

# Pregled i analiza slobodnih zona u RH

---

Savić, Luka

Undergraduate thesis / Završni rad

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Transport and Traffic Sciences / Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:119:263818>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-01-17**



Repository / Repozitorij:

[Faculty of Transport and Traffic Sciences -  
Institutional Repository](#)



Sveučilište u Zagrebu  
Fakultet prometnih znanosti

## ZAVRŠNI RAD

Pregled i analiza slobodnih zona u RH  
Review and analysis of free zones in the Republic of Croatia

Mentor: izv. prof. dr. sc. Darko Babić

Student: Luka Savić

JMBAG:0035212380

Zagreb, srpanj 2023.

Zagreb, 9. svibnja 2023.

Zavod: **Zavod za transportnu logistiku**  
Predmet: **Špedicija**

## ZAVRŠNI ZADATAK br. 7154

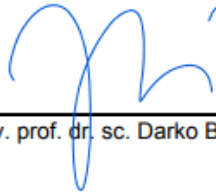
Pristupnik: **Luka Savić (0035212380)**  
Studij: **Inteligentni transportni sustavi i logistika**  
Smjer: **Logistika**

Zadatak: **Pregled i analiza slobodnih zona u RH**

### Opis zadatka:

Slobodna zona predstavlja posebno označen i ograđen dio teritorija koji se osniva na području morske luke, zračne luke, riječkog pristaništa, uz međunarodnu prometnicu ili na drugom području na kojem postoje uvjeti za rad slobodne zone. Promet robe i osoba u ili iz slobodne zone odvija se samo kroz određene ulaze i izlaze. Slobodne zone su zone s posebno utvrđenim uvjetima rada uz posebne pogodnosti (bez poreza na dobit, bez plaćanja carinskih pristojbi, itd.). Zadatak završnog rada je pregledati i analizirati rad slobodnih zona u Republici Hrvatskoj te donijeti zaključke i prijedloge poboljšanja rada navedenih zona.

Mentor:



---

izv. prof. dr. sc. Darko Babić

Predsjednik povjerenstva za  
završni ispit:

---

## PREGLED I ANALIZA SLOBODNIH ZONA U RH

### SAŽETAK

Globalnim rastom trgovine i razvojem novih tehnologija koje su omogućile bržu i jednostavniju povezanost i umreženost svih sudionika u procesu stavljeni su veliki zahtjevi na državne vlade i poslovne subjekte koji čine opskrbni lanac. Slobodne zone predstavljaju specifična područja unutar državnih granica koja pružaju posebne pogodnosti i poticaje za privlačenje stranih investicija i poticanje trgovine. Rad je podijeljen u tri veća dijela u kojima se daje pregled i značaj slobodnih zona. U prvom dijelu prikazani su osnovni pojmovi i poslovi u obavljanju špediterske usluge. Zatim se analizira zakonodavni okvir i regulative vezane za carinski sustav u Republici Hrvatskoj koji je usko vezan za poslovanje slobodnih zona te se naposljetku daje pregled slobodnih zona u zemlji. Navode se njihove lokacije, veličine, specifičnosti i vrste industrija koje su prisutne u tim zonama. Rad pruža cjelovit pregled slobodnih zona u Republici Hrvatskoj i doprinosi boljem razumijevanju njihove uloge u gospodarskom razvoju zemlje.

KLJUČNE RIJEČI: slobodne zone; carina; špedicija

### SUMMARY

With the global trade growth and development of the new technologies that have enabled faster and easier connections and networking among all participants in the process, significant demands have been placed on countries governments and businesses that make up the supply chain. Free zones represent specific areas within national borders that provide special benefits and incentives to attract foreign investment and stimulate trades. The paper is divided into three main sections that provide an overview and significance of free zones. The first section presents the basic concepts and activities involved in freight forwarding services. Next, it analyzes the legislative framework and regulations related to the customs system in the Republic of Croatia, which is closely linked to the operation of free zones. Finally, an overview of the free zones in the country is provided, including their locations, sizes, specific characteristics, and types of industries present in these zones. The paper provides a comprehensive overview of free zones in the Republic of Croatia and contributes to a better understanding of their role in the country's economic development.

KEY WORDS: free zones; customs; freight forwarding

## Sadržaj

1. UVOD .....	1
2. OSNOVNI POJMOVI U ŠPEDITERSKOM POSLOVANJU.....	2
2.1 Vrste špedicije.....	2
2.1.1 Nacionalna špedicija.....	2
2.1.2 Međunarodna špedicija.....	2
2.2 Špediter .....	4
2.2.1 Operativni poslovi špeditera.....	4
2.2.2 Tarifno-konjuktorni poslovi.....	5
2.2.3 Specijalni poslovi špeditera .....	6
2.3 FIATA .....	6
3. CARINSKI SUSTAV REPUBLIKE HRVATSKE .....	9
3.1 Osnovni pojmovi u carinskoj terminologiji .....	9
3.2 Ustrojstvo carinske uprave Republike Hrvatske.....	10
3.3 Zakonska regulativa .....	12
4. POJAM, STRUKTURA I FUNKCIJA SLOBODNIH ZONA .....	14
4.1 Pojam i definicija slobodnih zona .....	14
4.2 Povijest slobodnih zona .....	14
4.3 Struktura slobodnih zona .....	15
4.3.1 Eksteritorijalnost slobodnih zona .....	15
4.3.2 Prostorna struktura slobodnih zona .....	16
4.3.3 Fiskalna struktura slobodnih zona .....	17
4.3.4 Carinska struktura u slobodnim zonama .....	17
4.4. Funkcija slobodnih zona .....	17
5. SLOBODNE ZONE NA PODRUČJU RH .....	19
5.1 Razdoblje do 1991. godine .....	19
5.2 Razdoblje od 1991. do 2006. godine .....	19
5.3 Razdoblje od 2006. do danas.....	21
6. ANALIZA I POSLOVANJE SLOBODNIH ZONA U RH.....	23
6.1 Zakonodavni okvir.....	24
6.2 Pregled poslovanja slobodnih zona u Republici Hrvatskoj .....	25
6.2.1 Ukupni prihodi.....	25
6.2.2 Broj korisnika i broj zaposlenih .....	26
6.2.3 Ostvarena dobit .....	27
6.3 Današnje stanje .....	27

6.4 Poduzeća koja posluju u slobodnim zonama Republike Hrvatske .....	28
6.4.1 Luka Rijeka .....	28
6.4.2 Luka Ploče .....	29
7. ZAKLJUČAK.....	30
LITERATURA .....	32
POPIS KRATICA.....	33
POPIS SLIKA .....	34
POPIS TABLICA .....	35
POPIS GRAFIKONA .....	36

## 1. UVOD

U današnje vrijeme užurbanog života i stalnog razvoja novih tehnologija i globalne povezanosti dolazi do stalnog napretka u poslovnom svijetu. Mnoge države u tom razvoju vide svoju priliku za privlačenjem stranog kapitala i razvojem vlastitog gospodarstva. U tome važnu ulogu imaju slobodne zone koje predstavljaju ključni instrument za poticanje gospodarskog razvoja i privlačenje stranih investicija u brojnim zemljama diljem svijeta. Slobodne zone predstavljaju specifična područja unutar državnih granica koja pružaju posebne pogodnosti, kao što su porezne olakšice, carinske povlastice i jednostavniju administraciju, kako bi privukle strane investitore i potaknule razvoj industrije. Republika Hrvatska je prepoznala prednosti i mogućnosti koje joj pružaju slobodne zone te je izradom zakona i osnivanjem slobodnih zona omogućila novim investitorima ulaganja te sebe stavila u poziciju kao sigurne zemlje koja štiti interese investitora. U Republici Hrvatskoj, slobodne zone igraju važnu ulogu u stvaranju povoljnog poslovnog okruženja i poticanju izvoza.

Cilj ovoga rada je pružiti sveobuhvatan pregled slobodnih zona u Republici Hrvatskoj. Sama analiza odvijati će se prema različitim parametrima kao što su veličina, specifičnost njihove lokacije, specifičnosti i vrste industrija koje su prisutne u tim zonama, ostvarene investicije. Također, istražiti će se i zakonodavni okvir i regulativa vezani za slobodne zone u Hrvatskoj kako bi se bolje razumjela pravna i institucionalna podloga ovih zona.

Rad je podijeljen u 7 poglavlja uključujući uvod i zaključak. Prvo poglavlje predstavlja uvod u rad u kojem se opisuju ciljevi i struktura rada. U drugom poglavlju pojašnjeni su osnovni pojmovi u obavljanju špediterskih usluga. U trećem poglavlju pojašnjen je carinski sustav Republike Hrvatske kako bi se pružio uvid u zakonodavni okvir i regulative njihovog poslovanja. U četvrtom poglavlju pojašnjava se pojam slobodnih zona, pružit će se teorijski okvir slobodnih zona, istražiti njihove osnovne karakteristike i funkcije koje nude investitorima. U petom i šestom poglavlju analiziraju se slobodne zone u Republici Hrvatskoj prema različitim parametrima. Prikazat će se njihova geografska lokacija, veličina, industrije koje su prisutne u tim zonama te rezultati postignuti kroz investicije, izvoz i generiranje radnih mjesta. Uz to identificirat će se faktori koji doprinose njihovom uspjehu ili ograničavaju njihov puni potencijal, kao što su infrastruktura, administrativni procesi, edukacija i razvoj ljudskih resursa. U sedmom, posljednjem, poglavlju donosi se zaključak.

## 2. OSNOVNI POJMOVI U ŠPEDITERSKOM POSLOVANJU

Špedicija predstavlja specijaliziranu privrednu djelatnost koja se bavi poslovima oko organizacije otpreme robe i drugim aktivnostima koje su s time u vezi, a čini vrlo važnu sastavnicu svakog gospodarskog i ekonomskog sustava zemlje. Vezano uz to u širem smislu, špedicija obuhvaća sve aktivnosti koje su neophodne za učinkovit i siguran prijevoz robe, uključujući pripremu i obradu transportne dokumentacije, osiguranje tereta, praćenje i nadzor tokom prijevoza, kao i obavljanje svih administrativnih i carinskih formalnosti. Glavna uloga špedicije je da djeluje kao posrednik između pošiljalaca (tvrtki ili pojedinaca koji šalju robu) i prijevoznika (tvrtki koja obavlja transport). Sami pojam špedicija dolazi od latinske riječi „expedire“ što znači odriješiti ili urediti, ali se u praktičnoj primjeni prevodi kao otpremiti.

Špedicija se u nekom svojem prvom obliku pojavljuje već u 13. stoljeću i usko je vezana za trgovinu dobara kao što su stoka, začini, tekstilni materijali... Modernizacijom prijevoznih sredstava i industrijskom revolucijom u 19. stoljeću špediterska djelatnost dobiva na značaju i obrisima kakve poznamo danas budući da je robna razmjena, a samim time i potreba za prijevozom u udaljene krajeve svijeta svakim danom bila sve veća [1].

### 2.1 Vrste špedicije

Budući da špedicija predstavlja djelatnost koja se bavi velikim brojem poslova, koji su kompleksni, i povezuje više sustava postoji veliki broj podjela s obzirom na različite karakteristike. Neke od podjela špedicije su prema [2]:

- teritorijalni djelokrug poslovanja – nacionalna i međunarodna
- osnovna obilježja poslovanja – lučka, kontinentalna i granična
- najčešće korišteno prijevozno sredstvo – pomorska, željeznička, zrakoplovna, kamionska
- prometni smjer
- predmet poslovanja – specijalizirana za određenu vrstu robe
- vrsta prijevoza – ekspresna, zbirna, vagoniska, masovna.

#### 2.1.1 Nacionalna špedicija

Nacionalna špedicija, kao što joj i samo ime govori bavi se isključivo otpremom i dopremom robe unutar granica jedne države. Također, treba napomenuti da se roba prevozi isključivo prijevoznim sredstvima koja su registrirana u zemlji u kojoj se obavljaju djelatnosti nacionalne špedicije. Nacionalni špediteri su ograničeni i nisu ovlašteni za organizaciju otpreme i dopreme robe u druge zemlje, dok međunarodni špediteri mogu obavljati poslove u nacionalnom prijevozu.

