

**INCOTERMS РЕГУЛАТИВИТЕ ЗА МЕЃУНАРОДНА ТРГОВИЈА:  
ПРАВНО И ЕКОНОМСКО ГЛЕДИШТЕ**

**Апстракт:** Во изминатите две години, откако беше промовирана новата генерација на incoterms регулативите на 01.01.2020 година, беше забележан значителен интерес за набљудување на оваа проблематика, но она што недостасува е интегрираниот правно-економски пристап, што го мотивираше авторот на научна интеграција, вклучувајќи ги измените и дополнувањата на регулативите кои беа дополнителна мотивација за авторот. Предмет на овој труд претставуваат категориите на incoterms регулативите за меѓународна трговија. Целта на овој труд е да се направи теоретска, односно научна анализа на актуелните incoterms регулативи за меѓународна трговија од правно - економско стојалиште, бидејќи овие регулативи претставуваат заедничка проблематика на правните и економските науки. Од причина што, регулативите на меѓународната трговија претставуваат мултидисциплинарна и интердисциплинарна проблематика, во овој труд се користени современи методи на научното истражување кои се карактеристични за општествените науки: историски метод, метод на индукција и дедукција, метод на анализа и синтеза, метод на набљудување и дискриптивниот метод. Трудот започнува со теоретски осврт на регулативите за меѓународна трговија и продолжува кон елаборирање на актуелните категории и новите измени на клаузулите, со цел да се дојде до релевантен заклучок.

**Клучни зборови:** *Узанси, транспорт, шпедиција, логистика, осигурување, договор.*

ЧОБАНОВ МАРИО<sup>2</sup>**INCOTERMS REGULATIONS FOR INTERNATIONAL TRADE:  
LEGAL AND ECONOMIC VIEW**

**Abstract:** In the past two years, since the promotion of the new generation of incoterms regulations on 01.01.2020, there has been considerable interest in observing this problem, but what is missing is the integrated legal-economic approach, which motivated the author of scientific integration. including amendments to regulations that were an additional motivation for the author. The subject of this paper is the categories of incoterms international trade regulations. The purpose of this paper is to make a theoretical, ie scientific analysis of the current incoterms regulations for international trade from a legal-economic point of view, because these regulations are a common problem of legal and economic sciences. Because the regulations of international trade are multidisciplinary and interdisciplinary issues, this paper uses modern methods of scientific research that are characteristic of the social sciences: historical method, method of induction and deduction, method of analysis and synthesis, method of observation and the descriptive method. The paper begins with a theoretical review of international trade regulations and continues to elaborate on current categories and new amendments to the clauses in order to reach a relevant conclusion.

**Keywords:** *Usances, transport, forwarding agency, logistics, insurance, contract.*

**1. ВОВЕД**

Inco термини / Incoterms или Интернационални комерцијални (Меѓународни трговски) термини е серија меѓународни правила со термини, издадени од Меѓународната трговска комора (МТК / ИСС), кои нашироко се употребуваат во меѓународните трговски трансакции. Тие се прифатени од страна на владите, официјалните служби и практичари насекаде низ светот за

<sup>1</sup> Авторот е магистер по економски науки при Економски институт – Скопје, Универзитет „Св. Кирил и Методиј“, Катедра по Логистика на бизнисот, mariochobanov@gmail.com

<sup>2</sup> The author is a Master of Science in Economics at the Institute of Economics - Skopje, “Ss. Cyril and Methodius University, Department of Business Logistics, mariochobanov@gmail.com

толкување на најчесто употребуваните термини во меѓународната трговија. Ова ги намалува или отстранува целосно нејаснотиите кои произлегуваат од различната интерпретација на таквите термини во различни земји. Нивниот опсег е ограничен на прашања поврзани со правата и обврските на страните во купопродажниот договор во поглед на доставувањето на стоките што се продадени. Тие се употребуваат за да се поделат трошоците и должностите помеѓу купувачот и продавачот и ги рефлектираат највисоките достигнувања во транспортните практики. Тие соодветствуваат со Конвенцијата на ОН за Договори за меѓународна купопродажба на стоки.

