



DOI: <https://doi.org/10.15688/ek.jvolsu.2025.3.14>

UDC 338.47:656(592.3)
ЛБС 65.37(5Син)



Submitted: 09.06.2025
Accepted: 27.06.2025

**SINGAPORE PORT IN THE STRUCTURE
OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS:
KEY FACTORS FOR SUCCESS OF A MULTIMODAL TRANSPORT HUB**

Vladimir V. Burovcev

Far Eastern State Transport University, Khabarovsk, Russian Federation

Diana V. Parygina

Far Eastern State Transport University, Khabarovsk, Russian Federation

Aleksey A. Babiy

Far Eastern State Transport University, Khabarovsk, Russian Federation

Abstract. The application of the provisions of institutional economic theory to the development of Russian multimodal transport hubs and priority development areas mechanisms makes it possible to identify key institutional barriers and propose solutions to overcome them. The article examines the experience of the Singapore multimodal transport hub as the world's leading logistics center. Singapore's experience demonstrates that the successful development of spatial logistics requires not only attracting investment in infrastructure but also deep institutional transformation – the formation of effective regulatory mechanisms, reducing administrative barriers, and supporting innovation. In this context, the adaptation of the provisions of the new institutional economic theory can become the basis for the modernization of the Russian transport complex and its integration into global transport and logistics chains. As a result of the study, the directions of the institutional transformation of the Russian transport complex are highlighted, and the need for the development of domestic innovation infrastructure is substantiated. The role of transport corridors, priority development territories, and international priority development territories for the effective organization of multimodal transport hubs has also been proved. The authors present the factors of effective development of the Singapore multimodal transport hub in comparison with the mechanism of the Russian priority development areas; the common features and advantages of each of the considered mechanisms are highlighted.

Key words: Singapore, multimodal transport hub, transport corridors, priority development areas, Far East, institutional economy.

Citation. Burovcev V.V., Parygina D.V., Babiy A.A. Singapore Port in the Structure of International Transport Corridors: Key Factors for Success of a Multimodal Transport Hub. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Ekonomika* [Journal of Volgograd State University. Economics], 2025, vol. 27, no. 3, pp. 174-184. (in Russian). DOI: <https://doi.org/10.15688/ek.jvolsu.2025.3.14>

**СИНГАПУРСКИЙ ПОРТ В СТРУКТУРЕ
МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ:
КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТОРЫ УСПЕХА
МУЛЬТИМОДАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА**

Владимир Викторович Буровцев

Дальневосточный государственный университет путей сообщения, г. Хабаровск, Российская Федерация

Диана Викторовна Парыгина

Дальневосточный государственный университет путей сообщения, г. Хабаровск, Российская Федерация

Алексей Алексеевич Бабий

Дальневосточный государственный университет путей сообщения, г. Хабаровск, Российская Федерация

Аннотация. Применение положений институциональной экономической теории к развитию российских мультимодальных транспортных узлов и механизмов территорий опережающего развития позволяет выявить ключевые институциональные барьеры и предложить решения по их преодолению. В статье рассмотрен опыт Сингапурского мультимодального транспортного узла как ведущего мирового логистического центра. Опыт Сингапура демонстрирует, что успешное развитие пространственной логистики требует не только привлечения инвестиций в инфраструктуру, но и глубокой институциональной трансформации – формирования эффективных регуляторных механизмов, снижения административных барьеров и поддержки инноваций. В этом контексте адаптация положений новой институциональной экономической теории может стать основой для модернизации российского транспортного комплекса и его интеграции в глобальные транспортно-логистические цепочки. В качестве результатов исследования выделены направления институциональной трансформации транспортного комплекса России, обоснована необходимость развития отечественной инновационной инфраструктуры. Также доказана роль транспортных коридоров, территорий опережающего развития и международных территорий опережающего развития для эффективной организации деятельности мультимодальных транспортных узлов. Авторами представлены факторы эффективного развития Сингапурского мультимодального транспортного узла в сравнении с механизмом российских территорий опережающего развития, выделены общие черты и преимущества каждого из рассматриваемых механизмов.

Ключевые слова: Сингапур, мультимодальный транспортный узел, транспортные коридоры, территории опережающего развития, Дальний Восток, институциональная экономика.

Цитирование. Буровцев В. В., Парыгина Д. В., Бабий А. А. Сингапурский порт в структуре международных транспортных коридоров: ключевые факторы успеха мультимодального транспортного узла // Вестник Волгоградского государственного университета. Экономика. – 2025. – Т. 27, № 3. – С. 174–184. – DOI: <https://doi.org/10.15688/ek.jvolsu.2025.3.14>

Введение

Сингапурский мультимодальный транспортный узел на протяжении десятилетий остается одним из ведущих логистических узлов мира, являясь примером успешного применения современных технологий, стратегического планирования и государственного управления. В России, с ее географическим положением и ресурсным потенциалом, развитие мультимодальных транспортных узлов в

привязке к территориям опережающего развития (далее – ТОР) и транспортным коридорам может сыграть ключевую роль в стимулировании экономического роста и становлении пространственной логистики. Однако для достижения результатов, сопоставимых с Сингапуром, необходимо учитывать различия в экономических, географических и институциональных условиях.

