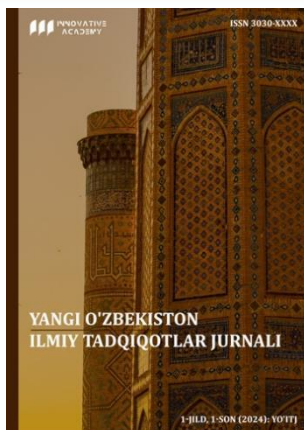




## ДРОНЫ КАК ДРАЙВЕР СТРАТЕГИИ «УЗБЕКИСТАН — 2030»: ОТ «СЕРОЙ ЗОНЫ» К ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЕ, ОТ ЗАПРЕТА К СТРАТЕГИИ РОСТА

**Асанов Эрнест Изетович**

Специализированный учебный центр Национальной  
Гвардии Республики Узбекистан цикл БАС, ИКТ, МиС,  
преподаватель Аджи

<https://doi.org/10.5281/zenodo.21836506>

### ARTICLE INFO

Qabul qilindi: 12-iyul 2026 yil  
Ma'qullandi: 15-iyul 2026 yil  
Nashr qilindi: 31-iyul 2026 yil

#### KEY WORDS

Узбекистан — 2030,  
беспилотные летательные  
аппараты, БПЛА, дроны, УП-22,  
зонирование воздушного  
пространства,  
агротехнологии, цифровая  
инфраструктура, локализация  
производства.

### ABSTRACT

В статье анализируется трансформация правового и экономического статуса беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) в Узбекистане в контексте реализации целей Стратегии «Узбекистан — 2030». Рассматриваются ключевые положения Государственной программы на 2026 год (Указ Президента УП-22), предусматривающие разрешительный порядок применения, производства и импорта дронов для юридических лиц. Подробно описана предлагаемая модель цифрового контроля и зонирования воздушного пространства («зелёная», «жёлтая» и «красная» зоны), а также проведение пилотного эксперимента в Ташкенте и Ташкентской области. Авторы формируют три перспективных сценария развития отрасли до 2030 года: регуляторный, аграрный и промышленный. В заключении подсвечиваются риски, связанное с инфраструктурным обеспечением, подготовкой кадров и защитой данных.

Ещё несколько лет назад беспилотный летательный аппарат (БПЛА) в небе Узбекистана был скорее поводом для уголовного дела, чем для бизнес-плана. Законами республики ужесточена ответственность за незаконный ввоз и эксплуатацию дронов, а гражданам без специального разрешения грозило реальное уголовное наказание. Использовать БПЛА могли лишь отдельные структуры — кадастровые службы, туристические организации, аграрии и силовые ведомства, и то по специальному допуску.

Ситуация начала меняться с введением государственной программы по реализации Стратегии „Узбекистан — 2030“ в 2026 году (Указ Президента Республики Узбекистан № УП-22 от 16 февраля 2026 года), в которой ставится задача о разрешении юридическим лицам производства, импорта и применения беспилотных летательных аппаратов — с прицелом на развитие экономики и внедрения современных технологий.

Соответствующим ответственным ведомствам — минобороны, минтрансу и минцифры — совместно с Агентством стратегического развития и реформ поручено подготовить указ, который определит правила безопасной эксплуатации дронов.



Ключевая идея нового регламента — разделение воздушного пространства страны на три категории: «зелёные», «жёлтые» и «красные» зоны, с разной степенью допуска и контроля.

Для отслеживания перемещения аппаратов планируется развернуть отдельную цифровую инфраструктуру, а с ноября текущего года пилотный эксперимент по новым правилам должен стартовать в Ташкенте и Ташкентской области.

Это не просто технический нормативный акт — это прямое продолжение логики стратегии «Узбекистан — 2030», которая делает ставку на технологическую модернизацию как один из инструментов достижения своих целей.

### **Как дроны вписываются в логику «Узбекистан — 2030»**

Стратегия «Узбекистан — 2030», утверждённая в сентябре 2023 года и обновлённая с горизонтом на 2026–2030 годы, построена вокруг пяти приоритетов:

- 1- устойчивый экономический рост;
- 2- современная система образования и здравоохранения;
- 3- экология;
- 4- справедливое государство;
- 5- безопасность страны.

