

Dr LUCIJAN KOS  
Zagreb

## Slobodne carinske zone u svijetu

Kako se u našoj zemlji pripremaju novi propisi o slobodnim lučkim zonama sa njihovom pojačanom industrijskom djelatnošću, tj. uskoro će se donijeti izmjene i dopune Carinskog zakona, Pravilnika za sprovođenje odredaba C. z. o slobodnim carinskim zonama, Uredbe o poslovnoj suradnji sa stranim firmama u slobodnim carinskim zonama i dr., to ovdje donosimo kraći prikaz o vrstama takvih zona i o njihovom djelokrugu rada u svijetu.

Ur.

### UVOD

Slobodne carinske zone po svojoj djelatnosti od njihovog postanka, koji siže još u XII stoljeću, proživjele su više režima sad sa većim, sad sa manjim carinskim i drugim povlasticama. Opseg i pravci međunarodne trgovine diktirali su pojedinim zemljama u cilju unapređenja njihove privrede da osnivaju najprije tzv. »slobodne gradove« (Free towns), a kasnije da zaštite svoju privredu, režim »slobodnih gradova« zamjenjivali su najprije »slobodnim lukama« tih gradova (Freeports, porti franchi, Freihäfen), a kad su i one postale kočnica razvoja domaće privrede, sve su više sužavali područja tih luka na njihove dijelove — zone i tako su osnivali »slobodne carinske zone« (Free custom's zones, Free zones, punti franchi, Freizones) najprije u tim i drugim lukama (prva je osnovana u Livornu, 1547. god.), lociranim na međunarodnim saobraćajno-eko-

nomskim pravcima, a zatim i u unutrašnjosti — na rijekama, željezničkim čvorištima i dr. Išlo se je i dalje, pa su i ove zone svedene na još uža i manja područja, kao slobodna carinska, konsignaciona i dr. skladišta, carinska smjestašta, međunarodni sajmovi, slobodne carinske radnje (Free duty shops) itd.

Da ne ulazimo u opširnija izlaganja razvoja ovih institucija, ograničit ćemo se ovdje na sadašnje stanje slobodnih carinskih zona, kako onih u pomorskim lukama, a tako i onih u unutrašnjosti — u riječkim pristaništima, željezničkim čvorištima, u industrijskim bazenima, na određenim državnim graničnim prijelazima i sl. Slobodne carinske zone po svojoj djelatnosti dijele se na 2 osnovne vrste, i to:

- na trgovinske, trgovinsko-tranzitne, tranzitno-trgovinske, tranzitne i zone vanjske trgovine (Genova, Pirej, Solun, New York i dr.).
- na industrijske, industrijsko-trgovinske, trgovinsko-industrijske i industrijske (Hamburg, Trst, Kopenhagen i dr.) s napomenom da nema u svijetu gotovo dviju identičnih takvih zona u kojima je posve jednaki režim, neke su samo trgovinske, neke samo industrijske, a u nekima prevladava jedna i druga djelatnost u većoj ili manjoj mjeri (mješovite slob. car. zone).

Otuda i potječu osnovne funkcije slob. car. zona — trgovinska, tranzitna, vanjske trgovine i industrijska. Bitno je ovdje istaknuti da područja ovih zona u pogledu svog pravnog položaja

a) nisu izuzeta iz »carinskog« teritorija odnosno zemlje tj. carina ima pravo nadzora kretanjem i manipuliranjem robnog prometa u zoni (ovih je veći broj);

b) područja zona uživaju carinsku eksteritorijalnost tj. carinski nadzor siže samo do ulaza u zonu i izlaza iz nje (ovih ima manji broj);

ali i ovdje ima kod pojedinih slob. car. zona niz specifičnosti.

## I

Italija ima u svojim 10-tak glavnih luka — slobodne carinske zone, koje su pretežno trgovinske, ali se između njih posebno ističu 3, i to Genova, Trst i Venecija, pa ćemo ih ovdje nešto detaljnije razmotriti.

