

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«ВЛАДИВОСТОКСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
ИНСТИТУТ МЕЖДУНАРОДНОГО БИЗНЕСА, ЭКОНОМИКИ И УПРАВЛЕНИЯ
КАФЕДРА МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ И ГОСУДАРСТВЕННОГО
УПРАВЛЕНИЯ

ОТЧЕТ ПО ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ НАУЧНО-
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ ПРАКТИКЕ (НИР)

Магистрант гр ММО-25-М01



Литвинов А.Е.

Руководитель от профильной организации
Зав. кафедрой МОГУ
канд. экон. наук, доцент



Попова И.В.

Руководитель от кафедры МОГУ
канд. полит. наук, доцент



Ким А.А.

Владивосток 2026

Содержание

Путевка	3
Рабочий график (план)	5
Индивидуальное задание	6
Отзыв	8
Приложение А. Текст статьи по материалам проведенного исследования для публикации в научном издании	10

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«ВЛАДИВОСТОКСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
ИНСТИТУТ МЕЖДУНАРОДНОГО БИЗНЕСА, ЭКОНОМИКИ И УПРАВЛЕНИЯ
КАФЕДРА МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ И ГОСУДАРСТВЕННОГО
УПРАВЛЕНИЯ

ПУТЕВКА

Магистрант Литвинов Алексей Евгеньевич

Фамилия Имя Отчество

учебная группа ММО-25-M01

согласно приказу ректора № 1186-а от «20» мая 2026 г

направляется в ФГБОУ ВО «ВВГУ», Институт международного бизнеса, экономики и управления, кафедра международных отношений и государственного управления (МОГУ), г. Владивосток, ул. Гоголя, 41, ауд. 1527, тел. (243)240-41-60 для прохождения учебной практики НИР (получение навыков учебно-исследовательской работы) по направлению подготовки 41.04.05 Международные отношения. Международные отношения и приграничное сотрудничество на срок 6 недель с «25» мая 2026 г. по «18» июля 2026 г.

Руководитель практики от кафедры МОГУ

Канд. ист. наук, доцент



Ким А.А.

Подпись, печать

Тел. выпускающей кафедры (423)240-41-60

Отметки о выполнении и сроках практики принимающей организации

Полное наименование организации	Отметка о прибытии и убытии	Должность уполномоченного лица, подпись, печать
ФГБОУ ВО «ВВГУ», Институт международного бизнеса, экономики и управления Кафедра международных отношений и государственного управления г. Владивосток, ул. Гоголя. 41. ауд. 1527	Прибыл « <u>25</u> » <u>05.</u> 202 <u>6</u> г.	<i>печать</i>
ФГБОУ ВО «ВВГУ», Институт международного бизнеса, экономики и управления Кафедра международных отношений и государственного управления г. Владивосток, ул. Гоголя. 41. ауд. 1527	Убыл « <u>18</u> » <u>07.</u> 202 <u>6</u> г.	<i>печать</i>

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ

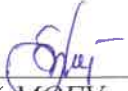
«ВЛАДИВОСТОКСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

ИНСТИТУТ МЕЖДУНАРОДНОГО БИЗНЕСА, ЭКОНОМИКИ И УПРАВЛЕНИЯ

КАФЕДРА МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ И ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ

СОГЛАСОВАНО

УТВЕРЖДАЮ


Зав. кафедрой МОГУ, канд. экон. наук,
доцент И.В. Попова
«___» мая 2026 г


Канд. ист. наук, доцент
А.А. Ким
«___» мая 2026 г

РАБОЧИЙ ГРАФИК (ПЛАН)

учебной практики НИР (получение навыков научно-исследовательской работы)

Магистранта Литвинова Алексея Евгеньевича
(Ф.И.О.)

Группы ММО-25-M01 курса 1 направления обучения 41.04.05 Международные отношения.
Международные отношения и приграничное сотрудничество

Место прохождения практики: ФГБОУ ВО «ВВГУ», Институт международного бизнеса,
экономики и управления, кафедра международных отношений и государственного
управления (МОГУ), г. Владивосток, ул. Гоголя, 41, ауд. 1527, тел. (243)240-41-60

Сроки прохождения практики: с «25» мая 2026 г. по «18» июля 2026 г.