Переориентация грузопотоков через Восток приводит к необходимости развития ин-

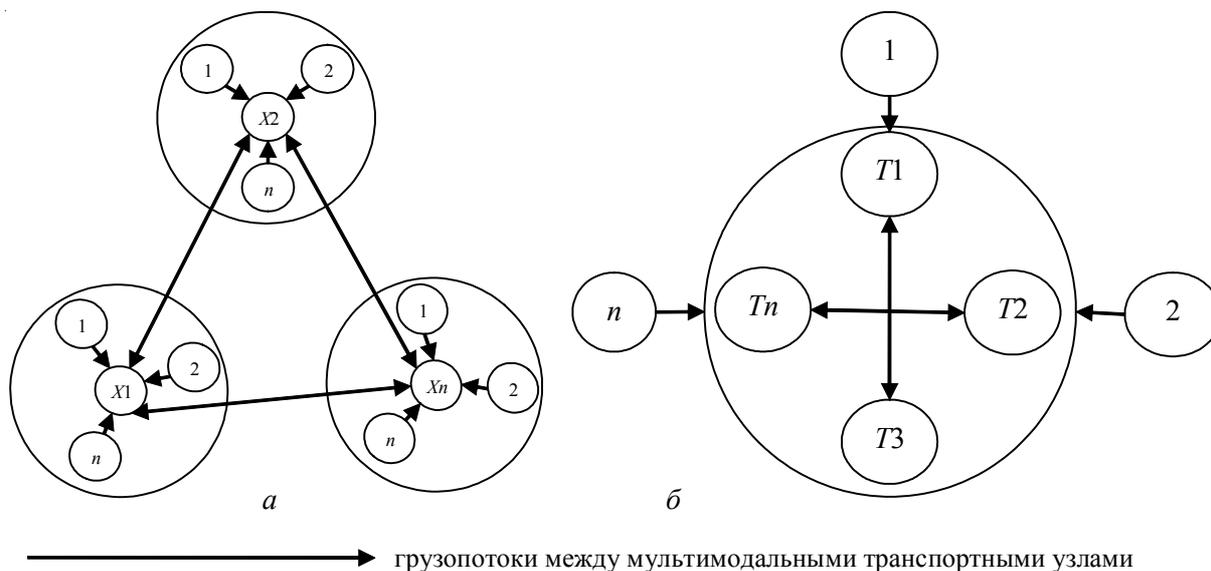
теграционных связей Дальневосточного федерального округа не только с другими регионами, но и странами, в частности Азиатско-Тихоокеанского региона (далее – АТР). В связи с ожидаемым ростом спроса на перевозку грузов в 2025 г. на 8,2 % относительно предыдущего года, в том числе высокорентабельных, в страны АТР наблюдается возросшая потребность таможенно-логистических терминалов, пограничных железнодорожных переходов [Бюллетень EastRussia]. По итогам первых трех месяцев 2025 г. возрос спрос на грузовые авиаперевозки из Центрального и Северо-Западного федеральных округов на Дальний Восток и в Сибирь на 6 % [Одинцов; Табах и др., 2023].

К числу приоритетных задач развития транспортного комплекса Российской Федерации, указанных в Стратегии развития транспорта до 2030 года с прогнозом до 2035 года, можно отнести комплексное развитие видов транспорта – морские порты, железнодорожные подходы к ним, развитие сопутствующих

отраслей – судостроения и т. д. Особый акцент сделан на развитии Северного морского пути (далее – СМП).

В этих целях становится актуальным развитие мультимодальных транспортных узлов, которые позволяют объединить всех участников логистической системы, что при оптимальном управлении ресурсами и согласованном принятии управленческих решений приводит к уменьшению затрат и увеличению доходов в условиях нестабильности экономики [Аврамчикова и др., 2019].

Мультимодальный транспортный узел с точки зрения технологии транспортировки и обработки груза можно определить как географический пункт взаимодействия нескольких видов транспорта, являющийся центральной точкой тяготения грузопотока с высокой степенью интеграции транспортных и коммерческих услуг, обеспеченный соответствующим комплексом транспортных средств и устройств (рис. 1). С точки зрения организации перевозочного процесса мультимодальный



X_i – мультимодальный транспортный узел i -й территории ДФО;
 1 ... n – предприятия транспорта, территориально тяготеющие к X_i

T_i – транспортное предприятие;
 1 ... n – мультимодальный транспортный узел

Рис. 1. Схема грузопотоков в мультимодальном транспортном узле:

a – территориальные мультимодальные транспортные узлы; b – мультимодальный транспортный узел

Fig. 1. Scheme of freight flows in a multimodal transport hub:

a – territorial multimodal transport hubs; b – multimodal transport hub

Примечание. Составлено авторами.

