

**O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASIDA “PORTO-FRANKO” (ERKIN
BOJXONA ZONASI) REJIMINI JORIY ETISH
ISTIQBOLLARI**

Rashidov Davron Maxmud o‘g‘li

Bojxona qo‘mitasi Ilmiy markazi katta ilmiy xodimi,

e-mail: davronrashidov1994@gmail.com

Annotatsiya. Mazkur ilmiy maqolada O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2026-yil 9-fevraldagi PQ-50-son qarori bilan belgilangan “Navoiy xalqaro aeroporti” MChJ hududida “porto-franko” (erkin bojxona zonasi) rejimini joriy etish istiqbollari tahlil qilinadi. Porto-franko tushunchasining nazariy-huquqiy mohiyati, uning asosiy belgilari yoritib berilgan. Xalqaro tajriba – Singapur, BAA (Jabel-Ali), Gonkong va Gollandiya (Rotterdam porti) misolida erkin portlarning iqtisodiy samaradorligi tahlil etilgan. Shuningdek, O‘zbekistondagi mavjud erkin iqtisodiy zonalar bilan porto-franko rejimi o‘rtasidagi konseptual farqlar ochib berilgan. Maqola yakunida porto-franko rejimini joriy etishning amaliy takliflari ishlab chiqilgan.

Kalit so‘zlar: porto-franko, erkin bojxona zonasi, erkin iqtisodiy zona, tranzit salohiyati, logistika markazi, xalqaro tajriba, Navoiy xalqaro aeroporti.

**ПЕРСПЕКТИВЫ ВНЕДРЕНИЯ РЕЖИМА “ПОРТО-ФРАНКО”
(СВОБОДНОЙ ТАМОЖЕННОЙ ЗОНЫ)
В РЕСПУБЛИКЕ УЗБЕКИСТАН**

Рашидов Даврон Махмуд угли

Старший научный сотрудник Научного центра

Таможенного комитета,

e-mail: davronrashidov1994@gmail.ru

Аннотация. В данной научной статье анализируются перспективы внедрения режима “порто-франко” (свободной таможенной зоны) на территории

ООО “Международный аэропорт Навои”, определенного Постановлением Президента Республики Узбекистан № ПП-50 от 9 февраля 2026 года. Раскрыты теоретико-правовая сущность понятия порто-франко, его основные признаки. Проанализирован международный опыт экономической эффективности свободных портов на примере Сингапура, ОАЭ (Джебель-Али), Гонконга и Нидерландов (порт Роттердам). Также выявлены концептуальные различия между существующими в Узбекистане свободными экономическими зонами и режимом порто-франко. В заключении статьи разработаны практические предложения по внедрению режима порто-франко.

Ключевые слова: порто-франко, свободная таможенная зона, свободная экономическая зона, транзитный потенциал, логистический центр, международный опыт, международный аэропорт Навои.

Jahon iqtisodiyoti globallashuvi sharoitida mamlakatlarning xalqaro savdo-iqtisodiy munosabatlarga integratsiyalashuvi, tranzit salohiyatini oshirish va xorijiy investitsiyalarni jalb etish dolzarb vazifalardan hisoblanadi. Mazkur jarayonda erkin iqtisodiy zonalar, xususan, porto-franko (erkin bojxona zonalari) muhim vosita sifatida maydonga chiqmoqda. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2026-yil 9-fevraldagi PQ-50-son qarorida “Navoiy xalqaro aeroporti” MChJ hududida “porto-franko” rejimini joriy etish dolzarb vazifa etib belgilangan. Ushbu qaror mamlakatimizning tranzit salohiyatini oshirish, xalqaro logistika markaziga aylanish strategik maqsadiga xizmat qiladi.

“Porto-franko” italyan tilidan olingan bo‘lib, “porto franco” – “erkin port” ma’nosini anglatadi. Keng ma’noda porto-franko mamlakatning bojxona chegarasidan tashqarida hisoblanadigan, tovarlarni olib kirish, saqlash, qayta yuklash, qayta ishlash va eksport qilish uchun import bojlari, soliqlar (QQS, aksiz)

hamda tarifsiz cheklovlar qo'llanilmaydigan alohida hududdir. Tarixan porto-franko ikki shaklda namoyon bo'lgan: klassik erkin port (tranzit va reeksportga ixtisoslashgan) hamda zamonaviy erkin iqtisodiy zona (ishlab chiqarish va xizmat ko'rsatish klasterlarini ham qamrab oluvchi).

Porto-franko rejimining asosiy belgilariga bojxona immuniteti (tovarlarga nisbatan bojxona to'lovlari undirilmaydi), hududiy chegaralanganlik (jismoniy to'siqlar bilan ajratilgan), maxsus boshqaruv (davlat yoki xususiy operator) va soddalashtirilgan bojxona tartib-taomillari kiradi. Tovarlarini zonaga olib kirishda bojxona yuk deklaratsiyasi to'ldirilmaydi, transport hujjati (CMR, konosament, invoys) asosida kirish qayd etiladi va tovar "erkin muomalaga kiritilmagan tovar" maqomida saqlanadi.