№ п/п	Этапы (периоды) практики НИР	Вид работ	Срок прохождения этапа (периода) практики	Форма отчетности
1	Организац онный этап	1.Организационное собрание (конференция) для разъяснения целей, задач, содержания и порядка прохождения практики 2. Разработка индивидуального задания.	22.05.2026	1.Решение выпускающей кафедры о назначении дня собрания. 2. Индивидуальное задание, утвержденное руководителем практики от ВВГУ
2	Основной этап (совместны й руководител ей практики рабочий график (план)	1.Прохождение инструктажа по ознакомлению с требованиями охраны труда, техники безопасности, пожарной безопасности, а также правилами внутреннего распорядка. 2.Сбор информации. 3.Обработка, систематизация и анализ фактического и теоретического материала.	28.05.2026- 18.07.2026	Выполнение индивидуального задания, утвержденного руководителем практики от ВВГУ
3	Заключител ьный этап	Составление отчета по практике Защита отчета по практике	18.07.2026	Отчет, экзаменационная ведомость

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«ВЛАДИВОСТОКСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
ИНСТИТУТ МЕЖДУНАРОДНОГО БИЗНЕСА, ЭКОНОМИКИ И УПРАВЛЕНИЯ
КАФЕДРА МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ И ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ

ИНДИВИДУАЛЬНОЕ ЗАДАНИЕ

на выполнение отчета по учебной практике НИР (получение навыков научно-исследовательской работы)

Студент: Литвинов Алексей Евгеньевич

Группы: ММО-25-М01

Тема ВКР: Роль Владивостока в развитии международного сотрудничества в рамках Трансарктического транспортного коридора;

Срок сдачи отчета: 18.07.2026

Содержание отчета по практике:

Введение Цель, задачи практики. Используемые подходы и методы исследования.
Информационная база написания отчета.

Раздел 1. Теоретические аспекты проблемного поля исследования

- 1.1 Обозначить «проблемное поле» и обосновать актуальность исследования
- 1.2 Охарактеризовать уровень разработанности «проблемного поля» исследования и его влияние на роль, место и состояние предмета исследования. Оценить практическую значимость выбранной темы исследования
- 1.3 Определить возможность использования и обосновать выбор научно-методических подходов к исследованию выявленной проблемы

Раздел 2. Анализ проблемного поля исследования

- 2.1 Выполнить подборку источников по теме исследования и выполнить анализ основных результатов научных исследований в сфере выбранной проблемы.
- 2.2 Выполнить мониторинг международных нормативно-правовых актов, оказывающих регулирующее воздействие на проблемное поле исследования.
- 2.3 Выделить основные инструменты институциональной поддержки международных организаций и политических институтов, проанализировать их деятельность с точки зрения влияния на проблемное поле исследования.

Раздел 3. Структурирующие аспекты написания магистерской диссертации

3.1 Сформировать авторскую позицию - научно-аналитическую модель, включающую порядок этапов проведения исследования.

3.2 Выполнить критическую оценку основных научных направлений исследования в рамках проблемного поля.

3.3 Сформировать план магистерской диссертации с учетом выявленной научной проблемы, выбранных научных подходов к ее решению и анализа теоретической и нормативной базы

Заключение: сформулировать основные выводы по итогам проведенного исследования, сделать заключение о достижении поставленной цели и решении обозначенных задач.

Список использованных источников (не менее 30-ти позиций не ранее 2022 года издания).

Оригинальность текста работы не менее 70% с учётом цитирования. При возникновении подозрения на использование ИИ работа возвращается на доработку.

Руководитель практики от кафедры МОГУ
Канд. ист. наук, доцент



Ким А.А.

Задание получил:
Магистрант группы ММО-25-МО1



Литвинов А.Е.

Дата _____

ОТЗЫВ

руководителя практики от профильной организации об обладании магистрантом компетенциями

В результате прохождения практики магистрант Литвинов Алексей Евгеньевич показал обладание следующими компетенциями на следующем уровне:

Код компетенции, индикатора	Формулировка компетенции, индикатора	Сформированы полностью	В целом сформированы	Не в полной мере сформированы	Не сформированы
1	2	3	4	5	6
ОПК-3 Способен оценивать, моделировать и прогнозировать глобальные, макрорегиональные, национально-государственные, региональные и локальные политико-культурные, социально-экономические и общественно-политические процессы на основе применения методов теоретического и эмпирического исследования и прикладного анализа					
ОПК - 3.2К	Использует методы теоретического и эмпирического исследования и прикладного анализа по профилю деятельности в оценке и моделировании глобальных, макрорегиональных, национально-государственных, региональных и локальных политико-культурных, социально-экономических и общественно-политических процессов				
ОПК-4 Способен проводить научные исследования по профилю деятельности, в том числе в междисциплинарных областях, самостоятельно формулировать научные гипотезы и инновационные идеи, проверять их достоверность					
ОПК - 4.1К	Анализирует результаты исследований по профилю деятельности, устанавливает причинно-следственные связи между отдельными процессами и показателями, выявляет тенденции и закономерности, в том числе в междисциплинарных областях				
ОПК - 4.2К	Самостоятельно формулирует научные гипотезы и инновационные идеи, проверяет их достоверность				

