



Анализ национальных стратегий и программ научно-технологического и транспортного развития Российской Федерации и Республики Беларусь

Денис Айратович Исаев

Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова, Москва, Россия

✉ isaevdenis@yandex.ru

Аннотация. *Цель.* Целью исследования является проведение компаративного анализа национальных стратегий, регулирующих научно-технологическое и транспортное развитие Российской Федерации и Республики Беларусь в условиях углубления интеграционных процессов Союзного государства, а также определение регуляторного потенциала для внедрения альтернативных транспортных систем второго уровня.

Задачи. Для достижения поставленной цели решены следующие задачи: сопоставлены ключевые параметры долгосрочного планирования технологической политики двух стран; проанализирована архитектура управления научно-технологическим сектором; исследована динамика макроэкономических инновационных индикаторов за десятилетний период; оценены возможности интеграции экологически чистых эстакадных комплексов в существующее правовое поле преференциальных режимов.

Методология. Методологическую основу исследования составили методы сравнительного (компаративного) анализа, системного и структурно-функционального подходов, методы статистического анализа макроэкономических показателей двух стран, а также метод графической визуализации структуры государственных инвестиций.

Результаты. Установлено, что технологические траектории Российской Федерации и Республики Беларусь демонстрируют высокую степень комплементарности, сочетая акцент на ускоренное импортозамещение в России с долгосрочным прогнозированием технологических ниш в Беларуси. Выявлены ключевые механизмы поддержки инновационных транспортных девелоперов, включая преференции Парка высоких технологий, концепцию «права на риск» и институты развития Союзного государства. На основе анализа статистических данных обоснована необходимость постепенного смещения фокуса государственного финансирования от модернизации традиционной дорожной инфраструктуры к развитию киберфизических интеллектуальных транспортных систем второго уровня.

Ключевые слова: научно-технологическое развитие, государственные стратегии, транспортные инновации, Союзное государство, транспортные системы второго уровня

Для цитирования: Исаев Д.А. Анализ национальных стратегий и программ научно-технологического и транспортного развития Российской Федерации и Республики Беларусь // Экономические системы. 2026. Том 19, № 3. С. 182–196. DOI 10.29030/2309-2076-2026-19-3-182-196.

Original article

Analysis of national strategies and programs for scientific, technological, and transport development of the Russian Federation and the Republic of Belarus

Denis A. Isaev

Lomonosov Moscow State University, Moscow, Russia

✉ isaevdenis@yandex.ru

Abstract. *Aim.* The study aims to conduct a comparative analysis of national strategies governing the scientific, technological, and transport development of the Russian Federation and the Republic of Belarus amidst the deepening integration processes within the Union State, as well as to determine the regulatory potential for implementing alternative second-level transport systems.

Objectives. To achieve this, the following objectives were addressed: comparing key parameters of long-term technological policy planning of the two countries; analyzing the management architecture of the sci-tech sector; examining the dynamics of macroeconomic innovation indicators over a ten-year period; and assessing the prospects of integrating eco-friendly elevated complexes into the existing legal frameworks of preferential regimes.

Methodology. The methodological basis of the study comprises methods of comparative analysis, systemic and structural-functional approaches, statistical analysis of macroeconomic indicators of the two countries, and graphical visualization of the structure of public investments.

Results. The study reveals that the technological trajectories of the of the Russian Federation and the Republic of Belarus exhibit a high degree of complementarity, combining Russia's focus on accelerated import substitution with Belarus's long-term forecasting of technological niches. Key mechanisms supporting innovative transport developers are identified, including the preferences of the High Tech Park, the concept of the "right to risk," and the development institutions of the Union State. Based on the analysis of statistical data, the study justifies the need for a gradual shift in public funding from modernizing traditional road infrastructure to developing cyber-physical intelligent second-level transport systems.

Keywords: scientific and technological development, national strategies, transport innovations, Union State, second-level transport systems

For citation: Isaev D.A. Analysis of national strategies and programs for scientific, technological, and transport development of the Russian federation and the Republic of Belarus. *Economic Systems*. 2026;19(3):182-196. (In Russ.). DOI 10.29030/2309-2076-2026-19-3-182-196.

