

Ю.Є. Барабанова, аспірант

О.А. Іщенко, здобувач

К.О. Огінська, студент

Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова

ЕКОНОМІЧНА ОЦІНКА СТАНУ ТА ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

У статті досліджено наукові підходи до визначення економічної сутності та структури національної транспортно-логістичної системи. Проведено аналіз економічних показників функціонування галузі у розрізі основних підсистем, визначено особливості та структурно-динамічні зрушення розвитку транспортно-логістичної системи України. Окреслено основні проблеми забезпечення економічної ефективності та розвитку транспортно-логістичних підприємств в умовах трансформаційних перетворень та напрямки їх вирішення.

***Ключові слова:** транспортно-логістична система, вантажні перевезення, вантажооборот, фінансові результати, транспортні тарифи, рентабельність.*

Постановка проблеми. Однією з визначальних умов розвитку національної економіки, забезпечення динамічності соціально-економічних процесів, належного рівня ділової активності та сприятливого бізнес-клімату є розвинута система транспортно-логістичних послуг. Особливої актуальності проблеми розвитку ефективної національної логістичної системи, здатної у найближчі строки інтегруватися та забезпечити гідне місце України на міжнародному ринку транспортно-логістичних послуг набувають в умовах реалізації Європейського вектору розвитку.

У цьому контексті, дослідження сучасного стану, тенденцій, проблем та перспектив використання наявного транспортно-логістичного потенціалу в Україні представляють значний науковий та практичний інтерес.

Аналіз останніх досліджень. Зважаючи на перманенту актуальність проблем розвитку транспортно-логістичних систем та їх впливу на розвиток народного господарства, окремі аспекти аналізу, оцінки та

розроблення ефективних рішень щодо побудови ефективної національної транспортно-логістичної системи в Україні досліджується значною когортою вітчизняних науковців, серед яких: Бойко Є.О., Григорак М.Ю., Кушнір Л.В., Ткач О.В., Устенко М.О. та багато інших.

Попри вагомий наукових доробок з даної проблематики, окремі аспекти економічного оцінювання функціонування транспортно-логістичної системи залишаються відкритими та потребують додаткових досліджень.

Формулювання цілей статті. Метою написання статті є визначення економічної сутності та здійснення комплексного економічного аналізу сучасного стану та структурно-динамічних зрушень у розвитку національної логістичної системи України у контексті економічної ефективності.

Виклад основного матеріалу. Досвід Європейських країн свідчить, що високий рівень розвитку транспортного сектору та логістичної інфраструктури в країні прямо впливає на економічну ефективність бізнесу за рахунок:

- економії транспортних (від 7 до 21 %), загально логістичних (від 12 до 15 %) та складських (15-35 %) витрат;
- пришвидшення оборотності матеріальних ресурсів та скорочення їх запасів на 20-50 %;
- підвищення ділової активності та мобільності бізнесу.

Погоджуємося зі ствердженням науковців Устенка М.О. та Івашкевича В.С. , що «на сьогоднішній день транспортний сектор України – це значний сегмент для економіки країни в цілому, адже ефективна та злагоджена робота транспортної системи є рухомою силою для загального розвитку країни. У наш час ринок транспортно-логістичних послуг активно розвивається. Формування транспортно-логістичних систем сприяє поєднанню функціональних і забезпечуючих підсистем, інтеграції постачання, виробництва та збуту, прискоренню руху матеріальних потоків, зменшенню логістичних витрат. Тож розвиток транспортно-логістичного бізнесу в Україні є однією з найважливіших задач сьогодення» [9, с. 85].

Важливо умовою ефективного використання наявного транспортного потенціалу України є формування конкурентоспроможної транспортно-логістичної системи, здатної швидкими темпами інтегруватися до Європейської та світової транспортно-логістичних мереж та зайняти гідне місце на міжнародному ринку транзитних, транспортно-експедиційних та логістичних послуг. У зв'язку з цим, актуальності набувають питання

щодо визначення сутності транспортно-логістичної системи, основних її складових, принципів їх взаємодії та підходів до оцінювання ефективності.

