

granična talijanska - jugoslavenska slobodna zona i naše luke

Dr Lucijan KOS
ZAGREB

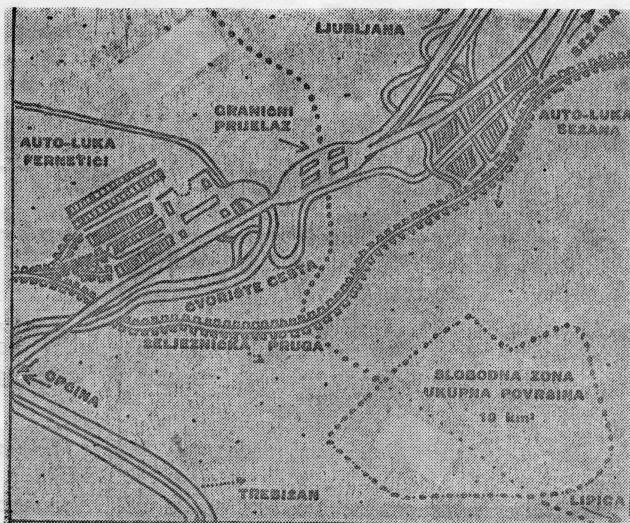
Prema Protokolu o slobodnoj zoni na jugoslavensko-talijanskoj granici i Sporazumu o unapređenju privredne suradnje između naših dviju zemalja od 10. XI 1975. god., zaključenog u Osimu blizu Ankone¹ omogućen je znatan razvoj ekonomsko-saobraćajnih odnosa naših pograničnih područja. Iako ova područja imaju određenih specifičnosti, to ona u saobraćajnom, a posebno u cestovnom i željezničkom saobraćaju imaju mnoge podudarnosti, koje čine osnovu privrednog razvoja ove granične subregije za obe zemlje. Povezivanje autoceste Venecija—Trst—Gorica—Trbiž sa cestovnom mrežom na našoj teritoriji Nova Gorica—Postojna—Ljubljana, Fernetiči—Postojna, Hrpelje—Kozina—Rijeka, te Trst—Pula i izgradnja terminala »autoluka« sa 10 saobraćajnih traka na našoj i talijanskoj strani sa skladištima, parking prostorom, hladnjačama, komorama za dozrijevanje voća, rezervoarom za ulje i tekuće kemijske proizvode, za kontejnere, površinama za utovar i istovar robe i raznim servisima dat će ovoj pograničnoj carinskoj zoni trgovinsko-industrijskog značenja naročiti ekonomsko-saobraćajni status.² U područje ove pogranične carinske zone svaka je zemlja unijela određeni dio svog državnog teritorija (Italija 5, a Jugoslavija 10 km² površine), ali zona kao carinska i vanjsko-trgovinska institucija ima originalan oblik, pravni status sui generis, širi od takvog statusa naših slobodnih carinskih (lučkih) zona, sa sadržajem rada intenzivne suradnje između privreda naših dviju zemalja, a posebno njihovih pograničnih područja. Za Jugoslaviju ova zona ima i određenu ulogu za njen ekonomski položaj i njen vanjsko-trgovinski tretman u odnosu na Evropsku ekonomsku zajednicu (EEZ), koja se suglasila sa formiranjem upravo ovakve zone. Mješovite privredne organizacije u zoni bez obzira čiji je kapital uložan u njihovu djelatnost imat će ravnopravni tretman, iako će za pravno-ekonomske, financijske, devizno-kreditne i dr. odnose u ovim privrednim organizacijama vrijediti propisi one zemlje na čijem je dijelu državnog teritorija sjedište te organizacije. Inače u zoni bit će slobodan ulaz i izlaz robe, njeno skladištenje, trgovinska i industrijska prerada, dok će za takvu robu iz trećih zemalja zona biti carinsko područje i Italije i Jugoslavije. Konkretno u ovoj pograničnoj trgovinsko-industrijskoj zoni vršit će se u carinskom pogledu pod znatno liberalnijim uvjetima skladištenje robe, trgovinska i industrijska prerada robe, manipulacija robe, te kupnja i prodaja robe i drugog materijala, čije je porijeklo ne samo iz Italije i Jugoslavije, već i iz trećih zemalja, kao i ne samo za naše dvije zemlje, već i za treće zemlje.³

Ova trgovinsko-industrijska, industrijsko-trgovinska, slobodna carinska ili bescarinska zona kao »van-carinsko« područje i Italije i Jugoslavije bit će ne samo pod njihovim stalnim carinskim nadzorom, već će se i postupak o tom nadzoru sprovesti po propisima svake od tih zemalja, i to na dijelu zone koji pokriva njihov državni teritorij. Kako će osnovni potrošni materijal ove zone biti pogonska energija, a posebno nafta i ostalo gorivo, te električna struja, to će ova energija ukoliko potječe iz trećih zemalja imati poseban carinski i porezni režim. Istina, takav povlašteni režim uživat će i sva ostala roba porijeklom iz Jugoslavije ili Italije, ukoliko se upotrebi i potroši u zoni za industrijsku preradu, izuzev građevinskog i instalacionog materijala, te namještaja. Međutim, roba koja će se iz zone izvoziti u Jugoslaviju ili Italiju, kao i roba koja će se iz tih zemalja

uvoziti u zonu, a namijenjena je trećim zemljama, podvrgnuta je domaćim carinskim, deviznim i drugim propisima svake od tih zemalja.