#### 2.1.2 Međunarodna špedicija

Međunarodna špedicija u odnosu na nacionalnu je kompleksnija i uključuje veći broj različitih sudionika čiji rad mora biti koordiniran kako bi pružena usluga bila na zahtijevanoj razini. Iako se pojavila kasnije nego nacionalna špedicija, gospodarskim razvojem dobiva na velikom značaju pa tako predstavlja puno rašireniji oblik špediterske usluge.



Međunarodan špedicija bavi se organizacijom prijevoza robe između najmanje dvije različite zemlje, odnosno bavi se organiziranjem robe iz vlastite u strane zemlje (izvozna špedicija), dopremom robe iz stranih zemalja u vlastitu zemlju (uvozna špedicija) te prevozom robe između stranih zemalja preko vlastite zemlje (tranzitna ili provozna špedicija). Međunarodni špediteri se rijetko opredjeljuju za samo jednu vrstu špedicije već se redovito bave svim oblicima.

Zbog složenih odnosa na nacionalnom i međunarodnom tržištu, velike konkurentnosti na tržištu, ali i složenosti špediterskih aktivnosti i sve većih zahtjeva korisnika špediterskih usluga, svaka špediterska tvrtka nastoji pružiti svojim korisnicima što kvalitetniji i veći paket usluga. Tako dolazi do podjele međunarodne špedicije na tri glavne vrste [2]:

- lučka (pomorska)
- kontinentalna
- granična.

#### *2.1.2.1 Lučka (pomorska) špedicija*

Lučka špedicija je vrsta međunarodne špedicije koja se bavi organizacijom otpreme i dopreme robe korištenjem pomorskim prijevoznim sredstvima. Tvrtke specijalizirane za ovakvu vrstu djelatnosti nalaze se na refrakcijskim točkama dviju ili više prometnih grana (morske i riječne luke, zračne luke) iz čega proizlazi jedinstvenost njihova poslovanja koje je vezano uz prijelaz robe s prijevoza u jednoj prometnoj grani na prijevoz u drugu prometnu granu [1].

Budući da pomorski prijevoz ima mnoge prednosti kao što su najveći kapacitet od svih prijevoznih modova, jeftine cijene prijevoza po toni tereta lučka špedicija predstavlja najznačajniju vrstu špedicije budući da se velika većina svjetske trgovine obavlja pomorskim putem. Zbog toga lučki špediteri moraju dobro poznavati tehničko-tehnološke i ekonomsko-pravne mogućnosti, prava i obaveze svih sudionika koji su direktno ili indirektno povezani poslovima u pomorskim lukama. Lučki špediteri izvršavaju brojne poslove kao što su skladištenje robe, utovar, istovar, pretovar, sortiranje, signiranje, miješanje, pakiranje te sklapanje ekonomsko-pravnih odnosa s brodarima, skladištara, osiguravajućim kućama i drugim sudionicima u prometu. Cilj rada lučkih špeditera je koordinacija svih sudionika u procesu kako ne bi došlo do zagušenja luke i gubitaka na kvaliteti usluga, a samim time i gubitaka klijenata.

#### *2.1.2.2 Kontinentalna špedicija*

Špediterske tvrtke koje se bave kontinentalnom špedicijom obavljaju poslove vezane za organizaciju prijevoza robe u kopnenom prijevozu. Budući da u kopnenom prijevozu razlikujemo više modova prijevoza tako i kontinentalna špedicija može biti specijalizirana za željezničku, riječno – kanalsku – jezersku, cestovnu i zračnu (zrakoplovnu) špediciju [1]. U praksi je takva specijalizacija najčešće nepostojeća pošto se većina kopnenih špeditera po potrebi bavi svim navedenim vrstama kontinentalnog prijevoza prema propisima i običajima koji vrijede za specifičnu prijevoznju granu kako bi minimalizirali troškove prijevoza i ostvarili što veći mogući profit za pruženu uslugu.

### 2.1.2.3 Granična špedicija

Granična špedicija predstavlja specijaliziranu djelatnost koja se bavi rješavanjem carinski formalnosti prilikom otpreme izvozne, dopreme uvozne i provoza (tranzita) robe preko državne granice. Granične špeditorske tvrtke smještene su na samim graničnim prijelazima otvorenim za međunarodni promet robe.

Granični špediteri obavljaju sve poslove vezane s odrađivanjem carinskih formalnosti kao i poslove koji se uobičajeno provode na robi na granici kao što su privremeno uskladištenje, pretovar robe, pregled robe sa sanitarnim i veterinarskim osobljem i slično. Specifičnost rada graničnih špeditera je da oni svoj posao u segmentu špeditorske djelatnosti najčešće rade po zahtjevu i za račun drugih špeditera koji na određenom graničnom prelazu nemaju vlastito organizirano poslovanje [3].

## 2.2 Špediter

Špediter je osoba koja obavlja djelatnosti špedicije, odnosno gospodarski subjekt, tj. pravna ili fizička osoba koja obavlja poslove organizacije prijevoza robe, carinskog zastupanja pri uvozu odnosno izvozu robe, kao i ostale poslove koji su s tim u vezi. Postoje 3 načina obavljanja usluga od strane špeditera [2]:

- u svoje ime i za tuđi račun (kao komisionar)
- u tuđe ime i za tuđi račun (kao agent ili zastupnik)
- u svoje ime i za svoj račun (kao samostalni gospodarstvenik).

Također, zbog velikog obujma poslova i gospodarskog razvoja koji je otvorio globalno tržište prema svima postoje 2 kategorije špeditera koje glavni špediter može angažirati prilikom obavljanja pojedinog posla [2]:

- međušpediter – prijenos djelomičnog izvršavanja špeditorskog posla; najčešće u interkontinentalnom prijevozu gdje špediter nema svoje zastupnike ili u obavljanju složenih otprema i doprema gdje svaki špediter obavlja onaj dio posla za koji je najstručniji
- podšpediter – prijenos izvršenja špeditorskog posla u cjelini; najčešće se javlja zbog preopterećenosti glavnog špeditera.

Prilikom pružanja svojih usluga špediteri obavljaju veliki broj poslova koji se mogu podijeliti na osnovne poslove, koji sadrže operativne i tarifno-konjunktne poslove te specijalne poslove.

### 2.2.1 Operativni poslovi špeditera

Pod operativne poslove špeditera smatramo one poslove koji predstavljaju osnovu špeditorske djelatnosti. Njihova osnovna funkcija je proizvodnja špeditorske usluge. Tu spadaju poslovi koji čine niz funkcionalnih skupina radnji, u kronološkom slijedu vezanih uz pojedine faze izvršenja dispozicije komitenta. Operativni poslovi špeditera mogu se podijeliti u dvije skupine [4]:

- prema špediterovoj ulozi u prijevoznom pothvatu
- prema osnovnom obilježju špediterova zadatka.

U prvu skupinu operativnih poslova pripadaju poslovi kao što su [5]:

- dispozicija i pozicioniranje – dispozicija predstavlja nalog i ovlaštenje špediteru za otpremu odnosno dopremu robe, zastupanje u carinskom postupku, kao i za obavljanje drugih radnji s tim u svezi, dok je pozicioniranje dodjeljivanje svakoj dispoziciji jedinstveni broj pod kojim se ista unosi u bazu podataka
- disponiranje – predstavlja davanje naloga i uputa neophodnih za provedbu transporta, subjektima koji su u to neposredno uključeni
- zaključivanje teretnog prostora – špediter odabire najpovoljnijeg prijevoznika na tržištu prijevoznih kapaciteta i rezervira potreban teretni prostor u skladu s terminima otpreme
- ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava
- ugovaranje prekrcaja i skladištenje robe
- osiguranje robe – transportni rizici (usko vezani uz prijevoz i opasnosti koje iz toga proizlaze kao što su prometne nesreće), svi rizici (uključuju štete koje ne pokriva osiguranje transportnih rizika, a proizlaze iz specifičnih svojstava pojedinih vrsta roba) i ratni i politički rizici (samo pomorski i zračni prijevoz)
- predaja robe na prijevoz i ukrcaj – roba spremna za prijevoz, što znači da mora biti upakirana u transportnu ambalažu i predana prijevozniku u skladu s propisima uz popratnu dokumentaciju ovisno o prometnom modu
- prihvrat robe i iskrcaj
- angažiranje inspekcijskih službi – sanitarna, veterinarska i fitosanitetska inspekcija
- carinjenje robe
- aviziranje - izvješćivanje komitenta o izvršenju pojedinih faza dopreme odnosno otpreme robe.

Druga skupina operativnih poslova obuhvaća poslove [4]:

- uvoza
- izvoza
- provoza i
- sajamskih poslova.

### 2.2.2 Tarifno-konjuktorni poslovi

Osnovna funkcija ove vrste poslova je prodaja špediterske usluge. Oni obuhvaćaju aktivnosti koje specijalizirani odjeli špediterskih tvrtki poduzimaju radi unaprijeđena tržišne pozicije te pružanja stručne pomoći komitentima i operativnom sektoru tvrtke. Takvi specijalizirani odjeli u špediterskoj tvrtki sastavljeni su od stručnjaka iz područja komercijale, stručnjaka za pojedine vrste prijevoza i stručnjaka za carinska pitanja [6].

U tarifno-konjuktorne poslove spadaju [6]:

- istraživanje tržišta
- akvizicije
- ponude i ugovori za obavljanje špediterskih usluga
- stručni savjeti i informacije

- instradacija - određivanje prijevoznog puta i prijevoznog sredstva
- refakcije, stimulacije i agencijske provizije
- reklamacije.

### 2.2.3 Specijalni poslovi špeditera

Specijalni poslovi su poslovi koje špediter obavlja u manjem obujmu, kako bi proširio grupu usluga koje pruža. To su poslovi koje špediter katkad obavlja pri organiziranju otpreme, dopreme i provoza robe.

U specijalne poslove špeditera spadaju [7]:

- kontrola kakvoće i količine robe
- uzimanje uzoraka
- praćenje transporta – na zahtjev komitenta, najčešće u slučaju prijevoza visoke vrijednosti, specijalne terete i pri prijevozu živih životinja
- doleđivanje
- izdavanje garantnih pisama – kada roba stigne na odredište prije dokumentacije tj. originalnih prijevoznih isprava, da bi se mogla obaviti primopredaja između prijevoznika i primatelja kako ne bi nastajali novi troškovi i gubici za komitenta; u pomorskom prijevozu ako postoje primjedbe na teret, a nemaju bitnog utjecaja na kakvoću i količinu robe, špediter može izdati garantno pismo temeljem kojeg će se ishoditi čista teretnica
- zastupanje u slučaju havarije
- naplata robe
- leasing poslovi.

## 2.3 FIATA

FIATA (francuski Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles) je međunarodni savez špediterski udruženja osnovan 1926. godine u Beču s ciljem unapređenja špediterske djelatnosti u svijetu kao i sudjelovanje u radu drugih međunarodnih udruga prilikom donošenja različitih međunarodnih i drugih konvencija i dokumenata koji imaju utjecaj na prijevoz robe i pružanje špediterskih usluga [1].

FIATA je nevladina organizacija kojom upravlja njezino predsjedništvo, a sjedište je u Zürichu. FIATA ima članove u preko 150 zemalja, što je čini jednom od najutjecajnijih organizacija u globalnoj logističkoj industriji. Njeni članovi su pretežno špediterske tvrtke, ali također uključuju i druge sudionike u logističkom lancu, kao što su prijevoznici, agenti za carinjenje, osiguravajuće tvrtke i drugi.

Dokumenti FIATA-e doneseni na skupštinama omogućuju jednostavnije rukovanje robom za vrijeme prijevoznog procesa i izvršenja dopreme robe do krajnjeg odredišta. Dokumenti i obrasci stvoreni su za uspostavljanje jedinstvenog standarda za špeditere širom svijeta i lako su prepoznatljivi jer svaki ima karakterističnu boju i nosi FIATA-in logotip.

Standardizirani FIATA dokumenti vidljivi su na slici 1 i pobliže opisani u daljnjem tekstu.



