

## СОДЕРЖАНИЕ

### РЕГИОНАЛЬНАЯ И ОТРАСЛЕВАЯ ЭКОНОМИКА

Барковская В.Е., Хорошавина Н.С. <b>УПРАВЛЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТЬЮ ЦИФРОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В БИЗНЕС-ПРОЦЕССАХ</b> .....	3
Бондаренко О.Г., Гришина В.Т., Колыхалов В.М. <b>ВОЗМОЖНОСТИ СТРАТЕГИЧЕСКОГО АНАЛИЗА В УПРАВЛЕНИИ ОПТОВЫМИ ПРОДАЖАМИ</b> .....	12
Веселовский М.Я., Парфенова Е.В. <b>ЭКОНОМИЧЕСКОЕ И ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ В КОНТЕКСТЕ ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПАРАДИГМ</b> .....	24
Иванов С.Л. <b>АНАЛИЗ ЭКОНОМИКО-ПРАВОВЫХ МЕТОДОВ УПРАВЛЕНИЯ ИННОВАЦИОННЫМ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВОМ В РЕГИОНЕ (НА ПРИМЕРЕ ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ)</b> .....	29
Измайлов М.К., Арбенина Е.А. <b>ИНСТРУМЕНТЫ ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКИ КАК СПОСОБЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ СИСТЕМЫ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО МЕНЕДЖМЕНТА ПРЕДПРИЯТИЯ</b> .....	37
Карпушова С.Е., Секачева Т.В., Пацюк Е.В. <b>АНТИКРИЗИСНЫЙ МАРКЕТИНГ КАК СТРАТЕГИЯ УСПЕШНОГО РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОГО СУБЪЕКТА</b> .....	51
Минаков А.В., Суглобов А.Е. <b>ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКИ РЕГИОНОВ РОССИИ</b> .....	63
Пак О.Б., Меньшикова М.А. <b>ПРИМЕНЕНИЕ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ ДЛЯ ВНЕДРЕНИЯ ИННОВАЦИЙ НА ПРЕДПРИЯТИИ</b> .....	73
Репушевская О.А. <b>СИСТЕМНОСТЬ В МЕТОДОЛОГИИ МОДЕЛИРОВАНИЯ ЦИКЛИЧНОСТИ АГРАРНОГО РАЗВИТИЯ</b> .....	81
Рожков Е.В., Дубровский В.Ж. <b>ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МУНИЦИПАЛЬНОГО ИМУЩЕСТВА С ПРИМЕНЕНИЕМ ЦИФРОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ</b> .....	87
Сергеева Н.В., Азаров О.В. <b>ПРОБЛЕМЫ КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ</b> .....	94
Тедеева З.Б., Санакоева Д.К., Гаглоева И.Э. <b>СТРУКТУРНЫЙ АНАЛИЗ СЕВЕРО-КАВКАЗСКОГО ТУРИСТИЧЕСКОГО КЛАСТЕРА</b> .....	102
Чувашова М.Н., Цветных А.В. <b>ПЕРСПЕКТИВЫ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ АГРОПРОМЫШЛЕННОГО КОМПЛЕКСА ВОСТОЧНОГО МАКРОРАЙОНА КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ</b> .....	115
Шамсутдинова М.Р. <b>МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ РЕГИОНА НА ОСНОВЕ ESG-РЕЙТИНГА (НА ПРИМЕРЕ РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН)</b> .....	127
<b>ФИНАНСЫ</b>	
Жукова О.В. <b>МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ ТЕКУЩЕГО СОСТОЯНИЯ ДОСТУПНОСТИ ЖИЛЬЯ В РОССИИ И ЛУЧШИЕ МИРОВЫЕ ПРАКТИКИ</b> .....	136
Пирогов М.В., Абдулганиев А.Н., Мартинович Д.А. <b>ПРИМЕНЕНИЕ ТЕХНОЛОГИИ МНОГОМЕРНЫХ ХРАНИЛИЩ ДАННЫХ (OLAP) НА БАЗЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ФИНАНСОВОЙ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТЬЮ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ IBM PLANNING ANALYTICS</b> .....	144

Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)

Свидетельство о регистрации  
ПИ № ФС77-63460  
от 22 октября 2015 г.

