



УДК 338.1:656.073

ОЦІНЮВАННЯ ЗБИТКОВОСТІ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ШВИДКОПСУВНИХ ВАНТАЖІВ У МІЖНАРОДНОМУ СПОЛУЧЕННІ ЗА УМОВ БЛОКАДИ КОРДОНІВ

Дмитро Дмитрів; Олена Дмитрів; Олександр Репак;
Богдан Михайлишин

*Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя,
Тернопіль, Україна*

Резюме. Проведено аналіз збитків, завданих українській економіці та українському бізнесу періодичним блокуванням польськими перевізниками і фермерами автомобільних прикордонних пунктів пропуску. З огляду на можливе використання єдиної термінології у юридичному полі, досліджено дефініції термінів «швидкопсувний продукт», «швидкопсувний товар», «швидкопсувний вантаж». Теоретично обґрунтовано доцільність розмежування відповідних понять з точки зору їх застосування у міжнародних судових процесах щодо відшкодування економічних збитків, завданих блокадою автомобільних прикордонних пунктів пропуску як українській економіці в цілому, так і українським підприємствам зокрема. Також чіткість термінологічного апарату має значення під час отримання страхових виплат. Проведено аналіз існуючих наукових підходів трактування поняття «збитки» в економічній та юридичній площині. Запропоновано збитки автомобільних перевезень швидкопсувної продукції, завдані страйкарями, що заблокували прикордонні пункти пропуску, розділити на реальні (фізичне псування вантажу, збитки від вимушеного простою вантажівок у черзі тощо) і збитки як втрачена вигода (несплачені податки і митні збори, недоотримані доходи тощо). Крім цього, сторони, що понесли збитки, доцільно розділити за суб'єктністю господарського масштабу, оскільки вони відрізняються як розміром заподіяної шкоди, так і видом отриманих збитків. Обчислювати розмір збитків у вигляді втраченої вигоди запропоновано шляхом порівняння фінансових надходжень у відповідні місяці під час блокади пунктів пропуску та у їх нормальному режимі роботи. Реальні збитки рекомендовано обчислювати як вартість зіпсованого вантажу – відшкодування виробнику, різниця між доходом за рейс і сумарними витратами, пов'язаними з вимушеними простоями вантажівок у чергах – відшкодування перевізнику. Подано рекомендації учасникам процесу виробництва й перевезення швидкопсувних вантажів щодо мінімізації у майбутньому ризиків, пов'язаних з отриманням збитків унаслідок перекриття страйкарями автомобільних прикордонних пунктів пропуску.

Ключові слова: швидкопсувний продукт, швидкопсувний товар, швидкопсувний вантаж, економічні збитки, втрачена вигода, блокада кордонів.

https://doi.org/10.33108/galicianvisnyk_tntu2024.02.084

Отримано 26.01.2024

UDC 338.1:656.073

ASSESSMENT OF UNPROFITABILITY OF ROAD TRANSPORT OF PERISHABLE GOODS IN INTERNATIONAL TRAFFIC UNDER THE CONDITIONS OF BORDER BLOCKADE

Dmytro Dmytriv; Olena Dmytriv; Oleksandr Repak; Bogdan Michailyshyn

Ternopil Ivan Puluj National Technical University, Ternopil, Ukraine

Summary. The article analyses the damage caused to the Ukrainian economy and Ukrainian business by the periodic blocking of road border crossing points by Polish carriers and farmers. Given the possible use of a

single terminology in the legal field, the author examines the definitions of the terms «perishable product», «perishable goods», and «perishable cargo». The author theoretically substantiates the expediency of distinguishing between the relevant concepts in terms of their application in international litigation for compensation for economic losses caused by the blockade of automobile border crossing points to both the Ukrainian economy in general and Ukrainian enterprises in particular. Also, the clarity of terminology is important when receiving insurance payments. The author analyses the existing scientific approaches to the interpretation of the concept of «losses» in economic and legal terms. The author suggests that losses in road transportation of perishable products caused by strikers who blocked border checkpoints should be divided into real losses (physical damage to cargo, losses from forced truck downtime in queues, etc.) and losses as lost profits (unpaid taxes and customs duties, lost income, etc.). In addition, it is advisable to divide the parties that have suffered losses by economic entities, as they differ in both the amount of damage caused and the type of losses incurred. It is proposed to calculate the amount of losses in the form of lost profits by comparing financial revenues in the respective months during the blockade of the checkpoints and in their normal operation. It is recommended to calculate real losses as the cost of damaged cargo – compensation to the manufacturer, the difference between the income per voyage and the total costs associated with the forced downtime of trucks in queues – compensation to the carrier. The article provides recommendations to the participants in the process of production and transportation of perishable goods to minimize the risks associated with losses incurred as a result of strikers' blocking of road border crossing points.

