

**Министерство науки и высшего образования Российской Федерации**

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования

**«ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ УПРАВЛЕНИЯ»**



Институт \_\_\_\_\_  
отраслевого менеджмента

---

Кафедра \_\_\_\_\_  
управления транспортными комплексами

---

**Отчет по учебной практике: ознакомительная**

Направление подготовки	<b>38.04.02</b> (код)	<b>Менеджмент</b> (наименование)
Образовательная программа		<b>Транспорт и логистика</b> (название образовательной программы)
Обучающийся	(подпись)	(Фамилия и Инициалы)
Научный руководитель ВКР	(подпись)	(ученая степень, звание, Фамилия и Инициалы)
Консультант	(подпись)	(ученая степень, звание, Фамилия и Инициалы)
Нормоконтролер	(подпись)	(Фамилия и Инициалы)
Рецензент	(подпись)	(ученая степень, звание, Фамилия и Инициалы)

**Допустить к защите**

Научный руководитель образовательной программы	_____ (подпись)	<b>д.э.н., профессор</b> (ученая степень, звание, Фамилия и Инициалы) « ____ » _____ 20__ г.
Заведующий кафедрой	_____ (подпись)	<b>д.т.н., д.п.н., профессор</b> (ученая степень, звание, Фамилия и Инициалы) « ____ » _____ 20__ г.

## СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ .....	3
1.Роль кафедры экономической политики и экономических измерений (ЭПиЭИ) в Государственном университете управления (ГУУ).....	5
2. Теоретические аспекты формирования логистических коридоров .....	9
ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....	15
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....	16

## ВВЕДЕНИЕ

Формирование логистических коридоров (международных транспортных коридоров, МТК) актуально в условиях роста грузооборота и усложнения глобальных цепочек. Это связано с необходимостью: диверсификации маршрутов, устранения логистических барьеров, стимулирования экономического сотрудничества. Традиционные каналы (например, европейские направления) утратили значение, внимание бизнеса и государства сосредоточено на формировании новых коридоров и повышении эффективности существующих. МТК обеспечивают совместимость инфраструктуры, унификацию правил перевозок, синхронизацию цифровых и документарных процессов, что снижает организационные барьеры и сокращает время прохождения границы. Инвестиции в такие маршруты укрепляют транзитный потенциал государств, повышают конкурентоспособность бизнеса, ускоряют внешнюю торговлю.

Целью учебной практики является- закрепить теоретические знания, ознакомиться с основами будущей профессии и получить первый опыт решения задач в своей сфере. Задачи данной учебной практики: ознакомительные- изучение роли кафедры экономической политики и экономических измерений (ЭПиЭИ) в Государственном университете управления (ГУУ), описание сущности формирования логистических коридоров, их целей, задач и видов.

Структурно отчет по практике состоит из введения, двух разделов, заключения, списка использованных источников. В первом разделе описана краткая характеристика Государственного университета управления –как научно-учебного комплекса, дана общая информация по программе развития федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Государственный университет управления» на 2023-2032 годы; изучена роль кафедры экономической политики и экономических измерений (ЭПиЭИ) в Государственном университете управления (ГУУ). Во втором разделе отчета по практике описана сущность формирования логистических коридоров, их целей, задач и видов, этапов

формирования, а также определены основные проблемы и перспективные направления.

Информационной базой для написания отчета по практике послужили: данные официального сайта Государственного университета управления (ГУУ), статьи и монографии по изучаемой теме исследования.

При написании применялись следующие методы: описание, классификация, обобщение, абстрагирование, синтез, индукция, дедукция и другие.

## **1. Роль кафедры экономической политики и экономических измерений (ЭПи-ЭИ) в Государственном университете управления (ГУУ)**

Государственный университет управления – это сформированный многоуровневый научно-учебный комплекс. Он по праву считается основателем управленческого образования в стране. Ему заслуженно принадлежит приоритет не только в открытии, но и в дальнейшем развитии подготовки управленческих кадров для нужд экономики страны. На протяжении столетия университет уверенно держит позиции лидера управленческого образования в России. В ГУУ обучаются более 10 тысяч студентов по 14 направлениям бакалаврской подготовки, 11 направлениям магистерской подготовки и аспиранты по 8 научным специальностям.