Учредитель – Государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования Московской области «Технологический университет имени дважды Героя Советского Союза, летчика-космонавта А.А. Леонова» (141074, Московская область, г. Королев, ул. Гагарина, д. 42)  
Издается с декабря 2009 г.  
Выходит 4 раза в год

ISSN 2078-4023

Журнал «Вопросы региональной экономики» включён в Перечень ведущих периодических изданий ВАК  
Группы научных специальностей и научные специальности в рамках групп научных специальностей, по которым издание входит в Перечень: 5. Социальные и гуманитарные науки, 5.2. Экономика [5.2.3. Региональная и отраслевая экономика; 5.2.4. Финансы; 5.2.5. Мировая экономика].

Подписной индекс в каталоге  
«Почта России» – ПМ189

Главный редактор  
**Банк Сергей Валерьевич,**  
д.э.н., профессор

Над выпуском работали  
**Паршина Ю.С.**  
**Пирогова Е.В.**  
**Харитонов А.А.**  
**Багдасарян А.А.**

Адрес редакции:  
141070, Королев,  
Ул. Октябрьская, 10а  
Тел. (495)543-34-31 (доб.138),  
E-mail: rio-kimes@mail.ru,  
Site:www.unitech-mo.ru

Перепечатка материалов, опубликованных в журнале «Вопросы региональной экономики», допускается только с письменного разрешения редакции.  
Редакция не несет ответственности за достоверность информации в материалах, в том числе рекламных, представленных авторами для публикации  
Материалы приводятся в авторской редакции.

### **РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ**

1. **Бурак П.И.**, д.э.н., профессор
2. **Веселовский М.Я.**, д.э.н., профессор
3. **Меньшикова М.А.**, д.э.н., профессор
4. **Христофорова И.В.**, д.э.н., профессор
5. **Шикирш М.**, Ph.D

### **РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ**

1. **Арженовский С.В.**, д.э.н., профессор
2. **Атаров Н.З.**, д.э.н., профессор
3. **Вилисов В.Я.**, д.э.н., профессор
4. **Городилов М.А.**, д.э.н., профессор
5. **Зенкина Е.В.**, д.э.н., доцент
6. **Измайлова М.А.**, д.э.н., профессор
7. **Овсийчук В.Я.**, д.э.н., профессор
8. **Салманов О.Н.**, д.э.н., профессор
9. **Самаров К.Л.**, д.ф.-м.н., профессор
10. **Сапир Е.В.**, д.э.н., профессор
11. **Секерин В.Д.**, д.э.н., профессор
12. **Ткаченко М.Ф.**, д.э.н., профессор
13. **Черникова Л.И.**, д.э.н., доцент

Подписано в печать

26.12.2022

Формат В5

Печать офсетная. Усл.печ.л. 12,4

Тираж 500 экз.

Заказ № 90-08

Отпечатано

в типографии

ООО «Научный консультант»,

г. Москва

Хорошевское шоссе, 35,

корп. 2

### **ФИНАНСЫ**

Черкасова Ю.И., Макарова С.Н.

**ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ФИНАНСОВЫЙ СМАРТ-КОНТРОЛЬ:  
ВЕКТОР НА ИЗМЕНЕНИЕ МЕТОДОЛОГИЧЕСКИХ  
И ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ПОДХОДОВ.....163**

### **МИРОВАЯ ЭКОНОМИКА**

Алексахина В.Г., Игнатова О.В.

**ТРАНСГРАНИЧНАЯ МОРСКАЯ ТОРГОВЛЯ: ТЕНДЕНЦИИ  
РАЗВИТИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ.....173**

Малахов И.Н.

**МОДЕЛЬ ВЫХОДА КОМПАНИИ НА МЕЖДУНАРОДНЫЙ  
РЫНОК ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА.....179**

Рассеко Ю.Ю., Карпенко Е.М.

**ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА ТЕМПА ЖИЗНИ:  
РЕГИОНЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ.....190**

УДК 339.56.055

## Трансграничная морская торговля: тенденции развития и перспективы

**В.Г. Алексахина**, кандидат экономических наук, доцент,  
Государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования Московской области  
«Технологический университет имени дважды Героя Советского Союза,  
летчика-космонавта А.А. Леонова», г. Королев, Московская область,  
**О.В. Игнатова**, кандидат экономических наук, доцент,  
Финансовый университет при Правительстве РФ, г. Москва

*Пандемия COVID-19 внесла коррективы в структуру и динамику международной торговли, что не могло не отразиться на морских перевозках, т.к. основная часть внешнеторговых грузов перевозится по воде. В статье рассматривается взаимосвязь развития мировой экономики и трансграничной транспортно-логистической грузовой морской перевозкой. Авторами выделяются и анализируются основные факторы, вызвавшие существенное изменение структуры рынка морских перевозок. Особое внимание уделяется прогнозу развития рынка морских перевозок, исходя из изменения товарной структуры основных экспортеров и импортеров, а также их национальных интересов.*

Морская торговля, внешняя торговля, навалочные грузы, генеральные грузы, жидкие грузы, основные экспортеры и импортеры.

## Cross-border maritime trade: development trends and prospects

**V.G. Aleksahina**, Associate Professor, PhD (Economics),  
State Budgetary Educational Institution of Higher Education of the Moscow Region  
«Technological University named after twice Hero of the Soviet Union,  
pilot-cosmonaut A.A. Leonov», Korolev, Moscow region,  
**O.V. Ignatova**, Associate Professor, PhD (Economics),  
Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow

*The COVID-19 pandemic has made adjustments to the structure and dynamics of international trade which has affected maritime transport because the main part of foreign trade cargo is transported by water. The article discusses the relationship between the development of the world economy and cross-border transportation of goods by sea. The authors identify and analyze the main factors that caused a significant change of the shipping market structure. Particular attention is paid to the development forecast of the maritime transport market based on changes in the commodity structure of the main exporters and importers as well as their national interests.*

Maritime trade, foreign trade, bulk cargo, general cargo, liquid cargo, major exporters and importers.

Мировой рынок морских перевозок непосредственно связан с развитием международной торговли. Именно ее товарная структура, интенсивность и направленность потоков формируют спрос и предложение на тоннаж.

Рецессия мировой экономики, вызванная пандемией COVID-19, оказала существенное влияние на транспортную отрасль. Пандемия оказалась асинхронным, многоволновым явлением, что вызвало нехватку ресурсов и уязвимость цепочек поставок. В Европе, например, из-за отсутствия важнейших компонентов были вынуждены временно закрыть автомобильные заводы. Пандемия

снизила привлекательность международного разделения труда и расширенных цепочек поставок.

Довольно быстрое восстановление экономики Китая, спрос на природные ресурсы и продовольствие способствовали росту перевозок грузов навалом. В то же время экспорт готовой продукции из Азии в США дал толчок к наращиванию контейнерных перевозок.

Около 70% морских перевозок приходится на навалочные грузы, в состав которых входят железная руда, лес, зерно, сахар, уголь и так далее, а также генеральные грузы, т.е. товары и полуфабрикаты (табл. 1).

Таблица 1 – Объем грузов, перевозимых морским транспортом, в международном сообщении, млн. тонн [4]

Вид груза	2010	2015	2020
Экспорт			
Сырая нефть	1785	1761	1716
Прочие грузы, перевозимые танкерами	968	1178	1202
Навалочные и генеральные грузы	5649	7074	7730
Всего погружено грузов	8401	10 013	10648
Импорт			
Сырая нефть	1939	1 910	1 864
Прочие грузы, перевозимые танкерами	971	1175	1222
Навалочные и генеральные грузы	5454	6879	745
Всего выгружено грузов	8364	9965	10631

Около  $\frac{2}{3}$  мировой торговли товарами приходится на развивающиеся страны. В 2020 году их доля составила 60% экспорта товаров и 70% импорта. Большая часть товарообмена сосредоточена в Восточной Азии, особенно активно в нем участвует Китай, а также на тихоокеанском контейнерном торговом

маршруте, который соединяет Восточную Азию с Северной Америкой. Вклад развитых стран скромнее: 40% морского экспорта и 31% импорта.

Среди навалочных грузов морским транспортом, как правило, перевозят железную руду и уголь, лес и зерно (табл. 2).

