

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2026-84-113>

УДК 657.4:656.073

ТРАНСФОРМАЦІЯ ОБЛІКУ ТА АДМІНІСТРУВАННЯ ПОДАТКІВ ЛОГІСТИЧНИХ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ СТРУКТУРНОЇ ДЕФОРМАЦІЇ РИНКУ

TRANSFORMATION OF ACCOUNTING AND TAX ADMINISTRATION OF LOGISTICS ENTERPRISES IN THE CONDITIONS OF STRUCTURAL MARKET DEFORMATION

Ігнат'єв Олександр Володимирович

аспірант,

Одеський національний економічний університет

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6188-7085>**Ihnatiev Oleksandr**

Odesa National Economic University

Статтю присвячено вирішенню гострої науково-практичної проблеми адаптації обліково-аналітичних систем та механізмів податкового адміністрування транспортно-експедиторських підприємств до умов структурної деформації логістичного ринку. Досліджено наслідки переорієнтації вантажопотоків, що призвела до експоненційного зростання обсягів первинної документації та довела неефективність традиційних підходів до калькулювання. Обґрунтовано необхідність впровадження позамовного методу обліку витрат для достовірного визначення маржинальності кожної транзакції. Виявлено алгоритмічну несумісність чинної системи автоматизованого моніторингу податкових ризиків із посередницькою природою експедирування. Запропоновано концепцію запровадження статусу кваліфікованого експедитора, що дозволить мінімізувати штучні розриви ліквідності та відновити нормальне функціонування транспортної галузі.

Ключові слова: транспортно-експедиторська діяльність, структурна деформація ринку, позамовний метод калькулювання, адміністрування ПДВ, автоматизований моніторинг ризиків.

The relevance of the chosen research topic is primarily predetermined by the unprecedented global macroeconomic and geopolitical shocks that have fundamentally disrupted the traditional architecture of the transport market. The structural deformation of logistics supply chains, caused by the blockade of seaports and the rapid reorientation of massive cargo flows toward land borders, has led to a radical change in the operational modality of enterprises. The purpose of this scientific article is to develop comprehensive recommendations aimed at the modernization of accounting systems and tax administration mechanisms for logistics operators operating under extreme operational stress. The methodological basis encompasses a wide range of scientific methods. Logical generalization, structural analysis, and system approach were applied to investigate the consequences of the transition to a high-frequency land transportation model. Empirical modeling explicitly demonstrated the impact of overhead cost allocation methods. The main results of the conducted research clearly illustrate that the traditional accounting paradigm, which heavily relies on the primitive method of accumulating operational costs in a single pool, has completely lost its analytical relevance and economic justification. It was proven that this outdated approach fundamentally distorts the calculation of transportation costs and masks the real profitability of specific logistics routes. Consequently, the necessity of an immediate transition to the highly effective job order costing methodology was thoroughly substantiated, providing management with accurate insights into the marginality of each specific freight operation. Moreover, the study uncovers a deep algorithmic conflict between the economic essence of the freight forwarding business and the rigidly programmed criteria of the automated tax risk monitoring system, which erroneously identifies the legitimate transformation of transportation input codes as a fraudulent manipulation of tax credits. The practical value of the obtained results lies in the formulation of actionable solutions to eliminate the identified institutional bottlenecks and prevent massive, unjustified blockages of tax invoices that cause severe liquidity shortages across the entire supply chain. The proposed concept of introducing a specialized status of a qualified freight forwarder within the tax monitoring algorithms offers a viable mechanism to automate the unblocking of legitimate tax invoices. Additionally, the seamless integration of optical character recognition technologies and electronic consignment notes into the fiscal monitoring ecosystem is strongly recommended to ensure transparent, risk-oriented control.

Keywords: freight forwarding activity, structural market deformation, job order costing method, value added tax administration, automated risk monitoring.



Постановка проблеми. Глобальні трансформації та макроекономічні шоки останніх років кардинально змінили архітектуру світового ринку логістики, проте для вітчизняних підприємств визначальним фактором стала безпрецедентна структурна деформація через воєнні дії. Повномасштабне вторгнення та подальша блокада глибоководних чорноморських портів призвели до екстреної переорієнтації експортно-імпортних вантажопотоків на західні сухопутні кордони та річкові порти Дунайського кластера. Такий вимушений зсув логістичних маршрутів спричинив зміну самої модальності транспортно-експедиторської діяльності: відбувся перехід від морських перевезень з низькою частотою транзакцій та високими обсягами до автомобільного і залізничного транспорту з надвисокою частотою дрібних партій. У результаті бухгалтерські та фінансові служби підприємств зіткнулися з експоненційним зростанням масивів первинної документації, що перетворило традиційний аналітичний облік на безперервний конвеєр операційної обробки даних. Відповідно, застарілі облікові політики та алгоритми податкового адміністрування виявилися абсолютно неадаптованими до нової бізнес-реальності.

