
ІНТЕГРАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ НА СВІТОВИХ РИНКАХ

УДК (336.748.12:339.3):658.7-048.34

ХАРСУН Людмила,

к. е. н., доцент, доцент кафедри торговельного підприємництва та логістики
Київського національного торговельно-економічного університету

ЛОГІСТИЧНІ ІНСТРУМЕНТИ ПРОТИДІЇ ІНФЛЯЦІЇ

Досліджено динаміку та структуру роздрібного товарообороту в Україні, особливості інфляційних процесів стосовно продукції закордонного та вітчизняного виробництва у сегментах продовольчих і непродовольчих товарів. Виявлено основні напрями удосконалення логістичного обслуговування торгівлі задля зниження логістичної складової у вартості товарів.

Ключові слова: логістика, інфляція, споживчі ціни, роздрібний товарооборот, логістична складова, логістичне обслуговування торгівлі.

Харсун Л. Логистические инструменты противодействия инфляции. Исследованы динамика и структура розничного товарооборота в Украине, особенности инфляционных процессов соответственно продукции зарубежного и отечественного производства в сегментах продовольственных и непродовольственных товаров. Выявлены основные направления усовершенствования логистического обслуживания торговли в целях снижения логистической составляющей в стоимости товаров.

Ключевые слова: логистика, инфляция, потребительские цены, розничный товарооборот, логистическая составляющая, логистическое обслуживание торговли.

Постановка проблеми. Реалії сьогодення в Україні характеризуються політичними та економічними кризовими явищами, що вносять свої корективи в процеси функціонування підприємств різних сфер господарювання. Своєрідним індикатором нездорової економічної ситуації завжди була і залишається торгівля, однією з найболючіших проблем якої сьогодні є стрімке падіння реальних доходів населення і його купівельної спроможності.

© Харсун Л., 2017

ISSN 1028-7507. Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. 2017. № 2

71

Сповільнення темпів ділової активності в країні, зокрема у торговельному бізнес-середовищі, зумовлено цілою низкою причин, як політичних, так і економічних. Однією з таких, а часто і результатом дії інших факторів, є інфляційні процеси, що призводять до загострення конкурентної боротьби на ринках збуту і безпосередньо впливають на результати торговельної діяльності підприємств. Саме на прикладі торговельних компаній найбільш яскраво можна простежити актуалізацію пошуку підходів та засобів досягнення конкурентних цін на товари та послуги, зокрема шляхом оптимізації бізнес-процесів по всій довжині логістичних ланцюгів постачання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Сучасна наукова література представлена численними публікаціями, присвяченими дослідженню причин та наслідків інфляційних процесів в Україні, а також пошуку шляхів їх стримування. Науковцями, для яких дана проблематика стала предметом досліджень, є В. Калюжний, П. Круш, Ю. Николишин, В. Марцин, А. Щербак [1–5] та ін. Популярними серед вітчизняних і зарубіжних авторів є питання, пов'язані із застосуванням логістичного підходу в управлінні системами господарювання всіх рівнів. Зокрема, праці таких дослідників, як Доналд Дж. Буерсокс, М. Григорак, Г. Малиндретос, В. Сергеев [6–9] і багатьох інших відображають особливості функціонування логістичних систем підприємств різних галузей, зосереджуючись переважно на основних функціональних напрямках логістики.

Сьогодні наукова спільнота приділяє недостатньо уваги вивченню ролі логістики для макроекономічної системи країни, у процесі формування основних її показників, в тому числі рівня інфляції.

Мета дослідження полягає у виявленні можливостей стримування інфляційних процесів в Україні за рахунок оптимізації логістичної складової діяльності торговельних підприємств та вдосконалення системи логістичного обслуговування торговельних товаропотоків.

Матеріали та методи. Інформаційною базою дослідження стали статистичні дані Державної служби статистики України, праці вітчизняних та зарубіжних науковців, публікації авторів-практиків та експертів. Методологічною основою наукового дослідження стали системний, статистичний та графічний методи, які у поєднанні дозволили оцінити інфляційні процеси України і виявити потенціал їх стримування за рахунок застосування логістичного підходу в управлінні товаропотоками в торговельній сфері.

