

Communication, RelStat'2016, 19-22 October, 2016, Riga, Latvia. – 319–329p. – URL:

https://www.researchgate.net/publication/314269225_Transport_Infrastructure_Development_Performance/fulltext/58becae7458515dcd28e2045/Transport-Infrastructure-Development-Performance.pdf

16. Turner, C. The Infastructured State. Territoriality and National Infastructure System / C. Turner. – Cheltenham, UK, 2020. – 208 p. – URL:

https://www.elgaronline.com/view/9781788970303/06_abbreviations.xhtml

**ЭФФЕКТИВНОСТЬ ВЫБОРА ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ
ПРИ ТРАНСПОРТИРОВКЕ МЯСОМОЛОЧНОЙ ПРОДУКЦИИ
НА ЗАРУБЕЖНЫЕ РЫНКИ ИЗ ОРГАНИЗАЦИЙ
ВИТЕБСКОЙ ОБЛАСТИ БЕЛАРУСИ**

Павлов Константин Викторович,

Полоцкий государственный университет, г. Новополоцк,
Республика Беларусь
kvp_ruk@mail.ru

Зенькова Инга Владимировна,

Полоцкий государственный университет, г. Новополоцк,
Республика Беларусь
i.zenkova@psu.by

Никифоров Сергей Александрович,

Полоцкий государственный университет, г. Новополоцк,
Республика Беларусь

Современный этап развития внешнеэкономической деятельности в Республике Беларусь находится на стадии реформирования экономических отношений в стране, который связан с коренным изменением форм и методов, которые применялись на протяжении десятилетий предшествующего развития. Так как белорусская экономика по существу по всем направлениям была несбалансированной, то в целом система управления, планирования и стимулирования внешнеэкономической деятельности не способствовала росту

эффективности импорта и экспорта. Поскольку главным субъектом внешнеэкономической деятельности Республики Беларусь сегодня являются предприятия, то именно им принадлежит первостепенная роль в развитии внешнеэкономических связей с зарубежными государствами.

Условия деятельности белорусских предприятий характеризуются, прежде всего, небогатой материально-ресурсной базой страны, что делает неизбежным значительное развитие импортных операций. С другой стороны, высокие мощности национальных производителей, ограниченность внутреннего рынка сбыта, а также необходимость получения валюты для оплаты импортных контрактов ставят на первое место в списке важнейших проблем развитие белорусского экспорта. Все это говорит о том, что вопросы организации экспортно-импортной деятельности предприятий Республики Беларусь являются более чем актуальными.

В последние 10–15 лет в результате либерализации внешнеэкономической деятельности на рынке появилось множество белорусских предпринимателей. Однако их включение во внешнеэкономическую деятельность не сопровождалось должным кадровым и информационным обеспечением: новые участники внешнеэкономической деятельности, ранее не вступавшие в деловые отношения с иностранными фирмами, оказались не знакомыми с правилами ведения международного бизнеса и не подготовленными к цивилизованной внешнеэкономической работе. Как известно, существенно повлияла на деятельность белорусских предпринимателей за рубежом в последнее время ситуация на Украине и последовавшие в связи с этим разнообразные санкции со стороны коллективного Запада, значительно ухудшившие и без того непростой (в связи с прежними действиями, например, и литовского государства против Беларуси) предпринимательский климат.

Для решения комплекса актуальных проблем, возникших в сфере внешнеэкономической деятельности, была создана система стабильного государственного регулирования с эффективной организационно-управленческой структурой, что соответствует интересам как самих участников внешнеэкономической деятельности –

белорусских товаропроизводителей и потребителей, так и государства в целом [1].

Республика Беларусь располагает достаточно большим *внешнеэкономическим потенциалом* – комплексом материальных и интеллектуальных возможностей для развития внешнеэкономических связей. Прежде всего, Республика Беларусь располагает достаточным внешне-торговым потенциалом. Среди стран СНГ республике принадлежит значительная доля в производстве химических волокон и нитей – около 40 %, тракторов и минеральных удобрений – около 20 %.