Окрім суто облікового перевантаження, структурна перебудова логістики оголила глибокі суперечності у вітчизняному фіскальному законодавстві, яке не здатне коректно ідентифікувати економічну природу посередницьких послуг. Найбільш деструктивним елементом стала система автоматизованого моніторингу податкових ризиків, алгоритми якої сприймають класичну агрегацію транспортних послуг експедитором як спробу маніпулювання податковим кредитом. Трансформація вхідного коду послуги перевезення у вихідний код транспортного експедирування розцінюється системою як фіктивне пересортування, що призводить до масового блокування податкових накладних. Така ситуація провокує каскадні розриви ліквідності у всьому ланцюгу постачання, оскільки замороження податкового кредиту зупиняє розрахунки між замовниками, експедиторами та безпосередніми перевізниками. Замість виконання своїх функцій, обліковці змушені витратити ресурси на підготовку пояснень для розблокування діяльності, що знижує ефективність управління фінансовими потоками.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика модернізації обліково-аналітичних систем транспортної галузі перебу-

ває у фокусі багатьох провідних науковців та практиків. Вагомий внесок у дослідження нормативно-правового регулювання та специфіки документообігу зробили такі вчені, наприклад, Е. Деркач, яка ґрунтовно розглянула концептуальні засади господарсько-правового статусу операторів мультимодальних перевезень [1, с. 289]. Окремі аспекти оптимізації обліку транспортних витрат та впровадження принципів екологічної відповідальності висвітлено у працях В. Краєвського та Є. Шевченка [2, с. 58]. Водночас питання диференціації доходів і витрат транспортно-експедиторських компаній, а також проблеми застосування принципу превалювання сутності над формою глибоко аналізували Г. Мисака та І. Дерун, спираючись на класичну теорію агентських відносин [3, с. 110]. Особливості експортно-імпортних операцій та спірні моменти адміністрування податку на додану вартість стали предметом дискусій у публікаціях І. Жиглей та Д. Осіпчука [4, с. 150].

Дослідження впливу глобальних цифрових трендів на логістичні бізнес-процеси також займає значне місце в сучасній науковій літературі. С. Вагнер та Д. Кляйн детально вивчили процеси гіперконсолідації ринку та оцінку вартості транснаціональних логістичних корпорацій в умовах стрімкої технологічної трансформації [5, с. 265]. Проблеми капіталізації нематеріальних активів та відображення витрат на розробку спеціалізованого програмного забезпечення у бухгалтерському обліку розглядалися у роботах Ю. Попівняка [6, с. 97]. Значна увага приділяється і фіскальному виміру логістичної діяльності. Т. Нікуліна та М. Гончар досліджували специфіку оподаткування транспортно-експедиторських послуг та механізми мінімізації податкових ризиків при виконанні міжнародних контрактів [7, с. 148]. Варто відзначити також аналітичні звіти таких міжнародних агенцій, зокрема Drewry та Armstrong & Associates, які фіксують надмірну волатильність фрахтових ставок та зміну географічної структури світових вантажопотоків [8; 9].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Незважаючи на ґрунтовну теоретичну базу, сформовану згаданими науковцями, низка прикладних проблем фінансового обліку залишається поза межами системного аналізу. Досі бракує комплексного дослідження механізмів адаптації облікових політик до умов експоненційного зростання обсягів первинної документації, спричиненого релокацією транспортних кори-

дорів. Поза увагою дослідників залишається гостра необхідність відмови від традиційного «котлового» методу накопичення витрат на користь позамовного калькулювання, яке єдине здатне забезпечити достовірне визначення маржинальності кожної окремої транзакції в мультимодальному ланцюгу. Крім того, абсолютно не вирішеною залишається концептуальна суперечність між цивільно-правовим статусом експедитора як агента та жорсткими алгоритмами автоматизованого податкового моніторингу. Вони продовжують блокувати діяльність легального бізнесу через алгоритмічну несумісність. Відсутність дієвих методик розмежування транзитних фінансових потоків створює фіскальні ризики для операторів ринку.

