

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 ПРАКТИКЕ НИР
(ПОЛУЧЕНИЕ НАВЫКОВ НАУЧНО-
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ РАБОТЫ)

Магистрант гр ММО-25-МО1



Шестёра А.А.

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



Попова И.В.

Руководитель от кафедры МОГУ
канд. истор. наук, доцент



Ким А.А.

Владивосток 2026

Содержание

Путевка	3
Рабочий график (план)	5
Индивидуальное задание	6
Отзыв	8
Приложение А. Сертификат о публикации материалов проведенного исследования 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 Шестёра Анастасия Алексеевна

Фамилия Имя Отчество

учебная группа ММО-25-МО1

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. истор. 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>мая</u> 2026г.	<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>июля</u> 2026г.	<i>печать</i>

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ

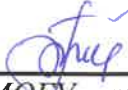
«ВЛАДИВОСТОКСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

ИНСТИТУТ МЕЖДУНАРОДНОГО БИЗНЕСА, ЭКОНОМИКИ И УПРАВЛЕНИЯ

КАФЕДРА МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ И ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ

СОГЛАСОВАНО

УТВЕРЖДАЮ


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


Канд. истор. наук, доцент
А.А. Ким
«20» мая 2026 г

РАБОЧИЙ ГРАФИК (ПЛАН)

учебной практики НИР (получение навыков научно-исследовательской работы)

Магистранта Шестёра Анастасии Алексеевны
(Ф.И.О.)

Группы ММО-25-МО1 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	Организационный 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 (совместный руководитель 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.	27.05.2026- 18.07.2026	Выполнение индивидуального задания, утвержденного руководителем практики от ВВГУ
3	Заключитель	Составление отчета по практике	18.07.2026	Отчет,

№ п/п	Этапы (периоды) практики НИР	Вид работ	Срок прохождения этапа (периода) практики	Форма отчетности
	ьный этап	Защита отчета по практике		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 производственной практике НИР
(получение навыков научно-исследовательской работы)

Студент: Шестёра Анастасия Алексеевна

Группы: ММО-25-МО1

Тема ВКР: Российские транспортные проекты в системе мировых коммуникаций

Срок сдачи отчета: 18 июля 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

канд. истор. наук доцент кафедры МОГУ



Ким А.А.

Задание получил:

Магистрант группы ММО-25-МО1



Шестёра А.А.

Дата _____

ОТЗЫВ

руководителя практики от профильной организации
об обладании магистрантом компетенциями

В результате прохождения практики магистрант Шестёра Анастасия Алексеевна 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: «Особые экономические режимы Дальнего Востока как фактор интеграции России в транзитные системы Азиатско-Тихоокеанского региона»
Опубликована в издании: Сибак



СЕРТИФИКАТ

Настоящий сертификат подтверждает публикацию статьи в научном журнале

«Студенческий» №2(340)

Шестёра Анастасия Алексеевна

Научная статья:

«ОСОБЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ РЕЖИМЫ
ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА КАК ФАКТОР ИНТЕГРАЦИИ
РОССИИ В ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ
АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА»

Генеральный директор
Издательство «Сибак»



Ю.В. Юдакова

Новосибирск
2026 год



ООО «СибАК» ИНН 5402054157 КПП 540201001
Адрес: г.Новосибирск, ул. Красный проспект, 185, офис 4
Телефон: 8-800-350-22-85
Р/с 40702810902980002885 в АО «АЛЬФА-БАНК» г. Москва
к/с 30101810200000000583
БИК 044525583

СПРАВКА

27.05.2026 г. № 82046

Автор(-ы): Шестёра Анастасия Алексеевна

ООО «СибАК» подтверждает, что Ваша статья «ОСОБЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ РЕЖИМЫ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА КАК ФАКТОР ИНТЕГРАЦИИ РОССИИ В ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА» принята для публикации в научном журнале «Студенческий» № 2(340). Журнал будет опубликован на сайте <https://sibac.info> 24.01.2026 г. Почтовая рассылка журнала авторам состоится 05.02.2026 г. Метаданные статей, принятых к публикации, размещаются на платформе eLIBRARY.RU.