транспортный узел является элементом транспортной системы, обеспечивающим эффективное освоение потоков по всей логистической цепочке на конкретной территории транспортными средствами нескольких видов перевозчиков.

Создание сети мультимодальных транспортных узлов позволит повысить транспортную доступность за счет эффективной координации грузопотока, сокращения времени в пути и снижения затрат на транспортировку в условиях дефицита транспортной инфраструктуры Дальнего Востока и Арктики.

Теоретическая основа исследования

Ключевой методологической платформой для анализа развития мультимодальных транспортных узлов и их институциональной трансформации выступает новая институциональная экономическая теория. В отличие от классических экономических подходов, она акцентирует внимание не только на рыночных механизмах, но и на формальных и неформальных институтах, которые определяют правила взаимодействия между экономическими агентами.

Центральное место в теории занимает категория транзакционных издержек – издержек, возникающих при заключении, контроле и обеспечении выполнения сделок. В контексте логистики к ним можно отнести расходы на координацию поставок, согласование стандартов, проверку контрагентов, оформление разрешительной документации и т. д. Чем выше транзакционные издержки, тем менее эффективно функционирует логистическая система.

С точки зрения новой институциональной экономической теории для создания эффективного мультимодального транспортного узла необходима институциональная среда, в которой снижены транзакционные издержки и обеспечена прозрачность взаимодействий. Это достигается за счет:

- внедрения цифровых платформ взаимодействия (как PortNet в Сингапуре);
- стандартизации процедур;
- правовой определенности для участников логистических цепей;
- устойчивых формальных правил (контракты, регламенты);

– институциональной поддержки инноваций и НИОКР.

Особое внимание новая институциональная экономическая теория уделяет кластеризации, при которой группы взаимосвязанных компаний, поставщиков, логистов и институтов сосредоточены в одном регионе. Такая структура повышает производительность за счет накопленного институционального капитала, доверия и частичной саморегуляции. В условиях России аналогичную функцию могут выполнять ТОР и международные ТОР (далее – МТОР), где возможно формировать «институционально насыщенную» логистическую среду.

Сравнивая новую институциональную экономическую теорию с другими подходами, важно отметить следующее:

– неоклассическая теория игнорирует институциональные ограничения и полагается на совершенные рынки, что делает ее слабо применимой к реальному управлению транспортной инфраструктурой;

– неоинституциональная теория (в стиле Коуза, Норта) более прикладная, но акцентирует внимание в основном на исторической эволюции институтов, в то время как новая институциональная экономическая теория ориентирована на управление изменениями и проектирование новых институциональных конфигураций (например, создание специальных экономических зон с определенным режимом регулирования);

– поведенческая экономика может быть полезна для оценки ограниченной рациональности логистических операторов, однако не дает комплексной модели взаимодействия в транспортной системе.

Применение положений новой институциональной экономической теории позволяет:

- сформировать институциональную карту барьеров и драйверов развития логистики;
- выделить наиболее эффективные механизмы трансформации транспортной инфраструктуры (ТОР, кластеризация);
- обосновать необходимость координации усилий между государством, частным сектором и научно-образовательными учреждениями;
- сконструировать институциональный прототип для российских мультимодальных транспортных узлов на основе успешного международного опыта.

Таким образом, новая институциональная экономическая теория не только задает аналитическую рамку для изучения логистических систем, но и предоставляет практические инструменты для дизайна эффективной институциональной архитектуры в условиях транспортной трансформации.

Объекты и методы исследования

Сингапур – мультимодальный транспортный узел мирового значения, обладающий значительным стратегическим положением. Благодаря инновациям, применению современных технологий и транзитному потенциалу, гибкости управления и оперативному реагированию на внешние вызовы, эффективному построению грузопотоков он стал одним из самых загруженных и технически развитых узлов в мире, обслуживая тысячи судов ежегодно и оказывая значительное влияние на экономику региона. Грузооборот Сингапурского мультимодального транспортного узла в 2024 г. составил 622,7 млн т, в 2023 г. – 591,7 млн т, прирост на 5,24 %.

В качестве объекта исследования выделен опыт Сингапурского мультимодального транспортного узла и возможность его применения для развития транспортной системы Дальнего Востока и Арктики.

В основу исследования заложено институциональное положение Сингапура и России в сфере транспорта и логистики (табл. 1).

В отличие от Сингапура, развитие транспортного комплекса в России характеризуется рамочными барьерами, которые затрагивают все вышеперечисленные факторы. На основе анализа открытых источников были выделены ключевые факторы успешного становления Сингапурского порта как ведущего мультимодального транспортного узла мира.

1. Географическое преимущество.

Сингапур расположен на пересечении ключевых торговых маршрутов, связывающих Европу, Ближний Восток и Азию. Ежегодно через порт проходит более 37 млн TEU, что делает его крупнейшим в мире транспортным узлом для перевалки контейнеров. Для России подобный транзитный потенциал имеет Арктический морской путь (далее – АМП) и порты Дальнего Востока, но их текущее значение для международной торговли остается ограниченным. Стоит учитывать географическую дисперсию – большинство российских портов, включая дальневосточные (Владивосток, Находка, Восточный) и северо-западные (Санкт-Петербург, Мурманск), расположены далеко от основных мировых торговых маршрутов, что создает дополнительные затраты на логистику.