Включение республики в систему международного разделения труда способствует благоприятное геополитическое положение. Через Беларусь проходят коммуникации, связывающие Россию с европейскими странами, Украину с государствами Балтии, страны Азии с Европой. Республика Беларусь имеет экспортно-импортные связи более чем со 170 странами и поставляет на экспорт более 1000 наименований изделий. В товарной структуре белорусского экспорта преобладают поставки машин и оборудования (около 8 %), минеральных продуктов (более 35 %), текстиля и текстильных изделий (около 6 %), химической продукции (14 %). В структуре импорта приоритет остается за энергетическими товарами – более 35 %, инвестиционными товарами – более 10%, прочими промежуточными товарами – 38 % [2].

В Республике Беларусь предприятие является основным звеном внешнеэкономического комплекса страны. Предприятия, имеющие выход на внешний рынок Беларуси, могут образовывать в своем составе *внешнеторговые фирмы, управления внешнеэкономической деятельности* или *отделы внешнеэкономических задач*. Их организационная структура зависит, прежде всего, от размера предприятия, объема и номенклатуры экспортной и импортируемой продукции, а также от степени сложности продаваемой продукции, опыта внешнеэкономической деятельности, организационных форм сбыта продукции [3]. Причем, внешнеторговая фирма, управление внешнеэкономической деятельностью или отдел внешнеэкономиче-

ских связей не являются юридическим лицом, а функционируют как часть предприятия, в составе которого они созданы.

Внешнеторговая фирма имеет свое название, в котором должно быть указано и наименование предприятия. Развитие внешнеэкономической деятельности на уровне предприятия означает дополнительные возможности использования преимуществ международной производственной кооперации и увеличении степени свободы в выборе наиболее эффективных путей решения производственных задач.

Для экономики Витебской области Беларуси большое значение имеет развитие предприятий и организаций мясомолочной продукции, в том числе в реализации их внешнеэкономического потенциала. Так, например, ОАО «Витебский мясокомбинат» по производству колбасных изделий и полуфабрикатов входит в пятерку крупнейших мясокомбинатов в Республике Беларусь (кроме этого предприятия на Витебщине функционируют еще несколько предприятий мясоперерабатывающей промышленности – это ОАО «Глубокский» и «Миорский» мясокомбинаты, ОАО «Оршанский мясоконсервный комбинат» и пр.). Ассортимент продукции ОАО «Витебский мясокомбинат» насчитывает более 400 наименований: колбасные изделия, продукты из свинины и говядины, продукты из шпика, мясные и мясокостные полуфабрикаты, пельмени.

Таким образом, на сегодняшний день ОАО «Витебский мясокомбинат» является одним из крупнейших предприятий мясоперерабатывающей промышленности Республики Беларусь и специализируется на производстве мясных продуктов и продуктов переработки скота. В целом выпуск основных групп продукции мясоперерабатывающих предприятий Витебской области в общем объеме производства составляет:

- мясо и субпродукты говядины, свинины, конины – свыше 42 %;
- колбасные изделия, продукты из свинины и говядины – около 44 %;
- мясные полуфабрикаты – свыше 10 %.

Выпускают также жиры пищевые топленые, сухие животные корма, жиры кормовые и технические.

Мясо и мясные продукты являются ценными продуктами питания массового потребления [4]. Ассортимент выпускаемых мясокомбинатом колбасных изделий, продуктов из свинины и говядины насчитывает более двухсот наименований, в том числе: колбасы вареные; сосиски и сардельки; колбасы полукопченые; колбасы варено-копченые; колбасы сырокопченые; продукты из свинины и говядины; продукты из субпродуктов.

При производстве мясных изделий на предприятиях мясоперерабатывающей промышленности Витебщины используется натуральное сырье: свинина, говядина, грудка и филе птицы. Предприятия тщательно подходят к подбору поставщиков, имеют собственную сырьевую базу и новейшие убойные линии, что позволяет им получать мясо высокого качества. Так, Витебский мясокомбинат вырабатывает и поставляет потребителям охлажденные и замороженные мясные полуфабрикаты: крупнокусковые, мелкокусковые и порционные натуральные полуфабрикаты; фарши; рубленые полуфабрикаты; мясокостные полуфабрикаты; пельмени, ravioli и вареники; колбасы сырые; полуфабрикаты быстрого приготовления. Основная часть жиров пищевых топленых реализуется населению через сеть фирменной торговли (в целом достаточно большая часть продукции реализуется населению через сеть фирменной торговли). С целью привлечения новых потребителей и расширения рынка сбыта на мясокомбинате введен в действие магазин-склад, отпускающий продукцию индивидуальным предпринимателям за наличный и безналичный расчет по оптовым ценам.

