



Облік і оподаткування

УДК 657.4:656.073

DOI <https://doi.org/10.5281/zenodo.20483340>

**Перспективи оптимізації системи оподаткування операцій із надання
послуг транспортного експедирування**

Ігнат'єв Олександр Володимирович,

аспірант кафедри бухгалтерського обліку, аналізу та аудиту, Одеський національний економічний університет, 65082, Україна, м. Одеса, вул. Преображенська, 8, <https://orcid.org/0000-0002-6188-7085>

Москалюк Ганна Олександрівна,

кандидат економічних наук, доцент кафедри бухгалтерського обліку, аналізу та аудиту, Одеський національний економічний університет, 65082, Україна, м. Одеса, вул. Преображенська, 8, <https://orcid.org/0000-0002-9810-0522>

Прийнято: 14.05.2026 | Опубліковано: 30.05.2026

Анотація: Мета статті полягає у формуванні пропозицій щодо вдосконалення механізмів нарахування податкових зобов'язань під час здійснення посередницької діяльності у сфері міжнародних та внутрішніх вантажних перевезень шляхом усунення наявних методологічних суперечностей чинного законодавства. Під час виконання дослідження застосовано комплекс загальнонаукових та спеціальних прийомів пізнання економічних процесів. Системно-структурний аналіз використано для вивчення нормативно-правової бази, метод порівняння застосовано для зіставлення цивільно-правового та фіскального трактування бази



оподаткування підприємств. Метод абстрагування та моделювання залучено для оцінки податкових наслідків роботи логістичних суб'єктів за різних режимів нарахування платежів. Виявлено та структуровано основні розбіжності між нормами приватного права та правилами фіскального адміністрування, які спричиняють необґрунтоване збільшення фінансового навантаження на підприємства галузі. Встановлено, що відсутність законодавчої дефініції транзитних коштів зумовлює їх помилкове включення до загального обсягу доходу експедитора, що суттєво обмежує можливості застосування спрощеної системи оподаткування суб'єктами малого підприємництва. Досліджено механізми виникнення штучних касових розривів під час розрахунків із контрагентами через дію правила першої події в системі адміністрування непрямих податків. З'ясовано, що алгоритми системи автоматизованого моніторингу податкових ризиків не враховують посередницький характер роботи транспортних операторів, внаслідок чого зміна кодів за Державним класифікатором продукції та послуг під час перепродажу фрахту розпізнається як фіктивна діяльність та призводить до масового зупинення реєстрації податкових накладних. Додатково оцінено вплив нереалізованих курсових різниць за транзитними валютними рахунками на показники рентабельності контрольованих операцій. Обґрунтовано необхідність нормативного закріплення статусу кваліфікованого експедитора для запобігання зупиненню реєстрації податкових документів сумлінних учасників ринку. Запропоновано дієвий алгоритм виключення транзитних фінансових потоків із розрахунку бази оподаткування податком на прибуток та єдиним податком, що дозволить збалансувати структуру оборотного капіталу компаній. Доведено доцільність перегляду правил адміністрування зборів у частині застосування нульової ставки до всього комплексу послуг організації міжнародної доставки вантажів. Вважаємо, що реалізація цих ініціатив сприятиме вивільненню фінансових ресурсів підприємств та підвищенню їхньої ділової активності.



Ключові слова: непрямі податки, транзитні фінансові потоки, фіскальне адміністрування, логістичне підприємство, ризик-орієнтований моніторинг, курсові різниці.

Prospects for optimizing the taxation system of freight forwarding services operations

Oleksandr Ihnatiev,

Postgraduate Student of the Department of Accounting, Analysis and Audit,
Odesa National Economic University, 8 Preobrazhenska Str., Odesa, 65082,
Ukraine, <https://orcid.org/0000-0002-6188-7085>

Hanna Moskaliuk,

PhD in Economics, Associate Professor of the Department of Accounting,
Analysis and Audit, Odesa National Economic University, 8 Preobrazhenska Str.,
Odesa, 65082, Ukraine, <https://orcid.org/0000-0002-9810-0522>