Транспортно-логістичні системи розглядаються на різних рівнях їх проектування та функціонування, а саме: міжнародний (мегарівень), національний (макрорівень), регіональний і галузевий (мезорівень) та рівень підприємства (макрорівень). Всі наведені рівні тісно пов'язані між собою та в сукупності впливають на ефективність транспортно-логістичних перевезень на всіх рівнях.

Як показали дослідження, єдиного підходу щодо визначення сутності транспортно-логістичної системи (ТЛС) на макрорівні на сьогодні немає. Зокрема, науковці Ткач О.В. та Волощук І.А. вважають, що «транспортно-логістична система – це інтегрована сукупність суб'єктів транспортно-логістичної діяльності та об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури, що взаємодіють між собою з метою оптимізації руху вантажопотоків «від дверей до дверей» за мінімальних витрат на максимально вигідних умовах».[7, с. 222]. Автори також виділяють у структурі ТЛС наступні підсистеми, що охоплюють основні фази логістичних потоків: транспортно-постачальницька, транспортно-логістичного обслуговування та управління, транспортно-складська, інтегрованої інформації та транспортно-логістичних рішень, транспортно-збутова.

Бойко Є.О. та Журавська А.Є. під транспортно-логістичною системою розуміють мережу взаємопов'язаних та впорядкованих елементів транспортно-логістичного забезпечення, яка передбачає взаємодію всіх учасників транспортного (перевізного) процесу з метою надання споживачам комплексних послуг по перевезенням та досягнення цілісного розвитку транспортно-логістичної інфраструктури [1, с. 187].

Цікавим є підхід до визначення національної логістичної системи, запропонований Григораком М.Ю., що тлумачить її як оптимальну модель функціонування логістичної системи країни, невід'ємними елементами якої є: ресурси, здатності, система управління і компетенції, що разом створюють синергічний ефект, який дозволяє максимально ефективно і швидко задовольняти зростаючі потреби споживачів у наданні всього комплексу транспортно-логістичних послуг та створює передумови для динамічного розвитку економіки. Автор також наголошує, що важливим чинником ефективності функціонування логістичної системи є не тільки стан транспортних ресурсів та відповідної інфраструктури, а також наявність ключових персональних та бізнес-компетенцій персоналу, що задіяний в транспортно-логістичній системі, під якими запропоновано розуміти «інтегровану сукупність компетентностей (взаємопов'язаних

знань, навичок та вмінь) логістичного персоналу, а також новітніх технологій і конкурентних переваг, що формують можливість і здатність системи управління національною логістичною системою ефективно управляти логістичними процесами і функціями, а також визначати логістичну стратегію розвитку та сприяти якісним змінам макроекономічної системи» [2].

Узагальнюючи наведені підходи, під транспортно-логістичною системою (ТЛС) запропоновано розуміти організовану сукупність ресурсів, об'єктів, умов функціонування транспортно-логістичних послуг та відповідну систему управління, що здатна координувати, регулювати та оптимізувати транспортно-логістичні потоки і супровідні послуги у відповідності до потреб споживачів.

Основу ТЛС України складають 6 видів транспортних систем (повітряний, автомобільний, залізничний, внутрішній водний, морський та трубопровідний) а також організація їх функціонування та інфраструктуро-логістичне забезпечення.

Найбільш узагальнюючими показниками динамічного розвитку транспортної системи є показники вантажообігу та вантажоперевезень, збільшення яких свідчить про зростання попиту та ділової активності в галузі.

Згідно з даними державної служби статистики, загальні обсяги вантажообігу сировини та готової продукції в Україні за період 2010-2017 р. скоротилися на 15,2 %, що викликано насамперед окупацією частини території України та відповідною ізоляцією об'єктів транспортної інфраструктури й виробництва у 2014 р. Найбільш суттєве скорочення вантажообігу спостерігається в системі водного транспорту (-53 %) як наслідок тимчасової втрати Чорноморських портів в АР Крим та ускладнення роботи інших українських портів в умовах військової агресії. Характерним є також зменшення обсягів перевезення трубопровідним транспортом (-23 %) що частково пов'язано зі скороченням обсягів споживання природного газу й переорієнтацією частини транспортно-логістичних потоків в енергетичній системі.