В целом пути развития и задачи внешнеэкономической деятельности мясоперерабатывающей промышленности в Республике Беларусь определены направлениями социально-экономического развития Республики Беларусь на период с 2021 по 2025 год. Среди них приоритетными следует выделить расширение экспорта и рационализация импорта. Приоритетным направлением во внешнеэкономической стратегии в Республике Беларусь остается развитие

внешнеторговых связей с Китаем, со странами СНГ и, прежде всего, с Российской Федерацией, сотрудничество с которой осуществляется в рамках Договора о Союзном государстве[5]. Намечается качественное совершенствование и углубление внешнеэкономических связей: последовательное и поэтапное формирование общего экономического пространства на основе создания и развития зоны свободной торговли, платежного союза, единого научно-технического, инвестиционного и информационного пространства, объединенной транспортной и энергетической систем, общего аграрного рынка, рынка труда, расширение сотрудничества на региональном уровне, между хозяйствующими субъектами [6]. Развитие интеграционных связей со странами вне СНГ предполагается направить на обеспечение сбалансированности торговых операций и создание условий для закрепления белорусских производителей на освоенных рынках и расширения географии экспортных рынков.

Важным условием эффективной организации продаж на зарубежные рынки является снижение стоимости и повышение качества выполнения логистических операций. Для маркетолога это может быть существенным конкурентным преимуществом, создающим дополнительную привлекательность бренда и дающую новые возможности использования рекламных приемов. Сложность составления рациональных маршрутов зависит от взаимного соотношения вместимости транспортного средства и средней величины объема одной отправки груза. Чем меньше средний объем одной отправки перевозимого груза относительно вместимости используемого транспортного средства, тем сложнее поиск рационального маршрута развоза.

С целью оптимизации процесса поставок продукции рассмотрим формирование распределительного центра предприятий мясомолочной продукции Витебской области и особенно ОАО «Витебский мясокомбинат» на базе одного из логистических центров вблизи международного транспортного коридора и г. Минска как одного из приоритетных внутренних рынков сбыта с предварительным проведением расчетов по выбору одного из возможных вариантов.

Следует отметить, что данную проблему необходимо решать в кратчайшие сроки. Вызвано это тем, что при формировании груза по эндокринному сырью и полуфабрикатам в Россию и КНР производитель не в силах сам одновременно обеспечить загрузку одного контейнера в необходимые сроки. Покупатель или его доверенный резидент Республики Беларусь вынужден забирать продукцию у 4–5 поставщиков из разных частей страны. С учетом соблюдения регламента загрузки, документального оформления и таможенного сопровождения загрузка одного контейнера может достигать до десяти дней, если затронуты выходные дни, даже при уже фактическом наличии продукции на складе с готовыми ветеринарными исследованиями. Это очень много и этот процесс требует унификации.

При выборе месторасположения распределительного центра следует учитывать следующие факторы: размер и конфигурация участка, транспортная доступность местности, строительные факторы. **Размер и конфигурация участка.** Большое количество транспортных средств, обслуживающих входные и выходные материальные потоки, требует достаточной площади для парковки, маневрирования и проезда. Отсутствие таких площадей приведет к заторам, потере времени клиентов. **Транспортная доступность местности.** Значимой составляющей издержек функционирования любого распределительного центра являются транспортные расходы. Поэтому при выборе участка необходимо оценить ведущие к нему дороги, ознакомиться с планами местной администрации по расширению сети дорог. **Строительные факторы.** Расстояния между зданиями, подъезд к ним.

В табл. 1 представлен перечень функционирующих логистических центров интересующего нас региона и оказываемые ими услуги по данным Министерства транспорта.

Из таблицы видно, что услуги по хранению продукции и сдаче складских помещений в аренду предоставляют многие логистические центры. Однако учитывая специфику мясной продукции, определяющим элементом для выбора места распределительного центра является поддержание подходящего температурного режима.