Abstract: The purpose of the article is to formulate proposals for improving the mechanisms of calculating tax liabilities during the implementation of intermediary activities in the field of international and domestic freight transportation by eliminating the existing methodological contradictions of the current legislation. During the research, a complex of general scientific and special methods of cognition of economic processes was applied. Systems and structural analysis were used to study the regulatory and legal framework, while the method of comparison was applied to contrast the civil law and fiscal interpretation of the tax base of forwarders. The method of abstraction and modeling was involved to assess the tax consequences of the work of logistics enterprises under various taxation regimes. The main discrepancies between the norms of private law and the rules of fiscal administration, which cause an unreasonable increase in the financial



burden on the enterprises of the industry, were identified and structured. It was established that the lack of a legislative definition of transit funds causes their erroneous inclusion in the total volume of the forwarder's income, which significantly limits the possibilities of applying the simplified taxation system by small business entities. The mechanisms of the emergence of artificial cash gaps during settlements with counterparties due to the operation of the first event rule in the indirect tax administration system were investigated. It was found that the algorithms of the automated tax risk monitoring system do not take into account the intermediary nature of the work of transport operators, as a result of which the change in service codes during the resale of freight is recognized as fictitious activity and leads to massive suspension of tax invoice registration. Additionally, the impact of unrealized exchange differences on transit foreign currency accounts on the profitability indicators of controlled operations was evaluated. The necessity of normative consolidation of the status of a qualified forwarder to prevent the suspension of registration of tax documents of conscientious market participants was substantiated. An effective algorithm for excluding transit financial flows from the calculation of the tax base for income tax and single tax was proposed, which will allow balancing the structure of the working capital of companies. The expediency of revising the rules for administering taxes in terms of applying a zero rate to the entire complex of services for the organization of international cargo delivery was proved. We expect that the implementation of these initiatives will contribute to the release of financial resources of enterprises and increase their business activity.

Keywords: indirect taxes, transit financial flows, fiscal administration, logistics enterprise, risk-oriented monitoring, exchange differences.

Постановка проблеми. Транспортно-експедиторська діяльність в Україні функціонує в умовах правової колізії між нормами приватного права та правилами фіскального адміністрування. Законодавство ідентифікує експедитора як повірену особу, котра організовує доставку вантажів за рахунок



замовника. Водночас механізми нарахування податку на додану вартість розглядають загальний обсяг грошових надходжень на рахунки експедиторських компаній як базу оподаткування. Відсутність законодавчого розмежування між власною винагородою підприємства та транзитними коштами спричиняє безпідставне зростання обсягів податкових зобов'язань. Застосування правила першої події під час розрахунків із суб'єктами господарювання нерезидентами додатково формує касові розриви через часову асиметрію виникнення податкового кредиту. Зазначена ситуація зумовлює потребу в зміні принципів визначення об'єкта оподаткування для угод посередницького характеру. Розв'язання цього практичного завдання дасть змогу збалансувати структуру оборотного капіталу логістичних підприємств, зменшити частоту виникнення податкових боргів та мінімізувати кількість адміністративних оскаржень рішень податкової служби.

Адміністрування податку на прибуток та єдиного податку для транспортних експедиторів супроводжується методологічними неточностями в частині розрахунку курсових різниць. Рух іноземної валюти через розподільчі рахунки підприємств генерує нереалізовані доходи внаслідок коливань валютних курсів, які включаються до об'єкта оподаткування. Суб'єкти малого підприємництва, що перебувають на третій групі спрощеної системи, втрачають право застосовувати цей режим через штучне перевищення ліміту доходів за рахунок отримання транзитних сум для оплати послуг третіх осіб. Алгоритми системи автоматизованого моніторингу податкових ризиків не містять критеріїв ідентифікації транспортного посередництва. Зміна кодів послуг за Державним класифікатором продукції та послуг під час перепродажу фрахту розпізнається програмним забезпеченням податкової служби як фіктивна операція. Вважаємо, що усунення цих алгоритмічних суперечностей потребує внесення змін до підзаконних актів, які регулюють порядок реєстрації податкових накладних.



Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження проблематики обліку транспортних послуг здійснюється у працях багатьох науковців. Т. Нікуліна та М. Гончар аналізують механізми документування операцій з перевезення вантажів [1, с. 148]. Правові аспекти укладання договорів експедирування розглядає Е. М. Деркач, який стверджує, що «експедитор діє за дорученням клієнта, не набуваючи права власності на вантаж» [2, с. 112]. Питання відображення зовнішньоекономічних контрактів у реєстрах бухгалтерського обліку вивчає П. Куцик, зазначаючи, що «облік транспортно-експедиторської діяльності обтяжений неузгодженістю норм цивільного та податкового законодавства» [3, с. 51]. Специфіку оподаткування експортних операцій за нульовою ставкою податку на додану вартість досліджує В. М. Помулева [4, с. 257]. І. В. Жиглей та Д. С. Осіпчук розкривають порядок формування податкового кредиту при залученні до перевезення суб'єктів господарювання різних форм власності [5, с. 150]. Г. Мисака та І. Дерун оцінюють вплив інституційного середовища на формування звітності логістичних корпорацій [6, с. 105].

