Міністерство освіти і науки України
Західноукраїнський національний університет

Міністерство освіти і науки України
Західноукраїнський національний університет

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

ЛЮБА АНДРІЙ ІГОРОВИЧ

УДК 657.1:339.5:658.7

ДИСЕРТАЦІЯ

ОБЛІК І КОНТРОЛЬ ЛОГІСТИЧНИХ КОМУНІКАЦІЙ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ

Галузь знань: 07 – Управління та адміністрування

Спеціальність: 071 – Облік і оподаткування

Подається на здобуття ступеня доктора філософії

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело.



А.І. Люба

Науковий керівник:

Починок Наталія Володимирівна

кандидат економічних наук, доцент

Тернопіль – 2026

АНОТАЦІЯ

Люба А. І. Облік і контроль логістичних комунікацій зовнішньоекономічної діяльності підприємств. – *Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.* Дисертація на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 071 – Облік і оподаткування. Західноукраїнський національний університет, Тернопіль, 2026.

Глобальна економічна та воєнно-політична нестабільність значно ускладнює міжнародні економічні відносини. Сучасний бізнес змушений функціонувати в умовах значних логістичних ризиків та невизначеності в глобальній економіці, що супроводжується зростанням логістичних витрат, зміною транспортних маршрутів і ускладненням взаємодії з іноземними контрагентами. Ефективне управління міжнародними поставками потребує узгодженого функціонування обліку, контролю та логістичних комунікацій, а також упровадження сучасних інформаційних технологій. Цифровізація документального забезпечення, автоматизація обробки облікових даних, використання смартконтрактів і вдосконалення аналітичної звітності створюють можливості для підвищення прозорості міжнародних поставок, оптимізації витрат і зниження ризиків зовнішньоекономічної діяльності підприємств. У зв'язку з цим у дисертації обґрунтовано теоретичні положення та розроблено практичні рекомендації щодо вдосконалення обліку і контролю зовнішньоекономічних логістичних процесів підприємства.

Розкрито економічну сутність логістичних комунікацій як інтеграційного механізму інформаційної взаємодії учасників міжнародних ланцюгів постачання, що забезпечує узгодження товарних, фінансових та інформаційних потоків. Обґрунтовано необхідність інтеграції логістичних комунікацій з обліковими, контрольними й управлінськими процесами підприємства. Інтеграція забезпечує узгоджене відображення зовнішньоекономічних логістичних операцій в обліку, сприяє своєчасному виявленню відхилень, підвищує достовірність звітної інформації та обґрунтованість управлінських

рішень. Використання електронних каналів комунікації та сучасних інформаційно-комунікаційних технологій створює умови для координації взаємодії постачальників, перевізників, митних і фінансових установ та інших учасників міжнародних ланцюгів постачання.

Удосконалено підходи до використання електронних фіскальних сервісів і комунікацій у зовнішньоекономічній логістичній діяльності підприємств. Передбачено інтеграцію електронних порталів, мобільних додатків, чат-ботів, технологій штучного інтелекту, блоково-ланцюгового структурування даних, дистанційних контрольних перевірок і міжнародного інформаційного обміну з обліково-контрольними процесами підприємства. Застосування наведених інструментів сприяє автоматизації опрацювання та зіставлення облікових і митних даних, підвищенню повноти документального оформлення міжнародних операцій, контролю дотримання податкових і митних вимог та своєчасному виявленню можливих порушень. Інтеграція цифрових фіскальних сервісів з обліком і контролем також створює передумови для зменшення інформаційної асиметрії у взаємодії підприємств із фіскальними інституціями та мінімізації відповідних ризиків.

Розроблено рекомендації щодо цифрової трансформації документального забезпечення міжнародних перевезень на основі використання електронної товарно-транспортної накладної (е-ТТН). Запропоновано застосування електронних актів для документування заміни перевізника, зміни маршруту, затримки доставки, часткового приймання товарів, пошкодження вантажу, передавання його на відповідальне зберігання, зміни умов перевезення та анулювання перевезення. Обґрунтовано доцільність інтеграції електронних документів із міжнародними електронними системами eFTI та eCMR, первинними обліковими документами, зовнішньоекономічними контрактами й митними деклараціями. Інтегроване документальне середовище забезпечує узгодження інформації про рух товарів, зміни в процесі перевезення, виконання договірних зобов’язань і митне оформлення. Запропоновані рішення сприяють підвищенню повноти й достовірності облікових даних, посиленню контролю за

документальним підтвердженням логістичних операцій і скороченню використання паперових документів.

Удосконалено організаційно-методичні підходи до обліку імпортних операцій у частині визнання товарів активами з урахуванням вимог національних положень (стандартів) бухгалтерського обліку та умов постачання Incoterms. Обґрунтовано необхідність урахування особливостей переходу права власності й ризиків між контрагентами, належної ідентифікації транспортно-заготівельних витрат та їх обґрунтованого розподілу під час формування первісної вартості імпортованих товарів. Для забезпечення простежуваності міжнародного переміщення запасів запропоновано виокремлювати товари в дорозі як окремий обліковий об’єкт із деталізацією за стадіями логістичного переміщення. Обґрунтовано доцільність автоматизованого накопичення інформації про логістичні витрати на основі електронних транспортних, митних і договірних документів. Автоматизоване накопичення даних дає змогу узгоджувати бухгалтерську інформацію з фактичним перебігом імпортних операцій, підвищувати точність визначення вартості запасів і посилювати контроль за міжнародними поставками.

Удосконалено методичні підходи до обліку експортних операцій шляхом формування єдиної аналітичної системи, яка забезпечує взаємозв’язок інформації про рух експортних товарів, логістичні події, понесені витрати, доходи та собівартість реалізації. Обґрунтовано необхідність розмежування моменту передавання товару перевізникові та моменту визнання доходу, а також деталізації запасів за логістичними статусами, витрат за видами послуг, контрактами, товарними партіями й маршрутами. Запропоновано використовувати внутрішній аналітичний регістр у межах чинної системи рахунків для узгодження первинних документів, облікових записів і фінансових результатів окремих експортних поставок. Запровадження єдиної аналітичної системи підвищує інформативність бухгалтерського обліку, створює можливості для аналізу ефективності виконання зовнішньоекономічних контрактів і

забезпечує належне інформаційне підґрунтя для управління експортними операціями.

Обґрунтовано концептуальний підхід до цифровізації обліку міжнародних розрахунків на основі використання смартконтрактів. Запропоновано інтегрувати логістичні, фінансові та облікові процеси в єдине цифрове середовище, у якому виконання договірних умов, переміщення товарів, митне оформлення, здійснення міжнародних платежів і перехід права власності розглядаються як взаємопов'язані етапи. Інтеграція зазначених процесів створює передумови для синхронного відображення господарських операцій відповідно до перебігу логістичних процесів, скорочення затримок у розрахунках і зменшення кількості фінансових посередників. Використання смартконтрактів також сприяє підвищенню прозорості взаємодії між учасниками міжнародних ланцюгів постачання, зниженню обсягів грошових коштів у розрахунковому транзиті та мінімізації операційних, валютних і договірних ризиків.

Розроблено концептуальні засади цифрового контролю зовнішньоекономічних логістичних процесів, що передбачають взаємопов'язане застосування нормативно-договірного, товарного, документально-інформаційного та фінансово-грошового рівнів контрольних процедур. На нормативно-договірному рівні передбачено перевірку контрагентів, оцінювання їхньої ділової репутації та фінансового стану, узгодження умов договорів, строків доставки й відповідальності сторін. На товарному рівні обґрунтовано доцільність поєднання технологій GPS і RFID для відстеження маршрутів, ідентифікації товарних партій та перевірки їх кількості, комплектності й відповідності договірним умовам. Документально-інформаційний рівень охоплює перевірку узгодженості реквізитів документів, ідентифікацію учасників електронних комунікацій, розмежування прав доступу та збереження історії змін даних. Фінансово-грошовий контроль передбачає узгодження інформації про виконання поставок, дебіторську й кредиторську заборгованість, валютні курси, банківські комісії та строки платежів. Визначено можливості застосування штучного інтелекту для автоматизованої перевірки договірних положень,

виявлення нетипових відхилень і моніторингу виконання зобов’язань. Комплексне застосування зазначених інструментів сприяє підвищенню прозорості міжнародних поставок, достовірності облікової інформації та обґрунтованості управлінських рішень.

Розроблено систему аналітичного забезпечення управління міжнародною логістикою, яка охоплює моніторинг проходження товарних замовлень, аналіз відхилень логістичних витрат, оцінювання виконання зовнішньоекономічних договорів, контроль погашення кредиторської заборгованості, валютних різниць і фінансових санкцій, оцінювання ефективності взаємодії з учасниками логістичної системи та контроль митних процедур. Обґрунтовано доцільність застосування штучного інтелекту для автоматизованого формування аналітичних таблиць і прогнозування термінів постачання. Систематизація показників за визначеними напрямами дає змогу своєчасно виявляти відхилення від запланованих параметрів, установлювати причини збільшення витрат, оцінювати виконання договірних зобов’язань і визначати напрями оптимізації міжнародних логістичних процесів. Результати аналізу використовуються для обґрунтування управлінських рішень і формування інформаційної основи звітності підприємства.

Удосконалено підходи до формування Звіту про управління в частині розкриття інформації про зовнішньоекономічну логістичну діяльність підприємства. Запропоновано систематизувати облікові, контрольні й аналітичні показники у відповідних звітних розділах із використанням електронних інтерактивних форм, аналітичних таблиць, текстових блоків, діаграм, графіків і карт. Передбачено розкриття інформації про міжнародні поставки, логістичні витрати, розрахунки з контрагентами, екологічні та кадрові аспекти, логістичні ризики, застосування цифрових технологій і перспективи розвитку. Розширення змістового наповнення звітності дає змогу комплексніше оцінювати результати міжнародної логістичної діяльності та виявляти проблемні аспекти її організації. Використання Звіту про управління як інструменту міжнародних бізнес-комунікацій сприяє підвищенню прозорості зовнішньоекономічної діяльності,

зміцненню ділової репутації підприємства й посиленню довіри зарубіжних контрагентів.

Практичне значення одержаних результатів полягає в можливості їх використання для вдосконалення обліку та контролю імпортних і експортних операцій, організації електронного документообігу, автоматизації моніторингу товарних і фінансових потоків, упровадження смартконтрактів у міжнародних розрахунках, застосування цифрових технологій у контрольних процедурах та розширення аналітичних можливостей управління логістичними витратами й договірними зобов'язаннями. Запропоновані рекомендації можуть бути використані для підвищення якості облікової інформації, посилення контролю за міжнародними поставками, оптимізації логістичних процесів і вдосконалення інформаційного забезпечення внутрішніх та зовнішніх стейкхолдерів. Комплексна реалізація розроблених положень сприятиме підвищенню адаптивності підприємств до глобальних економічних і воєнно-політичних загроз, забезпеченню безперервності зовнішньоекономічної діяльності та зміцненню конкурентних позицій на міжнародних ринках.

Ключові слова: облік, контроль, зовнішньоекономічна діяльність, логістика, постачання, збут, інформаційно-комунікаційні технології, розрахунки з постачальниками, імпорт, експорт, управління, звітність, логістичне підприємство, транспортно-експедиторські послуги, цифровізація бухгалтерського обліку.

ANNOTATION

Liuba, A. I. Accounting and control of logistics communications in the foreign economic activities of enterprises. Dissertation for the degree of Doctor of Philosophy in specialty 071 – Accounting and taxation. West Ukrainian National University, Ternopil, 2026.

Global economic and geopolitical instability significantly complicates international economic relations. Modern businesses are compelled to operate amid

substantial logistics risks and uncertainty in the global economy, accompanied by rising logistics costs, changes in transportation routes, and increasingly complex interactions with foreign business partners. Effective management of international shipments requires the coordinated functioning of accounting, control, and logistics communications, together with the adoption of modern information technologies. The digitalisation of documentation, automation of accounting data processing, use of smart contracts, and enhancement of analytical reporting create opportunities to improve the transparency of international shipments, optimise costs, and mitigate risks associated with enterprises' foreign economic activities. In this context, the dissertation substantiates theoretical principles and develops practical recommendations for improving the accounting and control of enterprises' foreign economic logistics processes.

The economic essence of logistics communications is defined as an integration mechanism for information exchange among participants in international supply chains, ensuring the coordination of goods, financial, and information flows. The need to integrate logistics communications with enterprises' accounting, control, and management processes is substantiated. Such integration ensures consistent accounting recognition of foreign economic logistics transactions, facilitates the timely identification of discrepancies, improves the reliability of reporting information, and enhances the soundness of management decisions. The use of electronic communication channels and modern information and communication technologies creates conditions for coordinating interactions among suppliers, carriers, customs and financial institutions, and other participants in international supply chains.

Approaches to the use of electronic fiscal services and communications in enterprises' foreign economic logistics activities are improved. The proposed approach integrates electronic portals, mobile applications, chatbots, artificial intelligence technologies, blockchain-based data structuring, remote control inspections, and international information exchange with enterprises' accounting and control processes. These instruments facilitate the automated processing and reconciliation of accounting and customs data, improve the completeness of documentation for international

transactions, support compliance with tax and customs requirements, and enable the timely identification of potential violations. Integrating digital fiscal services with accounting and control also creates conditions for reducing information asymmetry in interactions between enterprises and fiscal institutions and mitigating related risks.

Recommendations are developed for the digital transformation of documentation for international transportation through the use of electronic consignment notes (e-TTN). The proposed framework includes electronic acts documenting carrier replacement, route changes, delivery delays, partial acceptance of goods, cargo damage, transfer of cargo to responsible storage, changes in transportation conditions, and cancellation of transportation. The integration of these documents with the international electronic systems eFTI and eCMR, primary accounting documents, foreign trade contracts, and customs declarations is substantiated. An integrated documentation environment ensures consistency between information on the movement of goods, changes occurring during transportation, fulfilment of contractual obligations, and customs clearance. The proposed solutions improve the completeness and reliability of accounting data, strengthen control over the documentary evidence of logistics transactions, and reduce reliance on paper documents.

Organisational and methodological approaches to import accounting are improved with regard to the recognition of goods as assets in accordance with Ukrainian National Accounting Standards and Incoterms delivery terms. The need to account for the specific conditions governing the transfer of ownership and risks between counterparties, properly identify transportation and procurement costs, and allocate these costs appropriately when determining the initial cost of imported goods is substantiated. To ensure traceability of inventory throughout international transportation, goods in transit are proposed as a separate accounting object, with details recorded by stage of logistical movement. The automated accumulation of logistics cost information based on electronic transportation, customs, and contractual documents is also substantiated. Automated data collection enables accounting information to be aligned with the actual progress of import transactions, improves the accuracy of inventory valuation, and strengthens control over international shipments.

Methodological approaches to export accounting are improved through the development of a unified analytical system linking information on the movement of exported goods, logistics events, expenses incurred, revenue, and cost of sales. The need to distinguish between the transfer of goods to a carrier and the recognition of revenue is substantiated. The proposed approach also provides for the classification of inventory by logistics status and the breakdown of expenses by service type, contract, shipment batch, and route. An internal analytical register is proposed for use within the existing chart of accounts to reconcile source documents, accounting entries, and the financial results of individual export shipments. The unified analytical system enhances the informational value of accounting, facilitates the assessment of foreign trade contract performance, and provides a sound information basis for managing export operations.

A conceptual approach to the digitalisation of international payment accounting through the use of smart contracts is substantiated. The proposed model integrates logistics, financial, and accounting processes within a single digital environment, treating the fulfilment of contractual terms, movement of goods, customs clearance, execution of international payments, and transfer of ownership as interrelated stages. The integration of these processes creates conditions for synchronising the recording of business transactions with the progress of logistics operations, reducing payment delays, and limiting the number of financial intermediaries. Smart contracts also improve transparency among participants in international supply chains, reduce the volume of funds in transit during settlement processes, and mitigate operational, foreign exchange, and contractual risks.

The conceptual foundations of digital control over foreign economic logistics processes are developed around the coordinated application of four interrelated levels of control: regulatory and contractual, goods-related, documentary and informational, and financial and monetary. At the regulatory and contractual level, the proposed procedures include counterparty verification, assessment of business reputation and financial standing, and examination of contractual terms, delivery deadlines, and the allocation of responsibilities. At the goods-related level, the integration of GPS and

RFID technologies is recommended for route tracking, shipment identification, and verification of quantities, completeness, and compliance with contractual requirements. Documentary and informational control covers the verification of consistency across document details, identification of participants in electronic communications, access-right management, and retention of data-change histories. Financial and monetary control involves reconciling information on shipment fulfilment, accounts receivable and payable, exchange rates, bank charges, and payment deadlines. The potential of artificial intelligence to automate contractual clause verification, detect anomalies, and monitor the fulfilment of obligations is also identified. The coordinated use of these instruments enhances the transparency of international shipments, improves accounting data reliability, and strengthens the basis for informed management decisions.

A system of analytical support for international logistics management is developed. It covers monitoring the progress of goods orders, analysing deviations in logistics costs, assessing foreign trade contract performance, monitoring the settlement of accounts payable, foreign exchange differences and financial penalties, evaluating the effectiveness of interactions with logistics system participants, and controlling customs procedures. The use of artificial intelligence to generate analytical tables automatically and forecast delivery times is substantiated. Systematising indicators across these areas enables enterprises to identify deviations from planned parameters in a timely manner, determine the causes of cost increases, assess contractual performance, and identify opportunities to optimise international logistics processes. The analytical results support management decision-making and provide an information basis for corporate reporting.

Approaches to the preparation of the Management Report are improved with regard to the disclosure of information on enterprises' foreign economic logistics activities. The proposed framework organises accounting, control, and analytical indicators into relevant reporting sections and incorporates interactive electronic formats, analytical tables, text blocks, diagrams, charts, and maps. The framework covers international shipments, logistics costs, settlements with counterparties,

environmental and human resource aspects, logistics risks, digital technologies, and development prospects. Broader reporting coverage enables a more comprehensive assessment of international logistics performance and helps identify weaknesses in the organisation of logistics activities. Using the Management Report as an instrument of international business communication enhances transparency in foreign economic activities, strengthens corporate reputation, and increases the confidence of foreign counterparties.

The practical significance of the research lies in the potential application of its findings to improve the accounting and control of import and export transactions, organise electronic document management, automate the monitoring of goods and financial flows, introduce smart contracts into international settlements, apply digital technologies in control procedures, and expand analytical capabilities for managing logistics costs and contractual obligations. The recommendations can support improvements in accounting information quality, strengthen control over international shipments, optimise logistics processes, and enhance information provision for internal and external stakeholders. The comprehensive implementation of the proposed principles can improve enterprises' adaptability to global economic and military-political threats, support the continuity of foreign economic activities, and strengthen their competitive positions in international markets.

Keywords: accounting, control, foreign economic activity, logistics, supply, sales, information and communication technologies, settlements with suppliers, imports, exports, management, reporting, logistics enterprise, freight forwarding services, digitalization of accounting.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЮ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Федун В., Ковтонюк І., Люба А. Цифрові інновації та їх вплив на бухгалтерський облік. Економічний аналіз. 2024. Т. 34, № 2. С. 440–452. DOI:

https://doi.org/10.35774/econa2024.02.440. URL: https://www.econa.org.ua/index.php/econa/article/view/6083/6565657412. (0,6 д.а. / 0,2 д.а.; особистий внесок: досліджено вплив інноваційних інформаційно-комунікаційних технологій на логістичні процеси).

2. Hrytsyshyn A. V., Liuba O. I., Liuba A. I. Promising development of electronic services and communication in the tax and customs sector. Herald of Economics. 2025. № 4. P. 50–60. DOI: https://doi.org/10.35774/visnyk2025.04.050. URL: https://visnykj.wunu.edu.ua/index.php/htneu/article/view/1861. (0,6 д.а. / 0,2 д.а.; особистий внесок: уточнено методику обліку зовнішньоекономічних логістичних операцій у частині використання фіскальних сервісів та комунікацій).

3. Починок Н. В., Люба А. Електронний документообіг в міжнародній логістиці та його інтеграція в облікову систему підприємства. Актуальні питання економічних наук. 2026. № 21. DOI: https://doi.org/10.5281/zenodo.19544923. URL: https://zenodo.org/records/19544923. (0,5 д.а. / 0,3 д.а.; особистий внесок: розроблено порядок інтеграції логістичного електронного документообігу в облікову систему підприємства).

4. Починок Н. В., Люба А. Економічна сутність логістичних комунікацій у системі обліку та контролю зовнішньоекономічної діяльності підприємства. Бізнес Інформ. 2026. № 1. С. 405–414. DOI: https://doi.org/10.32983/2222-4459-2026-1-405-414. URL: https://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2026-1_0-pages-405_414.pdf. (0,7 д.а. / 0,4 д.а.; особистий внесок: ідентифіковано поняття логістичних комунікацій та здійснено їх класифікацію для цілей обліку і контролю зовнішньоекономічної діяльності підприємства).

5. Люба А. Облік логістичних операцій імпорту товарів: організаційно-методичні аспекти. Інноваційна економіка. 2026. № 2. DOI: https://doi.org/10.37332/. URL: https://inneco.org/index.php/innecoua/article/view/1773/1956. (0,5 д.а.).

6. Liuba A. Digitalization of Accounting for Snternational Payments as Components of Logistics Supply Chains Based on Smart Contracts. Herald of Economics. 2026. № 3. P. 224–236. DOI: https://doi.org/10.35774/visnyk2026.03.224. URL: https://visnykj.wunu.edu.ua/index.php/visnykj/article/view/2025/2080. (0,6 д.а.).

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

7. Люба А. Окремі аспекти обліку фінансових витрат підприємства. Стан і перспективи розвитку обліково-інформаційної системи в Україні: матеріали VII Міжнародної науково-практичної конференції (26–27 вересня 2024 р., м. Тернопіль). Тернопіль: ЗУНУ, 2024. С. 71–72. URL: https://api.dspace.wunu.edu.ua/api/core/bitstreams/a0e0b809-381a-4c94-9169-09379e647c0b/content (0,1 д.а.).

8. Починок Н. В., Люба А. Цифровізація та нові можливості логістичного обліку: великі дані у відстеженні постачань. Детермінанти соціально-економічного відновлення держави, регіонів та суб'єктів господарювання: збірник тез доповідей III Міжнародної науково-практичної конференції (14 листопада 2025 р., м. Рівне). Рівне: НУВГП, 2025. С. 211–214. URL: https://drp.nuwm.edu.ua/server/api/core/bitstreams/c6cba3ac-4402-4bf2-a23a-6e0924f98635/content (0,2 д.а. / 0,1 д.а.; особистий внесок: удосконалено методику моніторингу міжнародного переміщення товарів для цілей обліку зовнішньоекономічних логістичних операцій).

9. Люба А. Цифрова трансформація документального забезпечення в системі обліку логістичних процесів. Облік, аналіз, аудит, оподаткування і фінансовий моніторинг у системі економічної безпеки та парадигмі сталого розвитку: зб. матеріалів XI Всеукр. наук.-практ. конф. здобувачів вищ. освіти та молод. учених, присвяч. 120-річчю Київ. нац. екон. ун-ту ім. В. Гетьмана (24 квітня 2026 р., м. Київ). Київ: КНЕУ, 2026. С. 444–445. URL: https://ir.kneu.edu.ua/handle/2010/54471 (0,1 д.а.).

10. Люба А. Цифровізація документування логістичних процесів: сценарії перевезень та облікове забезпечення е-ТТН. Фінанси та облік в умовах глобальної невизначеності та безпекових ризиків: зб. матеріалів II Всеукр. наук.-практ. конф. студ. і молод. вчених (Тернопіль, 6 травня 2026 р.). Тернопіль: ЗУНУ, 2026. Ч. 1. С. 103–105. URL: https://dspace.wunu.edu.ua/handle/316497/56855 (0,1 д.а.).

11. Люба А. Логістичні комунікації як об’єкт обліково-аналітичної системи зовнішньоекономічної діяльності підприємства. Модерні фінанси: національна стійкість, безпека, інноваційне лідерство: матеріали III Міжнародного фінансового форуму (Тернопіль – Буковель, 13–17 травня 2026 р.). Тернопіль: ЗУНУ, 2026. С. 366–368. URL: https://fin-forum.wunu.edu.ua/files/Forum_2026_Zbirnyk.pdf (0,2 д.а.).

ЗМІСТ

ВСТУП……... 18

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ОБЛІКУ І КОНТРОЛЮ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНИХ ЛОГІСТИЧНИХ КОМУНІКАЦІЙ….. 31

1.1. Тренди розвитку міжнародної логістики у глобальній економіці….. 31

1.2. Економічна сутність логістичних комунікацій у системі обліку та контролю зовнішньоекономічної діяльності підприємства…… 41

1.3. Розвиток фіскальних електронних сервісів та комунікації у взаємозв'язку з цифровізацією обліку і контролю…… 58

Висновки до розділу 1……. 74

РОЗДІЛ 2. ОБЛІК ЛОГІСТИЧНИХ ОПЕРАЦІЙ У ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА…….. 78

2.1. Електронний документообіг в міжнародній логістиці та його інтеграція в облікову систему підприємства……. 78

2.2. Удосконалення обліку логістичних операцій з імпорту товарів…… 92

2.3. Облік логістичних комунікацій в експортних операціях підприємств…….. 104

2.4. Облік міжнародних розрахунків на основі смартконтрактів як складових логістичних ланцюгів постачання……... 113

Висновки до розділу 2……. 130

РОЗДІЛ 3. ЦИФРОВІЗАЦІЯ КОНТРОЛЮ ЛОГІСТИЧНИХ КОМУНІКАЦІЙ В УПРАВЛІННІ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ ПІДПРИЄМСТВ…….. 134

3.1. Контроль зовнішньоекономічних логістичних процесів з використанням технології штучного інтелекту…… 134

3.2. Контрольний та аналітичний інструментарій в системі управління зовнішньоекономічними логістичними комунікаціями…… 159

3.3. Звіт про управління як інструмент логістичних комунікацій зі стейкхолдерами…… 172

Висновки до розділу 3…… 188

ВИСНОВКИ……..…… 191

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ…… 198

ДОДАТКИ…… 223

ВСТУП

Актуальність теми. Глобальна економічна та воєнно-політична нестабільність значно ускладнює міжнародні економічні відносини. Сучасний бізнес змушений функціонувати в умовах значних ризиків та невизначеності в глобальній економіці. Суттєвого економічного стресу, зокрема, зазнали міжнародні логістичні ланцюги постачання товарів. Зовнішньоекономічна логістична діяльність обмежується через виникнення нових глобальних перешкод. Економічні диспропорції в розвитку регіонів, політична мотивація до встановлення митних обмежень, недоступність традиційних логістичних шляхів через воєнні дії та зростання вартості послуг логістичних операторів стають вагомими бар'єрами для вільної зовнішньоекономічної діяльності підприємств.

Нейтралізація або зменшення економічного стресу в міжнародній логістиці залежить від ефективності управління зовнішньоекономічними логістичними процесами на мікрорівні. Менеджмент підприємств зорієнтований на фундаментальний перегляд концепції логістичних комунікацій. Управління логістичними комунікаціями передбачає оптимізацію комунікаційних каналів ділової співпраці з контрагентами, адаптивний пошук нових маршрутів постачання товарів, використання інноваційних інформаційно-комунікаційних технологій для мінімізації логістичних витрат, забезпечення безбар'єрних електронних комунікацій із митними інституціями та стейкхолдерами тощо.

В управлінні зовнішньоекономічною логістичною діяльністю підприємств вагоме місце відводиться системам бухгалтерського обліку і контролю. Облік генерує більшість інформації про зовнішньоекономічні логістичні процеси. Контроль формує впевненість внутрішніх та зовнішніх стейкхолдерів щодо якості облікової інформації. Разом облік і контроль становлять інформаційне підґрунтя ефективного управління зовнішньоекономічною діяльністю підприємств та беруть безпосередню участь у реалізації логістичних комунікацій. Необхідність адаптації обліку і контролю у взаємозв'язку з управлінням зовнішньоекономічними логістичними процесами до глобальних

диспропорцій і невизначеностей визначає актуальність дисертаційного дослідження.

Теоретичні та практичні аспекти обліку, контролю й аналізу зовнішньоекономічної діяльності, зокрема міжнародних логістичних операцій, досліджували вітчизняні науковці Антонюк О., Бойко Р., Войнаренко М., Воронко Р., Жиглей І., Задорожний З.-М., Крупка Я., Кузьмінська А., Литвиненко Н., Мазіна О., Муравський В., Омецінська І., Починок Н., Садовська І., Фоміна О., Фесенко В., Яремко І., а також іноземні дослідники Banomyong R., Varadejsatitwong P., Julagasigorn P., Bowersox D. J., Closs D. J., Cooper M. B., Grant D. B., Trautrims A., Wong C. Y., Harrison A., Van Hoek R., Mentzer J. T., DeWitt W., Keebler J. S., Rejeb A., Rejeb K., Simske S., Treiblmaier H., Betti Q., Khoury R., Hallé S., Montreuil B., Vanegas J. G., Baena-Rojas J. J., López-Cadavid D. A., Davis J., Vogt J., Berneis M., Bartsch D., Winkler H., Kumar A., Liu R., Shan Z., Tönnissen S., Teuteberg F., Dutta P., Choi T.-M., Somani S., Butala R., Natanelov V., Cao S., Foth M., Dulleck U. та інші.

Опрацювання наукових публікацій засвідчує наявність вагомих теоретичних напрацювань і прикладних розробок щодо облікового відображення зовнішньоекономічних операцій та контролю логістичної діяльності підприємств. Водночас глобальна економічна нестабільність, зумовлена воєнно-політичними ризиками, а також цифрова трансформація бізнес-комунікацій у логістичних процесах потребують подальшого розвитку методики й організації обліку та контролю в системі управління зовнішньоекономічною логістичною діяльністю підприємств. Особливої уваги потребує інтеграційна реалізація товарних, інформаційних і фінансових потоків у системі логістичних комунікацій зовнішньоекономічної діяльності. Ефективність міжнародних логістичних операцій залежить від узгодженості руху товарів, інформаційного супроводу господарських процесів і фінансових розрахунків між учасниками міжнародних ланцюгів постачання, своєчасності обміну даними, відповідності здійснюваних операцій умовам зовнішньоекономічних договорів і належного документального оформлення, що зумовило вибір теми дисертаційного

дослідження, підтвердило її актуальність та дало змогу визначити мету, завдання й основні напрями наукового пошуку.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційну роботу виконано відповідно до планів науково-дослідних робіт кафедри обліку і оподаткування Західноукраїнського національного університету в межах прикладної науково-дослідної теми, яка виконується професорсько-викладацьким складом, докторантами, аспірантами та здобувачами наукового ступеня на тему: «Розвиток системи бухгалтерського та управлінського обліку в умовах соціально-економічних викликів» (державний реєстраційний номер 0122U000927), у межах якої автором удосконалено облік і контроль логістичних операцій в зовнішньоекономічній діяльності підприємства. Результати дисертаційного дослідження пов'язані з виконанням прикладної держбюджетної науково-дослідної теми «Цифровізація обліку в системі управління енергетичною та кібернетичною безпекою України у воєнний та поствоєнний періоди» (державний реєстраційний номер 0126U002206), у межах якої автором досліджено та розроблено окремі підходи до цифровізації обліково-аналітичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємств, зокрема вдосконалення інформаційної взаємодії учасників логістичних комунікацій, інтеграції електронного документообігу й облікових систем та підвищення ефективності контролю логістичних процесів.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційного дослідження є обґрунтування теоретико-методичних та організаційних положень і розроблення практичних рекомендацій щодо удосконалення обліку та контролю в системі управління зовнішньоекономічними логістичними процесами підприємства для підвищення ефективності логістичних комунікацій в умовах цифрової економіки та глобальної економічної нестабільності.

Для досягнення сформованої мети визначено сукупність завдань, які полягають у необхідності:

- виявити актуальні тренди розвитку міжнародної логістичної системи в умовах глобальної нестабільності та прояву логістичних бар'єрів;

- уточнити економічне позиціонування логістичних комунікацій в управлінні зовнішньоекономічною діяльністю підприємства;
- дослідити напрями використання сучасних електронних фіскальних сервісів та комунікацій у зовнішньоекономічній логістичній діяльності підприємств;
- обґрунтувати доцільність запровадження повністю електронного документообігу в логістичній системі підприємства;
- удосконалити методику обліку імпорту товарів для оптимізації управління їх логістичним переміщенням;
- поліпшити методичні положення обліку експортних операцій для підвищення інформативності облікової системи підприємства;
- розробити модель обліку грошових трансакцій на основі смартконтрактів за етапами зовнішньоекономічних логістичних ланцюгів постачання;
- доповнити порядок проведення контролю зовнішньоекономічних логістичних операцій за рахунок використання технології штучного інтелекту;
- розширити перелік аналітичних форм управлінської інтерпретації інформації щодо зовнішньоекономічної логістичної діяльності підприємства;
- адаптувати Звіт про управління до цілей відображення інформації про логістичні комунікації зовнішньоекономічної діяльності підприємства.