Продолжение Таблицы

1	2	3	4	5	6
ОПК-5 Способен выстраивать стратегию по продвижению публикаций по профилю деятельности в средствах массовой информации на основе базовых принципов медиаменеджмента					
ОПК - 5.2К	Компилирует дайджесты и аналитические материалы по профилю деятельности для публикации в научных журналах и средствах массовой информации				
ОПК-7 Способен самостоятельно выстраивать стратегии представления результатов своей профессиональной деятельности, в том числе в публичном формате, на основе подбора соответствующих информационно-коммуникативных технологий и каналов распространения информации					
ОПК 7.2К	Обобщает результаты своей профессиональной деятельности и научно-исследовательской работы в публичном формате				
УК-1 Способен осуществлять критический анализ проблемных ситуаций на основе системного подхода, вырабатывать стратегию действий					
УК-1.4В	Вырабатывает стратегию действий в научно-исследовательской и экспертно-аналитической деятельности				
УК-4 Способен применять современные коммуникативные технологии, в том числе на иностранном(ых) языке(ах), для академического и профессионального взаимодействия					
УК-4.3К	Демонстрирует умение выполнять перевод академических текстов с иностранного на государственный язык				
УК-5 Способен анализировать и учитывать разнообразие культур в процессе межкультурного взаимодействия					
УК-5.3К	Соблюдает требования уважительного отношения к культурным традициям различных национальных и социальных групп в процессе межкультурного взаимодействия				

Руководитель от профильной организации
 Зав. кафедрой МОГУ
 канд. экон. наук, доцент

Попова И.В.

Приложение А

Текст статьи по материалам проведенного исследования для публикации в научном издании

Публикация на тему: «Владивосток – ключевой морской порт Тихоокеанской Арктики: анализ инфраструктурных возможностей в рамках Трансарктического коридора»

Владивосток – ключевой морской порт Тихоокеанской Арктики: анализ инфраструктурных возможностей в рамках Трансарктического коридора

Литвинов Алексей Евгеньевич

ММО-25-МО1 группы, 1 курса Институт международного бизнеса, экономики и управления

Владивостокский государственный университет

Россия. Владивосток

E-mail: Litvinov.alex13@mail.ru; тел.: +79140778765

Ул. Гоголя, 41, г. Владивосток, Приморский край, Россия, 690014

В статье проведён анализ инфраструктурных возможностей Владивостокского транспортного узла и портов Арктического бассейна в контексте формирования Трансарктического морского коридора. Показано, что Владивосток является безальтернативным контейнерным лидером восточного направления, тогда как арктические порты специализируются на вывозе сырья и демонстрируют падение грузооборота. Рассмотрены ключевые инфраструктурные проекты: Восточный транспортно-логистический узел СМП и агропромышленный парк в бухте Суходол с участием китайского капитала в рамках режима МТОР. Сделан вывод, что в целях повышения конкурентоспособности транзитных перевозок по Северному морскому пути необходимо обеспечить перевалку грузов в морских портах, до которых могут курсировать обычные суда.

Ключевые слова и словосочетания: Владивосток, Северный морской путь, Трансарктический коридор, портовая инфраструктура, Арктический бассейн, Восточный транспортно-логистический узел.

Vladivostok – the key seaport of the Pacific Arctic: a comparative analysis of infrastructure capabilities within the framework of the Trans-Arctic corridor

The article presents a comparative analysis of the infrastructure capabilities of the Vladivostok transport hub and the ports of the Arctic Basin in the context of the emerging Trans-Arctic Maritime Corridor. It is demonstrated that Vladivostok holds an uncontested leadership in container traffic in the eastern direction, whereas Arctic ports are predominantly specialized in raw material exports and show a decline in cargo turnover. Key infrastructure projects are examined, including the Eastern Transport and Logistics Hub of the Northern Sea Route and the agro-industrial park in Sukhodol Bay involving Chinese capital under the International Priority Development Area (IPDA) regime. The article concludes that in order to enhance the competitiveness of transit shipping along the Northern Sea Route, it is essential to ensure cargo transshipment at seaports accessible to conventional vessels — a role for which Vladivostok is objectively suited as the eastern gateway.

Key words and phrases: Vladivostok, Northern Sea Route, Trans-Arctic corridor, port infrastructure, Arctic Basin, Eastern transport and logistics hub.

В условиях трансформации глобальных цепочек поставок и смещения центров экономической активности в Северо-Восточную, Юго-Восточную Азию Северный морской

путь (далее - СМП) перестает быть исключительно внутрироссийским транспортным коридором, эволюционируя в Трансарктический морской коридор. Данная конфигурация связывает рынки Северо-Западной Европы и АТР в единую бесшовную систему. В этой архитектуре Владивосток выступает не просто портом Дальневосточного бассейна, а ключевой точкой входа и распределения грузопотока, следующего через высокие широты в восточном направлении.