Во 1936 година за прв пат, Одборот на Меѓународната трговска комора (МТК) ги донесува правилата наречени Incoterms 1936, а од тогаш следеле ревизиите: 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010 и последната ревизија, односно измена и дополнување од кое стапи на сила на 1 јануари 2020 година. Промените не беа радикални. Имено, ревизијата се однесуваше на поедноставување на правилата и реализирање на барањата од структурата со цел да се постигне економска и правна ефикасност.

Како што е наведено погоре, последна ревизија на Incoterms клаузулите се случи во септември 2019 година, а новите клаузули стапија на сила од 1 јануари 2020 година.

Во овој труд, ќе биде земена во предвид последната ревизија, но ќе бидат елаборирани и сите содржани категории кои не претрпеа промена со цел да се обезбеди кохезија на научните настани. Имено, трудот започнува со теоретскиот преглед на меѓународните обичаи и узанси, со цел да се приложи основа за тезата која следува и е посветена на толкувањето на Incoterms регулативите секој поединечно, вклучувајќи ги измените од последната ревизија. На самиот крај, се сумираат новите измени со цел да му се олесни на читателот ефикасно да го толкува секој поединечен термин. Во трудот, авторот се повикува на релевантна и рецензирана домашна и странска литература.

## 2. ТЕОРЕТСКИ ПРЕГЛЕД НА МЕЃУНАРОДНИТЕ ТРГОВСКИ ОБИЧАИ И УЗАНСИ: INCOTERMS

При склучување на купопродажните договори<sup>3</sup>, особено во надворешнотрговскиот промет, неопходно е да се регулираат прашања за распределба на обврските на договорените страни во поглед на разграничувањата на трошоците за транспорт и осигурување од транспортните ризици; ракување со стоката; плаќање на разни трошоци за натовар, претовар и истовар на стоките; обврски на странките во моментот на примопредавање на стоката; одредени ризици кај продавачот или купувачот при предавање, односно преземање на стоката. Одредбите со коишто во купопродажниот договор, на сублимиран начин, се регулираат овие прашања се нарекуваат транспортни клаузули.<sup>4</sup>

Според Темјановски и Атанасоски,<sup>5</sup> со секоја транспортна клаузула се регулираат три значајни моменти за одредување на меѓусебните права и обврски на продавачот и купувачот:

- моментот или дејството кога стоката се смета за испорачана на купувачот,
- моментот или дејството кога ризиците преминуваат од продавачот на купувачот и
- моментот или дејството кога трошоците во врска со стоката преминуваат од продавачот на купувачот.

Според првиот момент<sup>6</sup>, односно моментот на испорака на стоката разликуваме три вида на клаузули:

- клаузули според кои за момент на испорака се смета моментот кога стоката му се става на располагање на купувачот во седиште на продавачот,
- клаузули според кои за момент на испорака се смета моментот на предавање на стоката на шпедитерот или превозникот и
- клаузули кои за момент на испорака се смета моментот кога стоката е ставена на располагање на купувачот во неговото седиште.

Покрај овие три моменти, со транспортните клаузули се регулираат и бројни други прашања, како што се: прибавување на квалитетот и квантитетот на стоките; прибавување на транспортните исправи; уверенија за потеклото на стоката и слично.<sup>7</sup>

<sup>3</sup> Incoterms не претставува целосен договор за продажба, туку претставува дел од него.

<sup>4</sup> Биљаноска Ј., Гогоски Р., (2003): *Надворешно-трговско и девизно работење*. Охрид: Факултет за туризам и угостителство, стр.150.

<sup>5</sup> Темјановски, Р., Атанасоски, Д., (2015): *Меѓународен транспорт и шпедиција*, Штип: Економски факултет, стр. 263.

<sup>6</sup> Ibid, 263.