Slika 1. FIATA-ina dokumenti

Izvor: [8]

Standardizirani FIATA dokumenti su [1]:

- FCR – FIATA-ina špediterska potvrda kojom špediter potvrđuje da je određenog dana u određenom mjestu primio robu u naizgled ispravnom stanju radi daljnje otpreme
- FCT – FIATA-ina transportna potvrda kojom špediter potvrđuje da je određenog dana u određenom mjestu, u točno određenom prijevoznom sredstvu u prividno ispravnom stanju primio robu radi daljnje otpreme

- FWR – FIATA-ina skladišna potvrda je vrijednosni, prenosivi dokument, osim ako na njoj nije izričito navedeno da je neprenosiva kojom špediter potvrđuje da je određenog dana u određenom mjestu, u određenom skladištu uskladištio robu u prividno ispravnom stanju
- FBL – FIATA-ina teretnica za intermodalni prijevoz koja služi kako bi se izbjeglo uspostavljanje više prijevoznih isprava bez obzira na broj korištenih prijevoznih sredstava različitih prometnih grana; utrživa ako nije drugačije naznačeno
- SDT -FIATA-ina potvrda za prijevoz opasnog tereta kojom špediter potvrđuje da je roba koja spada u kategoriju opasnog tereta sukladno međunarodnim konvencijama i normama za prijevoz opasnog tereta pravilno pakirana te da se može miješati i prevoziti s drugim vrstama robe bez opasnosti za ljude i okolinu
- FFI - obrazac s 21 rubrikom u koji špediterov komitent, odnosno nalogodavac, upisuje sve bitne upute i instrukcije koje su špediteru potrebne za kvalitetno obavljanje konkretnog posla.

### 3. CARINSKI SUSTAV REPUBLIKE HRVATSKE

Carina predstavlja jedan od najstarijih instrumenata javnih prihoda države koju su vladajući koristili kako bi utjecali na razvoj pojedinih djelatnosti određenih sektora. Uvođenjem carine na robu koja se uvozi povećava se sama cijena robe što prouzrokuje smanjenje količine koja se uvozi i tako potiče domaća proizvodnja i ukupna potrošnja proizvoda domaćih proizvođača. Tako carina uz fiskalni karakter (povećanje državnih prihoda) u novije vrijeme služi kao zaštita domaće proizvodnje i proizvođača. Dakle, primarna uloga carina je zaštita domaće proizvodnje, dok je sekundarna uloga fiskalni efekt koji ona prouzrokuje pri punjenju proračuna određene države.

Carina predstavlja vrstu poreza koji se naplaćuje na uvoz i izvoz robe prilikom prelaska preko carinskih granica. Ona je ključni element u carinskom sustavu svake države i ima važnu ulogu u reguliranju trgovine, zaštiti domaće industrije i generiranju prihoda za državni proračun.

Carinsko područje Republike Hrvatske je ukupan teritorij Republike Hrvatske ograničen carinskom crtom koja je ujedno i granična crta Republike Hrvatske. Carinski prijelaz mjesto je koje je određeno za izvoz, uvoz te prevoz robe, putnika, ali i prijevoznih sredstava na graničnom prijelazu.

Budući da je Republika Hrvatska kroz povijest bila u sastavu drugih država te je svoju samostalnost stekla 90-tih godina 20. stoljeća tada i započinje uspostava suverenog carinskog sustava i carinske službe kao i pripreme za prijam u punopravno članstvo multilateralnog međunarodnog Općeg sporazuma o carinama i trgovini – GATT (eng. General Agreement on Tariff and Trade) i postala promatračem u GATT-u. Nakon toga Hrvatska već 1993. godine postaje postala punopravnom članicom Međunarodne Carinske Organizacije, Vijeća za carinsku suradnju – WCO (eng. World Customs Organisation), a 2000. godine punopravna članica Svjetske trgovinske organizacije – WTO (eng. World Trade Organisation) [1].

#### 3.1 Osnovni pojmovi u carinskoj terminologiji

Prilikom obavljanja carinskog postupka i ostalih aktivnosti vezanih uz isti koristi se specifična terminologija koja je potreban za razumijevanje samoga procesa carinjenja. Osnovni pojmovi koji se koriste u carinskom postupku su [1]:

- carinsko područje – cjelokupni teritorij Hrvatske na koji se primjenjuju carine i ostali propisi; omeđena je graničnom crtom koja se poklapa s onom carinskom i obuhvaća sve dijelove teritorija
- carinski status - određenje robe u smislu carinskih propisa kao domaće ili strane robe
- carinski dug - obveza određene osobe da za određenu robu plati propisima utvrđenu svotu uvozne carine (uvozni carinski dug) ili izvozne carine (izvozni carinski dug); carinski dug uključuje i PDV
- carinski nadzor - opće mjere koje poduzima Carinska uprava da bi se osigurala provedba carinskih i drugih propisa koji se primjenjuju na robu koja je predmet carinskog nadzora



- carinska provjera - radnje kao što su pregled i pretraga robe, pregled i pretraga prijevoznih sredstava, provjera vjerodostojnosti i istinitosti isprava podnesenih u carinskome postupku i slično
- carinska deklaracija - radnja ili isprava kojom osoba u propisanu obliku i na propisan način zahtijeva da se roba stavi u neki od carinskih postupaka
- podnošenje robe - prijavljivanje carinarnici na propisan način da se roba nalazi u njezinoj određenoj ustrojstvenoj jedinici ili drugome mjestu koje je carinarnica odredila ili odobrila
- puštanje robe - radnja kojom carinarnica odobrava raspolaganje robom u skladu s uvjetima odobrenoga postupka.

### 3.2 Ustrojstvo carinske uprave Republike Hrvatske

Carinska uprava je upravna organizacija koja djeluje u sustavu Ministarstva financija Republike Hrvatske čija je zadaća priprema razvojne politike u području carinskog i trošarinskog sustava i sustava carinske i izvan carinske zaštite u cilju provođenja carinskih propisa. Kako bi obavljali svoja zaduženja na najvećoj razini potrebna je suradnja s poreznom upravom te drugim upravnim tijelima u sklopu Ministarstva financija, te policijskim i drugim upravnim i inspekcijskim tijelima. Neke od aktivnosti koje carina obavlja su [9]:

- organizira i nadzire rad carinske službe
- prati i obrađuje podatke o izvozu, uvozu i provozu
- obavlja carinski nadzor u robnom i putničkom prometu s inozemstvom; primjenjuje međunarodne ugovore o trgovini i bilateralne sporazume te ugovore iz područja međunarodnoga cestovnog prometa
- obavlja provjeru fizičkih i pravnih osoba u skladu s carinskim, trošarinskim i drugim propisima na cijelom području Republike Hrvatske
- odobrava i provodi carinski dopušteno postupanje ili uporabu robe
- sprječava i otkriva carinske i devizne prekršaje i prekršaje u pogledu trošarina i posebnih poreza i kaznena djela u carinskim i trošarinskim stvarima, te posebnih poreza
- obavlja nadzor i kontrolu obračuna i naplate carine, trošarina, posebnih poreza i drugih davanja koja se, sukladno posebnim propisima, obračunavaju pri carinjenju robe u tuzemstvu odnosno pri puštanju u potrošnju; obavlja poslove prisilne naplate carine, trošarina, posebnih poreza i drugih davanja.

Ustroj carinske uprave Republike Hrvatske sastoji se od 2 osnovne jedinice: središnjeg ureda i područnih carinskih ureda. Središnji ured smješten je u Zagrebu i obavlja poslove organiziranja, usmjeravanja i nadziranja rada službe i ustrojstvenih jedinica; prati razvoj i ostvarivanje ciljeva, priprema stručne podloge za unapređivanje organizacije rada i zakonitosti postupanja. Na čelu središnjeg ureda je ravnatelj, a sami središnji ured sastavljen je od 7 sektora koji obavljaju sve potrebne aktivnosti za normalno funkcioniranje carinskog sustava. Neki od sektora su sektor za carinski sustav, sektor za trošarine i posebne poreze, sektor za nadzor, sektor za financije i drugi [10].



Područni carinski uredi u sklopu Carinske uprave osnivaju se u gospodarskim i prometnim središtima kada to zahtijevaju opseg, struktura i tokovi kretanja roba u putničkom i robnom prometu s inozemstvom te drugi gospodarski interesi. U sklopu područnih ureda osnivaju se carinski uredi kojih ima 18 i granični carinski uredi kojih ima 13. U Republici Hrvatskoj postoje 4 Područna carinska ureda [10]:

- Područni carinski ured Zagreb
- Područni carinski ured Rijeka
- Područni carinski ured Osijek
- Područni carinski ured Split.

Ustroj Carinske uprave Republike Hrvatske vidljiv je na slici 2.



Slika 2. Ustroj Carinske uprave Republike Hrvatske

Izvor: [1]

### 3.3 Zakonska regulativa

Akt koji je postavio temelje carinskog zakonodavstva Republike Hrvatske donesen je 1999. godine pod nazivom Uredba o provedbi Carinskog zakona i Pravilnik o uporabi obrasca pri provedbi Carinskog zakona. Prilikom ulaska Hrvatske u Europsku uniju dolazi do usklađivanja propisa i izmjena Carinskog zakona sa carinskim zakonodavstvom Europske unije. To poglavlje u pregovorima poznato je kao poglavlje 29 – Carinska unija koje je zatvoreno 2007. godine te se u srpnju 2013., kada je Hrvatska postala punopravna članica Europske unije, počinju primjenjivati novi propisi.

Republika Hrvatska postaje dijelom jedinstvenog carinskog područja Europske unije. Ukidaju se carinske kontrole s zemljama članicama EU, no granične kontrole i dalje ostaju, odnosno policijski službenici vrše granični nadzor prema propisima iz nadležnosti Ministarstva unutarnji poslova. To zapravo znači da je od tada ukinut sav carinski nadzor nad trgovinom Hrvatske s ostalim zemljama članicama Europske unije. Pri tome, roba koja se razmjenjuje unutar EU ne smatra se uvozom i ne podliježe carinskim procedurama i nadzoru ove prirode, već samo ona roba koja se uvozi iz zemalja koje nisu članice Europske unije.

Carinski sustav Republike Hrvatske u cijelosti je usklađen sa propisima i pravilima WTO-a, odnosno sa europskim carinskim standardima. Najvažniji nacionalni zakonski propisi koji reguliraju carinski sustav Republike Hrvatske, a pobliže su opisani u tablici 1, su [11]:

- Carinski zakon
- Zakon o carinskoj tarifi
- Zakon o carinskoj službi
- Zakon o slobodnim zonama

Uz ove zakone iz područja carine u reguliranju se koriste i podzakonski akti[11]:

- zakon o općem upravnom postupku
- uredba o provedbi carinskog zakona
- pravilnik o obrascima za provedbu carinskog zakona.

Uz nacionalne zakone i akte na carinski sustav se odnose i međunarodni sporazumi i konvencije na čije se poštivanje Republika Hrvatske obvezala a to su [11]:

- konvencija o TIR karnetu
- konvencija o ATA karnetu
- konvencija o privremenom uvozu (Istambulska konvencija)
- sporazum o primjeni članka 7 GATT-a
- Incoterms 2000
- sporazum o uvozu predmeta prosvjetnog, zdravstvenog i kulturnog karaktera
- sporazumi o slobodnoj trgovini potpisani s većim brojem zemalja.