В состав Университета входят 7 учебных институтов, которые объединяют более 40 кафедр и научно-исследовательских подразделений. Ежегодно в ГУУ проходят переподготовку и повышают квалификацию около 4 тысяч специалистов и руководителей предприятий. За годы своего существования университет подготовил более 100 тысяч высококвалифицированных управленцев для различных отраслей экономики[5].

ГУУ является членом международных организаций и ассоциаций, таких как: Международная ассоциация университетов (IAU), Европейский фонд развития менеджмента (EFMD), Центрально- и Восточно-Европейская ассоциация развития менеджмента (CEEMAN), Международная федерация ассоциаций менеджмента Восточной Азии (IFEAMA), Американская ассоциация менеджмента (AMA), Сеть институтов и школ государственного управления в странах Центральной и Восточной Европы (NISPAcee), Европейская ассоциация международного образования (EAIE), Ассоциация бизнес-школ стран БРИКС (ABBS)[9].

ГУУ осуществляет свою деятельность на основании Программы развития федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Государственный университет управления», которая направлена на повышение эффективности основных видов деятельности университета в целях максимального содействия достижению национальных целей развития и реализации

стратегических задач социально экономического и научно технологического суверенитета Российской Федерации.

Программа развития разработана с учетом национальных стратегических целей и задач, определенных: Федеральными законами от 23 августа 1996 года № ФЗ «О науке и государственной научно технической политике», от 30 декабря 2020 года № ФЗ «О молодежной политике в Российской Федерации», Указами Президента Российской Федерации от 7 июля 2011 года № 899 «Об утверждении приоритетных направлений развития науки, технологий и техники в Российской Федерации и перечня критических технологий Российской Федерации», от 1 декабря 2016 № 642 «О Стратегии научно технологического развития Российской Федерации», от 7 мая 2018 года № «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», от 21 июля 2020 года № «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года», от 2 июля 2021 года № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» и соответствующих им национальных проектов, Постановлениями Правительства Российской Федерации от 29 марта 2019 года № 377 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Научно технологическое развитие Российской Федерации», Распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 года № «Об утверждении «Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года» и другими нормативными правовыми актами, содержащими основные направления развития науки, образования и технологий, включая отраслевые и региональные стратегии (программы), регулирующие развитие отраслей экономики и социальной сферы[8].

Программа развития ориентирована на задачи и поручения, сформулированные на заседаниях совещательных и консультативных органов при Президенте Российской Федерации. Программа развития разрабатывается в соответствии с Федеральным законом от 29 декабря 2012 года № ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» и Постановлением Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2021 года № 2547 «Об утверждении требований к структуре и содержанию программ развития образовательных организаций высшего образования». Программа

развития сохраняет преемственность основных положений предыдущих программ развития университета, а также исторических традиций[8].

Кафедра экономической политики и экономических измерений (ЭПиЭИ) в Государственном университете управления (ГУУ) играет важную роль в стратегии развития университета через подготовку практико-ориентированных специалистов, проведение исследований и сотрудничество с другими организациями.

Основная цель работы кафедры – подготовка практико-ориентированных специалистов высокой квалификации, конкурентоспособных на рынке интеллектуального труда и инновационных технологий. Подготовка осуществляется в рамках образовательных программ подготовки бакалавров и магистров. Выпускники кафедры получают навыки аналитической и исследовательской работы, востребованные новой экономикой, высокотехнологичным бизнесом, реальным сектором экономики и международным рынком труда.

Областью профессиональной деятельности выпускников кафедры являются: исследовательские подразделения аналитические отделы и управления крупнейших компаний, холдингов и консалтинговых фирм; экономические, финансовые, маркетинговые, производственно–экономические и аналитические службы отечественных и зарубежных предприятий и организаций различных отраслей, сфер и форм собственности; федеральные и региональные органы государственной власти; академические и ведомственные научно-исследовательские организации.

По окончании обучения выпускники кафедры могут работать в сферах, связанных с оценкой рыночной и нерыночной стоимости имущества, бухгалтерскими измерениями, инвестиционно-финансовой оценкой и оценкой эффективности проектов, налоговой оценкой недвижимости и др. в государственных и частных структурах, в том числе в большой четверке аудиторских компаний.