Zona ichida tovarlarni saqlash, saralash, qadoqlash, qayta ishlash, ko'rgazmalarga qo'yish hamda zona ichidagi kompaniyalar o'rtasida sotish kabi amallarga ruxsat beriladi. Zonadan chiqarishda esa ikki xil tartib qo'llaniladi: uchinchi davlatga eksportda boj va soliqlar undirilmaydi; O'zbekistonning qolgan hududiga importda esa to'liq bojxona rasmiylashtiruvi amalga oshiriladi.

Singapur tajribasi. 1969-yilda erkin savdo zonasi tashkil etilib, bojsiz import va eksport, kemalar uchun erkin tranzit imkoniyatlari yaratilgan. Keyinchalik infratuzilmani kengaytirish natijasida Singapur yirik xalqaro logistika, moliya va savdo markaziga aylangan. Bugungi kunda Singapur erkin porti xorijiy investitsiyalarni jalb qilish va iqtisodiy o'sishni rag'batlantirishda muhim omil bo'lib xizmat qilmoqda.

BAA (Jabel-Ali erkin zonasi – JAFZA). Dubaydagi JAFZA Yaqin Sharqdagi eng yirik erkin iqtisodiy zona hisoblanadi. Unda 100 foiz chet el ulushiga ruxsat berilishi, valyuta nazoratining mavjud emasligi, korporativ daromad solig'idan 50 yilga ozod qilinishi hamda tovarlarni elektron manifest asosida hisobga olinishi kabi imtiyozlar mavjud. JAFZAda 7000 dan ortiq kompaniya, jumladan Fortune Global 500 ro'yxatiga kiruvchi 100 dan ortiq transmilliy korporatsiya faoliyat yuritadi.

Gonkong tajribasi. Ikkinchi jahon urushidan keyin erkin iqtisodiy rejim

asosida shakllangan Gonkong bojxona to'lovlari va soliqlarni minimallashtirish orqali xalqaro savdoni faollashtirgan. 1997-yilda Xitoy tarkibiga qaytarilganiga qaramay, maxsus ma'muriy hudud maqomi saqlanib qolib, erkin savdo siyosati davom ettirilgan. Natijada Gonkong yirik xalqaro savdo va logistika markaziga aylangan.

Gollandiya (Rotterdam porti). XX asr o'rtalarida Maas daryosining kengaytirilishi va port infratuzilmasining modernizatsiya qilinishi natijasida Rotterdam kichik savdo portidan Yevropaning yirik logistika markazlaridan biriga aylangan. 1950-yillarda tashkil etilgan erkin zona bojxona to'lovlarining bekor qilinishi orqali yuk tranziti va reeksport uchun qulay sharoit yaratgan. Bugungi kunda Rotterdam porti dunyoning yetakchi portlaridan biri hisoblanadi.

Xalqaro tajriba shuni ko'rsatadiki, porto-franko rejimining muvaffaqiyati strategik joylashuv, soddalashtirilgan bojxona tartib-taomillari, keng qamrovli soliq imtiyozlari, zamonaviy infratuzilma, raqamli texnologiyalar, malakali kadrlar hamda shaffof boshqaruv kabi omillarga bog'liq.

O'zbekistonda "Navoiy", "Angren", "Jizzax", "Urgut", "G'ijduvon", "Kogon", "Zarafshon", "Qarshi", "Termiz" kabi bir qator erkin iqtisodiy zonalar faoliyat yuritmoqda. Ushbu zonalar asosan ishlab chiqarishga yo'naltirilgan bo'lib, soliq, bojxona va valyuta imtiyozlari zona ishtirokchilari (rezidentlar) uchun joriy etilgan. Biroq ular to'liq porto-franko hisoblanmaydi, chunki tovarlarni zonaga olib kirishda bojxona rasmiylashtiruvi talab etiladi, zona ichida tovarlar bilan amalga oshirilishi mumkin bo'lgan operatsiyalar chegaralangan.

Porto-franko esa asosan savdo, logistika va tranzitga yo'naltirilgan bo'lib, imtiyozlar zona hududiga kiritilgan tovarga nisbatan qo'llaniladi. Zonada faoliyat yurituvchi har qanday shaxs (milliy yoki xorijiy) ushbu imtiyozlardan foydalana oladi. EIZlarda tovarlar maxsus bojxona rejimi ostida rasmiylashtirilsa, porto-frankoda tovarlar bojxona nazorati ostida bo'ladi, lekin ular uchun import bojlari va soliqlar qo'llanmaydi.