Tablica 1. Temeljni zakonski propisi carinskog sustava Republike Hrvatske

AKT	ELEMENTI
Carinski zakon Narodne novine 56/10	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Obuhvaća cjelokupni robni i putnički promet s inozemstvom;</li> <li>• Primijenjuje se od 2000. godine;</li> <li>• Uređuje prava i obveze osoba te ovlasti carinske uprave;</li> <li>• Primijenjuje se na čitavom području Hrvatske.</li> </ul>
Zakon o carinskoj službi Narodne novine 115/16	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Odnosi se na poslove carinske uprave;</li> <li>• Pri tome, uređuju se ovlasti carinske prave koje se odnose na brigu o izvršenju zakona i propisa, nadzora rad carinarnica, pripremanje propisa iz ovlasti carina, rješava žalbe, rad carinske službe, suradnju sa svjetskom carinskom organizacijom u Bruxellesu itd.</li> </ul>
Zakon o carinskoj tarifi Narodne novine 146/08	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Propisana pravila o načinu obračuna carina, pravila o razvrstavanju robe u odsjeke i poglavlja carinske tarife, sustav brojčanog označavanja robe i</li> <li>• određivanje visine carine na uvezenu robu;</li> <li>• Carinska tarifa je sustavno uređen popis sve robe koja se uvozi i izvozi uz stope carine;</li> <li>• Tarifni sustav primijenjuje se za</li> <li>• oko 90% svjetske trgovine – podijeljen je u 21 odsjek.</li> </ul>
Zakon o slobodnim zonama Narodne novine 148/13	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uređuje osnivanje slobodnih zona;</li> <li>• Upravljanje slobodnim zonama;</li> <li>• Obavljanje gospodarskih djelatnosti u slobodnim zonama.</li> </ul>

Izvor: [12]

Carinski zakon sastoji se od područja primjene i temeljnih pojmova određenja, carinske tarife i razvrstavanja robe u istu, ulaska robe u carinsko područje Republike Hrvatske do određivanja carinski dopuštenog postupanja ili uporabe. Obuhvaća i robu koja napušta carinsko područje, određuje povlaštene postupke, određuje visinu carinskog duga i obračuna carine, propisuje kaznene odredbe, utvrđuje postupak kod prodaje robe te sadrži prijelazne i završne odredbe. Carinskim zakonom dopuštene su carinske provjere koje uključuju pregled robe, vjerodostojnost isprava, pregled podataka u deklaraciji, pregled prijevoznih sredstava, pregled prtljage i svih ostalih stvari koje putnici unose u carinsko područje Republike Hrvatske.

## 4. POJAM, STRUKTURA I FUNKCIJA SLOBODNIH ZONA

Slobodne zone su posebna vrsta gospodarskih zona koje se koriste za promicanje trgovine, ulaganja i razvoja. One pružaju privlačno okruženje za investitore i poduzeća nudeći razne povlastice i olakšice. U ovom poglavlju, istražiti ćemo koncept slobodnih zona, njihovu svrhu i prednosti te kako funkcioniraju.

### 4.1 Pojam i definicija slobodnih zona

Slobodne zone su geografski definirana područja unutar zemlje koja su odvojena od ostalog gospodarskog područja. One su obično fizički označene granicom ili ogradom i pružaju poseban regulatorni okvir koji se razlikuje od ostatka zemlje. U tim zonama primjenjuju se olakšice, kao što su porezne povlastice, carinske olakšice i administrativno pojednostavljenje, kako bi se privukli investitori i potaknula gospodarska aktivnost.

Prema UNCTAD-u, Konvenciji Ujedinjenih naroda o trgovini i razvoju (engl. United Nations Conference on Trade and Development), slobodne zone predstavljaju najvažniju mjeru na području carinskih povlastica i olakšica unutar granica pojedine države s aspekta gospodarstva iste te države. Iz takvog tumačenja proizlazi i osnovna karakteristika slobodnih zona, a to je da se na teritorij pojedine države mogu uvoziti proizvodi iz drugih, stranih država, bez plaćanja carinskih davanja ako se ti isti proizvodi ili njihova oplemenjena verzija ne uvozi u nacionalno carinsko područje [13]. Zona predstavlja dio carinskog područja neke zemlje na kojem se prometno-gospodarske djelatnosti te kretanje osoba i stvari odvija pod posebnim uvjetima i na kojem se primjenjuje posebni nadzor tijela državne uprave.

Slobodne zone, promatrane sa strane prometno-gospodarske strategije, predstavljaju specijalni logistički, međunarodno priznati, instrument državne prometno-gospodarske politike jedne zemlje koji služi za poticanje ulaganja novog kapitala na unaprijed određeno područje ili prostor radi ostvarenja utvrđenih razvojnih prometno-gospodarskih programa s pomoću kojih se žele riješiti određene prometno-gospodarske i s njima interakcijski povezane ili uvjetovane poteškoće, bez državnih ulaganja i bez državnog rizika [14].

### 4.2 Povijest slobodnih zona

Najraniji oblici slobodnih zona pojavljuju se u još u antičkoj Grčkoj u obliku slobodnih luka koje su svojim korisnicima pružale razne povlastice prilikom razmjene dobara te omogućili slobodniju trgovinu. Tako je prva poznata slobodna zona bio grčku otok u Egejskom moru, Delos. Na otoku su vladali režimi poreznih i carinskih oslobođenja prilikom trgovine koja se odvijala između istočnog i zapadnog Sredozemlja čime je postao trgovinsko središte na Sredozemlju [13].

U početku su slobodne zone bile vezane za europske zemlje koje su davale posebne trgovinske povlastice u svojim lučkim gradovima budući da se najveći dio trgovine odvijao u lukama. Tako su ti lučki gradovi dobivali status slobodnih luka. Takvi statusi su, budući da su se povlastice uglavnom svodile na oslobađanje carine i drugih davanja pri uvozu i izvozu iz luke u inozemstvo, prouzročili velika zagušenja u lukama. Tako je bilo sve do Prvog svjetskog rata.

Tek 60-tih godina 20. stoljeća koncept slobodnih zona poprima popularnost među proizvođačima, trgovcima i državnom vlasti. Slobodne zone postaju ograđena područja u koja se, uz to da su oslobođena carinskih davanja i poreza, mogu dovesti sirovine i razni poluproizvodi radi daljnjeg prerade i oplemenjivanja te se nakon toga otpremiti u druge zemlje kao gotovi proizvodi također oslobođeni carina i poreza. Također, neke zemlje su davale i posebne povlastice kao što su besplatno zemljište, besplatne priključke na energente, djelomično oslobađanje od komunalnih davanja što je prouzrokovalo izuzetno visokim stopama povećanja gospodarskih aktivnosti, otvaranjem velikog broja novih proizvodnih radnih mjesta, rapidnog povećavanja izvoza i smanjivanje uvoza, značajnim povećanjem životnog standarda, razvojem visokog školstva, porasta BDP, trajno i sigurno punjenje državnog proračuna. Tako je strani proizvođač sa svojim sirovinama lako ušao na teritorij strane države, iskoristio jeftiniju radnu snagu te se vratio sa gotovim proizvodima u svoju državu. Isto tako koristi je imala i država koja mu je to sve omogućila. Poduzetnik je pružio nova radna mjesta za lokalnu zajednicu, stvorio tržište za lokalne dobavljače i pružio edukaciju i stručno obrazovanje [1].

Također, svojim ulaskom u slobodnu zonu strane države poduzetnik ne šteti domaćim proizvodima iste države budući da će ako želi prodavati gotove proizvode na području države gdje se nalazi slobodna zona morati platiti carinu jer će se prodana roba smatrati uvoznom.

Danas u svijetu postoji oko 3000 slobodnih zona koje su otvorile 70 milijuna radnih mjesta za lokalno stanovništvo. Osim toga, kako bi se osiguralo da dobije međunarodno priznanje i podršku koje zaslužuju, treba naglasiti ulogu tih zona kao primjer moderne infrastrukture, kao kreatora prilika za zapošljavanje, kao i integratora usluga, logistike i transportnih mreža.

### 4.3 Struktura slobodnih zona

Slobodne zone imaju specifičnu strukturu koja im omogućuje da pruže povoljne uvjete za poslovanje i trgovinu. U strukturnom pogledu, slobodne zone prema različitim kriterijima koji se promatraju mogu imati velik broj obilježja. Međutim, u današnjoj svjetskoj praksi slobodne zone se razvrstavaju po: geografsko-političkim, funkcijsko-prostornim, državno-fiskalnim i administrativno-nadzornim kriterijima.

#### 4.3.1 Eksteritorijalnost slobodnih zona

Eksteritorijalnost predstavlja pojam u međunarodnom pravu kojim se označavalo izuzimanje nekih osoba, ustanova ili područja iz jurisdikcije zemlje u kojoj se nalaze. Eksteritorijalnost je još jedan važan aspekt strukture slobodnih zona. Ona se odnosi na poseban pravni status koji slobodne zone imaju unutar države.

Iako većinom slobodnih zona u svijetu upravljaju matične države temeljem koncesija kojima se državne ovlasti u upravljanju dijelom javnih funkcija prenose na osnivače slobodnih zona, koji su ovlašteni zaključivati ugovore o njihovu iskorištavanju s pravnim i fizičkim osobama koje namjeravaju obavljati gospodarske aktivnosti na prostoru slobodne zone [14].

Slobodne zone obično imaju određenu mjeru pravne autonomije. To znači da imaju vlastite zakone, propise i administraciju koji se primjenjuju unutar njihovog teritorija. Ova pravna

autonomija omogućuje slobodnim zonama da imaju vlastite poslovne i trgovinske regulative, koje mogu biti različite od onih koje se primjenjuju u ostatku države.

Slobodne zone često imaju i posebne sudove ili arbitražne mehanizme koji su nadležni za rješavanje sporova koji se javljaju unutar slobodne zone. Ovi sudovi mogu imati vlastiti pravosudni sustav koji je neovisan o sudskom sustavu države u kojoj se zona nalazi. To pruža dodatnu sigurnost i pravnu zaštitu poslovnim subjektima koji posluju unutar slobodnih zona.

Slobodne zone često imaju i određenu financijsku autonomiju. To znači da imaju vlastite financijske sustave, bankovne institucije i valutne propise koji se primjenjuju unutar zone. Ova financijska autonomija omogućuje poslovnim subjektima da obavljaju transakcije i upravljaju financijama unutar zone na način koji je povoljan za njihovo poslovanje.

#### 4.3.2 Prostorna struktura slobodnih zona

Prostorna struktura slobodnih zona obuhvaća organizaciju prostora unutar same zone. Kada se govori o prostornoj strukturi slobodnih zona ona se može sastojati od jednog nedjeljivog područja ali mogu imati i više prostorno odvojenih dijelova koji ne moraju biti međusobno tehničko-tehnološki, funkcionalno ili vlasnički povezani, a kojima može upravljati jedan koncesionar [14].

U tehničkom pogledu, prostor slobodne zone ili njezini dijelovi moraju biti opskrbljeni energentima i komunalnom infrastrukturom te povezani s javnom prometnom mrežom, a noću osvijetljeni i ograđeni tako da se kretanje osoba i stvari može odvijati samo kroz određene prolaze što su pod carinskim nadzorom 24 sata dnevno [14].

Slobodne zone često uključuju skladišta i logističke centre koji omogućuju skladištenje, distribuciju i upravljanje robom koja se kreće unutar zone. Ovi objekti pružaju logističku podršku poslovnim subjektima u slobodnoj zoni i olakšavaju protok robe. U slobodnim zonama obično postoje administrativne zgrade ili uredi koji pružaju podršku upravljanju i administrativnim poslovima u zoni. To uključuje različite administrativne službe, poput carinskih i poreznih ureda, upravnih tijela slobodne zone i drugih relevantnih institucija. Uz to slobodne zone obično imaju dobro razvijenu infrastrukturu za transport, uključujući ceste, željeznice, luke, zračne luke i druge logističke čvorove. Ova infrastruktura omogućuje učinkovit prijevoz robe unutar zone i povezanost sa širim regionalnim i globalnim tržištima. U nekim slobodnim zonama može biti planirano zeleno područje ili prostor za odmor kako bi se stvorio ugodan radni okoliš. Ovo može uključivati parkove, travnjake, šetnice ili druge prirodne ili uređene površine koje doprinose kvaliteti života unutar zone.

Također, poželjno je e da su potrebne žice i cijevi već dovedene i da nema onečišćenja, a očekuje se i susretljiv prostorni plan koji će odrediti kako da se zona što lakše i jeftinije uključi u postojeće infrastrukturne sustave.

Taku u Europi nalazimo dva tipa slobodnih zona [13]:

- slobodna zona tipa I. opasana je staromodnom bodljikavom žicom, a carinici na ulazu i izlazu povremeno pregledavaju što se dovozi i odvozi

- zonu tipa II. opisuju kao postmodernu. Bodljikave žice nema, a poslovanje je zasnovano na povjerenju carinika u korisnike.