Кафедра работает в тесном партнерстве с Евразийской экономической комиссией. Руководством кафедры является: Глазьев Сергей Юрьевич - заведующий кафедрой, академик РАН, доктор экономических наук, профессор; Савостицкий Артём Сергеевич - заместитель заведующего кафедрой, кандидат экономических наук.

Партнерства кафедры экономической политики и экономических измерений (ЭПиЭИ) в Государственном университете управления (ГУУ):

а) Сотрудничество с другими организациями. Кафедра работает в тесном партнёрстве с Евразийской экономической комиссией. Также заключены соглашения о сотрудничестве с федеральными министерствами и ведомствами, крупнейшими компаниями страны и общественными организациями.

Партнеры кафедры: Научный совет РАН по комплексным проблемам евразийской экономической интеграции, конкурентоспособности и устойчивому развитию, Министерство экономического развития РФ, АО «Росагролизинг», ФГБУН «Институт проблем рынка РАН», АНО «Национальный институт развития», Международный научно-исследовательский институт проблем управления, Российское общество оценщиков, ООО ТПК «Аргус-НВ», ООО «СофтЛайн Интернет Проекты».

б) Участие в мероприятиях. Например, в декабре 2025 года студенты и преподаватели кафедры приняли участие в Международном форуме технического текстиля - площадке, где формируется федеральная повестка и заключаются соглашения между властью, бизнесом и наукой[6].

Подготовка кадров на Кафедре экономической политики и экономических измерений (ЭПиЭИ) в Государственном университете управления (ГУУ) осуществляется для нужд реального сектора экономики. Например, выпускники кафедры могут работать в исследовательских подразделениях компаний, экономических, финансовых, маркетинговых, производственно-экономических и аналитических службах предприятий, федеральных и региональных органах государственной власти, академических и ведомственных научно-исследовательских организациях.

Кафедра принимает участие в создании единой евразийской образовательной среды. Например, кафедра ЭПиЭИ формирует содержание интеграции, готовит кадры нового поколения для экономики ЕАЭС. Кроме этого, ЭПиЭИ осуществляет реализацию делового обучения. Студенты кафедры участвуют в деловых играх, например, в игре «Бизнес Левелинг», где играют роли СЕО, стратегов и переговорщиков, управляя виртуальными компаниями в условиях высокой неопределённости.

В настоящее время осуществляется реализация образовательных программ для бакалавров и магистров. Например, запущена магистерская программа «Экономика интеграционных процессов в ЕАЭС». Кроме этого произошло обновление программ дополнительного профессионального образования. Например, в 2024 году открыта программа повышения квалификации «Стратегическое планирование и макроэкономическое прогнозирование: теоретические основы и практика ЕАЭС». Также кафедра организует стажировку преподавателей в вузах стран Союза - это часть стратегии укрепления профессиональных связей и развития академической мобильности.

Кафедра экономической политики и экономических измерений (ЭПиЭИ) в Государственном университете управления (ГУУ) также занимается исследованиями: а) участие в научных исследованиях в области экономики и финансов. Например, преподаватели кафедры участвуют в исследованиях, связанных с стратегическим планированием, интеграцией цифровых технологий в экономическую модель будущего, разработкой научно-образовательных кластеров как основы технологического суверенитета; б) участие в межотраслевых и межведомственных площадках. Например, в декабре 2025 года студенты и преподаватели кафедры приняли участие в Международном форуме технического текстиля - площадке, где формируется федеральная повестка и заключаются соглашения между властью, бизнесом и наукой.

Итак, роль кафедры экономической политики и экономических измерений (ЭПиЭИ) в Государственном университете управления (ГУУ) в стратегии развития университета осуществляется через подготовку практико-ориентированных специалистов, проведение исследований и сотрудничество с другими организациями. Для того, чтобы описать сущность, этапы, цели и задачи формирования логистических коридоров, перейдем к следующему разделу отчета по практике.

## **2. Теоретические аспекты формирования логистических коридоров**

Формирование логистических коридоров (международных транспортных коридоров, МТК) - это процесс создания организованных логистических систем, кото-

рые объединяют несколько видов транспорта и инфраструктуру на маршруте (морскую, железнодорожную, автомобильную, авиационную) и обеспечивают стабильную пропускную способность. Коридор включает терминалы, порты, сухие порты, железнодорожные узлы, пункты пропуска и сервисы, обеспечивающие непрерывное движение товаров. В отличие от разрозненных маршрутов, коридор работает на основе согласованных технических регламентов и единых процедур[4].