Генеральный директор

ООО «СибАК»

Ю.В. Юдакова



ОСОБЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ РЕЖИМЫ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА КАК ФАКТОР ИНТЕГРАЦИИ РОССИИ В ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ АЗИАТСКО- ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА

Шестёра Анастасия Алексеевна,

магистрант

Владивостокский государственный университет,

РФ, г. Владивосток

E-mail: 9149643234a@gmail.com

АННОТАЦИЯ

В статье исследуется роль специальных институциональных форматов — территорий опережающего развития (ТОР) и свободного порта Владивосток (СПВ) — в трансформации дальневосточных транспортных узлов России в конкурентоспособные звенья азиатско-тихоокеанских логистических сетей. Применяется инструментарий политической экономики и теории региональных стейкхолдеров для анализа того, как внутренние инновации становятся инструментом внешнеэкономической адаптации.

ABSTRACT

The article examines the role of special institutional formats – territories of Priority Development (TOR) and the Free Port of Vladivostok (FPV) – in the transformation of Russia's Far Eastern transport hubs into competitive links of Asia–Pacific logistics networks. The tools of political economy and the theory of regional stakeholders are used to analyze how internal innovations become a tool for foreign economic adaptation.

Ключевые слова: Дальний Восток России, территории опережающего развития (ТОР), свободный порт Владивосток (СПВ), транспортные коридоры, Азиатско –Тихоокеанский регион (АТР), конкуренция юрисдикций.

Keywords: Russian Far East, territories of advanced development (TOR), free port of Vladivostok (SPV), transport corridors, Asia–Pacific region (APR), competition of jurisdictions.

Актуальность

Актуальность настоящего исследования обусловлена в необходимости оценить, насколько внутренний институциональный инструмент эффективен для решения внешней задачи: интеграции России в транспортные системы АТР. Особую значимость анализу придает контекст структурной перестройки внешнеэкономических связей России после 2022 года, когда ускоренное развитие восточного вектора и создание альтернативных логистических цепочек стало императивом. Интеграция российского Дальнего Востока в

динамично развивающуюся экономику Азиатско–Тихоокеанского региона на протяжении десятилетий остается стратегической задачей. Традиционный дисбаланс, при котором регион выступает преимущественно как поставщик сырья, усугубляется его логистической периферийностью. Ключевые глобальные маршруты контейнерных перевозок обходят его, а транзитный потенциал между Европой и Азией реализуется в ограниченных объемах. Выход из этой ситуации требует не только масштабных инфраструктурных вложений, но и институциональных решений, способных компенсировать объективные конкурентные недостатки: суровый климат, высокие издержки, удаленность от центральных рынков.

Введение особых экономических режимов – территорий опережающего развития (ТОР) и свободного порта Владивосток (СПВ) – представляет собой беспрецедентный во внутренней политике России эксперимент по созданию «островков» улучшенного инвестиционного климата [1].

Объект исследования – процесс интеграции транспортной системы российского Дальнего Востока в логистические сети Азиатско – Тихоокеанского региона.

Предмет исследования – влияние особых экономических режимов (ТОР и СПВ) на конкурентоспособность и функциональную трансформацию дальневосточных транспортных узлов.

Целью исследования является комплексный анализ влияния особых экономических режимов Дальнего Востока на конкурентоспособность и интеграционный потенциал ключевых транспортных узлов региона.

В соответствии с целью формулируются следующие задачи:

- 1 Проанализировать институты ТОР и СПВ применительно к специфике транспортно–логистического комплекса.
- 2 На конкретных примерах оценить практическую эффективность преференций для развития морского хаба (СПВ), нефтеналивного терминала (ТОР в Козьмино) и сухопутного коридора (МАПП Забайкальск).
- 3 Выявить системные политические и экономические ограничения действующих режимов и предложить сценарии их развития.