#### 4.3.3 Fiskalna struktura slobodnih zona

Kada se govori o fiskalnoj strukturi, odnosno fiskalnim poticajima slobodnih zona, one se sastoje od određenih fiskalnih povlastica za pravne i fizičke osobe pri obavljanju određenih gospodarskih djelatnosti na području slobodne zone. Najčešći oblici fiskalnih povlastica koje pružaju slobodne zone su [14]:

- oslobađanje od plaćanja carinskih pristojba za robu koja se unosi iz inozemstva i tuzemstva na područje slobodne zone
- djelomično ili cjelovito oslobađanje od obveze obračuna i plaćanja poreza na dodanu vrijednost
- djelomično ili cjelovito oslobađanje od plaćanja poreza na dobit i dividendu ostvarenu poslovanjem na području slobodne zone
- slobodne zone mogu imati posebne propise o socijalnim doprinosima i porezima na plaće kao što su smanjene stope doprinosa ili poreza na plaće za radnike koji rade unutar zone, kako bi se povećala atraktivnost za zapošljavanje
- povlašten režim oporezivanja prometa nekretnina što znači oslobođenje od poreza na promet nekretnina ili smanjene porezne stope za transakcije vezane uz nekretnine unutar zone.

Međutim, na razinu ovih povlastica izravno utječe sama država u kojoj se nalazi slobodne zona ovisno o namjeri da bude manje ili više konkurentna drugim državama svoga užeg ili šireg okruženja za poticanje ulaganja ciljanog kapitala u ciljne prometno-gospodarske programe na svojem području ili na dijelovima pojedinih regija ili područja [14].

#### 4.3.4 Carinska struktura u slobodnim zonama

U pogledu carinskog nadzora nad područjima ili dijelovima slobodne zone, najčešće se primjenjuje načelo obvezatnog dokumentacijskog i diskrecijskog fizičkog carinskog nadzora. To, praktično, znači da je korisnik slobodne zone<sup>3</sup> dužan prijaviti carini svako unošenje ili iznošenje robe na/sa područja slobodne zone, ali i sve oblike proizvodnje ili dorade robe na njezinu prostoru. Prijava unošenja i iznošenja robe obično se obavlja temeljem preslika prijevoznih isprava s kojima se roba prevozi, a prijava promjene fizičkih i kemijskih svojstava robe obavlja se dostavom tehnoloških normativa za proizvodnju i doradu robe. Carina može u svako doba dana i noći ući na područje slobodne zone ili njezina dijela radi očevida stvarnog stanja robe, koje bi moralo biti identično dokumentacijskoj evidenciji ili prijavi svakog korisnika [14].

Inozemna roba može se smještati na područje slobodne zone slobodno, što znači bez provođenja postupka carinjenja i na njezinu području može ostati neograničeno vrijeme bez primjene bilo kakvih ograničenja ili mjera državne vanjskotrgovinske politike [14].

#### 4.4. Funkcija slobodnih zona

Kada se govori o funkciji slobodnih zona kao uporaba ili njezino korištenje kao specijalnog instrumenta državne gospodarske politike za poticanje ulaganja novog kapitala u nove

gospodarske programe poradi rješavanja određenih problema na određenom području, onda bi se funkcija slobodne zone mogla prikazati kao dva interakcijski povezana i uzajamno uvjetovana elementa [14]:

- element državne strategije koji se očituje kao specijalni instrument prometno-gospodarske politike, po kojemu se država prividno<sup>4</sup> odriče određenih svojih fiskalnih prihoda u korist razvoja novih prometno-gospodarskih djelatnosti
- element prometno-gospodarskih djelatnosti koji se manifestira kao materijalni čimbenik za ostvarenje i mjerenje usvojene gospodarske politike, a koji najčešće sadržava sljedeće gospodarske djelatnosti:
  - promet, proizvodnja, dorada ili oplemenjivanje robe
  - trgovina na veliko i posredovanje u trgovini
  - pružanje transportnih i drugih usluga
  - bankarski i drugi novčani poslovi
  - osiguranje i reosiguranje imovine i osoba.



## 5. SLOBODNE ZONE NA PODRUČJU RH

Postanak i razvoj slobodnih zona u Republici Hrvatskoj možemo podijeliti na tri razdoblja koja se vežu na povijest Hrvatske kao sastavnice druge bivše države i nove zakone koji su redefinirali slobodne zone u Republici Hrvatskoj.

### 5.1 Razdoblje do 1991. godine

Prva slobodna zona u Republici Hrvatskoj je ona na području riječke Luke osnovana 1961. godine. Riječka luka je tada bila luka međunarodnog javnog, pretežito tranzitnog, prometa kako bi se pojednostavljivao protok ili promet inozemne neocarinjene robe preko carinskog područja tadašnje države Jugoslavije. U tim godinama riječka luka je bilježila stalan rast prometa za druge europske države pa je tadašnji klasični carinski nadzor nad tom robom postao jednom od ključnih zapreka za daljnji porast prometa. Takav razvoj događaja potaknuo je tadašnju vlast da donesu Zakon o slobodnim carinskim zonama po uzoru na neke druge zemlje koje su se susretale sa sličnim teškoćama. Tadašnji sustav carinjenja znatno je usporavao brzinu kretanja lučkog tereta, a troškovno ga je činio nekonkurentnim u odnosu na ostale europske luke [14].

Proglašenjem slobodne carinske zone u Luci Rijeka, roba se više nije morala cariniti po klasičnom carinskom postupku, nego se samo prijavljivala temeljem prijevozne dokumentacije, to jest brodskog manifesta u pomorskom i tovarnog lista u kopnenom transportu, što je pojednostavilo promet inozemne neocarinjene robe preko carinskog područja tadašnje države, a troškove je carinskog nadzora svelo na prihvatljivu razinu [14].

Iako je takav zakon olakšao i pojednostavio postupke carinjenja robe koja se prekravala, dorađivala, skladištila i prevozila preko carinskog područja tadašnje države, korisnici nisu imali nikakve dodatne povlastice što je umanjivalo konkurentnost naših luka u odnosu prema europskima [14].

Tek je krajem 90-tih godina donesen i Zakon o slobodnim i carinskim zonama koji je odredio uvjete osnivanja i poslovanja slobodnih zona. Mogle su se osnivati samo tamo gdje je zakonodavac mislio da treba: u lukama i uz međunarodne ceste. Postavljeni su i kriteriji koji su određivali da je zona društveno-ekonomski opravdana ako se iz nje godišnje izveze barem 70% proizvedenih roba i ako te robe vrijede barem 30 milijuna američkih dolara [15].

Pred sami raspad Jugoslavije donesen je zakon koji je odredio slobodne zone nalik onima u svijetu, ali sami zakon nikada nije zaživio budući da je došlo do raspada države. Tako možemo reći da su slobodne zone u Jugoslaviji nisu imale ključna obilježja svjetskih slobodnih zona.

### 5.2 Razdoblje od 1991. do 2006. godine

Svoj prvi zakon o slobodnim zonama Republika Hrvatska donesla je 1991. godine. Zakon je izrađen po uzoru na zakone o slobodnim zonama zemalja koje su temeljem slobodnih zona ostvarile zapažene gospodarske rezultate. Iz raspoloživih pokazatelja može se utvrditi da je Zakon potaknuo ulaganja novoga proizvodnog kapitala unatoč ratu i ratnim opasnostima. Tim

zakonom slobodna zona određena je kao mjesto posebnih uvjeta te je određeno poduzeće koje će zonom upravljati i korisnici zone. Prenesen je i postupak osnivanja: suglasnost je i dalje davalo najviše tijelo izvršne vlasti, sada Vlada RH, pred kojom je trebalo opravdati osnivanje zone. Gospodarska opravdanost sa stajališta osnivača dobila je tako prednost pred opravdanošću sa stajališta gospodarstva, a Vlada RH je trebala davati suglasnosti bez uvida u učinke zone na njezino gospodarsko okruženje [15].

Sve djelatnosti u zoni mogle su se ugovarati slobodno, roba se mogla privremeno udaljiti iz zone i onda vratiti u nju, na promet roba i usluga u zoni nisu se primjenjivale izvanredne mjere i druga ograničenja iz zakona o vanjskotrgovinskom prometu i deviznom poslovanju, a cijene su se mogle iskazivati, a roba naplaćivati i u stranoj valuti [15].

Unatoč novom zakonu, zbog ostataka prakse iz bivše države do 1996. godine u Hrvatskoj su djelovale zone koje su u Jugoslaviji osnovane kao carinske i koje nisu poslovale u skladu sa novim zakonom koji ih je proglasio slobodnima, pa za kaznu nisu mogle primati korisnike koji su slobodni od poreza [15].

Rješavanje takvog problema pružio je drugi hrvatski Zakon o slobodnim zonama donesen 1996. godine. Njime su uređeni odnosi koji su trgovačka društva s koncesijom za osnivanje zone smatrani osnivačima, a oni koji u tako osnovanoj zoni slobodno gospodarski djeluju, i dalje se nazivaju korisnicima. Zone nisu osnovane kao posebne izvozne i/ili proizvodne zone, već pružaju jedinstvene povlastice svim korisnicima bez obzira na to što rade. Uz to uvedene su i mnoge druge povlastice kao [15]:

- korisnici slobodne zone mogu u zonu unijeti iz inozemstva robu, strojeve i opremu te sirovine i reproduksijski materijal bez plaćanja carine, poreza i uobičajenih administrativnih postupaka
- inozemna roba smještena na područje slobodne zone može (uz neke izuzetke) ostati u zoni neograničeno dugo
- proizvodi i oprema iz slobodne zone, mogu se uputiti na atestiranje, oplemenjivanje ili popravak u inozemstvo ili na ostalo područje Republike Hrvatske i vratiti u slobodnu zonu bez plaćanja carinskih ili bilo kojih drugih pristojbi
- korisnici slobodne zone koji izgrade objekte u slobodnoj zoni i koji za to potroše više od 125.000 eura pet godina su oslobođeni od plaćanja poreza na dobit
- korisnici slobodne zone oslobođeni su 50% poreza na dobit na neograničeno vrijeme
- korisnici slobodne zone ne plaćaju porez na dodanu vrijednost
- korisnici slobodne zone ne plaćaju ni pretporez (povratni porez), kao drugi uvoznici/izvoznici, pa ne moraju kratkoročno pozajmljivati radi tekuće likvidnosti
- grad/općina na području koje se nalazi slobodna zona može dati posebne povlastice korisnicima slobodne zone iz svoje ovlaštenosti (besplatna dodjela zemljišta za izgradnju gospodarskih objekata i uredskih prostora, oslobođenje od komunalnih pristojba i poreza plaće i slično).

Nakon donesenog zakona prva slobodna zona koja započinje sa svojim radom je ona u Osijeku 1997. godine. Potom s radom započinju slobodne zone u: Slavonskom Brodu, Krapini, Kukuljanovu iznad Rijeke, u lukama Ploče, Pula, Rijeka i Split, u Vukovaru (Podunavska SZ),

Ribniku kod Karlovca, u okolici Splita (Splitsko-dalmatinska SZ), u Zagrebu, a 2005. godine i u Varaždinu. Svim spomenutim zonama određena je koncesija u trajanju od 25 godina. Prilikom poslovanja zona naišlo se na mnogo problema prilikom praćenja i izvještavanja svojeg poslovanja. Tu je dolazilo do nepotpunih izvještaja i nedostupnosti podataka. Poteškoće tu ne prestaju jer podaci brzo zastarijevaju. U zonama često dolazi do promjena broja korisnika, broj zaposlenih raste, ali neravnomjerno, manja su ulaganja i česta i neravnomjerna, itd. Uvid u ulaganja je dodatno otežan jer ih sve slobodne zone ne vode jednako, a tu je i vremenski jaz između potpisivanja ugovora s novim korisnikom i stvarnog početka njegove djelatnosti [15].