Особливості застосування податкового законодавства до міжнародних перевезень систематизовано у публікаціях В. Булая [7, с. 2]. О. В. Артюх та В. В. Ільюшенкова вивчають структуру собівартості посередницьких послуг, наголошуючи, що «відсутність дефініції транзитних коштів створює передумови для подвійного оподаткування» [8, с. 25]. Л. Солошенко аналізує порядок виписування податкових накладних на адресу нерезидентів [9, с. 14]. Практика зупинення реєстрації податкових накладних підприємств галузі висвітлюється в аналітичних матеріалах спеціалізованих видань [10]. Нормативно-правова база, що регламентує ці процеси, охоплює Податковий кодекс України (далі – ПКУ) [11], Цивільний кодекс України [12] та профільний Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» [13]. Також порядок дій податкових органів регламентується відповідною постановою КМУ [14]. Узагальнююча податкова консультація окреслює



офіційну позицію контролюючих органів щодо трактування бази оподаткування експедиторів [15].

Адаптація національних стандартів обліку до європейських вимог розглядається через призму імплементації положень Директиви Ради 2006/112/ЄС [16]. Більшість наявних наукових праць фокусується на описі загальних правил документообігу та базових принципах заповнення податкової звітності. Водночас механізми взаємодії підприємств із системою автоматизованого моніторингу податкових ризиків залишаються поза увагою дослідників. Опубліковані матеріали не пропонують алгоритмів розмежування власних коштів експедитора та транзитних сум у розрізі податку на прибуток підприємств. Відсутні методичні рекомендації щодо нівелювання впливу курсових різниць на показники рентабельності контрольованих операцій. Практика застосування норм законодавства податковими інспекторами на місцях часто суперечить висновкам науковців щодо посередницької природи транспортного експедирування, що створює вакуум у питаннях розробки захисних механізмів для платників податків. Потреба систематизації розрізнених фіскальних вимог та узгодження їх із бізнес-процесами транспортних операторів обумовлює напрям даного дослідження.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. У межах досліджуваної тематики невирішеною залишається проблема алгоритмічної несумісності критеріїв системи моніторингу податкових ризиків із бізнес-моделлю експедирування. Блокування податкових накладних через зміну номенклатури послуг під час залучення підрядників паралізує роботу логістичних підприємств. Цей аспект залишався без належної уваги через закритість алгоритмів роботи програмного забезпечення Державної податкової служби та часті зміни підзаконних нормативних актів. Вирішення питання ідентифікації транзитних фінансових потоків у податковому обліку є базовою умовою для відновлення платоспроможності підприємств галузі. Дослідження причин виникнення курсових різниць на розподільчих рахунках



дозволить розробити пропозиції щодо зміни бази нарахування податку на прибуток. Аналіз вказаних прогалин сприятиме розробці концепції кваліфікованого експедитора, що дозволить зменшити адміністративний тиск на суб'єктів господарювання та пришвидшити обіг капіталу в секторі міжнародних перевезень.

Формулювання цілей статті. Метою статті є формування пропозицій щодо оптимізації системи оподаткування операцій із надання послуг транспортного експедирування шляхом розв'язання методологічних суперечностей у адмініструванні податку на додану вартість та податку на прибуток. Завдання дослідження включають:

- здійснити аналіз невідповідності між цивільно-правовим статусом експедитора та фіскальними вимогами щодо ідентифікації бази оподаткування;
- визначити причини зупинення реєстрації податкових накладних логістичних компаній системою автоматизованого моніторингу;
- розробити механізм виключення транзитних коштів та нереалізованих курсових різниць із розрахунку лімітів для застосування спрощеної системи оподаткування;
- обґрунтувати доцільність впровадження статусу кваліфікованого учасника ринку для мінімізації податкових ризиків.