Key words: perishable product, perishable goods, perishable cargo, economic losses, lost profits, border blockade.

https://doi.org/10.33108/galicianvisnyk_tntu2024.02.084

Received 26.01.2024

Постановка проблеми. Заступник голови Всеукраїнської аграрної ради Денис Марчук під час брифінгу у Медіацентрі Україна – Укрінформ зазначив, що за листопад та грудень 2023 року через страйки, які блокували роботу польсько-українських автомобільних пунктів пропуску, збитки, що їх зазнала економіка країни, в тому числі й товаровиробники, сягнули більше як 1,5 млрд євро, а обсяги агроекспорту автотранспортом скоротилися на 40%. Також він відзначив, що найбільше від блокади польських страйкарів постраждали експортери західної України, які постачають свою продукцію до Європейського Союзу наземними шляхами [16]. Європейська Бізнес Асоціація підрахувала, що один день простою вантажівок через страйк на автомобільних пунктах пропуску завдає одній українській компанії близько 1 млн гривень втрат [2]. Прем'єр-міністр Денис Шмигаль на щорічній прес-конференції, присвяченій підсумкам чотирьох років роботи уряду, зазначив, що українська сторона рахує збитки, спричинені блокадою польсько-українського кордону, і згодом їх озвучить [9].

Мінімізувати розмір потенційних збитків від блокування автомобільних пунктів пропуску, які несе як українська економіка загалом, так і українські підприємства зокрема, у майбутньому можна шляхом проведення їх детального аналізу, з елементним структуруванням як видів збитків, так і їх складових стосовно кожного постраждалого вітчизняного суб'єкта господарювання.

Найбільшу частку українського експорту, що перевозиться автомобільним транспортом, складає агропродукція, яка відноситься до категорії швидкопсувних вантажів і підлягає додатковій санітарно-ветеринарній перевірці на митниці. Слід відзначити, що не на всіх пунктах пропуску організовані служби, які вповноважені проводити санітарно-ветеринарний контроль швидкопсувних вантажів, що звужує географію перетину кордону автотранспортних засобів з відповідним вантажем.

У даній статті оперуємо поняттям «швидкопсувний вантаж», оскільки аналізуємо отримані збитки від вимушеного простою вантажу на прикордонних пунктах пропуску внаслідок їх блокування, переважно польськими страйкарями. Певна неузгодженість змістовності поняття «швидкопсувний вантаж» у ряді наукових публікацій і підзаконних актів виникає через його ототожнювання з тлумаченнями «швидкопсувний продукт» та «швидкопсувний товар», тому доцільно розмежувати ці поняття.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню теоретичних і практичних засад здійснення міжнародних автомобільних перевезень швидкопсувних вантажів, а також оптимізації витрат під час їх транспортування присвятили свої праці ряд вітчизняних учених. Волинець Л. М. досліджувала можливості оптимізації міжнародних автомобільних перевезень швидкопсувних вантажів у контексті управління підприємствами аграрного сектора [4]. Організаційно-економічні умови управління системою доставки швидкопсувної продукції розкриті в статті Богомолової Н. І. [3]. Управлінню підприємствами автомобільного транспорту з точки зору логістичного обслуговування ланцюгів постачань швидкопсувних продуктів харчування присвятила свої дисертаційні дослідження Сопоцька О. Ю. [15]. Особливості перевезення швидкопсувних вантажів залізничним та автомобільним транспортом висвітлені в працях Ширяєвої С. В. і Федорової Т. Ф. [8; 17]. Шляхи удосконалення сфери перевезення швидкопсувних вантажів запропоновані у праці Біліченко В. В. [1]. Моделювання маршрутної мережі доставки швидкопсувних вантажів у регіональному сполученні досліджено в роботі Потаман Н. В. [11].

Досліджені наукові праці опубліковані до виникнення ситуацій, пов'язаних з масовим блокуванням автомобільних прикордонних пунктів пропуску, яке особливо негативно вплинуло на доставку саме швидкопсувних вантажів у міжнародному сполученні. Перевищення термінів доставки швидкопсувної продукції призводило до її псування, а це, у свою чергу, принесло значні збитки як вітчизняним виробникам та перевізникам зокрема, так і українській економіці загалом.