<sup>7</sup> Ibid, 263.

При склучувањето на купопродажните договори, сè до триесетите години на овој век, транспортните одредби се регулирале описно, најчесто недоволно прецизно и на неединствен начин. Оттука, произлегувале бројни проблеми при извршувањето на купопродажните договори, посебно оние во надворешната трговска размена, каде трошоците за транспорт и осигурување се многу високи. Со цел да се избегнат неизвесностите и евентуалните правни спорови околу тоа, било неопходно да се пристапи кон унификација и меѓународно еднообразно толкување на горенаведените прашања, односно да се пропишат и мултилатерално да се прифатат одредени правила.<sup>8</sup>

За таа цел, Одборот за трговски прашања при Меѓународната трговска комора (МТК) во Париз, во 1936 година ја пропишал првата збирка на единствени меѓународни правила за толкување на трговските термини (услови на размена) - Incoterms, во која на единствен и меѓународен унифициран начин се обработени одредбите на транспортните клаузули кои најмногу се применувале во тогашната европска трговска практика.<sup>9</sup>

Incoterms правилата укажуваат која страна од договорот за продажба има обврска да го организира превозот или осигурувањето, кога продавачот ја испорачува стоката до купувачот и за кои трошоци секоја страна е одговорна. Сепак овие правила не кажуваат ништо за цената што треба да се плати или за методот за нејзино плаќање. Исто така, овие правила не се занимаваат ниту со пренос на сопственоста на стоките, или со последиците од неисполнување на договорот. Овие прашања вообичаено се уредуваат со јасни и прецизни услови во договорот за продажба или според важечкиот закон за тој договор. Договорните страни треба да бидат свесни дека задолжителниот локален закон може да надвлее кој било аспект од договорот за продажба, вклучувајќи го и избраното Incoterms правило.<sup>10</sup>

Меѓународните трговски обичаи претставуваат „непишани правила“ што се применуваат во деловните односи меѓу партнерите во меѓународната трговија и во меѓународните економски односи воопшто. Во трговски обичаи спаѓаат: чесноста, лојалноста во конкуренцијата, давање вистинити податоци за себе и за другите учесници во трговската размена, почитување на дадениот збор, неоддавање деловни тајни значајни за интересите на партнерот, извршување на договорно преземените обврски итн. Во случај на непочитување на наведените и други обичајни норми, се применуваат најразлични санкции: јавен потсмев, презир, бојкот, јавно објавување на името и на фирмата на оној што се однесува спротивно од нормите на деловниот морал, објавувањето на таканаречени „црни листи“, осуда од страна на судовите на честа при коморите и други деловни асоцијации итн.<sup>11</sup>

Под меѓународни трговски узанси се подразбираат оние трговски обичаи и другите правила на однесување во меѓународните трговски односи, кои, на соодветен начин, се формулирани и озваничени од страна на овластени органи и институции, берзи, трговски или стопански комори, стручни организации. Најприменувани трговски узанси, кои имаат особено значење како правни извори на царинскиот систем се Меѓународни правила за толкување на трговските термини Incoterms.<sup>12</sup>

Incoterms претставуваат транспортни клаузули изразени преку кратенки (симболи) од одредни зборови (најчесто англиски), со коишто во купопродажниот договор се регулираат основните прашања сврзани со одредување на моментот, местото и начинот на испорака на стоката, како и моментите за премин на ризиците и трошоците во врска со стоката од продавачот на купувачот.<sup>13</sup>

Во нив се пропишани минималните права и обврски на продавачот и на купувачот. Во зависност од своите потреби и желби, договорните странки можат да договорат и поголеми обврски, на тој начин што покрај одредувањето на клаузулата според Incoterms, како општа основа на договорот, можат да договараат и соодветни дополненија и промени.<sup>14</sup>

<sup>8</sup> Ibid, 263.

<sup>9</sup> Биљаноска Ј., Гогоски Р., (2003): *Надворешно-трговско и девизно работење*. Охрид: Факултет за туризам и угостителство, стр.151.