Виклад основного матеріалу дослідження. Розбіжність між нормами цивільного права та правилами фіскального адміністрування створює методологічну проблему для транспортно-експедиторських підприємств. Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» та Цивільний кодекс України визначають експедитора посередником, який організовує перевезення за дорученням клієнта [12; 13]. Водночас податкові органи під час перевірок класифікують цих суб'єктів як надавачів послуг перевезення. Вони враховують транзитні кошти, призначені для оплати роботи третіх осіб, у складі загального доходу компанії. Описана практика впливає на суб'єктів малого



підприємництва, які застосовують спрощену систему оподаткування. Відповідно до Податкового кодексу України, доходом платника єдиного податку за договорами транспортного експедирування є лише отримана винагорода [11]. Проте відсутність законодавчої дефініції транзитних коштів дозволяє інспекторам перекваліфікувати договори. Наслідком стає включення всієї суми фрахту до бази оподаткування, перевищення річного ліміту доходів у сумі 9,336 млн грн та примусове переведення підприємця на загальну систему зі сплатою додаткових зобов'язань.

Іншим фактором, що ускладнює роботу підприємств галузі, є порядок нарахування податку на додану вартість за правилом першої події [11]. Зазначений механізм зобов'язує компанію нараховувати податкові зобов'язання на дату зарахування авансу від замовника або відвантаження товарів. Отримавши стовідсоткову передоплату за організацію міжнародного перевезення, експедитор повинен перерахувати 20 % від усієї суми на рахунок системи електронного адміністрування. Виникає касовий розрив, оскільки розрахунки з перевізниками здійснюються пізніше, а у випадку роботи з нерезидентами чи фізичними особами-підприємцями вхідний податковий кредит не формується. Організація вилучає оборотні кошти для сплати податків з обороту, а не з власної маржі. Підприємства компенсують нестачу ліквідності шляхом залучення короткострокових банківських кредитів під 18-20 % річних. На нашу думку, така модель адміністрування створює умови для вимивання капіталу операторів та знижує рівень їхньої рентабельності під час роботи на зовнішніх ринках.

Виявлені законодавчі розбіжності дозволяють систематизувати податкові загрози в розрізі різних зборів (табл. 1). Представлена матриця інституційних ризиків структурована за основними напрямками контролю, які стосуються діяльності логістичних посередників. Вона охоплює питання адміністрування спрощеної системи, недоліки нарахування податку на додану вартість, а також проблеми визначення бази для податку на прибуток та застосування правил



трансфертного ціноутворення. Аналізуючи перелік ризиків та їхні фінансові наслідки для транспортно-експедиторських підприємств можна стверджувати, що більшість проблем зумовлена відсутністю спеціальних норм, які б враховували посередницький характер формування доходу компаній. Платники податків витрачають фінансові та трудові ресурси на оскарження рішень контролюючих органів. Вирішення цих питань потребує внесення змін до нормативної бази, щоб збалансувати механізми контролю та специфіку ціноутворення під час надання транспортних послуг.

Таблиця 1

Матриця інституційних податкових ризиків транспортно-експедиторських підприємств

Сфера регулювання	Джерело ризику	Сутність фіскального конфлікту	Потенційні фінансові наслідки
Спрощена система оподаткування	п. 292.4 ПКУ	Відсутність законодавчої дефініції транзитних коштів	Перекваліфікація надходжень у дохід, перевищення лімітів, переведення на загальну систему
Податок на додану вартість	п. 187.1 ПКУ	Сплата податку з повної вартості авансу без формування податкового кредиту	Виникнення касових розривів, відволікання обігових коштів на податкові платежі
Податок на прибуток підприємств	пп. 134.1.1 ПКУ	Оподаткування нереалізованих курсових різниць за валютними залишками	Сплата податку з нарахованого прибутку до моменту фактичного продажу валюти
Трансфертне ціноутворення	ст. 39 ПКУ	Включення транзитних сум до загального доходу платника податків	Досягнення вартісного критерію 150 млн грн, необхідність підготовки звітності з ТЦУ

Джерело: розроблено авторами на основі [11]

Система автоматизованого моніторингу податкових ризиків, робота якої регламентується Постановою Кабінету Міністрів України № 1165, містить програмну помилку в частині ідентифікації логістичних операцій [14, с. 2]. Алгоритм контролю базується на принципі дзеркальності кодів Державного класифікатора продукції та послуг на вході та виході платника податків. Коли експедитор купує послуги перевезення за кодом 49.41, а реалізує замовнику комплексну послугу за кодом 52.29, система автоматично розпізнає таку зміну