Результати дослідження. Нагальною проблемою у сфері торгівлі України на сучасному етапі є різке підвищення рівня цін на споживчі товари, що, поряд із паралельним зниженням рівня купівельної спроможності населення, призвело до суттєвого скорочення кількості й обсягів торговельних операцій.

У період 2014–2016 рр. динаміка роздрібного товарообороту в Україні була позитивною, якщо брати за основу аналізу обсяги торгівлі у поточних цінах. Лише у 2016 р. приріст склав 13,8 % або

майже 140,5 млрд грн [10]. Абсолютно протилежне значення демонструють показники динаміки фізичного обсягу роздрібного товарообороту. Зокрема, у 2014 р. індекс підприємств (юридичних осіб) до попереднього року у порівнянних цінах скоротився на 10 %, а у 2015 р. – 19,8 % (рис. 1). За результатами 2016 р. цей показник поліпшився на 4,4 %. Очевидно, що незначне покращання ситуації не перекрило негативну тенденцію останніх трьох років, адже скорочення реального рівня споживання в країні за цей період становить близько 25 %.

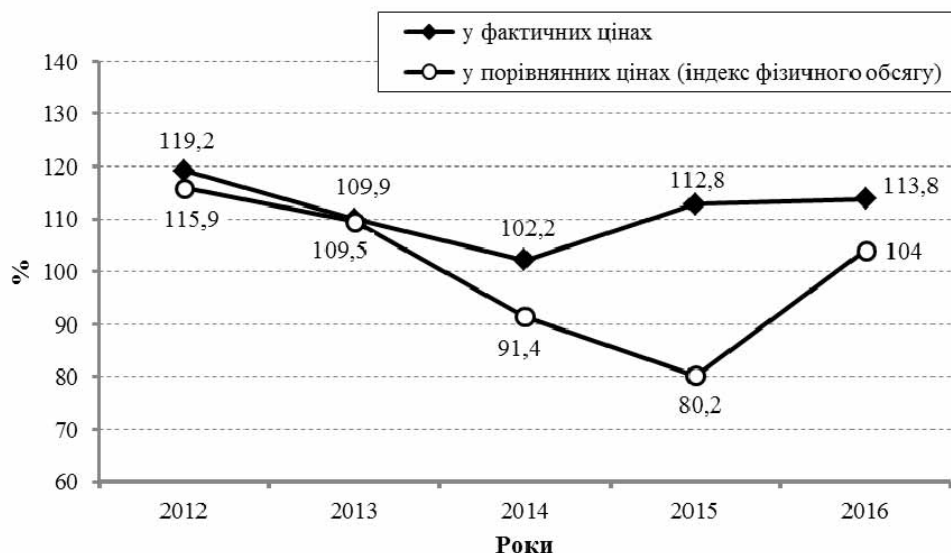


Рис. 1. Динаміка обсягів роздрібного товарообороту в Україні, %

Джерело: складено автором за даними [11].

Однією з основних причин такої ситуації в торгівлі є інфляція, спричинена девальвацією гривні і цілою низкою інших економічних та політичних факторів. Найвищого значення за останні п'ять років індекс інфляції в Україні сягнув у 2015 р. (143,3 %). У 2016 р. споживчі ціни в Україні зросли на 12,4 % і лише за лютий 2017 р. – на 1 % [12]. При цьому важливо, що зростання цін відмічається по всіх продовольчих (за винятком яєць) та непродовольчих (за винятком одягу та взуття) товарах. До того ж, зростання цін на продовольчі товари суттєво перевищує рівень інфляції у сегменті непродовольчих товарів.

Якщо ж представити інфляційні процеси за період 2012–2016 рр. через динаміку індексу інфляції наростаючим підсумком, то за весь цей період сумарний індекс інфляції склав 376,2 % (рис. 2).