EIZlar mamlakatning bojxona hududida joylashgan bo'lsa, porto-franko bojxona hududidan tashqarida hisoblanadi va asosan port, aeroport yoki yirik

logistika markazlari qoshida joylashadi. EIZlar investitsiyalarni jalb etish vositasi bo'lsa, porto-franko tranzit salohiyatini oshirish mexanizmi hisoblanadi.

Huquqiy-me'yoriy bazani takomillashtirish. "Porto-franko (erkin bojxona zonasi) to'g'risida"gi alohida Qonunni qabul qilish, Bojxona kodeksiga o'zgartirishlar kiritish, Yevropa Ittifoqi tajribasi asosida raqamlashtirilgan nazorat tizimini joriy etish zarur.

Institutsional tuzilmani shakllantirish. Zona operatorini (davlat ishtirokidagi kompaniya yoki xususiy operator) tashkil etish, uning bojxona organlari bilan real vaqt rejimida hamkorlik mexanizmini yo'lga qo'yish lozim. Jabel-Ali tajribasida zona operatoriga keng vakolatlar berilgan.

Moddiy-texnik bazani yaratish. Zonani yirik transport chorrahalari (aeroport, temir yo'l) yaqinida joylashtirish, doimiy to'siq, videokuzatuv, yong'in xavfsizligi tizimlari bilan jihozlash, zamonaviy omborlar va yuklarni qayta ishlash uskunalari bilan ta'minlash talab etiladi.

Axborot-kommunikatsiya tizimlarini joriy etish. Yagona axborot tizimi orqali tovarlar harakatini avtomatik kuzatish, "yagona darcha" prinsipini joriy etish, xalqaro axborot tizimlari (TRACECA, WCO) bilan integratsiyani ta'minlash lozim.

Kadrlar tayyorlash. Bojxona va operator xodimlari uchun maxsus o'quv dasturlarini ishlab chiqish, xalqaro ekspertlarni jalb etish, xorijda malaka oshirish, xavfni boshqarish tizimlari va bojxona auditi bo'yicha treninglar tashkil etish zarur.

Bojxona nazoratining zamonaviy usullari. To'liq nazorat emas, balki xavf darajasiga qarab tanlanma asosida bojxona auditini joriy etish, tovarlar zonadan chiqqandan keyin ham ularning harakatini monitoring qilish, vakolatli iqtisodiy operatorlar institutini joriy etish maqsadga muvofiq.

Tranzit salohiyatini oshirish. Xalqaro tranzit yo'laklari (TRACECA, "Ipak yo'li") bilan integratsiyani kuchaytirish, tranzit tovarlar uchun soddalashtirilgan tartiblarni joriy etish, logistika xizmatlarini rivojlantirish zarur. Singapur tajribasi shuni ko'rsatadiki, tovarlarni bojxona rasmiylashtiruviziz qabul qilish, saqlash va qayta jo'natish imkoniyati mamlakatni yirik tranzit logistika markaziga aylantirishga xizmat qiladi.

Xulosa qilib aytganda, O'zbekistonda porto-franko rejimini joriy etish mamlakatning tranzit salohiyatini oshirish, xorijiy investitsiyalarni jalb etish va mintaqaviy logistika markaziga aylanish imkonini yaratadi. Mavjud EIZlar asosan ishlab chiqarishga yo'naltirilgan bo'lib, porto-franko ulardan tranzit va savdo markazi sifatida farqlanadi. Taklif etilayotgan chora-tadbirlar – huquqiy baza yaratish, institutsional tuzilma shakllantirish, moddiy-texnik bazani rivojlantirish, raqamli texnologiyalarni joriy etish, kadrlar tayyorlash, bojxona nazoratini takomillashtirish va tranzit salohiyatini oshirish – porto-franko rejimining muvaffaqiyatli joriy etilishini ta'minlaydi. Porto-franko rejimining samaradorligi zamonaviy raqamli axborot tizimlari, yuqori malakali kadrlar hamda shaffof va samarali ma'muriy boshqaruv bilan bevosita bog'liq.

Foydalanilgan adabiyotlar:

1. Tugushev A. The Porto Franco Regime in Canadian and Russian Sea Ports // The Arctic Institute journal. 2020.
2. Рубцов Е. Д., Новиков С. С. Зарубежный опыт создания Порто-Франко и свободной гавани // Научные высказывания. 2023. №11 (35). С. 19-22.
3. F. Bost, D. Messaoudi. Singapore free trade zones, free ports. WFZO Index cards. 2017.
4. Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres. United Nations publication. 2003.
5. Review of bonded warehouses/zones. International Experience. TRACECA countries. 2024.
6. What is a freeport? Port Technology International. 2021.
7. O'zbekiston Respublikasining Bojxona kodeksi. 2020.
8. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2026-yil 9-fevraldagi PQ-50-son qarori.