Takve poteškoće prouzročile su neusporedivo manje ulaganja od zona u ostalim tranzicijskim zemljama. Uz to hrvatske slobodne zone nisu mogle biti konkurentne zbog svojih manjkavosti [15]:

- slobodne zone u Hrvatskoj su raspršene, malene i nemaju dostatno prostora za privlačenje novih ulagača
- slobodne zone nisu u dovoljnoj mjeri privukle izravna strana ulaganja; izvozno orijentirani stranci proizvođači okupili su se samo u zonama gdje je bilo dostupne kvalificirane radne snage za tekstilnu i metalnu industriju
- najveći broj korisnika su mala i srednja poduzeća, a dvije trećine tvrtka koristi se slobodnom zonom za skladištenje uvezene robe za široku potrošnju; iz zona se izvozi u BiH, Italiju, Srbiju i Sloveniju
- učinak slobodnih zona na razvoj gospodarske aktivnosti oko zone je povoljan, a korisnici ocjenjuju da je zamjena uvoznih sirovina i poluproizvoda domaćima itekako moguća i za sada je neiskorištena
- većina uprava slobodnih zona nema ni sredstava ni vještina za financiranje razvoja zone, poduzimanje marketinških aktivnosti, unapređenje usluga korisnicima zone, izradu poslovnih planova i slično
- podrška agencija, javne uprave i lokalne zajednice je slaba; i uprave i korisnici smatraju da je zakon neodređen i da koordinirane politike razvoja slobodnih zona u Hrvatskoj nema.

### 5.3 Razdoblje od 2006. do danas

Ovo razdoblje vežemo za ulazak Republike Hrvatske u Europsku uniju. Tada je krenulo usklađivanje sa zakonima i stečevinama Europske unije. Naglasak je stavljen na usklađivanje tri važne stavke za poslovanje korisnika u slobodnoj zoni: PDV (porez na dodanu vrijednost), carina i porez na dobit. Carinski zakon je izmjenama od 2006. godine u potpunosti usklađen s carinskim propisima EU i sukladno tome se za opremu koja se uvozila u Zonu plaćala carina. Novi Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o slobodnim zonama donesen je u srpnju 2008. godine, a novine koje je donio su slijedeće [15]:

- u zonama više nema bankarskog poslovanja, te je još uvijek zabranjena trgovina na malo

- spisak onoga što se u zoni može obavljati osuvremenjen je pa sadržava strateške aktivnosti poslovne podrške i aktivnosti osnivanja tehnoloških razvojno-inovacijskih centara
- korisnik mora biti registriran u RH (postojeći korisnici moraju se registrirati do kraja 2008. godine)
- uveden je Pravilnik o izračunu izvršenih ulaganja i iskorištenih potpora za ulaganja i ostvarenju poreznih povlastica korisnika slobodnih zona
- postojeći korisnici oslobođeni su od poreza na dobit ovisno o NUTS II, Nomenklatura teritorijalnih jedinica za statistiku (engl. Nomenclature of Territorial Units for Statistics), regiji u kojoj se nalaze (oslobođenje će se postupno smanjivati da bi se za posve ukinulo s krajem 2016. godine)
- isporuke dobara u zonu i isporuke unutar zone oslobođene su PDV, ali samo do dana prijama Hrvatske u EU.

Posljednje izmjene i dopune Zakona o slobodnim zonama donesene su 2020. godine.

## 6. ANALIZA I POSLOVANJE SLOBODNIH ZONA U RH

Za potrebe analize rada slobodnih zona u Republici Hrvatskoj korišteno je Izvješće o poslovanju slobodnih zona u Republici Hrvatskoj za 2021. godinu koje je pripremio nadležno ministarstvo, a isti je usvojio Hrvatski sabor. Uz pregled poslovanja svih zona naglasak na detaljnijoj analizi biti će na aktivnim zonama u 2023. godini: Slobodna zona Zagreb, Slobodna zona Škrljevo, Slobodna zona luke Split, Slobodna zona luke Pula, Slobodna zona luke Rijeka i Slobodna zona luke Ploče.

U tom razdoblju je na području Republike Hrvatske poslovalo 11 slobodnih zona od kojih je 7 kopneno, a 4 su lučke zone, čiji je položaj vidljiv na slici 3 [16]:

- kopnene slobodne zone:
  - Krapinsko-zagorska slobodna zona (u likvidaciji)
  - Podunavska slobodna zona Vukovar
  - Slobodna zona Kukuljanovo (neaktivna)
  - Slobodna zona Luka Rijeka – Škrljevo
  - Slobodna zona Osijek
  - Slobodna zona Splitsko-dalmatinska (u likvidaciji)
  - Slobodna zona Zagreb
- lučke slobodne zone:
  - Slobodna zona luke Ploče
  - Slobodna zona luke Pula
  - Slobodna zona luke Rijeka
  - Slobodna zona luke Split.



Slika 3. Karta slobodnih zona u Republici Hrvatskoj u 2021. godini

Izvor: [16]

## 6.1 Zakonodavni okvir

Na područje koje se nalazi u režimu slobodne zone primjenjuju se svi zakoni i propisi koji vrijede i na ostalom području Republike Hrvatske.

U 2021. godini sustav slobodnih zona u Republici Hrvatskoj bio je reguliran Zakonom te pripadajućim podzakonskim propisima [16]:

- Zakon o slobodnim zonama („Narodne novine“, br. 44/96., 78/99., 127/00., 92/05., 85/08., 148/13. i 58/20.)
- Pravilnik o načinu izračuna izvršenih ulaganja i iskorištenih potpora za ulaganja i o načinu ostvarenja porezne povlastice za korisnike slobodnih zona („Narodne novine“, br. 122/08., 33/10. i 52/10. – ispravak)
- Pravilnik o korištenju automata za prodaju toplih i hladnih napitaka, snekova, te jednostavnih jela u originalnom pakiranju za potrebe zaposlenika kod korisnika zone koji obavlja gospodarsku djelatnost u slobodnoj zoni („Narodne novine“, broj 134/11.).

Slobodne zone, kao posebno ograđen i označen dio teritorija Republike Hrvatske, osnivaju se sukladno Zakonu kako slijedi:

- temeljem koncesije koju daje Vlada Republike Hrvatske (osnivanje slobodnih zona na kopnenom području Republike Hrvatske regulirano je člancima 5., 6. i 7. Zakona o slobodnim zonama)
- temeljem suglasnosti Vlade Republike Hrvatske (osnivanje slobodnih zona na lučkom području regulirano je člankom 16. Zakona o slobodnim zonama)
- temeljem posebnih zakona i drugih pravnih akata.

Okvir djelovanja kopnenih slobodnih zona dodatno je određen i sadržajem ugovora o koncesiji koje korisnici koncesija sklapaju s davateljem koncesije za osnivanje slobodne zone, odnosno s nadležnim ministarstvom. Sadržaji ugovora su tipizirani te svojim uvjetima ne stvaraju razlike među korisnicima koncesija. Standardni ugovor o koncesiji za osnivanje slobodne zone sadrži [16]:

- propisani rok u kojem je korisnik koncesije dužan osigurati uvjete za početak rada slobodne zone
- razdoblje na koje se sklapa ugovor
- obveze korisnika koncesije glede donošenja osnivačkog akta za slobodnu zonu i pravilnika o uvjetima za obavljanje djelatnosti u slobodnoj zoni
- obvezu korisnika koncesije glede sklapanja ugovora o obavljanju djelatnosti s korisnicima u slobodnoj zoni
- slučajeve u kojima su ispunjeni uvjeti za oduzimanje koncesije.

Kako bi na određenom području slobodna zona mogla uspješno poslovati, neophodno je ispunjenje sljedećih pretpostavki [16]:

- zemljište odgovarajuće veličine i geografsko-prometnog smještaja

- uređeni vlasnički odnosi nad predmetnim zemljištem
- zainteresirani i izgledni ulagači i njihova usmjerenost na poslovanje s trećim zemljama
- dovoljno radne snage s odgovarajućim kvalifikacijama; ovisno o djelatnosti zainteresiranih ulagača
- zainteresiranost lokalne i/ili područne samouprave za uspostavljanje slobodne zone.

Upravitelji slobodnih zona su koncesionari. Na njihovo djelovanje i rad nadležno ministarstvo nema nikakav utjecaj. Od trenutka osnivanja slobodne zone do trenutka prestanka koncesije, upravljanje i smjer razvoja slobodne zone zadaća je i odgovornost osnivača slobodne zone i korisnika koncesije za osnivanje slobodne zone. Važno je napomenuti da lučke uprave imaju status osnivača slobodnih zona budući da za slobodne zone koje se osnivaju na lučkom području nisu davane koncesije, već suglasnosti Vlade Republike Hrvatske za osnivanje slobodnih zona. U tablici 2 prikazani su nositelji koncesija za slobodne zone u Republici Hrvatskoj.

Tablica 2. Pregled nositelja koncesije slobodnih zona u Republici Hrvatskoj

SLOBODNA ZONA	KONCESIONAR
Krapinsko-zagorska	Krapinsko zagorska slobodna zona d.d. u likvidaciji
Podunavska SZ Vukovar	Podunavska slobodna zona d.o.o.
Kukuljanovo	Industrijska zona d.o.o.
Luka Rijeka – Škrljevo	Luka Rijeka d.d.
Osijek	Slobodna zona Osijek d.o.o
Splitsko-dalmatinska	Splitsko-dalmatinska zona d.o.o. u likvidaciji
Zagreb	Zagrebački holding d.o.o. – Podružnica Robni terminali Zagreb
luka Ploče	Lučka uprava Ploče
luka Pula	Lučka uprava Pula
luka Rijeka	Lučka uprava Rijeka
luka Split	Lučka uprava Split

Izvor: [16]

## 6.2 Pregled poslovanja slobodnih zona u Republici Hrvatskoj

U ovom poglavlju biti će uspoređeno poslovanje 8 slobodnih zona, za koje su dostupni podatci, u petogodišnjem periodu. Uspoređeni će biti podaci o ukupnim prihodima, dobiti, broju zaposlenih i broju korisnika. Radi lakšeg praćenja podataka svi iznosi biti će izraženi u kunama.

### 6.2.1 Ukupni prihodi

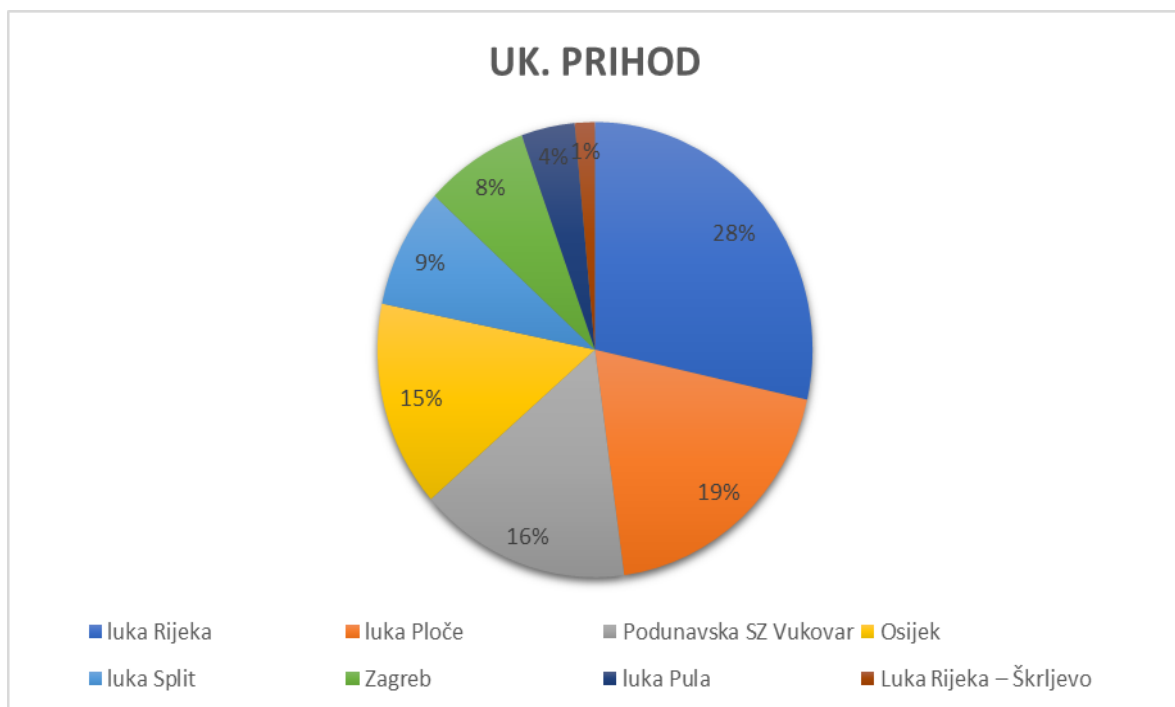
U tablici 3 prikazani su ukupni prihodi slobodnih zona u republici Hrvatskoj u prošlom petogodišnjem razdoblju. Prikazani podaci su u milijunima kuna.