Відтак, для всіх учасників ринків збуту нагальною проблемою є пошук шляхів зниження витрат на всьому ланцюгу постачання для зменшення частки доданої вартості у кінцевій ціні товарів. Значний потенціал у досягненні цієї мети криється саме у витратах на логістику, адже, згідно з експертними оцінками, прямі витрати на логістику і логістичні послуги в багатьох європейських країнах складають близько 8–14 % ВВП [9].

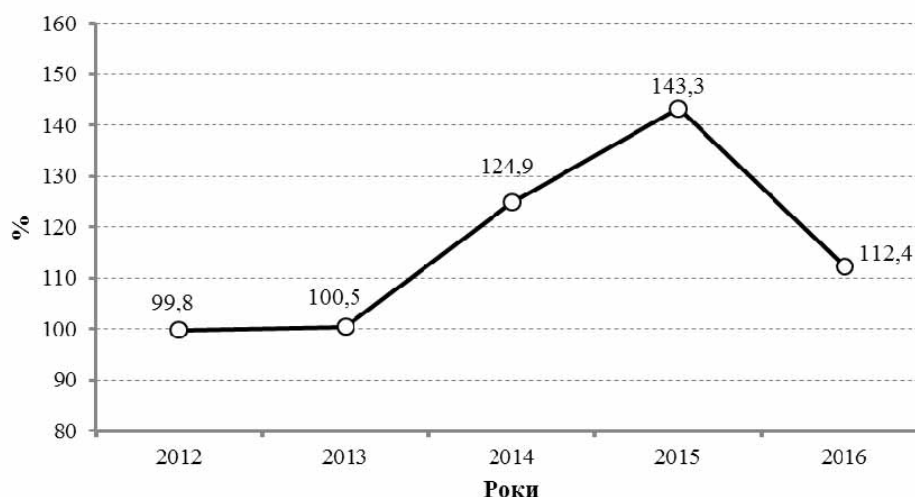


Рис. 2. Динаміка індексу інфляції (індексу споживчих цін) в Україні, %

Джерело: складено автором за даними [13].

Орієнтованість на зниження витрат – основний пріоритет розвитку сучасної логістики разом із покращанням сервісу, впровадженням новітніх технологій та підвищенням рівня автоматизації. Водночас, такий логістичний тренд, як зростання цін на пальне, обмежує можливості економії на транспортно-логістичних операціях і є додатковим чинником зростання споживчих цін.

Досягти нижчого рівня цін у торгівлі можливо не лише за рахунок зменшення прямих логістичних витрат, а й шляхом оптимізації логістичних процесів на всьому ланцюгу постачання (рис. 3). Будь-які затримки та збої в процесі постачання призводять до додаткових витрат, збільшення запасів, зниження рівня оборотності активів торговельних підприємств, що, в свою чергу, обмежує їх можливості у прагненні до встановлення конкурентоспроможних цін.



Рис. 3. Залежність ціни реалізації товарів від рівня логістичних витрат та якості логістичного обслуговування торгівлі

Джерело: складено автором.

Представники сфери роздрібної торгівлі також підтверджують пріоритетність потреби в оптимізації логістичного забезпечення товаропотоків. Але торговельні підприємства по-різному досягають зменшення логістичної складової у ціні товарів. Керівництво компанії «NOVUS» стверджує, що в цілях досягнення конкурентоспроможної ціни реалізації імпоротної продукції вони оптимізували ланцюг її постачання, виключивши посередницьку ланку і намагаючись добитись першої ціни від постачальника.

Багато підприємств торгівлі пішли більш радикальним шляхом, відмовляючись від послуг логістичних операторів. Найбільше зниження попиту на логістичні послуги відмічається серед виробників і торговців товарами не першої необхідності. У 2015 р., за різними оцінками, цей сегмент просів майже на третину [14].