Ova slobodna carinska zona granične subregije, locirane u neposrednom zaleđu talijanskog Trsta i našeg Kopra i Rijeke imat će veliko ekonomsko-saobraćajno značenje jačanjem privrednog potencijala njihovog zaleđa. Roba će se brodovima prevoziti iz trećih zemalja, uključujući razvijene zemlje i zemlje u razvoju do Trsta, Kopra i Rijeke, a otuda kamionima i za ovu zonu u kojoj će nakon skladištenja i prerade te robe, ista biti izvežena bilo za Jugoslaviju i Italiju, bilo za ostale zemlje Podunavlja i obr. S obzirom da je Trst izrazito tranzitna luka (samo 5% cjelokupnog talijanskog izvoza i uvoza odvija se preko Trsta), da tranzitni promet robe preko Rijeke iznosi preko 75% cjelokupnog našeg tranzita morskim putem (od toga sam tranzit sudjeluje u Rijeci sa preko 30%), da je tranzit preko Kopra u znatnom porastu, jer iznosi gotovo 50% od cjelokupnog lučkog prometa robe preko te luke, to je za očekivati da će i slobodne carinske zone u ovim lukama znatno pridonijeti ekonomskom razvoju ove granične talijansko-jugoslavenske slobodne carinske zone. Carinske i porezne olakšice u ovoj zajedničkoj, graničnoj zoni pružit će našoj i talijanskoj lučkoj privredi znatni ekonomski razvoj privlačnijem interesenata iz prekomorskih zemalja. Naši privrednici će preko lučkih i ove granične slobodne zone usmjeravati sve veću količinu i vrstu roba za zemlje Podunavlja i obr., a izvoznici-uvoznici iz zemalja Podunavlja, uključujući i naše dvije zemlje koristit će date povlastice ove granične slobodne zone i slobodnih carinskih zona Rijeke i Kopra, te »Punti franchi« Trsta i njegove industrijske zone, istina, ukoliko povoljnijim tarifama usmjere robne tokove preko tih zona.

Činjenica je, da su sjeverno-jadranske luke Venecija — Trst i Rijeka — Koper zbog pripadnosti znatnim dijelom gravitacionom zaleđu Srednje Evrope, a i zbog oštrog konkurencije zapadnoevropskih i baltičkih luka upućene na međunarodnu suradnju. Stoga čl. 7 cit. Sporazuma i predviđa usku suradnju kroz njihovu specijalizaciju i druge vidove suradnje, smanjenja troškova poslovanja, uz povećanje njihovih postrojenja i opreme (naftovod Trst — Rijeka, auto-cesta,



i dr.) u cilju povećanja njihove konkurentne sposobnosti u odnosu spram ostalih stranih luka.⁴ Kako su ove luke, a posebno Trst i Koper, locirane u neposrednom susjedstvu, a pored njih i Venecija i Rijeka, sve sa istim ekonomsko-saobraćajnim gravitacionim područjem, koji se velikim dijelom podudara i izvan teritorija njihovih zemalja, to su ove 4 jadranske luke orijentirane, kao što je i istaknuto, na tranzit koji čini pretežni dio njihovog robnog prometa. S obzirom da u Podunavlju ima više industrijski razvijених zemalja bez izlaza na more (land-locked countries), to su one u svojoj prekomorskoj robnoj razmjeni upućene na korištenje tranzitnih pomorskih luka drugih zemalja, ali i na izbor robnih tokova koji im pružaju povoljnije uvjete transportnih usluga. Njihov bogati izbor — jadranskih, zapadnoevropskih, baltičkih i crnomorskih luka kategorički traži da ove u međusobnoj konkurenciji pružaju tim kontinentalnim zemljama što kvalitetnije i jeftinije usluge, jer te zemlje u stvari predstavljaju saobraćajno tržište ne samo ponude tranzitnog tereta, već i ponude prijevoznih usluga željeznice, cesta, pomorskih luka, riječkih pristaništa i brodarstava. U ovom koncernu od 20-tak evropskih luka i pristaništa, luke Rijeka, Koper i Trst zbog najpovoljnijih geografsko-ekonomsko-saobraćajnih uvjeta za prihvat robe zemalja Podunavlja i otpremi njihove robe za prekomorske zemlje, uključujući i kombinirani kopneni i pomorski transport imaju niz komparativnih prednosti, a posebno za Mađarsku, Austriju i Čehoslovačku.