Таблица 2 – Объем перевозок навалочных грузов, млн. тонн [5, с. 12]

Вид груза	2019	2020
Железная руда	1456	1503
Уголь	1284	1165
Зерно	478	512
Металлопрокат	373	354
Лес и пиломатериалы	383	365

Общий объем торговли сыпучими грузами в 2020 году сократился примерно на 1,5%, однако поставки железной руды выросли. Железная руда занимает первое место среди навалочных грузов, перевозимых водным транспортом. Агентство Fitch прогнозирует, что в дальнейшем объем транспортировки этого сырья будет только расти. Тенденцией последних лет является увеличение поставок железной руды по маршруту Африка – Китай. Основным торговым партнером Китая на континенте выступает ЮАР. Гвинея также может быть поставщиком высококачественной железной руды, поскольку она обладает большими

запасами. Ожидается, что Гвинея начнет отгружать руду, начиная с 2026 года, что повысит спрос на навалочные перевозки. Страна уже является крупнейшим в мире экспортером бокситов, большая часть которых направляется в Китай.

Среди основных экспортеров на мировом рынке необходимо выделить Австралию и Бразилию, которые обеспечивают более 80% предложения и продолжают инвестировать в производство, а среди покупателей – Китай, который импортирует 76% мирового импорта железной руды, Японию, Германию и Республику Корею.

В 2020 году на Австралию приходилось 58% мирового экспорта железной руды, а на Бразилию – 23%. Однако тоннаж на маршруте Австралия – Китай 2020 г. снизился из-за пандемии и желания китайской стороны диверсифицировать поставщиков, минимизируя риски.

На втором месте среди насыпных грузов находятся перевозки зерна, главным образом, пшеницы и фуража. Перевозки зерна, как правило, остаются стабильными, невзирая на рецессию эко-

номики. Они характеризуются сезонностью, массовостью, производством и, следовательно, отгрузка происходит из нескольких регионов мира.

Среди лидеров по экспорту зерна выступают Россия, Канада и США. На эти государства приходится около 50% предложения. Покупателями являются Египет, Турция, Китай, Филиппины и др. Основные экспортёры и импортеры зерна на мировом рынке представлены на рисунке 1.



Рисунок 1 – Основные экспортёры и импортеры зерна на мировом рынке [2]

Цена на зерно и, следовательно, на его транспортировку напрямую зависит от погодных условий. Засуха в США и странах Западной Европы, сокращение производства Австралии и Марокко, а также запрет на экспорт в Индии в 2022 г. снизила прогнозные значения по производству фуража, кукурузы, пшеницы и риса, увеличив их цену на мировом рынке. Несмотря на увеличение производство зерна Ираном, Россией и Канадой, ожидается, что спрос на зерно будет превышать предложение.

Негативное влияние на мировой рынок зерна оказали и санкции, введённые в отношении экономики России. Санкционная политика ряда государств разорвала глобальные цепочки поставок, изменила структуру морских перевозок, вызвала рост страховых премий, а также способствовало снижению скорости оборота судов.

В ответ на это, Россия ввела плавающие экспортные пошлины на пшеницу, кукурузу и ячмень с 2 июня 2021 г. Кроме того, была утверждена квота на экспорт крупы, пшеницы, ячменя, кукурузы и ржи в страны, не входящие в Евразийский экономический союз (ЕАЭС) для предотвращения дефицита продуктов и роста цен на внутреннем рынке.

В результате цены на зерно на мировом рынке резко выросли, достигнув максимума впервые с 2013 г., а стоимость транспортировки увеличилась на 16%.

Поддержанию уровня фрахтовых ставок также способствует рост цен на топливо, а энергетический переход может повлечь за собой требования к изменению структуры флота, что еще больше усилит волатильность на рынке зерновых.

Международная торговля углем постепенно снижается, что связано с продолжающимися структурными сдвигами в сторону более чистых источников энергии. В 2019-2020 гг. на этот процесс также оказала влияние пандемия.

Структура грузовых потоков может меняться, исходя из торговых соглашений между странами. Например, Китай добился существенного увеличения поставок угля из Монголии, благодаря снижению импортных таможенных

пошлин. Таким образом, морская торговля сократилась, а поставки наземным транспортом выросли.

