizvoda, uticao je i tehnološki

¹⁹ OECDa, (2021), p. 92.

²⁰ Krugman et al., (2015), p. 337.

²¹ Reinert A. K., (2012) p. 108.

napredak, ali je došlo i do pojave novih tržišnih segmenata. Brojnim instrumentima ekonomskih politika omogućeno je i da ekološke tehnologije mogu da konkurišu tradicionalnim načinima proizvodnje.²² Ekološki proizvodi (*Environmental goods-EG*), pored opreme koja se koristi za upravljanje i tretman otpadnih voda, kao i za upravljanje čvrstim i opasnim otpadom, podrazumevaju i postrojenja za dobijanje i usmeravanje obnovljive energije.

Postrojenja za dobijanje obnovljive energije povećavaju svoje učešće u međunarodnoj trgovini, najviše zahvaljujući ojačavanju politika i samog regulatornog okvira potrebnog za regulisanje trgovine ovim proizvodima. Može se uočiti postojanje dva različita procesa. Sa jedne strane, evidentno je povećanje učešća ovih proizvoda u međunarodnoj trgovini, stvaranjem konkurentne industrije za obnovljivu energiju, ali i postojanje zemalja sa druge strane, uglavnom izvan OECD, koje odvajaju značajna sredstva za odobravanje subvencija za fosilna goriva i koje nemaju toliko konkurentnu industriju potrebnu za dobijanje obnovljive energije.²³

Tokom četvrte ministarske konferencije STO, održane u novembru 2001. godine u Dohi, doneta je Ministarska deklaracija, u kojoj je ukazano na značaj pregovora o spoljnotrgovinskoj liberalizaciji za robu i usluge iz oblasti ekologije. Deklaracijom je ukazano na mogućnost međusobne podrške međunarodne trgovine i životne sredine.²⁴ Predviđeno je da se vode pregovori radi smanjenja carina i necarinskih barijera u međunarodnoj trgovini ovom vrstom roba i usluga.²⁵ Od 2014. godine, grupa zemalja članica STO je otpočela plurilateralne pregovore o donošenju Sporazuma o ekološkim proizvodima, odnosno, Sporazuma o liberalizaciji međunarodne trgovine ekološkim proizvodima, sa snižavanjem carina i necarinskih barijera prilikom uvoza ovih proizvoda. Neka istraživanja su pokazala da bi liberalizacija svakako omogućila porast izvoza ovih proizvoda, ali samo uz skromni rast BDP i skromno smanjenje emisije štetnih gasova od 0,3%.²⁶ Neki autori smatraju da je veliki broj različitih klasifikacija ovih proizvoda uzrok nemogućnosti tačnog izračunavanja očekivanih koristi po životnu sredinu. Takođe, ističu i da je sama liberalizacija međunarodne trgovine ekološkim proizvodima nedovoljna, ukoliko se ne bude primenjivala u sadejstvu sa brojnim ekonomskim politikama, poput posebne spoljnotrgovinske politike za ekološke proizvode (*Environmental goods — EG*) i ukoliko se ne ustanovi uža grupa EG, izražena

²² Eurostat, (2009), p. 19.

²³ OECDb, (2021), p. 56.

²⁴ Vikhlzaev, (2004), p. 93.

²⁵ WTO, Internet,

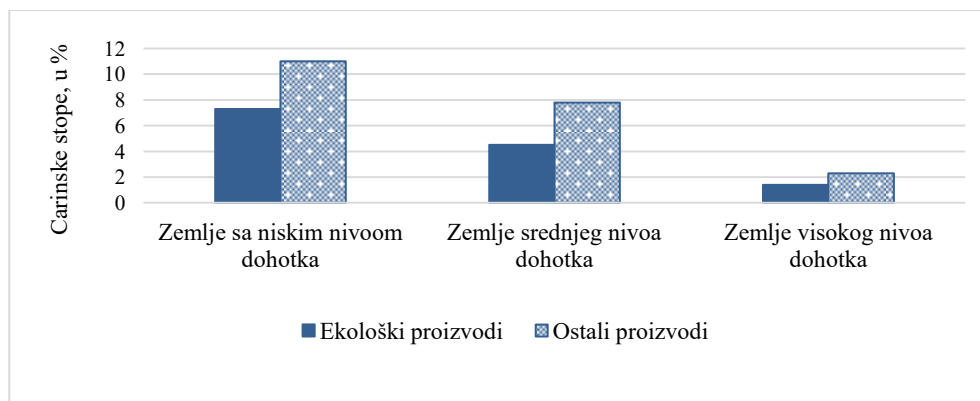
https://www.wto.org/english/tratop_e/envir_e/envir_negotiations_e.htm, (20.08.2024.)