Розглядати можливості стримування інфляційних процесів в торгівлі слід у розрізі частки товарів українського походження та імпортних товарів у структурі роздрібного товарообороту. Такий підхід базується на факті різного розміру логістичної складової у кінцевій ціні імпортних та вітчизняних товарів, яка для імпортних об'єктивно більша, оскільки включає, крім логістичних витрат всередині країни, ще й витрати на міжнародну логістику. Різним є також склад і міра впливу факторів, що впливають на інфляційні процеси. Зокрема, ціноутворення у випадку ввезення товарів більш чутливе до коливань валютного курсу (рис. 4).



Рис. 4. Взаємозалежність логістичної складової та рівня інфляції за імпортними, експортними та товарами вітчизняного походження

Джерело: складено автором.

Загалом, структура роздрібного товарообороту України характеризується майже рівними частками імпортних та вітчизняних товарів, з незначною перевагою останніх. Починаючи з 2010 р. частка імпортних товарів у торговельному обороті постійно зростала і у 2015 р. становила 41,9 %. Натомість частка українських товарів мала негативну динаміку і за цей період скоротилась із 64,3 % до 58,1 % [15].

Більш нерівномірним є співвідношення товарів вітчизняного та іноземного походження у структурі роздрібного товарообороту окремо у сегментах непродовольчих та продовольчих товарів, оскільки продовольчі товари українського виробництва домінують над імпортними (рис. 5).

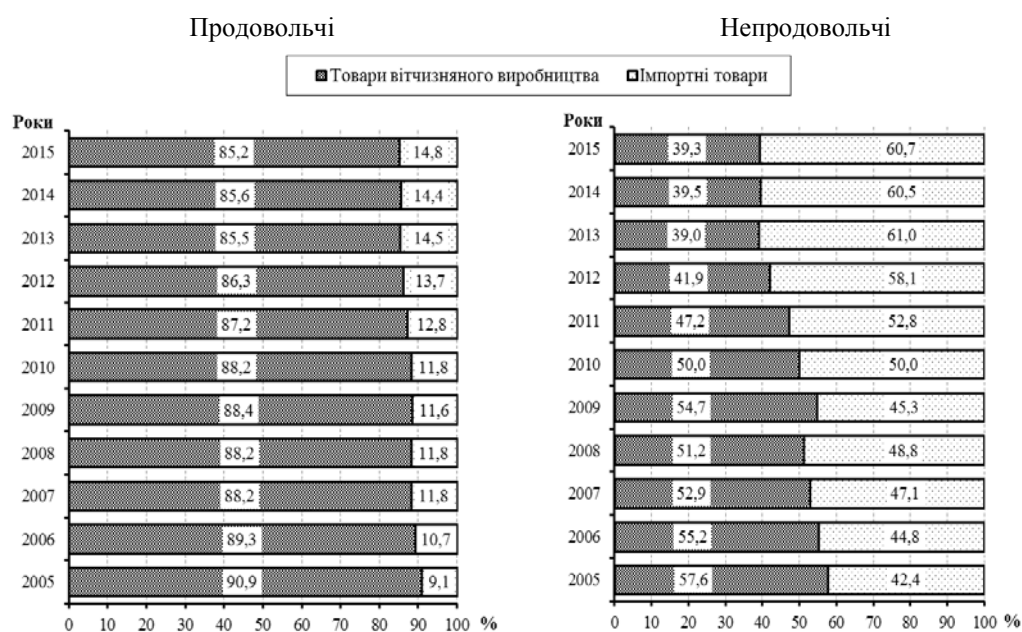


Рис. 5. Структура роздрібного товарообороту продовольчих та непродовольчих товарів в Україні, %

Джерело: складено автором за [15].

Протилежною є ситуація у сегменті непродовольчих товарів, у структурі товарообороту яких переважає імпортна продукція більш ніж на 20 % [15].

