

Kakve su nam carinske zone potrebne

UDK 336.415.7

I

Sve većim razvojem vanjske trgovine i unapređenjem tranzita i naša se zemlja sve više uključuje u svjetsku podjelu rada. To joj omogućuje povoljan geografsko-prometni položaj u pravcu glavnih robnih tokova, naročito u odnosu na Jadran kao najbliži put preko Sueza za Aziju i Afriku. Zbog toga je još sredinom 1963. g., dakle pred 2 decenije, u tadašnjim ekonomskim uvjetima prvi put u našoj zemlji omogućeno osnivanje slobodnih carinskih zona, tada isključivo u pomorskim lukama i riječnim pristaništima, otvorenim i za međunarodni promet.¹ Institut naših slobodnih carinskih zona dobio je već tada svoj pravno-ekonomski tretman u cilju unapređenja naše vanjsko-trgovinske razmjene i tranzitne trgovine u okviru »jedinstvenog jugoslavenskog tržišta«. Naše carinske zone su kao dio jugoslavenskog carinskog područja integralna cjelina državnog teritorija na kojem se primjenjuju utvrđene organizacione i tehničke olakšice na izvozu-uvoznu i tranzitnu robu uz liberalniji carinski nadzor. Date olakšice u našim carinskim zonama sastoje se u:

- prihvatu i otpremi bez uskladištenja uvezene neocarinjene robe, domaće ocarinjene robe namijenjene izvozu, te tranzitne robe,
- prihvatu i uskladištenju uvezene neocarinjene robe, domaće ocarinjene i neocarinjene robe namijenjene izvozu, te tranzitne robe,
- uobičajenom pripremanju za tržište uvezene neocarinjene, domaće ocarinjene i neocarinjene robe namijenjene izvozu, te tranzitne robe — njihovo sortiranje, markiranje, pakovanje, egaliziranje, tehničko popravljavanje i sl.,
- industrijskom oplemenjivanju uvezene neocarinjene, domaće ocarinjene i neocarinjene robe namijenjene izvozu, te tranzitne robe — sve u granicama propisa o oplemenjivanju strane robe.

Bitna je karakteristika naših carinskih zona da se osnovna sredstva, reprodukcioni materijal, pogonsko gorivo i potrošni materijal koji se uvoze u zonu radi upotrebe odnosno potrošnje, kao i roba za široku potrošnju u zoni (opskrba brodova, ugostiteljske usluge i sl.) smatraju **redovitim uvozom robe i na njih se u zoni plaća carina**, i to zbog osiguranja jednakih uvjeta privređivanja na jedinstvenom jugoslavenskom području — u zonama i izvan njih.

Kod nas je osnovano 8 slobodnih carinskih zona u glavnim lukama — u Kopru, Puli, Rijeci, Zadru, Splitu, Pločama i Baru, te carinska zona u riječnom pristaništu Beograd. Međutim, već se

tada prilikom njihovog osnivanja i početka rada postavilo pitanje, kakav bi trebao biti njihov pravno-ekonomski položaj u okviru našeg ekonomsko-društvenog sistema. Činjenica je, da naše zone s tretmanom kakav im je dat, imaju samo povoljniji carinski položaj u pogledu mjera nadzora i manipulacije robom, dok u ekonomsko-financijskom pogledu zone su u potpunosti izjednačene s ostalim područjem zemlje. Ovakav ekonomsko-pravni tretman naših carinskih zona bio je dat ne samo u prvobitnom Carinskom zakonu iz 1963. g., već i u kasnijim njegovim izmjenama i dopunama iz 1973.,² kao i u sada važećem iz 1976. g.³ U našim carinskim zonama, kao što je već u uvodu istaknuto, mogu se vršiti pretovarne, trgovinske i industrijske manipulacije u okviru ograničenih djelatnosti. To iz razloga, što one isključivo predstavljaju carinsku a ne vanjsko-trgovinsku i tranzitnu kategoriju.

¹ — Carinski zakon — izmjene i dopune (Sl. l. FNRJ, br. 24/59; Sl. l. SFRJ, br. 13/63, 16/65, 15/67, 30/68 i 32/70),

— Pravilnik za provođenje odredaba Carinskog zakona o slobodnim carinskim zonama (Sl. l. SFRJ, br. 45/63, 16/65).