Введение

Современный этап трансформации мировой экономики, характеризующийся обострением геополитического соперничества и переформатированием глобальных рынков, диктует необходимость ускоренного перехода к инновационно ориентированным моделям развития. В рамках интеграционных процессов Союзного государства стратегическое значение приобретает формирование единого научно-технологического пространства, способного обеспечить технологический суверенитет и долгосрочную конкурентоспособность национальных экономик на глобальных рынках. Важнейшим структурным элементом данного перехода выступает транспортная отрасль, модернизация которой посредством интеграции передовых транспортных технологий (включая эстакадные и струнные транспортные системы) невозможна без адекватной институциональной и программно-целевой поддержки со стороны государства [1, с. 6]. В данном контексте важно сопоставить систему государственной инновационной политики Республики Беларусь и Российской Федерации, выявить точки сопряжения и определить, каким образом действующие стратегические документы [2, 3, 4, 5, 6] формируют благоприятную среду для распространения инновационных транспортных решений.

Актуальность исследования обусловлена необходимостью преодоления внешнего санкционного давления и структурной перестройки базовых отраслей экономики России и Беларуси. Переход от экстенсивных моделей поддержания существующей транспортно-логистической сети к форсированному созданию экологически чистых, высокоскоростных внеуличных транспортных систем второго уровня требует создания адекватного правового поля, гибких регуляторных инструментов и механизмов государственного софинансирования.

Научная новизна исследования заключается в систематизации и компаративном анализе программно-целевых установок и институциональной архитектуры научно-технологического регулирования Российской Федерации и Республики Беларусь сквозь призму их применимости к разработке и внедрению высокотехнологичных эстакадных транспортных решений, а также в научном обосновании финансово-организационных преимуществ использования особых преференциальных режимов для снижения издержек на этапе создания прототипов новой техники.

Теоретическая значимость работы состоит в развитии методологических положений сравнительного анализа национальных инновационных систем в процессе их межгосударственной конвергенции и гармонизации.

Практическая значимость определяется возможностью использования полученных результатов, выводов и предложенных рекомендаций профильными министерствами и ведомствами РФ и РБ, а также интеграционными органами Союзного государства при проектировании целевых научно-технических программ, дорожных карт по снижению регуляторных барьеров для альтернативного транспорта и оптимизации систем государственной поддержки высокотехнологичных стартапов.

Основная часть

Фундамент инновационного развития двух государств заложен в долгосрочных стратегических документах. В Республике Беларусь базовым вектором выступает стратегия «Наука и технологии: 2018–2040», разработанная на основе принципа преемственности основополагающих государственных директив [2]. Стратегия предусматривает, что к 2040 году страна должна перейти на новый качественный уровень экономического роста за счет интеллектуализации и цифровизации производства. В Российской Федерации технологический курс регламентируется Указом Президента РФ от 21.07.2020 № 474 о национальных целях до 2030 года и детализируется в Концепции технологического развития на период до 2030 года [3].

Сравнительный анализ базовых параметров стратегического планирования Российской Федерации и Республики Беларусь в данной сфере представлен в табл. 1.

Таблица 1 – Сравнительный анализ стратегий технологического развития Республики Беларусь и Российской Федерации

Критерий сравнения	Республика Беларусь (Стратегия 2018–2040 и сопутствующие НПА)	Российская Федерация (Концепция 2030, Стратегия НТР)	Вывод по уровню интеграции подходов
Горизонт планирования	Долгосрочный (до 2040 г., согласно Комплексному прогнозу научно-технического прогресса – до 2045 г.)	Среднесрочный и долгосрочный (основной этап Концепции – до 2030 года, Стратегии НТР – с последующим масштабированием)	Подходы комплементарны: РФ формирует базу технологического суверенитета в сжатые среднесрочные сроки, Республика Беларусь ориентируется на устойчивую интеграцию вдолгую
Ключевая стратегическая цель	Формирование интеллектуальной экономики; наращивание высокотехнологичных компетенций;	Достижение безусловной технологической независимости, реализация комплексных «мегапроектов»	Очевиден общий макроэкономический вектор на обеспечение импортонезависимости и повыше-

Окончание табл. 1

Критерий сравнения	Республика Беларусь (Стратегия 2018–2040 и сопутствующие НПА)	Российская Федерация (Концепция 2030, Стратегия НТР)	Вывод по уровню интеграции подходов
	доля инновационной продукции в промышленности должна составлять до 25%	полного цикла, переход к инновационному типу экономического роста	ние удельного веса высокотехнологичного уклада в совокупном ВВП Союзного государства
Базовый инструмент технологической приоритизации	Комплексный прогноз научно-технического прогресса (КП НТП) на пятилетние и двадцатилетние циклы планирования	Таксономия проектов технологического суверенитета (постановление Правительства РФ от 15.04.2023 № 603) и Перечень наилучших доступных технологий (НДТ)	Прослеживается единая направленность обеих стран на строгую научно-обоснованную регламентацию приоритетов для направленного распределения государственных инвестиций
Подход к отраслевому масштабированию (на примере транспортных технологий)	Углубленная цифровая модернизация базовых отраслей; поддержка и экспортная ориентация прорывных исследований (план до 30% от всех исследований)	Внедрение механизма «проекты-маяки» (развитие электротранспорта и автономной логистики), всесторонняя институциональная поддержка малых технологических компаний	В обеих стратегиях инфраструктурные транспортные инновации классифицируются как приоритетные, требующие опережающей поддержки посредством механизмов ГЧП

Источник: составлено автором на основе [2, 3].