Genova — Slobodna carinska zona (Deposito franco) u ovoj luci ima trgovinsko-industrijsku funkciju s posebnim osvrtnom na tranzit obzirom na prostrano zaleđe Švicarske, a dijelom i zapadne Austrije obuhvaća dio operativne obale, skladišta, dizalica i druge opreme luke i nalazi se izvan tal. carinske linije, ali sa neposrednim carinskim nadzorom pri ukrcanju i iskrcanju robe, kao i pri svakoj drugoj njezinoj manipulaciji ili preradi. U zoni se slobodno od plaćanja carine strana roba skladišti, ambalazira i manipulira u cilju reeksporta ili uvoza u Italiju kojim se momentom na tu robu plaća uvozna carina. U zonu se može unositi sva dozvoljena roba, a naročito prehrambena, roba u tekućem stanju i dr.; ova se roba može miješati, čistiti, prati kafa i ostala kolonijalna roba, miješati mineralna i jestiva ulja, konzervirati voće i proizvoditi slatkiše za opskrbu brodova. Za ulaz robe u zonu i izlaz iz nje podnose se njenoj Upravi carinski dokumenti, uspostavlja se »Bolletta di deposito« u kojoj se i ubilježava izlaz robe iz zone, kao i svaka promjena vlasnika robe.

Prema tome, u slobodnoj carinskoj zoni Genove vrši se trgovinsko-tranzitna djelatnost robe, a iznimno u ograničenom opsegu i industrijska djelatnost, ali Italija drugim mjerama svoje ekonomske politike, izvan režima ovakvih zona, daje i »industrijske« povlastice stranjoj robi (u Trstu posebna »Zona industriale« odvojena od slobodne carinske zone u toj luci — »punto franco«).

U ovoj luci ima trgovinsko-tranzitnu funkciju obzirom na (iz »Consorzio del autonomo del porto di Genova«, 1965)

Trst — Slobodna carinska zona (Punto franco) i u prostrano zaleđe Podunavlja. Dok u Genovi njena zona ima i ograničene industrijske funkcije, dotle ova zona ima isključivo trgovinsko-tranzitne funkcije. U cilju jačanja međunarodnog tranzita u ovoj zoni nema carinske kontrole robnog prometa, poduzećima su date u njoj porezne, valutne i druge povlastice. Ova zona ima pretežno tranzitnu funkciju, a manjim dijelom u njoj se vrši i izvozno-uvozni promet robe. U njoj se vrši iznimno i industrijska djelatnost, ali samo za robu stranog porijekla i strane namjene, tj. u njoj se industrijski prerađuje roba samo za strano tržište, čime se zoni ne oduzima njen isključivi trgovinsko-tranzitni značaj.

Kako je Trst periferna luka Italije, to nema dovoljno pretovarenog bruta za 3 najveće talijanske luke — za Genovu i na Jadranu za Veneciju i Trst, pa je talijanska Vlada 1959. god. osnovala u Trstu posebnu industrijsku zonu — Zona industriale (franca) zvana i »Punto franco industriale« sa razmjerno velikim povlasticama za akceptiranje i za rad stranog kapitala u toj zoni. Od tada do danas je u ovoj industrijskoj zoni u predjelu »Žavlje« podignuto više industrijskih postrojenja od strane Indonezije, Burme, DR Vijetnam, UAR i dr., i to za preradu kafe, drva, riže, namuka i dr. U ovoj zoni vrši se i montaža automobila iz uvoza, tako da se u nju privuku strane i domaće investicije. Sva industrija u ovoj zoni oslobođena je od plaćanja svih poreza uključujući i porez na promet robe te carinu na ulaz sirovina i na izvoz svojih proizvoda na strana tržišta. U ovoj zoni postoje danas industrija nafte, metalna i tekstilna industrija, industrija za preradu drveta, cementna industrija, kemijska, duhanska i prehrambena industrija. Cilj je ovog »Punto franco indu-

striale« da svojim povlasticama privlači nove domaće i strane industrije kojima odgovara poslovanje u vancarinskom režimu zbog njihove orijentacije na izvoz u treće zemlje, naročito za Levant i afričko-azijske zemlje. Od ove zone privreda Trsta očekuje da će mu ona omogućiti posredničku ulogu između zemalja Srednje Evrope i prekomorskih zemalja. U ovoj zoni isključivo industrijskog značaja daju se ove povlastice:

- oslobođenje od plaćanja carine i poreza na promet za materijal, strojeve i ostalu investicionu opremu, potrebnu za gradnju tvornica,

- registarske i ostale takse u zoni su minimalne,

- industrijski proizvodi oslobođeni su plaćanja poreza na dohodak (ricchezza mobile), a industrije i poreza na zemljišta i zgrade na rok od 10 godina,

- carinski nadzor ne opterećuje ni zonu ni robu, koja se u njoj manipulira i prerađuje, osim ako se iz carinskog teritorija uvozi u zonu neocarinjena roba ili se izvoze finalni proizvodi u taj teritorij.

U ovoj zoni već su locirane industrije talijanskog kapitala »Suia Viscosa« za proizvodnju nailona, »De Nadal« za hlađenje i manipulaciju južnog voća; industrije stranog kapitala »All Comercial Trade Trust« za proizvodnju čeličnog alata (Švicarska), »Continental Engineering Comp.« za izradu rezervnih dijelova (južno-afrički kapital) i dr.

(Iz »Ente del porto industriale di Trieste, XII/1960)

Venecija — Slobodna carinska zona (Punto franco) i ova talijanska luka sa istog ekonomsko-saobraćajnog zaleđa kao i Trst i Genova, ima trgovinsko-tranzitnu funkciju sa isto tako ograničenom industrijskom funkcijom zone. U ovoj se zoni pretežno vrši prerada vina, miješanje kafe, uflašavanje likera, manipulacija voća i ribe u hladnjačama i sl. Industrijsku djelatnost ove zone obuhvaćaju tzv. »piccole industrie« koje imaju komplementarnu ulogu spram trgovinske, trgovinsko-tranzitne uloge ove zone kao njene glavne djelatnosti.

(Iz »Atti del Convegno nazionale dei punti franchi Italiani«, Fiera di Milano, 1957.)

Hamburg — Zapadna Njemačka ima 5 slobodnih carinskih zona, ali joj je najvažnija ona u Hamburgu zvana »Industriel Freihafen«. Ova zona po svojoj prirodi ima pretežno industrijsku funkciju, pa je prema tome po svojoj djelatnosti industrijsko-trgovinska zona. Zonom rukovodi posebna Uprava (Hamburger Freihafen Lagerhaus Gesellschaft) u koju je učlanjeno oko 100 firmi industrijskog, trgovinskog i saobraćajnog značaja, od kojih je njih 85 industrijskog sadržaja, što zoni daje jaki industrijski značaj. Osim brodogradnje, metalne industrije, tekstilne, prehrambene i dr. industrija, zona je i centar prekomorske trgovine u kojoj domaće i strane firme sa svojim biroima, skladištima, tvornicama, što su ih podigli u zoni, mogu distribuirati svoje proizvode na strana tržišta. U ovoj najvažnijoj ne samo njemačkoj, već i svjetskoj slob. car. zoni postoje i ove industrije: prehrambena, mašinsko-gradnja, metalna, brodogradnja, rafinerije nafte, alkoholnih pića, stočne hrane, tekstilna, farmaceutska, rezalište brodova i dr. Sve su ove industrije vezane pretežno na preradu robe, koja je tipična za trgovinski promet Hamburga, a to je u prvom redu prehrambena industrija sa 30 tvornica. U skladištima (hladionice, spec. skladišta za manipulaciju južnog voća i sl.) ovih industrija roba se industrijski i trgovinski oplemenjuje njenom preradom i doradom, što je i omogućilo da je Hamburg usvojio široke terene i izvan svog gravitacionog zaleđa.