Починаючи з 2016 р. обсяги вантажообігу зростають на 2,6 % , а в 2017 збільшилися на 6% у порівнянні з аналогічним періодом попереднього року, що свідчить про поступове відновлення економічної динаміки й адаптацію перевізників до нових гео-економічних умов.

У структурі вантажопотоку лідируючі позиції займає залізничний транспорт. питома вага якого складає у середньому 58 %, проте в динаміці 2014-2017 рр. поступово знижується з 62,5 % до 55,9 %. Достатньо висока частка вантажопотоків зосереджена в трубопровідному транспорті (30%),

що пов'язано з вагомою роллю транзитного потенціалу України щодо переміщення енергетичних ресурсів. Доречно зазначити, що наразі, у зв'язку побудовою нових газопроводів Північного та Південного потоку, що оминають територію України, у перспективі загрозою є суттєве скорочення питомої ваги даного виду транспорту в економіці, що матиме негативні фінансові наслідки для розвитку ТЛС. Питома вага авіаційного транспорту у структурі вантажопотоків є несуттєвою (0,08 %) і за період 2010-2017 рр. залишилася майже без змін.

Якщо розглянути співвідношення видів транспорту у західних країнах, то воно таке: у цілому на залізничний транспорт припадає 25 %, автомобільний – 40 %, а решта 35 % – на внутрішній водний, морський каботаж і трубопровідний [4, с. 44]. Тобто, структура транспортної системи характеризується певними особливостями, що зумовлені наявною інфраструктурою та рівнем розвитку окремих видів транспорту в Україні.

Аналізуючи обсяги перевезень вантажів, слід відмітити також негативну динаміку, що водночас є результатом структурних деформацій в економіці й посилення зовнішніх загроз та одним з факторів, які ілюструють гальмівні процеси у формуванні й використанні виробничого потенціалу. Зокрема, протягом 2010-2017 рр. загальні обсяги вантажних перевезень скоротилися на 119 млн т. (-15,8 %), у тому числі за рахунок скорочення: обсягів залізничних перевезень на 21,5 % (-93 млн т), трубопровідних потоків – 25,2 % (- 38,6 млн т.) та водних перевезень на 5,2 млн т (- 46,8 %). Разом з цим, спостерігається поступове зростання ролі автомобільних перевезень вантажів, обсяги яких у 2017 р. зросли порівняно з 2010 на 17,4 млн т (11%), а порівняно з 2016 на 8,7 млн т. Одним з факторів зростання популярності автомобільних перевезень є активізація послуг з доставки вантажів населенню внаслідок розширення інтернет-торгівлі. Динаміка обсягів перевезення вантажів наведена у табл. 1.

У 2017 р. обсяги вантажоперевезень в Україні трохи зросли (+1,8 %) порівняно з 2016 р., що пов'язано з певною стабілізацією економіки та незначним зростанням ВВП в натуральному вираженні. Разом з цим, продовжують знижуватися обсяги перевезень у системі водного (-11 %) й залізничного транспорту (-1,3 %), що свідчить про наявність невирішених проблем у розвитку даних секторів.

Як зазначає Кушнір Л.В., одним з чинників, що визначає динаміку вантажних перевезень і суттєво впливає на собівартість логістичних витрат підприємств є їх вартість [5].

1. Динаміка обсягів перевезень вантажів

Роки	Всього вантажних перевезень, млн.т	Види транспорту					
		Залізничний	Автомобільний	Трубопровідний	Водний	Авіаційний	
2010	755,3	432,5	158,2	153,4	11,1	0,1	
2011	811,7	468,4	178,3	155	9,9	0,1	
2012	772,8	457,5	179	128,4	7,8	0,1	
2013	757,6	441,8	183,5	125,9	6,3	0,1	
2014	671,2	387	178,4	99,7	6	0,1	
2015	601	350	147,3	97,2	6,4	0,1	
2016	624,5	344,1	166,9	106,7	6,7	0,1	
2017	635,9	339,5	175,6	114,8	5,9	0,1	
Приріст 2017 до 2010	абсолютний, млн т	-119,4	-93	17,4	-38,6	-5,2	0,0
	відносний, млнт.	-15,8	-21,5	11,0	-25,2	-46,8	0,0
Приріст 2017 до 2010	абсолютний, млн т	11,4	-4,6	8,7	8,1	-0,8	0,0
	відносний, млнт.	1,8	-1,3	5,2	7,6	-11,9	0,0