²⁶ Bacchetta, M., (2023), p. 28.

putem carinske tarife sa bar 8 cifara tarifnih podbrojeva, kako bi liberalizacija obuhvatila najužu grupu EG.²⁷

Sa porastom upotrebe ovih proizvoda poslednjih decenija, ukazano je na potrebu upotrebe instrumenata spoljnotrgovinskih politika, poput eventualnog snižavanja carina na uvoz ove vrste proizvoda. Samo u kratkom periodu od 2003-2016. godine, međunarodna trgovina ekološkim proizvodima je više nego udvostručena i to u vrednosti od 531,10 milijardi USD, na 1261,24 milijarde USD. Takođe je primećeno i da je u tom periodu došlo i do povećanja učešća ovih proizvoda u međunarodnoj trgovini i to sa 7,2% na 8,1%.²⁸ Porast tražnje za ovom vrstom proizvoda nastala je kao rezultat ekoloških politika i zakona. Na taj način je otvorena jedna nova tržišna niša, a povećava se konkurentnost kako domaćih proizvođača koji su usmereni na proizvodnju ovih proizvoda, tako i spoljnotrgovinskih firmi, odnosno, domaćih izvoznika.

Grafikon 2: Carinske stope za EG i ostale proizvode, prema različitim nivoima dohotka zemalja



Izvor: Autor prema podacima: WTO, *World Trade Report–Climate Change and International Trade*, 2022, Geneva, p. 121.

Od barijera u međunarodnoj trgovini ovim proizvodima, izdvajaju se prvenstveno carine, mada se necarinske barijere mogu smatrati daleko većom preprekom. Prema klasifikaciji spoljnotrgovinskih mera, izdvaja se prva grupa koju predstavljaju carine, druga, u kojoj su kvazi-carine i još osam grupa, u kojima su razvrstane različite necarinske barijere.²⁹ Kako se uočava na osnovu podataka prikazanih na grafikonu, carinske stope za ekološke proizvode su u proseku niže u odnosu na carinske stope koje se odnose na ostale proizvode

²⁷ Xiurong, H. et al., (2020), p. 7.

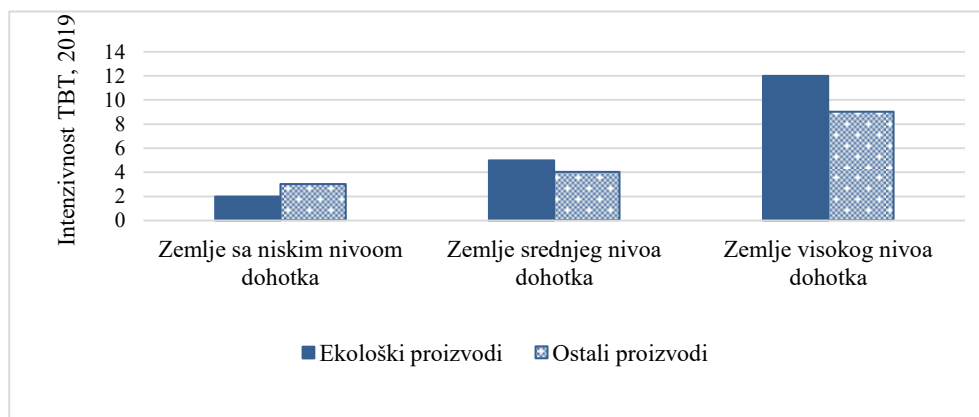
²⁸ OECDb (2021), p. 56.

²⁹ Bjelić, (2018), str. 332.