Država odobrava koje se industrije mogu osnivati u zoni, a time i koja se industrijska postrojenja i kakvih kapaciteta mogu u njoj podizati. Prvenstveno imaju deficitarne industrije zemlje i one industrije za čije proizvode postoji povoljan plasman na stranom tržištu. Ako poduzeće koje je izgradilo u zoni industrijsko postrojenje ili podiglo u njoj uređaje za preradu i doradu robe, povrijedi koju od preuzetih obaveza iz ugovora, tada mu se može otkazati uz obavezno napuštanje zone u određenom roku i uz plaćanje naknade za nekretnine, postrojenja, uređaje i opremu po procjeni koju odredi Uprava luke na prijedlog stručne komisije.

Od ostalih slob. zona ove zemlje, kojih ima 4, važno je istaknuti da su one kao i Freihafen Hamburg industrijsko-trgovinske sa znatno manje istaknutom industrijskom funkcijom. Njihova industrijska aktivnost ograničena je na obradu, doradu i preradu robe u trgovinsko-tranzitnom prometu, a služi potrebama stranog i domaćeg tržišta.

(Iz »Zollordnung für den Freihafen Hamburg«, I/1955)

### III

Kopenhagen — Po svojoj fizionomiji, najbliža slob. car. zona Hamburgu u Evropi je slobodna carinska zona Kopenhagena (Free Port of Copenhagen, Frihavn), a izvan Evrope takva je zona u Bejrutu, Hong-Kongu i dr. Ova je zona industrijsko-trgovinskog tipa u kojoj se, pored skladištenja, sortiranja, parkiranja i vaganja robe, vrši i njena ne samo ostala trgovinska, već i svaka druga industrijska djelatnost. Ova zona obuhvaća, za razliku od slob. car. zone u Hamburgu i promet putnika (passenger traffic) za inozemstvo i obr., pa linijsko brodarstvo ima povoljne uvjete pri ukrcaju i iskrcanju putnika u zoni, olakšice u carinskom postupku, u pribavljanju putnih i drugih isprava. Činjenica je, da se uz ispunjenje određenih uvjeta u ovoj zoni mogu razvijati i neke industrije, u zoni danas radi 73 industrijska postrojenja. U carinskom pogledu to je strani teritorij izvan danskog carinskog područja, ali sa određenom mjerom carinskog nadzora u zoni.

(Iz »Rules for the Administration of the Free Port of Copenhagen, 1954).

### IV

Linz — Ova slobodna car. zona je trgovinsko-tranzitnog značaja sa ograničenom industrijskom djelatnošću, a osnovana je sa svrhom da akceptira strani tranzit na riječnom putu između zemalja Zapadne i Istočne Evrope, i to između sjeverozapadnog industrijskog dijela Evrope i njenog jugoistočnog agrarnog dijela. Ova zona, pored uobičajenih povlastica, pruža robi i ove povlastice:

- uvozi li se roba iz zone u carinsko područje, tada se za istu ne plaća porez na promet u određenoj visini od prodajne cijene (do 1,8%). Oplemeni li se roba u zoni, ona tada predstavlja visinu ušteđenog poreza na promet, koji siže i do 5,25% od prodajne cijene.
- uvozi li se roba iz zone u carinsko područje, zona kreditira carinskog obveznika za vrijeme od 15 dana.

U reeksportu obrađenoj robi priznaje se u zoni i izvozna premija u visini od 0,082—10,2% od vrijednosti proizvoda. Na materijal domaćeg porijekla (sirovina, dopunski dijelovi, ambalaža) ne plaća se porez na promet.

(Iz ref. Dr. F. Apfoltner: Die Linzer Zollfreizone als Instrument des Ost-West-Handels, V/1959; Zoll Freizone Linz, Information, Nr. 4/1965)