В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 01 августа 2022 г. № 2115-р Правительство Приморского края ведёт работу по развитию регулярных каботажных перевозок по Северному морскому пути, а также по созданию Восточного транспортно-логистического узла для перевалки транзитных контейнерных грузов в портах Приморского края [1].

Северный морской путь короче привычного маршрута через Суэцкий канал в два раза. Владивосток является точкой входа в Северный морской путь. Здесь расположены государственные контролирующие органы по правовому надзору за следованием судов по СМП. Во Владивостоке функционируют научно-исследовательские организации, специализирующиеся на изучении износостойких материалов, используемых в условиях крайнего севера, а также на исследованиях погодных условий, ледяного покрова и арктической навигации.

Весь северный путь из Европы в Азию составляет порядка 7 200 миль, и только половина этого пути пролегает в суровых ледовых условиях. Морские суда ледового класса не являются конкурентоспособными при транзитных перевозках, при их использовании на всем маршруте.

В целях обеспечения грузооборота крупнотоннажных контейнеров по Северному морскому пути в морском порту Владивосток на платформе Владивостокского морского порта ведётся строительство Восточного транспортно-логистического узла Северного морского пути, который позволит принимать контейнеровозы вместимостью более 10 тыс. TEU (twenty-foot equivalent unit, далее – TEU). На текущий момент порты Приморского края могут принимать суда вместимостью до 2,5 тыс. TEU.

В отличие от арктических портов специализирующихся преимущественно на вывозе сырья и СПГ, порты Владивостокского узла обеспечивают критически важную функцию мультимодального хаба, сопрягая глубоководные терминалы с пропускной способностью Транссибирской магистрали.

Объектом исследования выступает транспортно-логистическая система морского порта Владивосток в условиях её интеграции в формирующийся Трансарктический морской коридор.

Предметом исследования являются инфраструктурные возможности и конкурентные преимущества Владивостокского транспортного узла как восточного мультимодального хаба Северного морского пути в сопоставлении с портами Арктического бассейна.

Цель настоящей работы – на основе сравнительного анализа инфраструктурных возможностей Владивостокского узла и ключевых портов Арктического бассейна определить условия, при которых Владивосток способен реализовать функцию восточного хаба Трансарктического коридора, а также оценить перспективы привлечения инвестиций в логистические проекты региона.

Анализ контейнерооборота морских портов Российской Федерации по итогам 2025 года позволяет выявить ключевые тенденции, определяющие позиционирование Владивостока в архитектуре Трансарктического морского коридора.

По данным Ассоциации морских торговых портов (АСОП), совокупный грузооборот морских портов Российской Федерации по итогам 2025 года сократился на 0,4%, составив 884,5 млн тонн. Снижение затронуло большинство морских бассейнов страны: Арктический бассейн показал падение на 6,3% (до 87,1 млн тонн), Азово-Черноморский — на 3,9% (до 265,4 млн тонн), Каспийский — на 5,4% (до 8,6 млн тонн), Балтийский — на 0,6% (до 271,3 млн тонн). Единственным бассейном, продемонстрировавшим положительную динамику, стал Дальневосточный, грузооборот которого вырос на 6,6%, достигнув 252,1 млн тонн [2].

Согласно анализу руководителя консультационного центра «Гекон» Михаила Григорьева, грузопоток по Северному морскому пути по итогам 2025 года также снизился на 0,87 млн тонн, или на 2,3% в годовом выражении, достигнув 37,02 млн тонн [3]. Снижение общего грузооборота обусловлено комплексом факторов:

1. Сокращение экспорта нефтепродуктов (на 7,7% по итогам года) вследствие регуляторных ограничений и запретов на экспорт, вводимых Правительством Российской Федерации для стабилизации внутреннего рынка;
2. Падение перевалки зерна (на 31,1%) под влиянием расширения мировых посевных площадей и запрета на импорт иностранных семян;
3. Снижение контейнерооборота (на 2,7% в тоннах и на 4,9% в TEU), вызванное сокращением импорта готовых автомобилей, высоким уровнем ключевой ставки, ограничивающей потребительское кредитование и инвестиционную активность, а также укреплением рубля, сдерживающим экспорт.

В контейнерном сегменте дополнительное давление оказало перераспределение грузопотоков: по данным холдинга «Глобал Портс», доля Балтийского и Азово-Черноморского бассейнов в морских контейнерных перевозках выросла на 4,7 и 4,1%

соответственно, тогда как доля Дальневосточного бассейна сократилась на 12,9%. Данное изменение объясняется постепенным восстановлением импортных поставок через порты Северо-Запада после их резкого падения в 2022–2023 годах, а также практикой перевозки контейнеров в полувагонах, что привело к оттоку части контейнерного экспорта с дальневосточного направления и скоплению порожних контейнеров в центральной части страны.