Таким чином, очевидним є факт того, що підвищення споживчих цін на імпортні товари є меншим за аналогічне подорожчання вітчизняних. Більше того, по групі товарів «Одяг і взуття», в якій частка імпорту найбільша, взагалі спостерігається дефляція. З цього можна зробити такі висновки. *По-перше*, витрати на міжнародну логістику не є основним ціноутворюючим фактором, тоді як внутрішньо логістичні витрати напевне мають значно більший вплив на інфляційні процеси в торгівлі. *По-друге*, підвищення споживчих цін на українську продукцію спричинене цілою низкою інших факторів, до яких не чутливі

імпортні товари. Мова йде про політичні, нормативно-правові та економічні умови діяльності торговельних підприємств в Україні.

Можливості і наявний потенціал зниження вартості транспортно-логістичного обслуговування торгівлі в Україні слід шукати насамперед там, де є вузькі місця в логістиці товаропотоків. Як зазначає О. Мельник, менеджер з логістики «Кернел», Україна втрачає на кожній тонні виготовленої продукції при її транспортуванні 20 дол. США. Це на 40 % більше, ніж у Німеччині і на 30 % – ніж у США [16]. Такі дані можуть слугувати підтвердженням неефективності і вищої вартості логістичного торговельного обслуговування в нашій країні. Також можна припустити, що в Україні наявний і відповідний потенціал до стримування інфляції за рахунок оптимізації та скорочення транспортно-логістичних витрат.

Виявлення та аналіз проблем у різних сегментах транспортно-логістичного комплексу країни також є необхідною умовою пошуку шляхів зниження логістичної складової у кінцевій ціні реалізації товарів. Відмічається подорожчання перевезень автотранспортом, які стали дорожчими за аналогічні залізничні на 20–25 %. [16]. У сегменті ж залізничних перевезень однією з основних проблем, окрім підвищення залізничних тарифів на 15 % у травні 2016 р. і на 25 % у 2017 р., що забезпечує рентабельність вантажоперевезень на рівні 40–50 %, є нехватка вагонів [17]. Учасники ринку оцінюють рівень дефіциту вагонів на рівні 5,5 тис. од. [18]. Така ситуація спричиняє збільшення витрат учасників торговельних операцій, насамперед експортерів зерна на утримання запасів. Затримка вагонів і невиконання зобов'язань Укрзалізниці перед експортерами зернових призвело до простоювання на рейдах Миколаївського морського порту суден закордонного плавання від 15 до 20 діб. Загальний розмір збитків від вимушеного простою лише в листопаді перевищив 700 тис. дол. США [17].

Зняти тиск на споживчі ціни, насамперед на імпорт із Китаю, можна було б, скориставшись повною мірою перевагами та можливостями скорочення часу і вартості доставки товарів у залізничному сполученні у рамках «нового шовкового шляху». Однак заявлений час перевезення (11 діб) в одному напрямку до Китаю не відповідає реальному (16 діб), а вартість перевезення в 1,5–2 рази перевищила вартість доставки вантажу автотранспортом [17].

Проблеми з доставкою залізничним транспортом стали поштовхом для переорієнтації відправників вантажів на криті вагони, які по вартості знаходяться на одному рівні із зерновозами, а також на контейнерні відправки. Сьогодні вже 5 % українського зерна відправляється в контейнерах, що дозволяє економити 3–6 дол. США на 1 т вантажу [19]. До того ж, контейнерні відправки мають більше спільного із роздрібною торгівлею, а отже, дозволяють покрити потребу дрібних покупців і так наростити обсяги експорту.

Зниження логістичних витрат, а отже, й ціни реалізації товарів в Україні, можна забезпечити і шляхом розвитку мережі логістичних центрів та стимулювання передачі на аутсорсинг всього комплексу чи частини логістичних процесів учасниками торговельних відносин. Як показує досвід країн Західної Європи, використання логістичних центрів (ЛЦ) у ланцюгах поставок при реалізації мультимодальних технологій перевезення дозволяє клієнтам економити 12–15 % від вартості доставки в прямому змішаному сполученні [9]. Причому, мова йде про створення і функціонування саме транзитних ЛЦ на шляхах найбільш інтенсивного руху товаропотоків (імпортних, експортних, транзитних). Реально сьогодні в Україні ЛЦ створюються окремими компаніями з орієнтацією на обслуговування торгівлі певного регіону. Транзитні ж ЛЦ за рахунок об'єднання зусиль декількох логістичних операторів могли б на конкурентних засадах пропонувати більш конкурентоспроможну вартість послуг логістичного сервісу торговельним підприємствам.