### V

New York — U ovoj najvećoj luci svijeta po prometu robe nalazi se, također, slobodna carinska zona, poznata pod imenom »Foreign-Trade zone« — zona vanjske trgovine, koji naziv imaju takve zone i u ostalim lukama USA — New Orleans, San Francisco, Los Angeles i Seattle. Ove zone na čelu sa takvom zonom New Yorka imaju cilj da jačaju američko-evropsku trgovinu iz čega slijedi da su to zone vanjsko-trgovinskog značaja. Do 1950. god. djelatnost ovih američkih vanjsko-trgovinskih slob. car. zona bila je smanjena radi uvođenja strožijih carinskih barijera u cilju smanjenja intenziteta izvoza robe i jačanja razvoja domaće industrije, ali od tada jačanjem domaćeg izvoza, ove zone dobivale su i dobivaju sve veću ulogu. Ove zone, za razliku od evropskih slob. car. zona, trgovinsko-tranzitnog značaja sa ili bez industrijske djelatnosti, su centri svjetske trgovine u koje se doprema pretežno domaća roba, a manjim dijelom i strana roba. U njima se

roba bez obzira na zemlju porijekla i zemlju namjene slobodno prodaje i distribuira u treće zemlje, a da pri tom nije podvrgnuta nikakvim ograničenjima. Kako su ove zone trgovinskog, vanjsko-trgovinskog značaja, to se roba u njima može samo manipulirati, a samo iznimno u određenim slučajevima i ograničeno (industrijski) preradivati. Ovakva zona postoji i u Lisabonu — u dijelu te zone — za montažu američkih automobila za evropsko tržište od dijelova tamo dopremljenih; u Frihavn-u Kopenhagen i za drobljenje, bojadisanje i ambalažiranje brazijske kafe za evropsko tržište.

(Iz »The Port of N. Y. Authority«, N. Y., 1968.)

London, Rotterdam, Antwerpen i dr.

U Engleskoj, Holandiji i Belgiji slobodne carinske zone kao posebne institucije nisu se uspjele održati, već su ove zemlje svoju međunarodnu i tranzitnu trgovinu unapređivale sistemom slobodnih skladišta (Warehouses, entrepôts). Tako najprometnija evropska luka Rotterdam, koja po svom gravitacionom zaleđu i prometu robe od preko 100 mil. t (treća iza New Yorka i Londona) znatno premašuje granice malene Holandije, nema slobodne car. zone, već se carinske i druge povlastice robi u ovoj luci daju po sistemu slobodnih skladišta, specijaliziranih po vrsti artikala. Osnovni razlozi što ove svjetske luke nemaju slobodnih carinskih zona su u prvom redu velika lučka prostranstva, a zatim i ekonomska politika tih zemalja davanjem povlastica stranoj robi drugim sredstvima i sistemima. Ova slobodna skladišta u navedenim lukama su u stvari slob. car. zone »u malom«, koja su pogodno smještena i specificirana po vrstama robe u raznim dijelovima tih luka. U ovim skladištima — u njihovom sklopu — vrši se pretežno trgovinska, trgovinsko-tranzitna, a manjim dijelom i industrijska prerada robe.

(Iz »The Port Authority of London, of Rotterdam...« L., R., 1969.)

Slobodne carinske zone u pomorskim lukama, riječnim pristaništima, željezničkim čvorištima — na raskrsnicama međunarodnih robnih tokova postoje, i to:

#### — na MEDITERANU:

Bari, Brindisi, Catania, Genova, Napoli, Palermo, Trieste, Venezia (Italija), Pirej, Solun (Grčka sl. c. z. / Grčka), Marseille (Francuska), Cadix, Vigo (Španjolska), La Valetta (Malta), Beyrouth (Libanon), Haifa (Izrael), Latakia (Sirija), Alexandria, Cairo, El Adabia, Port Teflik, Port Said, Suez (UAR), Alexandrette (Turska), BAR, KOPER, PULA, RIJEKA, SPLIT, ZADAR (SFRJ).

#### — na DUNAVU:

Regensburg (Zap. Njemačka), Bratislava (ČSSR), Csepel — Budapest (Mađarska), Braila (Rumunjska), Linz, Wien (Austrija), Beograd (SFRJ).

#### — u unutrašnjosti EVROPE:

Zone franche de la Haute — Savoie (Švicarska), Comune di Livigno, Gorizia (Italija).