Формулювання цілей статті. Зважаючи на виявлені методологічні прогалини та гостру практичну потребу логістичного бізнесу, метою статті є розробка комплексних науково-практичних рекомендацій щодо трансформації систем бухгалтерського обліку та податкового адміністрування транспортно-експедиторських підприємств в умовах структурної деформації ринку. Для досягнення поставленої мети передбачається вирішення завдань:

1. Обґрунтувати доцільність переходу логістичних операторів на позамовний метод калькулювання собівартості послуг та розробити відповідні бази розподілу накладних витрат.

2. Виявити кореневі причини конфлікту між економічною сутністю експедирування та алгоритмами системи моніторингу критеріїв оцінки ризиків.

3. Запропонувати концептуально нову модель ризик-орієнтованого податкового контролю із запровадженням статусу кваліфікованого експедитора, що дозволить мінімізувати штучні розриви ліквідності та відновити нормальне функціонування транспортної галузі.

Виклад основного матеріалу дослідження. Повномасштабна військова агресія та блокада глибоководних портів Великої Одеси зруйнували традиційну вітчизняну логістичну модель, яка спиралася на морський транспорт із низькою частотою транзакцій та гігантськими вантажними партіями. Раніше один коносамент міг супроводжувати експортну партію зернових обсягом 50-100 тисяч тонн [10], генеруючи мінімальне адміністративне навантаження на обліковий апарат підприємства. Фізичне перекриття чорно-

морських маршрутів спровокувало екстрену переорієнтацію мільйонів тонн експортно-імпортних вантажопотоків на західні сухопутні прикордонні переходи, а також на порти Дунайського кластера. Унаслідок цього виникла структурна деформація ринку транспортних послуг, яка призвела до вимушеного заміщення морського фрахту більш фрагментованою автомобільною і залізничною логістикою. Змінилася економічна природа експедирування: замість координації поодиноких великотоннажних відправлень компанії перейшли до управління безперервним потоком дрібних партій.

Трансформація галузі супроводжувалася радикальною зміною структури експорту транспортних послуг, що наочно демонструє рисунок 1. Відбувся остаточний перехід до моделі «висока частота – низький обсяг», що спричинило операційний колапс у фінансових службах логістичних операторів. Перевезення 44 тисяч тонн зерна автомобілями із середнім завантаженням 22 тонни тепер вимагає фрахтування 2000 вантажівок. Відповідно, бухгалтерський підрозділ замість одного пакету документів змушений обробляти 2000 окремих товарно-транспортних накладних, міжнародних CMR, рахунків та актів. Аналітичний облік деградував до рівня механічного конвеєра з введення первинної документації, багаторазово підвищуючи ризик операційних помилок. Додатковим тягарем стала фрагментація ринку підрядників, оскільки експедитори масово залучають сотні дрібних перевізників.

В умовах мультимодальності та високої інтенсивності дрібних транзакцій традиційна вітчизняна практика бухгалтерського обліку, заснована на «котловому» методі накопичення витрат, виявилася абсолютно нежиттєздатною. При такому підході всі прямі операційні витрати підприємства акумулюються загальним масивом за дебетом рахунку 23 «Виробництво», після чого списуються на собівартість пропорційно загальному доходу або за допомогою усереднених коефіцієнтів. Таке узагальнення формує ефект «середньої температури», коли високорентабельні міжнародні перевезення рефрижераторами фактично дотують збиткові внутрішні рейси тентовими напівпричепами або маскують збитки від тривалих простоїв на прикордонних переходах. Відсутність деталізованої аналітики позбавляє фінансового директора можливості виявляти токсичні контракти, які непомітно розмивають загальну операційну маржу ком-