2. Связь с международными транспортными коридорами.

Транспортные коридоры, проходящие через Сингапур – коридор Север – Юг (NSC), Южный международный торгово-логистический коридор между Китаем и Сингапуром. Транспортные коридоры России – евро-азиат-

Таблица 1. Различия институционального положения Сингапура и России

Table 1. Differences in the institutional position of Singapore and Russia

Фактор	Сингапур	Россия
Регуляторная среда	Гибкое регулирование, поддержка инноваций	Сложные бюрократические процедуры, высокие административные барьеры
Инвестиционный климат	Высокий уровень защиты инвесторов	Ограниченный доступ к иностранным инвестициям
Государственная политика	Четкая долгосрочная стратегия развития транспортного комплекса	Фрагментарное стратегическое планирование, разрозненность решений
Автоматизация	90 % портовых операций автоматизировано	Низкий уровень цифровизации
Логистическая интеграция	Полное включение в мировые логистические цепи	Ограниченная роль в глобальных цепочках поставок
Экологическая политика	Активное внедрение «зеленых» технологий	Экологические проекты точечные
Кластеризация	Порт как центр мультимодального транспортного узла	Локальные кластеры с ограниченной интеграцией

Примечание. Составлено по: [Доклад за 2022 год ... , 2024].

ские коридоры «Север – Юг» и «Восток – Запад», Трансиб, СМП, система коридоров, связывающих северо-восточные провинции Китая через морские порты Приморского края с портами стран АТР. Также на востоке страны создаются коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2».

3. Эффективная государственная политика.

Правительство Сингапура изначально сосредоточилось на превращении порта в основу экономического роста. Создание PSA International, государственного оператора порта, позволило объединить стратегическое управление с рыночной гибкостью. В отличие от этого, Россия сталкивается с институциональными проблемами, включая сложности в координации между федеральными и региональными органами власти, коммерческими структурами. Для эффективного управления портами России необходимо развивать систему подготовки квалифицированных специалистов, включая логистов, инженеров и менеджеров по инновациям.

4. Инновации и технологическое лидерство.

Сингапур стал одним из первых портов, внедривших роботизацию и автоматизированные контейнерные терминалы. Применение искусственного интеллекта, аналитики больших данных и технологий интернета вещей (IoT) позволяет минимизировать время обработки грузов, а также эффективно координировать совместную работу видов транспорта. В России внедрение подобных технологий в транспортном комплексе идет медленными темпами, что снижает его конкурентоспособность. Кроме того, наблюдается инфраструктурное отставание – транспортная инфраструктура требует значительных капиталовложений, по сравнению с Сингапуром, где автоматизация достигает 90 %, в России автоматизация ограничена отдельными объектами [Отчет о рынке ...].

5. Устойчивость и экологичность.

Сингапур активно развивает технологии «зеленого» порта, включая использование возобновляемых источников энергии и сокращение углеродного следа. Экологическая повестка пока недостаточно интегрирована в стратегию развития российского транспортного комплекса.

6. Финансовые стимулы.

Инвестиционная привлекательность Сингапура обусловлена проводимой политикой «открытых дверей», эффективной работой государственных институтов, низким уровнем коррупции и высоким профессионализмом кадров. Из-за геополитических рисков и административных барьеров международные инвесторы менее активны в России, однако механизм ТОР способствует развитию бизнеса отдельных территорий за счет налоговых льгот и иных преференций для резидентов.

Проведенный анализ аналитических материалов позволяет сделать вывод о том, что для достижения стратегических инициатив развития Дальнего Востока и Арктики нужно использовать региональные преимущества, такие как механизм ТОР и МТОР, а также международные транспортные коридоры (далее – МТК).

Согласно базовому сценарию развития среднее увеличение объема перевезенного груза по транспортным коридорам, проходящим через Дальний Восток России, к 2030 г. должно составить 96 % (см. рис. 2, табл. 2).

Кроме того, особого внимания требует формирование институциональной среды, способной обеспечить устойчивое и прогнозируемое взаимодействие между участниками трансграничных перевозок. Важно не только устранение избыточных регламентов и барьерных процедур, но и переход к принципу «проактивного регулирования», при котором государственные институты выступают не только в роли контролеров, но и в качестве активных участников формирования логистических стратегий. Такой подход предполагает институциональную трансформацию, включающую внедрение цифровых платформ взаимодействия, развитие механизмов публично-частного партнерства, а также согласование регламентов в рамках двусторонних и многосторонних соглашений с ключевыми странами АТР.