Джерело: розраховано автором за даними Державної служби статистики України [3]

За даними ПАТ «Укрзалізниця», в середньому за період 2010-2017 рр. тарифи на перевезення 1т. вантажів залізничним транспортом збільшилися майже у 2,5 рази з 55,24 до 136,90 грн. Основними чинниками, що зумовили зростання тарифів є: зміна у податковій базі, зростання мінімальної та середньогалузевої заробітної плати, підвищення цін на енергоносії і паливо-мастильні матеріали, зростання витрат на оновлення рухомого складу. Не зважаючи на стрімке зростання, вказані тарифи не покривають потреб залізниці щодо оновлення рухомого складу, рівень зносу якого по деяких напрямках сягає 90% та є значно нижчими, ніж в сусідніх країнах. До прикладу, в Угорщині внутрішній тариф на вантажні перевезення залізничним транспортом у 7,3, а транзитний у 2,8 разів вищий ніж в Україні, в Словаччині – відповідно -6,5 та 2,5 разів, Румунії -3 і 2, Польщі – 9 та 3,3, Російській Федерації -1,7 та 1,4 рази.

Тарифи на інші види вантажних перевезень також зросли в середньому за досліджений період у 3 рази. На рис. 2.1. наведено індекси тарифів на вантажні перевезення трубопровідним та залізничним транспортом.

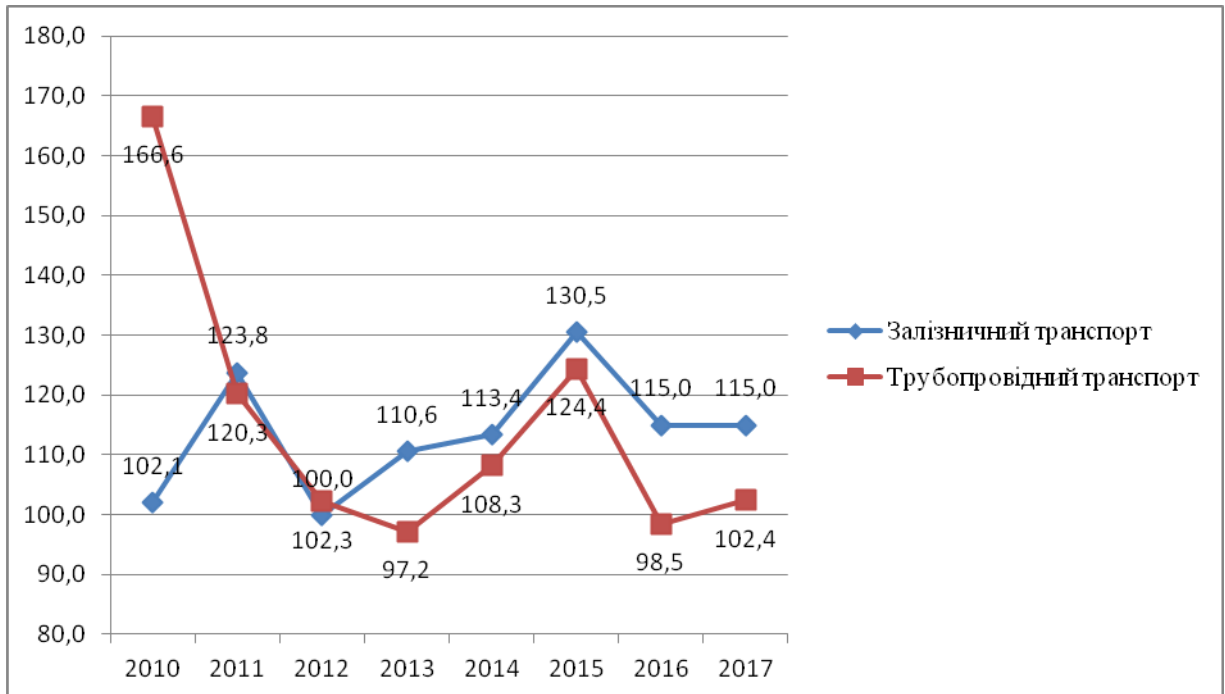


Рис. 1. Динаміка тарифів на вантажні перевезення

Джерело [3]

Важливими економічними індикаторами розвитку транспортно-логістичної системи є прибутковість, рентабельність перевезень та транспортно-логістичного обслуговування, що впливає на фінансову стабільність систем і безперебійність їх функціонування. У табл. 2. наведено фінансові результати підприємств, що входять до складу транспортно-логістичної системи України у динаміці.