(Grafikon 2). Carinske stope za EG se razlikuju u zavisnosti od nivoa razvoja zemalja koje ih primenjuju, pa su tako u Zemljama visokog nivoa dohotka, carinske stope za EG-1,4%, a za ostale proizvode-2,8%. Sličan odnos postoji i kada se radi o Zemljama srednjeg nivoa dohotka, u čijem slučaju su carinske stope za EG-4,5%, a za ostale-7,8%. U slučaju Zemalja sa niskim nivoom dohotka, EG-7,3%, a za ostale su 11,0%.

Značajno izraženiju barijeru trgovini EG predstavlja heterogena grupacija necarinskih mera (*Non-tariff measures-NTMs*). U ovoj grupi, najviše se ističe upotreba Tehničkih barijera u međunarodnoj trgovini (*Technical barriers to trade-TBT*), s obzirom na činjenicu da ova grupa proizvoda značajno podleže strogim tehničkim propisima. (Grafikon 3) Za razliku od carina, koje su, iako značajno niže za EG u odnosu na ostale proizvode, NTMs su značajno prisutnije u slučaju zemalja visokog dohotka, u odnosu na one koje su na niskom nivou dohotka, a više se primenjuju upravo na kategoriju EG. To je iskazano intenzitetom primene TBT, koji je kod Zemalja visokog nivoa dohotka na nivou od čak 12 TBT koje se primenjuju prilikom uvoza ovih proizvoda na njihovo tržište, a značajno manje i to samo 9, za ostale proizvode. Nasuprot njima, Zemlje sa niskim nivoom dohotka primenjuju samo dve TBT za EG, a jednu više za ostale proizvode.

Grafikon 3: Broj uvedenih TBT, 2019. godine, za EG i ostale proizvode, prema različitim nivoima dohotka zemalja



Izvor: Autor prema podacima: WTO, *World Trade Report–Climate Change and International Trade*, 2022, Geneva, p. 122.

Ipak, intenzitet primene TBT iskazan u broju mera koje primenjuju ove navedene kategorije zemalja ne mora biti pokazatelj isključivo restriktivnosti.

4. Klimatske promene i njihov uticaj

Veoma značajan deo realizacije spoljnotrgovinskog posla je i sam prevoz robe, koji se uglavnom zasniva na pomorskom saobraćaju. Smatra se da se tim putem preveze preko 80% količine robe koja je predmet međunarodne trgovine.³⁰ Očekuje se da će klimatske promene ostvariti značajan uticaj i na međunarodnu trgovinu, usled najverovatnije češćih ekstremnih klimatskih pojava, ali i usled porasta nivoa mora, što je izazov za mnoge luke u svetu, koje bi zato mogle biti i zatvarane, ili pauzirati sa radom kada nastanu ove promene. Uticaj klimatskih promena na međunarodnu trgovinu možemo pratiti i sa indirektnog aspekta, uočavajući činjenicu da će klimatske promene smanjiti produktivnost faktora proizvodnje, rada, kapitala i zemlje, što će usloviti smanjenje proizvodnje, a samim tim i međunarodne trgovine.³¹ Ove promene značajno će menjati i biodiverzitet, u smislu nestanka, ili prilagođavanja postojećih vrsta flore i faune, ili pak kolonizacije novih vrsta.³²

Prevoz robe i putnika brodovima je između 2011-2021. godine postao daleko efikasniji sa energetskeg aspekta, što dokumentuju podaci da je ukupna emisija gasova rasla sporije u odnosu na ukupan broj plovila. Iako je prisutna pozitivna tendencija, stručnjaci UNCTAD-a smatraju da se tekućom dinamikom ipak ne može stići do ispunjenja ciljeva dogovorenih pod okriljem Međunarodne pomorske organizacije (*International Maritime Organization — IMO*), kojim je određeno smanjenje ukupne godišnje emisije gasova koji stvaraju efekat staklene bašte, za najmanje 50% do 2050. godine, ako se kao bazna godina uzme 2008. godina. U pitanju je strategija IMO o smanjenju emisije gasova koji stvaraju efekat staklene bašte, a vezani su za brodove.³³ Osnovni izazov sa kojim se suočava pomorski transport jeste zahtev za dekarbonizacijom i otpočinjanjem energetske tranzicije, kako bi se ova vrsta transporta, ubuduće odvijala na održiviji način. To se može postići novim tehnološkim sredstvima, uvođenjem mešavine goriva, zatim, alternativnih goriva, ali i promenom dizajna brodova. Ipak, primena ove IMO strategije mogla bi dovesti do ekološki pozitivnih rezultata, u obliku smanjenja emisije štetnih gasova, ali bi zato sa ekonomske strane, bila manje prihvatljiva, zbog sigurnog usporavanja isporuka brodom, što bi odmah povećalo troškove pomorskog transporta, posebno u slučaju ZUR, a naročito bi pogodilo Male ostrvske zemlje u razvoju (*Small Island Developing Countries — SIDC*).³⁴