Об’єктом дослідження є процеси формування, обробки, контролю, комунікаційної передачі та використання облікової інформації в системі управління зовнішньоекономічними логістичними процесами підприємства.

Предметом дослідження є сукупність теоретичних, методичних та організаційних положень бухгалтерського обліку і контролю зовнішньоекономічних логістичних процесів підприємства, а також інформаційних технологій, цифрових інструментів і механізмів їх інтеграції в систему управління логістичними комунікаціями.

Методи дослідження. Для досягнення поставленої мети та вирішення завдань дисертаційної роботи використано комплекс загальнонаукових і спеціальних методів дослідження. Діалектичний метод, логічний та історичний

підходи застосовано для дослідження становлення й розвитку міжнародної логістичної системи, еволюції логістичних комунікацій та визначення особливостей управління зовнішньоекономічними логістичними процесами в умовах глобальної економічної та воєнно-політичної нестабільності. Методи теоретичного узагальнення, аналізу і синтезу, індукції та дедукції, порівняння й абстрагування використано для уточнення економічної сутності логістичних комунікацій, систематизації логістичних бар'єрів і обґрунтування напрямів удосконалення обліку та контролю в системі управління зовнішньоекономічною логістичною діяльністю підприємств.

Абстрактно-логічний метод і метод причинно-наслідкових зв'язків застосовано під час обґрунтування концептуальних засад інтеграції обліку, контролю та логістичних комунікацій у системі управління зовнішньоекономічними логістичними процесами, визначення впливу глобальних ризиків на міжнародні ланцюги постачання та розроблення напрямів використання електронних фіскальних сервісів і комунікацій. Методи групування, класифікації та систематизації використано для узагальнення логістичних бар'єрів, упорядкування інформаційних потреб учасників міжнародних ланцюгів постачання, систематизації електронних транспортних, митних і договірних документів, а також визначення функціональних можливостей технологій GPS, RFID, штучного інтелекту та смартконтрактів у системах обліку і контролю.

Метод моделювання застосовано під час розроблення пропозицій щодо вдосконалення обліку імпортних та експортних операцій, формування аналітичної системи відображення руху товарів, логістичних витрат, доходів і собівартості окремих поставок, а також побудови моделі обліку міжнародних платежів на основі смартконтрактів. Функціонально-процесний підхід використано для дослідження взаємозв'язку облікових, контрольних і управлінських процедур на різних етапах міжнародних логістичних ланцюгів постачання, обґрунтування переходу до безперервного цифрового обліку

міжнародних розрахунків та визначення напрямів інтеграції електронного документообігу з інформаційними системами учасників логістичних процесів.

Методи спостереження, порівняння та узагальнення використано для дослідження особливостей документального оформлення зовнішньоекономічних логістичних операцій, оцінювання можливостей застосування електронних транспортних документів у форматі е-ТТН та їх інтеграції з міжнародними електронними системами eFTI та eCMR. Економіко-логічний метод застосовано для обґрунтування методичних положень обліку імпортних та експортних операцій, визначення порядку формування первісної вартості імпортованих товарів, дослідження особливостей облікового відображення товарів у дорозі та узгодження інформації про логістичні витрати, доходи й фінансові результати експортних поставок.

Методи аналізу, групування та оцінювання використано під час розроблення напрямів удосконалення контролю зовнішньоекономічних логістичних операцій за нормативно-договірним, товарним, документально-інформаційним і фінансово-грошовим рівнями, а також формування аналітичних форм контролю логістичних ланцюгів постачання, виконання зовнішньоекономічних договорів, погашення кредиторської заборгованості, відхилень логістичних витрат і результативності взаємодії з учасниками логістичної системи. Методи прогнозування та інтелектуального аналізу інформації використано для обґрунтування можливостей застосування штучного інтелекту у виявленні нетипових відхилень, моніторингу виконання договірних зобов’язань і прогнозуванні термінів міжнародних поставок.

Методи узагальнення, систематизації, табличний і графічний методи застосовано для розроблення рекомендацій щодо адаптації структури та змістового наповнення Звіту про управління до інформаційних потреб внутрішніх і зовнішніх стейкхолдерів, систематизації показників зовнішньоекономічної логістичної діяльності та візуалізації результатів обліку, контролю й аналітичного оцінювання міжнародних логістичних процесів підприємства.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в розробленні й обґрунтуванні теоретико-методичних положень та практичних рекомендацій щодо вдосконалення обліку і контролю зовнішньоекономічних логістичних процесів підприємства в умовах цифрової економіки та глобальної економічної нестабільності для забезпечення ефективності логістичних комунікацій і задоволення інформаційних потреб внутрішніх та зовнішніх стейкхолдерів. Під час реалізації дослідження одержано результати, для яких характерна наукова новизна:

вперше:

- розроблено модель обліку міжнародних платежів на основі смартконтрактів через встановлення електронних логістичних комунікацій між учасниками міжнародної логістичної системи, що охоплює автоматизоване відображення грошово-розрахункових операцій, транзитних коштів, кредиторської заборгованості й митних платежів відповідно до етапів логістичного процесу (укладання смартконтракту, переміщення товарів, митного оформлення, здійснення автоматичних платежів і переходу права власності), а також інтеграцію облікових, банківських, логістичних і митних інформаційних систем із використанням API та міжнародного стандарту ISO 20022, що створює передумови для синхронізації зовнішньоекономічних логістичних подій із грошовими трансакціями, автоматичного формування облікових записів у режимі реального часу та переходу до безперервного цифрового обліку міжнародних розрахунків;

удосконалено:

- економічне позиціонування логістичних комунікацій як інтеграційного механізму інформаційної взаємодії всіх учасників міжнародних ланцюгів постачання, який забезпечує узгодження та синхронізацію товарних, фінансових й інформаційних потоків; інтеграцію з обліковими, контрольними та управлінськими процесами; комплексне використання організаційних процедур, комунікаційних каналів та інноваційних інформаційно-комунікаційних технологій для забезпечення інформаційних інтересів внутрішніх і зовнішніх

стейкхолдерів, що, на відміну від усталеної термінологічної практики, передбачає одночасне врахування товарних, фінансових й інформаційних аспектів удосконалення обліку, контролю та управління зовнішньоекономічною діяльністю підприємства;

- організаційні аспекти запровадження електронного документообігу у форматі е-ТТН у складі електронних актів заміни перевізника, зміни маршруту, затримки доставки, часткового приймання, пошкодження вантажу, передачі на відповідальне зберігання, зміни умов перевезення та анулювання перевезення на основі їх інтеграції з міжнародними електронними системами eFTI та eCMR й інформаційної синхронізації з первинними обліковими документами, зовнішньоекономічними контрактами і митними деклараціями для формування інтегрованого інформаційного середовища управління зовнішньоекономічними логістичними операціями, що, на відміну від наявної системи документообігу, дає змогу відмовитися від використання паперових документів у діяльності підприємств;

- методику обліку імпортних операцій у частині: визнання імпортованих товарів активами на основі комплексного врахування національних положень бухгалтерського обліку та умов постачання Incoterms; формування первісної вартості імпортних товарів шляхом ідентифікації, групування та розподілу транспортно-заготівельних витрат з урахуванням особливостей міжнародних логістичних процесів; виокремлення товарів у дорозі як облікового об’єкта за стадіями логістичного переміщення; автоматизованого накопичення даних про логістичні витрати на основі електронних транспортних, митних і договірних документів, що, на відміну від традиційного підходу, забезпечує узгодження юридичних умов постачання, моменту переходу права власності й ризиків з їх обліковим відображенням, а також посилює моніторинг здійснення міжнародних поставок;

- порядок контролю логістичних комунікацій, що поєднує нормативно-договірний (перевірку відповідності нормативно-правовим документам, ділової репутації контрагентів, належне узгодження договірних умов, строків доставки

й відповідальності сторін), товарний (поєднання GPS і RFID для моніторингу маршрутів, ідентифікації товарних партій та перевірки їх кількості, комплектності й відповідності договірним умовам), документально-інформаційний (перевірку узгодженості реквізитів документів, ідентифікацію учасників електронних комунікацій, розмежування прав доступу, коректності опрацювання інформації та збереження історії змін даних) та фінансово-грошовий (узгодження інформації про виконання поставок, дебіторську й кредиторську заборгованість, валютні курси, банківські комісії та строки платежів) рівні з використанням технології штучного інтелекту для забезпечення максимальної контрольованості зовнішньоекономічних логістичних процесів;

одержали подальший розвиток:

- становлення міжнародної логістичної системи, розвиток якої у вітчизняних реаліях посилення економічних і воєнно-політичних ризиків обмежується диференційованими логістичними перешкодами, подолання яких передбачає оптимізацію управління зовнішньоекономічними логістичними процесами підприємства на основі інформаційної синхронізації із системами обліку й контролю, а також налагодження ефективних логістичних комунікацій з учасниками зовнішньоекономічних відносин;

- розширення сфери використання сучасних електронних фіскальних сервісів та комунікацій у частині: інтеграції фіскальних послуг на єдиному електронному порталі; використання програмних додатків для мобільних платформ; автоматизованого опрацювання даних із застосуванням штучного інтелекту; формування інтегрованого інформаційного середовища; використання чат-ботів як дорадчих інструментів; блоково-ланцюгового структурування даних для забезпечення кібербезпеки; дистанційного проведення електронних контрольних перевірок; міжнародної інформаційної синхронізації у зовнішньоекономічній логістичній діяльності підприємства для забезпечення повноти документального оформлення митних операцій, контролю виконання фіскальних зобов’язань, дотримання податкових і митних вимог,

зменшення інформаційної асиметрії між підприємствами та фіскальними інституціями й мінімізації корупційних ризиків;

- методичні положення обліку експортних операцій у частині формування єдиної аналітичної системи взаємопов'язаного відображення в бухгалтерському обліку руху товарів, логістичних подій, витрат і доходів за окремими експортними поставками шляхом деталізації облікових записів за логістичними статусами, видами послуг, контрактами, товарними партіями й маршрутами, а також використання узгоджених аналітичних ознак і внутрішнього регістру, що підвищує інформативність обліку та ефективність управління міжнародним переміщенням товарів;

- використання запропонованих аналітичних форм контролю логістичних ланцюгів постачання, моніторингу проходження товарних замовлень, аналізу відхилень логістичних витрат, оцінювання виконання зовнішньоекономічних договорів, контролю погашення кредиторської заборгованості, валютних різниць і фінансових санкцій, оцінювання ефективності взаємодії з учасниками логістичної системи та контролю митних процедур, що формує інформаційне підґрунтя для обґрунтованого управління міжнародною логістикою та відображення її результатів у Звіті про управління чи іншій звітності;

- адаптація структури і змістового наповнення Звіту про управління з використанням електронних інтерактивних форм, аналітичних таблиць, текстових блоків, діаграм, графіків і карт, а також систематизацією різносторонніх показників у відповідних звітних розділах для комплексної оцінки ефективності логістичних процесів, обґрунтування причин відхилень, виявлення проблемних аспектів та визначення напрямів їх усунення, що трансформує зовнішню управлінську звітність в інструмент логістичних комунікацій зі стейкхолдерами для підвищення прозорості зовнішньоекономічної діяльності, зміцнення ділової репутації підприємства та зростання довіри зарубіжних контрагентів.

Практичне значення одержаних результатів. Практичне значення одержаних результатів полягає в можливості безпосереднього використання

розроблених положень, методичних рекомендацій та організаційних моделей для вдосконалення обліку і контролю зовнішньоекономічних логістичних процесів підприємства, підвищення ефективності управління міжнародними поставками, посилення інформаційного забезпечення управлінських рішень, автоматизації обліково-контрольних процедур та забезпечення прозорості зовнішньоекономічної діяльності в умовах глобальної економічної та воєнно-політичної нестабільності. Розроблені пропозиції можуть бути використані для вдосконалення обліку імпортних та експортних операцій, організації електронного документообігу, запровадження смартконтрактів у міжнародних розрахунках, застосування технологій GPS, RFID і штучного інтелекту в контрольних процедурах, а також адаптації Звіту про управління до інформаційних потреб внутрішніх і зовнішніх стейкхолдерів.

Результати дослідження використовуються у навчальному процесі Західноукраїнського національного університету (довідка № 126-28/2547 від 02.10.2026 р.) та у практичній діяльності підприємств та установ: ТОВ «Тервікнопласт» (довідка № 13-04/26 від 13.04.2026 р.), ТОВ «СЕ Борднетце-Україна» (довідка № 12-05/26 від 12.05.2026 р.), Управління стратегічного розвитку міста Тернопільської міської ради (довідка № 67/2 від 01.10.2026 р.).

Особистий внесок автора. Дисертаційна робота є самостійним та особистим науковим дослідженням, у якому автором розроблено теоретичні, методичні та організаційні засади обліку і контролю зовнішньоекономічних логістичних процесів підприємства в умовах цифрової економіки та глобальної економічної нестабільності. У роботі обґрунтовано концептуальні положення інтеграції обліку, контролю та логістичних комунікацій у системі управління зовнішньоекономічною діяльністю підприємства, удосконалено методичні підходи до обліку імпортних та експортних операцій, розроблено модель обліку міжнародних платежів на основі смартконтрактів, обґрунтовано напрями цифровізації контрольних процедур і вдосконалення аналітичного забезпечення управління міжнародними логістичними процесами. Також розроблено практичні рекомендації щодо організації електронного документообігу та

адаптації Звіту про управління до інформаційних потреб внутрішніх і зовнішніх стейкхолдерів. Наукові результати, висновки, пропозиції та рекомендації, що містяться в дисертаційній роботі, належать винятково автору. Особистий внесок автора в колективні наукові праці зазначено у списку публікацій.

Апробація результатів дисертації. Основні результати дослідження, викладені у дисертації, доповідалися та обговорювалися на 5 міжнародних і всеукраїнських науково-практичних конференціях, зокрема: VII Міжнародній науково-практичній конференції «Стан і перспективи розвитку обліково-інформаційної системи в Україні» (м. Тернопіль, 26–27 вересня 2024 р.); III Міжнародній науково-практичній конференції «Детермінанти соціально-економічного відновлення держави, регіонів та суб'єктів господарювання» (м. Рівне, 14 листопада 2025 р.); XI Всеукраїнській науково-практичній конференції здобувачів вищої освіти та молодих учених «Облік, аналіз, аудит, оподаткування і фінансовий моніторинг у системі економічної безпеки та парадигмі сталого розвитку», присвяченій 120-річчю Київського національного економічного університету імені Вадима Гетьмана (м. Київ, 24 квітня 2026 р.); II Всеукраїнській науково-практичній конференції студентів і молодих учених «Фінанси та облік в умовах глобальної невизначеності та безпекових ризиків» (м. Тернопіль, 6 травня 2026 р.); III Міжнародному фінансовому форумі «Модерні фінанси: національна стійкість, безпека, інноваційне лідерство» (м. Тернопіль – м. Буковель, 13–17 травня 2026 р.). За результатами апробації опубліковано матеріали доповідей, у яких висвітлено питання обліку і контролю логістичних комунікацій зовнішньоекономічної діяльності підприємства.

Публікації. Основні положення дисертації викладено у 11 наукових працях загальним обсягом 4,9 д.а., особисто автору належить 3,4 д.а., із них: 6 статей, у яких опубліковано основні наукові результати дисертації (загальним обсягом 3,5 д.а., особисто автору належить 2,3 д.а.); 5 публікацій апробаційного характеру, що додатково відображають наукові результати дисертації (загальним обсягом 1,4 д.а., особисто автору належить 1,1 д.а.).

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів й висновків, списку використаних джерел і додатків. Обсяг основного тексті дисертації становить 176 сторінок друкованого тексту. Загальний обсяг роботи становить 235 сторінок. Робота містить 21 рисунок, 16 таблиць, 8 додатків на 13 сторінках. Список використаних джерел налічує 200 найменувань на 25 сторінках.

Декларація про використання ШІ. Під час підготовки роботи автор використовував інструмент генеративного штучного інтелекту Chat GPT виключно як допоміжний інструмент літературного редагування тексту, зокрема виявлення та усунення граматичних, орфографічних, пунктуаційних та стилістичних помилок.

Після застосування зазначеного інструменту автором було проведено ретельний критичний аналіз, верифікацію текстового матеріалу та остаточне наукове редагування. Автором внесено усі необхідні корективи та він бере на себе повну особисту відповідальність за автентичність, наукову новизну, обґрунтованість результатів та дотримання принципів академічної доброчесності.

РОЗДІЛ 1
ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ОБЛІКУ І КОНТРОЛЮ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНИХ ЛОГІСТИЧНИХ КОМУНІКАЦІЙ

1.1. Тренди розвитку міжнародної логістики у глобальній економіці

Глобалізована економіка наповнена численними інформаційними комунікаціями. Інформаційні зв'язки поєднують національні економічні системи в єдине глобальне гіперсередовище. В інформаційному просторі всесвітнього масштабу відбувається частково вільний обмін виробничими ресурсами. Підприємства активізують імпортні процеси для отримання рідкісних матеріальних ресурсів та експортні операції для розширення ринків збуту продукції. На шляху вільного товарообміну між країнами постають географічні, політичні та економічні перешкоди. Подолання обмежень у міжнародній торгівлі потребує значних управлінських зусиль.

Поєднане управління інформаційними, товарними й фінансовими потоками на міжнародному рівні визначає актуальність зовнішньоекономічної логістики як наукової та прикладної діяльності. Логістика покликана долати управлінський хаос у міжнародному перерозподілі товарів і послуг. Зовнішньоекономічна логістична діяльність стає управлінським провідником у подоланні торговельних обмежень з метою отримання економічної вигоди всіма учасниками торговельних відносин. Від ефективності логістичних комунікацій залежить успішність як окремих економічних агентів, так і національної економіки загалом. Для дієвого управління зовнішньоекономічними логістичними процесами важливе значення має належна організація обліку, контролю та аналізу логістичної діяльності підприємств.

Підприємства задіюють численні механізми налагодження логістичних комунікацій з усіма учасниками міжнародної логістичної системи. Від системи логістичних комунікацій залежить можливість пошуку контрагентів, укладання з ними зовнішньоекономічних договорів, організації транспортування товарів,

моніторингу їх переміщення, виконання митних формальностей тощо. Зовнішньоекономічна логістична діяльність стає основою забезпечення безперебійного, ритмічного, продуктивного та економічно ефективного функціонування підприємств, інтегрованих у сучасну глобальну економічну систему.

На зовнішньоекономічні логістичні процеси значно впливають глобальні кризові процеси. Зокрема, пандемічні очікування та повномасштабна військова агресія призвели до зменшення темпів зростання глобальної економіки (рис. 1.1).

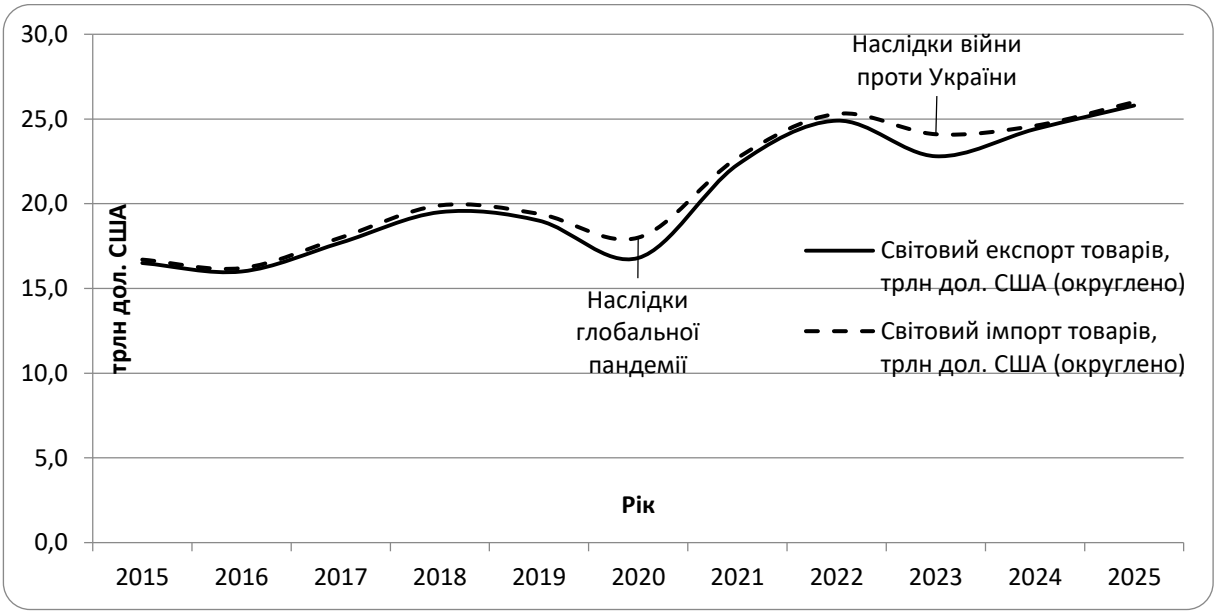


Рис. 1.1. Динаміка світового експорту та імпорту

Джерело: сформовано на основі [192]

За статистичними даними Всесвітньої торговельної організації, коронавірусна пандемія призвела до зменшення глобальних показників експорту з 19 трлн дол. США у 2019 р. до 17,6 трлн дол. США у 2020 р. та імпорту з 19,4 трлн дол. США до 18 трлн дол. США відповідно [192]. Аналогічний негативний тренд простежується у 2023 р. порівняно з 2022 р., коли розпочалася військова агресія проти України. Зростання ризиків у світовій економіці неодмінно відображається на міжнародній логістиці. Зовнішньоекономічна логістична діяльність першою серед економічних систем відчуває зміни у глобальній економіці.

Доцільно також звернути увагу на те, що показники світового експорту й імпорту є гомогенними і перебувають у стані зрівноваження. І тільки у кризові моменти відбувається дисбаланс між експортом й імпортом, що обґрунтовується значним часовим лагом, протягом якого відбуваються зрівноважувальні процеси. Адаптація міжнародних логістичних процесів до глобальних викликів покладається на систему управління зовнішньоекономічною логістикою.

Ефективне управління логістичними процесами дає змогу своєчасно реагувати на зміни кон'юнктури міжнародних ринків, коригувати маршрути й терміни постачання, оптимізувати транспортні витрати та формувати альтернативні канали переміщення товарів. Особливого значення набуває координація взаємодії між експортерами, імпортерами, перевізниками, митними органами та іншими учасниками зовнішньоекономічної діяльності. Це сприяє скороченню часових лагів у постачанні, зменшенню ризиків порушення договірних зобов'язань і підтриманню безперервності міжнародних товарних потоків. Відповідно, система управління зовнішньоекономічною логістикою має забезпечувати не лише оперативне реагування на кризові явища, а й прогнозування їхніх наслідків та завчасне коригування логістичних стратегій підприємства.

Окрім глобальної нестабільності, на динаміку зовнішньоекономічної логістики значно впливає регіональна структура імпорту та експорту товарів. Сучасна глобальна торгівля характеризується географічними перекосами. Азіатський регіон стає лідером економічного розвитку та, відповідно, провідним експортером на глобальному ринку (Додаток А). Особливо китайські логістичні оператори домінують у всесвітній логістичній системі. Найбільш яскраво тенденцію до глобального перерозподілу логістичних маршрутів демонструють статистичні дані ООН (UN Comtrade) (рис. 1.2). Найбільшими експортерами у світовому масштабі є Азія (36 % від глобального показника) та Європа (34 %) [183]. Наведена тенденція актуальна й для України, найбільшими торговельними партнерами якої, незважаючи на географічну близькість до європейських країн, є Китайська Народна Республіка.

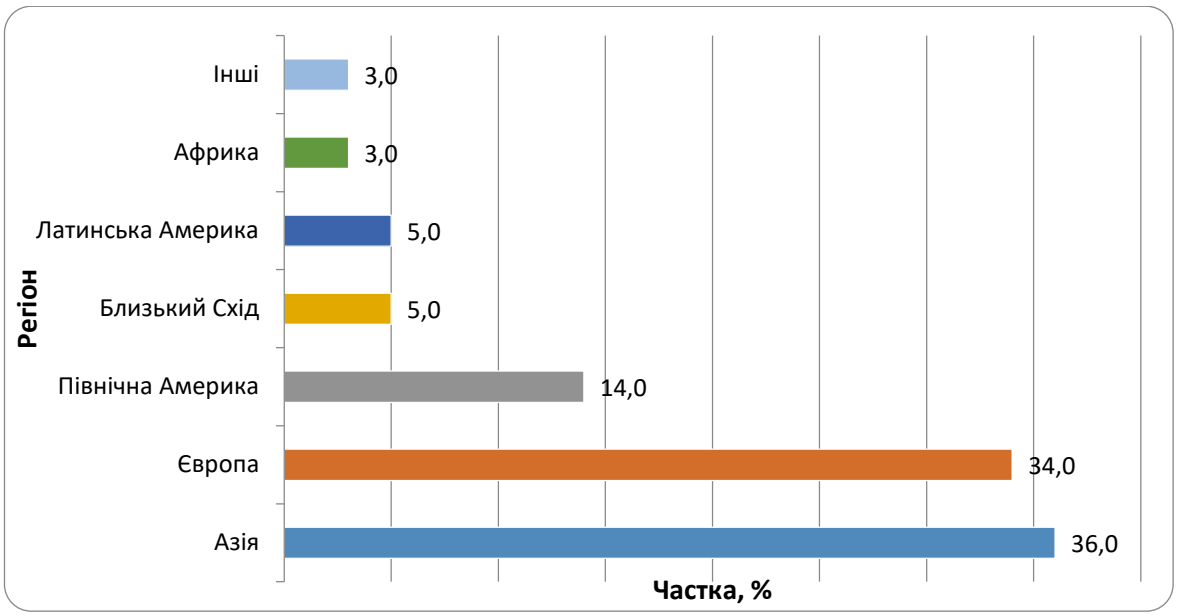


Рис. 1.2. Частка світового товарного експорту, %

Джерело: сформовано на основі [183]

Переорієнтація на азійський ринок призводить до значного видовження логістичних маршрутів. Тривалість і вартість логістичних комунікацій значно збільшуються. Для України це створює додаткові логістичні перешкоди. З Азії логістичні маршрути можуть проходити через ворожі або недружні країни. Відповідно, вітчизняні компанії змушені враховувати зовнішньоекономічні умови співпраці з азійськими контрагентами, а також прокладати маршрути, які не завжди є найкоротшими.

За таких умов актуалізується необхідність удосконалення управління зовнішньоекономічними логістичними комунікаціями, що передбачає комплексне оцінювання альтернативних маршрутів, прогнозування витрат і тривалості постачання, а також урахування геополітичних ризиків. Важливого значення набуває налагодження оперативного інформаційного обміну з іноземними контрагентами та логістичними посередниками, що дає змогу своєчасно реагувати на зміни транзитних умов і переорієнтовувати товарні потоки. Доцільним є також формування резервних маршрутів і диверсифікація транспортних каналів для зменшення залежності від окремих країн транзиту. Реалізація таких заходів сприятиме підвищенню надійності міжнародних

поставок, обґрунтованості управлінських рішень і стійкості зовнішньоекономічної діяльності українських підприємств.

Для мінімізації впливу логістичних перешкод у зовнішньоекономічній діяльності бізнес дедалі частіше використовує послуги морських перевезень. Морська логістика має значні переваги перед іншими видами транспортування товарів у міжнародній економіці. За даними Всесвітньої торговельної організації (WTO Commercial Services [192], WTO Global Trade Outlook 2026 [193]) у 2025 р. на морські логістичні перевезення припадає 52,6 %, на повітряний транспорт – 26,9 %, на наземний транспорт – лише 21,5 % логістичних маршрутів (рис. 1.3).

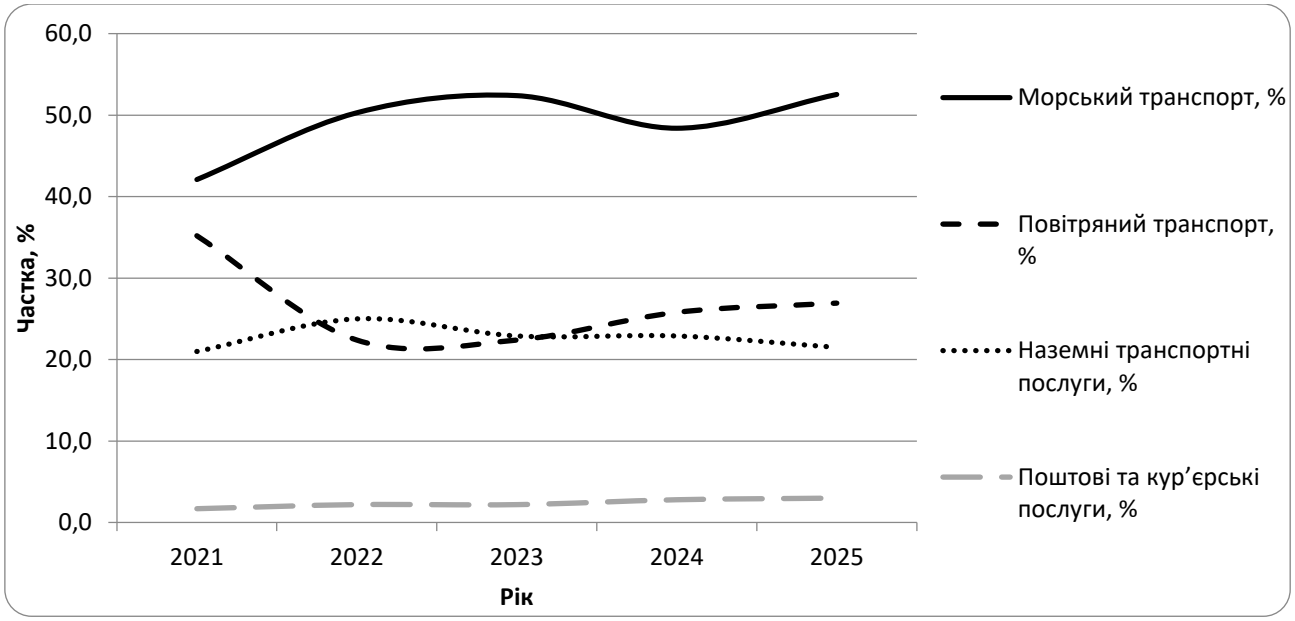


Рис. 1.3. Структура логістичних комунікацій за видами транспортних засобів

Джерело: сформовано на основі [192; 193]

Незважаючи на загалом позитивну тенденцію до збільшення частки морських комунікацій у міжнародній торгівлі, у 2024 р. відбулося коригування висхідної динаміки зростання. Причиною сповільнення темпів зростання морських логістичних перевезень стали атаки на порти та судна у Чорному морі. Активізація військово-морських дій особливо негативно вплинула на економіку України. Обмеження морських логістичних маршрутів завдали значних економічних збитків вітчизняним експортерам та імпортерам.

За таких умов виникає необхідність удосконалення управління зовнішньоекономічними логістичними комунікаціями шляхом диверсифікації маршрутів транспортування та формування альтернативних схем доставки товарів. Важливим напрямом є координація морських перевезень із залізничним і автомобільним транспортом, що дає змогу зменшити залежність від доступності окремих портів і морських коридорів. Доцільно також розвивати логістичні комунікації між експортерами, перевізниками, портовими операторами та страховими компаніями для оперативного реагування на безпекові загрози, зміни вартості фрахту й умов страхування вантажів. Удосконалення планування логістичних операцій має передбачати оцінювання ризиків переривання перевезень, розрахунок додаткових витрат і визначення резервних маршрутів постачання. Реалізація зазначених заходів сприяє підвищенню стійкості міжнародних товарних потоків, зменшенню логістичних втрат і підтриманню конкурентоспроможності українських підприємств в умовах воєнних обмежень.

Дієвим засобом мінімізації логістичних бар'єрів є використання послуг логістичних операторів. Логістичні посередники перебирають на себе функції зовнішньоекономічної логістики, страхують вантажі та мінімізують відповідні ризики. Логістичні оператори також здійснюють частину комунікацій з учасниками логістичної системи. Логістичний аутсорсинг, за даними Всесвітньої торговельної організації (WTO Commercial Services), набирає дедалі більшої популярності [192]. У 2025 р. ринок логістичних послуг оцінюється у 1540 трлн дол. США (рис. 1.4). Використання послуг логістичних операторів дає змогу підприємствам оптимізувати витрати на транспортування, складське зберігання та митне оформлення вантажів, скоротити тривалість доставки й зменшити ризики порушення термінів постачання. Передавання окремих логістичних функцій спеціалізованим компаніям сприяє концентрації управлінських ресурсів на основних напрямах господарської діяльності та забезпечує доступ до професійної експертизи, розвиненої транспортної інфраструктури й сучасних технологій відстеження товарних потоків.