² — Carinski zakon (Sl. l. SFRJ, br. 22 i 31/73, gl. IX — SCZ, čl. 230—248),

— Pravilnik o carinskom nadzoru i postupku carinjenja robe smještene pod carinski nadzor (Sl. l. SFRJ, br. 43/73, gl. VII — SCZ, čl. 66—76),

— Odluka o oslobodjenju od plaćanja carine određene opreme koja se privremeno unosi u slobodnu carinsku zonu (Sl. l. SFRJ, br. 20/67),

— Uredba o poslovnoj suradnji s inozemnim firmama u slobodnim carinskim zonama (Sl. l. SFRJ, br. 40/77),

— Odluka o poslovima vršenja usluga pri oplemenjivanju robe (Sl. l. SFRJ, br. 18 i 58/73),

³ Carinski zakon (Sl. l. SFRJ, br. 10 od 12. III 1976., br. 36 i 52/79, gl. IX — SCZ, čl. 230 — 248; preč. tekst Sl. l. SFRJ, br. 50/83),

⁴ Stanje slobodnih carinskih zona u svijetu (podaci za 1981):

Vrsta	Geografsko područje					Ukupno
	Evropa	Afrika	Srednji istok	Ostala Azija	Amerika	
Zone franche commerciali	18	5	3	3	6	35
Zone franche industriali	14	14	10	8	19	65
Zone franche	32	19	13	11	25	100
Porti franchi	8	—	1	3	3	15
Zone libere	—	—	—	—	17	17
Zone di transito	1	4	—	5	25	35
Ukupno: (La Rivista marittima, Genova, No 6/82)	41	23	14	19	70	167

Kroz ova protekla 2 decenija naše carinske zone nastojale su preći granice svog carinskog tretmana i dobiti što šira ovlaštenja, određene ekonomsko-financijske, bankovno-kreditne, devizne, vanjsko-trgovinske, porezne i druge povlastice. S obzirom da carinske zone nisu samo carinske, već u prvom redu i vanjsko-trgovinske i devizne institucije, to bi ih kao takve i trebalo tretirati, jer bi tada one postale privlačnije za ulaganje domaćeg i stranog kapitala u industrijske kapacitete, a posebno za tranzitne i reeksportne djelatnosti. Predlagalo se kroz ovo proteklo razdoblje da se carinske zone mogu osnivati i na aerodromima i na važnijim željezničkim čvorištima — robnim terminalima, kao što su Zagreb, Ljubljana i dr. Sve ove težnje naših carinskih zona nisu se ostvarile, pa su one i dalje ostale do danas »mrtve« institucije; one su kao isključivo carinske institucije, pretežno s manipulativno-transportnom funkcijom i kao takve nisu ni mogle doći do svog punog izražaja kako bi što uspješnije unapređivale našu vanjsko-trgovinsku razmjenu, kao i akceptirale tranzitnu robu za zemlje Podunavlja iz prekomorskih zemalja a posebno iz zemalja u razvoju i obratno. Slobodna carinska zona Koper sa svojim industrijskim potencijalom jedina je naša zona koja je u okviru carinskih propisa do nekle našla šire mogućnosti rada dok su sve ostale manje-više pasivne i u svom radu nisu daleko odmakle.

II

Konačno, nakon proteklog razdoblja od osnivanja naših slobodnih carinskih zona sada je u toku izrada o davanju novog pravno-ekonomskog tretmana tim zonama. Stoga pri izradi konačnog zakonskog teksta

- NACRTA ZAKONA O SLOBODNIM CARINSKIM ZONAMA,
- NACRTA ZAKONA O POSEBNIM UVJETIMA OBAVLJANJA VANJSKO-TRGOVINSKOG PROMETA U SLOBODNIM CARINSKIM ZONAMA, I
- NACRTA ZAKONA O ULAGANJIMA STRANIH OSOBA U DOMAĆE ORGANIZACIJE UDRUŽENOG RADA

trebalo bi se rukovoditi načelom da nam nove carinske zone s proširenim ovlaštenjima pređu barijeru carinske institucije i da nam omogućе što veći izvoz robe i usluga, povećani tranzit robe, bolje korištenje transportnih i skladišnih kapaciteta, što sve treba da ima odraza i na što veći devizni priliv. Sve ovo i iz razloga što se u svijetu očekuje da će do 2000. g. poslovanje slobodnih carinskih zona buhvaćati i do 40% svjetske trgovine.⁴ Činjenica je da Jugoslavija ima niz komparativnih prednosti u transportu koje nisu dovoljno iskorištene, a roba iz zaleđa i za to zaleđe zaobilazi nas i traži dulji put preko sjevernih i zapadno-evropskih luka, jer joj ove pružaju određene pogodnosti. Stoga se izmjena pravnog statusa naših carinskih zona postavlja kao »conditio sine qua non«. Novom izmjenom tih carinskih zona treba da našu cjelokupnu privredu uklopimo u tranzitne robne tokove i da izvršimo odlučan prodor na strana tržišta, jer za

povećanje našeg vanjsko-trgovinskog udjela na svjetskim tržištima postoje svi uvjeti.