Діяльність ЛЦ в європейських країнах приносить дохід в бюджет: в Голландії – 40 %, у Франції – 31 %, в Німеччині – 25 %. В Україні збільшення дохідної складової бюджету також могло б стати однією з умов стабілізації курсу національної валюти, а відтак і зниження тиску валютних коливань на інфляційні процеси. Найчастіше в аутсорсинг ЛЦ передаються такі логістичні функції як складування (73,7 %), зовнішнє транспортування (68,4 %), оформлення вантажів/платежів (61,4 %), внутрішнє транспортування (56,1 %), консолідація вантажів/дистрибуція (40,4 %), пряме транспортування (38,6 %) [9].

В умовах економічної і політичної кризи в країні відмічається тенденція до скорочення масштабів угод в торгівлі, тобто зниження ділової активності у B2B сегменті. Це призводить до скорочення кількості великогабаритних відправок, а відтак і збільшення вартості доставки одиниці продукції. Намітилась така тенденція, що на фоні збереження достатнього рівня затребуваності автомобільних *FTL (Full Truck Load)* і контейнерних *FCL (Full Container Load)* перевезень, помітно зріс попит на збірні перевезення *LTL (Less than Truck Load)* та *LCL (Less than Container Load)*, коли в одному автомобілі чи контейнері зібрані вантажі від різних відправників і адресовані різним отримувачам.

Одним із напрямів зниження логістичної складової у ціні реалізації товарів може стати і більш активне використання річкового транспорту, який характеризується нижчою собівартістю транспортування. Насамперед, це актуально в ланцюгах поставки, що передбачають залізничні перевезення. З урахуванням тенденції до контейнеризації перевезень, річковий транспорт може стати хорошою альтернативою і автомобільному.

На сучасному етапі вже є певні зрушення, що могли б свідчити про тенденцію до зниження логістичних витрат у торгівлі. 2015 рік ознаменувався зниженням цін на логістичні послуги в доларовому

еквіваленті, хоча динаміка відрізнялась залежно від каналу доставки. Найменше змінились ціни на перевезення авіатранспортом, за ним ідуть автомобільні перевезення, а найбільш помітно, більш ніж вдвічі, знизилась доларові розцінки на морські контейнерні перевезення [14].

Висновки. Можливості стримування росту споживчих цін в Україні за рахунок оптимізації системи логістичного забезпечення торгівлі значною мірою залежать від рівня розвитку національного ринку логістичних послуг, що через високий рівень залежності від інфраструктурної, інвестиційної, політичної і правової складових, передбачає наявність, насамперед, політичної волі у вирішенні проблем функціонування транспортно-логістичного комплексу країни. Це стосується, наприклад, і прийняття Закону «Про внутрішній водний транспорт», і створення правового поля для державно-приватного партнерства, і формування сприятливого інвестиційного клімату, й активізації процесів адаптації транспортно-логістичного комплексу країни до міжнародних стандартів, насамперед Європейського Союзу.