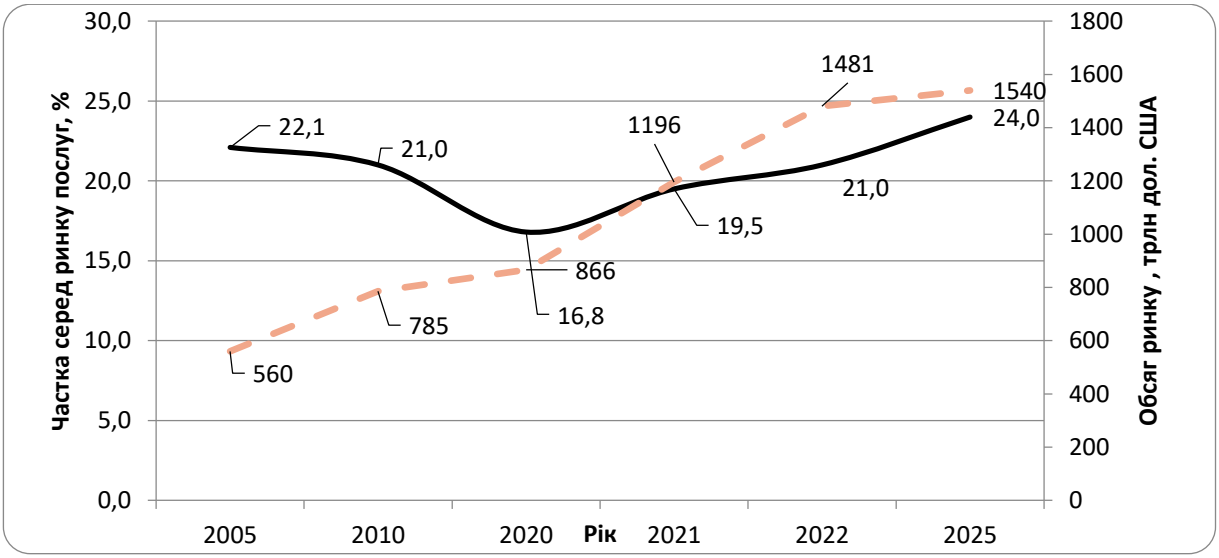


Рис. 1.4. Глобальні показники частки та обсягу ринку логістичних послуг

Джерело: сформовано на основі [192]

Проте для вітчизняних підприємств ринок логістичних послуг значно обмежений унаслідок воєнно-політичних ризиків. Значна частина логістичних операторів обмежує свою діяльність в Україні. Водночас підвищення ефективності залучення логістичних операторів потребує вдосконалення управління взаємодією з ними. Визначальне значення мають налагодження безперервних логістичних комунікацій, оперативний обмін інформацією про місцезнаходження вантажів, дотримання графіків доставки, зміни транспортних витрат і виникнення непередбачуваних обставин. Доцільно також установлювати чіткі вимоги до якості логістичного обслуговування, визначати ключові показники ефективності діяльності операторів і систематично оцінювати відповідність фактичних результатів договірним умовам.

Популярність морського транспорту у зовнішньоекономічній логістичній діяльності обґрунтовується не тільки кон'юнктурними чи ризиковими чинниками. Немає прямої залежності між зростанням обсягу міжнародної торгівлі та активізацією морських логістичних комунікацій. Наприклад, дослідження UNCTAD Trade-and-Transport Dataset [184] дають змогу зіставити глобальні показники товарного експорту й обсягу морських перевезень 2023 р. (рис. 1.5).

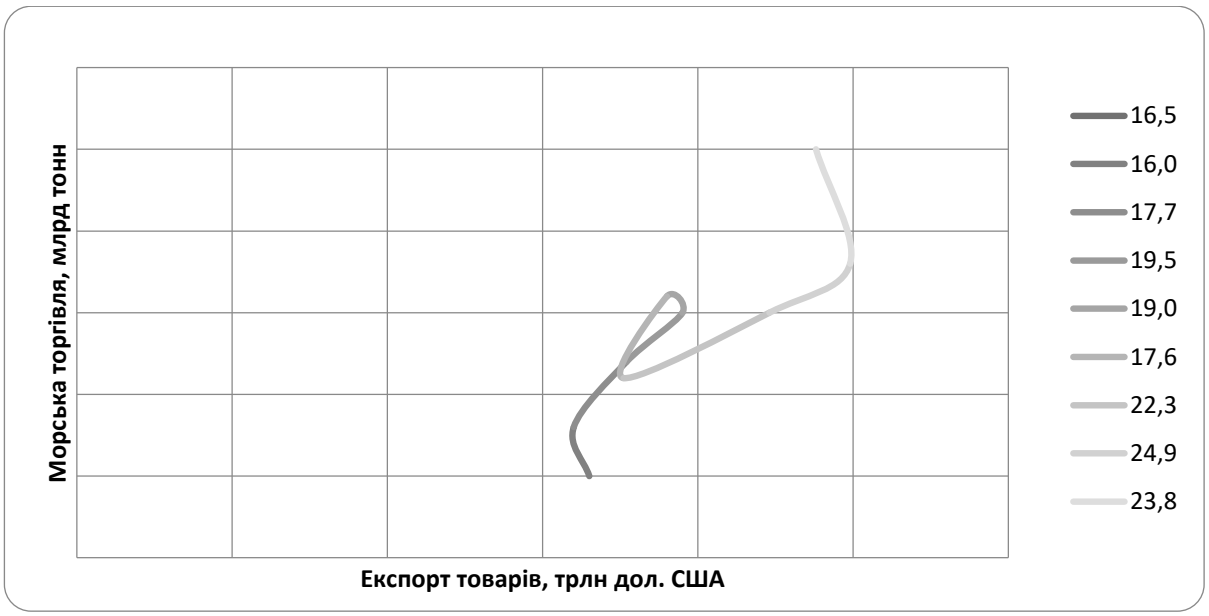


Рис. 1.5. Співвідношення товарного експорту і обсягу морської торгівлі

Джерело: сформовано на основі [184]

Графік демонструє зміну показників у досліджуваному періоді, однак не підтверджує наявності прямого взаємозв'язку між ними. Зростання вартості експорту не обов'язково супроводжується пропорційним збільшенням обсягів морських перевезень, оскільки на вартісні показники впливають зміни світових цін, інфляція, валютні коливання та товарна структура експорту, тоді як фізичні обсяги перевезень залежать від маси й габаритів вантажів, географії торговельних потоків, вибору видів транспорту та ефективності логістичних ланцюгів.

Виникає необхідність у комплексному управлінні міжнародною логістичною діяльністю, яке охоплює не лише фізичне переміщення товарів і координацію логістичних комунікацій між учасниками постачання, а й сукупність фінансових, інформаційних та організаційних потоків. Зокрема, важливого значення набуває контроль вартості міжнародних торговельних операцій, динаміки попиту, цінових коливань, структури товарних потоків, розрахунків із контрагентами, митних платежів, страхових витрат і дотримання договірних зобов'язань. Такий підхід дає змогу узгоджувати фізичні параметри перевезень із вартісними характеристиками товарообігу, своєчасно виявляти

відхилення та обґрунтовувати управлінські рішення з урахуванням змін міжнародного торговельного середовища.

Узагальнюючи зазначені тенденції становлення міжнародної економіки, можна стверджувати, що сучасні умови здійснення зовнішньоекономічної діяльності зумовлюють необхідність удосконалення управління міжнародними логістичними операціями. Така потреба пов’язана зі зміною географії товарних потоків, видовженням транспортних маршрутів, зростанням логістичних витрат, геополітичними ризиками, обмеженнями морських перевезень і посиленням залежності підприємств від послуг логістичних операторів. Концептуальну модель комплексного управління зовнішньоекономічними логістичними процесами відображено на рис. 1.6.

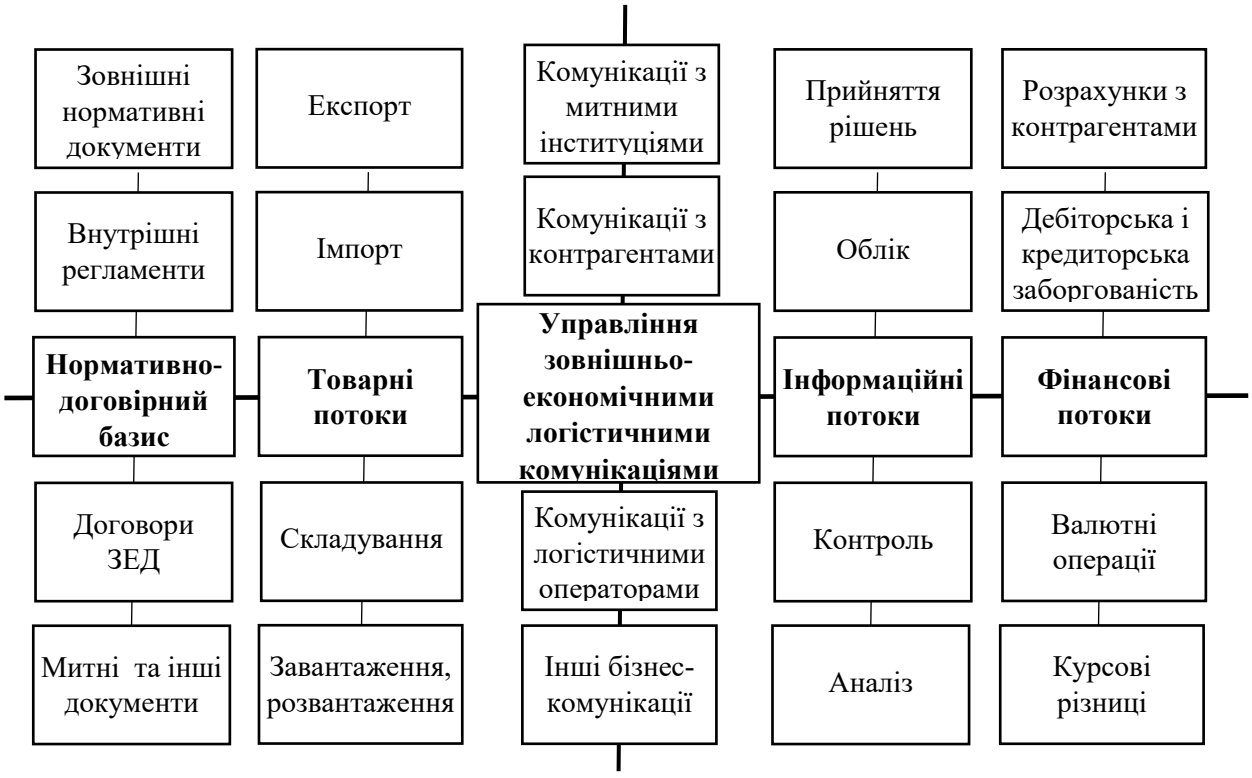


Рис. 1.6. Концептуальна модель комплексного управління зовнішньоекономічною логістичною діяльністю підприємств

Джерело: розроблено автором

Принципове значення має комплексне поєднання нормативно-договірного базису з товарними, інформаційними та фінансовими потоками. Умови

зовнішньоекономічних контрактів, вимоги міжнародного й національного законодавства, митні процедури та транспортні документи повинні узгоджуватися з фактичним рухом товарів, обміном супровідною інформацією та виконанням фінансових зобов'язань. Для цього необхідно розвивати логістичні комунікації між підприємством, іноземними контрагентами, перевізниками, митними посередниками й іншими учасниками міжнародного постачання.

Важливою передумовою підвищення результативності управління є вдосконалення його облікової та контрольної складових. Облік повинен забезпечувати систематизоване відображення логістичних операцій, пов'язаних із рухом товарів, виникненням і погашенням зобов'язань, формуванням транспортно-експедиційних витрат та здійсненням міжнародних розрахунків. Контроль, своєю чергою, має бути спрямований на перевірку дотримання договірних умов, своєчасності постачання, обґрунтованості логістичних витрат і відповідності фактичних результатів запланованим показникам.

Отже, взаємозалежність нормативно-договірних, товарних, інформаційних та фінансових аспектів міжнародного постачання зумовлює необхідність інтегрованого позиціонування управління зовнішньоекономічною логістичною діяльністю. Такий підхід передбачає узгоджене управління всіма складовими логістичних процесів, починаючи від планування потреб у товарах і вибору іноземних контрагентів до організації транспортування, митного оформлення, здійснення міжнародних розрахунків та оцінювання результативності співпраці. Це дає змогу формувати цілісне інформаційне середовище для координації дій усіх учасників зовнішньоекономічної діяльності, своєчасного виявлення відхилень і комплексного оцінювання наслідків управлінських рішень. У результаті інтегроване позиціонування управління у поєднанні з обліком та контролем створює передумови для підвищення узгодженості міжнародних логістичних операцій, оптимізації ресурсних витрат і зміцнення стійкості підприємства до змін глобального економічного середовища.

1.2. Економічна сутність логістичних комунікацій у системі обліку та контролю зовнішньоекономічної діяльності підприємства

В умовах поглиблення глобалізації та розширення міжнародних економічних відносин зовнішньоекономічна діяльність підприємств дедалі більше визначається результативністю логістичних операцій і ступенем узгодженості взаємодії учасників міжнародної торгівлі. Ускладнення міжнародних ланцюгів постачання, підвищення вимог до оперативності й прозорості господарських операцій, а також зміни транспортно-логістичної інфраструктури посилюють актуальність створення дієвих логістичних комунікацій як важливої передумови ефективного здійснення зовнішньоекономічної діяльності підприємства.

Логістика включає сукупність операцій і послуг, спрямованих на організацію переміщення та зберігання товарів. До основних сучасних логістичних послуг належать транспортно-експедиційне обслуговування, логістичний аутсорсинг третіх сторін (3PL), митне посередництво, автомобільні перевезення, портові, аеропортові й залізничні операції, а також складське та холодильне зберігання. Вітчизняний рейтинг логістичих операторів міститься в Додатку Б.

Логістична діяльність має вагоме значення для функціонування національної та світової економіки, сприяючи скороченню торговельних витрат, зростанню конкурентоспроможності підприємств і залученню регіонів до глобальних ланцюгів постачання. Недостатня результативність логістичних операцій, спричинена обмеженим розвитком інфраструктури, низьким рівнем міжнародної сполучуваності, неналежною якістю послуг і надмірними адміністративними процедурами, зумовлює істотне збільшення логістичних витрат. У розвинених державах їхній середній рівень становить близько 8% ВВП, у країнах із середніми доходами – 15–20%, а в країнах із низькими доходами може досягати 30% ВВП [129].

Попри те, що логістика переважно функціонує у сегменті B2B, її результативність значною мірою визначається особливостями державного регулювання. Логістична діяльність передбачає використання спеціалізованої інфраструктури, зокрема портів і митних терміналів, підпорядковується державному контролю, включаючи митне оформлення, та характеризується значним територіальним і екологічним впливом.

Для визначення результативності національних логістичних систем Світовий банк у 2007 році розробив Індекс ефективності логістики (Logistics Performance Index, LPI). Його значення визначається як зважене середнє шести складових: ефективності митного оформлення; якості торговельної та транспортної інфраструктури; доступності організації міжнародних перевезень за конкурентними тарифами; компетентності та якості логістичних послуг; можливості відстеження вантажів; регулярності доставки вантажів у встановлені строки. Упродовж 2007–2023 рр. LPI охоплював від 139 до 160 країн і формувався на основі опитувань приблизно 1000 фахівців логістичної сфери з різних держав світу. Отримані результати застосовувалися урядами для виявлення національних проблемних ділянок у ланцюгах постачання та визначення пріоритетних напрямів реформування. LPI для України наведений у Додатках В1 та В2.

Починаючи з 2023 р., Світовий банк поступово зміщував акцент від суб’єктивних методів оцінювання, заснованих на опитуваннях, до кількісного аналізу показників, сформованих із використанням великих масивів даних (Додаток Г). Такий підхід пов’язаний із прискоренням цифрової трансформації логістики, зокрема впровадженням Інтернету речей, автоматизацією митних і портових систем та застосуванням електронних засобів відстеження вантажів.

Оновлена методологія передбачає використання ключових показників ефективності (KPI), обчислених на основі інформації про мільйони переміщень контейнерів, авіаційних і поштових відправлень. Зазначені показники забезпечують кількісне вимірювання швидкості міжнародних перевезень,

тривалості затримок у портах та аеропортах, ступеня міжнародної сполучуваності й ефективності функціонування основних логістичних вузлів.

Індекс ефективності логістики сформувався як міжнародний інструмент порівняльного оцінювання (бенчмаркінгу), призначений для урядів і суб'єктів господарювання та пов'язаний із показниками Цілей сталого розвитку ООН і Глобального звіту про сприяння торгівлі (WEF).

У сфері обліку та контролю логістичних операцій зовнішньоекономічної діяльності індекс LPI слугує аналітичним інструментом для:

– аналізу витрат і результативності логістичних процесів;

– ідентифікації ризиків і потенційних втрат у ланцюгах постачання;

– розвитку методичних підходів до управлінського обліку логістичних витрат;

– забезпечення прозорості та вдосконалення митних процедур.

Від моменту першого оприлюднення Індексу ефективності логістики (LPI) у 2007 р. інформаційне середовище дослідження ланцюгів постачання суттєво трансформувалося. Цифрове перетворення логістичних операцій забезпечило можливість масштабного отримання відомостей про переміщення вантажів і транспортних засобів у режимі реального часу. Це створило передумови для своєчасного прийняття власниками товарів і логістичними посередниками рішень стосовно закупівель, управління запасами, вибору транспортних маршрутів та скорочення витрат.

Цифровізація підвищує адаптивність і результативність управління ланцюгами постачання, водночас сприяючи зменшенню витрат на виконання операцій. Важливою передумовою цих змін є інтероперабельність даних, тобто здатність забезпечувати безперешкодний інформаційний обмін між усіма учасниками логістичного ланцюга, включаючи перевізників, експедиторів, порти, термінали та митні органи [131].

Вагоме значення для уніфікації логістичних даних мають міжнародні галузеві проєкти. Зокрема, Digital Container Shipping Association (DCSA) формує спільні стандарти інформаційної взаємодії у сфері контейнерних перевезень, тоді

як TradeLens, діяльність якого тривала до 2023 р., був спрямований на створення єдиного цифрового середовища для учасників глобальних ланцюгів постачання.

Результатом цифрової трансформації стало накопичення значних обсягів високочастотних даних, що характеризують часові та просторові параметри переміщення вантажів, морських суден, літаків і наземних транспортних засобів. Використання такої інформації розширює аналітичні можливості дослідження логістичних операцій на національному й міжнародному рівнях, зокрема в контексті обліку, контролю та визначення результативності зовнішньоекономічної діяльності.

Під час формування оновленої системи показників LPI-2023 Світовий банк залучив провідних постачальників логістичної інформації, зокрема TradeLens, Universal Postal Union, Cargo iQ (IATA), MDS Transmodal і MarineTraffic (AIS).

Сформовані інформаційні масиви охоплюють структуровані дані відстеження, представлені послідовністю подій щодо конкретного вантажу із зазначенням часу та географічного місця їх виникнення, наприклад порту чи аеропорту. Така інформація не містить комерційно конфіденційних відомостей про вартість товарів або фрахту, проте забезпечує комплексне відображення міжнародних контейнерних, авіаційних і поштових перевезень.

Водночас автомобільний і залізничний транспорт поки що недостатньо охоплені глобальними сховищами логістичних даних. Унаслідок цього оцінювання ефективності транскордонних перевезень між сусідніми державами здійснюється переважно на основі непрямих відомостей, отриманих із даних про контейнерні перевезення. Масиви великих даних (Big Data) створюють підґрунтя для розроблення нового покоління аналітичних індикаторів обліку й контролю логістичної діяльності, які дають змогу:

– вимірювати швидкість і ступінь надійності міжнародних ланцюгів постачання;

– визначати проблемні ділянки у функціонуванні логістичних вузлів;

– розвивати методичні підходи до облікового відображення та моніторингу зовнішньоекономічних операцій;

– формувати регіональні й корпоративні стратегії підвищення результативності зовнішньоекономічної діяльності.

Отже, цифровізація логістики та застосування масштабних даних відстеження формують нові можливості для обліку, контролю й аналітичного супроводу логістичних операцій у зовнішньоекономічній діяльності, забезпечуючи перехід від описових до доказових підходів в управлінні та прийнятті рішень.

Для України розбудова сучасної логістичної системи, що передбачає застосування цифрових технологій та інноваційних рішень, є стратегічною умовою підвищення результативності зовнішньоекономічної діяльності підприємств. Пріоритетними напрямами виступають розвиток транспортно-логістичної інфраструктури, оновлення інформаційних систем управління перевезеннями та інтеграція до міжнародних транспортних мереж. Національна транспортна стратегія України до 2030 року визначає основними завданнями державної політики формування конкурентоспроможної транспортної системи, упровадження інновацій у логістичну сферу та налагодження ефективної міжрегіональної й міжнародної взаємодії.

Зіставлення показників Logistics Performance Index Світового банку вказує на значне відставання України від держав Європейського Союзу, зокрема Польщі, яка належить до основних логістичних партнерів України. За результатами оцінювання 2023 року Польща посіла 26 місце у світі з інтегральним показником 3,6 бала, тоді як Україна перебувала приблизно на 88 місці зі значенням індексу 2,7 бала. Розбіжність майже в 1 бал за шкалою LPI від 1 до 5 свідчить про істотну перевагу польської логістичної системи. Польща має вищі оцінки за всіма основними складовими індексу: ефективністю митного адміністрування (3,4 проти 2,4 в Україні), якістю інфраструктури (3,5 проти 2,4), розвитком логістичних послуг (3,6 проти 2,6), відстеженням вантажів (3,8 проти 2,6) і своєчасністю поставок (3,9 проти 3,1) [126, с. 10]. Зазначені відмінності збільшують витрати учасників зовнішньоекономічної діяльності,

перешкоджають залученню підприємств до глобальних ланцюгів постачання та послаблюють їхні конкурентні позиції на міжнародних ринках.

Якщо традиційне розуміння логістики ґрунтувалося переважно на фізичному переміщенні ресурсів, то сучасні підходи акцентують увагу на інформаційно-комунікаційній складовій логістичних процесів. Результативність управління потоками капіталу, обґрунтованість інвестиційних рішень і можливості підприємства інтегруватися в багаторівневі ланцюги постачання залежать від якості, своєчасності та достовірності логістичних комунікацій. Відповідно, вони становлять інформаційну основу економічної взаємодії, що об'єднує матеріальні та фінансові потоки в цілісну систему.

Логістичні комунікації у сфері зовнішньоекономічної діяльності підприємств активно досліджуються науковцями у зв’язку зі зростанням значення міжнародної логістики та ускладненням глобальних ланцюгів постачання. У дослідженнях Prokhorova та співавторів логістичні комунікації визначаються як чинник активізації інвестиційної діяльності підприємств і підвищення ефективності управління потоками в умовах руху капіталу [167]. Дослідники наголошують на важливості інформаційної взаємодії для обґрунтування управлінських рішень і мінімізації логістичних ризиків. Трушкіна Н. та Сербіна Т. розглядають міжнародну логістику як складову зовнішньоекономічної діяльності підприємства, обґрунтовуючи необхідність об'єднання матеріальних, фінансових та інформаційних потоків у межах єдиної системи управління [107].

У працях Kotvytska N. та Zakharchenko A. досліджується логістичне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності за умов глобальних викликів, особливо з огляду на значення транспортної інфраструктури та цифрових комунікацій [146]. Зарубіжні наукові дослідження Pennekamp J. та інших авторів [163], Bowersox D. J., Closs D. J. і Cooper M. B. [133], Harrison A. і Van Hoek R. [142], Mentzer J. T. та співавторів [156] формують теоретичне підґрунтя трактування логістичних комунікацій як інструменту інтегрованого управління

ланцюгами постачання, у якому інформаційні потоки виконують системоутворювальну роль.

У сучасних наукових публікаціях також аналізується вплив цифрової трансформації на логістичні комунікації, стійкість міжнародних перевезень, результативність мультимодальних транспортних схем і сталий розвиток логістичної сфери [38; 54; 165]. Вітчизняні дослідження засвідчують взаємозалежність якості інформаційної взаємодії, величини логістичних витрат і конкурентоспроможності підприємств на зовнішніх ринках [64; 195; 198].

Незважаючи на вагомі наукові напрацювання, логістичні комунікації переважно досліджуються відокремлено від інших складових управління підприємством, зокрема як засіб інформаційного супроводу логістичних операцій або елемент координації ланцюгів постачання. Такий підхід зумовлює необхідність поглибленого вивчення їхньої ролі в узгодженні товарних, інформаційних і фінансових потоків, а також забезпеченні адаптивності підприємств до трансформацій міжнародного логістичного середовища. Особливої уваги потребує дослідження взаємозв’язку логістичних комунікацій із результативністю зовнішньоекономічних операцій, координацією учасників міжнародних ланцюгів постачання, оптимізацією витрат, мінімізацією ризиків і підвищенням прозорості управління логістичними процесами. Комплексне врахування зазначених аспектів створює передумови для посилення конкурентоспроможності підприємств на міжнародних ринках.

У наукових дослідженнях логістичні комунікації розглядаються також як інформаційний механізм координації руху капіталу та підтримки інвестиційної діяльності підприємств. Комунікаційна складова логістики формує інформаційну основу для обґрунтування рішень щодо вкладення інвестицій, розподілу ресурсів і визначення доцільності співпраці з логістичними партнерами [167]. Зазначена інтерпретація передбачає розширення економічного змісту логістичних комунікацій, які охоплюють не лише інформаційний обмін між учасниками логістичних процесів, а й взаємозв’язок товарного руху з фінансовими та інвестиційними потоками. За таких умов якість, достовірність і

оперативність інформаційного забезпечення впливають на обґрунтованість управлінських рішень, ефективність використання капіталу, обсяг трансакційних витрат і конкурентні переваги підприємства.

Подальше поглиблення наукових уявлень про логістичні комунікації передбачає їх дослідження у взаємозв’язку з міжнародною логістикою як складовою зовнішньоекономічної діяльності підприємства. У межах такого підходу міжнародна логістика охоплює організацію та координацію потоків, що супроводжують здійснення експортно-імпортних операцій. Досягнення належних результатів у зовнішньоекономічній діяльності залежить від узгодженості логістичних процесів, інтеграції відповідних потоків і своєчасного інформаційного обміну між учасниками міжнародних ланцюгів постачання [107].

Науковий інтерес становить класифікація зовнішніх логістичних потоків, запропонована дослідниками, яка передбачає виокремлення матеріальних, транспортних, інформаційних, митних і документарних потоків [107; 38]. Такий поділ дає змогу систематизувати складові логістичних комунікацій у зовнішньоекономічній діяльності та розкрити їх багаторівневу структуру. У цьому разі логістичні комунікації забезпечують взаємозв'язок фізичного переміщення товарів із документальним супроводом, митним контролем і проведенням фінансових розрахунків [38; 165].

Товарні потоки у зовнішньоекономічній діяльності виникають унаслідок міжнародного переміщення продукції та становлять основу логістичних процесів. Їх результативність залежить від інформаційного супроводу, необхідного для планування перевезень, перевірки дотримання контрактних умов і узгодження дій учасників логістичного ланцюга. Інформаційні потоки виконують системоутворювальну функцію, забезпечуючи інтеграцію логістичних операцій у цілісну систему управління.

Фінансові потоки у зовнішньоекономічній діяльності охоплюють валютні розрахунки, митні платежі, страхові внески, оплату транспортно-експедиційних послуг та інші витрати, пов’язані з логістикою. Взаємозалежність цих потоків із матеріальними й інформаційними процесами потребує створення єдиного

обліково-аналітичного середовища, у якому логістичні комунікації узгоджують рух грошових коштів і товарів.

Документарні потоки виникають під час укладання та виконання зовнішньоекономічних контрактів, регульованих законодавством України у сфері зовнішньоекономічної діяльності [91], і охоплюють транспортні, митні, комерційні та фінансові документи. Вони забезпечують правове й інформаційне супроводження міжнародних операцій та є важливою складовою контролю логістичних процесів.

Міжнародна логістика створює інформаційно-комунікаційне середовище зовнішньоекономічної діяльності підприємства, у якому обмінюються відомостями про умови постачання, митні процедури, страхування, валютні розрахунки та виконання договірних зобов'язань відповідно до українського законодавства у сфері зовнішньоекономічної діяльності [91]. Логістичні комунікації забезпечують взаємозв'язок фізичного переміщення товарів із фінансовими та документарними операціями.

Логістичні потоки є об'єктами економічного управління, що потребують належного інформаційного забезпечення та контролю протягом усіх етапів зовнішньоекономічної діяльності. Це обґрунтовує виокремлення логістичних комунікацій як самостійного об'єкта обліково-аналітичної системи підприємства. «У контексті трансформації міжнародних ланцюгів постачання під впливом глобальних викликів міжнародна логістика характеризується як динамічна система транснаціональних зв'язків, що розвивається в умовах геополітичної нестабільності, перебудови транспортних маршрутів і цифрової трансформації логістичної інфраструктури» [141; 146]. За таких обставин логістичні комунікації сприяють збереженню стійкості та адаптивності глобальних ланцюгів постачання.

Важливе значення мають транспортно-логістичні коридори, які забезпечують залучення підприємств до міжнародної торгівлі. Результативність їх функціонування залежить від узгодженості комунікацій між перевізниками, портовими операторами, митними органами та суб'єктами

зовнішньоекономічної діяльності. Відповідно, логістичні комунікації забезпечують координацію міжнародних потоків і сприяють зменшенню логістичних ризиків.

Зміни міжнародних логістичних маршрутів ускладнюють рух потоків, збільшують кількість учасників і посилюють ризики, що зумовлює потребу в надійних логістичних комунікаціях. Комунікаційна складова підтримує безперервність переміщення матеріальних потоків у міжнародному середовищі та обмежує негативні наслідки порушення логістичних зв'язків. У цьому разі комунікації інтегрують внутрішні операційні процеси підприємства із зовнішнім середовищем міжнародного ринку [146].

За умов глобальних викликів стійкість ланцюгів постачання дедалі більше залежить від цифрових засобів комунікації, зокрема електронних транспортних документів, платформ управління перевезеннями та міждержавних цифрових сервісів [54]. У сфері зовнішньоекономічної діяльності логістика набуває стратегічного значення, оскільки впливає на конкурентні позиції підприємств на світових ринках. Логістичні комунікації забезпечують координацію співпраці з іноземними партнерами та створюють організаційно-інформаційні передумови для залучення підприємств до глобальних ланцюгів постачання [107; 140; 195]. Систематизація наукових підходів дає змогу трактувати логістичні комунікації у зовнішньоекономічній діяльності підприємства як цілісну систему узгодження товарних, інформаційних і фінансових потоків, функціонування якої спрямоване на забезпечення безперервності міжнародних операцій, їх належного інформаційного супроводу та підвищення результативності управління.

Таким чином, логістичні комунікації є не лише засобом організації товарного руху, а й економічною основою формування результатів зовнішньоекономічної діяльності, що впливає на конкурентоспроможність, інвестиційну привабливість підприємства та його участь у глобальних ланцюгах постачання. Їхня функція виходить за межі сервісного обслуговування, оскільки комунікації визначають фінансову стійкість підприємства, його інвестиційний потенціал і перспективи довгострокового розвитку. Недостатня узгодженість

комунікаційних зв’язків спричиняє збільшення трансакційних витрат, порушення синхронізації потоків і погіршення ефективності використання капіталу.

У дослідженні зовнішньоекономічної діяльності важливим є положення про те, що логістичні комунікації формують інформаційне середовище міжнародної взаємодії підприємств, у якому узгоджуються умови постачання, фінансові розрахунки, інвестиційні проєкти та договірні зобов’язання. Вони поєднують учасників міжнародних ланцюгів постачання й забезпечують переміщення капіталу в транснаціональному середовищі [167, с. 36].

У сучасній науковій літературі логістичні комунікації розглядаються не тільки як допоміжний компонент логістичної діяльності, а й як системоутворювальний елемент управління потоковими процесами підприємства [107, с. 105]. У цьому аспекті інформаційні потоки визначаються як структурована сукупність даних, що передаються між учасниками ланцюга постачання для координації переміщення матеріальних, фінансових і супровідних ресурсів [146, с. 192]. Відповідно, інформаційні потоки забезпечують інтеграцію складових логістичної системи в єдиний механізм управління. За допомогою інформаційних каналів досягається узгодженість закупівель, транспортування, складського зберігання, митного оформлення та фінансових розрахунків у процесі здійснення зовнішньоекономічної діяльності підприємства.

У системі логістичних комунікацій інформаційні потоки посідають центральне місце, адже безперервність і достовірність передавання даних визначають узгодженість функціонування інших потоків. Зазначений підхід дає змогу визначати логістичні комунікації як систему впорядкованої інформаційної взаємодії між структурними підрозділами підприємства та зовнішніми контрагентами, залученими до міжнародних ланцюгів постачання.

Результативність інформаційних потоків у сучасних умовах залежить від належного цифрового забезпечення. Важливе значення мають ERP-системи, електронні логістичні платформи, технології RFID і blockchain, а також інструменти аналізу великих даних, які сприяють підвищенню оперативності,

точності та прозорості інформаційного обміну [146, с. 193; 166, с. 4525; 167, с. 40]. У зовнішньоекономічній діяльності цифрова трансформація логістичних комунікацій має особливе значення через складність міжнародних операцій, географічну віддаленість їх учасників і відмінності правового регулювання в різних країнах. Об'єднання інформаційних систем дає змогу скорочувати трансакційні витрати, зменшувати інформаційну асиметрію між партнерами та створювати спільне інформаційне середовище для управління міжнародними потоками. Таким чином, цифровізація виступає не просто технологічним доповненням логістичної діяльності, а необхідною передумовою підвищення ефективності логістичних комунікацій у зовнішньоекономічній діяльності. Вона створює умови для оперативного контролю, аналітичного опрацювання інформації та прийняття управлінських рішень у режимі реального часу.