Preko našeg teritorija prolaze veliki tranzitni tokovi robe za što su potrebne određene usluge u uvjetima poslovanja liberalnijih carinskih zona i koje će pružiti stranoj i domaćoj robi liberalniji ekonomski položaj. Carinske zone treba da omogućе stvaranje stranih zaliha robe, kako bi domaći OUR-i mogli brzo i efikasno nabavljati materijal za svoje potrebe i za potrebe stranih tržišta. Carinske zone treba da posluže i kao baza za daljnju preradu robe iz zemalja u razvoju na jugoslavenskom teritoriju, odakle bi se osigurao njihov plasman na tržišta evropskih zemalja. U novim carinskim zonama treba stvoriti uvjete za potpunu industrijsku proizvodnju i oplemenjivanje robe. U ovim zonama kao dijelu područja SFRJ pored pomorskih luka i riječnih pristaništa, treba uključiti i robne terminale na glavnim magistralnim prometnim putevima (željeznička čvorišta, aerodromi i sl.). OUR-i treba da u ovim zonama obavljaju sve privredne djelatnosti za potrebe izvoza i tranzita robe, te izvoza usluga pod posebnim, olakšanim uvjetima. Carinske zone u ovoj novoj ulozi treba da imaju prostorne, energetske, kadrovske i tehničke uvjete za rad, kao i uvjete za rad sigurnosnih, nadzornih i upravnih službi. Prema tome, nove slobodne carinske zone treba da obavljaju

- pripremanje neocarinjene robe za tržište (sortiranje, mjerenje, markiranje, pakovanje, rastavljanje i sl.);
- industrijsku proizvodnju robe za izvoz na konvertibilno područje, uključujući i industrijsko oplemenjivanje robe;
- vanjsko-trgovinsko posredovanje i zastupanje, opskrbu brodova i drugih prijevoznih sredstava u međunarodnom prometu.

Za izvršavanje svih ovih zadataka nužno je potrebno da se

- 1) na uvoz opreme, rezervnih dijelova, materijala (strojevi, aparati, prijevozna i prijenosna sredstva, instrumenti i sl.), te pogonska goriva, kao i na uvoz sirovina, reprodukcionog i potrošnog materijala u slobodnu carinsku zonu ne plaća carinu ni druga uvozna davanja, ukoliko je taj uvoz isključivo namijenjen proizvodnji za izvoz ili za pružanje usluga u vezi s robom koja se izvozi ili koja je u tranzitu;
- 2) roba proizvedena ili oplemenjena u carinskoj zoni može se slobodno izvoziti, ali se ne smije puštati u promet na jedinstveno jugoslavensko tržište. Ova roba nije podvrgnuta propisima o izvozu robe na bazi kontigenata i dozvola za izvoz. Roba smještena, proizvedena ili oplemenjena u carinskoj zoni ne može se puštati u promet na jedinstvenom jugoslavenskom tržištu.
- 3) za ulaganje stranog kapitala ne bi u carinskim zonama smjelo biti limita ili bi bar vrata tom kapitalu u ovim zonama trebala biti nešto otvorenija nego što će to biti propisano za cijelu zemlju.

Cinjenica je, da će ovakve carinske i vanjsko-trgovinske povlastice omogućiti i jeftiniju nabavu opreme, sirovina, reprodukcijskog i drugog materijala za proizvodnju i pružanje usluga u carinskim zonama i omogućit će uspješniji nastup naših izvoznika na strana tržišta.

Prema tome, u carinskim zonama treba razvijati dvije osnovne djelatnosti

- **Industrijsko-proizvodnu** (za izvoz) i
- **Manipulativno-transportnu** (za tranzit)

Dok su naše postojeće carinske zone bile samo dijelom »slobodne«, one su pretežno vršile, iako ograničeno, samo manipulativno-transportnu funkciju, dotle nove carinske zone treba da pretežno vrše industrijsko-proizvodnu funkciju tj. da ta funkcija bude u njihovom prvom planu, jer će o toj funkciji ovisiti i ulaganje stranog kapitala za izgradnju određenih proizvoda ili doradbenih kapaciteta u zoni. Stoga će biti potrebno da naši izvoznici već sada obave niz poslova i kontakata sa partnerima u zemlji i inozemstvu, koji će naći svoj poslovni interes u ovim novim slobodnim carinskim zonama; da što više zainteresiraju strane partnere za zajedničke poslove u zonama, da ovi nađu svoj interes itd. Stoga je potrebno da se stranom partneru omogući i sudjelovanje u organizaciji i planiranju proizvodnje u zoni, da se ničim ne ograničava njegov profit, da dovodimo te profite u razumne granice pomoću porezne politike, da zaštitimo dohodak koji pripada stranom partneru od dažbina itd.