На этом фоне ключевым драйвером роста для Дальневосточного бассейна выступили сухие грузы, объём перевалки которых увеличился на 9,4% (до 169,1 млн тонн), прежде всего за счёт угля (+7,8% по стране в целом), добыча и экспорт которого смещаются в азиатскую часть России в Якутию и на Дальний Восток [4].

Однако, несмотря на общее снижение контейнерного рынка и временное перераспределение долей между бассейнами, Владивосток сохранил за собой позицию абсолютного лидера по контейнерообороту среди всех морских портов России. Анализ расстановки сил в данном сегменте позволяет выявить фундаментальные структурные преимущества Владивостокского транспортного узла, критически важные для его позиционирования в качестве восточного хаба Трансарктического коридора.

По итогам 2025 года порт Владивосток сохранил первое место среди всех морских портов России по объёму перевалки контейнерных грузов, достигнув показателя 1 470 тыс. TEU, что на 11% превышает результат предыдущего года. Отрыв от ближайшего конкурента – Большого порта Санкт-Петербург – сократился с 16% до 5%, что объясняется восстановлением грузопотоков на Балтике после переориентации части объёмов на Дальний Восток в 2022–2023 годах. Тем не менее, абсолютное лидерство Владивостока остаётся неоспоримым.

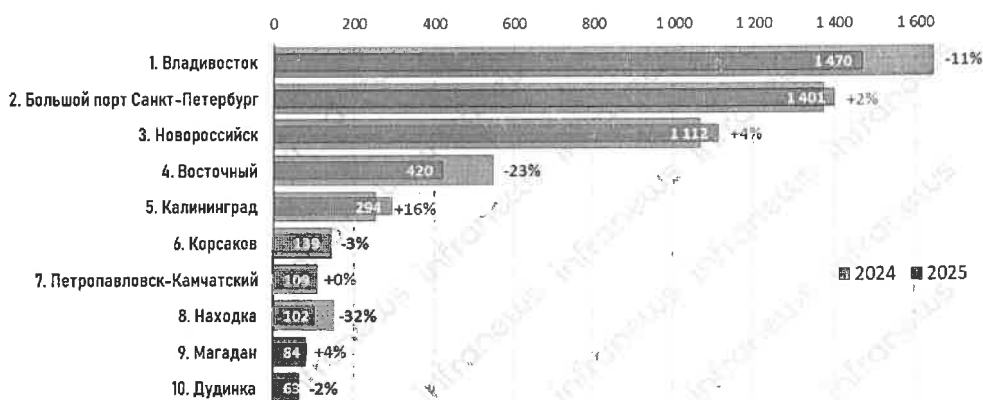


Рисунок 1 – ТОП 10 морских портов РФ по контейнерообороту за 2025 год [цит. по 5].

Дальневосточный бассейн представлен шестью портами из десяти: Владивосток (1 место, 1 470 тыс. TEU, -11%), Восточный (4 место, 420 тыс. TEU, -23%), Корсаков (6 место, 139 тыс. TEU, -3%), Петропавловск-Камчатский (7 место, 109 тыс. TEU, 0%), Находка (8 место, 102 тыс. TEU, -32%), Магадан (9 место, 84 тыс. TEU, +4%).

Балтийский бассейн – двумя портами: Большой порт Санкт-Петербург (2 место, 1 401 тыс. TEU, +2%), Калининград (5 место, 294 тыс. TEU, +16%).

Арктический бассейн — одним портом: Дудинка (10 место, 63 тыс. TEU, -2%).



ТОП-10 контейнерных портов России по итогам 2025 года, тыс. TEU

Рисунок 2 – ТОП 10 контейнерных портов РФ по итогам 2025 года [цит. по 5].

Отставание Петербурга от Владивостока за год сократилось с 16% до 5%. В 2023 году на Владивосток приходился 31% от совокупного контейнерооборота портов, в 2025-м - 28%. Если в этом году северная столица может вернуть себе утраченное из-за санкций первое место, то лидер среди терминалов вряд ли скоро сменится. Терминал Владивостокского морского порта (далее – ВМТП) (FESCO) во Владивостоке является чемпионом 6-й год подряд - 805 тыс. TEU.

Учитывая намерения ВМТП по модернизации инфраструктуры, данное лидерство имеет потенциал к долгосрочному закреплению. Ключевым проектом здесь выступает создание Восточного транспортно-логистического узла (далее – ВТЛУ), ориентированного на перевалку транзитных контейнерных грузов, в том числе следующих по Северному морскому пути. Объём инвестиций в проект оценивается в порядка 18 млрд рублей, завершение строительства запланировано на 2027 год.

В рамках ВТЛУ на территории ВМТП будет построен глубоководный терминал, способный принимать контейнеровозы вместимостью более 10 тыс. TEU. Проектом

предусмотрено возведение двух новых причалов общей протяжённостью 750 метров, глубина у каждого из них составит около 16,5 метра.