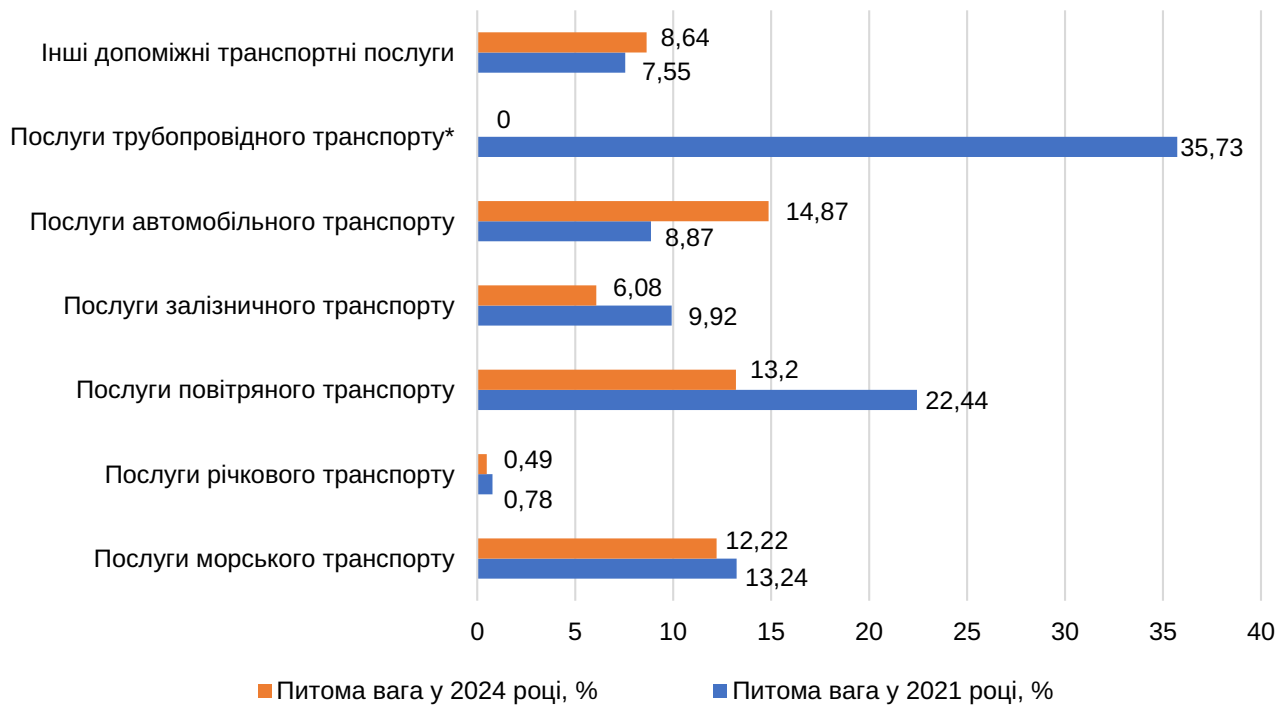


Рис. 1. Структурні зрушення у видах транспорту при експорті послуг України (2021-2024 рр.)

Джерело: сформовано автором на основі [10]

*Примітка. Дані не оприлюднюються з метою виконання вимог Закону України «Про офіційну статистику» щодо забезпечення гарантій органів державної статистики щодо статистичної конфіденційності

панії. Відповідно, фінансова звітність втрачає свою управлінську цінність, перетворюючись на суто фіскальний інструмент фіксації минулих подій.

Єдиною економічно обґрунтованою альтернативою для експедиторів у поточних ринкових реаліях є негайний перехід на позамовний метод калькулювання, відомий у міжнародній практиці як Job Order Costing. Застосування цієї методології передбачає, що об'єктом обліку витрат виступає не абстрактний звітний період чи структурний підрозділ, а конкретне логістичне замовлення – окремий рейс, транспортний файл чи номер контейнера. Бухгалтерська система жорстко налаштовується таким чином, що кожна гривня понесених витрат отримує обов'язкову аналітичну ознаку у вигляді унікального ідентифікатора замовлення. Заправка паливом, сплата дорожніх зборів, нарахування добових водіїв або оплата послуг портового терміналу миттєво прив'язуються до відповідного рейсу безпосередньо в момент проведення первинного документа в базі. Все це дозволяє керівництву відслідковувати валовий прибуток за кожним перевезенням у режимі реального часу та оперативно реагувати на непередбачувані перевитрати бюджету.

Найбільш дискусійним аспектом впровадження позамовного методу залишається механізм розподілу непрямих загальнопромислових та адміністративних витрат між тисячами дрібних замовлень. Практика доводить, що прямолінійний розподіл накладних витрат пропорційно до отриманого доходу є хибним, оскільки він штучно завищує собівартість найбільш прибуткових рейсів, спотворюючи результати ціноутворення. Набагато доцільніше використовувати диференційовані бази розподілу, спираючись виключно на структуру прямих витрат або кількість витрачених диспетчерських годин для конкретного клієнта. Вибір правильного драйвера витрат має критичне значення для об'єктивної оцінки реальної прибутковості контракту та захисту обґрунтованості тарифів перед контролюючими органами під час податкових перевірок. Вплив обраної бази розподілу на кінцевий фінансовий результат конкретного логістичного замовлення та його операційну рентабельність детально проілюстровано в таблиці 1.