К числу ведущих экспортеров относятся Индонезия, Австралия и Россия. Австралия специализируется на поставках металлургического (коксующегося) угля, а Россия и Индонезия – энергетического. Основные экспортеры и импортеры угля представлены в таблице 3.

Таблица 3 – Основные экспортёры и импортеры угля в 2020 г., %% [5, с.13]

Экспортёры		Импортеры	
Страна	Доля на мировом рынке	Страна	Доля на мировом рынке
Индонезия	35	Китай	20
Австралия	31	Индия	19
Россия	13	Япония	14
ЮАР	6	Республика Корея	10
США	5	Европейский Союз	6
Колумбия	5	Тайвань	6

Среди экспорта металлопроката основным видом груза выступает сталь. На стоимость стали и ее транспортировку влияют несколько факторов. Преодо-

ление пандемии вызвало рост строительства жилого и промышленного фондов, а, следовательно, и повышение спроса на сталь (рис. 2).

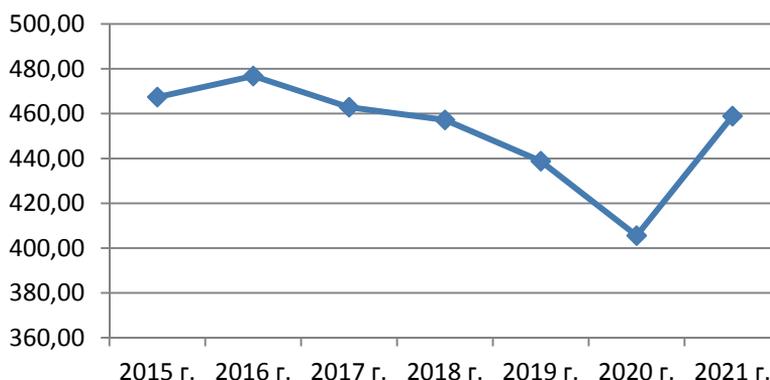


Рисунок 2 – Производство стали в мире за 2105-2021 гг., млн. тонн [7, с.24]

Волатильность валют основных поставщиков ведет к повышению стоимости товара на мировом рынке. Существенные изменения глобальных логистических цепочек и модернизация ин-

фраструктуры закладываются в стоимость сырья.

Государственная поддержка металлургической промышленности позволила Китаю увеличить производства стали

в 13 раз за последние 20 лет. В настоящее время внутренний спрос на сталь существенной уступает предложению, что позволило Китаю стать одним из основных экспортеров. Среди других крупнейших экспортеров стали можно выделить Японию, России и Республику Корею. Основными импортерами выступают США, Германия, Италия и Турция.

Лесные грузы включают топливную древесину, деловой круглый лес,

пиломатериалы, шпон, бумагу и картон. К основным экспортерам Продовольственная и сельскохозяйственная организации ООН относит Россию, США, Эсватини, Индонезию и Вьетнам. Среди импортеров можно выделить Италию, Китай, ЮАР и Индию. Структура основных поставщиков и покупателей лесных грузов представлена в таблице 4.

Таблица 4 – Экспортеры и импортеры лесных грузов в 2019 г., %% [1]

Деловой круглый лес		Пиломатериалы	
экспортер	импортер	экспортер	импортер
Новая Зеландия (16%)	Китай (45%)	Российская Федерация (21%)	Китай (25%)
Российская Федерация (11%)	Австрия (7%)	Канада (18%)	США (17%)
Чехия (10%)	Швеция (6%);;	Швеция (8%)	Великобритания (5%)
США (6%)	Германия (5%)	Германия (6%)	Япония (4%)
Германия (6%)	Финляндия (4%)	Финляндия (6%)	Германия (3%)
Шпон		Бумага и картон	
Вьетнам (15%)	Китай (23%)	Германия (12%)	Германия (9%)
Российская Федерация (15%)	США (12%)	США (9%)	США (8%)
Канада (11%)	Индия (8%)	Финляндия (8%)	Китай (5%)
Китай (9%)	Малайзия (6%)	Швеция (8%)	Италия (5%)
США (5%)	Япония (6%)	Канада (6%)	Великобритания (5%)

В 2021 г. Россия экспортировала лесной продукции на 12 млрд. долл., в основном, пиломатериалов. Объем импорта бумаги составил 2 млрд. долл. [3]. Санкционные ограничения в отношении РФ затронули и лесную отрасль. Это может привести к сокращению инвестиций и снижению доли российской продукции на мировом рынке.