Основная цель логистических коридоров - формирование интегрированного логистического пространства между странами. Коридоры помогают: сократить транзитное время и его разброс; уменьшить простои на границах и в портах; повысить безопасность и контроль (страхование, отслеживание, понятные правила претензий); снизить логистические издержки за счёт масштаба и стандартизации; диверсифицировать цепочки поставок, чтобы бизнес не зависел от одной линии или одного узла.

Задачи формирования логистических коридоров (международных транспортных коридоров, МТК) включают создание единого логистического пространства между странами, устранение логистических барьеров, обеспечение совместимости транспортных систем и внедрение общей цифровой и физической инфраструктуры. Эти задачи связаны с интеграцией национальных транспортных систем в мировую транспортную систему, оптимизацией транспортного процесса и стимулированием экономического сотрудничества.

Коридоры различаются по структуре, набору используемых видов транспорта и географическому охвату. Некоторые виды: железнодорожные - работают с высокими объёмами и фиксированным расписанием; морские и океанские - связывают крупнейшие порты мира; комбинированные и мультимодальные - обеспечивают переход груза между видами транспорта с минимальными временными потерями; арктические и северные маршруты - имеют стратегическое значение из-за сокращённого расстояния между рынками; трансконтинентальные линии - объединяют несколько экономических регионов в единую логистическую систему.

Основными этапами формирования логистических коридоров являются: исследования грузо- и пассажиропотоков - на основе этих данных формируют мар-

шруты коридоров; унификация требований к транспортной инфраструктуре и параметрам транспортных средств; создание единого информационного пространства для сопровождения и безопасности транспортного процесса; возможность замены видов транспорта на данном направлении при возникновении дополнительных потребностей в перевозках или изменении технических, экономических или правовых условий.

Международные транспортные коридоры наиболее эффективно функционируют внутри интеграционных объединений, на территориях, в рамках которых образовано единое таможенное, экономическое, финансовое и правовое пространство.

Примерами международных транспортных коридоров являются: а) Европейские коридоры - например, сеть TEN-T, которая связывает Северную, Центральную и Южную Европу. В неё входят коридоры Север-Юг, Восток-Запад, Средиземноморский, Скандинавско-Балтийский, Балканский и другие направления; б) Коридор «Север - Юг» - соединяет Россию, страны Каспийского региона, Иран и Индию, обеспечивая сокращённый путь к портам Индийского океана; в) Северный морской путь - арктическая линия, открывающая кратчайшее сообщение между странами Северо-Восточной Азии и Европой[11].

Формирование логистических коридоров сталкивается с различными проблемами, которые связаны с инфраструктурой, транспортом, управлением и финансированием. Эти проблемы могут быть связаны с разным уровнем развития техники и технологий стран-участников коридоров, с административными и правовыми ограничениями, а также со сложностями с финансированием строительства инфраструктурных объектов, таблица 1.

Таблица 1- Основные проблемы формирования логистических коридоров[3]

№ п/п	Проблемы	Описание
1	Инфраструктура	Высокая степень износа основных фондов в транспортной инфраструктуре. Это характерно для многих регионов, через территорию которых проходит коридор. Требуется модернизация транспортных предприятий. Отсутствие унификации технологических процессов и таможенных процедур. Это может сокращать временные затраты и снижать стоимость перевозки грузов. Сложности с согласованием нормативно-правовых факторов - например, интеграцией законодательной базы стран-