Метою дослідження є порівняння існуючих термінологічних підходів до тлумачення «швидкопсувний вантаж» та аналіз збитків автомобільних перевезень швидкопсувних вантажів у міжнародному сполученні, що їх завдають економіці України блокуванням страйкарями автомобільних пунктів пропуску.

Постановка завдання. Для досягнення поставленої мети визначено такі наукові завдання: дослідити дефініції понять «швидкопсувний продукт», «швидкопсувний товар», «швидкопсувний вантаж»; дослідити суб'єктний склад сторін, що понесли збитки з доставки швидкопсувних вантажів від блокування автомобільних прикордонних пунктів пропуску; дослідити можливі шляхи зменшення ризиків збитковості перевезень швидкопсувної продукції у майбутньому.

Для вирішення поставлених завдань використано такі методи: аналогія, абстрагування, узагальнення, аналіз, системний підхід.

Виклад основного матеріалу. Систематичне й тривале блокування автомобільних пунктів на західному кордоні України, яке здійснюється, переважно, польськими перевізниками та фермерами, призводить до значних збитків в економіці України. В умовах триваючої війни з російською федерацією і, як наслідок, виникнення кризи вітчизняної економіки експорт української продукції автомобільним і залізничним транспортом, зокрема і швидкопсувної, стає одним із визначальних джерел надходжень фінансових ресурсів. Перевезення швидкопсувних вантажів у міжнародному сполученні до недавнього часу були доволі привабливими для вітчизняних транспортників, оскільки вартість перевезень таких вантажів завжди була вищою, ніж перевезення вантажів, що не обмежені термінами доставки за фактором псування. Після блокування прикордонних пунктів пропуску та понесених збитків внаслідок цього, вітчизняні перевізники, в останню чергу, розглядають пропозиції з перевезення швидкопсувних вантажів, оскільки немає гарантій, що у якійсь сусідній країні не буде заблоковано пункт пропуску.

В науковій літературі та підзаконних актах зазвичай ототожнюють поняття «швидкопсувний продукт», «швидкопсувний товар», «швидкопсувний вантаж». Однак коли необхідно вирішувати протиріччя сторін у судовому порядку, неоднозначність

трактування понять адміністративно-кримінальним правом різних країн може вплинути на ухвалення того чи іншого судового рішення.

Термін «швидкопсувний продукт» найчастіше використовується у харчовій промисловості й пов'язаний з харчовими продуктами, які швидко псуються під впливом температури та вологості. Про «швидкопсувний товар» найчастіше згадують, коли мова йде про торговельні операції, а термін «швидкопсувний вантаж» фігурує у характеристиках процесів перевезень. Аналіз різних підходів до існуючих дефініцій цих термінів висвітлено у дисертаційних дослідженнях Сопочької О. Ю. [15] (табл. 1).

Таблиця 1. Дефініції термінів «швидкопсувний продукт», «швидкопсувний товар», «швидкопсувний вантаж»

Джерело	Визначення
«Швидкопсувний продукт»	
[15, с. 71]	Продукти харчування, які мають бути використані у стислий проміжок часу
[15, с. 71]	Товари, які втрачають у вартості й погіршуються при зберіганні
[15, с. 72]	Продукти, що вимагають захисту від дії температури довкілля у визначеному законодавством діапазоні й призначені для внутрішнього споживання людиною
«Швидкопсувний товар»	
[12]	Товари, термін придатності для споживання або використання яких у разі призупинення їх митного оформлення закінчиться протягом 20 днів з дня такого призупинення
[15, с. 71]	Товари, стан яких погіршується протягом незначного проміжку часу
«Швидкопсувний вантаж»	
[15, с. 72]	Вантаж, який вимагає захисту від дії підвищеної або зниженої температури навколишнього середовища та вологості повітря
[14]	Вантаж, який втрачає свої якості після закінчення обмеженого періоду часу під впливом умов навколишнього середовища (температури, вологості та ін.) й вимагає дотримання особливих умов транспортування та зберігання (не набрав чинності)
[7]	Вантаж, для перевезення якого вантажовідправник, відповідно до стандартів і технічних умов визначає необхідні заходи захисту (охолодження, опалення, вентильовання) від впливу на нього високих або низьких температур зовнішнього повітря, догляду або обслуговування під час перевезення

Джерело: складено авторами на основі [15].