номенклатури як ознаку фіктивності. Вважаємо, що подібна логіка ігнорує економічну природу експедирування, де додана вартість формується саме через поєднання різних видів транспортних та допоміжних робіт. Наслідком стає зупинення реєстрації податкових накладних, що паралізує господарську діяльність підприємств та змушує їх витратити час на підготовку пакетів пояснювальних документів для регіональних комісій. Таке навантаження на облікові служби не сприяє підвищенню прозорості ринку, а лише збільшує адміністративні витрати бізнесу. Порядок удосконаленого моніторингу, що враховує специфіку галузі, описано на рис. 1. Процес стане безперервним, і у разі якщо податкова накладна не проходить перевірку технологічного зв'язку або лімітів, алгоритм автоматично переводить платника на інноваційний етап розблокування. Галузева специфіка транспортних послуг (наявність жорстко стандартизованих ТТН та CMR) дозволяє інтегрувати OCR-системи так, щоб система самостійно зіставляла розпізнані з документів дані з базами МВС та Митниці, приймаючи рішення про розблокування автоматично.

Функціонування логістичних компаній у сегменті зовнішньоекономічної діяльності супроводжується значними обсягами валютних операцій, що генерує специфічні результати при нарахуванні податку на прибуток. Згідно з вимогами національних стандартів бухгалтерського обліку, залишкова вартість коштів на валютних рахунках підлягає переоцінці на кожен дату балансу.

В умовах девальвації національної валюти цей процес призводить до виникнення доходів від курсових різниць, які у повному обсязі включаються до об'єкта оподаткування [11, с. 172]. Підприємство змушене сплачувати реальні кошти з нарахованого прибутку, який не супроводжується фактичним грошовим потоком до моменту продажу валюти. Така фіскальна модель вимиває фінансову ліквідність експедиторів, оскільки вони потребують значних валютних запасів для розрахунків із морськими лініями та закордонними залізницями на умовах передоплати. Запровадження механізму



відтермінування сплати податку до моменту реалізації валюти дозволить стабілізувати фінансовий стан підприємств.