Як свідчать розрахунки, наведені у таблиці 1, вибір бази розподілу накладних витрат має вирішальний вплив на об'єктивність визначення фінансового результату конкретного

Таблиця 1

Вплив методів розподілу накладних витрат на розрахунок собівартості транспортно-експедиторської послуги

Показник (на прикладі одного рейсу Одеса – Київ)	Метод А. Розподіл пропорційно доходу	Метод Б. Розподіл пропорційно прямим витратам	Відхилення фінансового результату рейсу
1. Вартість послуги для Клієнта (без ПДВ)	20 000 грн	20 000 грн	–
2. Прямі змінні витрати (паливо, з/п водія)	14 000 грн	14 000 грн	–
Маржинальний дохід (ряд. 1 – ряд. 2)	6 000 грн	6 000 грн	–
3. Непрямі (накладні) витрати на розподіл	4 000 грн	2 500 грн	-1 500 грн
База розподілу	Висока частка в доході підприємства	Низька частка в загальних прямих витратах	–
4. Повна собівартість (ряд. 2 + ряд. 3)	18 000 грн	16 500 грн	-1 500 грн
5. Операційний прибуток замовлення	2 000 грн	3 500 грн	1 500 грн
6. Рентабельність замовлення	10,0%	17,5%	7,5 в.п.

Джерело: сформовано автором

логістичного замовлення. Застосування традиційного підходу (Метод А) штучно занижує операційну рентабельність рейсу до 10,0 %, тоді як розподіл пропорційно до прямих витрат (Метод Б) розкриває реальну маржинальність на рівні 17,5 %. Це переконливо доводить, що позаомовний метод із диференційованими базами розподілу дозволяє уникнути викривлення собівартості та формує релевантну аналітичну базу для ухвалення ефективних управлінських рішень.

Найбільшою загрозою для фінансової стабільності вітчизняних транспортно-експедиторських підприємств залишається жорсткий фіскальний тиск, зумовлений алгоритмічною несумісністю Системи моніторингу критеріїв оцінки ризиків із реальною економічною природою посередницької діяльності. Базовий конфлікт виникає через те, що автоматизований механізм хибно сприймає класичну агрегацію логістичних послуг як схему ухилення від оподаткування. Коли експедитор легально купує безпосереднє перевезення за кодом 49.41, а потім виставляє клієнту консолідований рахунок за кодом 52.29, фіскальна програма автоматично фіксує критичну розбіжність та блокує податкову накладну [11]. Раптова зупинка реєстрації позбавляє замов-

ника законного права на податковий кредит, що провокує миттєве заморожування оплати виконаного рейсу. Унаслідок цього посередник втрачає необхідні обігові кошти, фізично не може розрахуватися з прямими перевізниками, а весь ланцюг постачання охоплює каскадна криза неплатежів. Замість виконання аналітичних функцій бухгалтерські служби перетворюються на безперервні центри бюрократичної боротьби, щоденно генеруючи тисячі сторінок пояснень для розблокування зупинених транзакцій.

Подолання цієї системної кризи вимагає негайної концептуальної зміни філософії фіскального контролю та переходу до ризикорієнтованого підходу, який спиратиметься на комплексний аналіз поведінкової моделі платника податків. Стратегічним напрямом реформування має стати законодавче закріплення інституту «Кваліфікованого експедитора». Стратегічним напрямом реформування має стати законодавче закріплення інституту «Кваліфікованого експедитора». За своєю сутністю, кваліфікований експедитор – це верифікований державою логістичний оператор, діяльність якого визнана прозорою та такою, що не генерує фіктивного податкового кредиту. Цей преференційний

статус повинен надаватися транспортним підприємствам автоматично за умови досягнення ними чітких маркерів податкової надійності: стабільного рівня податкового навантаження, наявності власної або орендованої матеріально-технічної бази, відповідної кількості офіційно працевлаштованого персоналу та відсутності заборгованості перед бюджетом.

Впровадження такого статусу доцільно здійснювати з урахуванням успішного міжнародного досвіду, зокрема європейської практики функціонування Авторизованих економічних операторів (АЕО), що базується на принципі високого рівня довіри між сумлінним бізнесом та фіскальними органами. Для сумлінних операторів ринку в системі моніторингу запрацює режим повного сприяння, де природна трансформація кодів класифікатора на вході та виході більше не вважатиметься індикатором фіктивності. Зміна вхідного коду послуги перевезення на вихідний код транспортного експедирування алгоритмічно сприйматиметься як цілком легальна технологічна операція. Такий підхід гарантуватиме безперервну реєстрацію первинної документації, надійно захистить обігові кошти підприємств від заморожування та дозволить уникнути штучних касових розривів у взаєморозрахунках із підрядниками.