Развитие мультимодальных транспортных коридоров в местах пересечения МТК и ТОР (МТОР) будет способствовать более эффективной результативности деятельности участников взаимодействия: МТК не требуют дополнительных капиталовложений в развитие транспортной инфраструктуры (допол-

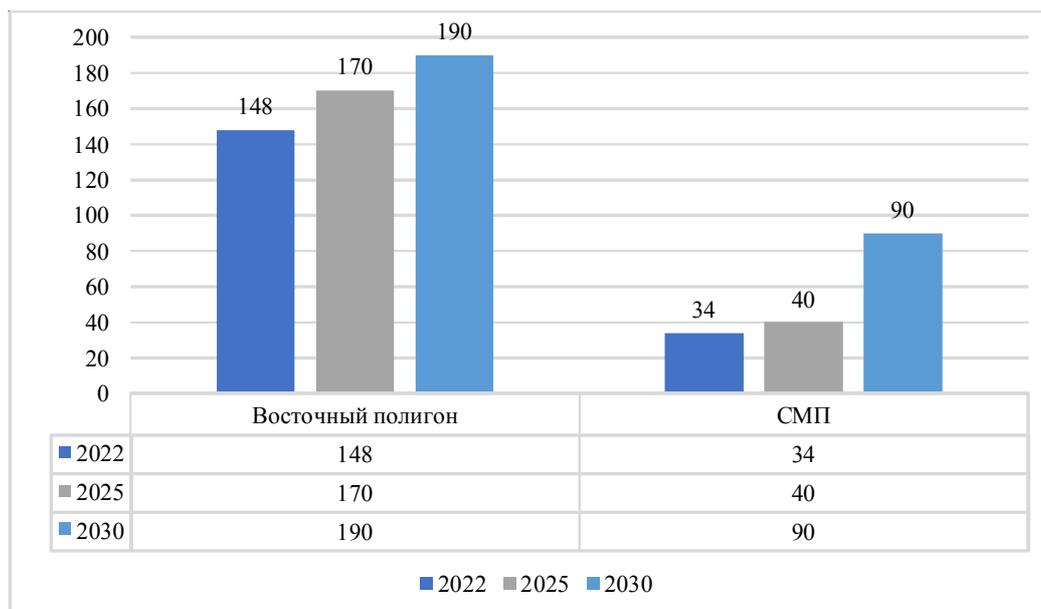


Рис. 2. Объем перевезенных грузов по рассматриваемым МТК к 2025 и 2030 гг., млн т, базовый сценарий
 Fig. 2. Volume of transported cargo along the considered international transport corridors by 2025 and 2030, million tons, baseline scenario

Примечание. Составлено авторами.

Таблица 2. Характеристика рассматриваемых МТК

Table 2. Characteristics of the considered international transport corridors

Коридор	Начальная точка маршрута	Конечная точка маршрута	Страны-участники	Длина, км	Виды транспорта	Сопряженность с ТОР и МТОР
«Приморье-1»	Харбин	Порты АТР	Россия, Китай	500	Ж/д, автомоб., водный	2 ТОР
«Приморье-2»	Хуньчунь	Порты АТР	Россия, Китай	360	Ж/д, автомоб., водный	2 ТОР
Транссиб	Москва	Владивосток	Россия	9288	Ж/д	6 ТОР
СМТК	Порт Мурманск	Порт Владивосток	Россия	10503	Водный	4 ТОР

Примечание. Составлено авторами.

нительные путевые ветки), исторически сложившиеся маршруты, обеспечивающие генерирование грузопотоков, ТОР обеспечивают благоприятные условия для развития бизнеса, наполняя рынок спросом на перевозки. Интерес для рассмотрения представляют также Арктическая зона Российской Федерации (далее – АЗРФ) и Свободный порт Владивосток (далее – СПВ), по своим характеристикам и предпочтениям для участников схожие с ТОР (см. табл. 3).

Привлекаемые инвестиции в рассматриваемых преференциальных режимах для поддержки бизнеса способствуют развитию регионов и, соответственно, транспорта. Вви-

ду значительных капиталовложений в развитие транспортной сети совокупные преимущества МТК, ТОР и МТОР можно рассматривать как условия возникновения эффекта синергии, что позволяет говорить о формировании эффекта синергии, то есть нелинейного экономического результата [Буровцев, 2015; Буровцев и др., 2022].

Результаты и обсуждение

По мнению авторов, российская инициатива создания ТОР является эффективным инструментом развития транспортного комплекса и направлена на стимулирование экономи-

Таблица 3. Особенности и различия предпочтения ТОР, СПВ, АЗРФ

Table 3. Features and differences of preferences of priority development areas, Freeport of Vladivostok, and Arctic Zone of the Russian Federation

Позиция для сравнения	ТОР	СПВ	АЗРФ
1. Целевая аудитория	Крупный и средний бизнес	Средний и малый бизнес	Крупный, средний и малый бизнес
2. Минимальный порог инвестиций для входа	500 000 руб.	500 000 руб.	1 000 000 руб.
3. Налоговые льготы	+	+	+
4. Возможность обеспечения инфраструктурой и земельными участками	+	-	-
5. Тарифные льготы	+	+	+
6. Льготные условия кредитования	+	+	+
7. Административные предпочтения	+	+	+

Примечание. Составлено авторами.