Для сравнения: на текущий момент порты Приморского края могут принимать суда вместимостью до 2,5 тыс. TEU, а ВМТП уже работает с превышением проектной мощности по перевалке контейнерных грузов в среднем на 15%. К 2028 году планируется завершить реконструкцию терминала с выходом на суммарную мощность 1,2 млн TEU в год.

Таким образом, создание ВТЛЮ не только снимет существующие инфраструктурные ограничения ВМТП, но и обеспечит техническую возможность для полноценного включения Владивостока в Трансарктический коридор в качестве восточного хаба, способного обслуживать крупнотоннажные контейнеровозы ледового класса, следующие по Севморпути [6].

На фоне устойчивого роста контейнерооборота Владивостокского узла и масштабных планов по его модернизации принципиально иная картина наблюдается в портах Арктического бассейна. Морские порты Арктического бассейна продемонстрировали снижение грузооборота с показателем 87,1 млн тонн, что на 6,3% ниже уровня 2024 года. Объём перевалки сухих грузов сократился на 18,3% (до 21,3 млн тонн), наливных — на 1,6% (до 65,8 млн тонн).

Снижение затронуло все без исключения арктические порты: Дудинка — единственный арктический порт, вошедший в ТОП-10 российских портов по контейнерообороту. По итогам 2025 года показатель составил 63 тыс. TEU (-2% к 2024 году). Уникальность Дудинки обусловлена тем, что порт принимает как морские, так и речные суда, обеспечивая круглогодичную навигацию в условиях Крайнего Севера и выступая ключевым звеном в системе Северного завоза по притокам Енисея. Мурманск — крупнейший порт бассейна — обработал за год 47 млн тонн грузов, потеряв 9,8% относительно 2024 года. Основная причина падения — низкая рентабельность перевалки угля, на который приходится свыше 70% общего потока грузов Мурманского морского торгового порта. Сабетта — ключевой порт для проекта «Ямал СПГ», который завершил год с наименьшими потерями среди арктических портов: 29,1 млн тонн (-0,4% к 2024 году). Относительная стабильность Сабетты объясняется узкой специализацией на отгрузке сжиженного природного газа, спрос на который на мировых рынках остаётся устойчивым. Варандей — нефтеналивной терминал в Ненецком автономном округе показал падение на 10,3%, до 4,6 млн тонн. Архангельск продемонстрировал наиболее глубокое снижение — на 14,6%, до 2,2 млн тонн [7].

В отличие от Дальневосточного бассейна, где порты демонстрируют рост за счёт диверсифицированной грузовой базы и контейнеризации, порты Арктики остаются

узкоспециализированными сырьевыми терминалами. Их грузооборот критически зависит от конъюнктуры мировых рынков угля, нефти и СПГ.

Таким образом, подтверждается факт, что именно Дальневосточный бассейн, а не Арктика, является естественным контейнерным хабом для Трансарктического коридора. Арктические порты могут служить точками вывоза сырья, но не способны выполнять функцию мультимодального распределительного узла для грузов с высокой добавленной стоимостью.

Тем не менее, Трансарктический коридор и логистический потенциал Северного морского пути вызывают растущий интерес со стороны зарубежных партнёров и инвесторов выражающих готовность инвестировать в развитие соответствующей инфраструктуры. Правительство Российской Федерации и Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики активно стимулируют привлечение иностранных инвестиций, создавая для этого уникальные преференциальные режимы. Ключевым инструментом такой политики с января 2026 года выступает Международная территория опережающего развития (далее – МТОР), предоставляющая иностранным инвесторам беспрецедентные условия для реализации проектов, в основу которых может быть заложено межправительственное соглашение.

Приморский край уже становится площадкой для реализации новой модели инвестиционного сотрудничества. В настоящее время на территории региона в логистической сфере реализуется восемь инвестиционных проектов, и крупнейший проект из них – агропромышленный парк в бухте Суходол (инвестор – компания «ЛегендАгро», входящая в группу «Бэйдахуан»). При совместной поддержке Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики, Правительства Приморского края и Министерства сельского хозяйства Китайской Народной Республики компания «ЛегендАгро» реализует проект создания демонстрационного российско-китайского агропромышленного парка в бухте Суходол. В состав парка войдут завод по глубокой переработке масличных культур и специализированный морской зерновой терминал. Завершение проекта запланировано на 2027 год. Общий объём инвестиций составляет 6,8 млрд рублей. Данный проект выступает базовым для формирования Международной территории опережающего развития (МТОР) и позиционируется как инфраструктурно-логистический хаб для сельскохозяйственной продукции в рамках международного транспортного коридора «Приморье-1», обеспечивающего связь портов Приморского края с южными провинциями КНР и другими странами Азиатско-Тихоокеанского региона [8].