Практично, мова йде про один той самий фізичний об'єкт (рис. 1), однак у міжнародному політико-правовому полі, враховуючи потенційні судові справи щодо компенсацій збитків вітчизняним виробникам і перевізникам швидкопсувного вантажу, неузгодженість термінології в законодавствах різних країн може негативно вплинути на ухвалення рішень щодо відшкодування збитків, завданих страйкарями. Справа у тім, що українські юристи не вважають, що блокування пунктів пропуску страйкарями слід віднести до форс-мажорних обставин, на що сподіваються протестувальники та їх адвокати. Крім цього, необхідно враховувати позицію страхових компаній, які у разі псування швидкопсувного вантажу не з вини перевізника зобов'язані відшкодувати збитки. В цьому випадку також слід зважати на юридичну термінологію, щоб гарантувати відшкодування понесених збитків як виробникам, так і перевізникам.

У наших дослідженнях розглядаємо швидкопсувний вантаж, який специфічний тим, що додатково підлягає санітарно-ветеринарному контролю й згідно з українським класифікатором товарів ЗЕД відноситься до 1–24 груп, який здійснюється виключно у п'яти пунктах пропуску, зокрема «Ягодин-Дорогуськ», «Рава Руська-Хребенне», «Краківець-Корчова», «Ужгород-Вишне Немецьке» і «Чоп (Тиса)-Захонь» [5, с. 33]. Актуальний перелік сільськогосподарської продукції, яка має обмежений термін зберігання (швидкопсувних вантажів) оновлено й затверджено постановою Кабінету Міністрів України № 113 від 2 лютого 2024 р. [13].

З метою аналізу збитків автомобільних перевезень швидкопсувних вантажів у міжнародному сполученні за умов блокади кордонів доцільно визначитися з природою їх формування.

У праці [10] автор доводить, що поняття «збитки», уживане в цивільному праві, дещо відрізняється від аналогічного поняття, яке використовується в економічній науці. Це підтверджує змістовність досліджень у необхідності розмежування термінологічних понять, з метою усунення подальших юридичних казусів.

Збитки як економічне явище у вигляді зменшення потенційної можливості отримання підприємством грошових коштів від використання активів підприємства внаслідок їх втрати, пошкодження та знищення або неналежного виконання зобов'язання та/або недотримання правил здійснення господарської діяльності другою стороною запропоновано тлумачити у роботі [18, с. 82–83].

Втрачена (упущена) вигода – доходи, які особа могла б реально отримати за звичайних обставин, якби її право не було порушене [10].

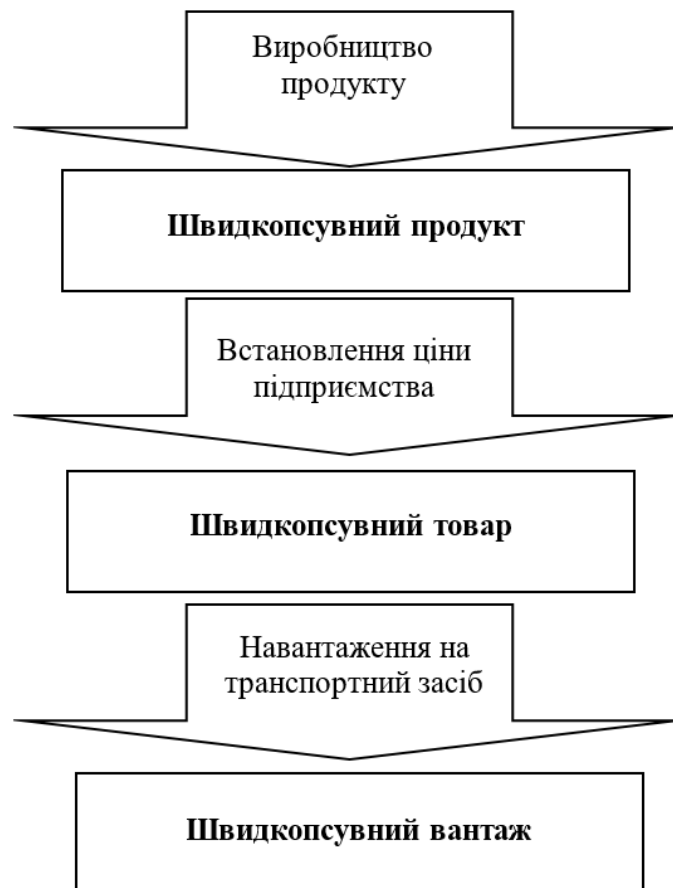


Рисунок 1. Укрупнена схема термінологічного розуміння понять: «швидкопсувний продукт», «швидкопсувний товар», «швидкопсувний вантаж»

Вважаємо, що запропоновані у працях [10; 18] визначення збитків, доцільно вжити й до розуміння збитків, які виникають унаслідок блокування автомобільних пунктів пропуску, а саме, їх доцільно розділити на реальні, тобто збитки підприємств від фізичного псування вантажу, та втрачену вигоду.

