

Skladištenje inozemne robe u brodogradilištima

Raul Hury, Split

Skladištenje reproducionog materijala, koji pristiže iz inozemstva za gradnju plovnih objekata u brodogradilište uvijek je aktuelno kod ove privredne grane.

Po ovom predmetu moglo bi se govoriti u dva pravca, odnosno o dvjema vrstama materijala, obzirom na način isporuke sa gledišta, da je uvoz uvjetovan deviznom i carinskom kontrolom.

Prva vrsta bi se odnosila na onaj materijal, koji je kupljen na inozemnom tržištu iz domaćih deviznih sredstava, a u drugu vrstu bi spadao onaj materijal, kojeg je kupio poručilac novogradnje za svoj račun, a domaće brodogradilište vrši samo gradnju objekta.

U prvom slučaju radi se o redovnom uvozu, dok drugi predstavlja tranzit robe. Za brodogradnju je od važnog interesa, da reproducioni materijal što brže bude isporučen, kao i da čim prije stupi u slobodan promet, kako bi brodograditelj mogao u ugovoreno vrijeme završiti novogradnju plovnog objekta i ispuniti kupoprodajne uvjete.

Kružno putovanje koje prati ove pošiljke od vremena otpreme do dolaska u zemlju, pa do samog kupca, otežano je ne samo transportom, koji traži izvjesno vrijeme, već i ostalim manipulacijama sa robom koja se često po nekoliko puta skladišti. Ovako uskladištena roba ostaje nekad duže

vremena u carinarnici, dok uvoznik — brodogradilište ne pripavi sve dokumente da bi mogao robu konačno preuzeti.

Prema tome korisnik robe ne može odmah raspolagati prispjelim materijalom i tom činjenicom plan gradnje se ne uskladuje u potpunosti, odnosno ne uskladuje se vremenski iako su termini u tom pravcu čvrsto postavljeni samim ugovorom. Radi toga dolazi do izvjesnog kočenja u samoj proizvodnji. Manipulacija sa robom prispjelom iz inozemstva za brodogradilište mogla bi međutim biti jednostavnija, kada bi brodogradilište samo vršilo direktan prihvata robe kod samog prispjeća, kao i direktno uskladištenje. Za ovo naravno brodogradilište bi trebalo imati određeni skladišni prostor, te bi na ovaj način moglo doći mnogo ranije u slobodan posjed pošiljke.

Iz prakse znamo da to nije tako. Od oslobođenja do danas u tom pravcu vrlo je malo učinjeno, a carinski propisi nisu usklađeni za ovakav rad, niti imaju šire zakonske norme koje predviđaju status ovakvih skladišta. Međutim, potrebe današnje brodograđevne privrede traže, da se ovo pitanje čim prije realizira, a na to nas upozorava svakodnevna praksa i stečeno iskustvo.

U inozemstvu (Belgija, Francuska i dr.), već od ranije poznata su skladišta za skladištenje robe inozemnog podri-

jetla na prostorima vlasnika, odnosno korisnika robe. Režim ovakove vrste skladišta u pogledu postupka države i njene kontrole nad robom je liberalniji, nego je to onaj, kada inozemna roba leži u skladištima carinarnice. Pitanjem pravednog postupka u trgovini u pogledu carinskih formalnosti pozabavilo se je prije Drugog svjetskog rata i samo Društvo naroda, koje je prihvatilo sugestije Kongresa međunarodnih trgovačkih komora, održanog u Rimu godine 1923. U tom pravcu usvojen je režim skladišta (entrepôts), da ovaj bude ustanovljen u svim zemljama i da ova ustanova bude što je moguće liberalnija. Tim povodom postala je i Međunarodna Konvencija za uproštenje carinskih formalnosti u kojoj neke odredbe govore o slobodnim skladištima. Bivša Jugoslavija je ovu Konvenciju prihvatila zakonom u Službenim novinama br. 117-L od 21. V. 1929. godine.

Koja je prednost slobodnih skladišta u samom pogonu brodogradilišta, već smo djelomično istakli. Najveću pak prednost ona bi pružala tzv. tranzitnoj robi. Naime, u brodogradnji se sklapaju takovi poslovi, gdje brodogradilište vrši samo uslugu gradnje za neku stranu firmu — parobro-

darsko društvo. U ovom slučaju materijal za ugradnju objekta nabavlja i plaća strana firma — društvo. Pošiljke koje sukcesivno prema planu gradnje pristižu u zemlju predstavljaju tranzitnu robu i njeni dokumenti glase na tranzit.

U praksi ova roba se prihvaća u skladište carinarnice, gdje leži duže ili kraće vremena, dok se ne obave carinske formalnosti. Zatim se ponovo prebacuje u prostor brodogradilišta i prema potrebi ugrađuje u novogradnju — plovni objekat. Put je dakle kompliciran i roba ne stiže na vrijeme do objekta, a osim toga je izložena i oštećenjima. Kada bi u brodogradilištu postojalo skladište za ovu robu, postupak bi bio mnogo jednostavniji, a kontrola carinarnice jeftinija i efikasnija — u ovom slučaju potpomognuta obostranom saradnjom.

Uzimajući dakle sve ove činjenice u obzir, dolazimo do zaključka, da je ovo pitanje aktuelno i važno za brodograđevnu privredu i da realizacija ove vrste skladišta daje prednost bržoj i ekonomičnijoj proizvodnji brodogradilišta.