Документ содержит порядка ста конкретных целей — от роста доходов населения и снижения бедности до модернизации промышленности и цифровизации управления. Беспилотные технологии затрагивают сразу несколько из этих направлений:

### **Экономический рост и новая индустрия**

Стратегия предполагает освоение около 250 млрд долларов инвестиций, включая крупную долю иностранного капитала, и развитие передовых отраслей промышленности.

Собственное производство дронов — это именно такая отрасль: высокая добавленная стоимость, экспортный потенциал, спрос со стороны соседних рынков.



### **Сельское хозяйство**

Один из наиболее заметных сюжетов последних лет — насыщение аграрного сектора беспилотниками.



В Узбекистан поставляются партии сельскохозяйственных дронов из Китая, а максимальная грузоподъёмность таких аппаратов для внесения удобрений и обработки полей растёт со 100 до 250 кг. Это прямая работа на цель повышения производительности сельского хозяйства с применением водосберегающих и цифровых технологий, заложенную в

стратегии.

### **Инфраструктура и урбанистика**

Пилотный проект в Ташкенте и Ташкентской области — это фактически полигон для будущей логистики дронов: мониторинг строительства, контроль дорожного движения, доставка различных грузов, экологический мониторинг воды и воздуха, воздушное такси, скорая медицинская помощь и многое другое.



### **Безопасность и оборонная промышленность**

Отдельная линия — развитие отечественного производства беспилотников двойного назначения. Узбекистан уже наладил выпуск собственных аппаратов под брендом «Lochin» на мощностях Государственного комитета оборонной промышленности.



Силовые структуры страны и днем и ночью использует дроны различных мировых фирм турецкого, китайского, израильского, американского, российского происхождения — то есть уже обладает опытом эксплуатации техники разных стандартов. Это создаёт базу для более амбициозной национальной программы в духе целей стратегии по укреплению обороноспособности.

### Три сценария развития до 2030 года

Если представить это в виде схемы, то госпрограмма 2026 года — это общая точка старта, от которой расходятся три параллельных вектора: **регуляторный, аграрный и**

**промышленный.** Каждый развивается по своей логике и с

разной скоростью, но все три в итоге сходятся в одну точку — зрелую отрасль дронов к 2030 году.

#### Сценарий регуляторного прорыва

Если эксперимент в Ташкенте пройдёт успешно, а зонирование воздушного пространства заработает без сбоев, страна получит юридическую основу для гражданского рынка дронов — доставки, аэрофотосъёмки, мониторинга инфраструктуры, страхового и кадастрового учёта. Это откроет дорогу частным операторам и стартапам, которые сегодня работают, не афишируясь, в «серой зоне» или вовсе не рискуют заходить в отрасль.