На нашу думку, також слід врахувати доцільність виокремлення збитків у відношенні до суб'єктності господарського масштабу – на економіку загалом та

суб'єктів господарювання, задіяних у перевезенні швидкопсувних вантажів. Від блокади пунктів пропуску збитки понесли: держава, вітчизняні виробники, перевізники, суб'єкти перевізного процесу (логістичні компанії, експедитори, митниці тощо) й іноземні контрагенти. Оскільки у статті розглянуто виключно збитки України, іноземних контрагентів ми виключили з цього переліку, хоча їх збитки подекуди навіть більші, ніж збитки українського бізнесу.

Держава Україна внаслідок блокування автомобільних пунктів пропуску зазнала збитки у вигляді втраченої вигоди від несплати митних зборів та податків, а реальних збитків, пов'язаних із втратою або псуванням державного майна, не зафіксовано. Розмір втраченої вигоди можна визначити шляхом порівняння суми надходжень до державного бюджету в ті місяці, коли не було блокади митниць, і у місяці, коли пункти пропуску були перекриті, з урахуванням індексу сезонності.

Учасники, що задіяні в обслуговуванні перевізного процесу швидкопсувних вантажів, як то логістичні компанії, транспортні біржі, митні брокери та ін. також понесли збитки у вигляді втраченої вигоди внаслідок падіння попиту на свої послуги. Зменшення попиту на послуги сервісних компаній зумовлено тим, що через вимушені простої вантажівок у чергах перед пунктами пропуску значно зростає тривалість перевізного процесу, що призводить до зростання тривалості клієнтського кругообігу. Розрахунок збитків у вигляді втраченої вигоди в даному випадку доцільно проводити порівняльним аналізом як і у випадку визначення збитків держави.

Якщо аналізувати збитки вітчизняних підприємств, задіяних у виробництві й транспортуванні швидкопсувної продукції, то крім упущеної вигоди, наприклад, недоотриманих доходів від нереалізованих запланованих обсягів продукції або від не виконаних запланованих обсягів перевезень є реальні збитки, пов'язані з фактичним псуванням вантажу, щоденних збитків від простою вантажівки у черзі тощо. В цьому випадку збитки формуються з вартості зіпсованої продукції для виробника та різницею очікуваних доходів від перевізного процесу й витрат на його здійснення для перевізника. Як зазначалось у праці [5, с. 37], перевищування десятиденного вимушеного простою вантажівки у черзі робить рейс збитковим.

Висновки. За результатами проведених аналітичних досліджень виявлено, що блокування прикордонних пунктів пропуску переважно польськими страйкарями, несе значні збитки вітчизняним виробникам і перевізникам швидкопсувних вантажів. З метою відшкодування понесених збитків та запобігання їх виникненню у майбутньому доцільно вжити таких заходів: постраждалим підприємцям – подати якісно підготовлені позови до міжнародного комерційного арбітражного суду щодо відшкодування збитків, завданих польськими страйкарями, з обґрунтованими розрахунками розміру заподіяної шкоди; виробникам – укладання майбутніх контрактів на постачання швидкопсувної продукції здійснювати з чітким визначенням суб'єктів, які відшкодовуватимуть збитки, понесені внаслідок блокування пунктів пропуску; перевізникам – постійно моніторити завантаженість пунктів пропуску з метою обрання оптимального маршруту перевезення швидкопсувних вантажів.

Conclusions. Based on the results of the analytical research, it was found that the blocking of border crossing points, mainly by Polish strikers, causes significant losses to domestic producers and carriers of perishable goods. In order to compensate for the losses incurred and prevent their occurrence in the future, it is advisable to take the following measures: affected entrepreneurs – to file well-prepared claims to the international commercial arbitration court for compensation for losses caused by Polish strikers with reasonable calculations of the amount of damage caused; producers –

to conclude future contracts for the supply of perishable products with a clear definition of the entities that will compensate for the losses incurred as a result of blocking the checkpoints.