<sup>10</sup> Змајшек К.(2010): *Практичен прирачник за Инкотермс 2010*. Скопје: Змајшек К, 2010. стр. 13.

<sup>11</sup> Атанасовски Ж., Биљаноска Ј. (2010) *Царински систем и политика*, Факултет за туризам и организациони науки - Охрид, Универзитетски учебник.

<sup>12</sup> Ibid.

<sup>13</sup> Атанасовски Ж., Биљаноска Ј. (2006). *Царински систем и политика*, Факултет за туризам и организациони науки - Охрид, Универзитетски учебник.

<sup>14</sup> Ibid.

### 3. ПОСЛЕДНАТА ГЕНЕРАЦИЈА НА INCOTERMS: ПРАВНО И ЕКОНОМСКО ТОЛКУВАЊЕ

Како што беше нотирано на почетокот од овој труд, од 1 јануари 2020, важи новото издание Incoterms 2020. Промените се однесуваат на неколку термини претходно беа наброени во категоријата D, кои сега повеќе не се во употреба и се заменети:

- DAT (Испорачано на терминал) заменето со DPU и
- DPU (Испорачано на истоварно место - неистоварено).<sup>15</sup>

Постојат четири категории односно групин според кои се толкуваат овие регулатори:

1. категорија E: Тргување;
2. категорија F: Главниот превоз не е платен;
3. категорија C: Главниот превоз е платен и
4. категорија D: Пристигнување.<sup>16</sup>

#### а. Анализа и интерпретација на категорија E (тргнување)

*Ex Works: EXW (Наведено место).*

Продавачот ги става стоките на располагање во неговиот деловен простор. Купувачот е одговорен за сите трошоци.

Овој трговски термин го става најголемиот дел од одговорноста на купувачот, а обврските за продавачот се минимални. Терминот Ex Works често се користи кога се прави почетна понуда за продажба на стоките без вклучени било какви трошоци.

*EXW* значи дека купувачот ги има подготвените стоките за подигање во неговиот деловен простор (работилница, фабрика, складиште, плантажа) на денот што е договорен.

Продавачот ги доставува стоките во деловниот простор на продавачот или наведеното место (работилница, фабрика и складиште итн.), но не натоварени на возила или извозно оцаринети.

Продавачот нема обврска да ги товари стоките, иако можеби во пракса тој е и во подобра положба да го направи тоа. Ако продавачот ја тори стоката, тој го прави тоа на ризик и на трошок на купувачот.

Ако страните сакаат продавачот да биде одговорен за утовар на стоките при тргнувањето и да ги сноси ризиците и трошоците за таквиот утовар, ова мора да биде јасно назначено со додавање на експлицитен текст во таа смисла во купопродажниот договор.

#### б. Анализа и интерпретација на категорија F (главниот превоз не е платен)

*Free Carrier: FCA (наведени местата): Испорачано извозно оцаринето до превозникот.*

Продавачот му ги предава стоките, извозно оцаринети, на првиот превозник (назначен од купувачот) на наведеното место. Овој термин е погоден за сите видови транспорт, вклучително воздушен, железнички, патен превоз и контејнерски / мултимодален поморски превоз. Ова е точниот „примено оцаринето“ термин за употреба кај контејнерски поморски пратки, без разлика дали станува збор за LCL (товар помал од еден контејнер) или FCL (товар за полн контејнер).

*Free Alongside Ship: FAS (наведено пристаништето за утовар): Испорачано во пристаништето, надолжно до брод.*

Продавачот мора да ги смести стоките покрај бродот на наведеното пристаниште. Продавачот мора да ги оцарини стоките за извоз. Погоден е само за поморски транспорт, но НЕ и за мултимодален поморски транспорт во контејнери (објаснето во претходното издание на Incoterms 2010, ICC 715). Овој термин типично се употребува за тежок или неспакуван товар.