Результати дослідження вказують на безпосередню залежність ефективності міжнародних ланцюгів постачання від організації інформаційних потоків. Недостатня якість інформаційної взаємодії спричиняє затримки постачання, відхилення від графіків транспортування, збільшення логістичних витрат і зменшення гнучкості бізнес-процесів. Навіть за умов належного розвитку матеріально-технічної інфраструктури недосконалі логістичні комунікації можуть нівелювати переваги міжнародної співпраці. Водночас повнота, точність і своєчасність інформації сприяють стабільності постачання, поліпшенню якості обслуговування та підвищенню здатності підприємств адаптуватися до глобальних ризиків. Отже, інформаційні потоки є одним із визначальних чинників результативності міжнародних ланцюгів постачання, а якість логістичних комунікацій характеризує конкурентоспроможність підприємств у сфері зовнішньоекономічної діяльності.

Зазначений підхід дає змогу трактувати логістичні комунікації не лише як технічний засіб або інструмент інформаційного обміну, а й як економічну категорію, що визначає ефективність управління потоками, інвестиційну привабливість підприємства та результати зовнішньоекономічної діяльності загалом (рис. 1.7).

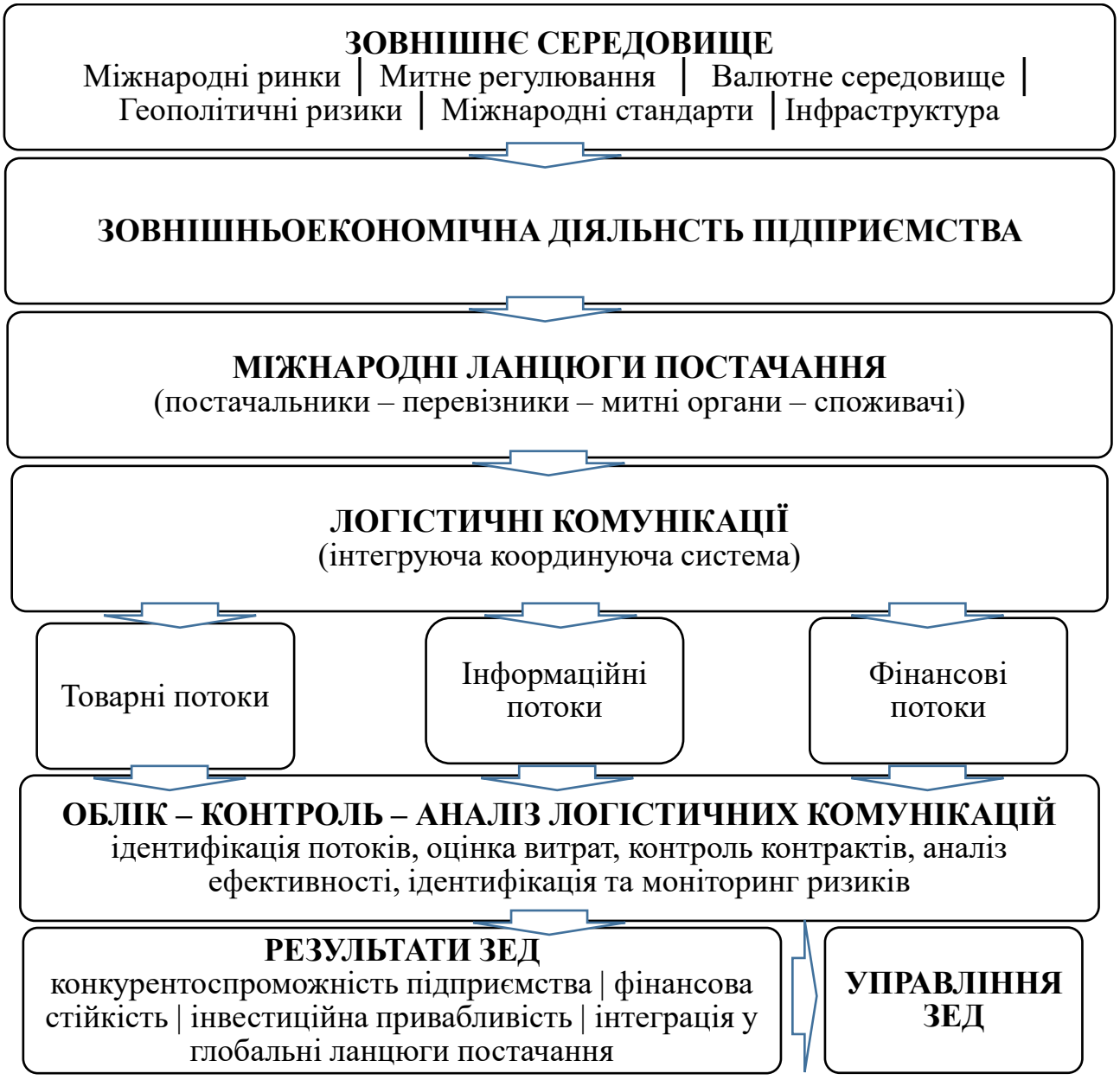


Рис. 1.7. Місце логістичних комунікацій у системі зовнішньоекономічної діяльності підприємства

Джерело: розроблено автором

На рисунку представлено місце логістичних комунікацій у системі зовнішньоекономічної діяльності підприємства та розкрито їх значення як інтегрувального елемента управління міжнародними потоковими процесами. Логістичні комунікації, як відображено на схемі, є ключовою ланкою системи зовнішньоекономічної діяльності підприємства, що забезпечує координацію

внутрішніх бізнес-процесів із зовнішнім міжнародним середовищем. Вони формують єдиний простір інформаційної взаємодії, у межах якого узгоджується діяльність учасників міжнародних ланцюгів постачання, зокрема постачальників, перевізників, митних органів, фінансових установ та іноземних партнерів.

Основним призначенням логістичних комунікацій є узгодження взаємопов'язаних видів потоків: товарних, інформаційних, фінансових. Товарні потоки відображають фізичне переміщення продукції в межах експортно-імпортних операцій. Фінансові охоплюють міжнародні валютні розрахунки, сплату митних платежів і відшкодування логістичних витрат.

Визначальну роль у структурі логістичних комунікацій відіграють інформаційні потоки, які забезпечують узгодженість руху інших потоків, підготовку управлінських рішень, планування логістичних операцій і контроль виконання контрактних зобов'язань. Точність, своєчасність і достовірність інформаційної взаємодії визначають ефективність функціонування міжнародних ланцюгів постачання.

Виокремлений на схемі контур обліку, контролю й аналізу логістичних комунікацій засвідчує необхідність їх розгляду як самостійного об'єкта обліково-аналітичної системи підприємства. Він передбачає ідентифікацію логістичних потоків, оцінювання відповідних витрат, перевірку виконання зовнішньоекономічних контрактів і визначення ефективності міжнародних операцій.

Логістичні комунікації безпосередньо впливають на результати зовнішньоекономічної діяльності, зокрема конкурентоспроможність підприємства, його фінансову стійкість, інвестиційну привабливість і можливості інтеграції в глобальні ланцюги постачання. Тому їх доцільно розглядати не лише як засіб інформаційного обміну, а й як стратегічну економічну категорію, що формує основу управління зовнішньоекономічною діяльністю підприємства.

Узагальнення сучасних наукових підходів, принципів міжнародної логістики та результатів досліджень українських і зарубіжних учених дає змогу визначити логістичні комунікації в системі зовнішньоекономічної діяльності підприємства як інтегровану систему впорядкованої інформаційної взаємодії між учасниками міжнародних логістичних процесів, спрямовану на узгодження товарних, фінансових та інформаційних потоків під час здійснення операцій ЗЕД, підвищення ефективності управління ними, зменшення логістичних ризиків і забезпечення стабільного функціонування міжнародних ланцюгів постачання.

Таке визначення дає змогу розглядати логістичні комунікації як економічну категорію, обґрунтувати їхню роль в управлінні потоками та доцільність виокремлення як самостійного об’єкта обліку, контролю й аналізу. У системі зовнішньоекономічної діяльності вони виконують сукупність взаємопов’язаних функцій:

1. Інтеграційна функція полягає в об’єднанні матеріальних, фінансових, інформаційних і документальних потоків у цілісну логістичну систему підприємства, що функціонує в міжнародному середовищі.

2. Координаційна функція передбачає узгодження дій виробників, перевізників, експедиторів, митних органів, фінансових установ та іноземних контрагентів на всіх етапах руху логістичних потоків.

3. Інформаційно-аналітична функція охоплює формування, опрацювання й передавання інформації про умови постачання, графіки транспортування, митні процедури, витрати, тарифи та виконання контрактних зобов’язань. Вона формує інформаційну основу управління логістичними процесами.

4. Синхронізаційна функція спрямована на узгодження в часі та за вартісними параметрами переміщення товарів, валютних розрахунків, митних платежів і документального супроводу міжнародних операцій.

5. Контрольна функція забезпечує перевірку виконання умов зовнішньоекономічних контрактів, дотримання строків постачання,

правильності оформлення митних і транспортних документів та відповідності фактичних потоків запланованим показникам.

6. Функція управління ризиками передбачає виявлення й оцінювання загроз, пов’язаних із порушеннями логістичних процесів, затримками транспортування, митними ускладненнями, валютними коливаннями та невиконанням контрактних зобов’язань.

7. Інвестиційно-економічна функція відображає вплив логістичних комунікацій на ефективність використання капіталу, інвестиційну привабливість підприємства, вибір міжнародних партнерів і формування довгострокових ланцюгів постачання.

8. Стратегічна функція сприяє зміцненню конкурентних позицій підприємства на світових ринках завдяки розвитку партнерських відносин, інтеграції в глобальні логістичні мережі та цифровізації управління потоками.

Отже, багатофункціональність логістичних комунікацій у зовнішньоекономічній діяльності визначає складність їхньої структури та різноманітність напрямів реалізації. Виконання інтеграційної, координаційної, інформаційно-аналітичної, синхронізаційної, контрольної, ризик-менеджментної, інвестиційно-економічної та стратегічної функцій забезпечується взаємодією учасників міжнародних логістичних процесів.

У процесі зовнішньоекономічної діяльності логістичні комунікації розрізняються за змістом інформації, напрямом її передавання, тривалістю та періодичністю взаємодії, складом учасників і значенням для управління матеріальними, фінансовими й документальними потоками. Така різноманітність зумовлює потребу в їх систематизації та класифікації для методичного обґрунтування обліку й контролю логістичних процесів у міжнародному середовищі.

З урахуванням цього доцільно розробити узагальнену класифікацію логістичних комунікацій у зовнішньоекономічній діяльності підприємства (табл. 1.1).

Таблиця 1.1

Класифікація логістичних комунікацій у зовнішньоекономічній діяльності підприємства

Класифікаційна ознака	Тип логістичних комунікацій (LCs)	Характеристика інформаційних потоків у ЗЕД
1. За змістом переданої інформації	LCs про поточний та прогнозований стан суб'єктів ЗЕД	Інформація про залишки товарів, графіки міжнародних поставок, статус митного оформлення, валютні обмеження, обсяги експортно-імпортних контрактів.
	LCs про обґрунтування параметрів діяльності	Дані для планування логістичних маршрутів, вибору виду транспорту, розрахунку митних платежів, формування інвестиційних проєктів у транспортну та складську інфраструктуру.
	LCs про управлінські рішення	Інформаційна взаємодія щодо коригування логістичних стратегій, оптимізації міжнародних потоків, вибору контрагентів та умов контрактів.
2. За відношенням до підприємства	Внутрішні LCs	Комунікації між структурними підрозділами підприємства (логістичний, фінансовий, митний, юридичний відділи), що забезпечують узгодженість ЗЕД-процесів.
	Зовнішні LCs	Обмін інформацією між підприємством та іноземними контрагентами, митними органами, транспортно-експедиторськими компаніями, банками, страховими та інвестиційними установами.
3. За тривалістю використання	Короткострокові LCs	Інформація оперативного характеру, що використовується протягом одного року: разові зовнішньоекономічні операції, погодження контрактів, окремі поставки.
	Довгострокові LCs	Комунікації стратегічного характеру: постійні міжнародні контракти, довгострокове партнерство, інвестиційні проєкти розвитку логістичної інфраструктури.
4. За частотою використання	Разові (одноразові) LCs	Обмін інформацією під час укладання контрактів, відкриття акредитивів, отримання ліцензій, сертифікатів походження товарів.
	Багаторазові (повторювані) LCs	Регулярні інформаційні потоки: щомісячна звітність з виконання ЗЕД-операцій, контроль міжнародних поставок, моніторинг валютних ризиків.
5. За суб'єктами передачі інформації	Внутрішні суб'єкти	Співробітники підприємства, відповідальні за організацію зовнішньоекономічної діяльності, логісти, фінансисти, митні брокери.
	Управлінські суб'єкти	Керівники та власники підприємства, які ініціюють стратегічні рішення у сфері міжнародної логістики та інвестицій.
	Зовнішні суб'єкти	Банківські установи, транспортні та експедиторські компанії, інвестори, постачальники, консалтингові та інжинірингові фірми.
6. За суб'єктами отримання інформації	Внутрішні користувачі	Менеджери, аналітики, планувальники, власники підприємства, які використовують інформацію для управління міжнародними ланцюгами постачання.
	Зовнішні отримувачі	Партнери по ЗЕД, кредитні установи, інвестори, митні органи, податкові та регуляторні структури.

Джерело: систематизовано на основі [129; 126; 38; 133; 163].

Групування логістичних комунікацій за характером переданої інформації передбачає розмежування оперативних повідомлень, аналітичних даних та управлінської інформації, які використовуються для обґрунтування рішень у сфері ЗЕД. Поділ за місцем виникнення та функціонування комунікацій дає змогу розмежувати інформаційні взаємодії всередині підприємства й за його межами, розкриваючи зв'язок внутрішніх господарських процесів з інституційними умовами міжнародної торгівлі. Часові характеристики логістичних комунікацій, зокрема тривалість і періодичність обміну інформацією, визначають особливості їх застосування у міжнародних контрактах, оцінювання ризиків та обґрунтування інвестиційних рішень. Водночас розподіл за відправниками й отримувачами інформації дозволяє встановити функціональне призначення комунікацій та визначити рівень залучення підприємства до глобальних ланцюгів постачання.

Отже, класифікація логістичних комунікацій у зовнішньоекономічній діяльності підприємства ґрунтується на комплексному врахуванні характеристик інформаційних потоків і особливостей взаємодії учасників міжнародної логістики. За таких умов логістичні комунікації виконують роль інформаційного механізму, який поєднує товарні, фінансові та інформаційні потоки й забезпечує координацію дій суб'єктів міжнародних логістичних процесів.

1.3. Розвиток фіскальних електронних сервісів та комунікації у взаємозв'язку з цифровізацією обліку і контролю

Активізація реформ у сфері адміністративних послуг передбачає цифровізацію сервісів взаємодії із суб'єктами господарювання. Інформаційні електронні сервіси запроваджуються в усіх функціональних сферах реалізації прав та обов'язків бізнесу. Значний акцент у цифровій підтримці підприємств робиться на податково-митні процеси, зокрема пов'язані із зовнішньоекономічною логістичною діяльністю. Діяльність податкових та митних інституцій ґрунтується на комплексній взаємодії з обліковими системами суб'єктів господарювання. Облік стає комунікаційним посередником між

платниками податків і зборів та фіскальними інституціями. Разом усі учасники податково-митних процесів формують інформаційний фіскальний простір. Через систему електронних комунікацій це інтегроване середовище наповнюється обліковими даними, а також слугує інформаційною базою у процесі адміністрування податків і митних зборів, обліку та контролю міжнародних логістичних операцій.

Використання сучасних комп'ютерно-комунікаційних технологій значно змінило процес комунікаційної взаємодії стейкхолдерів із фіскальним інформаційним простором. Трансформацій зазнають традиційні методики обробки інформації у податково-митній сфері, що потребує уточнення методичних та організаційних положень використання електронних фіскальних сервісів у взаємозв'язку з інформаційно-обліковими процесами. Це особливо актуально для відображення митних платежів, логістичних витрат і розрахунків за зовнішньоекономічними операціями. Використання облікової інформації в електронних фіскальних сервісах стає визначальним чинником успішності подальших реформ у податково-митній сфері.

Роль облікової інформації у фіскальному адмініструванні активно досліджується науковцями з позицій податково-митного регулювання, взаємозв'язку бухгалтерського обліку й оподаткування та використання цифрових технологій. Водночас цифровізація соціально-економічних процесів зумовлює необхідність поглибленого дослідження інформаційної взаємодії облікової та податково-митної систем. Для систематизації наукових напрацювань доцільно виокремити декілька взаємопов'язаних напрямів.

Перший напрям охоплює дослідження електронного адміністрування податків та інформаційної взаємодії бухгалтерського обліку й оподаткування. Зокрема, Огійчук М. Ф., Горковенко І. В. та Сколотій І. В. визначили специфіку електронного оподаткування у національній системі обліку податку на додану вартість із використанням персонального електронного кабінету та реєстру податкових декларацій [71, с. 377]. Лагодієнко Н. В., Скляр Л. Б. та Степаненко С. В. обґрунтували роль облікової інформації в електронному адмініструванні

податків як інструменту протидії ухиленню від сплати податкових зобов'язань [43, с. 79]. Бразілій Н. М., Ткаченко А. А. та Здір В. А. дослідили роль електронної звітності у взаємозв'язку бухгалтерського обліку й оподаткування [8, с. 104]. Цюцяк А., Цюцяк І. та Цюцяк В. визначили місце і роль облікової інформації в електронних сервісах Державної податкової служби України, розроблених у межах реалізації стратегії цифрової трансформації «InfoTAX» [116, с. 49]. Сукупно ці праці розкривають значення електронних сервісів для адміністрування податків і забезпечення інформаційної взаємодії облікових та фіскальних систем.

Другий напрям представлений дослідженнями цифрової трансформації бухгалтерського обліку й оподаткування. Černá Marie та Pokorný Jan систематизували наукові напрацювання та виявили спільні закономірності цифровізації обліку й оподаткування в умовах становлення цифрової економіки [134]. Скрипник С. визначив роль сучасних інформаційних технологій у гармонізації обліку й оподаткування відповідно до міжнародних вимог і безпекових стандартів [102, с. 380]. Lulaj Enkeleda розглядає цифровізацію як каталізатор трансформаційних змін в обліковій і податковій сферах, що сприяє формуванню взаємопов'язаних процесів у системі цифрових фінансів [151]. Гуменна-Дерій М. та Гуменний П. дослідили вплив діджиталізації обліку, оподаткування й контролю діяльності фінансових посередників на потенціал розвитку підприємства [15, с. 196]. Наведені дослідження розширюють розуміння цифровізації від упровадження окремих електронних сервісів до комплексної трансформації процесів та управління діяльністю підприємств.

Третій напрям стосується забезпечення конфіденційності та належної якості облікової інформації в цифровому середовищі. Задорожний З.-М. та інші визначили критерії конфіденційності облікової інформації, зокрема даних про податки й збори, у контексті організації ефективної системи кіберзахисту підприємства [198]. Görlitz Anna та Dobler Michael узагальнили наукові напрацювання щодо використання інформаційних технологій в обліку податків і зборів та дійшли висновку про недостатню релевантність інформації, сформованої із застосуванням сучасних технологій обробки даних про

відстрочені податки, для користувачів фінансової звітності [140]. Ці праці засвідчують, що цифрова трансформація обліково-податкових процесів потребує не лише технологічного вдосконалення, а й належного захисту інформації та забезпечення її придатності для прийняття рішень.

Водночас недостатньо дослідженим залишається четвертий напрям, пов'язаний із цифровою взаємодією бухгалтерського обліку та податково-митної системи у зовнішньоекономічній логістичній діяльності. Попри наявність наукових напрацювань щодо електронного адміністрування податків, цифровізації облікових процесів і захисту інформації, потребують подальшого вивчення можливості використання електронних фіскальних сервісів для інформаційного забезпечення обліку й контролю переміщення товарів, митного оформлення, узгодження облікових даних із відомостями податково-митних інформаційних систем та контролю виконання податкових зобов'язань під час здійснення зовнішньоекономічних логістичних операцій. Це зумовлює необхідність розроблення підходів до узгодження облікових процедур із цифровими механізмами податково-митного адміністрування та визначення можливостей використання відповідної інформації для управління логістичними процесами підприємства. Виникає необхідність вдосконалення фіскальних сервісів шляхом інтеграції обробки облікової інформації, що сприятиме підвищенню ефективності обліку та контролю логістичної діяльності.

Становлення цифрової економіки призвело до розвитку електронних сервісів і комунікацій у податково-митній сфері. Еволюція електронних платформ є перманентним процесом, що відбувається відповідно до глобальних стандартів і вимог, зумовлених постпандемічними змінами та воєнним становищем в економіці й суспільстві. Сучасні платники податків та стейкхолдери висувають значні вимоги до зручності й інформативності електронних сервісів із надання адміністративних послуг. Для підприємств, що здійснюють зовнішньоекономічну логістичну діяльність, особливого значення набувають оперативність митного оформлення, доступність інформації про податкові зобов'язання та можливість електронного обміну документами. З

позиції публічного менеджменту та державних інтересів електронні фіскальні сервіси повинні максимізувати надходження податків і зборів, водночас мінімізуючи корупційні ризики. Для суб'єктів господарювання їх розвиток має також сприяти достовірному відображенню міжнародних логістичних операцій в обліку та посиленню контролю за дотриманням податково-митних вимог. Враховуючи інноваційні технологічні тренди та інтереси всіх учасників фіскального процесу, можна виокремити три напрями подальшого вдосконалення електронних сервісів у податково-митній сфері: інформаційна інтеграція (об'єднання різних сервісів на одній електронній платформі, формування інтегрованого інформаційного середовища, глобальна інформаційна синхронізація); технологічна імплементація (штучний інтелект, блокчейн); електронна комунікація (програмні додатки для мобільних платформ, чат-боти, дистанційний електронний аудит) тощо (рис. 1.8).

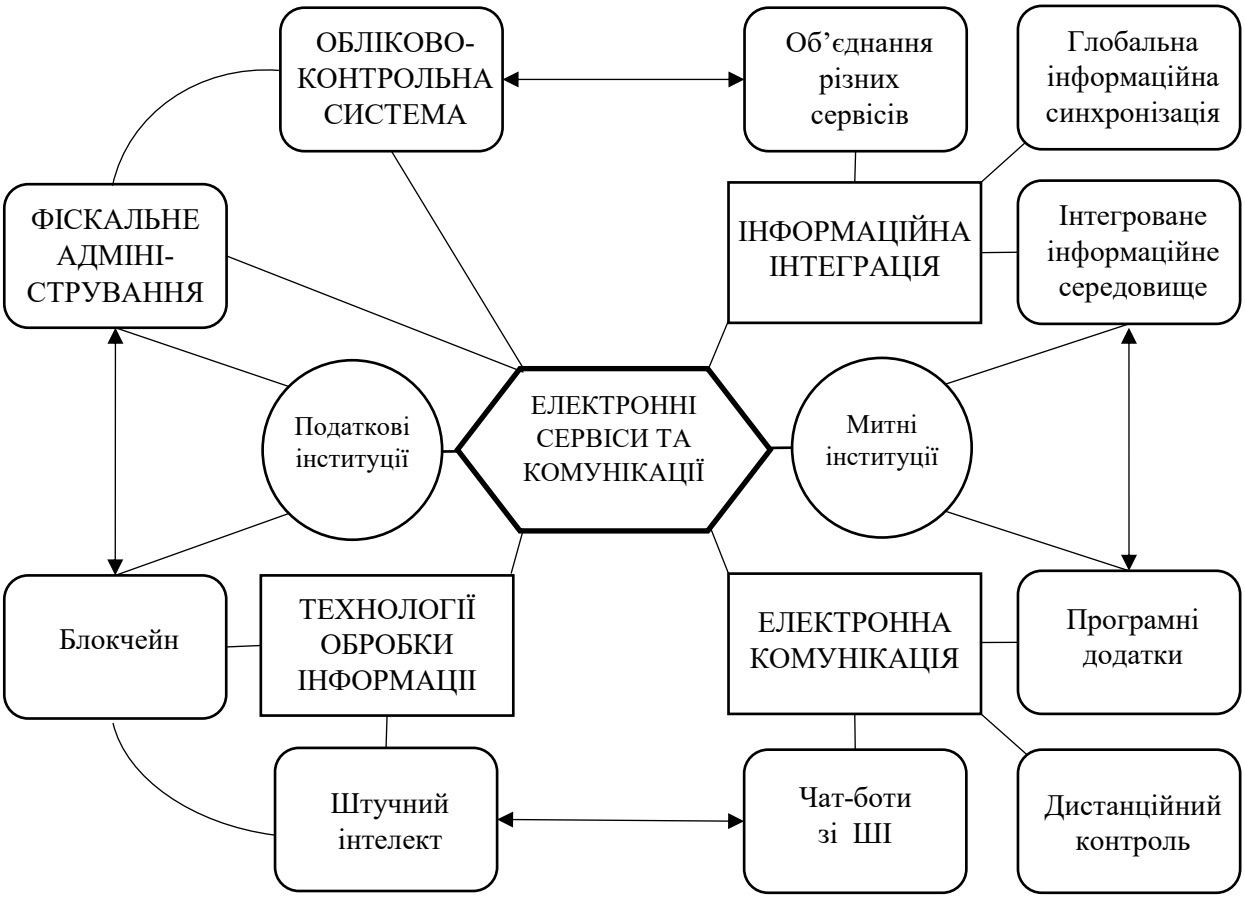


Рис. 1.8. Інноваційні тренди удосконалення електронних сервісів адміністрування податків і зборів

Джерело: розроблено авторами

Реалізація цих напрямів створює передумови для узгодження фіскальних даних з обліковими системами підприємств, контролю митних платежів і логістичних витрат та підвищення прозорості зовнішньоекономічних логістичних операцій. Найбільш значущим досягненням національної податково-митної системи є запровадження електронного кабінету платників податків і зборів. У персоналізованому кабінеті інтегровані широкі комунікаційні можливості подання та отримання запитів від фіскальних інституцій, моніторингу поточного стану податково-митних платежів і безпосередньої взаємодії з представниками державних контролюючих органів. Для підприємств, що здійснюють зовнішньоекономічну логістичну діяльність, такі сервіси важливі для відстеження податкових зобов'язань, митних платежів і своєчасного виконання відповідних процедур. Проте різні фіскальні інституції по-різному підходять до функціонального наповнення електронних кабінетів та забезпечення їх ергономічної зручності для платників податків і зборів. Диференційований підхід до організації та функціонування державних електронних сервісів створює ризики та диспропорції в наданні адміністративних послуг, а також ускладнює обмін даними для цілей обліку й контролю міжнародних логістичних операцій.

Подальшим напрямом оптимізації державних електронних сервісів є їх інформаційна інтеграція. Вхід до різних персональних кабінетів доцільно синхронізувати в єдиному електронному порталі. Через одноразову верифікацію користувачам може надаватися повний перелік послуг із нарахування та сплати податків і зборів. З цією метою необхідно передбачити належний рівень стандартизації адміністративних послуг аналогічно до вже успішно функціонуючого українського порталу «Дія». Для суб'єктів господарювання, залучених до зовнішньоекономічної логістики, така інтеграція сприятиме спрощенню митних процедур і узгодженню інформації фіскальних сервісів з обліковими даними підприємств.

Сфера функціонування сервісів адміністративних послуг значно розширюється завдяки мобільним комунікаційним платформам. На сьогодні вже

успішно функціонують декілька програмних додатків для смартфонів, призначених для надання адміністративних послуг в Україні. Проте податково-митна сфера в мобільному середовищі поки що залишається недостатньо охопленою фіскальними інституціями. Масове поширення програмних додатків, пов'язаних з адмініструванням податків і зборів, забезпечить зближення інтересів держави та платників податків і зборів. Використання смартфонів для отримання прямого доступу до фіскальних сервісів є виправданим в умовах цифрової трансформації держави. У мобільних додатках доцільно передбачити можливість моніторингу стану розрахунків за податками і зборами та їх оперативної сплати. Такий програмний продукт може надсилати push-повідомлення про граничні терміни сплати податків і подання звітності, а також забезпечувати дистанційні податкові консультації в режимі реального часу. Для учасників зовнішньоекономічної логістичної діяльності мобільні сервіси також можуть бути засобом оперативного отримання повідомлень про митні процедури та строки виконання зобов'язань. Електронні комунікації через програмний додаток можуть використовуватися для своєчасного інформування учасників податково-фіскального процесу.

На відміну від наявних агрегаторів державних адміністративних послуг, доцільним є перехід до вищого рівня інтеграції електронних сервісів з обліковими системами. Через канали електронних комунікацій порталів електронних послуг доцільно передавати певний обсяг облікової інформації, яка не становить комерційної таємниці. Зокрема, варто передбачити можливість завантаження первинних документів, актів звірки, інвентаризаційних відомостей, податкових і митних декларацій, витягів із реєстрів тощо. Для зовнішньоекономічної логістичної діяльності це дасть змогу узгоджувати відомості про переміщення товарів, митне оформлення, розрахунки з контрагентами та логістичні витрати. Синхронізація з обліковими базами даних сприятиме зменшенню інформаційної асиметрії між фіскальними інституціями та обліковими підрозділами підприємств. Зближення податково-фіскальних та облікових систем суттєво зменшить кількість помилок і навмисних маніпуляцій.

Єдиний підхід до визначення бази оподаткування та справляння зборів сприятиме повному й своєчасному виконанню податкових зобов'язань. Наповнення державних податково-митних сервісів обліковою інформацією також мінімізуватиме розбіжності між обліковою та податковою звітністю, що позитивно впливатиме на управління діяльністю підприємств. Узгоджені підходи до формування звітної інформації підвищуватимуть достовірність облікових даних і результативність контролю зовнішньоекономічних логістичних операцій.

Облікову інформацію доцільно використовувати для моніторингу потенційних правопорушень у податково-митній сфері, зокрема під час здійснення зовнішньоекономічної логістичної діяльності. Через систему електронних комунікацій відомості про фінансово-господарські події можна оперативно передавати до фіскальних інституцій. На основі технологій штучного інтелекту можна виявляти аномалії в потоках облікових даних, які можуть мати випадкове або навмисне походження. У зовнішньоекономічній логістиці це дасть змогу виявляти невідповідності у відображенні митних платежів, логістичних витрат і розрахунків із контрагентами. У разі ідентифікації ознак сумнівності інформаційні масиви можуть передаватися на додаткову перевірку посадовим особам податково-митних органів. Якщо виявлені відхилення потребують призупинення операції, відповідне рішення має прийматися за встановленою процедурою з урахуванням результатів перевірки. Подальше проведення заблокованої фінансово-господарської операції може здійснюватися після схвалення контролюючими інституціями.

Підвищену увагу доцільно приділяти обліковій інформації, отриманій від підприємств, які мають ознаки підвищеного фіскального ризику. Для цього варто проводити ранжування суб'єктів господарювання на основі ретроспективних облікових даних і попереднього досвіду сплати податків. Критеріями віднесення підприємств-платників до групи підвищеного ризику можуть бути незадовільні аналітичні показники фінансової звітності, часті зміни організаційно-правових умов функціонування, виявлені раніше факти податково-митних порушень,

штрафи за несвоєчасну чи неповну сплату податків, блокування податкових накладних тощо. У зовнішньоекономічній логістичній діяльності додатковими індикаторами можуть бути розбіжності між обліковими даними та митними деклараціями, невідповідності у вартості товарів і логістичних витрат. Інформація про діяльність таких підприємств потребує застосування посилених критеріїв автоматизованої перевірки на наявність можливих порушень у податково-митній сфері.

Автоматичний моніторинг облікової інформації є корисним як для суб'єктів господарювання, так і для фіскальних інституцій. Для підприємств автоматизована перевірка дає змогу своєчасно виявляти помилки та зменшувати ризик неправомірного блокування податкових накладних і декларацій. На додаткову ручну перевірку доцільно передавати лише підозрілі відомості про фінансово-господарську діяльність із можливістю призупинення відповідних операцій за обґрунтованими підставами. Водночас автоматизація процедур має обмежувати можливість необґрунтованого втручання посадових осіб фіскальної служби, мінімізуючи корупційні ризики та штучні перешкоди для розвитку бізнесу. Для податково-митних органів така система створює додаткові можливості контролю фінансово-господарських процесів підприємств, зокрема операцій із міжнародного постачання товарів. Алгоритми на основі штучного інтелекту здатні виявляти випадкові чи навмисні викривлення облікової інформації, що підвищує оперативність контролю та достовірність його результатів.