Логистические центры и оказываемые ими услуги

Логистический центр	Перечень оказываемых услуг
«Минск-Белтаможсервис»	<ul style="list-style-type: none"> - электронное предварительное информирование; - обеспечение исполнения налогового обязательства по уплате таможенных пошлин, налогов и иных таможенных платежей; - предоставление регистрационного номера перевозки и финансовой гарантии доставки в ЕС/ЕАСТ; - предварительное информирование таможенных органов; - электронное декларирование
«Белмагистральавтотранс»	<ul style="list-style-type: none"> - авторизованная станция технического обслуживания грузовых автомобилей и автобусов «Вольво»; - страхование; - аренда помещений; - таможенный терминал; - грузоперевозки; - кафе "Магистраль"
«БЛТ-Логистик»	<ul style="list-style-type: none"> - полный спектр услуг по складскому хранению и обработке грузов
«Озерцо-Логистик»	<ul style="list-style-type: none"> - логистические услуги и грузоперевозки; - хранение; - таможенное оформление
«Евроторг-Барановичи»	<ul style="list-style-type: none"> - хранение; - сдача складских помещений в аренду
«Прилесье»	<ul style="list-style-type: none"> - строительство; - сдача складских помещений в аренду
«Евразия»	<ul style="list-style-type: none"> - хранение; - таможенное оформление; - сдача офисных и складских помещений в аренду
«БелРусИнвест»	<ul style="list-style-type: none"> - складская и транспортная логистика; - строительство и обслуживание коммерческой недвижимости; - продажа и сервис дорожно-строительной техники; - сервисное обслуживание и ремонт грузовых автомобилей европейского производства.

«Доминик»	- таможенное оформление
«ШАТЕ-М Плюс»	- сдача складских помещений в аренду; - хранение
«Королев Стан»	- складское хранение; - продвижение товара

Источник: собственная разработка.

Услуги «холодного» склада оказывает значительно меньшее число организаций: «БЛТ-Логистик»; «Озерцо-Логистик»; «Евро-торг-Барановичи».

Однако связавшись с «Евроторг-Барановичи», было установлено, что на данный момент они не сдают складские помещения.

Таким образом, для выбора одного из возможных вариантов («БЛТ-Логистик», «Озерцо-Логистик») проведем соответствующие расчеты и сравним их по основным показателям. Проанализируем местоположение и транспортную доступность этих логистических центров относительно ОАО «Витебский мяскокомбинат» и г. Минска (рис. 1).

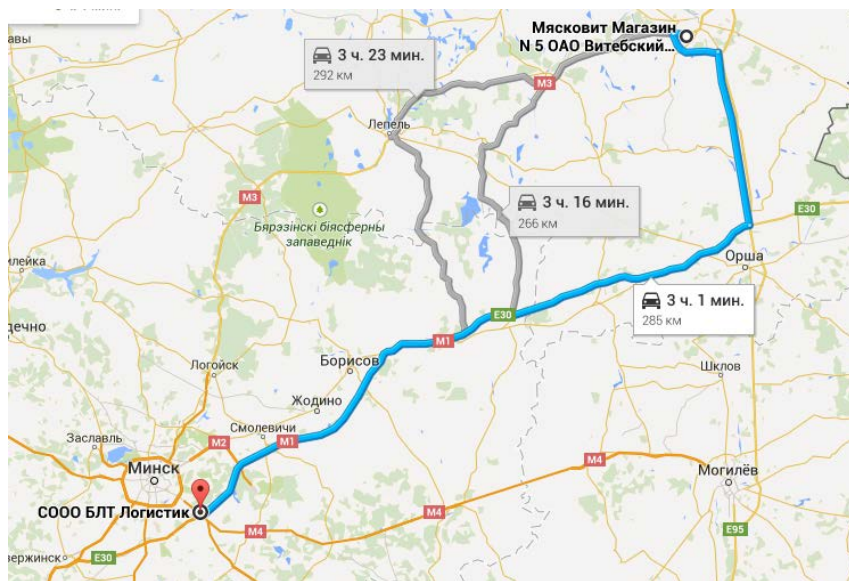


Рис. 1. Местоположение логистического центра «БЛТ-Логистик»

Источник: собственная разработка

ОАО «Торгово-логистический центр «Озерцо-Логистик» является владельцем одного из крупнейших хозяйств на территории Республики Беларусь, расположен в 1200 м от Минской кольцевой автодороги, имеет железнодорожную ветку и удобные подъездные пути, что является неоспоримым преимуществом для субъектов хозяйствования, размещающих товары на территории Общества. Также на территорию складов ведет железнодорожная ветвь от ст. Дегтяревка и обработка груза ведется непосредственно в крытом помещении. Это очень важно для международного железнодорожного сообщения Общества (рис. 2). Также на территорию складов ведет железнодорожная ветвь от ст. Дегтяревка, и обработка груза ведется непосредственно в крытом помещении.