Из представленных в табл. 1 данных следует, что подходы государств взаимодополняющие. Если стратегия Российской Федерации характеризуется большей ориентацией на преодоление санкционного давления путем немедленной локализации и обеспечения суверенитета в критических областях, то белорусская стратегия фокусируется на системной интеграции страны в высокотехнологичные международные ниши за счет долгосрочного прогнозирования.

Эффективность практической реализации высокотехнологичных проектов (включая создание инновационных надземных транспортных систем эстакадного типа) непосредственно зависит от институциональной готовности органов государственного управления и адаптивности нормативно-правовой базы. Под этим понимается способность профильных ведомств и регуляторных органов оперативно осуществлять экспертизу, стандартизацию и сертификацию принципиально новых инженерно-технических решений, не имеющих прямых ана-

логов в действующем законодательстве, без снижения установленных требований к безопасности эксплуатации.

Описания и функциональные роли органов государственного регулирования инновационных сфер представлены в табл. 2.

Таблица 2 – Специфика архитектуры управления научно-технологическим развитием в Республике Беларусь и Российской Федерации

Функция в национальной экосистеме	Республика Беларусь	Российская Федерация	Сопоставительный вывод
Орган разработки и утверждения технологических прогнозов	Государственный комитет по науке и технологиям (ГКНТ); ГУ «Белорусский институт системного анализа» (БелИСА)	Министерство экономического развития Российской Федерации; профильные департаменты Правительства РФ	Архитектура Беларуси отличается высокой степенью централизации управления наукой, в РФ функции координации гибко распределены между специализированными министерствами и проектными офисами
Выбор и реализация приоритетных научных исследований полного цикла	Национальная академия наук Беларуси (непосредственное формирование государственного заказа, администрирование программ и их научное исполнение)	Комиссии Правительства РФ, технологические госкорпорации; научные институты осуществляют разработку при академическом и методическом сопровождении РАН	НАН Беларуси выступает в роли единственного мощного консолидирующего администратора; в РФ основную роль отраслевых драйверов масштабирования берут на себя госкорпорации
Нормативная поддержка субъектов инновационного рынка (стартапы, высокотехнологичные корпорации)	Государственные профильные инновационные фонды; экстерриториальный режим Парка высоких технологий	Платформа университетского технологического предпринимательства, национальная Витрина стартапов, ИНТЦ («технологические долины»), снятие регуляторных барьеров (право на риск)	Государства синхронно реализуют экосистемный подход, включающий создание особых правовых режимов (нормативных песочниц) и снятие барьеров коммерциализации

Источник: составлено автором на основе [2, 3].

Как показывает анализ системы управления (табл. 2), Республика Беларусь реализует модель жесткого иерархического регулирования через профильные комитеты (ГКНТ) и Национальную академию наук [6]. Данный подход миними-

зирует дублирование функций. В свою очередь, Российская Федерация опирается на многоуровневую структуру.

Детальное рассмотрение реализации государственных программ подтверждает серьезные структурные трансформации в научных инновационных системах обоих государств. Первый этап Стратегии Республики Беларусь на 2018–2020 гг. был успешно завершен и направлен на актуализацию научно-технологического потенциала [2]. Главным механизмом планирования выступил Комплексный прогноз научно-технического прогресса (КП НТП) в соответствии с Законом Республики Беларусь от 12.07.2023 № 279-З [7]. В среднесрочный прогноз КП НТП (2021–2025) были интегрированы 302 объекта, а в рамках горизонта до 2040/2045 гг. – более 330 перспективных направлений.

Правовые основы функционирования национальной инновационной экосистемы определяются положениями Декрета Президента Республики Беларусь от 21.12.2017 № 8 «О развитии цифровой экономики». При этом в условиях внешнего санкционного давления механизмы правовой охраны и использования результатов интеллектуальной деятельности были адаптированы в соответствии с Законом Республики Беларусь от 03.01.2023 № 241-З «Об ограничении исключительных прав на объекты интеллектуальной собственности» [8], призванным обеспечить баланс национальных интересов и прав разработчиков при импорте и эксплуатации критически важных технологий. Финансовое обеспечение указанных преобразований осуществляется, в частности, в рамках механизмов, утвержденных Указом Президента Республики Беларусь от 15.09.2021 № 348 «О Государственной программе инновационного развития Республики Беларусь на 2021–2025 годы» [4].