³⁰ UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, Internet, <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/review-of-maritime-transport>, (24.06.2022.)

³¹ OECD, Internet *How are trade and environmental sustainability compatible?*, Internet, <https://www.oecd.org/trade/topics/trade-and-the-environment/>, (24.06.2022.)

³² Abramović i ostali (2016), str. 49.

³³ UNCTAD, (2021), p. 105.

³⁴ UNCTAD, (2021), p. xviii.

Brojni faktori koji su strukturnog karaktera imaju presudnu ulogu u formiranju ovih cena, a time utiču i na konkurentnost u međunarodnoj trgovini i u njima se takođe mogu tražiti izvori snižavanja troškova. U pitanju je prvenstveno stanje infrastrukture u lukama širom sveta, zatim, mogućnosti za ostvarenje ekonomije obima, geografska neravnoteža obavljanja pomorskog transporta, povezanost brodarstva, ali i savremeni procesi kojima se omogućuje ostvarenje Olakšavanja međunarodne trgovine (*Trade Facilitation — TF*) i sa ovog aspekta, snižavanje troškova pomorskog transporta i povećanje spoljnotrgovinske konkurentnosti. Ovi brojni strukturni faktori bi, ukoliko se budu značajno unapredili, mogli omogućiti i smanjenje troškova za oko 4%, ali bi omogućili i veću otpornost na različite neočekivane udare, poput pandemije.³⁵ U pitanju je veoma heterogena grupa faktora.

Stepen uspešnosti u smanjivanju troškova pomorskog transporta, dakle, treba da odredi konkurentnost prilikom nastupa na inostrana tržišta, brojnih učesnika u realizaciji spoljnotrgovinskih poslova u mnogim zemljama, ali je u trenutnim okolnostima postojanja iznenadnih i sve češćih nepredvidivih udara, veoma teško postići njihovo strukturno smanjenje.

5. Zaključak

Međunarodna trgovina i ekologija ostvaruju veliki broj dodirnih tačaka. U radu je analizirana uloga faktora koji su u skorijoj prošlosti uticali na ugrožavanje životne sredine, a povezani su sa međunarodnom trgovinom, koja opet svojom regulativom može doprineti smanjenju uticaja takvih faktora. Povezanost se najviše ogleda u upotrebi i izboru odgovarajućih instrumenata spoljnotrgovinske politike kojim se motivišu, ili pak demotivišu proizvodnja i razmena određenih proizvoda koji u sebi nose, kako pozitivan, tako i negativan sadržaj, posmatrano sa ekološkog stanovišta.

Širenje mreže GVCs uslovalo je seljenje procesa proizvodnje, a sa njima i velikih zagađivača. Naplata posebnih poreza na emisiju ugljen-dioksida u većoj meri od propisane, prilikom uvoza takve robe, ukazuje na elemente spoljnotrgovinske politike, koja se može upotrebiti i radi motivisanja razmene ekoloških proizvoda i usluga, smanjenjem carina i necarinskih barijera. Pomorski transport kao važan element uspešne realizacije spoljnotrgovinskih poslova, usled klimatskih promena, nalazi se pred izazovom za smanjenje emisije gasova, što će kao posledicu imati, usporavanje isporuka brodom i samim tim, povećanje troškova međunarodnog pomorskog transporta, čime se umanjuje spoljnotrgovinska konkurentnost mnogih izvoznika.

³⁵ Ibidem.

Literatura:

Abramović V, Jaćimović, D., Jocović, M., (2016), Klimatske promjene i njihov uticaj na zemlje regiona, *Ekonomске ideje i praksa*, broj 20, CID Ekonomskog fakulteta u Beogradu str. 43-52.