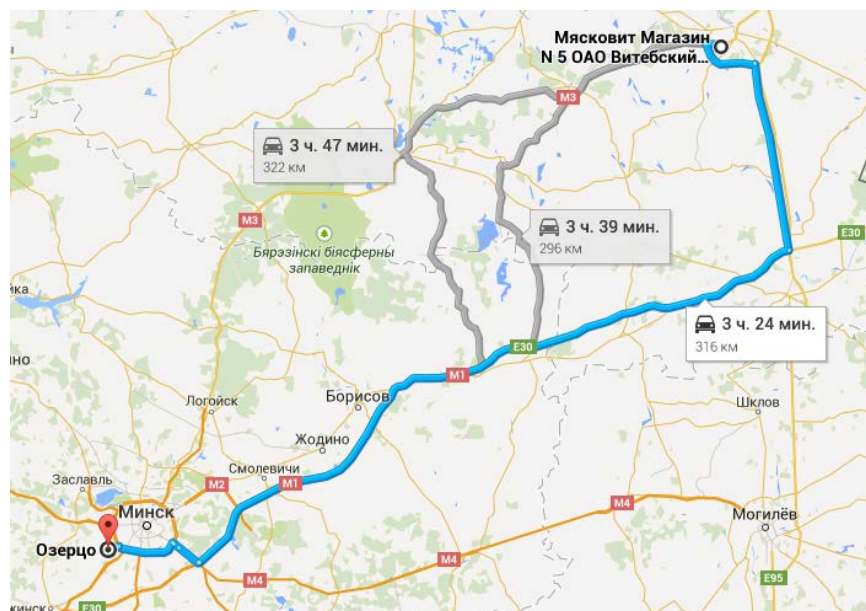


Рис. 2. Местоположение логистического центра «Озерцо-Логистик»
Источник: собственная разработка

К настоящему времени общая площадь складских помещений логистического центра составляет 36 120 кв. м.

Оборудование и материалы отвечают требованиям стандар-

тов, норм и правил Республики Беларусь, а также требованиям эстетики, санитарии, охраны труда и безопасности, уровню шума, доступны для осмотра, ремонта и санитарной обработки.

В настоящее время возможности «Озерцо-Логистик» позволяют обрабатывать до 200 автомашин за сутки. Основными направлениями деятельности Общества являются услуги – по хранению и таможенному оформлению.

Таким образом, «Озерцо-Логистик» и «БЛТ-Логистик» имеют удобное расположение, а значит отличаются и транспортной доступностью.

В табл. 2 представлены основные технические характеристики интересующих нас логистических центров.

Сравнивая характеристики объектов, можно отметить, что «Озерцо-Логистик» выглядит привлекательнее по многим пунктам. К основному минусу «БЛТ-Логистик» можно отнести отсутствие низкотемпературных холодильных камер, что значительно сокращает возможности поставки мясной продукции глубокой заморозки.

Таблица 2

Технические характеристики складов
и холодильного оборудования

Технические характеристики склада	«БЛТ-Логистик»	«Озерцо-Логистик»
Количество холодильных камер	4 среднетемпературные камеры	4 низкотемпературные; 2 среднетемпературные камеры
Размеры камер	5,2x2,24x1,7 м ²	16,7x12x5,5 м ²
Температурный режим	от 0°С до + 10 °С	от -12°С до -18°С; от 0°С до +2°С
Влажность воздуха	65 %	85 %
Вид хранения	стеллажное, полочное хранение	контейнеры, ящики, паллеты
Площадь склада	2400 м ²	12 070 м ²
Виды хранимой продукции	мясная, молочная, алкогольная и табачная продукция, консервы, пресервы, фрукты, овощи	мясо, молочная продукция, рыба, овощи и фрукты, напитки, консервы

Источник: собственная разработка

Однако основной задачей логистики является снижение и оптимизация затрат, поэтому сравним логистические центры и предоставляемые ими услуги с точки зрения цены.