Логістичні оператори і торговельні підприємства безпосередньо займаються питаннями модернізації, автоматизації, впровадження інновацій у логістичні процеси, орієнтовані на підвищення якості та зниження вартості логістичного обслуговування торговельних потоків.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Калюжний В. Механізм розвитку та протидії інфляції в Україні. Економіст. 2008. № 6. С. 16–22.
2. Круш П. В. Інфляція: суть, форма та її оцінка. Київ : Центр учб. л-ри, 2010. 288 с.
3. Николишин Ю. І. Аналіз інфляційних процесів у незалежній Україні. Інноваційна економіка. 2013. № 8. С. 284–289.
4. Марцин В. С. Деякі підходи до регулювання інфляційних процесів на сучасному етапі розвитку економіки. Економіка розвитку. 2013. №1 (65). С. 42–48.
5. Щербак А. Як приборкати інфляцію в Україні? Економіст. 2008. № 9. С. 43–45.
6. Буэрсокс Доналд Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок. ; пер. с англ. Н. Р Барышниковой, Б. С. Пинскера. М. : ОЛИМА-БИЗНЕС, 2008. 638 с.
7. Григорак М. Ю. Principles of outsourcing influence estimation on efficiency of industrial enterprises activity. Економіка: реалії часу. 2012. № 3–4(4–5). С. 28–32.
8. Малиндретос Г. Транспортная логистика и интермодальные перевозки. Одеса : Астропринт, 2004. 164 с.
9. Сергеев В. И. Общие тенденции развития логистических центров за рубежом. Логистика и управление цепями поставок: науч.-аналит. журнал. № 5 (52). URL : <http://lscm.ru/index.php/ru/po-rubrikam/item/1177>.
10. Обсяг роздрібного товарообороту підприємств у 2016 році. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
11. Основні показники роздрібної торгівлі. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
12. Індеси споживчих цін на товари та послуги у 2002–2016 рр. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
13. Індекс інфляції (Україна). URL : <http://index.minfin.com.ua/index/inf1>.
14. Под двери: чем живет рынок логистики в Украине. URL : <https://delo.ua/business/pod-dveri-314222>.

15. Частка продажу споживчих товарів, які вироблені на території України, через торгову мережу підприємств. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
16. Гошовский И. Логистика «Кернел» и МХП : цифры. Порты Украины. 8 декаб. 2016 г. URL : <http://ports.com.ua/articles/logistika-kernel-i-mkhp-tsifyr>.
17. Артеменко О. Навіщо потрібні кризові менеджери, коли в країні й так криза? Дзеркало тижня. Україна. 2017. 14 січ.
18. Баженов М. Логистика экспорта зерна Украины: взгляд *Soufflet Group*. Порты Украины. 2017. 13 февр. URL : <http://ports.com.ua/articles/logistika-eksporta-zerna-ukrainy-vzglyad-soufflet-group>.
19. Муравский А. Почему перевозка зерна в контейнерах наращивает обороты? Порты Украины. 2017. 14 февр. URL : <http://ports.com.ua/articles/pochemu-perevozka-zerna-v-konteynerakh-nabiraet-populyarnosti>.

Стаття надійшла до редакції 11.04.2017.

Kharsun L. Logistic tools to resist inflation.

Background. *The trade was and remains the original indicator of the crisis in the economy of Ukraine. Main problem it faces today is the falling of the real incomes and purchasing power of population. As a result, on the example of trading companies it is mostly possible to demonstrate the actualization of the search how to achieve competitive prices on goods and services during optimization of business processes on all length of logistic supply chains.*

Analysis of recent researches and publications. *Modern scientific literature is presented by the numerous publications, dedicated to the research of reasons and consequences of inflationary processes in Ukraine, and also search of ways of their inhibition. Very popular among home and foreign authors are the questions related to application of logistic approach in the all level management systems. At the same time, the role of logistics in the forming of the macroeconomic indexes, including rate of inflation, is not investigated enough.*

The aim is to exposure the possibilities of the inflationary processes in trade inhibition by optimization logistic processes on trade enterprises and by improvement of logistic maintenance system of trade flows in Ukraine.

Materials and methods. *Statistical data of Government service of statistics of Ukraine, publications of home and foreign scientists, practical authors and experts became the informative base of research. System, statistical and graphic methods in combination allowed to estimate the inflationary processes in Ukraine and to estimate the potential of their inhibition due to application of logistic approach in the trade flow management.*

Results. *Substantial reduction of physical commodity turnover volume is fixed in Ukraine. Among reasons of such situation should be admitted inflation. Considerable potential to the consumer prices decline can be found in the logistic charges reduction and in quality of logistics maintenance of trade improvement.*

It was set that the price increase in the group of the food stuffs presented mainly by the commodities of home production was greater. Therefore basic possibilities of the inflationary pressure on trade decline should be found in internal logistics charges.