Bacchetta, M. Bekkers E., Solleder, J.M., Tresa., E. (2023), The Potential Impact of Environmental Goods Trade Liberalization on Trade and Emissions, *Staff Working Paper ERSD-2023-05*, World Trade Organization, Geneva, <https://doi.org/10.1016/j.eneco.2024.108051>

Bjelić, P. (2018), *Međunarodna trgovina*, CID Ekonomskog fakulteta Univerziteta u Beogradu, Beograd.

Dašić, B., Trklja, R., Pušonja, B. (2022), Strane direktne investicije i zaštita životne sredine, *Ecologica*, 105, 25-31, <https://doi.org/10.18485/ecologica.2022.29.105.4>

Eurostat, (2009), The environmental goods and services sector—a data collection handbook, *Methodologies and Working papers*, European Commission, Luxembourg.

IEA, International Energy Agency, (March 2022), *Global Energy Review: CO2 emissions from energy combustion and industrial processes, 1900-2021*, Paris <https://www.iea.org/data-and-statistics/charts/co2-emissions-from-energy-combustion-and-industrial-processes-1900-2021>.

Kardish, C., Mäder, M., Hellmich, M., Hall, M. (20 August 2021), Which countries are most exposed to the EU's proposed carbon tariffs?, Internet, <https://resourcetrade.earth/publications/which-countries-are-most-exposed-to-the-eus-proposed-carbon-tariffs>, (10.07.2022.)

Kovačević. R. (2020), "Svetska privreda, trgovina Evropske unije i robni izvoz Srbije pre pandemije Koronavirusa (COVID-19)", *Ekonomске ideje i praksa*, broj 38, CID Ekonomskog fakulteta u Beogradu, str. 7-25.

Krugman, P., Obstfeld, M. (2009), *Međunarodna ekonomija — Teorija i politika*, osmo izdanje, Datastatus, Beograd.

Krugman, P., Obstfeld, M., Melitz, M. (2015), *International Economics — Theory and Policy*, tenth edition, Pearson Education Limited.

OECD, (2019), Trade and the environment, *Trade Policy Brief*, February 2019, OECD, Paris.

OECDa, (2021), "Global value chains, environmental policies, and the Pollution Haven hypothesis", in *Assessing the Economic Impacts of Environmental Policies: Evidence from a Decade of OECD Research*, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/b956de4a-en>

OECDb, (2021), *Work on Trade and the Environment — A Retrospective, 2008-2020*, Environment Directorate, OECD, www.oecd.org/trade/topics/trade-and-the-environment, (24.06.2022.)

OECD, *How are trade and environmental sustainability compatible?*, Internet, <https://www.oecd.org/trade/topics/trade-and-the-environment/>, (24.06.2022.)

Reinert A. K., (2012), *An Introduction to International Economics — New Perspectives on the World Economy*, Cambridge University Press, New York

UNCTAD, (2021), *Review of Maritime Transport 2021*, UNCTAD/RMT/2021, United Nations, Geneva.

UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, Internet, <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/review-of-maritime-transport>, (24.06.2022.)

Vikhlzaev, A. (2004), Environmental Goods and Services: Defining Negotiations or Negotiating Definitions?, *Journal of World Trade*, 38(1), Kluwer Law International, UK, pp. 93-122. <https://doi.org/10.54648/TRAD2004004>

WTO, (2022), *World Trade Report 2022 — Climate Change and International Trade*, Geneva

WTO, *Negotiations on trade and the environment*, Internet sajt: https://www.wto.org/english/tratop_e/envir_e/envir_negotiations_e.htm, (20.08.2024.)

Xiurong, H., Pollitt, H., Pirie, J., Mercure, J.F., Liu, J., Meng, J., Tao, S., (2020), The impacts of the trade liberalization of environmental goods on power system and CO2 emissions, *Energy Policy*, Elsevier, Volume 140, 111173, ISSN 0301-4215, <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2019.111173>

Primljen (Received): 2.10.2024.
Prihvaćen (Accepted): 20.10.2024.
Pre štampe (Online First) 6.2.2025.