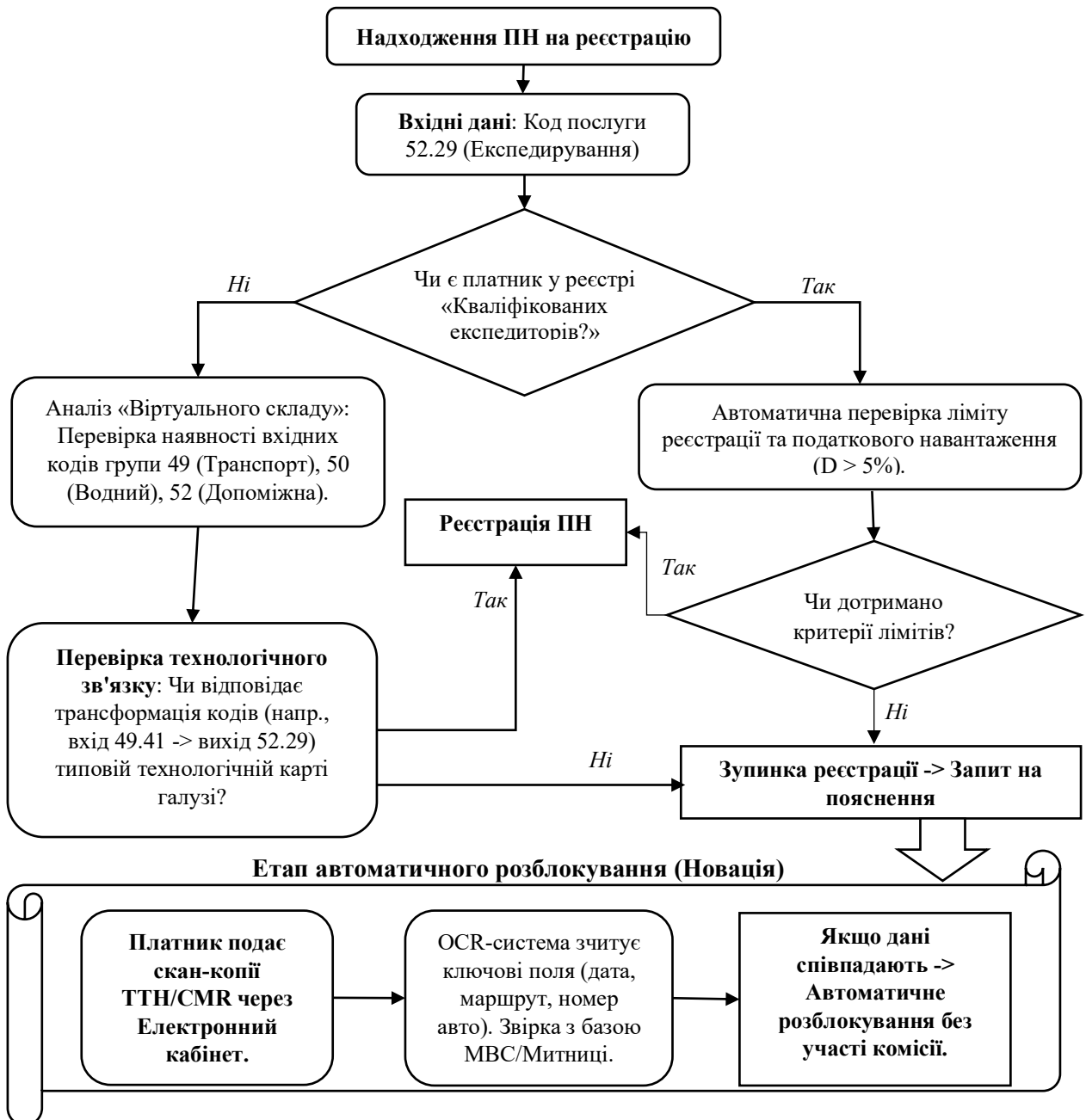


Рис. 1. Пропонований алгоритм удосконаленого моніторингу відповідності податкових накладних для транспортної галузі

Джерело: розроблено авторами

Застосування правил трансфертного ціноутворення створює додатковий адміністративний тиск на середній бізнес через некоректне визначення обсягу річного доходу. Чинна редакція статті 39 Податкового кодексу України



встановлює вартісний критерій контрольованих операцій у розмірі 150 мільйонів гривень [11, с. 39]. Багато логістичних операторів досягають цієї межі штучно, оскільки відображають у звітності повну вартість транзитного фрахту, а не лише суму власної винагороди. Внаслідок цього суб'єкти господарювання підпадають під вимоги щодо підготовки дороговартісної документації, призначеної для великих корпорацій. Особливою проблемою стає вибір показника рентабельності для порівняння з ринковим діапазоном. Якщо контролюючий орган розраховує прибутковість від загального обороту, показник експедитора виглядає заниженим порівняно з компаніями, які працюють за комісійною схемою. Це призводить до необґрунтованих донарахувань через ігнорування бази розрахунку, що не враховує вартість послуг сторонніх перевізників.

Ефективне адміністрування трансфертного ціноутворення вимагає впровадження процедури попередньої функціональної діагностики суб'єкта господарювання. Такий підхід дозволяє чітко розмежувати функції організації перевезення від функцій фактичного транспортування вантажів. Якщо експедитор не володіє транспортними активами та не несе ризиків, пов'язаних із їх утриманням, його прибутковість не можна порівнювати з показниками повнофункціональних перевізників. Необхідно на рівні методичних рекомендацій зафіксувати вимогу щодо використання показників рентабельності, очищених від впливу транзитних витрат. Очікуємо, що такий захід усуне дискримінацію посередників, які формально мають великі обороти, але фактично оперують обмеженою маржею. Все це дозволить податковим органам зосередити зусилля на виявленні реальних засобів виведення капіталу, а не на формальних розбіжностях у звітності платників. Узгодження цих вимог із міжнародною практикою забезпечить дотримання принципу «витягнутої руки» без зайвого тиску на логістичний сектор.

Розробка концепції податкової реформи для транспортної галузі має базуватися на принципі нейтральності для транзитних потоків капіталу.



Першочерговим кроком є законодавче закріплення статусу «Кваліфікований експедитор» для сумлінних платників податків. Такий статус повинен надавати право на автоматичну реєстрацію податкових накладних через систему моніторингу за умови дотримання певних показників податкової ефективності. Одночасно необхідно внести зміни до правил застосування нульової ставки податку на додану вартість до всього комплексу послуг із організації міжнародної доставки. Чинна практика часто обмежує право на використання ставки 0 % лише безпосередніми перевізниками, що суперечить положенням Директиви Ради 2006/112/ЄС [16, с. 15]. Уніфікація правил оподаткування для всіх учасників логістичного ланцюга дозволить усунути необхідність штучного дроблення послуг на складові частини. Вважаємо, це сприятиме спрощенню документообігу та підвищить конкурентоспроможність національних операторів на європейському ринку логістики.