Для тих суб'єктів господарювання, які ще не здобули статусу кваліфікованого оператора, необхідно докорінно модернізувати

саму процедуру розблокування податкових накладних завдяки впровадженню новітніх цифрових технологій. Пропонується безпосередньо інтегрувати в архітектуру фіскальних серверів системи оптичного розпізнавання символів, що здатні блискавично опрацьовувати великі масиви відсканованих міжнародних накладних. Завантажені через електронний кабінет скан-копії дозволять програмі миттєво зчитувати дати завантаження, маршрути прямування та номерні знаки автомобілів для подальшого автоматичного крос-чекінгу з базами даних митної служби. За умови повного збігу алгоритм самостійно ухвалюватиме рішення про реєстрацію документа, повністю усуваючи корупційні ризики та суб'єктивізм регіональних комісій. Логічним завершенням цієї цифровізації стане повноцінна інтеграція податкових баз із центральною платформою електронної товарно-транспортної накладної. Синхронізація інформаційних масивів дозволить контролюючим органам перевіряти реальність здійснення транспортної операції в режимі реального часу, спираючись виключно на криптографічно захищені електронні підписи всіх учасників логістичного ланцюга.

Висновки. Проведене дослідження переконливо доводить, що вітчизняна транспортно-експедиторська галузь опинилася в стані глибокої інституційної кризи, спровокованої тотальною невідповідністю застарілих методологічних підходів новітнім викликам

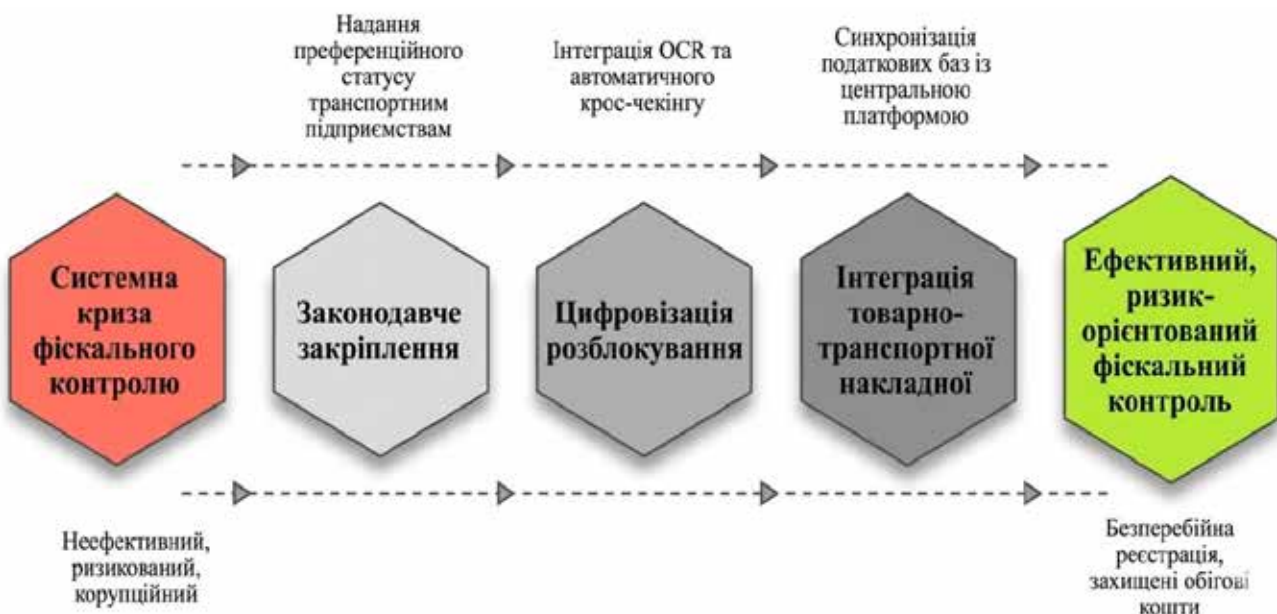


Рис. 2. Реформування фіскального контролю через кваліфікованих експедиторів

Джерело: сформовано автором

структурної деформації ринку. Вимушений перехід логістичних операторів до мультимодальних моделей обслуговування з надвисокою інтенсивністю дрібних транзакцій вимагає негайної відмови від примітивного «котлового» накопичення витрат. Тільки повноцінна імплементація методів позамовного калькулювання (Job Order Costing) здатна забезпечити управлінський персонал релевантною інформацією про маржинальність кожного окремого рейсу. Однак навіть ідеально налаштована облікова політика не гарантує стабільного функціонування підприємства без подолання алгоритмічного колапсу в системі адміністрування податку на додану вартість. Держава повинна усвідомити, що без глибокої синхронізації податкових алгоритмів СМКОР із реальними процесами формування доданої вартості в логістиці легальний бізнес буде приречений на перманентне блокування податкових накладних та штучні касові розриви. Запровадження статусу «Кваліфікованого експедитора» є єдиним раціональним кроком для захисту обігових коштів сумлінних операторів ринку від необґрунтованого фіскального тиску.