Od naročite je važnosti i perspektivna izgradnja komunikacionog vodenog puta Dunav — Sava — Jadransko, istaknutog u ovom Sporazumu, a koji će direktno povezivati sistem talijanske kanalske mreže Padske nizine preko jugoslavenske unutrašnje plovne mreže sa sistemom evropskih unutrašnjih plovniх putova. Takvo povezivanje na relaciji Sava — Ljubljana — Vipava — Soča, a otuda na Monfalcone (Tržič) ekonomski je opravdano uz savladavanje određenih tehničkih prepreka na znatno nižoj koti (287 m) od kote za povezivanje Majne i Dunava (406 m), te Morave sa Savom (425 m) u pravcu Soluna. Iako je povezivanje naše unutrašnje plovne mreže, a time i evropskih plovniх putova u pravcu našeg dijela Jadrana — Rijeke u ekonomsko-saobraćajnom i strateško-političkom pogledu najopravdanije, jer je to naš izlaz, to će i vodena saobraćajnica s izlazom na talijansku luku Monfalcone za sve jadranske luke uključujući i naše luke, optimalno povezati sa Srednjom i Istočnom Evropom, a naš Koper i Rijeka uz Trst i Monfalcone postat će riječno pomorski terminali, riječna pristaništa na evropskoj mreži unutrašnjih plovniх puteva, a naročito Dunava i Rajne.⁵

Realiziranjem ove granične slobodne carinske zone u neposrednom zaleđu naših sjevernojadranskih luka i

njihovih slobodnih carinskiх zona unaprijedit će ekonomski razvoj ne samo malograničnog prometa između Italije i Jugoslavije, već i njihovu međusobnu vanjsko-trgovinsku robnu razmjenu, što je u obostranom interesu obaju zemalja. Ako se pored toga prošire i ovlaštenja naših slobodnih carinskiх zona u pomorskih lukama i riječnim pristaništima, što je za očekivati, prerastanjem tih zona od carinskiх institucija u institucije vanjske trgovine, to će se povećati naš pomorski tranzit za zemlje Podunavlja i obr. i time potvrditi u praksi miroljubivost vanjske politike Jugoslavije otvorenjem njenih granica u cilju jačanja ekonomskih odnosa sa susjednim zemljama.

¹ Zakon o ratifikaciji Sporazuma između Italije i Jugoslavije o unapređenju privredne suradnje (L'Accordo italo-jugoslavo sullo sviluppo della cooperazione economica) i o Protokolu o slobodnoj zoni (Il Protocollo sulla Zona franca) od 10. XI 1975. prihvaćen je već od strane tal. Vlade i našeg SIV-a.

² »...di agevolare il traffico stradale, ... l'autostrada Venezia—Trieste—Gorizia—Tarvisio alla strada Nuova Gorizia—Postumia—Lubiana, Ferneti—Postumia e Herpelje—Kosina—Fiume...« (čl. 5 st. 1 cit. Spor.),

»...assicurare collegamento stradale diretto... costruita una strada carrozzabile...« (čl. 6 st. 1 cit. Spor.).

³ »...senza alcuna sestrizione, ... le operazioni... merci ed al loro stoccaggio, commercializzazione, manipolazione trasformazione, compresa la trasformazione di tipo industriale...« (čl. 2 st. 1 Prot. o slob. zoni).

⁴ »Le due parti incoraggeranno una cooperazione stretta e permanente tra i porti dell'Adriatico del Nord al fine di realizzare, in maniera razionale e coordinata, attraverso la specializzazione ed altre forme di cooperazione, il miglioramento delle installazioni e degli impianti dei porti suddetti, l'incremento delle loro capacità, la riduzione dei costi di gestione e l'ampliamento armonizzato della loro capacità concorrenziale per l'approvvigionamento dei Paesi terzi.

A tal fine le due parti raccomanderanno alle autorità portuali interessate di stabilire dei programmi concertati di cooperazione.«

»...stalnu i tijesnu suradnju između luka sjevernog Jadrana, ... ostvarilo poboljšanje postrojenja i oprema tih luka, povećao njihov kapacitet, smanjili troškovi poslovanja... povećala njihova... sposobnost za opskrbljivanje trećih zemalja... uz izradu konkretnih programa suradnje.« Čl. 7 cit. Prot.

⁵ »... gli studi necessari per valutare l'opportunità tecnica ed economica e la possibilità di costruire una via navigabile Monfalcone — Gorizia — Lubiana e di collegarla alla rete navigabile dell'Europa centrale ed al Mar Nero...« (čl. 4 cit. Spor.).