Забезпечення стабільної діяльності малого бізнесу в логістичному секторі потребує уточнення норм щодо спрощеної системи оподаткування. Чинна редакція п. 292.4 ПКУ містить посилання на дохід посередників, проте не дає чіткої дефініції поняття транзитних коштів [11], що створює умови для суб'єктивного трактування надходжень під час проведення планових чи позапланових перевірок. Необхідно закріпити на законодавчому рівні норму, згідно з якою кошти, отримані експедитором для оплати послуг третіх осіб, не вважаються його власною виручкою. Таке уточнення унеможливить перекваліфікацію договорів та захистить підприємців від ризику втрати статусу платника єдиного податку. Розмежування фінансових потоків стимулюватиме легалізацію розрахунків у галузі, оскільки суб'єкти господарювання перестануть приховувати реальні обсяги операцій через страх перевищити ліміти доходів. Комплексну модель удосконалення фіскального законодавства, що об'єднує зазначені ініціативи, представлено в табл. 2.



Таблиця 2

**Комплексна модель вдосконалення податкового законодавства у сфері
транспортного експедирування**

Напрямок удосконалення	Сутність законодавчої ініціативи	Очікуваний регуляторний та економічний ефект
Адміністрування ПДВ	Внесення змін до п. 195.1.3 ПКУ щодо безумовного права експедитора на ставку 0 %	Усунення податкової дискримінації, гармонізація з нормами ЄС, здешевлення логістики
Система моніторингу ризиків	Запровадження статусу «Кваліфікований експедитор» та автоматичне врахування Таблиць даних	Ліквідація проблеми блокування накладних через зміну кодів, розблокування активів
Податок на прибуток	Доповнення ст. 138 ПКУ податковою різницею на суму нереалізованих курсових доходів	Збереження ліквідності бізнесу, перехід до принципу оподаткування реального потоку
Спрощена система	Закріплення терміну «транзитні кошти» у ст. 14 ПКУ та уточнення п. 292.4 ПКУ	Захист малого бізнесу від донарахувань, стимулювання детінізації розрахунків
Трансфертне ціноутворення	Звернути увагу на переваги використання показника валової рентабельності витрат для експедиторів	Забезпечення коректності контролю, зниження ризиків необґрунтованих штрафів

Джерело: розроблено авторами

Запровадження запропонованої моделі дозволить змінити фіскальну систему з інструменту тиску на чинник розвитку логістичної інфраструктури. Перехід від оподаткування валового обороту до оподаткування реальної маржинальної винагороди забезпечить справедливий розподіл податкового навантаження. Синхронізація моментів виникнення податкових зобов'язань із отриманням фактичного грошового потоку допоможе підприємствам уникнути дефіциту ліквідності. Очікуємо, що впровадження спеціальних податкових різниць для курсових доходів стимулюватиме інвестиційну активність у секторі міжнародних перевезень. Створення прозорого правового поля мінімізує корупційні ризики та знизить кількість тривалих судових спорів між бізнесом та державними органами. Реалізація цих заходів є базовою умовою для входження національних транспортних компаній у світові логістичні мережі на рівних конкурентних засадах. Такий підхід забезпечить



стабільне наповнення бюджету без вимивання обігових коштів галузі економіки.

Висновки. Отже, проведене дослідження підтвердило обґрунтованість поставленої мети щодо необхідності перегляду механізмів фіскального регулювання логістичного посередництва для усунення розбіжностей між цивільно–правовими та податковими нормами. Результати аналізу вказують на те, що основною перешкодою для функціонування галузі є відсутність розмежування між власною виручкою підприємства та транзитними фінансовими потоками, які спрямовуються на оплату послуг підрядників. Встановлено, що включення сум фрахту до бази оподаткування податком на прибуток та єдиним податком створює додаткове навантаження на капітал та призводить до перевищення лімітів для суб'єктів малого бізнесу. Впровадження запропонованої дефініції транзитних коштів дозволить синхронізувати облікові процедури із економічною суттю операцій та захистити платників від перекваліфікації договорів. Виконання завдань щодо оцінки впливу правила першої події виявило потребу в переході до касового методу адміністрування – інструменту ліквідації дефіциту ліквідності та відновлення платоспроможності підприємств логістичного сектору.