Продолжение таблицы 1		
		участников коридоров, процедурой присоединения новых участников. Технологические проблемы из-за разного уровня развития техники и технологии стран-участников коридоров.
2	Транспорт	Ограничения пропускной способности на участках, где ограничена пропускная способность, зачастую на стыках между видами транспорта (железнодорожным, автомобильным и водным). Сложности с выбором оптимальных маршрутов и способов доставки. Например, между двумя городами может существовать три маршрута: через федеральную трассу, по железной дороге и комбинированная доставка с перегрузкой на склад. Каждый из них имеет свои плюсы и риски. Неопределённости и задержки при прохождении пограничных переходов. Дефицит контейнеров и мощностей в портах, что ограничивает экспортные отправки грузов.
3	Управление	Различия в подходах к управлению в разных странах, а также в принципах и методах государственного регулирования инфраструктурных проектов. Недостаточная информированность грузоотправителей при использовании транспортных путей, что не даёт возможности привлечь новых клиентов. Сложности с согласованием графиков движения между различными операторами и регионами. Для решения проблемы необходимо внедрение интеллектуальных систем планирования и трекинга, которые фиксируют перемещение грузов в реальном времени.
4	Финансирование	Сложности с финансированием строительства инфраструктурных коридоров - в части выделения бюджетных средств или привлечения инвесторов. Например, возникают проблемы с финансированием строительства коридоров, проходящих через территории федеральных земель, провинций, территорий или муниципалитетов (при федеральном устройстве стран). Неопределённость по вопросу организационно-экономической формы коридора и механизмов привлечения долгосрочных финансовых ресурсов на строительство дороги и развитие инфраструктуры. Риски, связанные с завышением или занижением параметров и стоимости проекта (превышение затрат над прогнозируемыми финансовыми средствами).

Перспективные направления формирования логистических коридоров включают в себя развитие международных и национальных маршрутов, внедрение цифровых технологий и финансирование проектов.

Международные маршруты предусматривают:

а) Развитие мультимодальных маршрутов в обход традиционных узких мест, например Суэцкого канала и Южных коридоров. Например: Международный транспортный коридор «Север - Юг», который соединяет Россию с Ираном, Индией и странами Персидского залива. Коридор состоит из трёх веток: западной (через Азербайджан), восточной (через Казахстан и Туркменистан) и каспийской (с использованием паромных линий). По прогнозам, после ввода линии Решт–Астара и

модернизации каспийских паромных терминалов грузопоток по коридору может достигнуть 35–40 млн. тонн уже к 2030 году[2].

б) Развитие Северного морского пути (СМП) - арктического судоходного маршрута, проходящего вдоль северного побережья России, соединяющего Атлантический и Тихий океаны. Потенциал - сокращение расстояний между Северо-Западной Европой и Северо-Восточной Азией по сравнению с традиционными маршрутами через Суэцкий канал.

в) Формирование устойчивых коалиций с дружественными странами (Индия, Иран, Казахстан, ОАЭ) на основе долгосрочных соглашений о транзите, безопасности и совместных инвестициях.

Перспективные национальные маршруты:

а) Развитие международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2», связывающих китайские провинции Хэйлунцзян и Цзилинь с российскими портами. Их развитие позволит сократить время доставки китайских грузов на внешние рынки через российские терминалы, но для этого необходимы инвестиции в транспортную и пограничную инфраструктуру, а также упрощение процедур таможенного оформления.

б) Создание Трансарктического транспортного коридора от Санкт-Петербурга до Владивостока через порты Арктической зоны. Это комплексная система, объединяющая морской, железнодорожный и автомобильный виды транспорта, с возможностью использовать потенциал крупнейших российских рек.

в) Модернизация приоритетных пунктов пропуска через государственную границу России, что позволит ускорить транзит товаров и повысить эффективность работы пограничных переходов[7].

Перспективными технологиями в формировании логистических коридоров стоит считать: внедрение концепции «умных» коридоров - интегрированной цифровой среды, в которой каждый участник цепочки поставок - от грузоотправителя до таможенного органа - получает доступ к актуальной и достоверной информации в режиме реального времени. Это позволяет: а) формировать цифровые двойники грузовых потоков - моделировать и оптимизировать логистические операции до их

фактического выполнения; б) использовать технологии интернета вещей (IoT) - миниатюрные автономные датчики и трекеры, установленные на контейнерах, транспортных средствах или на отдельных паллетах, собирают и передают данные о местоположении груза, состоянии груза и других параметрах; в) внедрять алгоритмы искусственного интеллекта и машинного обучения - системы предиктивной аналитики анализируют исторические и текущие данные для построения точных прогнозов, что содействует оптимизации грузоперевозок.

Однако, все выше перечисленные направления не возможно реализовать без должного финансирования. Поэтому необходима поддержка проектов на уровне федеральных и региональных властей, а также международных объединений, которые заинтересованы в функционировании логистических коридоров. Использование механизмов государственно-частного партнёрства - например, для реализации проектов по развитию инфраструктуры коридоров. Устранение ограничений - например, модернизация инфраструктуры на стыке государств, расширение бондовых зон и терминалов, усиление зимнего ледокольного флота на Севморпути и др.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ознакомительной практике была изучена роль кафедры экономической политики и экономических измерений (ЭПиЭИ) в Государственном университете управления (ГУУ), а также описаны теоретические аспекты формирования логистических коридоров, их целей, задач и видов, этапов формирования, определены основные проблемы и перспективные направления.