Для успішного функціонування системи рейтингування підприємств на основі облікової інформації про податково-митну діяльність необхідно забезпечити електронний обмін даними між зацікавленими сторонами. До інтегрованої системи інформації про контрагентів доцільно під'єднати банки, фінансово-інвестиційні установи, фіскальні інституції, митницю, нотаріальні та адвокатські об'єднання, судові реєстри тощо. Подібні платформи у форматі агрегаторів інформації з публічних джерел уже функціонують, проте мають обмежені можливості для різностороннього оцінювання діяльності підприємств.

Інформаційною основою таких платформ доцільно визначити систему бухгалтерського обліку, доповнену відомостями про господарську та експортно-імпортну діяльність. Частину конфіденційної інформації можна інтегрувати в інформаційні платформи з дотриманням установлених вимог щодо її захисту. Доступ до облікових даних, які містять комерційну таємницю, необхідно надавати обмеженому колу уповноважених користувачів. Узагальнені показники, сформовані на основі публічної та конфіденційної інформації, доцільно використовувати для оцінювання фіскальними інституціями діяльності підприємств у частині нарахування і сплати податків та зборів, а також контролю зовнішньоекономічних логістичних операцій.

Облікову інформацію з інтегрованої платформи доцільно синхронізувати з інформаційними системами інших стейкхолдерів. Відомості, сформовані в інформаційних системах одного з учасників, мають оперативно ставати доступними іншим уповноваженим організаціям, інституціям та установам. Наприклад, погіршення платіжної дисципліни, зростання податкової заборгованості або зменшення фінансових результатів діяльності можуть слугувати інформаційними індикаторами для банківських, фінансових і фіскальних установ під час оцінювання ризиків співпраці з підприємством. Для зовнішньоекономічної логістичної діяльності така синхронізація також сприятиме своєчасному виявленню проблем із розрахунками за міжнародними контрактами, виконанням податково-митних зобов’язань і достовірністю облікових даних.

З використанням реєстраторів фіскальних операцій облікова інформація про доходи, витрати, податкові та митні платежі автоматично надходить до інтегрованого інформаційного середовища, з якого її отримують фіскальні інституції. В умовах прямого інформування про податково-митні операції зменшуються можливості неправомірної мінімізації або ухилення від сплати податків і зборів. У зовнішньоекономічній логістичній діяльності такий підхід сприяє належному відображенню витрат на міжнародне транспортування, митних платежів і розрахунків за експортно-імпортними операціями. Фіксація

фінансово-господарських операцій в інформаційних системах підприємств і фіскальних інституцій ускладнює викривлення даних та створює додаткові передумови для взаємного контролю.

Організацію інтегрованого інформаційного простору взаємодії з податково-митними інституціями доцільно здійснювати на основі технології блокчейн. Якщо використання цієї технології для облікових цілей достатньо досліджене, то цифровізація фіскальних процесів потребує розроблення дієвих механізмів блоково-ланцюгового структурування даних. Основною перевагою технології блокчейн є незмінність інформаційних записів. Усі фіскальні дії та їх результати доцільно відображати в розподілених базах даних. Це ускладнює непомітну зміну інформації податково-митними інституціями та забезпечує можливість відстеження історії облікових записів. Хронологічність інформаційних записів створює підґрунтя для контролю правомірності дій податково-митних інституцій і їх відповідності встановленим протоколам. У зовнішньоекономічній логістиці технологія може застосовуватися для фіксації відомостей про переміщення товарів, митне оформлення, виконання контрактних зобов’язань і проведення міжнародних розрахунків.

Водночас функціонування децентралізованих блоково-ланцюгових баз даних може сприяти посиленню кіберзахисту облікових даних у процесі їх обміну зі стейкхолдерами. Застосування технології блокчейн дає змогу зменшити окремі кібернетичні ризики у функціонуванні податково-фіскальних інституцій. Втрачені або пошкоджені дані можуть відновлюватися з резервних місць зберігання за умови належної організації резервного копіювання, що підтримує стабільність фіскальної інформаційної системи та збереження відомостей для обліку й контролю зовнішньоекономічних логістичних операцій.

Оскільки облікова інформація про діяльність підприємства перебуває в електронній формі, стають можливими перевірки без фізичної присутності контролерів на об’єкті контролю. Дані, що оперативно надходять через електронні комунікації, можуть підлягати автоматизованій перевірці. Це створює можливості для безперервного контролю своєчасності нарахування і

сплати податків та зборів, зокрема за операціями зовнішньоекономічної логістики. Доступ до електронних примірників первинних документів, журналів, актів, податкових і митних декларацій та звітності забезпечує дистанційну перевірку фінансово-господарської діяльності підприємств. Відповідні контрольні процедури податково-фіскальні інституції можуть виконувати дистанційно з дотриманням установлених вимог щодо доступу до інформації.

За умови належної інтеграції інформаційних систем зменшується потреба у вибіркових контрольних заходах, оскільки перевірці можуть підлягати всі доступні для моніторингу фінансово-господарські процеси. Також може скорочуватися необхідність у проведенні зустрічних перевірок завдяки зіставленню інформації, отриманої з різних джерел. Контрольні процедури дають змогу перевіряти узгодженість облікових даних, які надходять до єдиного інформаційного середовища. Їх результати мають доводитися до відома учасників фіскальних взаємовідносин у встановленому порядку. Перевірені інформаційні масиви можуть використовуватися обліковими підрозділами підприємств для уточнення розрахунків за податками та зборами. Зокрема, для мінімізації помилок в обчисленні податково-митного навантаження на бізнес доцільно використовувати результати звірки даних з фіскальними інституціями. Це зміщує акцент із передавання первинної облікової інформації для фіскальних цілей на взаємне узгодження облікових даних і нарахованих податкових зобов’язань. Такий підхід сприяє синхронізації облікової системи підприємства з інтегрованим інформаційним середовищем фіскального адміністрування.

Електронні комунікації широко інтегровані в податково-митну сферу. Окрім традиційних каналів, таких як електронна пошта, інтерактивні форми заповнення даних, інтернет-портали, соціальні мережі та месенджери, у діяльності фіскальних інституцій активно впроваджуються чат-боти зі штучним інтелектом. Чат-боти можуть виконувати функцію посередників між обліковою та фіскальною системами підприємств. За їх допомогою облікові фахівці та інші платники податків можуть отримувати довідкову інформацію. Чат-боти також здатні відстежувати зміни в законодавстві й повідомляти про них відповідальних

осіб, що сприятиме зменшенню інформаційних та економічних ризиків під час здійснення зовнішньоекономічних логістичних операцій.

Окрім інформаційного супроводу, чат-боти зі штучним інтелектом доцільно використовувати для консультативних цілей. Зокрема, через месенджери вони можуть надавати стейкхолдерам інформацію щодо термінів та обсягів сплати податків і зборів, законних способів оптимізації оподаткування, податкових відстрочок тощо. Також чат-боти можуть інформувати про поточний стан податкової заборгованості, проходження митного контролю, причини блокування податкових накладних, алгоритми обчислення штрафів і пені. Для підприємств, що здійснюють зовнішньоекономічну логістичну діяльність, додаткову цінність становитимуть консультації щодо документального оформлення експортно-імпортних операцій, відображення логістичних витрат і виконання податково-митних зобов'язань. Чат-боти також можуть забезпечувати двосторонню комунікацію, через яку стейкхолдери подаватимуть запити щодо отримання витягів із державних реєстрів, уточнення облікових даних та оскарження рішень фіскальних інституцій. У результаті ця технологія може автоматизувати частину консультаційних функцій фіскальних працівників.

Чат-боти можуть використовуватися і для виявлення прогалин у знаннях облікових фахівців щодо податково-митних процедур. У разі виявлення недостатнього рівня компетентностей відповідальних осіб вони можуть пропонувати відповідні навчальні курси та програми. Отже, чат-боти зі штучним інтелектом стають електронним майданчиком комунікації стейкхолдерів із фіскальними інституціями, що сприяє зменшенню корупційних ризиків через скорочення потреби в безпосередніх контактах із посадовими особами, витрат на обробку облікової інформації та фінансових втрат унаслідок помилок під час обчислення і сплати податків та зборів.

У процесі подальшої міжнародної інтеграції національної фіскальної системи в глобальне інформаційне середовище визначальна роль належить електронним комунікаціям. Облікову інформацію доцільно синхронізувати із зарубіжними податково-митними платформами. У межах інтеграції України до

європейського економічного простору важливо забезпечити оперативний обмін інформацією за допомогою сучасних електронних комунікацій. Зокрема, до зарубіжних фіскальних баз даних можуть передаватися передбачені міжнародними угодами відомості про суб'єктів господарювання, їхні доходи та сплачені податки. Для зовнішньоекономічної логістичної діяльності міжнародний обмін інформацією також важливий для узгодження податкових даних за експортно-імпортними операціями, підтвердження виконання фіскальних зобов'язань і запобігання подвійному оподаткуванню доходів підприємств. Отримання підтверджень про сплату податків в одній країні сприяє належному застосуванню міжнародних угод та уникненню повторного оподаткування в іншій юрисдикції.

Схожу методику можна застосовувати для протидії ухиленню від сплати податків і зборів. Фіскальний агент може отримувати інформацію з глобального фіскального середовища про доходи підконтрольного суб'єкта господарювання з метою виявлення неоподаткованих джерел його збагачення. Якщо дохід не був оподаткований у країні його виникнення, уповноважені органи можуть застосовувати передбачені законодавством фіскальні механізми для притягнення платника податків до відповідальності. У сфері зовнішньоекономічної логістики це дає змогу зіставляти облікові дані про міжнародні операції з інформацією, отриманою від іноземних податково-митних органів.

Фінансові операції потребують фіскального моніторингу для виявлення фактів отримання неправомірної вигоди та спроб її легалізації. Протиправні операції з фінансовими ресурсами, одержаними злочинним шляхом, з яких не сплачено податки і збори, можуть виявлятися за допомогою автоматизованих засобів аналізу даних податково-митної системи країни. Відомості про ухилення від сплати податків доцільно вносити до єдиної фіскальної платформи, щоб податково-митні органи країни резидентства відповідного суб'єкта господарювання могли використовувати їх для оцінювання ризиків і прийняття рішень у межах своїх повноважень. Для підприємств, які здійснюють зовнішньоекономічну логістичну діяльність, така інформація може бути

корисною під час перевірки контрагентів, аналізу розрахунків за міжнародними договорами та контролю виконання податкових зобов’язань.

Міжнародні електронні комунікації, з одного боку, захищають інтереси платників податків, сприяючи запобіганню подвійному оподаткуванню, а з іншого – допомагають виявляти випадки ухилення від виконання податково-митних зобов’язань у глобальному масштабі. Така комунікаційна фіскальна система передбачає двосторонній обмін даними, зокрема їх отримання та передавання до міжнародних баз облікової інформації. Це створює передумови для узгодження результатів обліку зовнішньоекономічних операцій, підвищення прозорості міжнародних розрахунків і посилення фіскального контролю. Напрями розвитку фіскальних електронних сервісів та комунікацій у поєднанні з цифровізацією обліку і контролю наведено у табл. 1.2.

Таблиця 1.2

Напрями подальшого розвитку фіскальних електронних сервісів та комунікацій у взаємозв’язку з обліком і контролем

№	Напрям розвитку	Місце облікової інформації	Вплив на податково-митну сферу	Ризики
1	Інтеграції в єдиному електронному порталі	Двостороння передача інформації для цілей обліку. Зближення між даними обліку та податковими розрахунками.	- Об’єднання всіх сервісів на одному порталі. - Інтеграція з обліковою системою підприємств. - Прямі комунікації з фіскальними інституціями.	- Інформаційний хаос. - Інформаційна конкуренція. - Опір змінам у фіскальних інституціях.
2	Використання програмних додатків	Оперативний облік і контроль розрахунків за податками і зборами.	- Перманентний доступ до сервісів. - Оперативне інформування про фіскальні події. - Інтеграція з платіжними сервісами.	- Програмні збої і помилки. - Щахрайські дії сторонніх осіб. - Крадіжки коштів.
3	Автоматичне опрацювання даних на принципах ШІ	Використання облікової інформації для оцінки фінансового стану та можливих помилок (махінацій) у фіскальній сфері.	- Автоматичне виявлення помилок та махінацій. - Рейтингування платників податків і зборів. - Уникнення неправомірних дій фіскальних агентів.	- Некоректне трактування інформації ШІ. - Надмірна формальність ШІ у рейтингуванні.

Продовження Таблиці 1.2

4	Формування інтегрованого інформаційного середовища	Передача відритої та частини конфіденційної облікової інформації до інтегрованого інформаційного середовища.	- Інформаційне об'єднання усіх учасників ділових взаємовідносин. - Оцінка ділової активності підприємств стейкхолдерами. - Взаємна перевірка даних між різними інституціями.	- Несанкціонований доступ до конфіденційних даних. - Кібератаки.
5	Використання системи чат-ботів	Дорадчий та консультативний інструмент облікових фахівців у комунікації з фіскальними інституціями.	- Консультування щодо оподаткування і сплати податків. - Виявлення необхідності в оновленні компетентностей персоналу. - Зручний формат комунікування з податковими інституціями.	- Непрацездатність при відсутності доступу до мережі Інтернет. - Втрата обліковими фахівцями робочих місць.
6	Блоково-ланцюгове структурування даних	Унеможливлення несанкціонованого генерування, зміни, викривлення, викрадення та знищення облікової інформації.	- Забезпечення безперебійного функціонування податково-митної системи. - Неможливість несанкціонованого внесення та зміни інформації. - Організація кіберзахисту.	- Непрацездатність при відсутності доступу до мережі Інтернет. - Значні витрати на проєктування та функціонування системи.
7	Дистанційна електронна перевірка та контроль	Облікові дані та результати перевірки надаються винятково в електронному форматі.	- Дистанціалізація контрольних перевірок. - Зменшення корупційних ризиків за відсутності фізичних комунікацій. - Зменшення часу контролю та витрат на його проведення.	- Непрацездатність при відсутності доступу до мережі Інтернет. - Опір змінам підконтрольними суб'єктами.
8	Міжнародна інформаційна синхронізація	Обмін обліковими даними на глобальному рівні для захисту інтересів платників податків (зборів) та держави.	- Уникнення подвійного оподаткування. - Обмін даними з міжнародними інститутами. - Унеможливлення ухиляння від сплати податків закордоном.	- Несанкціонований доступ до конфіденційних даних. - Втрата інформаційної та економічної свободи.

Джерело: сформовано автором

На основі узагальнення інформації про перспективні напрями подальшого розвитку електронних сервісів можна визначити важливість облікової інформації для нового етапу трансформації податково-фіскального середовища. Ефективне фіскальне адміністрування можливе лише за умови інформаційної

синхронізації з обліковими базами даних підприємств. Практична реалізація всіх восьми інноваційних трендів розвитку електронних порталів у податково-митній сфері передбачає їх взаємозв'язок з обліковими системами суб'єктів господарювання, що забезпечує: автоматизацію обробки облікової інформації; ефективну комунікацію фахівців з обліку зі стейкхолдерами; дистанційний доступ до облікових баз даних і зручність роботи з ними; інформаційну синхронізацію на національному та глобальному рівнях; інтеграцію обліку з іншими економічними системами. Це особливо важливо для зовнішньоекономічної логістичної діяльності, оскільки сприяє узгодженню облікових даних про міжнародні операції з інформацією податково-митних органів, удосконаленню облікового відображення розрахунків з іноземними контрагентами та посиленню контролю за виконанням податкових зобов'язань. У сукупності зазначені можливості створюють інформаційну основу для підвищення ефективності фіскального адміністрування.

Висновки до розділу 1.

1. Глобалізація економічних процесів, трансформація географічної структури міжнародної торгівлі, зростання геополітичних ризиків і зміна умов транспортування товарів значно ускладнюють зовнішньоекономічну логістичну діяльність підприємств. В Україні зовнішньоекономічна логістична діяльність здійснюється в умовах повномасштабної військової агресії, руйнування транспортної інфраструктури, обмеження доступу до окремих логістичних маршрутів і зростання ризиків міжнародних перевезень. Переорієнтація товарних потоків спричиняє видовження маршрутів і збільшення тривалості та вартості постачання. Ускладнення зовнішньоекономічних логістичних процесів та зростання невизначеності умов міжнародних перевезень зумовлюють необхідність оптимізації логістичних комунікацій, що передбачає диверсифікацію транспортних каналів, формування резервних маршрутів,

координацію взаємодії з іноземними контрагентами й логістичними операторами, а також оперативне реагування на зміни транзитних умов і безпекові загрози.

2. Для реагування на погіршення глобальних економічних умов особливого значення набуває формування інтегрованого підходу до управління зовнішньоекономічними логістичними процесами, які охоплюють нормативно-договірні, товарні, інформаційні та фінансові аспекти міжнародного постачання. Важливою передумовою підвищення результативності управління є вдосконалення його облікової та контрольної складових. Поєднання обліку, контролю й аналізу створює інформаційну основу для виявлення відхилень, оцінювання ефективності логістичних операцій і коригування управлінських рішень. Інтегроване управління зовнішньоекономічною логістичною діяльністю передбачає удосконалення логістичних комунікацій з усіма учасниками глобальної логістичної системи. Реалізація такого підходу сприяє оптимізації логістичних витрат, мінімізації ризиків, підвищенню надійності міжнародних поставок і зміцненню конкурентоспроможності українських підприємств на зовнішніх ринках.

3. Логістичні комунікації в межах зовнішньоекономічної діяльності підприємства виконують функцію об’єднання товарних, фінансових та інформаційних потоків у єдиний взаємопов’язаний механізм. Вони сприяють координації діяльності всіх суб’єктів міжнародних ланцюгів постачання, зокрема постачальників, транспортних компаній, митних і фінансових установ та закордонних партнерів. Належна побудова комунікаційного процесу визначає результативність обліку й контролю зовнішньоекономічних операцій, повноту та достовірність звітних даних, дотримання термінів контрактних розрахунків і виконання податкових та нормативних зобов’язань, що має вагоме значення для підтримання фінансової стабільності підприємства та підвищення його інвестиційної привабливості.

4. Логістичні комунікації створюють інформаційну основу для комплексного обґрунтування управлінських рішень у сфері

зовнішньоекономічної діяльності. Застосування сучасних інформаційно-комунікаційних технологій, ERP-систем, цифрових платформ координації перевезень та інструментів аналізу великих даних дає змогу узгоджувати матеріальні, фінансові й інформаційні потоки з обліковими процедурами та підвищувати прозорість податкового планування, сприяючи вдосконаленню управління міжнародними логістичними операціями. Відтак логістичні комунікації виходять за межі забезпечення переміщення товарів і набувають значення економічної категорії, яка поєднує облік, контроль, аналітичне опрацювання інформації та податкове планування в цілісному механізмі управління зовнішньоекономічною діяльністю. Комплексне використання їхніх можливостей сприяє зміцненню конкурентних позицій підприємства на міжнародних ринках, підтриманню фінансової стійкості в довгостроковій перспективі та розвитку стратегічної взаємодії з партнерами.

5. Реформи у сфері адміністративних послуг передбачають розвиток електронних сервісів, серед яких важливе місце посідають податково-митні інструменти інформаційної взаємодії суб’єктів господарювання з фіскальними інституціями. Подальша цифровізація цього середовища потребує вдосконалення електронних комунікацій для передавання облікової інформації про зовнішньоекономічні логістичні операції, переміщення товарів через митний кордон, виконання контрактних зобов’язань і розрахунки з іноземними контрагентами.

6. Імплементацію новітніх інформаційних технологій у податково-митній сфері доцільно здійснювати за такими напрямами: інтеграція фіскальних послуг на єдиному електронному порталі; використання мобільних додатків, штучного інтелекту та чат-ботів; формування інтегрованого інформаційного середовища; застосування блокчейну для посилення кібербезпеки; дистанційне проведення електронних контрольних перевірок і міжнародна синхронізація даних. Реалізація цих напрямів сприятиме автоматизованому зіставленню облікової та митної інформації, контролю повноти документального оформлення логістичних операцій, перевірці відповідності руху товарів умовам контрактів і

своєчасному виявленню облікових розбіжностей. Практична імплементація зазначених тенденцій цифровізації фіскальних послуг сприяє врахуванню інтересів усіх учасників фіскального процесу, мінімізації корупційних ризиків у діяльності фіскальних інституцій і зменшенню інформаційної асиметрії між податково-митною та обліковоко-контрольною системами підприємств.

7. Інтеграція електронних фіскальних сервісів з обліком і контролем посилює можливості документального підтвердження, облікового відображення та внутрішнього контролю зовнішньоекономічних логістичних операцій, зокрема щодо митного оформлення товарів, логістичних витрат, валютних розрахунків і виконання зобов'язань перед іноземними контрагентами. Це створює умови для підвищення достовірності облікових даних і звітності, своєчасного виявлення порушень та відхилень, дотримання податкових і митних вимог, повного й своєчасного надходження податків і зборів до бюджету, а також удосконалення управління зовнішньоекономічною діяльністю підприємств.

Основні результати дослідження за першим розділом дисертації опубліковано у наукових працях: [47; 86; 144].

РОЗДІЛ 2
ОБЛІК ЛОГІСТИЧНИХ ОПЕРАЦІЙ У ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

2.1. Електронний документообіг в міжнародній логістиці та його інтеграція в облікову систему підприємства

У процесі цифрової трансформації економіки електронний документообіг стає важливим чинником підвищення ефективності логістичних комунікацій у сфері зовнішньоекономічної діяльності. В Україні сформовано основні правові засади функціонування електронного документообігу, які забезпечують юридичну значимість електронних документів та можливість їх використання у господарській діяльності. Відповідні норми закріплено в законодавстві про електронні документи та електронні довірчі послуги, яке визначає порядок створення, передавання, зберігання й перевірки електронної інформації.

Водночас, попри наявність нормативно-правової бази, рівень адаптації електронного документообігу до потреб міжнародної логістики залишається недостатнім. Це пояснюється тим, що чинне законодавство переважно регулює внутрішній обіг документів і лише частково враховує особливості зовнішньоекономічних операцій. Зокрема, міжнародні стандарти електронних транспортних документів, таких як електронна товарно-транспортна накладна (e-CMR) та електронний коносамент, ще не імплементовано повною мірою, що ускладнює інтеграцію українських підприємств у глобальні логістичні ланцюги.

Серед основних проблем функціонування електронного документообігу в міжнародній логістиці варто виокремити фрагментарність нормативно-правового регулювання, яка виявляється в недостатній узгодженості окремих законодавчих актів і підзаконних документів. Важливим обмеженням також є недостатня міжнародна сумісність електронних документів, що знижує ефективність взаємодії з іноземними контрагентами та ускладнює митне оформлення.

Особливої уваги потребують правові ризики, пов’язані із застосуванням електронних документів у транскордонних операціях. Невизначеність юридичного статусу окремих видів електронних документів у міжнародному правовому середовищі та відсутність чітких механізмів їх визнання в разі виникнення спорів створюють додаткові перешкоди для суб’єктів ЗЕД. Крім того, технічні обмеження, зокрема недостатня інтеграція інформаційних систем підприємств і відсутність єдиних стандартів обміну даними, стримують розвиток електронного документообігу.

Важливими залишаються також питання інформаційної безпеки та довіри до електронних систем, значення яких зростає в умовах посилення кіберзагроз. Організаційні перешкоди, зокрема недостатній рівень цифрової компетентності працівників та інерційність бізнес-процесів, також уповільнюють упровадження електронного документообігу.

У наукових працях вітчизняних учених значну увагу приділено правовому регулюванню електронного документообігу, його інтеграції в систему бухгалтерського обліку та узгодженню з міжнародними стандартами. Зокрема, дослідження спрямовані на обґрунтування необхідності гармонізації національного законодавства з нормами Європейського Союзу та міжнародними моделями електронної комерції.

Як зазначає Смерічевська С., цифровізація логістики передбачає впровадження сучасних інформаційних технологій на всіх етапах ланцюга постачання, зокрема використання електронного документообігу як основного інструменту управління інформаційними потоками [176].

В Україні сформовано основні правові засади функціонування електронного документообігу, які забезпечують юридичну значимість електронних документів. Водночас, як наголошують Муравський В. та співавтори, розвиток електронних трансакцій потребує перегляду традиційних підходів до документообігу та його інтеграції з інформаційними системами обліку й контролю [159].

Водночас рівень адаптації електронного документообігу до потреб міжнародної логістики залишається недостатнім. Дослідження Мороза С. та Заболотної С. свідчать, що впровадження електронних систем документообігу в логістичних компаніях України має фрагментарний характер і не забезпечує повноцінної інтеграції з міжнародними цифровими платформами [158]. Це пояснюється тим, що національне законодавство переважно регулює внутрішній обіг документів і лише частково враховує особливості транскордонних перевезень.

Серед основних проблем функціонування електронного документообігу в міжнародній логістиці варто виокремити фрагментарність нормативно-правового регулювання, недостатню стандартизацію та обмежену міжнародну сумісність електронних документів. Як зазначає Лук'янюк С., ефективне впровадження електронного документообігу потребує системного підходу до моделювання бізнес-процесів і впорядкування інформаційних потоків на основі єдиних стандартів [46].

Особливого значення набувають правові й технологічні аспекти застосування інноваційних технологій у логістиці, зокрема блокчейну. У працях Тільняка Ю. та Корнаги Я. обґрунтовано, що використання блокчейну сприяє підвищенню прозорості логістичних процесів і поліпшенню взаємодії між учасниками ланцюгів постачання [104]. Подібної позиції дотримуються Мельник Р. та Цимбал С., які доводять доцільність застосування смарт-контрактів для автоматизації логістичних операцій [58].

Крім того, у дослідженні Velehura Y. A. та Horiachkin V. M. наголошується, що блокчейн-технології сприяють підвищенню фінансово-економічної стійкості підприємств завдяки забезпеченню достовірності даних і зменшенню ризиків шахрайства [187]. Водночас Rejeb A. та інші дослідники зазначають, що основними перешкодами для впровадження блокчейну в логістиці залишаються технологічні обмеження, складність інтеграції та недостатній рівень цифрової зрілості підприємств [170].

Зарубіжні науковці також приділяють значну увагу питанням цифровізації логістики. Зокрема, Eljazzar M. M. доводить, що застосування блокчейну дає змогу підвищити прозорість даних і забезпечити простежуваність ресурсів у ланцюгах постачання [137]. Своєю чергою, Betti Quentin обґрунтовує можливості використання смарт-контрактів для формування гіперзв'язаних логістичних систем [132]. Дослідження Sun X. та Zhang Y. підтверджують результативність блокчейну в забезпеченні простежуваності логістичних процесів у міжнародному середовищі [177].

З огляду на викладене, доцільно окреслити основні напрями вдосконалення електронного документообігу в міжнародній логістиці. Насамперед ідеться про гармонізацію національного законодавства з міжнародними стандартами, зокрема імплементацію положень модельних актів міжнародних організацій і нормативних вимог Європейського Союзу. Важливим напрямом є розвиток національної цифрової інфраструктури, що передбачає створення інтегрованих платформ електронного обміну даними між суб'єктами ЗЕД, митними органами та логістичними операторами.

Перспективним напрямом є застосування блокчейн-технологій, які забезпечують незмінність і прозорість інформації та створюють умови для автоматизації контрольних процедур за допомогою смарт-контрактів. Необхідною передумовою підвищення ефективності електронного документообігу є стандартизація форматів електронних документів відповідно до міжнародних вимог, що сприятиме їх взаємному визнанню та спрощенню обміну даними.

Крім того, важливе значення має інтеграція облікових систем підприємств із логістичними інформаційними платформами, яка дасть змогу посилити контроль за рухом товарів і фінансовими потоками. Удосконалення контрольної системи має передбачати використання автоматизованих засобів моніторингу й аналізу ризиків, що забезпечить своєчасне виявлення відхилень у логістичних процесах.

Аналіз сучасного стану електронного документообігу в міжнародній логістиці України свідчить про позитивні зміни у сфері цифровізації, проте водночас виявляє наявність системних прогалин нормативно-правового характеру, які перешкоджають повноцінній інтеграції національної економіки у глобальні логістичні процеси.

У контексті імплементації міжнародних актів, зокрема положень UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records, варто зазначити, що в Україні створено базові правові передумови для функціонування електронного документообігу. Чинне законодавство визнає юридичну силу електронних документів і договорів, а також передбачає можливість укладання правочинів в електронній формі. Водночас положення, що регулюють обіг електронних передаваних записів, фактично не імплементовано. Зокрема, не передбачено правового механізму електронного «володіння» (control) як функціонального аналога фізичного володіння документом, не визначено порядок передавання прав за електронними транспортними документами, а електронні коносаменти не мають належного правового статусу. Це свідчить про те, що Україна перебуває на етапі часткового впровадження міжнародних стандартів, однак цілісний правовий режим електронних оборотних документів ще не сформовано.

Щодо гармонізації національного законодавства з вимогами eIDAS Regulation, слід відзначити динамічний і загалом позитивний розвиток цього процесу. Закон України «Про електронну ідентифікацію та електронні довірчі послуги» значною мірою відповідає європейським підходам до електронної ідентифікації та довірчих послуг. У 2025–2026 роках активізувалася адаптація законодавства до стандартів ЄС, що передбачає подальше наближення до положень eIDAS. Водночас повного взаємного визнання електронних підписів між Україною та державами Європейського Союзу наразі не забезпечено, а такі складові, як eIDAS 2.0 і цифрові ідентифікаційні гаманці (European Digital Identity Wallet), перебувають на етапі впровадження. Крім того, зберігаються відмінності у вимогах до рівнів довіри та сертифікації електронних довірчих послуг. Отже, Україна активно наближає національне законодавство до

європейських норм, проте повної інтеграції в європейський цифровий простір ще не досягнуто.

Одним із найперспективніших напрямів є розвиток електронних транспортних документів, зокрема e-CMR, e-TTN та electronic bill of lading. У 2024–2025 роках в Україні затверджено порядок функціонування системи електронної товарно-транспортної накладної (е-ТТН), сформовано централізовану систему обміну електронними накладними та створено можливості для їх підписання, реєстрації й використання контролюючими органами. Водночас застосування цієї системи переважно обмежується внутрішніми перевезеннями. Використання e-CMR у міжнародних перевезеннях залишається обмеженим і недостатньо врегульованим у системі ЗЕД, тоді як електронний коносамент фактично не має належного відображення в українському правовому полі. Це дає підстави стверджувати про значний прогрес у розвитку національної системи за недостатнього рівня її міжнародної інтеграції.

Сучасний стан застосування блокчейн-технологій у документообігу зовнішньоекономічної діяльності доцільно визначити як експериментально-концептуальний. У наукових працях блокчейн розглядається як перспективний засіб підвищення прозорості, достовірності та простежуваності логістичних операцій [104; 58; 187; 137]. Окремі практичні проєкти реалізуються у сферах логістики та фінансових технологій, підтверджуючи потенціал цієї технології щодо підвищення довіри до даних [170; 132; 177]. Проте спеціальне законодавче регулювання блокчейн-документів відсутнє, юридичну силу смарт-контрактів і статус записів у розподілених реєстрах не визначено, а інтеграцію блокчейну в державні системи контролю зовнішньоекономічної діяльності не забезпечено [104; 58; 187]. За таких обставин застосування цієї технології переважно обмежується пілотними проєктами та науковими розробками [137; 132].

Слід наголосити, що сучасний розвиток електронного документообігу в міжнародній логістиці України характеризується нерівномірністю: поряд зі значними досягненнями в цифровізації внутрішніх процесів зберігається

відставання у сфері міжнародної правової інтеграції та нормативного регулювання інноваційних технологій. Це зумовлює потребу в подальшому вдосконаленні законодавства з урахуванням міжнародних стандартів і сучасних цифрових практик.

Стандартизація електронних документів у зовнішньоекономічній діяльності є одним із провідних напрямів удосконалення обліку й контролю логістичних комунікацій. Уніфікація форматів електронних документів становить основу ефективного функціонування національної та міжнародної інфраструктури електронного документообігу, оскільки забезпечує сумісність інформаційних систем і знижує правові та технологічні ризики під час обміну даними.

Застосування міжнародних стандартів, зокрема UN/CEFACT та ISO, формує технічні передумови для інтеграції національних систем електронного документообігу з міжнародними платформами та поліпшує взаємодію з іноземними партнерами. У цьому контексті важливим є розроблення уніфікованих форматів основних електронних документів, таких як e-Invoice, e-CMR та сертифікати походження, що дасть змогу стандартизувати їх структуру й зміст у зовнішньоторговельних операціях. Установлення обов’язкових вимог до структури електронних документів, зокрема правил щодо метаданих, електронних підписів, перевірки достовірності та облікових реквізитів, забезпечує правову визначеність і юридичну силу електронних операцій.

Упровадження заходів зі стандартизації створює умови для сумісності інформаційних систем і безперешкодного обміну електронними документами між суб’єктами ЗЕД, митними органами та логістичними операторами. Воно також сприяє автоматизації облікових процесів, формування, опрацювання й перевірки електронних документів, що істотно зменшує адміністративне навантаження та скорочує час обробки даних. Крім того, стандартизація полегшує проведення аудиту й контролю, оскільки уніфікована структура документів дає змогу контролюючим органам оперативно перевіряти

достовірність інформації та забезпечувати правову визначеність електронних операцій.