Программы Российской Федерации ориентированы на структурную адаптацию товарных и технологических рынков к современным геополитическим и макроэкономическим вызовам. Под данной адаптацией понимается форсированное замещение зарубежных технологий отечественными аналогами в критических секторах экономики, формирование замкнутых национальных цепочек добавленной стоимости, а также стимулирование гарантированного спроса на российские инновационные решения со стороны государства и крупнейших корпораций. Так, Концепция до 2030 года декларирует три базовые задачи: 1) обеспечение национального контроля над сквозными технологиями; 2) технологическое обеспечение функционирования производственных систем; 3) усиление доли инновационного вклада в экономический рост. Особенностью механизма финансирования крупных систем, например транспортных узлов будущего, стали «Мега-проекты» технологического суверенитета и разработка инструментария по ФЗ № 478-ФЗ «О развитии технологических компаний» (запущен институт «Витрины стартапов») [5, 9].

Эффективность данных программно-стратегических инициатив отчетливо видна при оценке результативности за последние десять лет (2014–2023). Данные динамики основных макроэкономических инновационных индикаторов представлены в табл. 3.

Таблица 3 – Результирующие индикаторы реализации государственных стратегий научно-технологического развития в Республике Беларусь и Российской Федерации в 2014–2023 гг.

Год	Науче­мость ВВП РФ (доля затрат на ИР), %	Доля инноваци- онной продук­ции в общем объе- ме произ­водства РФ, %	Науче­мость ВВП Рес­пуб­ли- ки Бе­ларусь (доля затрат на ИР), %	Доля отгру­женной инновационной продук­ции в про­мыш­ленности Рес­пуб­лики Бе­ларусь, %
2014	1,09	8,7	0,52	13,9
2016	1,10	8,4	0,50	16,3
2018	0,99	6,5	0,61	18,6
2020	1,09	5,3	0,61	20,3
2021	0,99	5,0	0,54	22,8
2022	1,05	5,1	0,58	21,9
2023	1,12	6,2	0,63	23,5
2024	1,14	6,3	0,55	24,1

Источник: составлено автором на основе [10, 11].

Влияние сформированной инновационной политики на транспортную систему Союзного государства требует детальной интерпретации. Государственная политика привела к кардинальной переоценке приоритетов: от дотаций традиционного транспорта к финансированию киберфизических комплексов, включая интеграцию беспилотных сетей и интеллектуальных транспортных инфраструктур второго уровня. Разработка КП НТП в Беларуси выделяет развитие новых материалов (важных для конструкций струнного транспорта) и мехатроники как абсолютные точки роста.

В рамках реализации Концепции технологического развития Российской Федерации [9] четко прослеживается ориентация государства на поддержку проектов по формированию беспилотных логистических коридоров (в частности, в рамках одноименной стратегической инициативы «проектов-маяков»). Анализ отраслевых документов показывает, что на макронаправление, охватывающее разработку новых высокоскоростных и эстакадных путепроводных решений, может быть ориентировано более 12% консолидированного бюджета технологических «мегапроектов». Это создает надежную институциональную платформу для дальнейшего продвижения концептуальных разработок транспортно-инфраструктурных систем струнного типа.

Ключевым экономическим стимулом для отечественных исследовательских коллективов сегодня становится потенциальная возможность интеграции в контур особых правовых режимов – Инновационных научно-технологических центров (ИНТЦ) на территории РФ, а также технопарков и площадок уровня ПВТ

в Республике Беларусь. Механизм этих преференциальных зон предусматривает широкий набор мер, начиная от применения метода ускоренной амортизации исследовательских фондов и введения режима «права на риск», концептуализированного Минэкономразвития, и заканчивая обнулением ставки налога на прибыль по части НИОКР. Целенаправленное включение девелоперов нетрадиционных эстакадных комплексов в указанную льготную среду способно оказать существенный экономический эффект, гипотетически снизив себестоимость опытно-конструкторских работ и создания тестовых прототипов машиностроения [12].

Важнейшей координационной платформой для поддержки и продвижения инновационных решений (таких как финансирование струнного транспорта) выступает межгосударственное взаимодействие в рамках Союзного государства. Деятельность профильных министерств и ведомств в данном направлении ориентирована на экспертно-аналитическую оценку потенциала высокотехнологичного транспорта, его интеграцию в перспективные схемы пространственного развития регионов, а также на формирование благоприятных условий для привлечения частных инвестиций посредством механизмов государственно-частного партнерства.