*Free on board: FOB (наведено пристаништето за утовар): Испорачано на брод извозно оцаринето.*

Продавачот мора самиот да ги натовари стоките во бродот, назначен од купувачот, а трошок и ризикот се делат на бродската ограда. Продавачот мора да ги оцарини стоките за извоз. Погоден е само за поморски транспорт, но не и за мултимодален поморски транспорт во контејнери (објаснето во претходното издание на Incoterms 2010, ICC 715). Купувачот мора да му ги даде на продавачот податоците за бродот и пристаништето каде што стоките треба да бидат натоварени и не се наведува или не е обезбеден превозник или шпедитер. Не вклучува воздушен превоз. Овој термин многу често бил употребуван погрешно во последниве три децении откако во Incoterms 1980 било објаснето дека FCA треба да се употребува за контејнерски пратки.

<sup>15</sup> Новиот термин се однесува на сите видови транспорт (сообраќај).

<sup>16</sup> Таковска, М; Ангеловска, П. Н; Гигов, С. И; (2020). *Логистика на меѓународен бизнис*: материјали од предавања, Скопје: Економски институт.

**с. Анализа и интерпретација на категорија С (главниот превоз е платен)**

*Cost and Freight: CFR (наведено пристаниште како крајна дестинација): Цена со превоз.*

Продавачот мора да ги плати трошоците и превозот за да ги достави стоките до пристаништето кое е крајна дестинација. Меѓутоа, ризикот се пренесува на купувачот откако стоките ќе се натоварат на бродот (ова правило е ново, од 2010!). Само поморски транспорт, осигурувањето на стоките не е вклучено. Осигурувањето е на товар на купувачот.

*Cost, Insurance and Freight: CIF (наведено пристаниште како крајна дестинација): Цена со осигурување и превоз.*

Овој поим има исто значење како CFR, само што продавачот мора дополнително да обезбеди и плати осигурување за купувачот. Само поморски транспорт.

*Carriage Paid To: CPT (наведено пристаниште како крајна дестинација): Превозот платен до.*

Општ/контејнерски/мултимодален еквивалент на CFR. Продавачот плаќа за превозот до наведеното пристаниште, кое е крајна дестинација, но ризикот се пренесува кога стоките ќе му бидат предадени на првиот превозник.

*Carriage and insurance Paid (To): CIP (наведено пристаниште како крајна дестинација): Превоз и осигурување платени до.*

Контејнерски/мултимодален транспортен еквивалент на CIF. Продавачот плаќа за превозот и осигурувањето до наведеното пристаниште, кое е крајна дестинација, но ризикот се пренесува кога стоките ќе му бидат предадени на првиот превозник.

**д. Анализа и интерпретација на категорија D (пристигнување)**

*Delivered At Place: DAP (наведено место како крајна дестинација): Испорачано на место.*

Овој термин значи дека продавачот испорачува, тогаш кога стоките ќе му бидат ставени на располагање на купувачот при пристигнувањето на превозното средство, готови за истовар во наведеното место како крајна дестинација. Ова е точно она што го предвидуваше стариот Incoterms термин DDU.

*Delivered Duty Paid: DDP (наведено место како крајна дестинација): Испорачано оцаринето*

Овој термин значи дека продавачот плаќа за сите трошоци поврзани со превозот и ги сноси сите ризици сè додека стоките не бидат испорачани и ја плаќа царината. Се употребува исто така наизменично со терминот «Free Domicile». Ова е најсеопфатен термин за купувачот. Во повеќето увозни земји, даноците како (но не само) ДДВ и акцизите не треба да се сметаат однапред платени, затоа што тие се „повратни“ даноци. Според тоа ДДВ и акцизите вообичаено не претставуваат директен трошок за увозникот, бидејќи тие ќе бидат повратени при продажбата на локалниот (домашниот) пазар.