ческого роста в отдельных регионах путем налоговых льгот, инфраструктурных инвестиций и административной поддержки. Ввиду огромной территории и неравномерного развития транспортной инфраструктуры в России механизм ТОР имеет особое значение для становления пространственной логистики и укрепления роли транспорта в экономике страны. Сегодня на Дальнем Востоке функционирует 17 ТОР, в которых 18 % резидентов из сферы транспорта и логистики [Как ТОРы меняют экономику Дальнего Востока ...]. Общий объем инвестиций ТОР, по данным на конец 2024 г., составил 3 149,6 млрд руб. [Территории опережающего развития, 2025]. Создание МТОР на приграничных территориях с ориентацией на опыт Азии в развитии зон экономического сотрудничества – «Треугольников роста» [Иванова, 2013] определяет значительные эффекты синергии для развития мультимодальных перевозок. Преимущества МТОР обеспечат условия для международных и внутренних смешанных перевозок в масштабах транспортных коридоров и регионов тяготения мультимодальных транспортных узлов.

Ключевые различия между подходами к развитию транспортной системы России и Сингапура приведены в таблице 1.

Можно выделить общие черты политики Сингапура по развитию транспортного комплекса и российского механизма ТОР. Прежде всего, важную роль играет государственное планирование и привлечение инвестиций, что в рамках новой институциональной экономической теории требует фокуса на создании клас-

теров и усилении инновационной активности (см. табл. 4).

Роль институтов в формировании эффективной пространственной логистики через развитие мультимодальных транспортных узлов неоспорима. Прозрачность регулирования и упрощение административных процедур способствуют быстрой адаптации участников логистической системы к рыночным условиям, особенно в части таможенного оформления и тарифного регулирования. Долгосрочные институциональные гарантии для инвесторов способствуют привлечению дополнительных ресурсов и гарантируют стабильные правила игры для бизнеса.

Новая институциональная экономическая теория акцентирует внимание на важности кластеризации, где компании взаимодействуют на основе специализированных институциональных механизмов, снижая издержки и повышая эффективность. Развитие кластерных инициатив в рамках ТОР, объединяющих транспортные, логистические и промышленные предприятия, повышает конкурентоспособность региона.

Одним из ключевых аспектов новой институциональной экономической теории является минимизация транзакционных издержек, возникающих из-за сложного регулирования и фрагментированной системы управления транспортного комплекса. Их минимизация возможна за счет цифровизации (например – система PortNet в Сингапуре), централизованного администрирования ТОР с едиными правилами взаимодействия между резидентами, применения модели государственно-частного партнерства.

Таблица 4. Факторы развития Сингапурского мультимодального транспортного узла и российских ТОР

Table 4. Factors of development of the Singapore Multimodal Transport Hub and Russian priority development areas

Фактор	Политика Сингапура по развитию транспортной системы	Механизм российских ТОР в целях развития транспортной системы
Географическое преимущество	Глобальный транспортный узел на пересечении маршрутов, центр логистики, переработки и торговли	Удаленные регионы с ограниченным спросом. Планы по созданию портово-промышленных зон (Дальний Восток, Арктика)
Связь с международными транспортными коридорами	Сингапур – ключевой узел мировых торговых путей	Северный морской путь, Транссиб, коридор «Север-Юг». Создание МТОР вблизи с международными транспортными коридорами
Эффективная государственная политика	Централизованное, высокоэффективное управление. Активное участие государства в развитии мультимодального транспортного узла. Привлечение глобальных экспертов, подготовка кадров через госпрограммы	Управление разрозненное, зависит от региональной политики. Создание ТОР для стимулирования экономики. Привлечение локальных специалистов, ограниченные ресурсы на подготовку кадров
Инновации и технологическое лидерство	Лидер в автоматизации и инновации. Внедрение AI, IoT, автоматизация грузопотоков	Низкий уровень цифровизации. Начало цифровизации, тестирование «умных» портов
Устойчивость и экологичность	Активное использование зеленых технологий	Экологические проекты реализуются точечно
Финансовые стимулы	Льготы и налоговые преференции для инвесторов	Налоговые льготы, но сложная административная процедура

Примечание. Составлено авторами по: [The World Bank ... , 2023].

Опыт Сингапура показывает, что успех мультимодального транспортного узла зависит от сочетания государственного стратегического управления, технологического лидерства и интеграции в мировую экономику. Для России, с ее богатейшими ресурсами и уникальным географическим положением, изучение этого опыта критически важно. Сравнение с механизмом ТОР демонстрирует необходимость более гибкого и системного подхода к развитию транспортного комплекса и регионов. Использование положений институциональной экономической теории, долгосрочное планирование и ориентация на международные стандарты способны дать импульс российской транспортной инфраструктуре и экономике в целом.

Выводы

1. Выделены направления институциональной трансформации, которые могут быть адаптированы в России: децентрализация управления мультимодальными транспортными узлами, создание специализированных агентств

(по аналогии с PSA International) в целях долгосрочного планирования и инвестиционного развития, развитие контрактных механизмов государственно-частного партнерства.