В Арктической зоне Российской Федерации также реализуется ряд проектов с привлечением иностранного капитала, однако их отраслевая направленность и степень практической реализации принципиально отличаются от приморской модели.

Наиболее крупные иностранные инвестиции в Арктике сконцентрированы в сфере добычи и сжижения природного газа. В проекте «Ямал СПГ» китайская компания China National Petroleum Corporation (далее – CNPC) и Фонд Шёлкового пути совместно владеют 29,9% акций, ещё 20% принадлежит французской Total. В проекте «Арктик СПГ-2» китайским CNPC и China National Offshore Oil Corporation (CNOOC) принадлежит по 10% акций каждой. Однако данные проекты представляют собой классические сырьевые концессии и не формируют публичную логистическую инфраструктуру для транзита грузов по Трансарктическому коридору. Производимый сжиженный природный газ отгружается напрямую на экспорт через специализированные терминалы Сабетты и Утреннего [9].

В части развития портово-логистической инфраструктуры для Северного морского пути международное сотрудничество пока не вышло за рамки рамочных соглашений. Совместное предприятие Госкорпорации «Росатом» и DP World (ОАЭ) – ООО «Международная контейнерная логистика» ведёт подготовку к инвестиционному решению по созданию контейнерной линии и портов-хабов, однако конкретные параметры и сроки строительства не утверждены. Китайская судоходная компания NewNew Shipping Line в 2025 году подписала меморандум о взаимопонимании с правительством Мурманской области, обсуждая перспективы организации регулярных контейнерных перевозок через порт Мурманск [10]. В июне 2025 года также объявлено о создании совместного предприятия NewNew Shipping Line и «Росатома» для строительства контейнеровозов ледового класса, однако информация о начале строительства портовой инфраструктуры с подтверждёнными объёмами инвестиций отсутствует [11].

Показательным примером реализационных рисков в Арктике служит проект индийской фармацевтической компании «САФФАРМ» по строительству комплекса в Мурманской области. При заявленном объёме инвестиций более 9,2 млрд рублей и плановом запуске в IV квартале 2027 года, по состоянию на начало 2026 года проект приостановлен. Губернатор Мурманской области Андрей Чибис пояснил, что возникли трудности «субъективного плана» при взаимодействии с инвестором и выделении земельного участка [12].

Таким образом, Приморский край демонстрирует работающую модель привлечения иностранных инвестиций в логистическую инфраструктуру, основанную на сочетании преференциального режима МТОР, межправительственной поддержки и прямой

заинтересованности китайского бизнеса в создании перерабатывающих и перевалочных мощностей на российской территории. Арктика же пока остаётся зоной преимущественно сырьевых вложений и рамочных соглашений, не перешедших в стадию практической реализации инфраструктурных проектов, сопоставимых с приморскими.

Проведённый анализ инфраструктурных возможностей Владивостокского транспортного узла и портов Арктического бассейна в контексте формирования Трансарктического морского коридора позволяет сделать вывод о том, что Владивосток является лидером восточного направления с потенциалом для роста и расширения своих возможностей. Терминал ВМТП (FESCO) удерживает звание крупнейшего в стране шестой год подряд, обработав 805 тыс. TEU. На фоне общего снижения контейнерооборота в стране на 4,9% и падения грузооборота в большинстве морских бассейнов Дальневосточный бассейн остаётся единственным, демонстрирующим устойчивый рост – плюс 6,6% по общему грузообороту. Создание ВТЛУ позволит Владивостоку выполнять критически важную функцию точки смены класса судов, что является необходимым условием для повышения конкурентоспособности транзитных перевозок по Северному морскому пути. Дополняя этот тезис, в целях повышения эффективности транзитных перевозок по Севморпути необходимо обеспечить перевалку грузов в морских портах, до которых могут курсировать обычные суда. Таким морским портом на востоке страны объективно выступает Владивосток. Использование судов ледового класса на всём протяжении маршрута экономически нецелесообразно, в то время как схема «обычное судно – перевалка во Владивостоке – судно ледового класса» позволяет оптимизировать логистические издержки икратно повысить привлекательность Трансарктического коридора для международных грузоотправителей.

Более того, конкурентное преимущество Владивостока как точки входа в Трансарктический коридор может быть полностью реализовано только при условии дальнейшего углубления инвестиционного сотрудничества с Китайской Народной Республикой. Уникальное сочетание географического положения, наличия научно-исследовательской базы по арктической навигации, прямого выхода на Транссибирскую магистраль и преференциального режима МТОР создаёт все необходимые предпосылки для превращения Владивостока в ключевой мультимодальный хаб восточного сектора Северного морского пути. Практическая реализация этого потенциала требует дальнейшего насыщения владивостокского транспортного узла грузовой базой за счёт привлечения китайских логистических компаний и создания совместных предприятий в рамках режима Международной территории опережающего развития.

1. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 01.08.2022 № 2115-р. // Официальный интернет-портал правовой информации. — URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202208040008> (дата обращения: 12.04.2026).
2. Грузооборот морских портов России за 2025 год. — Текст: электронный // Ассоциация морских торговых портов: [сайт]. — 2026. — URL: <https://www.morport.com/rus/news/gruzooborot-morskih-portov-rossii-za-2025-god> (дата обращения: 12.04.2026).
3. Скорлыгина Н. Арктика не держит нагрузку: перевозка грузов по Севморпути снизилась в 2025 году на 870 тыс. тонн — Текст: электронный / Н. Скорлыгина, Т. Дятел, П. Трифонова. // Коммерсантъ. — 2026. — URL: <https://www.kommersant.ru/doc/8419017> (дата обращения: 12.04.2026).
4. Контейнерооборот морских терминалов «Глобал Портс» в 2025 году снизился на 4,4% — до 1,1 млн TEU. — Текст: электронный // PortNews : информационно-аналитическое агентство: [сайт]. — 2026. — URL: <https://portnews.ru/news/386976/> (дата обращения: 12.04.2026).
5. Рейтинг контейнерных портов России в 2025 году. — Текст: электронный // InfraNews: отраслевое агентство [сайт]. — 2026. — URL: <https://www.infranews.ru/novosti/porty/69548-rejting-kontejnernih-portov-rossii-v-2025-godu/> (дата обращения: 12.04.2026).
6. ВМТП получит два новых глубоководных причала в рамках модернизации. — Текст: электронный // РБК Приморье: [сайт]. — 2023. — URL: <https://prim.rbc.ru/prim/freenews/64a62a099a794728bdb81714> (дата обращения: 12.04.2026).
7. Грузооборот порта Мурманск в 2025 году уменьшился на 9,8%. — Текст: электронный // Комсомольская правда. Мурманск: [сайт]. — 2026. — URL: <https://www.murmansk.kp.ru/online/news/6774797/> (дата обращения: 12.04.2026).
8. Кулешов Е. Китай создаёт для себя зерновую базу в Приморье: инвесторы из Поднебесной подминают под себя местный аграрный бизнес / Е. Кулешов. — Текст: электронный // PrimaMedia. — 2025. — 7 октября. — URL: <https://primamedia.ru/news/2246859/> (дата обращения: 12.04.2026).
9. Черняев М. В. Россия и Китай в Арктике: современное состояние и перспективы развития сотрудничества — Текст: электронный / М. В. Черняев, Е. А. Егорычева, Е. Ю. Сидорова. // Арктика и Север. —2025. —№ 61. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rossiya-i-kitay-v-arktike-sovremennoe-sostoyanie-i-perspektivy-razvitiya-sotrudnichestva> (дата обращения: 12.04.2026).
10. Базанов М. Выгоден без ограничений: у зарубежных инвесторов растёт интерес к Севморпути — Текст: электронный / М. Базанов. // Известия. — 2025. — URL: <https://iz.ru/2005979/maksim-bazanov/vygoden-bez-ogranichenij-u-zarubezhnyh-investorov-rastet-interes-k-sevmorputi> (дата обращения: 12.04.2026).
11. Мурманская область и NewNew Shipping Line договорились о грузоперевозках. — Текст: электронный // Арктика России: информационный портал: [сайт]. — 2025. — URL: <https://arctic-russia.ru/news/murmanskaya-oblast-i-newnew-shipping-line-dogovorilis-o-gruzoperevozkakh/> (дата обращения: 12.04.2026).
12. Индийский фармзавод в Мурманске «не вышел» из стадии бизнес-концепции. — Текст: электронный // РБК Мурманск: [сайт]. — 2026. URL: <https://murmansk.rbc.ru/murmansk/12/02/2026/698dc1b19a79473832489b60> (дата обращения: 12.04.2026).

Ректору ФГБОУ ВО «ВВГУ»

профессору Т.В. Терентьевой

магистранта А.Е. Литвинова
группы ММО-25-МО1

ЗАЯВЛЕНИЕ

Прошу направить меня на учебную практику НИР (получение навыков научно-исследовательской работы)

(указать вид и тип практики)

В профильную организацию

ФГБОУ ВО «ВВГУ», Институт международного бизнеса, экономики и управления, кафедра международных отношений и государственного управления (МОГУ), находящуюся по адресу¹: Приморский край, г. Владивосток, ул. Гоголя, 41, ауд. 1527, тел. (243)240-41-60

«_____» _____ 2026_г.

дата



подпись

/ Литвинов А.Е. /

Ф.И.О.

+79140778765, litvinov.alex13@mail.ru

телефон магистранта и e-mail

¹ Адрес не указывается, если ВВГУ имеет с соответствующей профильной организацией Договор о комплексном сотрудничестве