#### Сценарий аграрной модернизации

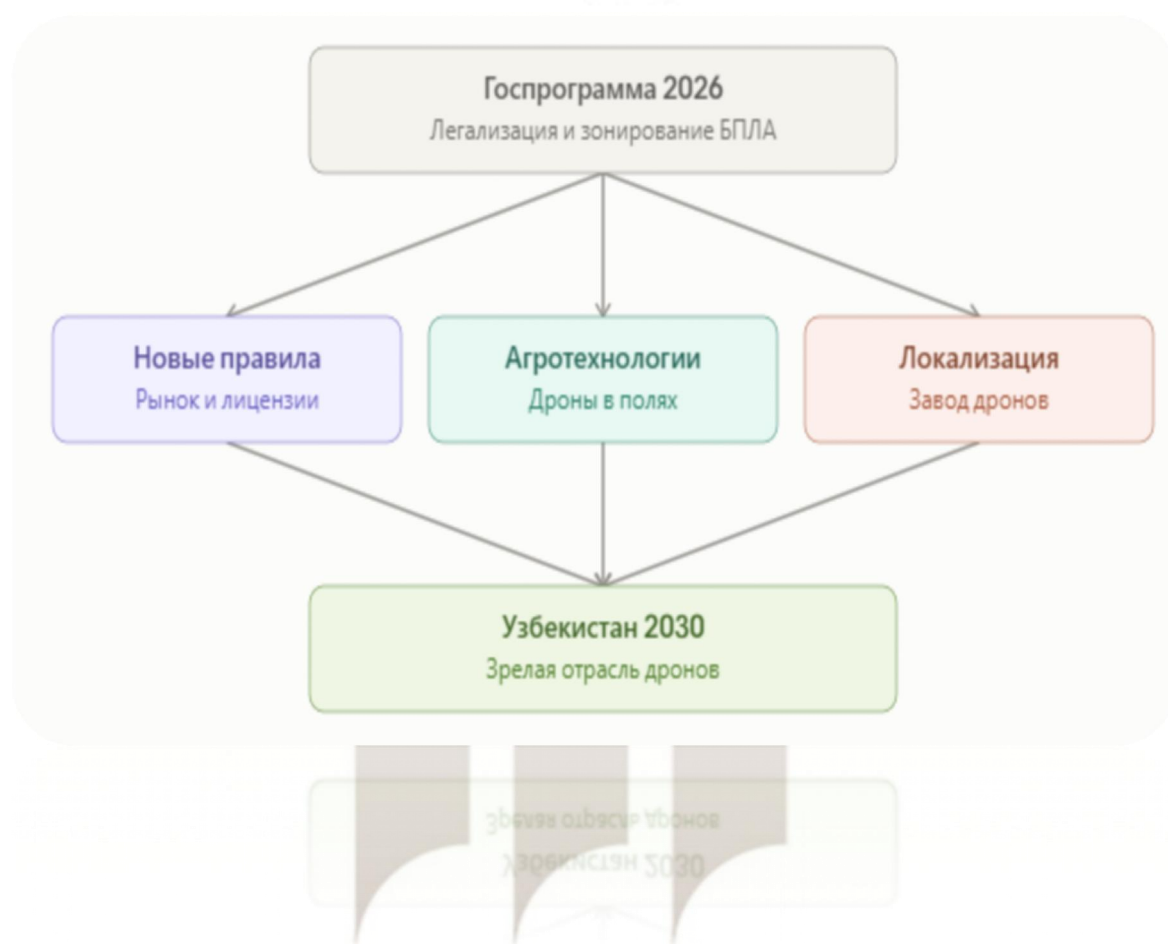
Уже наметившийся тренд на закупку и локализацию сельскохозяйственных дронов может усилиться: рост парка техники, обучение фермеров, создание сервисных компаний, которые предоставляют дроны в аренду небольшим хозяйствам. Для страны, где сельское хозяйство остаётся одним из крупнейших секторов занятости, это способ повысить урожайность без пропорционального роста затрат — то есть прямое попадание в цели устойчивого экономического роста.

#### Сценарий промышленной локализации

Развитие собственного производства — от компонентной базы до сборки — способно превратить Узбекистан из импортёра в регионального игрока. Опыт с дронами под собственным брендом «Lochin» показывает, что база для этого уже существует.

Вопрос в масштабировании и привлечении технологических партнёров, что тоже согласуется с задачей стратегии по привлечению иностранных инвестиций и построению новых отраслей.

Скорее всего, к 2030 году реализуются элементы всех трёх сценариев одновременно — регуляторная реформа станет фундаментом, аграрное применение станет массовым сегментом во всех областях республики, где есть аграрный сектор, а оборонно-промышленный комплекс — точкой роста для экспорта данных технологий.



### Безопасность полётов в городах: как устроено зонирование

Все три сценария опираются на один и тот же фундамент — систему безопасности полётов. Именно от неё зависит, получит ли отрасль реальную свободу действий или застрянет на уровне пилотных проектов.



В основе будущего регламента лежит простая на первый взгляд схема. В центре — цифровая система идентификации и контроля, которая отслеживает каждый аппарат в воздухе.