Tablica 3. Prihodi slobodnih zona u razdoblju od 2017. do 2021. (u milijunima kuna)

SLOBODNA ZONA	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.	Ukupni prihod
luka Rijeka	460,48	463,98	546,57	460,56	550,32	2481,91
luka Ploče	317,7	304,96	260,7	315,69	481,45	1680,5
Podunavska SZ Vukovar	220,97	260,61	291,59	290,19	305,75	1369,11
Osijek	352,14	476,5	214,78	117,98	112,83	1274,23
luka Split	204,53	240,58	112,48	163,49	23,23	744,31
Zagreb	113,74	121,42	165,96	126,27	145,38	672,77
luka Pula	109,27	82,6	74,5	46,68	32,39	345,44
Luka Rijeka – Škrljevo	22,7	19,92	28,18	32,7	26,09	129,59
<b>Ukupno</b>	<b>1801,53</b>	<b>1970,57</b>	<b>1694,76</b>	<b>1553,56</b>	<b>1677,44</b>	<b>8697,86</b>

Izvor: [16]

U grafikonu 1 vidljiv je raspored ukupnih prihoda u slobodnim zonama Republike Hrvatske. Iz grafikona vidimo da je najveći prihod ostvarila slobodna zona luke Rijeka koja je iskoristila svoj položaj i uvjete poslovanja za privlačenje većeg broja poduzetnika.



Grafikon 1. Raspodjela ukupnih prihoda slobodnih zona u razdoblju od 2017. do 2021. godine

Izvor: [16]

#### 6.2.2 Broj korisnika i broj zaposlenih

U tablici 4 vidljivo je kretanje broja korisnika i broja zaposlenih slobodnih zona u Republici Hrvatskoj u petogodišnjem razdoblju od 2017. do 2021. godine.



Tablica 4. Broj zaposlenih i broj korisnika u slobodnim zonama u razdoblju od 2017. do 2021.

SLOBODNA ZONA	BROJ ZAPOSLENIH					BROJ KORISNIKA				
	2017	2018	2019	2020	2021	2017	2018	2019	2020	2021
luka Rijeka	850	830	899	915	790	4	4	4	4	4
luka Ploče	712	692	734	684	628	8	8	9	9	9
Podunavska SZ Vukovar	258	302	302	278	259	11	9	6	6	4
Osijek	124	124	133	165	146	12	11	13	15	11
luka Split	210	210	205	199	150	12	11	9	8	6
Zagreb	367	344	333	266	294	23	24	19	21	17
luka Pula	361	362	190	102	109	12	10	10	10	11
Luka Rijeka – Škrljevo	19	21	21	29	48	1	1	1	1	1
<b>Ukupno</b>	<b>2901</b>	<b>2885</b>	<b>2817</b>	<b>2638</b>	<b>2424</b>	<b>83</b>	<b>78</b>	<b>71</b>	<b>74</b>	<b>63</b>

Izvor: [16]

### 6.2.3 Ostvarena dobit

U tablici 5 vidljiva je ostvarena dobit slobodnih zona u Republici Hrvatskoj u petogodišnjem razdoblju od 2017. do 2021. godine. Prikazani podaci su u milijunima kuna.

Tablica 5. Ostvarena dobit slobodnih zona u razdoblju od 2017. do 2021. (u milijunima kuna)

SLOBODNA ZONA	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.	Ukupna dobit
luka Rijeka	59,81	51,38	73,95	78,37	97,72	361,23
Podunavska SZ Vukovar	8,82	29,8	46,09	47,58	39,96	172,25
Zagreb	15,73	12,08	9,79	5,49	15,27	58,36
luka Ploče	9,65	18,22	17	-36,68	36,28	44,47
Luka Rijeka – Škrljevo	3,06	-0,27	8,84	13,47	5,29	30,39
luka Split	3,98	7,32	4,43	4,95	3,2	23,88
Osijek	8,69	10,48	8,05	-2,98	-2,82	21,42
luka Pula	1,09	21,44	-1,78	-0,33	-11,74	8,68
<b>Ukupno</b>	<b>110,83</b>	<b>150,45</b>	<b>166,37</b>	<b>109,87</b>	<b>183,16</b>	<b>720,68</b>

Izvor: [16]

### 6.3 Današnje stanje

Iako su slobodne zone kod poduzetnika budile interes svojim povlasticama i pogodnostima u režimu poslovanja broj zainteresiranih s vremenom se smanjuje kao i broj slobodnih zona u Republici Hrvatskoj. U ovom trenutku aktivno je samo 6 slobodnih zona: Slobodna zona Zagreb, Slobodna zona Škrljevo, Slobodna zona luke Split, Slobodna zona luke Pula, Slobodna zona luke Rijeka i Slobodna zona luke Ploče.

U međuvremenu je poništena koncesija za Podunavsku slobodnu zonu Vukovar, čiji je jedan od osnivača i najveći korisnik zatražio izlazak iz tog režima čak 5 godina prije isteka koncesije. Također, već duže vrijeme u postupku brisanja iz registra već su Splitsko-dalmatinska i Slobodna zona Krapinsko-zagorske županije. Likvidacija je postupak ukidanja trgovačkog društva uslijed čega se imovina društva nakon plaćanja dugova raspodjeljuje vlasnicima udjela sukladno veličini njihovih udjela. Likvidacija društva moguća je u slučaju kada je imovina društva veća od obveza društva, a na početku i na kraju postupka likvidacije sastavlja se financijsko izvješće [16].

U registru je i slobodna zona Kukuljanovo, pored grada Bakra koja nije imala korisnika od 1. lipnja 2010. te slijedom toga nije bilo osnove za produženje koncesije za osnivanje slobodne zone, niti je takav interes iskazan od strane korisnika koncesije [16]. Početkom 2023. godine istekle su i koncesije za još dvije zone, Osijek i Zagreb, pri čemu je zagrebačkoj odobreno produljenje za još 12 godina.

Ipak, tri slobodne zone u Republici Hrvatskoj pokazuju prednosti ovoga modela poslovanja koja i potvrđuju stalna ulaganja kako bi privukli nove ulagače i poboljšali razinu usluge. Naravno riječ je o zonama smještenim na moru, u najvećim hrvatskim morskim lukama, Ploče, Rijeka i Split gdje je ovaj model poslovanja pokazao najveću perspektivu.

## 6.4 Poduzeća koja posluju u slobodnim zonama Republike Hrvatske

Slobodne zone u Hrvatskoj pružaju značajne mogućnosti za poduzeća koja žele ostvariti konkurentne prednosti i potaknuti gospodarski rast. Povlastice koje se nude, zajedno s povoljnim geografskim položajem, privlače strane i domaće investitore da odaberu slobodne zone kao svoje poslovne destinacije. No, kako bi se očuvale konkurentne prednosti, važno je da vlada kontinuirano nadograđuje zakonodavstvo i infrastrukturu u tim zonama kako bi se osiguralo održivo poslovno okruženje za sve sudionike.

Poduzeća koja žele osnovati svoje poslovanje u slobodnim zonama moraju slijediti određene korake. To uključuje registraciju poduzeća kod nadležnih institucija, podnošenje aplikacije za dobivanje statusa rezidenta slobodne zone, te ispunjavanje posebnih uvjeta i zahtjeva vezanih uz vrstu poslovanja koje planiraju obavljati. Uspješna poduzeća koja posluju u slobodnim zonama Hrvatske svjedoče o uspješnosti ovog poslovnog modela.

### 6.4.1 Luka Rijeka

Luka Rijeka predstavlja najkraću poveznicu između Srednje i Srednjeistočne Europe. Cestovna i željeznička infrastruktura postavlja Luku Rijeka kao početnu točku na Mediteranskom koridoru središnje transeuropske prometne mreže TEN-T (engl. Trans-European Transport Network).

U slobodnoj zoni luke Rijeka posluju 4 poduzeća koja se uglavnom pružaju usluge pretovara i skladištenja, a to su Luka Rijeka d.d., Jadranska Vrata d.d., Rijeka Gateway d.o.o. i Sherif Export-Import d.o.o. (drvoobrađivačka industrija).

Poduzeće Sherif Export-Import d.o.o. dio je Sherif grupe koja predstavlja jednu od najsnažnijih trgovačkih kuća u regiji koja zapošljava preko 150 ljudi i nalazi se među 3 najveća izvoznika

drvnih proizvoda u Hrvatskoj. Sherif grupa koristi usluge od preko 40 dobavljača drvnih proizvoda iz svih krajeva Hrvatske i posluje sa preko 100, većinom tuzemnih, ali i inozemnih transportnih tvrtki od kojih osim usluga tuzemnog prijevoza robe, koristi i usluge međunarodnog prijevoza.

Uz ove korisnike slobodne zone u užem lučkom okruženju nalazi se niz špediterskih poduzeća koja pružaju svoje usluge korisnicima slobodnih zona. Neki od njih su CroatiaŠped d.d., Euro Star d.o.o., Intereuropa d.o.o., ŠpedTrans World d.o.o. i drugi [17].

CroatiaŠped d.d. je hrvatsko poduzeće koje se bavi logistikom, transportom i špediterskim uslugama. Njegovo sjedište nalazi se u Rijeci. Poduzeće već više od 25 godina pruža špediterske usluge. Poduzeće pruža usluge transporta i logistike robe, uključujući pomorski, zračni i kopneni transport, carinske usluge, skladištenje i distribuciju, organizaciju i upravljanje prijevozom tereta morskim putem, uključujući brodske agencije i ostale usluge vezane uz brodski transport te razne agencijske usluge, poput osiguranja, financijskih savjeta, trgovine, konzaltinga i druge pomoći u poslovanju.

Koncern Intereuropa, kontroliran od matičnog društva Intereuropa d.d. sa sjedištem u Kopru (Slovenija), je sa svojom poslovnom mrežom prisutan preko 12 povezanih društava u 9 država. U Hrvatskoj imaju 4 podružnice gdje se najviše ističe ona u blizini luke Rijeka. U prilog tome ide i novootvoreni logistički centar u Rijeka koji predstavlja poveznicu Mediterana i Srednje Europe jednim od najkraćih prometnih puteva. Ukupne površine od 7100m<sup>2</sup> na kojoj se nalazi visokoregalno skladište s 6.470 paletnih mjesta, podno skladište i cross dock terminal od 3.600m<sup>2</sup>. To omogućava pružanje cijele lepeze logističkih usluga od cestovnog, željezničkog, zračnog, pomorskog i expressnog prometa uz graničnu otpremu te potpuno preuzimanje logističkih funkcija.

#### 6.4.2 Luka Ploče

Luka Ploče pomorska je luka u blizini ušća rijeke Neretve u Neretvanski kanal, u gradu Pločama. Svojim položajem uz Jadransku magistralu i blizinu autoceste A1 omogućava efikasnu prometnu povezanost. Luka raspolaže kompletnim lučkim prekrcajnim, skladišnim i svim pratećim lučkim uslugama za pružanje pretovara: generalnih tereta, kontejnerskog tereta, RO-RO prometa, suhog rasutog tereta i tekućih tereta.

Na području slobodne zone luke Ploče djeluje 9 korisnika, a neki od njih su: Lučka uprava Ploče, Luka Ploče d.d. koji se bave skladištenjem i prekrcajem, NFT d.o.o., Adriatic Tank Terminals d.o.o. koje se bave skladištenjem, dopremom i otpremom naftnih derivata, poduzeće Top Logistics d.o.o., Luka Šped d.o.o. koje pružaju špediterske usluge i drugi.

Luka Šped d.o.o. jedna je od tri tvrtke „kćeri“, koja je osnovana 1998. godine i u stopostotnom je vlasništvu Luke Ploče. Temeljna djelatnost tvrtke je međunarodno otpremništvo koje obuhvaća široki spektar logističkih usluga pri dopremi i otpremi roba preko Luke Ploče.