Подолання поточних обліково-податкових диспропорцій є лише першим етапом

на шляху до повноцінної інтеграції української логістичної системи у єдиний європейський економічний простір. З огляду на це, подальші наукові розвідки у цій сфері мають бути зосереджені на розв'язанні комплексної проблеми технологічного відставання вітчизняного програмного забезпечення від міжнародних стандартів обміну даними. Перспективним напрямом майбутніх досліджень вбачається розробка методологічних засад прямої, безшовної інтеграції європейських протоколів електронної міжнародної накладної (e-CMR) та нової комп'ютеризованої транзитної системи (New Computerized Transit System – NCTS) безпосередньо у вітчизняні ERP-системи експедиторських компаній. Крім того, подальшого обґрунтування потребують механізми адаптації бухгалтерського обліку до нових вимог ESG-звітності, що передбачатиме трансформацію витрат на декарбонізацію транспортних парків із категорії збитків у категорію капітальних інвестицій. Вирішення цих прикладних завдань дозволить вітчизняним операторам підвищити свою конкурентоспроможність та стати повноправними гравцями на глобальному ринку високотехнологічних транспортних послуг.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Деркач Е. М. Концептуальні засади господарсько-правового регулювання транспортної діяльності. Вінниця : Дон. ім. Василя Стуса, 2021. 376 с. URL: <https://hozpravoreposit.kyiv.ua/handle/765432198/142> (дата звернення: 18.11.2025).
2. Краєвський В. М., Шевченко Є. Д. Системна реконфігурація структури логістичних витрат у контексті впровадження принципів екологічної та кліматично відповідальної логістики. *Український економічний часопис*. 2025. № 9. С. 57-62. URL: <https://doi.org/10.32782/2786-8273/2025-9-9> (дата звернення: 18.11.2025).
3. Mysaka H., Derun I. Agency theory as a driver of institutional change in accounting and reporting. *Finansi Ukraini*. 2025. Vol. 2025, no. 8. P. 104-115. URL: <https://doi.org/10.33763/finukr2025.08.104> (дата звернення: 18.11.2025).
4. 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. URL: [https://doi.org/10.26642/ema-2019-4\(90\)-148-154](https://doi.org/10.26642/ema-2019-4(90)-148-154) (дата звернення: 18.11.2025).
5. Wagner S., Klein D. Transactions & Valuation in the Global Logistics Market. *Disrupting Logistics: Startups, Technologies, and Investors Building Future Supply Chains*. Cham, 2021. P. 261-277. URL: https://doi.org/10.1007/978-3-030-61093-7_20 (дата звернення: 18.11.2025).
6. Попівняк Ю. М. Підходи до відображення витрат на придбання і використання програмного забезпечення у бухгалтерському обліку підприємства. *Науковий вісник Ужгородського національного університету : серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2017. Т. 15, Ч.2. С. 96-100. URL: <https://dspace.uzhnu.edu.ua/items/79d1da49-cf69-4613-b37b-b1fa51bc792e> (дата звернення: 18.11.2025).
7. 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, no. 269. P. 147-160. URL: http://n-visnik.oneu.edu.ua/collections/2019/269/pdf/NV_ONEU_6_2019_on-line.pdf#page=147 (дата звернення: 18.11.2025).
8. Container equipment prices have peaked and are expected to moderate. Drewry. URL: <https://www.drewry.co.uk/news/news/container-equipment-prices-have-peaked-and-are-expected-to-moderate> (дата звернення: 18.11.2025).

9. Top 3PLs: A&A's Top 25 Global Freight Forwarders. Armstrong & Associates. URL: <https://www.3plogistics.com/3pl-market-info-resources/3pl-market-information/aas-top-25-global-freight-forwarders-list/> (дата звернення: 18.11.2025).
10. Зовнішня торгівля послугами. Державна служба статистики України. URL: <https://stat.gov.ua/uk/datasets/zovnishnya-torhivlya-posluhamy> (дата звернення: 07.03.2026).
11. Про затвердження порядків з питань зупинення реєстрації податкової накладної/розрахунку коригування в Єдиному реєстрі податкових накладних : Постанова Каб. Міністрів України від 11.12.2019 № 1165 : станом на 27 верес. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1165-2019-п#Text> (дата звернення: 08.12.2025).