Итак, ставка на аренду складских помещений за 1 м. кв. в сутки «БЛТ-Логистик» равна 17 тыс. руб. (среднетемпературная камера).

Для поставки 10 т продукции в ящиках (0,8 м x 0,5 м x 0,4 м) по 50 кг, нам потребуется 180 ящиков. Необходимая нам для аренды площадь (0,8*0,5*180) составляет 72 кв. м. Таким образом, аренда склада «БЛТ-Логистик» обойдется в сутки (17 тыс. руб. * 72 м²) в 1 224 тыс. бел. руб.

Теперь рассчитаем стоимость услуг «Озерцо-Логистик».

Ставка «Озерцо-Логистик» составляет 13,4 тыс. руб. (среднетемпературная камера), 14,1 тыс. руб. (низкотемпературная камера).

При хранение в среднетемпературных камерах получаем (13,4 тыс. руб. *72) 964, 8 тыс. руб., а в низкотемпературных (14,1 тыс. руб.*72) – 1015,2 тыс. руб.

Таким образом, следует воспользоваться услугами логистического центра «Озерцо-Логистик». На аренде их складских помещений ОАО «Витебский мясокомбинат» сэкономит до 12 % на каждые 10 т продукции в сутки. Это прямым образом отразится на экспортных транспортных расходах до логистического центра собственным автотранспортом. Если аналогичным образом поступят и другие производители, то они не только сэкономят, но и мы все получим возможность увеличить частоту отгрузок, существенно не увеличивая стоимости перевозки. Покупатель получит возможность формировать сборные грузы быстро и не накладно. Развивая таким образом логистический центр, достигнув определенного уровня его преимущества, можно их использовать и в маркетинговых целях, и в рекламных компаниях. Например, размещение там баннеров и звуковой рекламы. Логистический центр, повышая свой имидж, сам попросит использовать символику наиболее успешных предприятий. Также возможно дополнительно размещать информацию и на сайте логистического центра. Как мы видим, логистика и торговля тесно связаны, а управляют всем этим и помогают оставаться на плаву маркетинговые службы.

Далее любому производителю сервиса услуг придется их улучшать и дойти до логического завершения, когда работа по транспортировке станет по максимуму автономной. И только с этого момента работа маркетинговых служб в области доставки грузов будет считаться оконченной и в игру в полной мере вступят отделы и сектора логистики предприятий, основная функция которых максимально поддерживать и совершенствовать работоспособность созданного механизма.

Но для завершения начатого потребуется повысить уровень обслуживания потребителей как на внутреннем, так и на внешнем рынках. А для этого предлагается внедрить сервис «Муравьиная логистика», который делает процесс планирования маршрутов удобным и эффективным. Преимущества данного сервиса представлены в табл. 3.

Таблица 3

Преимущества сервиса «Муравьиная логистика»

Расчёт оптимальных маршрутов	Программа автоматизации транспортной логистики учитывает заданные параметры: вес груза, габариты автомобилей, сроки доставки, характеристики дорог и пр. Это позволяет: уменьшить расход ГСМ на доставку товаров; уменьшить время доставки товаров; уменьшить количество используемого транспорта.
Доставка товара в срок	Предсказуемое время доставки товара является одним из удобств автоматического формирования маршрутов. Кроме того, расчёт маршрутов с учётом времени работы точек доставки позволит избежать простоя транспорта в ожидании отгрузки.
Доступность и простота	Сервис прост в настройке и эксплуатации. Отсутствуют затраты на внедрение и отладку. Обучение работе с сервисом максимально комфортно благодаря мастеру "Быстрый старт" и интуитивному интерфейсу.
Интеграция с учётными системами	Сервис предоставляет несколько способов обмена данными с Вашей учётной системой, не требующих установки дополнительных утилит.
Актуальные карты	Сервис использует систему карт Open Street Map, благодаря чему картографический материал постоянно обновляется.

Прозрачный контроль логистики	При наличии GPS-трекеров на автомобилях сервис поможет: отслеживать фактические маршруты и контролировать их километраж; контролировать факт и своевременность посещения торговых точек корректировать параметры для расчётов маршрутов (например, время нахождения в точке доставки), основываясь на нарабатанной статистике.
-------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Источник: собственная разработка

В табл. 4 и 5 представлены расчеты экономического эффекта от внедрения системы «Муравьиная логистика», основываясь на данных статистических исследований компаний, занимающихся разработкой подобных систем мониторинга.