Дані табл. 2. показують, що протягом досліджуваного періоду чистий дохід від реалізації продукції підприємствами, що входять до складу транспортно-логістичної системи України збільшилися на 96,2 %, з яких лише за 2017 р. досягнуто 19 % зростання. Проте, зважаючи на загальне скорочення вантажопотоків на 15 % можна зробити висновок, що у значному ступені зростання зумовлено інфляційною складовою за рахунок зростання тарифів. Також відбулося скорочення інших операційних доходів (-115,8 %), що пов'язано зі зменшенням попиту на додаткові послуги підприємств дослідженої сфери серед населення.

**2. Фінансові результати підприємств за видом економічної діяльності
«Транспорт, складське господарство, поштова
та кур'єрська діяльність»**

Показники, млн. грн	2010	2015	2016	2017	Приріст 2017/2010		Приріст 2017/2010	
					млн. грн	%	млн.грн	%
Чистий доход від реалізації	144960,3	293568	359911,7	429442,3	284482	96,2	69530,6	19,3
Інші операційні доходи	34391,5	40344,1	30390,3	28974,8	-5416,7	-115,8	-1415,5	-4,7
Інші доходи	5453,2	13179,1	21585,3	10285,6	4832,4	-11,4	-11299	-52,3
Разом чисті доходи	184805	347092	411888	468703	283897,7	53,6	56814,6	13,8
Операційні витрати	170064,9	330153,5	371017,3	462049,9	291985	71,7	91032,6	24,5
Інші витрати	9681,2	30859,5	28050,3	22769,9	13088,7	35,2	-5280,4	-18,8
Витрати усього	183456	364940	404479	485152	301696,1	64,5	80673	19,9
Чистий прибуток (збиток)	1348,7	-17847,8	7408,7	-16449,7	-17798,4	-1419	-23858	-322

Джерело [8]

У 2017 р. підприємства транспортно-логістичної галузі отримано збиток на суму 16449,7 млн грн, що пов'язаний зі значним зростання собівартості послуг в умовах збільшення цін на енергоносії, зростання мінімальної заробітної плати та додаткових витрат, що не були вчасно закладені у відповідні тарифи й контракти. Аналізуючи фінансові результати підприємств галузі у динаміці можна зробити висновок, що підприємства працюють переважно прибутково у періоди відносної

економічної стабілізації, що дозволяє прогнозувати обсяги попиту та витрат й визначати оптимальну ціну послуг.

Попри загальне від’ємне сальдо фінансового результату, кількість прибуткових підприємств галузі має тенденцію до зростання, що пояснюється насамперед зростанням прибутковості малих і середніх підприємств на тлі зниження фінансової результативності великих перевізників, зокрема державних монополій. Підприємства малого і середнього бізнесу є більш мобільними та адаптивними в умовах перманентних змін середовища. Розподіл прибуткових і збиткових підприємств, основним видом економічної діяльності яких є «Транспорт, складське господарство, поштова та кур’єрська діяльність» проілюстровано на рис. 2.