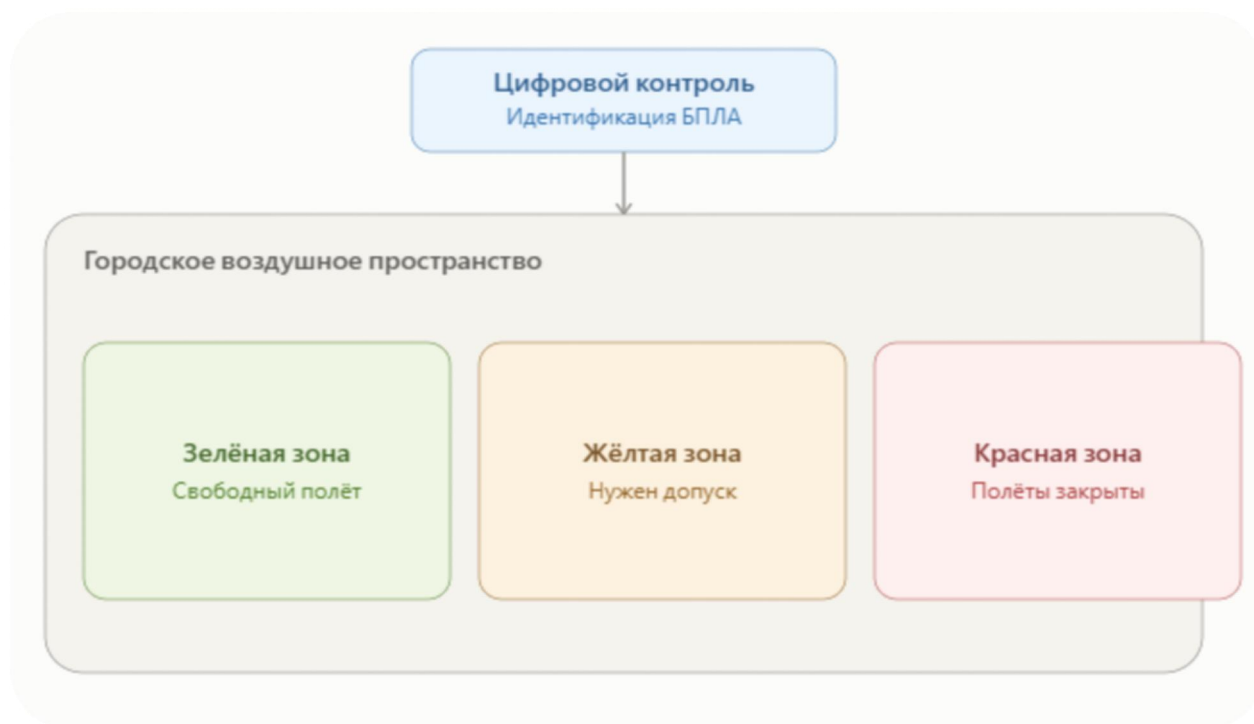
Она управляет городским воздушным пространством, разделённым на три зоны с разным

уровнем допуска:

**Зелёная зона** - территории с минимальными рисками — окраины, промышленные площадки, сельскохозяйственные земли. Здесь предполагается свободный полёт с минимальными формальностями: подать план полёта и получить автоматическое подтверждение.

**Жёлтая зона** - более плотная городская застройка, где полёты возможны, но требуют согласования — например, съёмка мероприятий, доставка в жилых кварталах, инспекция инфраструктуры. Оператору нужно получить разрешение заранее и лететь по утверждённому коридору.

**Красная зона** - аэропорты, военные объекты, правительственные здания и другие чувствительные точки, где полёты дронов закрыты полностью, за редкими исключениями с индивидуальным разрешением силовых ведомств.



Логика зонирования схожа с тем, что уже опробовано в ряде стран: чем выше плотность людей и критической инфраструктуры, тем строже контроль. Разница в том, что для Республики Узбекистан это будет первый опыт системного применения такого подхода в масштабах целого города — и именно поэтому выбор Ташкента и Ташкентской области в качестве пилотной площадки с ноября 2026 года выглядит логичным: город достаточно велик, чтобы протестировать все три зоны одновременно, но управляем настолько, чтобы ошибки можно было быстро исправить.

Главный технический вызов — не сами правила, а инфраструктура, которая должна их обеспечивать: в правовом поле должна быть определена высота использования данных дронов, прокладка безопасного маршрута, в том числе с использованием ИИ, устойчивость идентификации на каждом аппарате, каналы связи для передачи координат в реальном времени, и центр мониторинга, способный различать легальный и нелегальный полёт и многое другое для обеспечения физической безопасности населения в ходе тестирования пилотного проекта, сперва на моделировании всей миссии до практического использования дрона.