Трансграничная транспортировка нефти наиболее сильно пострадала от пандемии. По оценкам ЮНКТАД, в период с 2019 по 2020 год объемы танкерных перевозок, включая сырую нефть, продукты нефтепереработки и газ, сократились на 7,7%.

Импорт сырой нефти упал на большинстве ключевых рынков, включая США, Западную Европу, Индию, Япо-

нию и Республику Корею. Нежелание ОПЕК+ увеличивать нефтедобычу сдерживает восстановление данного сегмента перевозок и в настоящее время.

В долгосрочной перспективе спрос на танкеры будет также зависеть от энергетического перехода.

Торговля нефтепродуктами становится все более регионализованной, развивается ниаршоринг, т.е. размещение производства в соседних странах, что ведет к сокращению объемов морских перевозок.

В число ведущих экспортеров нефти входят страны Персидского залива, США и Россия. Импортерами выступают Китай, США и страны Западной Европы (табл. 5).

Таблица 5 – Основные экспортёры и импортёры нефти в 2020 г., %% [6, с. 32]

Экспортёры		Импортёры	
Страна / регион	Доля на мировом рынке	Страна / регион	Доля на мировом рынке
Ближний Восток	21,4	Китай	19,8
США	12,5	Европа	19,4
Россия	11,4	США	12,1
Азиатско-Тихоокеанский регион	11,4	Индия	7,7
Канада	6,8	Япония	5,1

Природный газ относится к «зеленым» источникам энергии, в связи с этим предполагается, что мировая торговля газом будет расти. Разведанными запасами газа обладают Россия (19,9% мировых запасов), Иран (17,1%), Оман (13,3%), Туркменистан (7,2%), США (6,7%). Активное потребление газа характерно для стран с развитой промышленностью, в том числе США (21,8% мирового потребления), Россия (10,8%), Китай (8,6%), Иран (6,1%), Канада (2,9%) [6, с. 36-38].

Эксперты считают, что спрос на газ будет формироваться, в основном, покупателями из страны Азии, в частности, Китаем и Индией, в которой действует система субсидирования внутренних цен на данный источник энергии.

Генеральные – штучные и упакованные – грузы перевозятся в контейнерах. Развитие цифровизации, рост электронной торговли и меры по поддержке населения в период пандемии COVID-19 вызвали повышенный спрос на контейнерные перевозки. Это привело к перегруженности портов и снижению уровня обслуживания, а также к увеличению фрахтовых ставок и дополнительных сборов.

Основной поток контейнерных грузов традиционно идет по маршруту страны Азии – США. Европа является вторым по величине регионом обработки контейнерных грузов (около 14%), на Северную Америку приходится 7,5%, Латинскую Америку и Карибский бассейн – 7,2%, Африку – 4,0% и Океанию – 1,6% [4].

*Литература*

1. Продовольственная и сельскохозяйственная организация ООН [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.fao.org/forestry/statistics/80938@180724/ru/> (дата обращения 1.10.2022).
2. Мировой рынок пшеницы: крупнейшие поставщики и покупатели [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://ria.ru/20220607/pshenitsa-1793671039.html> (дата обращения 1.10.2022).
3. Экономическая газета [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://neg.by/novosti/otkrytj/что-zhdet-mirovoy-rynok-lesnoy-produktsii/> (дата обращения 1.10.2022).
4. ЮНКТАД [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=32363> (дата обращения 1.11.2022).
5. Review of Maritime transport 2021 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2021> (дата обращения 1.11.2022).
6. Statistical Review of World Energy 2021 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2021-full-report.pdf> (дата обращения 1.11.2022).
7. World Steel in Figures 2020 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://worldsteel.org/steel-topics/statistics/world-steel-in-figures/> (дата обращения 1.10.2022).