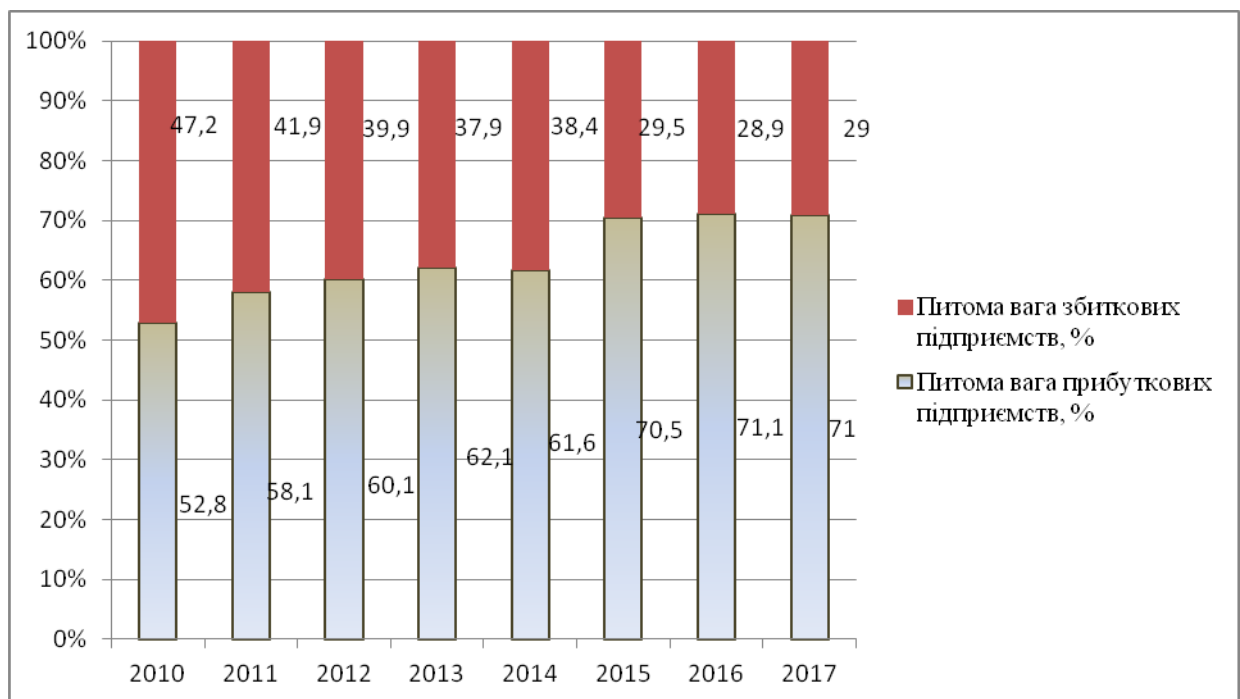


Рис. 2. Динаміка розподілу прибуткових і збиткових підприємств транспортно-логістичної системи України

Джерело [8]

Рентабельність операційної діяльності підприємств транспортно-логістичної сфери складає у середньому 5%. Серед видів економічної діяльності, що згідно статистичних групувань відносяться до виду економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур’єрська діяльність» найвищий рівень рентабельності (12-23 %) на

підприємствах, що працюють у сфері телекомунікацій, найнижчий (2 %) – поштова і кур’єрська діяльність. На рис. 3. проілюстровано динаміку загальної та операційної рентабельності підприємств галузі.