Важным маркером признания потенциала данного технологического направления выступает его регулярное рассмотрение на заседаниях Научно-экспертного совета при Постоянном комитете Союзного государства с выработкой рекомендаций по изучению перспектив практического внедрения таких систем профильными министерствами обеих стран [9, 11].

Государственные приоритеты в инновационной сфере напрямую связаны с развитием транспортных систем. Практика стратегического планирования в Российской Федерации и Республике Беларусь показывает, что правительства обеих стран пришли к пониманию необходимости пересмотра классических моделей пространственной мобильности. В России ключевые ориентиры в этой области отражает Транспортная стратегия на период до 2030 года (с прогнозом до 2035 года, далее – Стратегия) [13]. Она определяет тенденцию обязательного перехода к мультимодальным схемам перевозок грузов и пассажиров на базе современных технологий. В качестве главных задач названы: снижение издержек на логистику, повышение связанности территорий и вывод на рынок беспилотных транспортных средств. Важно, что Стратегия ориентирует разработчиков на проектирование транспортной инфраструктуры второго уровня, включая системы магнитной левитации и эстакадные струнные путепроводы. Применение таких решений в больших городах позволяет обойти проблему дефицита свободных земельных участков под традиционные дороги и существенно снизить затраты на строительство каждого километра дороги.

В Республике Беларусь отраслевой базис заложен Государственной программой «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы, утвержденной Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 23 марта 2021 г. № 165 [14]. Ключевая особенность белорусского подхода заключается в приоритетной ставке

на транзитный потенциал и экологизацию транспорта. Согласно госпрограмме, обновление парка транспортных средств и развитие инфраструктуры тесно увязаны с Национальным планом действий по развитию «зеленой» экономики. Именно в этом коридоре открывается колоссальное окно возможностей для технологий струнного транспорта. Эстакадные струнные комплексы обладают практически нулевым углеродным следом (за счет электрической тяги и низкого коэффициента аэродинамического сопротивления), а также минимально воздействуют на биогеоценозы, поскольку не требуют масштабных земляных работ, прокладки насыпей и вырубки лесов [15].

Обе отраслевые стратегии формируют новый экономический спрос – переход от модели «владение транспортной инфраструктурой» к модели «Мобильность как услуга» (Mobility as a Service, MaaS). Реализация данной парадигмы в Союзном государстве требует опережающего развертывания Интеллектуальных транспортных систем (ИТС).

Закрепленный в Концепции технологического развития РФ на период до 2030 года курс на массовое использование ИИ и промышленного IoT напрямую отражается на передовых транспортных разработках. Струнные технологии предусматривают создание беспилотного транспорта: движение пассажирских капсул (юнимобилей) осуществляется в автономном режиме без присутствия водителя в транспортном средстве.

При этом базовая необходимость соблюдения высоких стандартов безопасности не допускает полной передачи контроля нейросетевым моделям. Обуславливается это вероятностью программных сбоев ИИ в нестандартных ситуациях. Следовательно, в общей инфраструктуре проекта концептуальным узлом является Центр управления движением (ЦУД). Специалисты центра обеспечивают непрерывную диспетчеризацию: искусственный интеллект применяется преимущественно как ассистент, анализирующий большие массивы данных, тогда как исключительное право финального принятия решений и корректировки работы систем неизменно остается за человеком.

С точки зрения обеспечения ресурсами в России сформирована серьезная целевая инфраструктура: например, механизмы субсидирования заложены в функционал национального проекта «Экономика данных» (ранее профилировавшегося как «Цифровая экономика»). Установленный в его рамках алгоритм распределения целевых грантов для разработчиков специализированного софта по навигации формирует для команд-инициаторов инновационного транспорта «окно возможностей». Включение инжиниринговых компаний в программы грантовой поддержки и конкурсные отборы по линии федеральных проектов «Отечественные решения» и «Цифровые платформы в отраслях» позволит им в среднесрочной перспективе эффективно использовать инструменты государственного софинансирования, существенно ускорив процесс валидации автономных путевых решений на аппаратном уровне.

Со своей стороны, Республика Беларусь концептуально подкрепляет внедрение цифровых инициатив посредством положений Декрета № 8 «О развитии

цифровой экономики» и институционального функционирования Парка высоких технологий. В сложившейся регуляторной практике разработка комплексных аппаратно-программных решений для инновационных транспортных моделей, включающих в себя алгоритмику безопасности, системы телеметрии и высокоточную сенсорику, де-юре отнесена к категории высокотехнологичных видов экономической активности. Данный нормативный статус открывает перед профильными белорусскими инжиниринговыми структурами, ведущими концептуальное проектирование путевых струнных комплексов, реальную перспективу вхождения в льготную налоговую среду. В частности, алгоритм государственной поддержки резидентов профильных технопарков предусматривает освобождение предприятий от ключевых фискальных нагрузок – налога на добавленную стоимость и налога на прибыль (до определенных порогов, продиктованных законодательством).