Список використаних джерел

1. Біліченко В. В., Терещенко О. П., Аданніков С. С., Дзіміна Р. А. Дослідження шляхів підвищення ефективності доставки швидкопсувних вантажів : Всеукраїнська науково-практична інтернет-конференція студентів аспірантів та молодих науковців Молодь в науці: дослідження, проблеми, перспективи (МН-2021). URL: <https://conferences.vntu.edu.ua/index.php/mn/mn2021/paper/viewFile/11064/9332> (дата звернення: 11.10.2023).
2. Блокада кордону загрожує Україні серйозними збитками: скільки втратить бюджет. URL: <https://tsn.ua/groshi/blokada-kordonu-zagrozhuje-ukrayini-seryoznimi-zbitkami-skilki-vtratit-byudzhet-2515306.html> (дата звернення: 10.03.2024).
3. Богомолова Н. І. Організаційно-економічні умови управління системою доставки швидкопсувної продукції. Ефективна економіка. 2020. № 2. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7680> (дата звернення: 20.03.2024).
4. Волинець Л. М., Сопочко О. Ю., Хрутьба Ю. С., Севост'янова А. В., Левченко Я. С. Оптимізація міжнародних автомобільних перевезень вантажів при управлінні підприємствами аграрного сектору та підприємств автомобільного транспорту. URL: <https://media.neliti.com/media/publications/403392-optimization-of-international-road-trans-c5390482.pdf> (дата звернення: 20.03.2024).
5. Дмитрів Д. В., Дмитрів О. Р., Юрик Н. Є., Репак О. (2023). Вплив роботи пунктів пропуску в умовах воєнного стану на економічну ефективність АТП, задіяних у міжнародних вантажних перевезеннях. Галицький економічний вісник. 2023. № 85 (6). С. 31–42. DOI: https://doi.org/10.33108/galicianvisnyk_tntu2023.06.031
6. Дорош А. С., Демченко Є. Б., Маркуль Р. В., Бердичевська Т. М. Аналіз ризиків при здійсненні міжнародних автомобільних перевезень вантажів. Транспортні системи і технології перевезень. 2020. Вип. 20. С. 12–19.
7. Зміни до правил приймання вантажів до перевезень: наказ Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України № 2222/47/14-23 від 28.03.2023. URL: [https://mtu.gov.ua/files/СКАН%20В_Зміни_до_ППВП_01.08.2022%20\(1\).pdf](https://mtu.gov.ua/files/СКАН%20В_Зміни_до_ППВП_01.08.2022%20(1).pdf) (дата звернення: 10.03.2024).
8. Конрад Т. І., Ширяєва С. В. Аналіз сучасного стану автомобільних і залізничних перевезень швидкопсувних вантажів в Україні. Управління проектами, системний аналіз і логістика. Науковий журнал. 2014. Вип. 13. С. 212–220.
9. Ми рахуємо збитки від блокади кордону, але озвучимо їх пізніше, – Шмигаль. URL: <https://rporozitsiya.com/ua/my-rahuyemo-zbytku-vid-blokady-kordonu-ale-ozvuchymo-yih-piznishe-shmygal> (дата звернення: 10.03.2024).
10. Поліщук І. Ю. Збитки, їхній економічний зміст та відображення в бухгалтерському і податковому обліках. Незалежний аудитор. 2014. № 2 (25). С. 128–132.
11. Потаман Н. В., Шуліка О. О., Орда О. О. Моделювання маршрутної мережі доставки швидкопсувних вантажів у регіональному сполученні за допомогою мереж Петрі. Комунальне господарство міст. 2021. Том 4. Випуск 164. С. 240–245. DOI: <https://doi.org/10.33042/2522-1809-2021-4-164-240-245>
12. Про внесення змін до Митного кодексу України щодо захисту прав інтелектуальної власності під час переміщення товарів через митний кордон України : Закон України від 17.11.2019 р. № 202-IX. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/202-20?find=1&text=товари%2C+строк+придатності+для+споживання+або+використання+яких+у+разі+призупин#w3_1 (дата звернення: 12.01.2024).
13. Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 24.11.2023 р. № 1239 : постанова Кабінету Міністрів України від 02.02.2024 р. № 113. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/provnesennia-zmin-do-postanovy-kabinetu-ministriv-ukrainy-vid-24-lystopada-2023-r-1239-i020224-113> (дата звернення: 16.03.2024).
14. Про затвердження Правил перевезення швидкопсувних вантажів автомобільними транспортними засобами. Проект від 14.08.2015 р. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/NT1637> (дата звернення: 10.01.2024).
15. Сопочко О. Ю. Управління підприємствами автомобільного транспорту в контексті логістичного обслуговування ланцюгів постачань швидкопсувних продуктів харчування: дис ... канд. економ. наук : 08.00.04 / Національний транспортний університет Міністерства освіти і науки України. Київ, 2020. 265 с.
16. Українська економіка втратила понад €1,5 мільярда внаслідок блокади західних кордонів – експерт. URL: <https://www.railinsider.com.ua/ukrayinska-ekonomika-vtratyla-ponad-15-mlrd-yevro-cherez-blokadu-kordoniv-ekspert/> (дата звернення: 22.02.2024).