Розв'язання завдань щодо вивчення чинників у роботі автоматизованих систем дозволило сформулювати пропозиції стосовно впровадження інституту кваліфікованого експедитора для запобігання зупиненню реєстрації податкових документів. Вважаємо, що перехід від контролю кодів класифікації до ризик–орієнтованого аналізу поведінкової моделі суб'єкта забезпечить безперебійність господарських процесів та зменшить витрати на адміністрування. Дослідження підтвердило доцільність введення податкових різниць для нереалізованих курсових доходів, що дозволить припинити вилучення коштів через коливання валютних курсів. Отримані результати відповідають сформованим цілям статті, проте подальшого вивчення потребують питання узгодження митних процедур із вимогами щодо



підтвердження нульової ставки при перевезеннях різними видами транспорту. Наукові пошуки варто зосередити на розробці теоретичних рамок цифрової взаємодії між базами даних податкової служби та транспортними реєстрами для автоматизації верифікації операцій. Сформовані рекомендації стануть підґрунтям для розробки стандартів обліку, які сприятимуть підвищенню інвестиційної привабливості ринку транспортних послуг.

Список використаних джерел

1. Nikulina T., Honchar M. Peculiarities of accounting and taxation of services of transport and forwarding activity of the enterprise. *Scientific Bulletin of the Odessa National Economic University*. 2019. Vol. 6, № 269. P. 147-160. URL: <https://doi.org/10.32680/2409-9260-2019-6-269-147-160>.
2. Деркач Е. М. Концептуальні засади господарсько-правового регулювання транспортної діяльності. Вінниця : Дон. ім. В. Стуса, 2021. 376 с.
3. Куцик П. Облік і оподаткування транспортно-експедиторської діяльності: теоретико-методичні аспекти. *Інститут бухгалтерського обліку, контроль та аналіз в умовах глобалізації*. 2020. Вип. 2. С. 49-60.
4. Помулева В. М. Експорт послуг нерезиденту: оподаткування ПДВ. *Генерування інновацій інклюзивного розвитку: національний, регіональний, міжнародний вимір: матеріали III міжнар. наук.-практ. конф., м. Запоріжжя, 12-13 жовтн. 2021 р. Запоріжжя : НУ «Запорізька політехніка». 2021. С. 256-259.*
5. Жиглей І. В., Осіпчук Д. С. Експорт товарів і послуг: спільні та відмінні риси обліку й оподаткування. *Економіка, управління та адміністрування*. 2019. № 4 (90). С. 148-154.
6. Mysaka H., Derun I. Agency theory as a driver of institutional change in accounting and reporting. *Fінansi Ukraїni*. 2025. Vol. 2025, no. 8. P. 104-115. URL: <https://doi.org/10.33763/finukr2025.08.104>.



7. Булай В. Оподаткування ПДВ операцій транспортно-експедиторських послуг з експедитором-нерезидентом. *Юридична газета*. 2022. URL: <https://salo.li/Df2f6Ad>.
8. Артюх О. В., Ільюшенкова В. В. Доходи та витрати транспортно-експедиторських компаній: проблемні аспекти обліку. *Актуальні проблеми розвитку обліку, аналізу, контролю і оподаткування у контексті Європейської інтеграції та сучасних викликів глобалізації: матеріали ІХ міжнародної науково-практичної конференції*. Львів, 2021. С. 24-27.
9. Солошенко Л. Міжнародні перевезення і ПДВ. *Податки & бухоблік*. 2022. № 70. URL: <https://i.factor.ua/ukr/journals/nibu/2022/september/issue-70/article-122092.html>.
10. Кількість заблокованих податкових накладних збільшилась на 15% – *AgroTimes*. *AgroTimes*. 2 січня 2025. URL: <https://agrotimes.ua/agromarket/kilkist-zablokovanyh-podatkovyh-nakladnyh-zbilshylas-na-15/>.
11. Податковий кодекс України : Закон України від 23.12.2010 р. № 2856-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>.
12. Цивільний кодекс України : Кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>.
13. Про транспортно-експедиторську діяльність : Закон України від 01.07.2004 р. № 1955-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15>.
14. Про затвердження порядків з питань зупинення реєстрації податкової накладної/розрахунку коригування в Єдиному реєстрі податкових накладних : Постанова КМУ від 11.12.2019 № 1165. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1165-2019-п#Text>.
15. Про затвердження Узагальнюючої податкової консультації щодо порядку оподаткування податком на додану вартість транспортно-експедиторської діяльності : Наказ ДПСУ від 06.07.2012 № 610. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0610837-12#Text>.



16. Про спільну систему податку на додану вартість : Директива Ради 2006/112/ЄС від 28.10.2006 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_928.