## 7. ZAKLJUČAK

Špeditersko poslovanje predstavlja ključan dio globalne logističke industrije i obuhvaća širok spektar aktivnosti vezanih uz organizaciju, upravljanje i provedbu međunarodnog prijevoza robe. Špediteri predstavljaju posrednike između naručitelja i prijevoznika, koji organiziraju i koordiniraju prijevoz robe. Špediterske tvrtke pružaju usluge poput prikupljanja, skladištenja, pakiranja, osiguranja i carinjenja robe, kao i pronalaska optimalnih ruta i prijevoznika. Kako bi poslovanje špeditera bilo propisno obavljeno koriste se transportni dokumenti koji imaju ključnu ulogu u pravilnom vođenju tereta tijekom prijevoza, pružajući informacije o vrsti, količini i uvjetima robe. Da bi špediter mogao kvalitetno obaviti svoj posao potrebno mu je znanje svih prijevoznih isprava kao i FIATA dokumenata za određenu vrstu prijevoza i određenu vrstu robe koja se prevozi za nesputano odvijanje procesa prijevoza. Poznavanje osnovnih pojmova u špediterskom poslovanju pruža temeljno razumijevanje procesa organizacije i upravljanja međunarodnim prijevozom robe. Kroz poznavanje ovih pojmova, špediteri su u mogućnosti osigurati učinkovit, pouzdan i siguran prijevoz robe za svoje klijente.

Carina je oduvijek predstavljala način za povećanje državnih prihoda i jednu od važnih obilježja nacionalnog gospodarstva. U novije vrijeme preuzela je zaštitničku ulogu prema domaćoj proizvodnji i očuvanju konkurentnosti domaćih proizvoda. Carinski sustav Republike Hrvatske osigurava provedbu carinskih propisa i zakona na nacionalnoj razini. Carinska uprava Republike Hrvatske, kao glavna institucija odgovorna za carinske postupke, osigurava prikupljanje carinskih davanja, provođenje carinskih kontrola i suzbijanje nezakonitih aktivnosti. Ulaskom Hrvatske u Europsku uniju dolazi do velikih promjena u samom carinskom procesu i usklađivanja zakon i propisa sa onim europskim. Pristupanjem u Europsku uniju, područje Republike Hrvatske postaje dio jedinstvenog carinskog područja unije što znači da se tog dana ukida sav carinski nadzor nad unosom ili trgovinom robe između Republike Hrvatske i ostalih zemalja članica. Takav carinski sustav omogućuje pravnim subjektima da roba u što kraćem roku dođe do odredišta i tako doprinosi gospodarskom razvoju zemlje.

Slobodne zone predstavljaju posebne gospodarske zone koje nude niz pogodnosti i olakšica za privlačenje investicija, poticanje trgovine i promicanje gospodarskog rasta. One pružaju poduzećima mogućnost obavljanja trgovinskih i industrijskih aktivnosti unutar posebnog zakonodavnog i regulatornog okvira. Ove zone obično su oslobođene određenih poreznih davanja, carinskih tarifa i trgovačkih ograničenja, što olakšava i potiče međunarodnu trgovinu. Također, osnivaju se kako bi privukle investitore i potaknule razvoj specifičnih industrija ili sektora. One često nude modernu infrastrukturu, logističke usluge, carinske pogodnosti, slobodno skladištenje i jednostavan pristup transportnim i prometnim mrežama. To čini slobodne zone atraktivnim odredištima za poslovne subjekte koji žele iskoristiti njihove pogodnosti i poboljšati svoje trgovinske operacije. Uz to slobodne zone imaju pozitivan učinak na lokalno gospodarstvo i otvaranje radnih mjesta. Osim privlačenja stranih investicija, slobodne zone potiču razvoj domaćih industrija, promiču tehnološki napredak i transfer znanja čime se stvaraju nova radna mjesta, povećava izvoz i poboljšava konkurentnost gospodarstva.

Slobodne zone u Republici Hrvatskoj počele su se pojavljivati u 70-tim godinama 20. stoljeća kada je Republika Hrvatska još bila u sastavu Jugoslavije. U početku su to bile zone koje su

pružale samo oslobođenje od carinskih davanja pa se po današnjoj definiciji ni ne mogu smatrati slobodnim zonama već tranzitnim zonama što što je umanjivalo konkurentnost zona u odnosu prema europskima. Republika Hrvatska je svojim proglašenjem samostalnosti donijela svoj Zakon o slobodnim zonama 1991. koji je kroz godine dobio nove dopune i izmjene, a zadnja je bila 2020. godine. Svakom svojom dopunom slobodne zone poprimale su obrise europskih zona i omogućavale veće povlastice i lakši pristup svojim korisnicima.

Danas na području Republike Hrvatske aktivno djeluje šest slobodnih zona. Zone su smještene na različitim područjima, ali najuspješnije poslovanje ostvaruju one smještene u našim najvećim morskim lukama. U te slobodne zone se i najviše ulaže te one iskorištavaju svoje prednosti položaja i prometne povezanosti s ostatkom Europe. Nastavak ulaganja u slobodne zone, unaprjeđenje njihovog poslovnog okruženja i održavanje povoljnog investicijskog ambijenta bit će ključni za daljnji razvoj i prosperitet poslovanja slobodnih zona u Hrvatskoj.

## LITERATURA

- [1] Babić D, Stanković R, Bajor I. *Špediterski poslovi u logističkoj djelatnosti*. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu; 2020.
- [2] Babić D. *Osnovni pojmovi u špediterskom poslovanju*. [Prezentacija] Špedicija. Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu. 2023.
- [3] Zelenika R. *Međunarodna špedicija*. Rijeka: Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci; 1996.
- [4] Ivanković Č, Stanković R, Šafran M. *Špedicija i logistički procesi*. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu; 2010.
- [5] Babić D. *Operativni poslovi špeditera*. [Prezentacija] Špedicija. Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu. 2023.
- [6] Babić D. *Poslovi međunarodne špedicije Tarifno-konjunktorni poslovi*. [Prezentacija] Špedicija. Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu. 2023.
- [7] Babić D. *Specijalni poslovi špeditera*. [Prezentacija] Špedicija. Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu. 2023.
- [8] Prometna zona. *FIATA*. Preuzeto s: <https://www.prometna-zona.com/fiata/> [Pristup: 1. srpnja 2023.]
- [9] Ministarstvo financija – Carinska uprava. *Djelokrug*. Preuzeto s: <https://carina.gov.hr/o-upravi/djelokrug/3066> [Pristup: 1. srpnja 2023.]
- [10] Ministarstvo financija – Carinska uprava. *Središnji ured*. Preuzeto s: <https://carina.gov.hr/o-upravi-15/djelokrug/ustrojstvo/sredisnji-ured/2782> [Pristup: 1. srpnja 2023.]
- [11] Babić D. *Carinski sustav RH*. [Prezentacija] Špedicija. Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu. 2023.
- [12] Vukasović M. *Implementacija NCTS sustava u carinski sustav Republike Hrvatske*. . Završni rad. Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti; 2015. Preuzeto s: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:119:962635> [Pristup: 1. srpnja 2023.]
- [13] Parljaj E. *Slobodne zone kao pokretači razvoja gospodarstva: primjer Slobodne zone Varaždin*. Diplomski rad. Sveučilište Sjever.; 2017. Preuzeto s: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:122:977238> [Pristup: 1. srpnja 2023.]
- [14] Miloš I, Rudić D. Slobodne zone- Značajne točke prometnog i gospodarskog sustava Republike Hrvatske. *Naše more*. 2005; 52(3-4): 122-132. Preuzeto s: <https://hrcak.srce.hr/clanak/12571> [Pristup: 1. srpnja 2023.]
- [15] Starc N, Budak J. Nekoliko pitanja o slobodnim zonama Republike Hrvatske i jedan odgovor. *Ekonomska misao i praksa*. 2009.; 18(1): 129-150. Preuzeto s: <https://hrcak.srce.hr/39284> [Pristup: 1. srpnja 2023.]
- [16] Vlada Republike Hrvatske. *Izješće o poslovanju slobodnih zona u Republici Hrvatskoj u 2021. godini*. 2022. Preuzeto s: [https://www.sabor.hr/sites/default/files/uploads/sabor/2022-12-23/100502/IZVJESCE\\_SLOBODNE\\_ZONE\\_RH\\_2021.pdf](https://www.sabor.hr/sites/default/files/uploads/sabor/2022-12-23/100502/IZVJESCE_SLOBODNE_ZONE_RH_2021.pdf) [Pristup: 1. srpnja 2023.]
- [17] Luka Rijeka. *Lučko okruženje*. Preuzeto s: <https://lukarijeka.hr/lucko-okruzenje/> [Pristup: 1. kolovoza 2023.]

## POPIS KRATICA

1. FIATA - Međunarodni savez špediterskih udruženja (eng. International Federation of Freight Forwarders Associations)
2. FCR – FIATA špediterska potvrda (eng. FIATA Forwarders Certificate of Receipt)
3. FIATA FCT – FIATA špediterska transportna potvrda (eng. FIATA Forwarders Certificate of Transport)
4. FWR – FIATA skladišna potvrda (eng. FIATA Warehouse Receipt)
5. FBL – prenosiva FIATA teretnica za intermodalni prijevoz (eng. Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading)
6. FWB – neprenosivi FIATA teretni list za intermodalni prijevoz (eng. nonnegotiable FIATA Multimodal Transport Waybill)
7. FIATA SDT – potvrda pošiljatelja o prijevozu opasne robe (eng. Shipper Declaration for the Transport of Dangerous Goods)
8. FFI – FIATA špediterske usluge (eng. FIATA Forwarding Instructions)
9. GATT – Opći sporazum o carinama i trgovini (eng. General Agreement on Tariff and Trade)
10. WCO – Međunarodna Carinska Organizacija (eng. World Customs Organisation)
11. WTO – Svjetska trgovinska organizacija (eng. World Trade Organisation)
12. UNCTAD – Konvencija Ujedinjenih naroda o trgovini i razvoju (engl. United Nations Conference on Trade and Development)
13. PDV – porez na dodanu vrijednost
14. NUTS – Nomenklatura teritorijalnih jedinica za statistiku (engl. Nomenclature of Territorial Units for Statistics)
15. TEN-T – transeuropska prometna mreža (engl. Trans-European Transport Network)
16. d.d. – dioničko društvo
17. d.o.o – društvo s ograničenom odgovornošću

## POPIS SLIKA

Slika 1. FIATA-ini dokumenti.....	7
Slika 2. Ustroj Carinske uprave Republike Hrvatske.....	11
Slika 3. Karta slobodnih zona u Republici Hrvatskoj u 2021. godini.....	23



## POPIS TABLICA

Tablica 1. Temeljni zakonski propisi carinskog sustava Republike Hrvatske.....	13
Tablica 2. Pregled nositelja koncesije slobodnih zona u Republici Hrvatskoj.....	25
Tablica 3. Prihodi slobodnih zona u razdoblju od 2017. do 2021.....	26
Tablica 4. Broj zaposlenih i broj korisnika u slobodnim zonama u razdoblju od 2017. do 2021. .....	27
Tablica 5. Ostvarena dobit slobodnih zona u razdoblju od 2017. do 2021.....	27

## POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1. Raspodjela ukupnih prihoda slobodnih zona u razdoblju od 2017. do 2021. godine .....	26
---	----

Sveučilište u Zagrebu  
Fakultet prometnih znanosti  
Vukelićeva 4, 10000 Zagreb

## IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOSTI

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je \_\_\_\_\_ završni rad \_\_\_\_\_  
(vrsta rada)

isključivo rezultat mogega vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu, a što pokazuju upotrijebljene bilješke i bibliografija. Izjavljujem da nijedan dio rada nije napisan na nedopušten način, odnosno da je prepisan iz necitiranog rada te da nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Izjavljujem, također, da nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

Svojim potpisom potvrđujem i dajem suglasnost za javnu objavu završnog/diplomskog rada pod naslovom \_\_\_\_\_ Pregled i analiza slobodnih zona u RH \_\_\_\_\_, u Nacionalni repozitorij završnih i diplomskih radova ZIR.

U Zagrebu, 1. 7. 2023.

Student/ica:

Savić

Luka Savić  
(ime i prezime, potpis)