Conclusion. *On the whole, the consumer price inhibition due to logistic optimization mostly depends on the level of national logistics services market development in Ukraine. Also logistic operators and trade enterprises must pay considerable attention to the questions of modernization, automation, introduction of innovations in the logistics processes oriented on upgrading of quality and decline of charges of logistic trade flows maintenance.*

Keywords: logistic, inflation, consumer prices, retail commodity turnover, logistic constituent, logistic maintenance of trade.

REFERENCES

1. Kaljuzhnyj V. Mechanizm rozvytku ta protydii' infljacji' v Ukraini. Ekonomist. 2008. № 6. S. 16–22.
2. Krush P. V. Infljacija: sut', forma ta i'i' ocinka. Kyi'v : Centr uchb. l-ry, 2010. 288 s.
3. Nykolyshyn Ju. I. Analiz infljacijnyh procesiv u nezalezhnij Ukraini. Innovacijna ekonomika. 2013. № 8. S. 284–289.
4. Marcyn V. S. Dejaki pidhody do reguljuvannja infljacijnyh procesiv na suchasnomu etapi rozvytku ekonomiky. Ekonomika rozvytku. 2013. №1 (65). S. 42–48.
5. Shherbak A. Jak pryborkaty infljaciju v Ukraini? Ekonomist. 2008. № 9. S. 43–45.
6. Bujersoks Donald Dzh. Logistika: integrirovannaja cep' postavok. ; per. s angl. N. R Baryshnikovej, B. S. Pinsker. M. : OLIMA-BIZNES, 2008. 638 s.
7. Grygorak M. Ju. Principles of outsourcing influence estimation on efficiency of industrial enterprises activity. Ekonomika: realii' chasu. 2012. № 3–4(4–5). S. 28–32.
8. Malindretos G. Transportnaja logistika i intermodal'nye perezovki. Odesa : Astroprint, 2004. 164 s.
9. Sergeev V. I. Obshhie tendencii razvitija logisticheskikh centrov za rubezhom. Logistika i upravlenie cepjami postavok: nauch.-analit. zhurnal. № 5 (52). URL : <http://lscm.ru/index.php/ru/po-rubrikam/item/1177>.
10. Obsjag rozdribnogo tovarooborotu pidpryjemstv u 2016 roci. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
11. Osnovni pokaznyky rozdribnoi' torgivli. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
12. Indeksy spozhyvchyh cin na tovary ta posludy u 2002–2016 rr. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
13. Yndeks ynfljacyy (Ukrayna). URL : <http://index.minfin.com.ua/index/infl>.
14. Pod dveri: chem zhivet rynek logistiki v Ukraine. URL : <https://delo.ua/business/pod-dveri-314222>.
15. Chastka prodazhu spozhyvchyh tovariv, jaki vyrobleni na terytorii' Ukrainy, cherez togovu merezhu pidpryjemstv. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
16. Goshovskij I. Logistika «Kernel» i MHP : cifry. Porty Ukrainy. 8 dekab. 2016 g. URL : <http://ports.com.ua/articles/logistika-kernel-i-mkhp-tsifry>.
17. Artemenko O. Navishho potribni kryzovi menedzhery, koly v krai'ni j tak kryza? Dzerkalo tyzhnja. Ukraini. 2017. 14 sich.
18. Bazhenov M. Logistika jeksporta zerna Ukrainy: vzgljad Soufflet Group. Porty Ukrainy. 2017. 13 fevr. URL : <http://ports.com.ua/articles/logistika-eksporta-zerna-ukrainy-vzglyad-soufflet-group>.
19. Muravskij A. Pochemu perezovzka zerna v kontejnerah narashhivaet oboroty? Porty Ukrainy. 2017. 14 fevr. URL : <http://ports.com.ua/articles/pochemu-perezovzka-zerna-v-konteynerakh-nabiraet-populyarnosti>.