Интеграция транспортных инноваторов в этот льготный контур создает мощный стимулирующий механизм. Обобщая изложенное, следует констатировать, что стратегические документы обеих стран планомерно формируют особый правовой режим, так называемую защищенную правовую среду, необходимую для полномасштабной технологической и экономической апробации транспортных модулей с нулевым участием водителя.

Интеграционные проекты Союзного государства

Оценивая национальные стратегии, нельзя не отметить тенденцию их постепенной конвергенции в рамках строительства Союзного государства. Современный геополитический фон актуализировал потребность в формировании технологического суверенитета макрорегионального масштаба. Принятые союзные программы предусматривают интеграцию промышленных потенциалов двух стран.

В сфере транспортного машиностроения государственная политика реализуется через механизмы совместных научно-технических программ (НТП) Союзного государства. Документальной основой взаимодействия выступают решения Высшего Государственного Совета Союзного государства (в частности, Декреты № 6 от 04.11.2021 и № 2 от 29.01.2024, определившие направления интеграции на периоды 2021–2023 и 2024–2026 годов соответственно). Приоритетными целями взаимодействия в рамках этих документов выступают углубление промышленной кооперации, форсированное импортозамещение и обеспечение технологического суверенитета в машиностроительном комплексе.

Инновационные логистические проекты (в том числе эстакадные сети) являются объектами высокорискового и капиталоемкого профиля, требующими сложных конструкционных материалов: композитов, сверхпрочных стальных сплавов для предварительно напряженных струнных рельсов, накопителей энергии и микропроцессоров. Благодаря единому союзному вектору на импортозамещение, производители струнных систем получают доступ к инструментам льготного финансирования и мерам государственной поддержки (включая програм-

мы субсидирования закупок) не только в стране регистрации (например, в Республике Беларусь), но и опосредованно на рынке партнера (в РФ) путем субсидирования конечных потребителей локализованной продукции. Например, механизм признания технологических операций, осуществляемых на территории Беларуси, позволяет производителям инновационного транспорта из Беларуси беспрепятственно участвовать в российских тендерах, обеспечивая их покупателям право на получение компенсационных субсидий из бюджета, а также получать гарантии выкупа своей инфраструктуры через концессионные механизмы субъектов РФ [16].

Более того, в последние годы регуляторы активизировали усилия по формированию комплексной системы поддержки инноваций на евразийском пространстве. Ранее разрыв цепочек на стадии создания первых образцов (уровни TRL 6-7) вел к банкротству до 70% транспортных технологических компаний. Действующие на сегодняшний день институты предлагают дифференцированные, в зависимости от стадии жизненного цикла проекта, инструменты финансирования для предприятий машиностроения, которые создают альтернативные системы логистики с экспортным потенциалом [17]. Так, Белорусский инновационный фонд ориентирован на ранние стадии разработок, предоставляя инновационные ваучеры, гранты, а также доленое венчурное финансирование (в том числе через совместный Российско-белорусский фонд венчурных инвестиций RBF Ventures). На российской стороне ключевым институтом поддержки выступает Российский фонд технологического развития (Фонд развития промышленности), предоставляющий льготные целевые займы (кредиты) под запуск серийного производства и технологическое перевооружение. В свою очередь, Евразийский банк развития (ЕАБР) обеспечивает долгосрочное проектное финансирование крупных инфраструктурных и кооперационных проектов на этапе их финального масштабирования.

Как в Республике Беларусь (указ Президента Республики Беларусь № 156 о приоритетных направлениях научно-технической деятельности [6]), так и в России («проекты-маяки»), развитие технологий автономных интеллектуальных перевозочных средств заявлено в числе критически значимых. Механизм Концепции технологического развития позволил квалифицировать новые транспортные эстакадные системы по критериям наилучших доступных технологий. Вхождение разработок уровня струнного транспорта в национальную таксономию приоритетов снимает административные барьеры на землеотвод для тестовых полигонов, что до принятия новой нормативной базы являлось главным препятствием в цикле вывода сложного транспорта от уровня готовности технологии (TRL) 4 до TRL 8.

Заключение

Анализ инновационных стратегий и государственных политик Республики Беларусь и Российской Федерации подтверждает запуск процессов постепенного сближения и гармонизации национальных нормативно-институциональных

систем, детерминирующего переход к экономике знаний в масштабах Союзного государства. При этом говорить о полной консолидации правового поля на данный момент преждевременно, наднациональная интеграция демонстрирует устойчивый вектор развития.