*Delivered at Place Unloaded: DPU (испорачано на истоварно место); Испорачано оцаринето.*

Овој термин значи дека стоката треба да биде испорачана на договореното истоварно место (DPU) (порано наречена DAT за „Испорачано на терминал“) и воедно бара од продавачот да ја достави стоката со која располага купувачот откако ќе биде растоварена од пристигнатите превозни средства. Купувачот и продавачот треба да наведат и да се договорот за одредено место на дестинација.

**1. Сумирање на измените и дополнувањата од последната ревизија на Incoterms**

- Incoterms 2020 предвидува презентирање на пазарните потреби поврзани со товарните листови (bills of lading - BL) со нотација и на франко превозникот (FCA) Incoterms;
- Инкотермс 2020 усогласува различни нивоа на покриеност на трошоците, осигурување и возарина (CIF) и делот за превоз и осигурување платени до (CIP);<sup>17</sup>
- Incoterms 2020 вклучува аранжмани за превоз со сопствени превозни средства во FCA, испорачана на место (DAP), испорачана на место истовар (DPU) и испорачана платена давачка (DDP);
- Постои промена во името со три букви за испорачано на терминалот (DAT) во (DPU);
- Incoterms 2020 вклучува барања поврзани со безбедноста во рамките на обврските и трошоците за превоз;<sup>18</sup>
- Трошоците сега се појавуваат централизирани во A9 и B9 од секое правило на Incoterms.

<sup>17</sup> Новина во Incoterms 2020 е делот за осигурување: предвидува измени за осигурувањето на пратките/ превозот. Осигурувањето за превозот освен кај CIF и CIP испоракте, каде е должност на продавачот, во сите останати случаи е предмет на договор.

<sup>18</sup> Темјановски, Р. (2020). *Транспорт и логистика*, Штип: Економски факултет, стр. 283 – 284.



Во однос за условите за преземање на товар<sup>19</sup> важи следнава легенда:

- За даден термин, „Да“ значи дека продавачот е должен да ја обезбеди услугата, вклучена во цената;
- За даден термин, „Не“ значи дека тоа е должност на купувачот.

После објавувањето на „Инкотермс 2020“, генералниот секретар на Меѓународната трговска комора (МТК) Џон В.Х. Дентон (*John W.H. Denton*) потенцирал дека Правилата „Incoterms 2020“ ја прават деловната работа на секој субјект многу поедноставна и олеснителна на глобалниот пазар, каде трговски промет се проценува на трилиони долари на годишно ниво. Бидејќи овие правила им помагаат на увозниците и извозниците од целиот свет да ги разберат нивните одговорности и да избегнуваат скапи недоразбирања, правилата го формираат линкот - јазикот на меѓународните трансакции со продажба и помагаат во градењето доверба во нашиот вреден систем за глобално тргување. Ова е постигнато со замена на две нови правила кои можат да се користат независно од договорениот начин на транспорт. Правилата DAT Delivered at Terminal и DAT Delivered at Place ги заменуваат поранешните Incoterms правила DAF, DES, DEQ и DDU. При објавување на единствените Инкотермс правила 2020 за толкување од страната на МТК се смета за потребно посебно да се подвлече нивниот карактер на доброволност. Значи, Инкотермс правилата немаат правна сила и затоа немаат ниту облигација да бидат применети во меѓународните трговски операции. Нивното користење и примена е условено од прифаќањето на самите партии (купувачи и продавачи) во продажните договори. Ефективноста на Инкотермс е тоа што правилата се нашироко познати по примената на различни страни во надворешната трговија (извозници, увозници, транспортери, царински брокери, банки, осигурителни компании. Овие правила над сè треба да се обработат така што ќе бидат на користење од поголем број на субјекти и не даваат комплетен договор на продажбата на засегнатите страни.<sup>20</sup>

## ЗАКЛУЧОК

Почетоците од последната ревизија се случија во Париз, мај 2017 и беа разгледани над 300 барања од корисниците. Во септември 2019 новите правила беа јавно публикувани, а стапија на сила од 1 јануари 2020. Со последната измена, бројот на Incoterms правила останува на единаесет. Тоа значи дека и понатаму се настојува на ефикасност и задоволување на барањата на корисниците да се поедностават категориите, односно клаузулите на Incoterms. Се верува дека и понатаму, идните ревизии ќе бидат насочени кон ефикасност и поедноставување со цел полесна правна и економска изводливост.