2. Обоснована необходимость развития инновационной инфраструктуры и подчеркнута роль институтов в ее развитии через усиление институциональной поддержки НИОКР, создание центров компетенций по цифровой трансформации и введение гибкой системы регулирования тестирования новых технологий в мультимодальных транспортных узлах.

3. Доказана роль транспортных коридоров, ТОР и МТОР для эффективного развития транспортного комплекса за счет предоставления преференций для развития бизнеса и генерации грузопотоков в мультимодальных транспортных узлах.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Аврамчикова, Н. Т. Мультимодальные транспортные узлы: преимущества и перспективы развития / Н. Т. Аврамчикова, И. П. Рожнов, Л. Н. Захарова // Менеджмент социальных и экономических систем. – 2019. – № 4. – С. 25–30.

- Буровцев, В. В. Теоретико-методологические аспекты взаимодействия рыночных и государственных регуляторов общественного (государственного) сектора сферы услуг / В. В. Буровцев // *Baikal Research Journal*. – 2015. – № 2. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/teoretiko-metodologicheskie-aspekty-vzaimodeystviya-rynochnyh-i-gosudarstvennyh-regulyatorov-obshchestvennogo-gosudarstvennogo>
- Буровцев, В. В. Факторы синергии в модели организации политранспортного хаба / В. В. Буровцев, Д. В. Парыгина // *Политранспортные системы : материалы XII Междунар. науч.-техн. конф. (21–22 сент. 2022 г.)*. В 3 ч. Ч. 3. – Новосибирск : Изд-во Сиб. гос. ун-та путей сообщения, 2022. – С. 196–200.
- Бюллетень EastRussia: отраслевой аналитический обзор логистических проектов ДФО – зима 2025. – URL: <https://www.eastrussia.ru/material/byulleten-eastrussia-otraslevoy-analiticheskij-obzor-logisticheskikh-proektov-dfo-zima-2025/>
- Доклад за 2022 год «О создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях “Восток – Запад” и “Север – Юг”». – 2024. – URL: https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/a8e/Doklad-o-transportnoy-infrastrukture-za-2022-g-p-7.4.1_.pdf
- Иванова, И. С. Малаккский пролив: формирование международного экономического региона / И. С. Иванова // *ЮБА: актуальные проблемы развития*. – 2013. – № 20. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/malakkskiy-proliv-formirovaniye-mezhdunarnogo-ekonomicheskogo-regiona>
- Как ТОРы меняют экономику Дальнего Востока: АП составила портрет территорий опережающего развития. – URL: <https://ampravda.ru/2024/01/09/kak-tor-menjayut-ehkonomikudalnego-vostoka-apsostavila-portret-territorij-operezhayushchego-razvitija>
- Одинцов Е. Российские логисты сообщили о буме перевозок из Китая / Е. Одинцов. – URL: <https://www.gazeta.ru/social/news/2025/04/30/25667636.shtml>
- Отчет о рынке логистических услуг Сингапура за 2023 год. Анализ размера рынка и тенденций его роста. – URL: <https://www.marketresearch.com/>
- Табак, А. Транспорт и логистика: переориентация направлений и изменения в структуре / А. Табак, А. Подругина // *Эксперт. Бизнес-решения*. – 2023. – 17 окт. – URL: https://raexpert.ru/researches/traffic_2023/
- Территории опережающего развития // Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики. – 2025. – URL: <https://tor.erdc.ru/>
- The World Bank. Logistics Performance Index (LPI). 2023. – URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global>

REFERENCES

- Avramchikova N.T., Rozhnov I.P., Zaharova L.N. Multimodalnye transportnye uzly: preimushchestva i perspektivy razvitiya [Multimodal Transport Hubs: Advantages and Development Prospects]. *Management sotsialnyh i ekonomicheskikh sistem* [Management of Social and Economic Systems], 2019, no. 4, pp. 25-30.
- Burovtsev V.V. Teoretiko-metodologicheskiye aspekty vzaimodeystviya rynochnyh i gosudarstvennyh regulyatorov obshchestvennogo (gosudarstvennogo) sektora sfery uslug [Theoretical and Methodological Aspects of Interaction Between Market and State Regulators of the Public (State) Sector of the Service Sector]. *Baikal Research Journal*, 2015, no. 2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/teoretiko-metodologicheskie-aspekty-vzaimodeystviya-rynochnyh-i-gosudarstvennyh-regulyatorov-obshchestvennogo-gosudarstvennogo>
- Burovtsev V.V., Parygina D.V. Faktory sinergii v modeli organizatsii politransportnogo haba [Factors of Synergy in the Model of Organization of a Polytransport Hub]. *Politransportnye sistemy: materialy XII Mezhdunar. nauch.-tehn. konf. (21–22 sent. 2022 g.)*. V 3 ch. Ch. 3 [Polytransport Systems. Proceedings of the 12th International Scientific and Technical Conference (September 21–22, 2022)]. In 3 Pts. Pt. 3]. Novosibirsk, Izd-vo Sib. gos. un-ta putey soobshcheniya, 2022, pp. 196-200.
- Bulleten EastRussia: otraslevoy analiticheskij obzor logisticheskikh projektov DFO – zima 2025* [EastRussia Bulletin: Industry Analytical Review of Logistics Projects in the Far Eastern Federal District – Winter 2025]. URL: <https://www.eastrussia.ru/material/byulleten-eastrussia-otraslevoy-analiticheskij-obzor-logisticheskikh-proektov-dfo-zima-2025/>
- Doklad za 2022 god «O sozdanii i razvitii transportnoy infrastruktury na territoriyah gosudarstv – chlenov Yevraziyskogo ekonomicheskogo soyuza v napravleniyah “Vostok – Zapad” i “Sever – Yug”»* [Report for 2022 “On the Creation and Development of Transport Infrastructure in the Territories of the Member States of the Eurasian Economic Union