Интеграция механизмов целевого прогнозирования в Беларуси и развитие проектов технологического суверенитета в России закладывают основу для развития инновационных отраслей. Этому процессу способствует постепенное ослабление административных барьеров. В частности, важными шагами в данном направлении выступают внедрение концепции допустимого риска в венчурном кредитовании, поддержка стартапов и снижение налоговой нагрузки на проведение исследований и разработок. В этом контексте сближение правовых и налоговых режимов двух стран упрощает практическое тестирование новых логистических решений, включая технологии струнного транспорта. В долгосрочной перспективе это позволяет пересмотреть приоритеты государственной поддержки: вместо простого ремонта существующей дорожной сети на первый план выходят капитальные вложения в интеллектуальные транспортные системы второго уровня.

Список источников

1. Шлычков С.В. Национальная инновационная система Республики Беларусь: состояние и направления развития // Наука и инновации. 2022. № 6 (232). С. 4–9.
2. Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2030 года : одобрена протоколом заседания Президиума Совета Министров Республики Беларусь от 10.02.2015 № 3. URL: <https://www.economy.gov.by/uploads/files/NSUR2030/Natsionalnaja-strategija-ustojchivogo-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitiya-Respubliki-Belarus-na-period-do-2030-goda.pdf> (дата обращения: 10.02.2026).
3. О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года : Указ Президента РФ от 07.05.2024 № 309. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1305894187?ysclid=mtn1229izw813158640§ion=text> (дата обращения: 10.02.2026).
4. О Государственной программе инновационного развития Республики Беларусь на 2021–2025 годы : Указ Президента Республики Беларусь от 15 сент. 2021 г. № 348 // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. URL: <https://pravo.by> (дата обращения: 10.02.2026).
5. О развитии технологических компаний в Российской Федерации : Федер. закон от 04.08.2023 № 478-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2023. № 32 (часть I). Ст. 6140.
6. О приоритетных направлениях научной, научно-технической и инновационной деятельности на 2021–2025 годы : Указ Президента Республики Беларусь от 07.05.2020 № 156. URL: <https://pravo.by> (дата обращения: 10.02.2026).
7. О государственном прогнозировании и программах социально-экономического развития Республики Беларусь : Закон Республики Беларусь от 05.05.1998 № 157-З (в ред. от 12.07.2023 № 279-З). URL: <https://pravo.by> (дата обращения: 10.02.2026).
8. Об ограничении исключительных прав на объекты интеллектуальной собственности : Закон Республики Беларусь от 03.01.2023 № 241-З. URL: <https://pravo.by/document/?guid=12551&p0=H12300241> (дата обращения: 10.02.2026).

9. Об утверждении Концепции технологического развития на период до 2030 года : распоряжение Правительства РФ от 20.05.2023 № 1315-р // Собрание законодательства РФ. 2023. № 22. Ст. 3968.

10. Индикаторы инновационной деятельности: 2023 : статистический сборник / В. В. Власова [и др.] ; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». Москва : НИУ ВШЭ, 2023. 288 с.

11. Наука и инновационная деятельность в Республики Беларусь, 2023 : статистический буклет / Национальный статистический комитет Республики Беларусь. Минск : Белстат, 2023. 41 с.

12. Симачев Ю.В., Кузык М. Влияние государственных институтов развития на инновационное поведение фирм: качественные эффекты // Вопросы экономики. 2017. № 2. С. 109–135.

13. О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года : распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р. URL: <https://docs.cntd.ru/document/727294161?ysclid=mtn1hamtbz878205515> (дата обращения: 10.02.2026).

14. Государственная программа «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы : утв. постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 23.03.2021 № 165. URL: <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=C22100165> (дата обращения: 10.02.2026).

15. Головенчик Г.Г., Ковалев М.М. Цифровая экономика. Минск : Изд. центр БГУ, 2019. 395 с.

16. Инвестиции и строительство в Республике Беларусь : статистический сборник / Национальный статистический комитет Республики Беларусь. Минск : Белстат, 2025. 40 с.

17. Транспорт в России. 2024 : информационно-статистический бюллетень. Январь – декабрь 2024 года / Федеральная служба государственной статистики (Росстат). Москва, 2025. 39 с.

References

1. Shlychkov S.V. National innovation system of the Republic of Belarus: the state and directions of development. *Nauka i innovacii = Science and innovation*. 2022;(6(232)):4–9. (In Russ.).