Стандартизація електронних документів не лише створює технічну й правову основу для результативного обліку та контролю логістичних комунікацій у ЗЕД, а й формує передумови для комплексної цифрової трансформації, що охоплює електронний документообіг, інтеграцію облікових і логістичних систем та впровадження сучасних технологій, зокрема блокчейну, для підвищення прозорості, безпеки й автоматизації логістичних процесів (рис. 2.1).



Рис. 2.1. Модель удосконалення логістичних комунікацій ЗЕД в умовах цифрової трансформації

Джерело: складено автором

В умовах цифрової трансформації зовнішньоекономічної діяльності важливого значення набуває інтеграція облікових і логістичних інформаційних систем. Така потреба зумовлена необхідністю вдосконалення управління даними, забезпечення узгодженості інформаційних потоків і зниження ймовірності помилок під час оформлення документації та ведення обліку.

Інтеграція передбачає взаємодію ERP-систем підприємств, призначених для комплексного контролю ресурсів і управління фінансовими та матеріальними потоками, із бухгалтерським обліком, який забезпечує регламентоване відображення фінансових і матеріальних операцій та формує інформаційну основу для податкового, управлінського й аналітичного контролю. Водночас інтегруються системи управління ланцюгами постачання, що координують планування, транспортування та зберігання вантажів і забезпечують відстеження їх переміщення в реальному часі, з митними інформаційними системами, які регулюють документообіг і контролюють переміщення товарів через державний кордон відповідно до вимог чинного законодавства.

Практичне впровадження інтеграції ґрунтується на застосуванні API та Web-сервісів, за допомогою яких здійснюється стандартизований обмін даними між ERP-, SCM-, бухгалтерськими та митними системами. Це забезпечує безперервність інформаційної взаємодії й автоматизоване відображення логістичних операцій у бухгалтерському обліку. У результаті формується цілісне цифрове середовище, що дає змогу централізовано контролювати й узгоджувати дані та підтримувати прийняття управлінських рішень на основі актуальної й достовірної інформації.

Застосування такого підходу прискорює обробку даних, створює умови для узгодження логістичних і облікових процесів, сприяє підвищенню результативності зовнішньоекономічної діяльності підприємств та посиленню аналітичної прозорості й контролю. Це створює інформаційні передумови для оптимізації управлінських рішень на стратегічному й тактичному рівнях. Отже, інтеграція облікових і логістичних інформаційних систем є одним із ключових механізмів цифрової трансформації зовнішньоекономічної діяльності, що забезпечує взаємодію технологічних, управлінських і нормативно-правових складових міжнародних логістичних комунікацій.

Сучасний розвиток міжнародної логістики супроводжується переходом до цифрового управління транспортними та інформаційними потоками, що змінює

підходи до документального оформлення перевезень і бухгалтерського відображення зовнішньоекономічних операцій. Важливу роль у цьому процесі відіграють міжнародні регуляторні ініціативи, зокрема Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2020/1056 щодо електронної інформації про вантажні перевезення (eFTI) та Протокол про електронну накладну до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (eCMR). Ці інструменти спрямовані на стандартизацію транспортної інформації, поширення електронного документообігу й налагодження інформаційної взаємодії між суб'єктами господарювання та контролюючими органами [169; 185].

Упровадження eFTI та eCMR створює умови для заміни розрізненого паперового документообігу інтегрованим цифровим середовищем обміну логістичними даними. Регламент eFTI визначає нормативні й технологічні засади електронного передавання уповноваженим органам інформації про вантажні перевезення за допомогою відповідних цифрових платформ та інтерфейсів. При цьому застосовується принцип надання даних із джерела їх формування (shared by source), відповідно до якого підприємство зберігає контроль над інформацією, а уповноважені органи отримують доступ до неї в установленому порядку. Електронна міжнародна товарно-транспортна накладна eCMR забезпечує цифрове оформлення відомостей про учасників перевезення, умови транспортування та характеристики вантажу. Спільне використання цих інструментів створює основу для інтеграції транспортної документації з інформаційними системами підприємств, митних органів та інших учасників логістичного ланцюга.

Перехід до цифрового транспортного документообігу безпосередньо впливає на організацію бухгалтерського обліку імпортних операцій. Електронні транспортні документи можуть слугувати джерелом даних для підтвердження фактів господарського життя, встановлення учасників перевезення, визначення обставин передавання й отримання товарів, а також ідентифікації витрат на доставку. Об'єднання транспортної, митної та бухгалтерської інформації дає

змогу автоматизувати накопичення відомостей про транспортні, страхові й митні витрати, які включаються до первісної вартості імпортних запасів відповідно до застосовних положень НП(С)БО 9 «Запаси». Крім того, використання цифрових документів полегшує зіставлення фактичного руху товарів з умовами зовнішньоекономічних контрактів, положеннями Інкотермс 2020 та обліковими даними підприємства.

Для отримання зазначених переваг необхідно не лише перевести традиційні транспортні документи в електронний формат, а й забезпечити повне документування подій, що виникають під час перевезення. Зокрема, у логістичній практиці можливі заміна перевізника, перевантаження товарів на проміжному складі, зміна вантажоодержувача чи маршруту, перепломбування транспортного засобу, затримка доставки, виявлення невідповідностей під час приймання вантажу та інші відхилення від початкових умов транспортування. Такі обставини можуть змінювати розподіл відповідальності між учасниками перевезення, структуру логістичних витрат, умови виконання договірних зобов’язань і достовірність облікових даних. Тому електронна система документування має охоплювати не тільки факти відправлення й отримання товарів, а й усі зміни, що відбуваються протягом логістичного циклу.

В Україні одним із важливих засобів цифровізації внутрішніх і пов’язаних із ними міжнародних логістичних процесів є електронна товарно-транспортна накладна (е-ТТН). Її застосування забезпечує формування спільного інформаційного середовища для оформлення перевезень, підвищення прозорості руху товарів і оперативного обміну відомостями між учасниками логістичної системи. Функціонал такого середовища передбачає створення електронних актів для документування змін та нестандартних ситуацій під час транспортування. До основних документів цієї категорії належать акти перевантаження, розвантаження та завантаження на проміжному складі, перепломбування, зміни пункту призначення, розбіжностей щодо вантажу, примусового завершення е-ТТН, відмови від завантаження та коригування. Використання таких актів дає змогу оновлювати інформацію про перебіг

перевезення й зберігати документальний зв’язок між початковими умовами операції та фактичними обставинами її виконання.

Для повнішого відображення господарських операцій в обліку доцільно доповнити наявну систему електронних актів документами, які охоплюватимуть додаткові організаційні, логістичні та договірні ситуації. Зокрема, пропонується використовувати такі документи:

Акт заміни перевізника – засвідчує передавання обов’язків із перевезення іншому суб’єкту господарювання, містить відомості про нового перевізника та причини зміни відповідальної сторони. Цей документ використовується для підтвердження змін у договірних відносинах, розмежування відповідальності учасників і коректного відображення транспортних витрат та відповідних зобов’язань.

Акт зміни маршруту перевезення – відображає відхилення від узгодженого маршруту через форс-мажорні обставини, загрози безпеці, обмеження транспортної інфраструктури або інші причини. Його оформлення дає змогу обґрунтувати додаткові витрати на транспортування, встановити причини відхилень і перевірити дотримання договірних умов.

Акт затримки доставки вантажу – підтверджує факт і тривалість затримки або простою транспортного засобу під час перевезення, зберігання чи митного оформлення. Документ може слугувати підставою для розрахунку передбачених договором штрафних санкцій, визначення витрат на простій та аналізу логістичних ризиків.

Акт часткового приймання вантажу – оформлює отримання частини передбаченої договором поставки або надходження товарів кількома партіями. Його застосування забезпечує відображення фактично отриманих запасів у відповідних кількісних і вартісних показниках та дає змогу перевірити відповідність поставки умовам контракту.

Акт пошкодження вантажу під час перевезення – засвідчує пошкодження, погіршення якості або нестачу товарів, виявлені під час транспортування чи приймання. Документування таких випадків створює підстави для подання

претензій перевізнику або страховій компанії, а також відображення втрат і вимог щодо їх відшкодування в бухгалтерському обліку.

Акт передачі вантажу на відповідальне зберігання – фіксує тимчасове розміщення товарів на складі третьої особи із зазначенням місця зберігання, кількості переданих запасів і відповідальної сторони. Це сприяє контролю збереження активів і відстеженню їх переміщення до подальшої доставки.

Акт зміни умов перевезення – документує погоджене коригування умов транспортування, постачання або інших договірних параметрів, що впливають на розподіл витрат і ризиків між учасниками операції. Його оформлення забезпечує своєчасне врахування відповідних змін у договірній документації та обліковій інформації.

Акт анулювання перевезення – засвідчує скасування перевезення після оформлення е-ТТН, визначає причини припинення операції та забезпечує належне завершення її документального супроводу. Це дає змогу уникнути помилкового відображення в бухгалтерському обліку операцій, які фактично не відбулися, та пов’язаних із ними показників.

Запропоновані документи доцільно інтегрувати в систему е-ТТН, забезпечивши взаємозв’язок між первинною накладною, додатковими актами та бухгалтерськими даними. Для цього необхідно передбачити прив’язку кожної події до відповідної е-ТТН, зазначення дати й часу її виникнення, ідентифікацію відповідальних осіб, опис обставин і підтвердних відомостей, а також збереження історії змін. Реалізація такого підходу дасть змогу сформувати послідовний цифровий слід логістичної операції та відстежувати рух товару від його відправлення до фактичного отримання.

Правові засади формування та використання електронних транспортних документів і актів визначаються Законом України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні», Законом України «Про електронні документи та електронний документообіг», Законом України «Про електронну ідентифікацію та електронні довірчі послуги», а також Правилами перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні й відповідними положеннями Цивільного

кодексу України [89; 90; 87]. Водночас електронний формат документа не є самостійною гарантією його достатності для бухгалтерського обліку. Документ має відповідати вимогам до первинної документації, містити необхідні реквізити та забезпечувати ідентифікацію господарської операції. Використання е-ТТН і додаткових електронних актів у міжнародних перевезеннях також передбачає врахування правового статусу таких документів у юрисдикціях учасників логістичного ланцюга та сумісності національних рішень із міжнародними цифровими стандартами, зокрема eCMR і eFTI.

Поєднання електронних транспортних документів і системи актів із бухгалтерськими інформаційними системами створює можливості для автоматизованої обробки первинних даних, зменшення розбіжностей між логістичною, митною та обліковою інформацією, оперативного виявлення відхилень і вдосконалення внутрішнього контролю. Так, документування зміни маршруту, затримки доставки чи пошкодження вантажу дає змогу встановити причини додаткових витрат і втрат; акт часткового приймання забезпечує точніше визначення обсягу фактично отриманих запасів; документи про заміну перевізника та зміну умов транспортування сприяють узгодженню даних щодо договірних зобов’язань і відповідальності учасників. Унаслідок цього бухгалтерська інформація стає більш деталізованою та придатною для контролю логістичних витрат, оцінювання ризиків і обґрунтування управлінських рішень.

Водночас упровадження цифрової моделі документального забезпечення потребує модернізації наявних інформаційних систем підприємств, інвестування в цифрову інфраструктуру, сумісності програмних платформ і належного захисту даних. Окремої уваги потребують малі та середні підприємства, фінансові й технологічні можливості яких можуть бути обмеженими. Використання відкритих стандартів і сумісних програмних рішень, автоматизоване зіставлення транспортних, митних і бухгалтерських даних, а також установлення чітких правил електронного документування сприятимуть поступовому залученню підприємств до цифрових логістичних ланцюгів.

2.2. Удосконалення обліку логістичних операцій з імпорту товарів

За умов поглиблення глобалізаційних процесів та розширення зовнішньоекономічної діяльності українських підприємств зростає значення належної організації бухгалтерського обліку імпортних операцій. Важливе місце в цьому контексті посідають логістичні процеси, які передбачають не тільки фізичне переміщення товарів через митний кордон, а й виникнення супутніх витрат, ризиків, зобов'язань та інформаційних потоків. Сукупність цих чинників формує облікову інформацію та позначається на фінансових результатах суб'єктів господарювання.

На державному рівні розвиток зовнішньоекономічної діяльності та інтеграцію України до європейського економічного простору визначено серед пріоритетних напрямів політики. Досягнення цієї мети передбачає узгодження національного законодавства з вимогами Європейського Союзу, зокрема в частині митного регулювання, цифровізації логістики й облікових процедур. Реалізація європейських ініціатив, зокрема eFTI (electronic Freight Transport Information) та EU Customs Single Window, спрямована на формування єдиного цифрового простору для обміну інформацією, що істотно змінює підходи до документування й обліку логістичних операцій.

Разом із тим діяльність підприємств супроводжується низкою проблем, які перешкоджають достовірному відображенню імпортних операцій у бухгалтерському обліку. Насамперед існують розбіжності між вимогами національних положень (стандартів) бухгалтерського обліку, нормами цивільного й митного законодавства та міжнародними правилами Incoterms 2020 стосовно визначення моменту переходу ризиків, вигод і права власності на товари. Значні складнощі виникають також під час розрахунку первісної вартості імпортованої продукції, оскільки структура логістичних витрат є багатокомпонентною, а їх розмір залежить від погоджених умов постачання. Окремої уваги потребує облікове відображення товарів у дорозі, адже момент

переходу ризиків може не збігатися з датою фактичного надходження товарів на склад підприємства.

Ще одним чинником, що ускладнює облікові процедури, є коливання валютних курсів, які потребують правильного визначення та відображення курсових різниць відповідно до облікових стандартів. Водночас перехід до електронного документування логістичних операцій зумовлює необхідність пристосування традиційних методик бухгалтерського обліку до нових умов функціонування інформаційних систем.

Проблеми бухгалтерського відображення імпортних логістичних операцій є багатогранними та стосуються як діяльності окремих підприємств, так і національної економіки загалом. Їх подолання передбачає вдосконалення методики бухгалтерського обліку, узгодження нормативно-правових положень і застосування сучасних цифрових засобів. Це визначає потребу в наукових дослідженнях, спрямованих на розроблення комплексного підходу до обліку логістичних операцій з імпорту.

Облік логістичних операцій у сфері зовнішньоекономічної діяльності, зокрема імпортних процесів, є предметом досліджень українських і зарубіжних учених. Наукові напрацювання з цієї проблематики охоплюють взаємопов’язані питання логістики, міжнародної торгівлі, бухгалтерського обліку, контролю та цифрової трансформації бізнес-процесів.

Вітчизняні дослідники приділяють значну увагу зазначеним питанням. Зокрема, Кузнєцова К., Ченуша О., Петренко Д. аналізують мультимодальні перевезення як важливий засіб оптимізації міжнародної логістики [38], тоді як Марценюк В. та Марценюк М. досліджують цифрову трансформацію логістичних процесів у зовнішньоекономічній діяльності [54]. Міценко Н. та Міщук І. розглядають особливості функціонування логістичних систем за умов нестабільності й акцентують увагу на посиленні логістичних ризиків [64].

Серед іноземних науковців вагомий внесок у вивчення теоретичних основ застосування логістичних умов постачання зробили Vanegas J., Baena-Rojas J., López-Cadavid D. На підставі бібліометричного аналізу вони встановили

посилення наукового інтересу до Incoterms та значення цих правил для розподілу витрат і ризиків у міжнародній торгівлі [186]. Водночас Davis J. та Vogt J. розглядають ризики, пов’язані з неправильним вибором базисів постачання, що може спричиняти додаткові витрати й знижувати ефективність логістичних процесів [135].

Питання бухгалтерського обліку логістичних витрат висвітлено у працях Serpeninova Y., Makarenko I., Linska A., які звертають увагу на складність ідентифікації таких витрат та необхідність удосконалення методики їх обліку з урахуванням української практики [174]. Подальший розвиток цієї проблематики відображено в дослідженнях Сень В. та Царук В., у яких обґрунтовано доцільність застосування сучасних управлінських методів, зокрема АВС-костингу та Lean Accounting, а також цифрових технологій для підвищення ефективності обліку логістичних витрат [100].

Самостійний напрям наукових досліджень становлять питання класифікації та обліку логістичних витрат, що мають комплексний характер і виникають на різних етапах логістичного ланцюга. Садовська І., Нагірська К. та інші науковці відзначають збільшення питомої ваги логістичних витрат у загальній структурі витрат підприємств і наголошують на потребі вдосконалення їх управлінського обліку [96]. Подібного підходу дотримуються й інші автори, які визначають логістичні витрати як важливий об’єкт обліку та контролю, що потребує систематизованого опрацювання [122; 111].

У наукових працях, присвячених міжнародній логістиці, висвітлюються ускладнення глобальних ланцюгів постачання, зростання невизначеності та посилення ризиків, які впливають на організацію бухгалтерського обліку й управління витратами [59]. Значущість цих питань посилюється в умовах глобалізації та цифрового розвитку економіки [37].

Водночас опрацювання наукових джерел засвідчує, що попри значний обсяг наявних досліджень окремі важливі аспекти залишаються недостатньо розкритими. До невирішених складових загальної проблеми належать: відсутність цілісного підходу до включення логістичних умов постачання

(Incoterms) у систему бухгалтерського обліку імпортних операцій; недостатнє опрацювання методики визначення моменту визнання імпортованих товарів з урахуванням одночасної дії бухгалтерських стандартів, цивільного та митного законодавства; обмежене дослідження товарів у дорозі як самостійного об'єкта обліку; відсутність уніфікованої методики визначення первісної вартості імпортних товарів з урахуванням логістичних витрат і базисів постачання; недостатнє висвітлення впливу цифровізації, зокрема eFTI та EU Customs Single Window [169; 185], на трансформацію обліку логістичних операцій.

Таким чином, результати попередніх наукових досліджень формують теоретичну основу для подальшого вивчення проблеми, однак не забезпечують її комплексного розв'язання з урахуванням взаємодії нормативних, економічних і цифрових чинників. Це обґрунтовує необхідність продовження досліджень, орієнтованих на формування інтегрованого підходу до організації та методики бухгалтерського обліку імпортних логістичних операцій.

Ускладнення умов здійснення зовнішньоекономічної діяльності під впливом логістичних, валютних, митних і цифрових чинників визначає потребу в розвитку теоретико-методичних засад бухгалтерського обліку імпортних операцій. Суперечності між положеннями національних стандартів бухгалтерського обліку, вимогами цивільного й митного законодавства та міжнародними правилами Incoterms 2020 зумовлюють необхідність розроблення комплексного підходу до відображення логістичних процесів в обліковій системі.

Логістичні операції підприємств у сфері зовнішньоекономічної діяльності, зокрема імпорт товарів, охоплюють сукупність економічних, правових та організаційних аспектів, які безпосередньо визначають особливості їх відображення в бухгалтерському обліку. Основними складовими таких операцій є встановлення моменту визнання активів, визначення їх первісної вартості та облікове відображення товарів під час транспортування.

Бухгалтерський облік логістичних операцій у зовнішньоекономічній діяльності формується під впливом трьох ключових факторів:

1. логістичних умов постачання (базисів Incoterms);

2. нормативно-правового регулювання**;**

3. економічної сутності операцій.

Неврахування будь-якого із зазначених чинників спричиняє викривлення облікових даних і зменшує їхню аналітичну значущість.

Згідно із Законом України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні», НП(С)БО 1 «Загальні вимоги до фінансової звітності» та Методичних рекомендацій з бухгалтерського обліку запасів, актив визначається як ресурс, контрольований підприємством унаслідок минулих подій, використання якого має забезпечити отримання економічних вигід у майбутньому. Умови визнання запасів конкретизовано в НП(С)БО 9 «Запаси» та Методичних рекомендаціях з бухгалтерського обліку запасів. Відповідно до зазначених нормативних актів, їх відображення в обліку передбачає: (1) перехід ризиків і вигод, пов'язаних із правом власності; (2) установлення контролю над активом; (3) імовірність одержання майбутніх економічних вигід; (4) можливість достовірного визначення вартості. Під час здійснення імпортних операцій ці критерії мають певні особливості, оскільки між відвантаженням товару, переходом ризиків і його фактичним надходженням на склад підприємства можуть виникати часові та просторові розбіжності. У зв'язку із цим виникає потреба в гнучкішому визначенні дати визнання активу.

Визначальним аспектом є встановлення моменту переходу ризиків і вигод, пов'язаних із правом власності на товар. Відповідно до цивільного законодавства, зокрема ст. 334 ЦКУ, право власності виникає в набувача з моменту передання майна, якщо інше не передбачено договором або законом. Переданням вважається як безпосереднє вручення товару покупцеві, так і його передача перевізникові або організації зв'язку для доставки (ст. 334, 664 ЦКУ). Отже, дата юридичного переходу права власності не обов'язково збігається з моментом фактичного отримання товару.

У зовнішньоекономічних операціях суттєву роль відіграють умови постачання, установлені правилами Incoterms 2020. Вони визначають розподіл

обов’язків, витрат і ризиків між продавцем та покупцем, зокрема момент переходу ризику випадкової втрати або пошкодження товару. Так, за умовами FCA або FOB ризик переходить під час передання товару перевізникові, тоді як за базисами DAP або DDP – після доставки товару до погодженого місця призначення.

Водночас важливо враховувати, що Incoterms 2020 не регулюють перехід права власності, а визначають лише розподіл ризиків і витрат. Тому для правильного встановлення моменту визнання активу необхідно комплексно аналізувати умови зовнішньоекономічного контракту та відповідні норми національного законодавства.

З огляду на це, у бухгалтерському обліку доцільно враховувати не тільки формально визначений момент переходу права власності, а й фактичне набуття контролю над товаром. Такий підхід узгоджується з принципом переважання сутності над формою, передбаченим НП(С)БО 1 «Загальні вимоги до фінансової звітності», та сприяє об’єктивнішому відображенню економічного змісту господарських операцій.

Практичне застосування цього підходу передбачає визнання імпортованих товарів активами з моменту, коли підприємство одночасно:

– набуває ризиків і вигод, пов’язаних із володінням товаром, відповідно до погоджених умов постачання;

– отримує можливість контролювати використання товару;

– має документальне підтвердження господарської операції, зокрема транспортні документи, інвойс тощо.

Таким чином, бухгалтерський облік імпортних операцій потребує інтегрованого підходу до визнання активів, який узгоджує положення облікових стандартів, норми цивільного законодавства та логістичні умови постачання, визначені міжнародними правилами. Це сприяє підвищенню достовірності фінансової звітності й відображенню економічного змісту зовнішньоекономічних операцій. У зв’язку із цим доцільно сформувати внутрішню облікову модель, що поєднуватиме вимоги НП(С)БО 9 «Запаси»,

НП(С)БО 21 «Вплив змін валютних курсів» і положення Incoterms 2020. Її основою може стати єдиний «логістично-обліковий калькуляційний контур», призначений для ідентифікації витрат на різних етапах логістичного ланцюга, автоматизованого розподілу цих витрат між партіями товарів і забезпечення прозорості структури первісної вартості.

Базис постачання, зафіксований у зовнішньоекономічному контракті, належить до основних умов, які визначають розподіл витрат, ризиків і зобов'язань між сторонами угоди. Відповідно до Положення про форму зовнішньоекономічних договорів (контрактів), умови постачання є істотною складовою контракту та мають передбачати визначення базису постачання згідно з Incoterms 2020.

Застосування Incoterms 2020 забезпечує єдині підходи до тлумачення комерційних термінів у міжнародній торгівлі, зокрема в частині:

– визначення моменту переходу ризиків випадкової втрати або пошкодження товару;

– розмежування транспортних і страхових витрат;

– розподілу обов'язків сторін щодо митного оформлення;

– визначення відповідальності за організацію перевезення.

Для бухгалтерського обліку ці положення мають особливе значення, оскільки впливають на дату визнання активів, розрахунок їх первісної вартості та порядок відображення витрат.

Зокрема, за базисами групи F (FCA, FOB) продавець виконує свої зобов'язання після передання товару перевізникові, а ризики переходять до покупця. Це узгоджується з положеннями ЦКУ (ст. 334, 664), згідно з якими передання майна може здійснюватися через його передачу перевізникові. За таких умов покупець отримує економічні вигоди та приймає на себе ризики, пов'язані з товаром, що створює підстави для визнання активу відповідно до НП(С)БО 9 «Запаси». При цьому товар може залишатися в дорозі, що потребує окремого відображення в обліковій системі.

Натомість умови групи D (DAP, DDP) передбачають перехід ризиків до покупця після доставки товару до встановленого місця призначення. Відповідно, актив визнається пізніше, що може позначатися на показниках фінансової звітності за відповідний звітний період.

Окремого розгляду потребує базис EXW (Ex Works), який формально встановлює мінімальний обсяг зобов'язань продавця та максимальний – покупця. На практиці застосування EXW (Ex Works) у зовнішньоекономічній діяльності пов'язане з істотними обмеженнями, зумовленими митно-правовими вимогами. Відповідно до Incoterms 2020, продавець за цим базисом виконує свої зобов'язання, надаючи товар у розпорядження покупця на власній території. Після цього витрати й ризики покладаються на покупця.

Проте практична реалізація таких умов у міжнародній торгівлі нерідко ускладнюється вимогами митного законодавства. Зокрема, згідно з Митним кодексом України, декларантом товарів може бути резидент або уповноважена ним особа, відповідальна за правильність митного оформлення (ст. 265 МК України). Подібні обмеження передбачено й митним законодавством Європейського Союзу (Union Customs Code), відповідно до якого експортер має бути зареєстрований на митній території ЄС або здійснювати відповідні дії через уповноваженого представника.

Отже, якщо покупцем є українське підприємство, яке не є резидентом країни відправлення товару, воно зазвичай не може самостійно виступати експортером у країні продавця та здійснювати там експортне митне оформлення. Унаслідок цього виникає потреба залучати продавця або митного представника до виконання експортних формальностей, навіть якщо контрактом відповідні обов'язки формально покладено на покупця..

У результаті виникає ситуація, коли:

- юридично ризики вже перейшли до покупця (відповідно до EXW);
- однак фактичний контроль над товаром залишається обмеженим, оскільки покупець не може повною мірою розпоряджатися товаром до завершення митних процедур.

З погляду бухгалтерського обліку це питання має суттєве значення, оскільки згідно з НП(С)БО 1 «Загальні вимоги до фінансової звітності» визнання активу можливе лише за наявності контролю над відповідним ресурсом. За таких обставин формальний перехід ризиків не є достатнім для підтвердження виконання критерію контролю, що ставить під сумнів правомірність визнання активу на дату, визначену виключно умовами EXW.

За наявності митних обмежень використання базису EXW не гарантує фактичного переходу економічного контролю над товаром до покупця. Унаслідок цього виникає невідповідність між юридичним оформленням операції та її економічним змістом, що суперечить принципу переважання сутності над формою. З огляду на це Міжнародна торгова палата рекомендує обмежувати застосування EXW у зовнішньоекономічних операціях і віддавати перевагу умовам FCA, за яких продавець здійснює експортне митне оформлення, а момент переходу контролю над товаром визначається чіткіше.

Під час організації бухгалтерського обліку імпортних операцій підприємствам необхідно брати до уваги не тільки формально погоджені умови контракту, а й фактичну можливість контролювати товар з урахуванням вимог митного законодавства. Такий підхід сприяє достовірному відображенню господарських операцій у фінансовій звітності.

Крім того, обраний базис постачання безпосередньо визначає склад транспортно-заготівельних витрат, які відповідно до НП(С)БО 9 «Запаси» включаються до первісної вартості запасів. Залежно від договірних умов витрати на транспортування, страхування, навантаження та митне оформлення можуть бути враховані в ціні товару або оплачуватися покупцем окремо. Це зумовлює необхідність їх належного відображення в бухгалтерському обліку.

Отже, встановлено, що логістичні умови постачання є визначальним фактором формування облікових процедур у зовнішньоекономічній діяльності підприємства. Вони впливають на:

– момент визнання активів;

– структуру первісної вартості запасів;

– порядок відображення логістичних витрат;

– організацію аналітичного обліку.

Відображення зазначених чинників в обліковій політиці підприємства сприяє узгодженню бухгалтерського обліку з економічним змістом логістичних операцій і підвищує достовірність фінансової звітності.

Під час здійснення імпортних операцій часто виникає ситуація, за якої постачальник уже відвантажив товар, а пов'язані з ним ризики та вигоди частково або повністю перейшли до покупця, проте сам товар іще транспортується та не надійшов на склад підприємства. Така часова й просторова невідповідність є характерною для логістичних процесів у зовнішньоекономічній діяльності та потребує належного відображення товарів у дорозі в бухгалтерському обліку.

Відповідно до НП(С)БО 9 «Запаси», запаси визнаються активами за умови переходу до підприємства ризиків і вигод, пов'язаних із правом власності, а також наявності контролю над ними. Водночас, як зазначалося раніше, момент переходу цих ризиків і вигод може не збігатися з датою фактичного надходження товару на склад. У результаті виникає ситуація, коли товар уже відповідає економічним ознакам активу, але ще не відображений у традиційній структурі обліку запасів.

Усунути цю невідповідність можна завдяки виокремленню товарів у дорозі як самостійного об'єкта бухгалтерського обліку. Згідно з Інструкцією про застосування Плану рахунків бухгалтерського обліку, підприємства можуть самостійно відкривати додаткові субрахунки для деталізації облікової інформації. З огляду на це доцільно використовувати окремий субрахунок, наприклад 287 «Товари в дорозі», або запровадити розширену аналітику до рахунку 28 «Товари», деталізувавши облік за такими напрямами:

– 2811 – товари на складі;

– 2812 – товари в дорозі (внутрішні постачання);

– 2813 – товари в дорозі (імпорт);

– 2814 – товари на митному оформленні.

Застосування цього підходу забезпечує:

–достовірність фінансової звітності**,** оскільки актив визнається у періоді фактичного переходу ризиків і вигод, що відповідає вимогам НП(С)БО 1 «Загальні вимоги до фінансової звітності» щодо повного та правдивого відображення господарських операцій;

–уникнення викривлення показників запасів, зокрема ситуацій, коли актив фактично належить підприємству, але не відображений у балансі;

–підвищення аналітичності облікової інформації**,** що дозволяє відокремити товари, які вже належать підприємству, від тих, що фактично знаходяться на складі.

З погляду документального забезпечення, підставою для визнання товарів у дорозі є первинні документи, які засвідчують факт відвантаження товару та переходу ризиків. В імпортних операціях до таких документів належать, зокрема, міжнародна товарно-транспортна накладна (CMR), коносамент (Bill of Lading), авіаційна вантажна накладна (Air Waybill), інвойс та інші товаросупровідні документи. Зазначені документи підтверджують передання товару перевізникові, що відповідно до ст. 334 ЦКУ за певних обставин може розглядатися як момент передання майна покупцеві.

Доцільність виокремлення логістичних складових у системі бухгалтерського обліку підтверджується також науковими дослідженнями. Зокрема, Serpeninova Y., Makarenko I. та Linska A. наголошують на комплексному характері логістичних витрат і процесів, які потребують деталізації в обліковій системі для забезпечення прозорості та керованості [174]. Сень В. та Царук В. також акцентують увагу на необхідності пристосування традиційних підходів до бухгалтерського обліку до сучасних умов функціонування логістичних систем, зокрема шляхом поглиблення аналітичності облікової інформації [100].

Таким чином, облік товарів у дорозі варто розглядати як складову логістичних операцій, що дає змогу відображати динаміку руху запасів у зовнішньоекономічній діяльності. Особливо важливим такий підхід є у

випадках, коли перехід ризиків і вигод відбувається в одному звітному періоді, а фактичне надходження товару – в іншому (рис. 2.2). За таких обставин відображення товарів у дорозі сприяє дотриманню принципу нарахування і підвищує достовірність фінансової звітності підприємства.