Таблица 4

Эффект от внедрения системы на один грузовой автомобиль, выполняющий рейсы по одному и тому же маршруту

Статья расхода	До внедрения системы	После внедрения системы	Разница
Ежемесячный пробег, км	6 000	5 200	800
Расход топлива, л/100 км.	30	24	6
Расходы на мобильную связь, руб. в мес.	280 000	172 100	107 900

Источник: собственная разработка

Таблица 5

Экономия от внедрения системы за месяц, год

Показатель	Экономия	
	В месяц	В год
Снижение ежемесячного пробега, км	800	9 600
Снижение среднего расхода топлива, л	312	3 744
Снижение расходов на мобильную связь, бел. руб.	107 900	12 948 000
Снижение общеэксплуатационных расходов, руб.	300 000	3 600 000

Источник: собственная разработка

Основываясь на данных, полученных в среднем с одного автомобиля и принимая во внимание значительность автопарка и большую численность коллектива, будем исходить из средней экономии на одной единице техники с поправкой в 30 % от вышеприведённых расчётов.

Зная среднюю стоимость топлива, используемого для заправки автотранспортных средств в ОАО «Витебский мясокомбинат», которая составляет 11,5 тыс. бел. руб. за литр, эффект от внедрения системы «Муравьиная логистика» для 52 грузовых автомобилей может составить экономию денежных средств в размере:

$$11\,336 * 11500 + 3\,927\,560 + 10\,920\,000 = 145\,211\,560 \text{ руб. / мес.}$$

$$145\,211\,560 * 12 = 1\,742\,538\,720 \text{ руб. / год}$$

Расчёт срока окупаемости исследуемого проекта представлен в табл. 6.

По результатам расчёта можно сделать вывод, что реализуемый проект окупится в течение первого года.

Таблица 6

**Срок окупаемости системы «Муравьиная логистика»
для 52 грузовых автомобилей**

Статья затрат	Расходы на систему в год, руб.	Экономия после внедрения в год, руб.	Экономия с учётом затрат в год, руб.
Оборудование для системы	46 800 000	1 742 538 720	1 679 722 720
Ежемесячное абонентское обслуживание	15 600 000		
Ежемесячные затраты на GPS-связь	416 000		
Итого	62 816 000		
Ежемесячное абонентское обслуживание	15 600 000	1 742 538 720	1 726 522 720
Ежемесячные затраты на GPS-связь	416 000		
Итого	16 016 000		

Источник: собственная разработка

Таким образом, создание распределительного центра и внедрение сервиса «Муравьиная логистика» позволит повысить уровень обслуживания потребителей внутри страны и существенно оптимизировать логистику экспорта, а также снизить издержки на транспортировку мясомолочной продукции и, соответственно, повысить уровень конкурентоспособности предприятий Витебской области на зарубежных рынках.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Тихиня, В.Г. Международное частное право: ответы на экзаменационные вопросы / В.Г. Тихиня. – Минск: ТетраСистемс, 2016. – 144 с.

2. Михайлин, А.Н. Управление внешнеэкономической деятельностью фирмы: учеб. пособие / А.Н. Михайлин. – Минск.: МА-ЭП, ИИК "Калита", 2020. – 112 с.

3. Соркин, С.Л. Внешнеэкономическая деятельность предприятия. Организация и управление. Курс лекций / С.Л. Соркин. – Гродно: Издательство Гродненского филиала негосударственного института современных знаний, 2017. – 109 с.

4. В Москве вдвое увеличился спрос на продукты халал / Islam.uz. Достоверно об исламе [сайт]. – URL: <http://islam.uz/kutibxona/halal-haram/507-halal.html>. (дата доступа: 20.11.2021.).

5. Экспорт продуктов питания из России в Китай // Трансграничная торговая платформа [сайт] – URL: <http://o9c4.ru/topic/182-экспорт-продуктов-питания-из-россии-в-китай.htm>. (дата доступа: 21.10.2021.).

6. Нахли, М.Ж. Внешнеэкономическая политика развивающихся стран в условиях глобализации мировой экономики / М.Ж. Нахли. – Великий Новгород: Доктрина, 2019. – 349 с.