- in the East–West and North–South Directions”], 2024. URL: https://eec.eaunion.org/upload/medialibrary/a8e/Doklad-o-transportnoy-infrastrukture-za-2022-g-_p.-7.4.1_.pdf
- Ivanova I.S. Malakkskiy proliv: formirovanie mezhdunarodnogo ekonomicheskogo regiona [The Strait of Malacca: The Formation of an International Economic Region]. *YuVA: aktualnye problemy razvitiya* [Southeast Asia: Current Problems of Development], 2013, no. 20. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/malakkskiy-proliv-formirovanie-mezhdunarodnogo-ekonomicheskogo-regiona>
- Kak TORy menyayut ekonomiku Dalnego Vostoka: AP sostavila portret territoriy operezhayushchego razvitiya* [How the Priority Development Areas (PDAs) Are Changing the Economy of the Far East: AP Has Compiled a Profile of the PDAs]. URL: <https://ampravda.ru/2024/01/09/kak-tor-menjayut-ehkonomiku-dalnego-vostoka-apsostavila-portret-territorij-operezhayushchego-razvitiya>
- Odintsov E. *Rossiyskie logisty soobshchili o bume perevozok iz Kitaya* [Russian Logisticians Reported on the Boom in Transportation from China]. URL: <https://www.gazeta.ru/social/news/2025/04/30/25667636.shtml>
- Otchet o rynke logisticheskikh uslug Singapura za 2023 god. Analiz razmera rynka i tendentsiy ego rosta* [Singapore Logistics Market Report 2023. Analysis of Market Size and Growth Trends]. URL: <https://www.marketresearch.com/>
- Tabah A., Podrugina A. Transport i logistika: pereorientatsiya napravleniy i izmeneniya v strukture [Transport and Logistics: Reorientation of Directions and Changes in Structure]. *Ekspert. Biznes-resheniya* [Expert. Business Solutions], 2023, Oct. 17. URL: https://raexpert.ru/researches/traffic_2023
- Territorii operezhayushchego razvitiya [Territories of Advanced Development]. *Korporatsiya razvitiya Dalnego Vostoka i Arktiki* [Corporation for the Development of the Far East and the Arctic], 2025. URL: <https://tor.erdc.ru>
- The World Bank. Logistics Performance Index (LPI), 2023*. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global>

Information About the Authors

Vladimir V. Burovcev, Doctor of Sciences (Economics), Associate Professor, Department of Economy and Commerce, Far Eastern State Transport University, Serysheva St, 47, 680021 Khabarovsk, Russian Federation, rector@festu.khv.ru, <https://orcid.org/0000-0003-4876-6729>

Diana V. Parygina, Senior Lecturer, Department of Economy and Commerce, Far Eastern State Transport University, Serysheva St, 47, 680021 Khabarovsk, Russian Federation, apple-bit@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0001-6160-4228>

Aleksey A. Babiy, Postgraduate Student, Department of Economy and Commerce, Far Eastern State Transport University, Serysheva St, 47, 680021 Khabarovsk, Russian Federation, iverson_2208@mail.ru, <https://orcid.org/0009-0005-8675-6240>

Информация об авторах

Владимир Викторович Буровцев, доктор экономических наук, доцент кафедры экономики и коммерции, Дальневосточный государственный университет путей сообщения, ул. Серышева, 47, 680021 г. Хабаровск, Российская Федерация, rector@festu.khv.ru, <https://orcid.org/0000-0003-4876-6729>

Диана Викторовна Парыгина, старший преподаватель кафедры экономики и коммерции, Дальневосточный государственный университет путей сообщения, ул. Серышева, 47, 680021 г. Хабаровск, Российская Федерация, apple-bit@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0001-6160-4228>

Алексей Алексеевич Бабий, аспирант кафедры экономики и коммерции, Дальневосточный государственный университет путей сообщения, ул. Серышева, 47, 680021 г. Хабаровск, Российская Федерация, iverson_2208@mail.ru, <https://orcid.org/0009-0005-8675-6240>