17. Федорова Т. Ф., Ширяєва А. М., Петренко К. А. Особливості функціонування логістичного ланцюга з доставки швидкопсувних вантажів автотранспортом. Вісник СХУ ім. В. Даля. 2011. № 5 (159). Частина I. С. 203–207.
18. Хомутенко В. П., Хомутенко А. В. Теоретичні аспекти економічних втрат українських підприємств унаслідок військової агресії російської федерації як предмета судово – економічної експеризи. Експерт: парадигми юридичних наук і державного управління. 2023. № 3 (21). С. 79–90. DOI: [https://doi.org/10.32689/2617-9660-2022-3\(21\)-79-90](https://doi.org/10.32689/2617-9660-2022-3(21)-79-90)

References

1. Bilichenko V. V., Tereshhenko O. P., Adannikov S. S., Dzimina R. A. Doslidzhennja shljakhiv pidvyshhennja efektyvnosti dostavky shvydkopsuvnykh vantazhiv [Research on ways to improve the efficiency of delivery of perishable goods] All-Ukrainian scientific and practical internet conference of postgraduate students and young scientists Youth in science: research, problems, prospects (MH-2021). Available at: <https://conferences.vntu.edu.ua/index.php/mn/mn2021/paper/viewFile/11064/9332> (accessed 11 October 2023).
2. Blokada kordonu zagrozhuje Ukraini serjoznymy zbytkamy: skiljky vtratyty bjudzhet. Available at: <https://tsn.ua/groshi/blokada-kordonu-zagrozhuye-ukrayini-seryoznimi-zbitkami-skilki-vtratit-byudzhet-2515306.html> (accessed 10 March 2024).
3. Boghomolova N. I. (2020) Orghanizacijno-ekonomichni umovy upravlinnja systemoju dostavky shvydkopsuvnoji produkciji [Organizational and economic conditions for managing the perishable goods delivery system]. *Efektivna ekonomika*, vol. 2. Available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7680> (accessed: 20 March 2024).
4. Volynecj L. M., Sopocjko O. Ju., Khrutjba Ju. S., Sevost'janova A. V., Levchenko Ja. S. Optyimizacija mizhnarodnykh avtomobiljnykh perevezenj vantazhiv pry upravlinni pidpryjemstvamy aghrarnogho sektoru ta pidpryjemstv avtomobiljnogho transportu [Optimization of international road transportation of goods in the management of enterprises of the agrarian sector and enterprises of road transport]. Available at: <https://media.neliti.com/media/publications/403392-optimization-of-international-road-trans-c5390482.pdf> (accessed 20 March 2024).
5. Dmytriv D., Dmytriv O., Yuryk N., Repak O. (2023). Vplyv roboty punktiv propusku v umovakh vojennoho stanu na ekonomichnu efektyvnistj ATP, zadijanykh u mizhnarodnykh vantazhnykh perevezenjakh [Impact of the operation of check points in the conditions of martial law on the economic efficiency of RTEs in international freight transportation]. *Galician economic journal*, vol. 85, no. 6, pp. 31–42. (In Ukrainian). DOI: https://doi.org/10.33108/galicianvisnyk_tntu2023.06.031
6. Dorosh A. S., Demchenko Je. B., Markulj R. V., Berdychevsjka T. M. (2020). Analiz ryzykiv pry zdijsnenni mizhnarodnykh avtomobiljnykh perevezenj vantazhiv [Analysis of risks of international road cargo transportation]. *Transport Systems and Transportation Technologies*, no. 20, pp. 12–19. (In Ukrainian).
7. Zminy do pravyl pryjmannja vantazhiv do perevezenj: nakaz Ministerstva rozvytku ghromad, terytorij ta infrastruktury Ukrainy # 2222/47/14-23 vid 28.03.2023. Available at: [https://mtu.gov.ua/files/CKAH%20В_Зміни_до_ППВП_01.08.2022%20\(1\).pdf](https://mtu.gov.ua/files/CKAH%20В_Зміни_до_ППВП_01.08.2022%20(1).pdf) (accessed 10 March 2024).
8. Konrad T. I., Shyrjajeva S. V. (2014). Analiz suchasnogho stanu avtomobiljnykh i zaliznychnykh perevezenj shvydkopsuvnykh vantazhiv v Ukraini [Analysis of the current state of road and rail transportation of perishable goods in Ukraine] Project management, system analysis and logistics. *Scientific journal*, vol. 13, pp. 212–220.
9. My rakhujemo zbytky vid blokady kordonu, ale ozvuchymo jikh piznishe, – Shmyghalj. Available at: <https://propozitsiya.com/ua/my-rahujemo-zbytky-vid-blokady-kordonu-ale-ozvuchymo-yih-piznishe-shmygal> (accessed 10 March 2024).
10. Polishhuk I. Ju. (2014). Zbytky, jikhnij ekonomichnyj zmist ta vidobrazhennja v bukghaltersjkomu i podatkovomu oblikakh [Losses, their economic meaning and reflection in accounting and tax records]. *Independent Auditor*, no. 2 (25), pp. 128–132. (In Ukrainian).
11. Potaman N. V., Shulika O. O., Orda O. O. (2021). Modeljuvannja marshrutnoji merezhi dostavky shvydkopsuvnykh vantazhiv u reghionaljnomu spoluchenni za dopomoghoju merezh Petri [Modeling of the route network for the delivery of perishable goods in regional traffic using Petri nets]. *Communal management of cities*, vol. 4, issue 164, pp. 240–245. (In Ukrainian). DOI: <https://doi.org/10.33042/2522-1809-2021-4-164-240-245>
12. Pro vnesennja zmin do Mytnogho kodeksu Ukrainy shhodo zakhystu prav intelektualjnoji vlasnosti pid chas peremishhennja tovariv cherez mytnyj kordon Ukrainy. Zakon Ukrainy vid 17.11.2019r. # 202-IX. Available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/202-20?find=1&text=товари%2C+строк+придатності+для+споживання+або+використання+яких+у+разі+призупин#w3_1 (accessed 12 January 2024).