#### **Риски и открытые вопросы**

Не всё так однозначно и просто. Потребуется пересмотр нормативно-правовой составляющей беспилотной авиации, ее использования в воздушном пространстве Республики на примере пилотного проекта системы контроля воздушного движения в городе Ташкент и области, проще говоря, создаются дополнительные риски для гражданской авиации и безопасности использования воздушного пространства (центральный международный аэропорт города Ташкент, различные государственные

и промышленные зоны и объекты, где использование дронов строго запрещено и прочие вопросы, подпадающие под особый регламент и т.д.). Разделение на «зелёные», «жёлтые» и «красные» зоны выглядит логично на бумаге, но его практическая работа зависит от нормативно-правовой базы и ее готовности, до практической цифровой инфраструктуры идентификации дронов, о которой пока говорится в общих чертах.

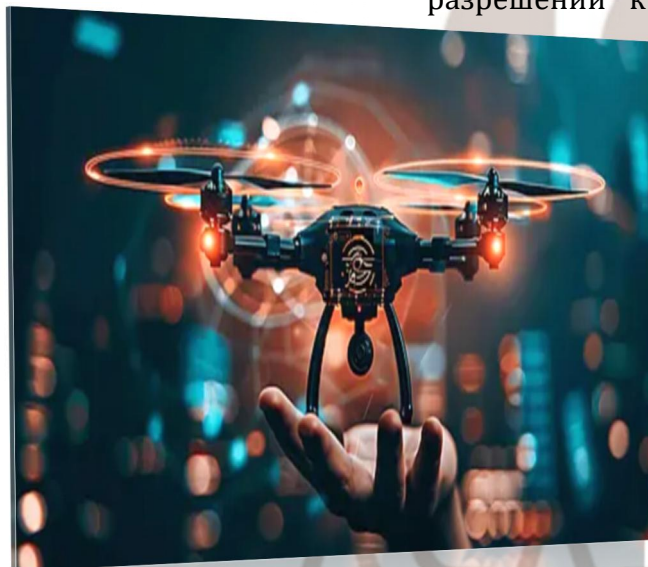
Кроме того, есть кадровый вопрос, их подготовка и к какому будущему ведомству их закрепить в качестве самостоятельной структуры, т.е. их статус: без подготовки операторов, инженеров и специалистов по обслуживанию флот дронов останется зависимым от импорта не только техники, но и компетенций.

Наконец, вопрос конфиденциальности и безопасности данных — с ростом числа летающих камер и сенсоров неизбежно встанет тема регулирования сбора и хранения информации.

#### **Заключение:**

Беспилотные технологии — для нас новая, но бесспорно развивающаяся ниша. Она может стать одним из практических инструментов, через которые стратегия «Узбекистан — 2030» может материализоваться в конкретных отраслях: от аграриев до городской инфраструктуры и оборонной промышленности.

2026 год стал переломным именно потому, что страна перешла от точечных разрешений к системной государственной программе.



Последующие несколько лет покажут, удастся ли превратить данную идею в нормативный сдвиг и реальный рынок дополнительных услуг и возможностей с собственным производством, обученными кадрами и работающей системой контроля неба.

#### **Нормативно-правовые акты и государственные программы Республики Узбекистан используемые для написания данной статьи:**

1. Указ Президента Республики Узбекистан № УП-158 от 11 сентября 2023 года «О Стратегии „Узбекистан — 2030“».

2. Указ Президента Республики Узбекистан № УП-22 от 16 февраля

2026 года «О Государственной программе по реализации Стратегии „Узбекистан — 2030“ в 2026 году».

3. Закон Республики Узбекистан № ЗРУ-534 от 2 мая 2019 года «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Республики Узбекистан и Кодекс Республики Узбекистан об административной ответственности» (в части ужесточения ответственности за незаконный ввоз, сбыт, приобретение, хранение или использование беспилотных летательных аппаратов).

4. Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан № 287 от 31 августа 2014 года «О мерах по предупреждению несанкционированного использования беспилотных летательных аппаратов в воздушном пространстве Республики Узбекистан».

5. O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2022-yil 15-noyabrdagi 658-son. "O'zbekiston Respublikasida uchuvchisiz uchadigan apparatlardan foydalanishni tartibga solish bo'yicha qo'shimcha chora-tadbirlar to'g'risida".



**INNOVATIVE  
ACADEMY**