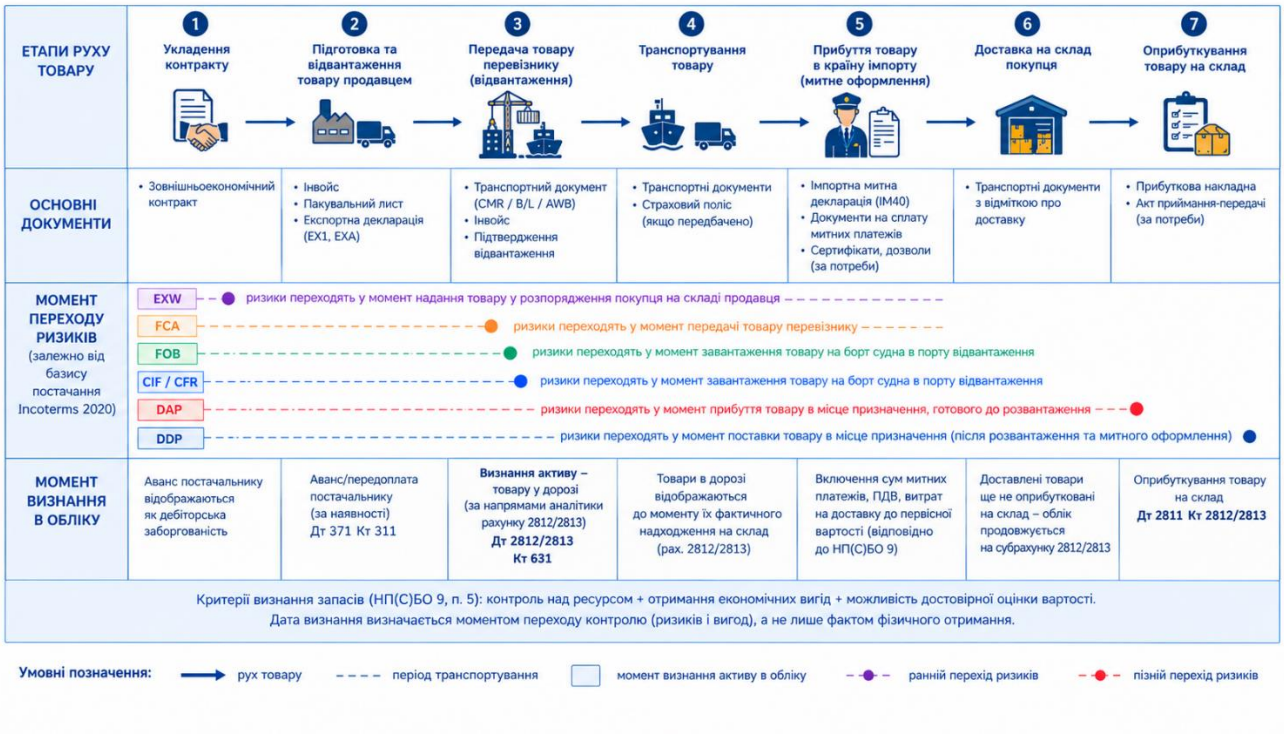


Рис. 2.2. Схема логістичного руху товару та моментів його визнання при імпорті

Джерело: розроблено автором

Сучасний етап розвитку міжнародної логістики характеризується переходом до електронного обміну даними про вантажі в межах регламенту eFTI (Regulation (EU) 2020/1056), який передбачає:

– юридичне визнання електронних транспортних документів;

– уніфікацію формату логістичних даних у країнах ЄС;

– скорочення паперового документообігу;

– забезпечення прямого доступу митних органів до цифрових транспортних даних;

– інтеграцію логістичних платформ з митними та податковими системами.

Повноцінне впровадження регламенту заплановано до 9 липня 2027 року. Після цієї дати країни-члени ЄС будуть зобов'язані приймати документи, сформовані на платформах, сумісних із eFTI.

Паралельно Європейський Союз реалізує концепцію EU Customs Single Window Environment, що передбачає створення єдиного цифрового середовища для обміну митною інформацією між суб'єктами господарювання та митними органами держав-членів. Ці зміни мають суттєве значення для бухгалтерського обліку імпортних операцій, оскільки сприяють перетворенню митної декларації на цифровий набір даних (data-set), переходу транспортних документів в електронний формат та їх інтеграції з митними реєстрами, автоматизованій фіксації моменту переходу ризиків і зменшенню ймовірності помилок під час визначення дати визнання активу.

Отже, розвиток eFTI та EU Customs Single Window зумовлює формування нової моделі обліку логістичних операцій, у межах якої бухгалтерський облік інтегрується до єдиної цифрової екосистеми міжнародної торгівлі. З огляду на актуальні тенденції цифровізації доцільно впроваджувати ERP-системи з модулями міжнародної логістики, автоматизувати завантаження даних із транспортних документів (CMR, B/L, AWB) та інтегрувати облікові системи з митними платформами для автоматичного розрахунку первісної вартості активів.

2.3. Облік логістичних комунікацій в експортних операціях підприємств

Розвиток міжнародної торгівлі, ускладнення логістичних ланцюгів постачання та поширення електронного документообігу зумовлюють потребу в удосконаленні організації й методики облікового забезпечення експортних операцій підприємств. Особливо важливим є формування достовірної, своєчасної та деталізованої інформації про рух товарів, виконання договірних зобов'язань, надання транспортно-експедиторських послуг, виникнення

логістичних витрат і проведення розрахунків із покупцями-нерезидентами. За таких умов бухгалтерський облік повинен не лише реєструвати окремі господарські операції, а й забезпечувати інформаційну узгодженість між учасниками логістичного процесу, документальним підтвердженням відповідних подій та відображенням результатів експортної діяльності.

Аналіз наукових праць свідчить про необхідність подальшого дослідження документального забезпечення господарських операцій, обліку логістичних витрат, управлінської аналітики та інформаційної інтеграції з урахуванням специфіки експортних поставок. Зокрема, Хорунжак Н. і Дмитрів В. [114] розглядають питання обліку зовнішньоекономічної діяльності, документального забезпечення та протидії корупції. Їхні дослідження обґрунтовують доцільність систематизації документів, які засвідчують послідовність логістичних подій і виконання погоджених умов поставки.

Демський В. І. [16; 17] досліджує особливості обліку логістичних витрат, що актуалізує потребу в їх деталізації за контрактами, товарними партіями, маршрутами й етапами перевезення. Наукова праця Медвідь Л. Г. та Левкович А. В. [56] створює підґрунтя для розвитку управлінської аналітики, спрямованої на оцінювання витрат і результатів окремих експортних поставок.

Дослідження Яремка І. Й. [121; 122] зосереджені на класифікації витрат, а також обліковій і контрольній функціях в управлінні логістичною діяльністю. Це має значення для розмежування витрат за їх економічним змістом і призначенням. Водночас Luo B. N. [152] обґрунтовує важливість інтеграції інформації в ланцюгах постачання для підвищення гнучкості та операційної ефективності.

Узагальнення зазначених наукових підходів підтверджує доцільність комплексного вдосконалення облікового забезпечення експортних операцій через узгодження документального підтвердження логістичних подій, аналітичного обліку витрат, інформації про рух товарів і результатів поставок. Відповідні методичні рішення мають відповідати нормативним вимогам до організації бухгалтерського обліку, документування господарських операцій і

визнання доходів та витрат [89; 81]. Визначальну роль відіграють умови зовнішньоекономічного договору та погоджений базис поставки, які встановлюють розподіл обов'язків сторін щодо організації транспортування, оплати логістичних послуг, страхування вантажу й виконання інших договірних зобов'язань.

Попри наявність наукових напрацювань у сфері документального забезпечення, обліку логістичних витрат і розвитку інформаційних систем, у практиці обліку експортних операцій залишається недостатньо узгодженим взаємозв'язок між даними про фізичне переміщення товарів, документальним підтвердженням логістичних подій і бухгалтерським відображенням відповідних господарських операцій. Зокрема, передання товару перевізникові, його перебування в дорозі, прибуття до погодженого пункту призначення та передання покупцеві можуть відбуватися в різні дати. Водночас ці події не можна автоматично ототожнювати з моментом визнання доходу або припинення визнання запасів, оскільки відповідні облікові рішення залежать від умов договору, обставин переходу контролю та застосовних стандартів бухгалтерського обліку.

За таких обставин удосконалення організації облікового забезпечення логістичних комунікацій експортних операцій доцільно здійснювати на основі принципу «господарська подія – документальне підтвердження – облікова інтерпретація – інформаційне узагальнення». Його застосування передбачає розмежування факту фізичного переміщення товару, дати оформлення документа, моменту виконання договірних умов поставки, дати визнання доходу та інших облікових подій. Це дасть змогу сформувати цілісну систему інформаційного супроводу експортної операції, у межах якої кожне облікове рішення ґрунтуватиметься на відповідних договірних умовах і документально підтверджених обставинах.

Одним із напрямів реалізації такого підходу є вдосконалення аналітичного обліку товарів, задіяних в експортних операціях. Пропонується організувати його за ознаками, що відображають належність товарів до

зовнішньоекономічного контракту, конкретної партії, маршруту транспортування та поточного логістичного статусу. Залежно від особливостей діяльності підприємства доцільно розмежовувати товари, підготовлені до відвантаження; товари, передані перевізникові та такі, що перебувають у процесі транспортування; товари, доставлені до погодженого пункту призначення або передані покупцеві відповідно до договірних умов.

Запропонована деталізація має забезпечувати простежуваність руху товарів на всіх етапах логістичного процесу й узгодженість складського та бухгалтерського обліку. Практично її доцільно реалізовувати в межах відповідних рахунків обліку запасів, зокрема рахунків 26 «Готова продукція» або 28 «Товари» залежно від характеру активів. Для цього можна застосовувати внутрішні аналітичні коди, закріплені в робочому плані рахунків та обліковій політиці підприємства.

Для наскрізної ідентифікації товарів доцільно присвоювати кожній експортній партії унікальний обліково-аналітичний ідентифікатор, який використовуватиметься у складських, транспортних, митних і розрахункових документах, а також в аналітичних регістрах. За умови застосування електронного документообігу такий ідентифікатор дасть змогу встановлювати зв’язки між документами, оформленими різними учасниками логістичного процесу. Це створить умови для оперативного отримання відомостей про місцезнаходження партії, етап її переміщення, наявність документального підтвердження відповідних подій та їх відображення в бухгалтерському обліку.

Наступним напрямом удосконалення є поглиблення аналітичного обліку логістичних витрат за експортними операціями. Така потреба зумовлена тим, що виконання одного зовнішньоекономічного контракту може передбачати декілька поставок із різними маршрутами, видами транспорту, залученими надавачами логістичних послуг і витратами на доставку. Узагальнення логістичних витрат лише за їх видами або звітними періодами не завжди дає змогу визначити

фактичну витратомісткість конкретних експортних поставок і зіставити понесені витрати з відповідними доходами.

З огляду на це пропонується застосовувати систему аналітичних ознак, що передбачає групування логістичних витрат за видами послуг, зовнішньоекономічними контрактами, товарними партіями, маршрутами й етапами перевезення, а також контрагентами – надавачами відповідних послуг. Такий підхід узгоджується з потребою в поглибленні аналітичного обліку логістичних витрат, розглянутою в дослідженнях Демського В. І. [16; 17], Медвідь Л. Г. і Левкович А. В. [56], а також Яремка І. Й. [121; 122], та конкретизує її відповідно до потреб облікового супроводу експортних поставок.

Залежно від характеру операцій до складу логістичних витрат можуть належати витрати на транспортування, експедирування, страхування вантажів, перевантаження, зберігання та інші послуги, пов’язані з організацією й виконанням поставки. Щодо кожної суми витрат доцільно фіксувати вид послуги, контрагента, реквізити первинного документа, суму та валюту розрахунків, належність до відповідного контракту й товарної партії, а також рахунок бухгалтерського обліку, на якому її відображено. Якщо логістичні послуги стосуються одночасно декількох партій, необхідно застосовувати економічно обґрунтовану базу розподілу витрат, послідовну в застосуванні та закріплену документально.

Зокрема, витрати, пов’язані зі збутом, можуть деталізуватися в межах рахунку 93 «Витрати на збут», тоді як витрати, які відповідно до застосовних правил включаються до собівартості продукції або товарів, відображаються на відповідних рахунках обліку витрат. Вибір рахунків і аналітичних розрізів має відповідати змісту господарської операції, договірним умовам та обліковій політиці підприємства. Таким чином, запропонована система аналітичного обліку дає змогу накопичувати інформацію за окремими експортними поставками без порушення встановлених правил класифікації та визнання витрат.

Для практичної реалізації зазначених пропозицій доцільно запровадити внутрішній аналітичний регістр облікового забезпечення логістичних комунікацій експортних операцій. Його призначення полягає в систематизації відомостей про зовнішньоекономічний контракт, товарну партію, логістичні події, документи, бухгалтерське відображення та логістичні витрати. На відміну від звичайного переліку документів, такий регістр має забезпечувати наскрізний зв'язок між конкретною поставкою, послідовністю її логістичного супроводу та відповідними обліковими показниками.

В аналітичному регістрі пропонується виокремити такі блоки.

Перший блок – ідентифікація експортної операції. Він має охоплювати внутрішній код операції, номер і дату зовнішньоекономічного договору, відомості про контрагента-нерезидента, номенклатуру та кількість товару, валюту контракту, договірну вартість, погоджені умови поставки й визначене місце доставки. Якщо в межах одного контракту здійснюється декілька поставок, кожній із них присвоюється окремий ідентифікатор.

Другий блок – реєстрація логістичних подій. У ньому фіксуються дата та зміст події, місце її здійснення, відповідальний учасник, реквізити документа, що її підтверджує, і статус перевірки. До переліку подій можуть належати передання товару перевізникові, завантаження, проходження визначених пунктів маршруту, завершення митного оформлення, фактичне вивезення товару та підтвердження його доставки. Склад подій визначається з урахуванням умов договору, виду транспорту, характеристик товару та особливостей конкретної поставки.

Третій блок – документальне забезпечення. Він призначений для систематизації реквізитів договорів, специфікацій, рахунків, транспортних документів, документів митного оформлення, актів наданих послуг, підтверджень фактичного вивезення товарів і банківських документів. Доцільно передбачити фіксацію наявності документа, результатів перевірки його реквізитів і відповідності даним інших документів, виявлених розбіжностей та результатів їх усунення. За наявності технічної можливості регістр

також має містити електронне посилання на документ або місце його зберігання.

Четвертий блок – облікова оцінка та відображення операції. Він охоплює дату визнання доходу, суму операції у валюті контракту, гривневий еквівалент, застосований валютний курс, рахунки бухгалтерського обліку, відомості про дебіторську заборгованість, логістичні витрати та курсові різниці. Відображення цих показників здійснюється на підставі належно оформлених документів і відповідних положень бухгалтерського обліку, а не шляхом механічного перенесення даних із транспортних або митних документів.

Для підприємств, які застосовують національні положення (стандарти) бухгалтерського обліку, методика має враховувати вимоги НП(С)БО 15 «Дохід» і НП(С)БО 21 «Вплив змін валютних курсів». Застосування НП(С)БО 21 передбачає визначення гривневого еквівалента операції з урахуванням валютного курсу на дату визнання відповідного активу, зобов’язання, доходу або витрат згідно з вимогами стандарту. Тому регістр має забезпечувати окрему фіксацію дати логістичної події та дати визнання відповідного об’єкта бухгалтерського обліку, що дасть змогу перевірити обґрунтованість застосованого валютного курсу.

П’ятий блок – податкове забезпечення. У ньому доцільно систематизувати інформацію, необхідну для визначення дати виникнення податкових зобов’язань із ПДВ, застосування відповідної ставки, підтвердження факту експорту та узгодження показників бухгалтерського обліку з податковою звітністю. Для експортних операцій із товарами необхідно враховувати, зокрема, положення п. 187.1 ст. 187 та пп. 195.1.1 п. 195.1 ст. 195 Податкового кодексу України, а також інші спеціальні норми, застосовні до конкретної операції.

Важливим елементом методики є розмежування дат бухгалтерського та податкового обліку. Збіг або відмінність між датою визнання доходу й датою виникнення податкових зобов’язань визначається відповідно до застосовних нормативних вимог і фактичних обставин операції. Отже, регістр має не лише

фіксувати відповідні дати, а й забезпечувати можливість перевірки підстав, на яких вони визначені.

Шостий блок – розрахунки та валютний контроль. Його призначення полягає у зіставленні суми дебіторської заборгованості за експортною операцією з фактично отриманими коштами, визначенні непогашеного залишку, фіксації дат платежів, відображенні сум у валюті контракту та їх гривневого еквівалента, а також контролі неврегульованих розбіжностей. За наявності документальних підстав у регістрі можуть додатково відображатися банківські комісії та курсові різниці.

Контроль строків розрахунків необхідно здійснювати з урахуванням чинного валютного законодавства, умов конкретної операції та винятків, передбачених нормативними актами. Внутрішній регістр не замінює встановлених законодавством процедур валютного нагляду, проте дає змогу своєчасно виявляти ризики прострочення платежів і невідповідності між сумами відвантажених товарів та отриманих коштів.

Використання такого регістру створює інформаційну основу для узгодження відомостей про рух товарів і логістичні витрати з показниками доходів та собівартості експортних поставок. З цією метою також пропонується запровадити аналітичний облік доходів від реалізації та собівартості продукції або товарів за зовнішньоекономічними контрактами, окремими поставками й покупцями-нерезидентами. Це дасть змогу зіставляти доходи, собівартість реалізації та логістичні витрати за конкретними поставками, досліджувати структуру витрат, порівнювати альтернативні маршрути й оцінювати економічну результативність виконання зовнішньоекономічних контрактів.

Для узагальнення запропонованих методичних рішень доцільно систематизувати об’єкти аналітичного обліку, ознаки їх деталізації та інформаційні результати, які забезпечує їх застосування (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Напрями вдосконалення аналітичного обліку логістичних комунікацій експортних операцій підприємств

Об'єкт обліку	**Запропоновані аналітичні ознаки**	**Інформаційне забезпечення**	**Очікуваний результат**
Товари, залучені до експортних операцій	Зовнішньоекономічний контракт, партія, маршрут, логістичний статус	Складські, відвантажувальні, транспортні й митні документи, документи про доставку	Простежуваність руху товарів та узгодження складських і бухгалтерських даних
Доходи від реалізації експортної продукції та товарів	Контракт, окрема поставка, покупець-нерезидент	Зовнішньоекономічний контракт, первинні документи, документи, що підтверджують виконання умов поставки	Зіставлення доходів за окремими поставками та узгодження їх облікового відображення з умовами договору
Собівартість реалізованої продукції та товарів	Контракт, партія, окрема поставка, номенклатура	Дані обліку запасів і витрат, документи щодо відпуску та реалізації	Формування зіставних показників собівартості за експортними поставками
Логістичні витрати експортних операцій	Вид послуги, контракт, партія, маршрут, етап перевезення, надавач послуг	Договори з перевізниками й експедиторами, транспортні документи, акти наданих послуг, розрахункові документи	Деталізація структури витрат і визначення витратомісткості окремих поставок
Витрати, спільні для декількох партій	Партії, база розподілу, сума витрат, документ-підстава	Первинні документи та внутрішній розрахунок розподілу	Послідовний і документально обґрунтований розподіл витрат між поставками

Джерело: розроблено автором

Запропонована модель ґрунтується на застосуванні узгоджених аналітичних ознак в обліку запасів, доходів і витрат та забезпеченні їх взаємозв'язку через внутрішній аналітичний регістр. Її впровадження дасть змогу перейти від розрізненого накопичення відомостей про окремі логістичні операції до комплексного інформаційного супроводу кожної експортної поставки. Водночас аналітична деталізація не означає автоматичного включення всіх логістичних витрат до собівартості реалізації або ототожнення моменту передання товару перевізникові з датою визнання доходу. Її основне призначення полягає у формуванні належної інформаційної бази для обґрунтованого застосування відповідних правил бухгалтерського обліку.

2.4. Облік міжнародних розрахунків на основі смартконтрактів як складових логістичних ланцюгів постачання

Логістичні процеси тісно пов’язані з іншими фінансово-господарськими подіями у функціонуванні підприємств. Логістична система поєднує матеріальні та фінансово-грошові потоки навколо спільної інформаційної бази управління діяльністю підприємств. Обов’язковим елементом логістичної системи підприємства є розрахункові операції з погашення заборгованості. Залежно від виду заборгованості переказ грошових коштів може здійснюватися на користь підприємства або його контрагентів. Погашення дебіторської або кредиторської заборгованості відповідно завершує попередній або започатковує новий етап логістичного циклу. Оплата у формі авансових платежів у логістичній системі підприємства традиційно передує процесам закупівлі та постачання матеріальних цінностей. Іншим варіантом розрахунків у логістичних ланцюгах постачання матеріальних цінностей є післяплата відповідно до умов контракту.

Розрахункові операції є перехідним етапом між завершенням одного та початком нового логістичного циклу. Повний оберт логістичного циклу може розпочинатися або завершуватися грошовим переказом. В умовах зовнішньоекономічної діяльності логістичні ланцюги постачання матеріальних цінностей зазнають певних змін. У сучасній науковій літературі значна увага приділяється цифровізації грошово-розрахункових процесів у логістичних ланцюгах постачання та її впливу на систему бухгалтерського обліку і контролю. При цьому більшість досліджень зосереджено на застосуванні цифрових технологій для забезпечення прозорості логістичних операцій, автоматизації документообігу, підвищення достовірності облікової інформації та інтеграції учасників ланцюгів постачання. Наукові дослідження цифровізації економічних процесів у логістичних ланцюгах постачання охоплюють різні аспекти діяльності.

Більшість дослідників акцентують увагу на перевагах цифровізації грошово-розрахункових операцій у взаємозв’язку з логістичними трансформаціями бізнесу. Наприклад, Vitale Gianluca обґрунтував, що інтеграція блокчейну із

системами управління логістичними процесами забезпечує автоматизацію грошових розрахунків, прозорість платіжних операцій і підвищення ефективності управління ланцюгами постачання [188]. Задорожний З.-М. В. та інші визначили порядок інтеграції електронних платежів у систему хаотичної логістики та складування товарів [198]. Berneis Moritz, Bartsch Devis, Winkler Herwig встановили, що цифровізація логістичних процесів на основі блокчейну та смартконтрактів сприяє автоматичному виконанню платіжних зобов'язань, скороченню трансакційних витрат і прискоренню взаєморозрахунків між контрагентами [130]. Починок Н. В. та інші сформували методику електронних грошових комунікацій у публічних логістичних операціях [166].

Іншим напрямом наукового пошуку в цій проблематиці є врахування міжнародних аспектів функціонування логістичних ланцюгів постачання. Зокрема, Kumar Ajay довів, що використання блокчейну в міжнародній логістиці забезпечує безпечне виконання акредитивних операцій, обіг електронних коносаментів та здійснення інших цифрових грошово-розрахункових процедур у зовнішньоторговельній діяльності [148]. Narayanam Krishnasuri, Goel Seep, Singh Abhishek, Shrinivasan Yedendra, Selvam Parameswaram запропонували блокчейн-платформу для автоматизації кредиторської заборгованості в товарних ланцюгах постачання, яка забезпечує цифрову перевірку міжнародних інвойсів, узгодження претензій і прискорення взаєморозрахунків між перевізниками, постачальниками та покупцями [161]. Tönnissen Stefan, Teuteberg Frank дослідили вплив блокчейну на трансформацію бізнес-моделей логістичних систем і довели, що цифровізація сприяє спрощенню фінансових взаєморозрахунків між учасниками ланцюгів постачання та зменшенню кількості посередників у міжнародних розрахунках [180].

Функціональні можливості технології блокчейн як основи для розвитку концепції смартконтрактів у логістичних розрахунках є ще одним предметом наукового пошуку. Dutta Pankaj, Choi Tsan-Ming, Somani Surabhi, Butala Richa систематизували напрями використання блокчейну в логістичних системах, визначивши цифровізацію фінансових потоків, автоматизацію платіжних

операцій і смартконтракти як ключові чинники розвитку сучасних ланцюгів постачання [136]. Natanelov Valeri, Cao Shoufeng, Foth Marcus, Dulleck Uwe обґрунтували, що використання смартконтрактів у фінансуванні ланцюгів постачання забезпечує автоматизацію виконання договірних умов, синхронізацію логістичних подій із грошово-розрахунковими операціями та мінімізацію участі фінансових посередників [162]. Luo Zhengdong систематизував сучасні підходи до використання блокчейну у сфері Supply Chain Finance та встановив, що смартконтракти є основним інструментом автоматизації факторингових операцій, фінансування дебіторської заборгованості та цифрових взаєморозрахунків між учасниками логістичних систем [153]. Попівняк Ю. визначила перспективи використання технології блокчейн і довела, що розподілені реєстри забезпечують автоматизацію реєстрації господарських операцій, підвищення достовірності облікової інформації та зниження ризиків під час здійснення електронних розрахунків [82].

Лише поодинокі наукові праці присвячено обліково-контрольним аспектам цифровізації грошово-розрахункових операцій у логістичних системах. Rijanto Arief дослідив роль технології блокчейн у подоланні бар'єрів бухгалтерського обліку, підзвітності та аудиторського забезпечення у сфері фінансування ланцюгів постачання (Supply Chain Finance), обґрунтувавши можливості автоматизації грошово-розрахункових операцій, підвищення прозорості фінансових транзакцій, використання смартконтрактів і зниження ризиків під час взаємодії між учасниками логістичних систем [171]. Percherla Anand Kumar дослідив інтеграцію смартконтрактів на основі блокчейну з ERP-системами та обґрунтував їхню роль в автоматизації логістичних процесів, синхронізації бухгалтерського обліку з операціями ланцюга постачання, автоматичному виконанні платіжних зобов'язань, оновленні облікових даних у режимі реального часу й підвищенні прозорості фінансових розрахунків між учасниками логістичних систем [164]. Шевчук О., Муравський В. дослідили вплив технології блокчейн на організацію бухгалтерського обліку та контролю електронних трансакцій, обґрунтувавши можливості використання розподілених реєстрів для підвищення достовірності

облікової інформації, автоматизації грошово-розрахункових операцій, забезпечення прозорості фінансових потоків і розвитку цифрових бізнес-процесів [117]. Tolmach Palina, Li Yi, Lin Shang-Wei, Liu Yang, Li Zengxiang узагальнили сучасні підходи до формальної верифікації смартконтрактів і наголосили, що їхня надійність є визначальною умовою автоматизації фінансових розрахунків та облікових процесів у цифрових екосистемах [179].

Розрізненість наукових досліджень у сфері цифровізації обліку грошово-розрахункових операцій у міжнародній логістичній системі не дає змоги розкрити потенціал інформаційних технологій для обробки облікової інформації. Лише одночасне врахування всіх аспектів цифровізації під час дослідження взаємозв'язку грошових розрахунків, логістичного постачання товарів і зовнішньоекономічної діяльності підприємства формує основу для трансформації методики та організації бухгалтерського обліку.

Під час здійснення міжнародних розрахунків за логістичними операціями підприємству доводиться співпрацювати із зарубіжними контрагентами. Діяльність таких контрагентів може регламентуватися різними нормативно-правовими документами країн їхнього резидентства. Логістична система повинна адаптуватися до міжнародних регламентів у сфері господарської діяльності. Крім того, міжнародні розрахункові комунікації потребують одночасного оперування багатьма іноземними валютами. Мультивалютність грошових розрахунків значно ускладнює формування вартості імпортованих та експортованих товарів у логістичних ланцюгах. Унаслідок виникнення курсових різниць складно заздалегідь визначити точну вартість матеріальних цінностей, придбаних за кордоном. Додатковим чинником впливу є валютні ризики, які під дією різних фінансових чинників можуть призвести до порушення умов логістичних контрактів. Через різкі коливання курсів іноземних валют умови договорів можуть стати невигідними для учасників логістичних операцій. Крім того, реалізація валютних ризиків і зростання вартості товарів у перерахунку на національну валюту можуть призвести до втрати контрагентами платоспроможності, що створює загрозу переривання логістичних ланцюгів.

Для забезпечення безперервності логістичних каналів імпорту та експорту товарів доцільно враховувати тривалість зарахування коштів від платника до одержувача. На відміну від миттєвих внутрішніх грошових переказів, зовнішньоекономічні розрахунки пов’язані з необхідністю інформаційної синхронізації фінансово-банківських систем різних країн, що може потребувати значного часу. Відповідно, ланцюги логістичного постачання можуть частково сповільнюватися в очікуванні завершення розрахункових операцій.

Додатковою специфічною рисою міжнародної логістики є залучення значної кількості різноманітних контрагентів до зовнішньоекономічних розрахункових операцій. Міжнародні грошово-розрахункові операції передбачають участь не лише традиційних продавців і покупців, а й митних інституцій, митних брокерів, міжнародних експедиторів, страхових компаній, зарубіжних перевізників та операторів складських потужностей. Значна кількість учасників міжнародної логістики потребує чіткого планування грошових видатків та оплати послуг усіх залучених контрагентів. Затримка розрахунків із будь-яким з учасників міжнародних логістичних операцій може призвести до каскадного порушення строків проходження логістичного циклу.

Активізація зовнішньоекономічних логістичних операцій призводить до переорієнтації транспортних маршрутів на мультимодальні перевезення. Міжнародні логістичні комунікації передбачають транспортування товарів різними видами транспорту. Підприємства змушені відстежувати переміщення товарів за кордоном і забезпечувати своєчасну оплату транспортних послуг різних компаній. За таких умов виникає необхідність оперативного здійснення грошових переказів на користь морських, авіаційних, залізничних та інших перевізників. Несвоєчасна оплата послуг таких компаній може призвести до непродуктивних простоїв у логістичних циклах і, як наслідок, блокування логістичних каналів постачання товарів. Специфіку впливу міжнародних грошово-розрахункових операцій на логістичні ланцюги постачання та особливості їх бухгалтерського обліку систематизовано в табл. 2.2.

Таблиця 2.2

Специфіка міжнародних розрахунків у логістичних ланцюгах постачання

Специфіка міжнародних розрахунків в логістичній системі	**Вплив на ланцюги постачання товарів**	**Вплив на бухгалтерський облік**
Різні нормативно-правові вимоги та регулювання в різних країнах	Потреба адаптації логістичних процесів до вимог різних юрисдикцій; можливі затримки через комплаєнс	Облік операцій відповідно до міжнародних і національних вимог; документальне підтвердження ЗЕД-операцій
Мультивалютність розрахунків	Ускладнює планування собівартості та закупівель, впливає на ціни імпорту й експорту	Облік валютних операцій, курсових різниць, переоцінка монетарних статей
Валютні ризики	Ризик зриву контрактів, втрати платоспроможності контрагентів і переривання постачання	Визнання курсових різниць, резервування ризиків, розкриття фінансових ризиків
Тривалий час міжнародних платежів	Можливе сповільнення логістичного циклу до підтвердження оплати	Контроль дебіторської та кредиторської заборгованості, облік транзитних платежів
Велика кількість учасників (банки, митниця, брокери, експедитори, страховики, перевізники, склади)	Залежність безперервності постачання від своєчасних розрахунків з усіма учасниками	Аналітичний облік за кожним контрагентом, розподіл логістичних витрат
Мультимодальні перевезення	Необхідність своєчасної оплати різних перевізників для уникнення простоїв	Облік транспортно-заготівельних витрат, розподіл витрат між етапами доставки
Використання цифрових платіжних технологій (API, ISO 20022, електронні інвойси)	Прискорення інформаційного обміну та підвищення прозорості ланцюгів постачання	Автоматизація обліку, інтеграція ERP з банками, оперативне відображення розрахунків

Джерело: систематизовано автором

Уникнення негативного впливу міжнародних розрахункових операцій на ланцюги постачання передбачає активізацію процесів цифровізації. Імплементація сучасних інформаційних технологій у грошово-розрахункові операції оптимізує інформаційні комунікації між платниками, одержувачами коштів і фінансово-банківськими установами. Електронні комунікації інтегруються в процедури обробки облікової інформації та трансформують методику й організацію бухгалтерського обліку. Цифровізація обліку

електронних трансакцій спрямована на усунення окремих інформаційних процедур, які затримують міжнародні логістичні ланцюги постачання товарів.

Найсуттєвіші зміни в бухгалтерському обліку відбуваються внаслідок використання технології блокчейн у грошово-розрахункових операціях як складовій міжнародної логістики. Зовнішньоекономічні розрахунки з використанням електронних грошей і криптовалют, заснованих на технології блокчейн, здатні зменшити потребу в залученні фінансово-банківських установ до логістичних процесів. Участь банків та інших фінансових організацій може призводити до затримок в обміні грошовими коштами через необхідність багатоступеневої перевірки та схвалення міжнародних переказів. За умов поділу логістичних поставок на невеликі товарні партії виникає потреба в багаторазовій оплаті їхньої вартості через фінансово-банківські установи. Кожний такий платіж може затримуватися в системі міжбанківських переказів на певний проміжок часу. Сукупність таких затримок призводить до збільшення строків виконання логістичних контрактів.

Використання технології блокчейн під час здійснення міжнародних розрахунків як складової логістичних операцій дає змогу усунути окремих посередників в інформаційному обміні. Зі зменшенням посередницької ролі фінансово-банківських установ у грошово-розрахункових операціях змінюється значення банківських виписок про стан і рух грошових коштів. Традиційно в бухгалтерському обліку виписки є документальним підтвердженням здійснення грошових трансакцій і підставою для формування облікових записів. Системи електронних грошових трансакцій на основі технології блокчейн автоматизують інформаційні комунікації. Відповідно, інформація про списання та зарахування грошових коштів може автоматично передаватися всім учасникам логістичної системи. На основі отриманих даних доцільно формувати облікові записи про грошово-розрахункові операції як складові логістичних ланцюгів без очікування надходження паперової чи електронної банківської виписки, за умови належного документального підтвердження господарських операцій.

Надходження облікової інформації про параметри електронного платежу є підставою для автоматизованого формування бухгалтерських проведень. В обліково-контрольній системі кожного учасника логістичного процесу доцільно автоматично фіксувати зміни стану рахунків грошових коштів. Оперативне надходження інформації про зарахування коштів може бути підставою для переходу до наступного етапу логістичного процесу. Відображення в системі бухгалтерського обліку надходження грошових коштів у будь-якій формі підтверджує погашення відповідної заборгованості та створює передумови для започаткування нового ланцюга постачання.