Кафедра экономической политики и экономических измерений (ЭПиЭИ) в Государственном университете управления (ГУУ) играет важную роль в стратегии развития университета через подготовку практико-ориентированных специалистов, проведение исследований и сотрудничество с другими организациями. Основная цель работы кафедры – подготовка практико-ориентированных специалистов высокой квалификации, конкурентоспособных на рынке интеллектуального труда и инновационных технологий.

Во втором разделе отчета по практике был описан процесс формирования логистических коридоров, который предусматривает создание организованных логистических систем, объединяющий несколько видов транспорта и инфраструктуру на маршруте (морскую, железнодорожную, автомобильную, авиационную). Коридор включает терминалы, порты, сухие порты, железнодорожные узлы, пункты пропуска и сервисы, обеспечивающие непрерывное движение товаров. В отличие от разрозненных маршрутов, коридор работает на основе согласованных технических регламентов и единых процедур.

Основная цель логистических коридоров – формирование интегрированного логистического пространства между странами. При этом, формирование логистических коридоров сталкивается с различными проблемами, которые связаны с инфраструктурой, транспортом, управлением и финансированием. Перспективные направления формирования логистических коридоров включают в себя развитие международных и национальных маршрутов, внедрение цифровых технологий и финансирование проектов.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1.Глава Минтранса представил планы развития международных транспортных коридоров[Электронная версия][Ресурс: <https://iz.ru/1985371/2025-11-06/glava-mintransa-predstavil-planu-razvitia-mezdunarodnyh-transportnyh-koridorov>(дата обращения 03.01.2026);

2.Международные транспортные коридоры: вызовы и перспективы [Электронная версия][Ресурс: [https://roscongress.org/materials/mezhdunarodnye-transportnye-koridory-vyzovy-i-perspektivy/?utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2F](https://roscongress.org/materials/mezhdunarodnye-transportnye-koridory-vyzovy-i-perspektivy/?utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2F)(дата обращения 03.01.2026);

3.Международные транспортные коридоры: вызовы и перспективы [Электронная версия][Ресурс: <https://e-cis.info/news/566/131773/>(дата обращения 03.01.2026);

4.Международные транспортные коридоры (МТК) [Электронная версия][Ресурс: <https://tradest.ru/stati/mezhdunarodnyye-transportnyye-koridory-mtk/>(дата обращения 05.01.2026);

5.Об университете[Электронная версия][Ресурс: <https://guu.ru/university/>(дата обращения 03.01.2026);

6.Программа развития Государственного университета управления [Электронная версия][Ресурс: <https://guu.ru/university/development-strategy/programma-razvitiya-guu/>(дата обращения 03.01.2026);

7.Перспективы развития международных транспортно-логистических коридоров для внешней торговли России [Электронная версия][Ресурс: <https://moscowforesight.ru/ru/publications/development-prospects-for-international-transport-and-logistics-corridors-for-russian-foreign-trade>(дата обращения 03.01.2026);

8.Программа развития федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Государственный университет управления» на 2023-2032 годы;

9. Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Государственный университет управления» [Электронная версия][Ресурс: <https://festivalnauki.ru/o-festivale/participants/federalnoe-gosudarstvennoe-byudzhetnoe-obrazovatelnoe-uchrezhdenie-vysshego-professionalnogo-obrazov122/>](дата обращения 04.01.2026);

10. Цифровая логистика и «умные» коридоры: как технологии меняют грузоперевозки в регионе [Электронная версия][Ресурс: <https://www.fbacs.com/news/tsifrovaya-logistika-i-umnye-koridory-kak-tekhnologii-menyayut-gruzoperevozki-v-regione/>](дата обращения 03.01.2026);

11. Что такое международные транспортные коридоры [Электронная версия][Ресурс: <https://1kargo.ru/news/poleznoe-info/chto-takoe-mezhdunarodnye-transportnye-koridory/>](дата обращения 04.01.2026)