2. National Strategy for Sustainable Socio-Economic Development of the Republic of Belarus for the period up to 2030 : approved by the minutes of the meeting of the Presidium of the Council of Ministers of the Republic of Belarus dated 10.02.2015 No. 3. URL: <https://www.economy.gov.by/uploads/files/NSUR2030/Natsionalnaja-strategija-ustojchivogo-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitija-Respubliki-Belarus-na-period-do-2030-goda.pdf>. (In Russ.).

3. On the national development goals of the Russian Federation for the period up to 2030 and for the future up to 2036 : Decree of the President of the Russian Federation dated 05/07/2024 No. 309. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1305894187?ysclid=mtn1229izw813158640§ion=text>. (In Russ.).

4. On the State Program of Innovative Development of the Republic of Belarus for 2021–2025 : Decree of the President of the Republic of Belarus dated September 15, 2021 No. 348 // National Legal Internet Portal of the Republic of Belarus. URL: <https://pravo.by>. (In Russ.).

5. On the development of technology companies in the Russian Federation : Feder. Law No. 478-FZ dated 08/04/2023. Collection of Legislation of the Russian Federation. 2023. No. 32 (Part I). Art. 6140. (In Russ.).

6. On priority areas of scientific, scientific, technical and innovative activities for 2021–2025 : Decree of the President of the Republic of Belarus dated 05/07/2020 No. 156. URL: <https://pravo.by>. (In Russ.).

7. On State forecasting and programs of socio-economic development of the Republic of Belarus : Law of the Republic of Belarus dated 05.05.1998 No. 157-Z (as amended dated 07/12/2023 No. 279-Z). URL: <https://pravo.by>. (In Russ.).

8. On the limitation of exclusive intellectual property rights : Law of the Republic of Belarus dated 01/03/2023 No. 241-Z. URL: <https://pravo.by/document/?guid=12551&p0=H12300241>. (In Russ.).

9. On approval of the Concept of technological development for the period up to 2030 : Decree of the Government of the Russian Federation dated 05/20/2023 No. 1315-r // Collection of Legislation of the Russian Federation. 2023. No. 22. Art. 3968. (In Russ.).

10. Indicators of innovation activity: 2023 : statistical collection / V.V. Vlasova [et al.] ; National research. University of Higher School of Economics. Moscow : Higher School of Economics, 2023. 288 p. (In Russ.).

11. Science and innovation in the Republic of Belarus, 2023 : statistical booklet / National Statistical Committee of the Republic of Belarus. Minsk : Belstat, 2023. 41 p. (In Russ.).

12. Simachev Yu.V., Kuzyk M. The influence of state development institutions on the innovative behavior of firms: qualitative effects. *Voprosy ekonomiki = Voprosy ekonomiki*. 2017;(2):109-135. (In Russ.).

13. On the Transport Strategy of the Russian Federation until 2030 with a forecast for the period up to 2035 : Decree of the Government of the Russian Federation dated 11/27/2021 No. 3363-R. URL: <https://docs.cntd.ru/document/727294161?ysclid=mtn1hamtbz878205515>. (In Russ.).

14. The State program "Transport Complex" for 2021-2025 : approved by Resolution of the Council of Ministers of the Republic of Belarus dated 03/23/2021 No. 165. URL: <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=C22100165>. (In Russ.).

15. Golovenchik G.G., Kovalev M.M. Digital Economy. Minsk : Publishing House of the BSU Center, 2019. 395 p. (In Russ.).

16. Investments and construction in the Republic of Belarus : statistical collection / National Statistical Committee of the Republic of Belarus. Minsk : Belstat, 2025. 40 p. (In Russ.).

17. Transport in Russia. 2024 : Information and statistical bulletin. January – December 2024 / Federal State Statistics Service (Rosstat). Moscow, 2025. 39 p. (In Russ.).

Информация об авторе / Information about the author

Денис Айратович Исаев – соискатель, кафедра теории и методологии государственного и муниципального управления Московского государственного университета им М. В. Ломоносова, Москва, Россия, ORCID: 0009-0004-3114-5947, Research ID:1325105, SPIN-код: 2956-2621, isaevdenis@yandex.ru.

Denis A. Isaev – Ph.D candidate, Department of theory and methodology of public and municipal administration, Moscow State University, Moscow, Russia, ORCID: 0009-0004-3114-5947, Research ID:1325105, SPIN-код: 2956-2621, isaevdenis@yandex.ru.

Конфликт интересов / Conflict of interests

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

The author declare no relevant conflict of interests.

Статья поступила в редакцию 01.07.2026; одобрена после рецензирования 08.08.2026; принята к публикации 25.08.2026.

The article was submitted 01.07.2026; approved after reviewing 08.08.2026; accepted for publication 25.08.2026.