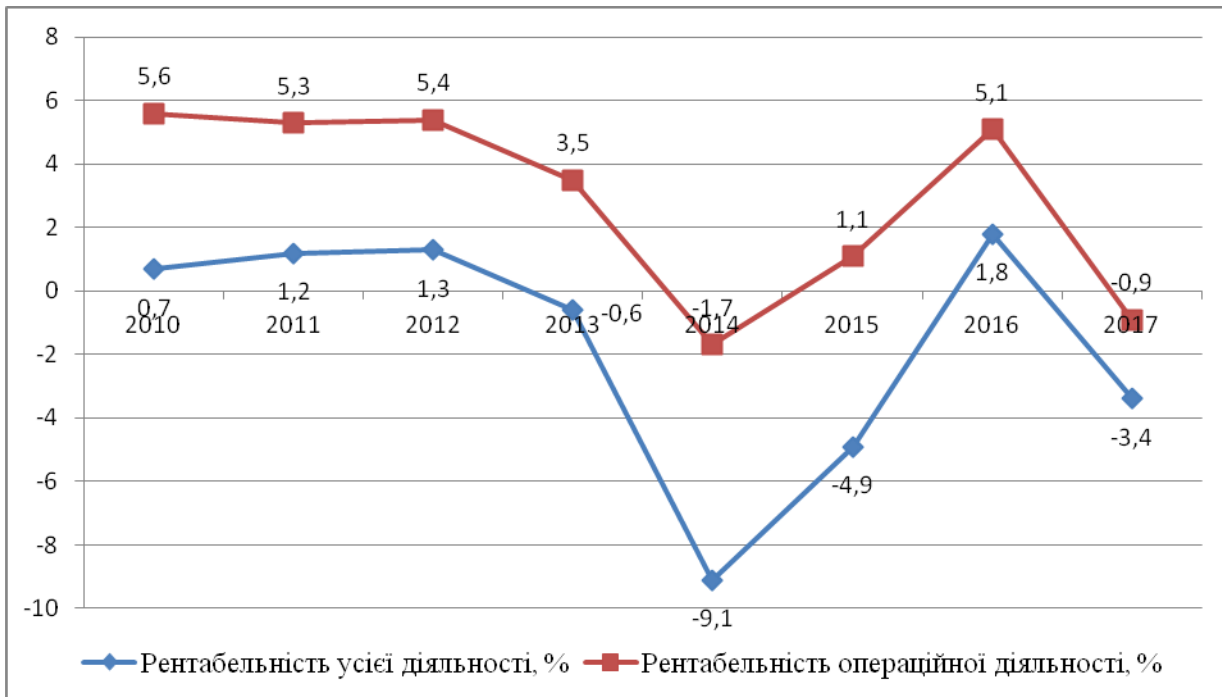


Рис. 3. Динаміка рентабельності підприємств за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур’єрська діяльність»

Джерело [8]

Підприємства досліджуваної галузі характеризуються нестабільним характером фінансових результатів, що у значній мірі корелюють з зовнішніми факторами впливу, серед яких: стадія економічного циклу, рівень розвитку промислового й аграрного виробництва, соціально-демографічні зміни, вплив міжнародного оточення. Як бачимо, від’ємна рентабельність підприємств транспортно-логістичної сфери у 2014 р. пов’язана з початком економічної та політичної кризи в Україні. За даними Міністерства інфраструктури України основними чинниками, що зумовили значне падіння рентабельності підприємств галузі у 2017 р. були:

- логістичні проблеми на Донецькій залізниці (заборона переміщення вантажів через лінію зіткнення, дефіцит вагонів, у т. ч. через їх затримку при завантаженні та розвантаженні, в результаті чого перевезення

кам'яного вугілля у лютому 2018 р. скоротилось на 29,8 %) та у сфері ватажних перевезень на межі окупованих територій;

- зменшення попиту з боку сільськогосподарських виробників через отримання меншого врожаю 2017 р. (вантажні перевезення зерна і продуктів перемолю у лютому зменшились на 12,1 %);

- зниження попиту з боку промисловості;

- зростання вартості проїзду автомобільним та залізничним пасажирським транспортом ;

- значний знос рухомого складу майже всіх видів транспорту, що призводить до збільшення собівартості транспортних послуг та негативно впливає на пропозицію послуг, зокрема, залізничних та міських перевезень;

- зростання тарифів на енергетичні ресурси та цін на паливно-мастильні матеріали [6].

Висновки із цього дослідження. Економічна ефективність транспортних перевезень виступає однією з важливих умов розвитку транспортно-логістичних підприємств та інвестиційної привабливості галузі. Проведений аналіз показав, що спостерігається негативна динаміка скорочення фінансових результатів підприємств та зниження рентабельності транспортно-логістичного бізнесу, що обмежує можливості перевізників здійснювати капітальне інвестування, інноваційну діяльність та підвищувати якість наданих послуг.

Негативний вплив на транспортно-логістичну ефективність перевізників здійснюють також стан інфраструктури (особливо стан дорожнього покриття), перманентне зростання цін на паливо, девальвація національної валюти та зниження попиту на послуги внаслідок скорочення промислового виробництва в країні.

Вирішення вказаних проблем потребує комплексного підходу, як на макrorівні (удосконалення законодавства та оптимізація фіскальної політики, стабілізації макроекономічних показників, розвиток транспортно-логістичної інфраструктури) так і на рівні галузі, а саме: розробка та впровадження новітніх логістичних та навігаційних технологій, оптимізація маршрутів на основі міжгалузевої інтеграції перевізників та формування універсальних транспортно-логістичних кластерів, підготовка та навчання персоналу.