13. Pro vnesennja zmin do postanovy Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 24.11.2023 r. # 1239: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 02.02.2024r. #113. Available at: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-vnesennia-zmin-do-postanovy-kabinetu-ministriv-ukrainy-vid-24-lystopada-2023-r-1239-i020224-113> (accessed 16 March 2024).
14. Pro zatverdzhennja Pravyl perevezennja shvydkopsuvnykh vantazhiv avtomobiljnymy transportnymy zasobamy. Proekt vid 14.08.2015 r. Available at: <https://ips.ligazakon.net/document/NT1637> (accessed 10 January 2024).
15. Sopocjko O. Ju. (2020). Upravlinnja pidpryjemstvamy avtomobiljnogho transportu v konteksti loghistrychnogho obslughovuvannja lancjughiv postachanj shvydkopsuvnykh produktiv kharchuvannja [Management of road transport enterprises in the context of logistics service of perishable food supply chains] (PhD Thesis), National Transport University of the Ministry of Education and Science of Ukraine. Kyiv, 265 p.
16. Ukrajinsjka ekonomika vtratyla ponad €1,5 miljarda vnaslidok blokady zakhidnykh kordoniv – ekspert. Available at: <https://www.railinsider.com.ua/ukrayinska-ekonomika-vtratyla-ponad-15-mlrd-yevro-cherez-blokadu-kordoniv-ekspert/> (accessed: 22 February 2024).
17. Fedorova T. F., Shyrjajeva A. M., Petrenko K. A. (2011). Osoblyvosti funkcionuvannja loghistrychnogho lancjugha z dostavky shvydkopsuvnykh vantazhiv avtotransportom [Features of the functioning of the logistics chain for the delivery of perishable goods by road transport]. *Bulletin of SNU named after V. Dalya*, no. 5 (159), part 1, pp. 203–207.
18. Khomutenko V. P., Khomutenko A. V. (2023). Teoretychni aspekty ekonomichnykh vtrat ukrajinsjkykh pidpryjemstv unaslidok vijsjkovoji aghresiji rosijskohoji federaciji jak predmetu sudovo – ekonomichnoji ekspertyzy [Theoretical aspects of the economic losses of Ukrainian enterprises as a result of the military aggression of the Russian Federation as a subject of a judicial and economic examination]. *Expert: paradigms of legal sciences and public administration*, no. 3 (21), pp. 79–90. DOI: [https://doi.org/10.32689/2617-9660-2022-3\(21\)-79-90](https://doi.org/10.32689/2617-9660-2022-3(21)-79-90)