Парадокс российского Дальнего Востока заключается в его геостратегической центральности. Обладая самой протяженной в АТР береговой линией и выступая естественным сухопутным мостом между континентами, регион проигрывает в конкуренции за грузопотоки таким хамам, как Шанхай, Пусан или Сингапур. Преодоление этого разрыва является сложной многоуровневой проблемой, лежащей на стыке инфраструктуры и геополитики.

Данная статья фокусируется на регуляторном аспекте этой проблемы. Исходя из гипотезы, что классические меры государственной поддержки (субсидии, инфраструктурные инвестиции) недостаточны для кардинального изменения позиций региона. Требуется создание принципиально иных мер, которые сделали бы российские порты и сухопутные переходы не просто точками погрузки и выгрузки, а комплексными логистическими и сервисными центрами с добавленной стоимостью. Именно эту роль призваны сыграть режимы ТОР и СПВ [2].

Порт Владивосток, исторические ворота России в АТР, десятилетиями сталкивался с проблемой утечки грузовой базы в соседние китайские и корейские порты. Режим Свободного порта Владивосток, распространенный на ключевые портовые территории Приморья, был призван переломить эту тенденцию за счет радикального снижения административных и фискальных барьеров. Упрощение процедур въезда/выезда для иностранных моряков и капитанов судов, ускоренное таможенное оформление по принципу «одного окна», льготы по налогу на имущество и прибыль для портовых операторов и логистических компаний. Режим способствовал диверсификации деятельности. Помимо традиционных насыпных и наливных грузов, наблюдается рост интереса к контейнерной обработке и созданию дистрибуционных центров. СПВ работает как инструмент удержания и приумножения региональной грузовой базы, но его недостаточно для глобального «перехвата» потоков. Его успех зависит от способности скоординировать усилия частных операторов–резидентов с модернизацией федеральной портовой инфраструктуры [3].

Терминал в Козьмино – это конечная точка Восточно–Сибирского нефтепровода – изначально создавался как объект стратегического значения. Включение сопутствующих территорий в ТОР «Надеждинская» было направлено на оптимизацию существующей логистики и привлечение сервисных компаний. Сниженные страховые взносы, нулевой налог на землю и имущество для резидентов, осуществляющих деятельность в сфере транспорта, хранения и обслуживания трубопроводной инфраструктуры. Режим ТОР позволил создать вокруг ключевой экспортной точки сервисный кластер. Резиденты размещают здесь центры технического обслуживания спецтехники, лаборатории контроля качества нефти, предприятия по производству реагентов. Это снижает операционные издержки основного оператора («Транснефть») и повышает общую надежность экспортного канала. Однако экономика проекта остается чрезвычайно зависимой от конъюнктуры мировых цен на нефть и политики основных покупателей (КНР). Данный пример демонстрирует использование ТОР для повышения эффективности и надежности существующей сырьевой модели, а не для ее кардинального изменения. Режим работает как

«система техобслуживания» для критической инфраструктуры, минимизируя риски, но не создавая новой, менее зависимой грузовой базы.

Забайкальск – крупнейший сухопутный пункт пропуска на российско-китайской границе, через который проходит значительная часть двусторонней торговли. Создание здесь ТОР было нацелено на решение хронической проблемы логистических «пробок» и создание добавочной стоимости непосредственно у границы. Льготы для компаний, строящих и эксплуатирующих современные складские и перевалочные комплексы, центры обработки и сортировки грузов, таможенно-логистические терминалы. Внедрение режима стимулировало модернизацию и усложнение логистической цепочки. Вместо простой стоянки фур появились площадки для консолидации, переупаковки и финальной сборки товаров. Например, резиденты организуют производственные модули по сборке сельхозтехники из машинокомплектов, ввозимых из Китая, с последующей отгрузкой в регионы Сибири. Это снижает таможенные платежи и создает рабочие места. Однако скорость и качество реализации упираются в необходимость синхронизации с китайской стороной и в пропускную способность Транссиба. Пример Забайкальска иллюстрирует попытку превратить транзитный узел в центр добавленной стоимости. Успех напрямую зависит от качества межгосударственной координации и от способности вписать локальные предпочтения в макро-логистику трансграничных коридоров («Приморье-1», «Приморье-2») [4].