Бібліографічний список: 1. Бойко Є.О. Принципи формування та функціонування регіональних транспортно-логістичних систем /

Є.О. Бойко, А.Є. Журавська // Науковий вісник Херсонського державного університету. – 2014. – Вип. 9. – Ч. 1. – С. 187-190. 2. Григорак М.Ю. Порівняння економічних індикаторів використання логістичного потенціалу України [Електронний ресурс]. – режим доступу: DOI: <https://doi.org/10.15587/2312-8372.2017.105515>. 3. Державна служба статистики України [електронний ресурс]. – режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>. 4. Кушнір Л.В. Аналіз роботи транспорту України за основними показниками / Л.В. Кушнір // Науковий вісник Херсонського державного університету. – 2015. – Вип. 12. – Ч. 2. – С. 42-47. 5. Кушнір Л.В. Науково-методичні підходи до визначення залежності між роботою транспорту та динамікою економічного розвитку / Л.В. Кушнір // Наук. журнал «Молодий вчений», № 5(20) травень, 2015. Частина 2. – С. 15-19. 6. Міністерство інфраструктури України [електронний ресурс]. – режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-v-galuzi-aviatransportu.html>. 7. Ткач О.В. Транспортно-логістичні системи: теоретичні основи формування та напрями розвитку / О.В. Ткач., І.А. Волощук // Наука й економіка. – 2013. – № 3 (31). – С. 221-226. 8. Транспорт і зв'язок України 2017: статистичний збірник // Державна служба статистики України. – 2018. 9. Устенко М.О. Перспективи розвитку транспортно-логістичних систем України / М.О. Устенко, В.В. Івашкевич // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2017. – № 59. – С. 84-90. 10. Irtysheva I. Innovative approaches to estimation of logistic potential and the purpose of logistic regional outsourcing development / I. Irtysheva, M. Stehnei, K. Zavhorodnij // Baltic Journal of Economic Studies. – Vol 4. – No 2 (2018). – P. 86-92. 11. Іртищева І.О. Стратегічні орієнтири розвитку логістичної інфраструктури в морегосподарському комплексі України / І.О. Іртищева, Т.В. Стройко // Збірник наукових праць НУК. – Миколаїв : НУК, 2014. – № 1 (451). – С. 12-16.

Барабанова Ю.Е., Ищенко Е.А., Огинская К.А. Экономическая оценка состояния и эффективности функционирования транспортно-логистической системы Украины. В статье исследованы научные подходы к определению экономической сущности и структуры национальной транспортно-логистической системы. Проведен анализ экономических показателей функционирования отрасли в разрезе основных подсистем, определены особенности и структурно-динамические сдвиги развития транспортно-логистической системы Украины.

Определены основные проблемы обеспечения экономической эффективности и развития транспортно-логистических предприятий в условиях трансформационных преобразований и направления их решения.

Ключевые слова: транспортно-логистическая система, грузовые перевозки, грузооборот, финансовые результаты, транспортные тарифы, рентабельность.

Varabanova Y., Ishchenko E., Oginska K. Economic evaluation of the state and efficiency of the transport and logistics system of Ukraine. The article investigates scientific approaches to the definition of the economic essence and structure of the national transport and logistics system. The analysis of economic indicators of the functioning of the industry in the context of the main subsystems is carried out, features and structural and dynamic changes of the transport and logistic system of Ukraine are determined. The main problems of providing economic efficiency and development of transport and logistics enterprises in the conditions of transformational transformations and directions of their solution are outlined. The state of infrastructure (especially the road surface), the constant rise in fuel prices, the devaluation of the national currency and the decrease in demand for services due to the reduction of industrial production in the country are also having a negative impact on the transport and logistics efficiency of carriers. Solving these problems requires an integrated approach at the macro level (legislative improvement and optimization of fiscal policy, stabilization of macroeconomic indicators, development of transport and logistics infrastructure) and at the industry level, namely: development and introduction of advanced logistic and navigational technologies, optimization of routes based on inter-sectoral integration of carriers and the formation of universal transport-logistic clusters, training and personnel training.

Key words: transport-logistic system, cargo transportation, cargo turnover, financial results, transport tariffs, profitability.

Стаття надійшла до редакції: 01.10.2018 р.