Ова е постигнато со наведените новини и правила, кои можат да се употребуваат независно од договорениот начин на превоз – DAT - испорачано на терминал – заменет со DPU.

DAP, испорачано на место – наместо Incoterms 2010 правилата DAF, DES, DEQ и DDU, кои не се користат повеќе со измените од 2020 .

Според новото правило, доставувањето е на наведената дестинација:

- кај DAT (заменет со DPU) стоката се става на располагање на купувачот, нерастоварена од превозното средство што пристигнало (како во поранешното правило DEQ – кое повеќе не се користи како термин);
- кај DAP стоката исто така се става на располагање на купувачот, но подготвено за истовар (како во поранешните правила DAF, DES, DDU – кои веќе не се користат како термини).

Новото правило го прави терминот DAT видоизменето употреблив, Incoterms 2010 правилата DES и DEQ непотребни и отстранети како термини. Наведениот терминал за испорака во DAT, се заменува со испорака на одредено место – неистоварено и може да биде и пристаниште, така што DAT повеќе не се употребува во случаите каде што порано било употребувано Incoterms правилото DEQ.

Слично, пристигнатото „превозно средство“ во DAP, може да биде и брод, а наведеното место како крајна дестинација може да биде и пристаниште: според тоа DAP може слободно да се користи и во случаите, каде што порано се употребувало Incoterms правилото DES. Овие нови правила, како и нивните претходници, подразбираат „доставено“, така што продавачот ги сноси сите трошоци (освен оние кои се поврзани со увозното царинење, таму каде што е тоа потребно) и ризиците кои се поврзани со доставувањето на стоките до наведеното место како крајна дестинација.

<sup>19</sup> Транслог, *Услови за превземање товар*, <https://media-eu.camilo.software/media-eu/static/1560/211.pdf>

<sup>20</sup> Ibid, 283 – 283.

**Користена литература:**

- [1] Атанасовски Ж., Биљаноска Ј. (2010) *Царински систем и политика*, Факултет за туризам и организациони науки - Охрид, Универзитетски учебник.
- [2] Атанасовски Ж., Биљаноска Ј. (2006). *Царински систем и политика*, Факултет за туризам и организациони науки - Охрид, Универзитетски учебник.
- [3] Биљаноска Ј., Гогоски Р., (2003): *Надворешно - трговско и девизно работење*. Охрид: Факултет за туризам и угостителство.
- [4] International Chamber of Commerce, *Incoterms® 2020*, <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-2020/>
- [5] Митрева, Е., Белчев, Т., Ташков, Н. (2015). *Современ лексикон за менаџери и економисти во бизнис логистика*, Штип: Факултет за туризам и бизнис логистика
- [6] Николовски, А. (1999) *Сообраќај*, Скопје, Стручна монографија.
- [7] Стојчески, Љ., Стојчевска, И. (2019). *Меѓународна трговија и трговско работење*, Скопје: Меѓународен Центар за Славјанска Просвета
- [8] Таковска, М; Ангеловска, П. Н; Гигов, С. И; (2020). *Логистика на меѓународен бизнис: материјали од предавања*, Скопје: Економски институт.
- [9] Темјановски, Р. (2020). *Транспорт и логистика*, Штип: Економски факултет.
- [10] Темјановски, Р., Атанасоски, Д., (2015): *Меѓународен транспорт и шпедиција*, Штип: Економски факултет.
- [11] Транслог, *Услови за превземање товар*, <https://media-eu.camilo.software/media-eu/static/1560/211.pdf>
- [12] Змајшек К.(2010): *Практичен прирачник за Инкотермс*. Скопје.