Opravdano je da nam ovakve slobodne carinske zone budu isključivo orijentirane prema vani — inozemstvu, da budu prave »Foreign Trade and Transit Zones — Zone vanjske i tranzitne trgovine«, pa je stoga potrebno i propisati što strože sankcije za eventualno njihovo preusmjere-

renje prema domaćem području, u kojem vlada ustavno načelo jedinstvenog jugoslavenskog tržišta. Stoga svako nenamjensko korištenje zonske opreme, materijala, goriva i dr. u tim zonama i izvan područja tih zona treba odlučno kažnjavati, čak uvođenjem zaštitnih mjera ne samo oduzimanjem takve robe i dr., već i potpune zabrane daljnjeg obavljanja pravredne djelatnosti OUR-u koji se ogriješio o propise naših carinskih zona.

Nove slobodne carinske zone s proširenim ovlaštenjima pružit će punu garanciju unapređenja naše vanjske i tranzitne trgovine i omogućit će, uz pojačani devizni priliv, naš povoljan plasman na svjetskom tržištu.

LITERATURA:

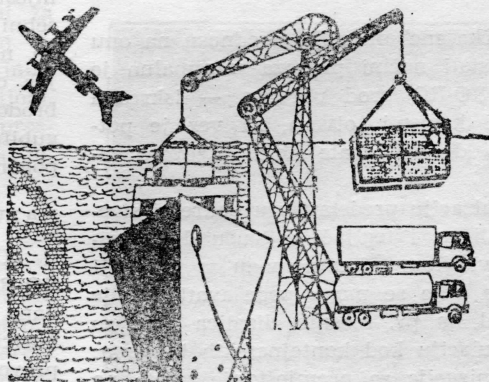
- Dobrinčić, M. i sur., Slobodne carinske zone u lukama i pristaništima, Zagreb, 1961, str. 117, Slobodna carinska zona na Dunavskom pristaništu, Pomorstvo, Rijeka, br. 7-8/1964,
- Koršić, M., Prosta carinska zona v luci Koper, Pomorstvo, Rijeka br. 9-11/1963,
- Tolj, I., Slobodna carinska zona u riječkoj luci, Vjesnik luke, Rijeka, br. 2/1964,
- Kos, L., Neki pravni i ekonomski aspekti razvoja naših slobodnih lučkih zona, Pomorski zbornik, Zagreb, br. 4/1966, str. 97-118,
- Jardas, I., Potreba aktiviranja slobodnih carinskih zona u našim lukama, Pomorstvo, Rijeka, br. 5-6/1966,
- Snuderl, B., Customs Free Zones in Yugoslavia, Yug.-Export, Beograd, No 187/1967,
- Vlaškalin, A., Propisi o carinskim zonama i unapređenje morskih luka, Pomorstvo, Rijeka, br. 4-5/1967,
- Kastrapeli, M., Slobodna carinska zona kao faktor unapređenja vanjske trgovine, Split, 1967,
- Novoselac, B., Slobodne carinske zone, Financijski propisi, Beograd, br. 3/1968, str. 43-48,
- Kos, L., Problemi naših slobodnih lučkih zona, Zbornik radova o problemima pomorske privrede, Opatija/Rijeka, 1969, str. 321-342,
- Kos, L., Slobodne carinske zone i naš tranzit, Razmatranja o pravnom regulisanju saobraćaja, Beograd, 1976, str. 217-227.



CROATIA
MARINE ASSOCIATION LTD.

**ZAJEDNICA
RIZIKA OSIGURANJA
TRANSPORTA I KREDITA**

- 41 000 ZAGREB
Miramarska 22
- 66 000 KOPER
Ljubljanska 3
- 52 000 PULA
Laginjina 7
- 51 000 RIJEKA
Korzo Narodne revolucije 39
- 57 000 ZADAR
Branimirova obala 20
- 58 000 SPLIT
Šibenskih žrtava 1
- 50 000 DUBROVNIK
Maršala Tita 69
- 11 000 BEOGRAD
Terazije 14
- 54 000 OSIJEK
Gajev trg 1



**OSIGURANJE ROBE U PREKOMORSKOM, KOPNENOM I
AVIONSKOM TRANSPORTU. OSIGURANJE BRODOVA I
USLUGE STRANIM OSIGURAVAJUĆIM DRUŠTVIMA.**