REFERENCES:

1. Derkach, E. M. (2021). Kontseptualni zasady hospodarsko-pravovoho rehulivannia transportnoi diialnosti [Conceptual foundations of economic and legal regulation of transport activities]. Don. im. Vasylia Stusa. Retrieved November 18, 2025, from <https://hozpravoreposit.kyiv.ua/handle/765432198/142>
2. Kraievskiy, V. M., & Shevchenko, Ye. D. (2025). Systemna rekonfiguratsiia struktury lohistychnykh vytrat u konteksti vprovadzhennia pryntsyviv ekolohichnoi ta klimatychno vidpovidalnoi lohistyky [Systemic reconfiguration of the structure of logistics costs in the context of implementing the principles of ecological and climate-responsible logistics]. *Ukrainskyi ekonomichnyi chasopys*, 9, 57 – 62. <https://doi.org/10.32782/2786-8273/2025-9-9>
3. Mysaka, H., & Derun, I. (2025). Agency theory as a driver of institutional change in accounting and reporting. *Finansi Ukraini*, 2025(8), 104 – 115. <https://doi.org/10.33763/finukr2025.08.104>
4. Zhyhlei, I. V., & Osipchuk, D. S. (2019). Eksport tovariv i posluh: spilni ta vidminni rysy obliku y opodatkuvannia [Export of goods and services: common and distinctive features of accounting and taxation]. *Ekonomika, upravlinnia ta administruvannia*, 4(90), 148 – 154. [https://doi.org/10.26642/ema-2019-4\(90\)-148-154](https://doi.org/10.26642/ema-2019-4(90)-148-154)
5. Wagner, S., & Klein, D. (2021). Transactions & Valuation in the Global Logistics Market. In *Disrupting Logistics: Startups, Technologies, and Investors Building Future Supply Chains* (pp. 261 – 277). Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-030-61093-7_20
6. Popivniak, Yu. M. (2017). Pidkhody do vidobrazhennia vytrat na prydbannia i vykorystannia prohramnoho zabezpechennia u bukhhalterskomu obliku pidpriemstva [Approaches to reflecting the costs of acquisition and use of software in the enterprise's accounting]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnogo universytetu*. Seriya: Mizhnarodni ekonomichni vidnosyny ta svitove hospodarstvo, 15(2), 96 – 100. Retrieved November 18, 2025, from <https://dspace.uzhnu.edu.ua/items/79d1da49-cf69-4613-b37b-b1fa51bc792e>
7. Nikulina, T., & Honchar, M. (2019). Peculiarities of accounting and taxation of services of transport and forwarding activity of the enterprise. *Scientific Bulletin of the Odessa National Economic University*, 6(269), 147 – 160. Retrieved November 18, 2025, from http://n-visnik.oneu.edu.ua/collections/2019/269/pdf/NV_ONEU_6_2019_on-line.pdf#page=147
8. Drewry. (n.d.). Container equipment prices have peaked and are expected to moderate. Retrieved November 18, 2025, from <https://www.drewry.co.uk/news/news/container-equipment-prices-have-peaked-and-are-expected-to-moderate>
9. Armstrong & Associates. (n.d.). Top 3PLs: A&A's Top 25 Global Freight Forwarders. Retrieved November 18, 2025, from <https://www.3plogistics.com/3pl-market-info-resources/3pl-market-information/aas-top-25-global-freight-forwarders-list/>
10. State Statistics Service of Ukraine. (2026). Zovnishnia torhivlia posluhamy [Foreign trade in services]. Retrieved March 7, 2026, from <https://stat.gov.ua/uk/datasets/zovnishnya-torhivlya-posluhamy>
11. Cabinet of Ministers of Ukraine. (2019). Pro zatverdzhennia poriadkiv z pytan zupynennia reiestratsii podatkovoi nakladnoi/rozrakhunku koryhuvannia v Yedynomu reiestri podatkovykh nakladnykh [On approval of procedures concerning the suspension of registration of a tax invoice/adjustment calculation in the Unified Register of Tax Invoices] (Resolution No. 1165). Retrieved December 8, 2025, from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1165-2019-п#Text>

Дата надходження статті: 19.03.2026

Дата прийняття статті: 10.04.2026

Дата публікації статті: 14.04.2026