#### — u ZAPADNOJ EVROPI:

Bremen, Bremerhafen, Cuxhafen, Hamburg, Lübeck (Zap. Njemačka), Bayonne, Dunkerque, Lorient, Nice (Francuska),

Lisabon (Portugal),  
Gdansk, Gdynia, Sszczecin (Poljska),  
Kjøbenhavn (Danska),  
Göteborg, Malmö, Scockholm (Švedska).

— u AFRICI:

Casablanca, Tanger (Maroko),  
Algier, Monrepijan (Alžir),  
Bizerta (Tunis),  
Tripoli, Tobruch (Libija),  
Assab (Etiopija),  
East London, Dar-es-Salaam, Livingstone i dr.

— u AZIJI:

Krasnodar, Vladivostok (SSSR),  
Manama (Bahrein),  
Chang-Häi, Kiao-Chow, Kowloon (Kina),  
Colombo, Hong-Kong, Singapoer i dr.

— u AMERICI:

Los Angeles, New Orleans, *New York*, San Francisco,  
Seattle (USA),  
Chetumal, Cosumel (Meksiko),  
Kolon (Panama),  
Puerto Suarez (Bolivija),  
Punta Arenas (Chile),  
Curaçao (Venezuela),  
San Eustace, Saint-Thomas i dr.

### VIII

#### Z a k l j u č a k :

Iz izloženog proizlazi:

- slobodne carinske zone su instrumenti ekonomskih politika pojedinih zemalja, koje ih obzirom na njihovu lokaciju, obujam i vrstu djelatnosti tako podešavaju da su te zone, nezavisno od općih principa o zonama, po svojoj fizionomiji međusobno različite čak i unutar iste zemlje, kako bi što dosljednije unapređivale privredu tih zemalja i njihovog zaleđa. Ove zone, kako

u Evropi, a tako i izvan nje, odlikuju se nizom svojih specifičnosti iz razloga što su one u stvari instrumenti isto tako različitih politika tih zemalja.

- slobodne carinske zone su u stvari samo jedna od niza ekonomskih mjera koje primjenjuje većina zemalja u svijetu, izuzev zemlje Beneluksa i Velike Britanije, za unapređenje svojih privreda, a posebno jačanja međunarodnog tranzita.
- slobodne carinske zone po svojoj djelatnosti imaju pretežno trgovinsku funkciju sa manjim ili većim ovlaštenjima da se bave i industrijskim djelatnostima, ali samo onoliko, koliko to odgovara privrednoj strukturi odnosnih zemalja, a preko ovih i takvoj strukturi njihova zaleđa.
- slobodne carinske zone sa pretežno industrijskom funkcijom locirane su na raskrscima pomorskih putova (Hamburg, Kopenhagen i Bejrut), sa detaljnim i preciznim reguliranjem njihovog industrijskog poslovanja. Zemlje sa tako jako izrazitim industrijskim slob. car. zonama imaju na svom teritoriju po jednu takvu zonu odnosno više njih, ali tada sa podijeljenim djelovanjem pojedinih vrsta industrije u svakoj od njih (Zap. Njemačka).
- slobodna carinska zona sa isključivo industrijskom funkcijom u Trstu, pored trgovinske, trgovinsko-industrijske takve zone, također, u Trstu ima posebnu ulogu i značaj za ekonomsko oživljavanje tog talijanskog »mrtvog« perifernog grada i njegove luke.

- za naše slobodne carinske zone (pored Rijeke, Kopra i Beograda), koje su već osnovane iako ne sve otvorene i u drugim pomorskim lukama (Bar, Pula, Split i Zadar) na osnovi pozitivnih propisa, trebalo bi razmotriti koji i kakav opseg i vrstu rada dati tim zonama, a što učiniti sa novim potencijalnim pomorskim lukama, riječnim pristaništima i željezničkim čvorištima koji, također, pretendiraju na takve zone (Sisak, Zagreb, Šibenik, Subotica, Novi Sad i dr.) vodeći strogo računa o ekonomskoj politici naše zemlje, ali i o iskustvima i sistemima drugih zemalja u svijetu sa takvim zonama.