Проведенный анализ позволяет сделать вывод об амбивалентной и многоуровневой роли особых экономических режимов Дальнего Востока в интеграции России в транспортные системы АТР. Режимы ТОР и СПВ доказали свою эффективность как инструмент точечного улучшения инвестиционной ситуации. Они создают конкурентные преимущества для конкретных проектов, снижая издержки и привлекая резидентов в сферу логистики и сервиса. В каждом из рассмотренных примеров, предпочтения стимулировали не просто рост грузооборота, а функциональное усложнение деятельности (дистрибуция, сервис, сборка).

Действенность режимов упирается во внешние, по отношению к ним, системные ограничения: во-первых, геоэкономическая зависимость, успех связан со спросом и интересами ключевого партнера – Китая; во-вторых, льготы в порту не компенсируют недостатка глубоководных мощностей, а льготы у границы — ограниченной пропускной способности железной дороги; в-третьих, сохраняется конфликт интересов между федеральными ведомствами, региональными администрациями и частными резидентами, что замедляет принятие решений [5].

Из этого следуют следующие варианты исхода событий. Режимы сохранятся как инструмент поддержки отдельных проектов, но не приведут к качественному изменению позиций региона в АТР. Так же, преференциальные режимы будут трансформированы в основу для создания международных объединений (например, совместные управляющие компании портов с участием российского, китайского, корейского капитала), что позволит напрямую встроиться в региональные логистические сети. Режимы будут использованы как платформа для развития транспортной кооперации с азиатскими партнерами (Индия, страны АСЕАН) в рамках создания альтернативных цепочек, что придаст им новое стратегическое значение [6].

Таким образом, особые экономические режимы Дальнего Востока являются необходимым, но недостаточным условием для преодоления логистической периферийности. Их будущая эффективность будет определяться не столько внутренним положением, сколько способностью России вести сложную внешнюю игру по согласованию собственных стандартов, привлечению стратегических партнеров и интеграции этих проектов в более широкие международные транспортные инициативы.

Список литературы:

1. Макарычев А.С. Регионы-стейкхолдеры и их роль в новой внешней политике России: - Текст: электронный / А.С. Макарычев // Полис.ру: [сайт]. – URL: <https://polis.ru/analytics/regiony-stejkholdery-i-ih-rol.html>polis.ru (дата обращения: 10.05.2026).
2. ЭКСПЕРТ Online Особые экономические режимы Дальнего Востока: итоги десятилетия и новые вызовы: [сайт]. – URL: <https://expert.ru/2024/12/03/osobyie-ekonomicheskie-rezhimy-dalnego-vostoka/>expert.ru (дата обращения: 10.05.2026).
3. Годовой отчет о деятельности резидентов ТОР и СПВ за 2024 год. Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики. – Текст: электронный // Минвостокразвития РФ: [сайт]. – URL: <https://erdc.ru/upload/iblock/godovoj-otchet-2024.pdf>erdc.ru (дата обращения: 10.05.2026).
4. Забайкальск: как ТОР превращает пограничный пункт в логистический хаб. – Текст: электронный // РБК. – URL: <https://www.rbc.ru/plus/business/2024/11/18/zabajkalsk-logistika-rbc.ru> (дата обращения: 10.05.2026).
5. КРДВ РФ. Порт Владивосток в условиях СПВ: рост грузооборота на фоне геополитики: [сайт]. – URL: <https://portnews.ru/analytics/4567/>portnews.ru (дата обращения: 11.05.2026).
6. «Восточный полигон» РЖД и Дальний Восток: инфраструктурный прорыв или системное узкое место? // Гудок. –

URL: <https://www.gudok.ru/infrastructure/2024/09/12/vostochnyj-poligon-gudok.ru> (дата обращения: 12.05.2026).

Ректору ФГБОУ ВО «ВВГУ»
профессору Т.В. Терентьевой
магистранта А.Ю. Иванов
группы ММО-25

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

«_____» _____ 20__ г.

дата

_____ / А.А. Шестёра /

подпись

Ф.И.О.

телефон магистранта и e-mail

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