Функціональною основою смартконтрактів є технологія блокчейн, яка дає змогу автоматизувати виконання договірних зобов'язань. У смартконтрактах можна передбачити алгоритми послідовного виконання дій у логістичних ланцюгах. Методичні підходи до використання смартконтрактів доцільно застосовувати для вдосконалення обліково-контрольних процедур у міжнародних логістичних системах. Насамперед необхідно передбачити можливість автоматичного перерахування коштів одержувачу після надходження інформації про настання визначеної події в логістичному ланцюзі постачання товарів. Інформаційну схему запропонованої моделі обліку міжнародних платежів у логістичних ланцюгах постачання за умов імплементації технології смартконтрактів наведено на рис. 2.3.

Алгоритм смартконтракту повинен містити перелік послідовних подій: визначення сторонами параметрів угоди, погодження договірних умов, підписання смартконтракту, відправлення товарів зі складу постачальника, передавання товарів зарубіжній логістичній компанії, прибуття вантажу на кордон, передавання його митному брокеру, митне оформлення, подальше транспортування зарубіжною або національною логістичною компанією, прибуття товарів на склад замовника (покупця), розвантаження та передавання права власності.



Рис. 2.3. Модель обліку міжнародних платежів у логістичному ланцюзі постачання в умовах використання технології смартконтракту

Джерело: розроблено автором

Кожен із цих етапів зовнішньоекономічної діяльності передбачає можливість автоматичної оплати заборгованості, що виникає в логістичних

ланцюгах постачання товарів. Слід враховувати, що перелік етапів та їх послідовність можуть частково змінюватися відповідно до умов зовнішньоекономічного контракту.

Для реалізації можливостей смартконтрактів товарні партії або логістичні контейнери доцільно обладнувати GPS-трекерами, які дають змогу відстежувати їхнє місцезнаходження. Технологія глобального позиціонування дає змогу визначати швидкість переміщення товарів від постачальника до покупця, а також встановлювати настання певних договірних умов залежно від поточного географічного розташування товарної партії або контейнера в логістичному ланцюзі. На основі інформації про місцезнаходження товарів та необхідність здійснення відповідних грошово-розрахункових операцій доцільно формувати алгоритм смартконтракту. Крім того, автоматичне виконання передбачених смартконтрактом дій може бути підставою для формування відповідних облікових записів.

Перед початком реалізації логістичних ланцюгів постачання обов’язковими є оформлення та затвердження смартконтракту. Його укладення в логістичній системі потребує згоди щонайменше покупця та постачальника товарів. Для автоматизованого обліку й контролю виконання договірних умов до системи смартконтрактів доцільно залучити всіх учасників логістичної системи. Широке впровадження практики укладання смартконтрактів суб’єктами міжнародної логістики сприятиме мінімізації міжнародних логістичних і валютних ризиків.

Важливим етапом оформлення смартконтракту є обговорення та затвердження його умов і технічних параметрів. Для попереднього узгодження договірних умов між контрагентами можна використовувати традиційні канали комунікації. Через соціальні мережі, електронну пошту та електронні дошки оголошень можна формувати й погоджувати комерційні пропозиції щодо здійснення зовнішньоекономічної діяльності. Надалі умови угоди доцільно визначати та погоджувати на платформі оператора смартконтрактів. До інформації, яку доцільно зазначати у смартконтракті, належать юридичні дані

учасників угоди; банківські реквізити; відомості про фінансово-банківські установи, у яких відкрито рахунки; міжнародні коди товарів, постачання яких планується; перелік і вартість товарів; валюта угоди; перелік логістичних етапів та очікувані строки їх проходження; місце перетину кордону й митниця, яка здійснюватиме митне оформлення; можливі штрафи та компенсації за порушення умов смартконтракту.

Також визначаються технічні параметри смартконтракту: блокчейн-платформа (Ethereum, Hyperledger Fabric, Solana, Polygon, BNB Chain тощо), тип мережі, алгоритм консенсусу, віртуальна машина та інші характеристики, які безпосередньо не стосуються обліку й контролю грошово-розрахункових операцій у логістичних ланцюгах постачання. Після визначення всіх параметрів і технічних умов смартконтракту можна переходити до його підписання за допомогою електронних підписів. У мережі блокчейн електронне підписання підтверджує волевиявлення сторін, однак саме по собі не гарантує юридичної сили договору відповідно до застосовного законодавства. Необхідність оформлення додаткових електронних або паперових документів залежить від правових вимог до відповідної операції. Після підписання та виконання необхідних юридичних формальностей смартконтракт переходить до етапу виконання. Запуск його виконання може бути пов’язаний із відправленням товарів зі складу постачальника логістичній компанії.

Під час вибуття товарної партії зі складу постачальника в смартконтракті доцільно передбачити зміну статусу контролю над товарами. Для спрощення взаєморозрахунків у смартконтракті також рекомендовано передбачити механізми, які дають змогу уникати авансових платежів. Алгоритм смартконтракту може автоматизувати передавання прав на товари та грошові кошти між постачальником і замовником (покупцем) відповідно до погоджених умов. За такої моделі покупцеві не потрібно заздалегідь сплачувати частину або повну вартість товарів до їх надходження, якщо інше не передбачено договором.

Після отримання товарів від постачальника тимчасовим розпорядником ними стає міжнародна логістична компанія. Під час доставки товарних партій

або контейнерів до кордону та передавання документів митному брокеру доцільно передбачити автоматичне перерахування коштів від замовника на користь перевізника в розмірі вартості транспортних послуг. Надалі, після підтвердження виконання митним брокером функцій із митного оформлення товарів, доцільно здійснювати автоматичні грошові перекази на його користь. Вартість послуг митного брокера може зазначатися у смартконтракті у фіксованій сумі або у відсотках від митної вартості товарів. Після завершення митного оформлення та визначення сум мита, митних платежів і ПДВ можна здійснювати відповідні платежі на користь митних органів та до державного бюджету. Якщо вартість послуг зарубіжної логістичної компанії та митного брокера можна визначити в смартконтракті заздалегідь, то для автоматичної оплати митних платежів доцільно передбачити можливість інформаційної взаємодії з електронною митною системою. В алгоритмі смартконтракту доцільно передбачити отримання даних з електронної митної системи про вартісні параметри митного оформлення конкретної товарної партії або контейнера.

Після завершення митних процедур та сплати всіх митних і податкових платежів товари передаються тій самій логістичній компанії, яка забезпечувала їх доставку від постачальника, або іншому перевізнику. Після підтвердження прибуття та розвантаження товарної партії або контейнера на складі замовника відбувається передавання права власності відповідно до умов контракту. Якщо після огляду товарів замовник погоджується їх прийняти, алгоритм смартконтракту автоматично ініціює перерахування коштів із рахунку платника на користь одержувача за умови виконання встановлених вимог.

Щоб уникнути ситуації, коли товари вже прийняті замовником (покупцем), але на його рахунках недостатньо коштів для розрахунку з постачальником, в алгоритмі смартконтракту доцільно передбачити використання транзитного рахунку або механізму резервування коштів. Технологія блокчейн, інтегрована у фінансовий сектор, може забезпечувати технічну основу для організації таких грошово-розрахункових операцій. Під час укладення смартконтракту доцільно

резервувати обумовлену договором суму коштів, якими платник та одержувач тимчасово не можуть вільно розпоряджатися. Альтернативним рішенням є залучення фінансового посередника, який тимчасово утримуватиме кошти до настання передбачених договором умов їх перерахування.

Функціонування системи смартконтрактів у логістичних ланцюгах постачання створює низку методичних викликів для організації бухгалтерського обліку та контролю. Насамперед для визначення дати визнання фінансово-господарської події доцільно ідентифікувати момент фіксації кожного нового етапу логістичного ланцюга постачання. Час здійснення облікового запису доцільно визначати за даними технічної системи супроводу смартконтракту з урахуванням вимог до визнання та документального підтвердження господарських операцій. У момент передавання товарної партії або контейнера міжнародній логістичній компанії в обліку замовника доцільно відображати виникнення відповідних зобов'язань за придбаними товарами, якщо виконано критерії їх визнання. Суму коштів, призначену для розрахунку, доцільно автоматично резервувати або перераховувати на транзитний рахунок. У системі бухгалтерського обліку таку грошово-розрахункову подію можна відображати як зменшення доступних коштів на банківських рахунках або рахунках електронних платіжних засобів і збільшення суми коштів у дорозі. Водночас під час передавання товарів логістичній компанії в замовника можуть виникати зобов'язання перед нею за транспортні послуги відповідно до умов договору та фактичного виконання відповідних робіт.

Передавання товарів або супровідних документів митному брокеру саме по собі не завжди є підставою для визнання кредиторської заборгованості за послуги митного оформлення. Таке зобов'язання доцільно визнавати відповідно до умов договору та факту надання послуг, після чого його погашення може автоматично здійснюватися алгоритмом смартконтракту. Дещо інший порядок застосовується до митного оформлення, нарахування відповідних платежів і податків. Інформацію про завершення митного оформлення доцільно отримувати з електронної митної системи. Після надходження даних з єдиного

інформаційного середовища митних декларацій доцільно автоматично відображати в системі бухгалтерського обліку суми зобов'язань за додатковими митними послугами перед відповідними установами, а також за митом, акцизом і ПДВ перед державним бюджетом. Погашення таких зобов'язань алгоритмом смартконтракту здійснюється з урахуванням установлених процедур і фактичного підтвердження платежів.

Після завершення доставки товарної партії або контейнера на склад замовника (покупця) у системі бухгалтерського обліку доцільно відображати погашення кредиторської заборгованості перед логістичною компанією з одночасним списанням коштів із відповідних рахунків. У момент остаточного прийняття товарів від логістичної компанії та їх оприбуткування на складі замовника кошти з транзитних рахунків перераховуються постачальнику. У бухгалтерському обліку цю подію доцільно відображати як зменшення коштів у дорозі та одночасне погашення відповідної кредиторської заборгованості перед постачальником. Така послідовність обліку грошово-розрахункових подій у логістичних ланцюгах постачання відповідає логіці виконання алгоритму смартконтракту та має узгоджуватися з національними нормативними вимогами у сфері бухгалтерського обліку.

Усі складові методики використання смартконтрактів у контексті трансформації обліку міжнародних розрахунків у логістичних ланцюгах постачання систематизовано в табл. 2.3.

Для забезпечення безперешкодного проходження платежів в умовах тимчасового блокування доцільно розглянути використання механізмів прямих платежів на основі технології CBDC. CBDC (Central Bank Digital Currency) – це цифрова валюта центрального банку, яка потенційно дає змогу здійснювати прямі розрахунки між учасниками платіжних систем різних країн без використання традиційних каналів міжнародних міжбанківських повідомлень, зокрема SWIFT, за умови сумісності відповідних систем.

Таблиця 2.3

Система смарконтрактів в обліку міжнародних розрахунків у логістичних ланцюгах постачання

Компоненти системи смартконтрактів	**Трансформація обліку міжнародних розрахунків у логістичних ланцюгах постачання**
Блокчейн	Децентралізація розрахунків, усунення посередників, автоматичне формування облікових записів, синхронізація даних між учасниками та підтвердження операцій у режимі реального часу.
Смартконтракти	Цифровізація виконання договірних умов, ініціація платежів після настання логістичних подій, забезпечення безперервного обліку і контролю.
CBDC	Прямі міжнародні платежі без SWIFT, зменшення валютних ризиків, прискорення обліку та мінімізація курсові різниці.
API та відкритий програмний код	Інтеграція ERP, облікових систем, банків, митницю й логістичних платформ, автоматичний обмін даними та формування облікових проведень.
ISO 20022	Уніфікація структури фінансових повідомлень, стандартизація інформаційних потоків та забезпечення сумісності програмного забезпечення.
GPS/IoT	Передавання інформації про місцезнаходження вантажу, що автоматично запускає платежі та облікові записи.
Електронні митні системи	Автоматичне визначення митних платежів, ПДВ та мито, забезпечуючи їх негайне відображення в обліку.
Системи електронних трансакцій	Резервування коштів до виконання умов контракту, зменшення ризиків неплатежів.

Джерело: систематизовано автором

Кожна країна перебуває на різних етапах запровадження цифрових аналогів національних валют. Наразі Національний банк України розглядає та опрацьовує можливі варіанти використання е-гривні, від яких залежатимуть її дизайн та основні характеристики: е-гривня для роздрібних безготівкових платежів із можливим функціоналом «програмованих» грошей; е-гривня для використання у сфері обігу віртуальних активів; е-гривня для забезпечення можливості здійснення транскордонних платежів [88].

Використання електронної гривні в межах технології CBDC відкриває перспективи автоматизації обліку міжнародних грошових операцій для оперативного забезпечення логістичних ланцюгів постачання. Усунення потреби у використанні традиційних каналів міжнародних міжбанківських повідомлень, зокрема SWIFT, може скоротити тривалість розрахунків і зменшити окремі

ризики, пов’язані з валютними конвертаціями та затримками платежів. Оскільки між списанням і зарахуванням цифрових грошей може проходити мінімум операційного часу, зменшується ймовірність суттєвої зміни валютних курсів безпосередньо під час виконання трансакції. Водночас валютні ризики не усуваються повністю, оскільки курсові коливання можуть виникати до здійснення платежу або після нього. За таких умов міжнародний грошовий переказ як елемент логістичного ланцюга постачання може обліковуватися з використанням підходів, застосовуваних до внутрішніх валютних операцій, з урахуванням особливостей визначення та відображення курсових різниць.

Значною перешкодою для прискорення логістичних ланцюгів постачання є складність інформаційної синхронізації між різними програмними продуктами. Нині кожен учасник логістичної системи формує окремі інформаційні записи у власному інформаційному середовищі обліку та управління логістичними процесами. Ситуацію додатково ускладнюють відмінності в національних підходах до регулювання обліково-контрольної сфери та використання різноманітного програмного забезпечення, характерного для окремих країн. Для передавання електронних повідомлень і документів між суб’єктами логістичної системи традиційно використовують файли у форматах XML та PDF. Проте файловий обмін обліковою інформацією є недостатньо ефективним через необхідність багаторазового ручного перенесення даних між різними інформаційними базами та програмними продуктами. Це обмежує реалізацію переваг смартконтрактів і перешкоджає автоматичному формуванню облікових записів щодо грошово-розрахункових подій як складових логістичних ланцюгів постачання.

Для усунення недоліків файлового обміну даними у сфері зовнішньоекономічної діяльності доцільно передбачити інтеграцію різного програмного забезпечення на основі API та відкритих програмних інтерфейсів. Іншими словами, у програмні продукти для цифровізації обліку й управління логістичними процесами рекомендовано інтегрувати модулі інформаційної синхронізації. Подібні рішення вже пропонують провідні фінансово-банківські

установи, інтегруючи свої програмні сервіси зі спеціалізованим обліковим програмним забезпеченням. Унаслідок цього управління грошовими коштами підприємства може здійснюватися безпосередньо з облікової системи. Одночасно в ній формуються платіжні доручення та відповідні бухгалтерські проведення з урахуванням результатів виконання платежів.

За аналогічним принципом доцільно інтегрувати в програмні продукти модулі реалізації смартконтрактів на основі API та відкритих програмних інтерфейсів. Кожна зміна статусу товарної партії або контейнера на міжнародному логістичному маршруті може бути підставою для формування відповідних записів в облікових системах учасників логістичної мережі. За таких умов облікові записи можуть формуватися автоматично та майже миттєво після надходження підтвердженої інформації про відповідну подію.

Для вироблення єдиного підходу до створення інформаційних модулів для спеціалізованого програмного забезпечення та забезпечення безперешкодної інформаційної синхронізації доцільно використовувати міжнародний стандарт ISO 20022. Цей стандарт визначає уніфіковані моделі та структури фінансових повідомлень, що містять інформаційні атрибути, необхідні для обміну даними про грошово-розрахункові операції. ISO 20022 встановлює єдині принципи формування інформаційних потоків у фінансовій системі. Використання універсального механізму структурування даних про грошово-розрахункові події дає змогу стандартизувати розроблення програмних модулів для облікових цілей у міжнародній логістичній системі. Програмне забезпечення, що підтримує цей стандарт, може забезпечувати узгоджений обмін обліковою інформацією, необхідною для функціонування системи смартконтрактів. Унаслідок цього смартконтракти можуть стати важливою складовою інформаційного середовища всіх учасників логістичної системи.

ISO 20022 уніфікує структуру фінансових повідомлень, створюючи передумови для автоматичного зіставлення даних про грошово-розрахункові операції з відповідними логістичними подіями та первинними документами. Така інформаційна модель забезпечує передумови для переходу від дискретного

обліку, за якого операції відображаються після отримання та опрацювання документів, до безперервного автоматизованого обліку міжнародних грошово-розрахункових операцій. За такого підходу реєстрація, контроль та аналітичне опрацювання інформації відбуваються майже одночасно з реалізацією відповідних етапів логістичного ланцюга постачання. Такий концептуальний перехід може стати основою для безперервного автоматизованого управління логістичними процесами на глобальному рівні.

Висновки до розділу 2.

1. Ефективність управління зовнішньоекономічною діяльністю підприємств значною мірою залежить від належної організації електронного документообігу. Принципове значення має розмежування електронних документів за їх функціональним призначенням: одні підтверджують здійснення логістичних і митних операцій та слугують підставою для їх облікового відображення, інші забезпечують організацію, координацію й контроль управлінських процесів. Такий підхід дає змогу чіткіше визначати облікове призначення електронних документів, розмежовувати відповідні господарські операції та витрати на цифровізацію документообігу.

2. Запровадження електронного документообігу, зокрема транспортних накладних, зовнішньоекономічних контрактів і митних декларацій, потребує врахування послідовності їх обробки, моменту підтвердження господарських операцій і виконання встановлених вимог до первинних документів. Важливими передумовами достовірності облікової інформації є повнота документального підтвердження операцій, своєчасність реєстрації відповідних даних та можливість їх зіставлення з фактичними обставинами здійснення логістичних процесів. Це сприяє посиленню контролю за формуванням логістичних витрат, виконанням договірних зобов’язань і коректністю відображення зовнішньоекономічних операцій в обліку.

3. Цифровізація документального забезпечення міжнародних перевезень на основі eFTI, eCMR та національної системи е-ТТН формує передумови для переходу від фрагментарного документування логістичних операцій до інтегрованої моделі інформаційного супроводу зовнішньоекономічної діяльності. Для повноцінної реалізації її потенціалу необхідно забезпечити документальне відображення не лише стандартних етапів транспортування, а й додаткових подій, що змінюють умови перевезення, склад витрат, відповідальність учасників та обставини отримання товарів. З цією метою обґрунтовано доцільність розширення системи е-ТТН шляхом упровадження електронних актів заміни перевізника, зміни маршруту, затримки доставки, часткового приймання, пошкодження вантажу, передачі на відповідальне зберігання, зміни умов перевезення та анулювання перевезення. Їх інтеграція з первинною транспортною документацією й обліковими інформаційними системами сприятиме підвищенню повноти, достовірності та оперативності облікових даних, обґрунтованому формуванню первісної вартості імпортних запасів, посиленню контролю логістичних витрат і ризиків та вдосконаленню управління міжнародними поставками.

4. Належне облікове відображення імпортних операцій потребує узгодження моменту визнання товарів активами, формування їх первісної вартості та відображення руху товарів із юридичними умовами постачання, розподілом ризиків і фактичним перебігом міжнародних логістичних процесів. Визначення моменту визнання імпортованих товарів активами потребує комплексного врахування положень НП(С)БО, норм цивільного законодавства та умов постачання за Incoterms 2020. Вирішальне значення має встановлення моменту, з якого підприємство отримує економічний контроль над товарами, зважаючи на юридичні умови передачі, розподіл ризиків і фактичні можливості управління активами. Формування первісної вартості імпортних товарів передбачає ідентифікацію, групування та розподіл транспортно-заготівельних витрат з урахуванням базису постачання й особливостей логістичного процесу. Поєднання логістичних даних з обліковими розрахунками в межах єдиного

калькуляційного контуру створює передумови для підвищення точності визначення первісної вартості, прозорості структури витрат та автоматизації відповідних процедур із використанням ERP-систем і цифрових митно-логістичних платформ.

5. Окремої уваги потребує облікове відображення товарів у дорозі, оскільки момент переходу контролю над ними не завжди збігається з датою фізичного надходження на склад підприємства. Виділення таких товарів в окремий об’єкт аналітичного обліку, зокрема за стадіями міжнародного транспортування та митного оформлення, сприяє належному застосуванню принципу нарахування, забезпечує простежуваність руху запасів і зменшує ризик часових викривлень в обліку. Важливим напрямом удосконалення обліку імпортних операцій є автоматизоване визначення моменту переходу ризиків і накопичення даних про витрати на формування первісної вартості на основі електронних транспортних, митних та договірних документів. Інтеграція таких даних з обліковими системами підприємства сприяє зменшенню впливу людського чинника, підвищенню достовірності облікової інформації та посиленню контролю за здійсненням міжнародних поставок.

6. Облікове забезпечення логістичних комунікацій експортних операцій потребує узгодженого відображення руху товарів, логістичних витрат, доходів і собівартості реалізації. Важливе значення має формування єдиної аналітичної системи, яка забезпечує взаємозв’язок інформації про товарні партії, логістичні події та результати окремих експортних поставок. При цьому передача товару перевізникові не повинна автоматично ототожнюватися з моментом визнання доходу, а логістичні витрати мають відображатися відповідно до їх економічного змісту та застосовних правил бухгалтерського обліку. Удосконалення обліку логістичних комунікацій експортних операцій передбачає деталізацію інформації про запаси за логістичними статусами, витрати за видами послуг, контрактами, партіями та маршрутами, а також узгодження обліку доходів і собівартості в розрізі окремих поставок. Використання узгоджених аналітичних ознак і внутрішнього аналітичного регістру в межах чинної системи рахунків

сприятиме підвищенню інформативності обліку та створенню належної інформаційної основи для управління міжнародними поставками.

7. Цифрова трансформація міжнародних розрахунків у логістичних ланцюгах постачання формує передумови для переходу від дискретної моделі обліку до безперервного інформаційного середовища, у якому господарські операції реєструються синхронно з перебігом логістичних процесів. Подальший розвиток цифрових міжнародних розрахунків пов’язаний із формуванням інтегрованого інформаційного середовища для запровадження практики використання смартконтрактів. Концепція смартконтрактів передбачає інтеграцію логістичних, фінансових та облікових процесів у єдину цифрову систему, у якій виконання договірних умов, здійснення міжнародних платежів і відображення господарських операцій відбуваються як взаємопов’язані елементи єдиного алгоритму. Такий підхід сприяє скороченню затримок у міжнародних розрахунках, зменшенню кількості фінансових посередників і обсягів грошових коштів, що перебувають у дорозі, підвищенню прозорості взаємодії між учасниками логістичних ланцюгів, а також зниженню операційних, валютних і договірних ризиків

Основні результати дослідження за другим розділом дисертації опубліковано у наукових працях: [48; 49; 50; 51; 85; 150].

РОЗДІЛ 3
ЦИФРОВІЗАЦІЯ КОНТРОЛЮ ЛОГІСТИЧНИХ КОМУНІКАЦІЙ В УПРАВЛІННІ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ ПІДПРИЄМСТВ

3.1. Контроль зовнішньоекономічних логістичних процесів з використанням технології штучного інтелекту

Міжнародна логістика є комплексною взаємопов'язаною системою різносторонніх комунікацій. Інформаційні зв'язки пронизують усі сфери зовнішньоекономічних процесів підприємств під час реалізації логістичної діяльності. Багатоступеневість логістичних процесів потребує організації належного контролю за міжнародними поставками товарів (робіт, послуг). Контроль доповнює бухгалтерський облік у формуванні інформаційного середовища для управління логістичними процесами. Зіставлення облікової інформації з фактичними даними щодо міжнародної логістики сприяє підтвердженню достовірності бухгалтерського обліку. Водночас контроль спрямований на збереження та захист інтересів усіх учасників логістичної системи. Формування належного контрольного середовища підвищує довіру внутрішніх та зовнішніх стейкхолдерів до облікових показників. Управління логістичними процесами є більш ефективним за умови належної організації контролю за зовнішньоекономічною діяльністю підприємств.

Контроль міжнародної логістики охоплює чотири рівні, які відповідають концептуальним сферам логістичної діяльності: нормативно-договірний, товарний, документально-інформаційний та фінансово-грошовий (Рис. 3.1). Кожний організаційний рівень контролю відображає відповідний елемент логістичної діяльності. На першому рівні формується нормативно-договірне підґрунтя логістики. Товарний рівень передбачає моніторинг переміщення матеріальних цінностей.



Рис. 3.1. Концепція багаторівневого контролю зовнішньоекономічних логістичних процесів

Джерело: сформовано автором

На документально-інформаційному рівні відбувається обмін даними щодо логістичних процесів між учасниками зовнішньоекономічних договірних взаємовідносин. Фінансово-грошовий рівень охоплює реалізацію фінансових потоків у логістичній системі. Застосування контрольних заходів на всіх рівнях організації зовнішньоекономічної логістики сприяє ефективному моніторингу варіативних комунікацій, які виникають між учасниками логістичної системи.

Контроль логістичних комунікацій в умовах цифрової економіки потребує застосування сучасних інформаційно-комунікаційних технологій. Технології обробки та передачі даних у міжнародній логістиці забезпечують перманентність доступу до логістичної інформації. Завдяки цьому всі учасники логістичних комунікацій здатні отримувати оперативні відомості про поточний стан

виконання зовнішньоекономічного договору. Повнота інформаційного охоплення створює можливості для майже необмеженого пошуку відкритих даних, які стосуються логістичних процесів. Додаткове застосування інформаційно-комунікаційних технологій підвищує довіру до логістичної системи завдяки зменшенню можливостей для інформаційних маніпуляцій та товарно-фінансових махінацій.

Організація контрольного процесу на першому нормативно-договірному рівні міжнародної логістики передбачає пошук оптимальних контрагентів. Від комерційної надійності учасників логістичного договору значною мірою залежить результативність зовнішньоекономічної діяльності підприємства. Для пошуку повної інформації про контрагентів доцільно використовувати сучасні інформаційно-комунікаційні технології, здатні агрегувати дані з різних відкритих джерел. Передусім доцільно перевірити ділову репутацію потенційного контрагента. Для цього можна використовувати національні та міжнародні електронні сервіси. В офіційних електронних реєстрах можна визначити поточний статус підприємства, його організаційно-правову форму, тривалість функціонування, розмір статутного капіталу, власників і керівників тощо. Важливо також встановити факти призупинення діяльності, несплати податків та наявності судових проваджень, які стосуються господарської діяльності міжнародного контрагента.

Перевірка контрагента також передбачає моніторинг санкційних списків, які можуть містити дані фінансових, банківських, адміністративних, страхових та інших інституцій щодо систематичних порушень принципів добросовісного ведення бізнесу. Оптимальним варіантом агрегування таких даних є використання чат-ботів зі штучним інтелектом, здатних оперативно здійснювати пошук інформації та формувати аналітичну оцінку потенційного ділового партнерства. Застосування штучного інтелекту є особливо виправданим для пошуку відомостей про зарубіжних контрагентів. Чат-боти можуть акумулювати інформацію з різних джерел незалежно від країни резидентства, мови інформаційного ресурсу та відмінностей у підходах до обробки облікової

інформації. Водночас результати такого пошуку доцільно підтверджувати за офіційними першоджерелами, особливо щодо юридичного статусу, санкційних обмежень та судових проваджень.

Чат-боти зі штучним інтелектом також доцільно застосовувати для оцінки фінансового стану на основі публічної звітності підприємств. Незважаючи на необхідність спеціальних знань у сфері аналітичного опрацювання фінансової звітності, алгоритми на основі штучного інтелекту можуть автоматично обробляти звітні показники, визначати основні тенденції та обґрунтовувати вплив окремих показників на оцінку фінансового стану потенційного контрагента.

Значну увагу у процесі контрольної перевірки контрагентів доцільно приділяти історії попередніх логістичних операцій. Найбільш негативними індикаторами ненадійності підприємства є несвоєчасне, неповне або умисно неналежне виконання умов зовнішньоекономічних логістичних операцій. Проте слід враховувати ускладнення логістичних комунікацій унаслідок глобальної фінансово-військової нестабільності, що суттєво впливає на функціонування міжнародної логістики та кількість її учасників. Необхідно відокремлювати результати виконання договірних відносин у національному та міжнародному масштабах. Якщо логістична діяльність контрагента в межах однієї країни є успішною, необхідна додаткова перевірка його спроможності виконувати міжнародні логістичні поставки. Тому доцільно звертати увагу на наявність ресурсів, організаційних спроможностей та функціональної логістичної мережі для реалізації міжнародних поставок. Для зменшення ризиків потенційно недобросовісної поведінки бізнес-партнерів доцільно визначити всі дискусійні моменти щодо зовнішньоекономічних логістичних операцій та належним чином закріпити їх у відповідному договорі.

До процедури обґрунтування положень, обговорення та затвердження умов зовнішньоекономічного договору щодо логістичних поставок доцільно залучати обліково-контрольних фахівців. Відповідальні за внутрішній контроль на підприємстві особи здійснюють попередній моніторинг контрактних положень

та умов здійснення зовнішньоекономічної діяльності. Першочергово внутрішнім контролерам доцільно доручити перевірку відповідності договору міжнародної логістики нормам нормативно-правових документів. Важливо оцінити дотримання вимог національного та зарубіжного законодавства під час формування умов майбутньої логістичної операції. Оскільки обліково-контрольні фахівці можуть не бути експертами у нормативно-правовому регулюванні різних країн, з контрагентами яких співпрацює підприємство, до контрольної процедури рекомендовано залучати чат-боти зі штучним інтелектом. Штучний інтелект здатний допомогти виявити потенційну невідповідність окремих положень договору логістики нормам зарубіжних нормативно-правових документів та визначити положення, які потребують додаткової перевірки.

Зокрема, у чат-боті зі штучним інтелектом рекомендовано формувати запити щодо митного режиму країни походження товару та країни контрагента, коректності міжнародної класифікації товару, можливості здійснення валютного платежу, необхідності отримання додаткових дозвільних документів для оформлення зовнішньоекономічної логістичної операції тощо. Для підвищення достовірності отриманої інформації доцільно формулювати запити з урахуванням конкретних характеристик товару, країни контрагента, умов поставки та передбаченого маршруту. Відповіді, згенеровані штучним інтелектом, після додаткової перевірки внутрішніми контролерами можуть бути використані як інформаційна основа для ухвалення відповідних рішень щодо коригування умов зовнішньоекономічного договору.

Несприятлива глобальна військово-економічна ситуація створює значні обмеження для міжнародної логістики, що потребує належного врахування обліково-контрольними фахівцями. Обов’язкової перевірки потребують безпечність та можливість поточного використання обраного логістичного маршруту. Країни можуть встановлювати обмеження на вивезення певних товарів за кордон, обкладати експортно-імпортні операції додатковими митами чи іншими податками, а також не мати прямих логістичних комунікацій

унаслідок впливу політичних чи військових чинників. У цифровому середовищі така перевірка може здійснюватися шляхом оперативного моніторингу офіційних інформаційних ресурсів щодо змін митного, транспортного та іншого регуляторного режиму відповідних країн.

На комерційних агентів у різних країнах можуть накладатися санкції, тому внутрішнім контролерам необхідно перевіряти наявність санкційних обмежень щодо учасників зовнішньоекономічних відносин. Уряди країн, міжнародні організації та суспільні інституції офіційно публікують списки підсанкційних контрагентів, товарів, логістичних посередників тощо. Недотримання санкційних обмежень може призвести до значних торговельних обмежень, юридичної відповідальності та блокування бізнес-операцій. Тому контрольна перевірка відповідності умов зовнішньоекономічного договору санкційним обмеженням є важливим елементом мінімізації логістичних ризиків для підприємства. Доцільним є періодичне повторення такої перевірки до моменту фактичного здійснення логістичної операції, оскільки санкційний статус контрагентів, товарів або окремих країн може змінюватися.

Обліково-контрольні фахівці також традиційно долучаються до визначення формальних положень зовнішньоекономічного договору. До основних інформаційних атрибутів такого договору належать: найменування та характеристики товару; кількість і одиниці виміру; ціна та загальна вартість; країна походження; місце відвантаження та місце призначення; строки поставки; умови транспортування; умови оплати; валюта контракту; валюта платежу; наявність авансового платежу; порядок остаточного розрахунку; строки платежів; банківські реквізити; включення комісій та податків тощо (табл. 3.1). Кожен із зазначених інформаційних атрибутів доцільно розглядати як окремий об’єкт контрольної перевірки, що дає змогу оцінити узгодженість договірних умов із фактичними параметрами майбутньої зовнішньоекономічної логістичної операції.

При виявленні невідповідності умов договору внутрішнім регламентам та інструкціям менеджменту щодо здійснення зовнішньоекономічної логістики внутрішні контролери готують пропозиції щодо коригування контракту.

Таблиця 3.1

Контрольна перевірка формальних атрибутів зовнішньоекономічного договору

№ з/п	Атрибут	Контрольні процедури
1.	Найменування товару	Перевірити однозначність ідентифікації предмета договору та відповідність заявленому товару. Зіставлення назви, коду класифікатора, технічної специфікації, маркування та даних у рахунку; автоматичне порівняння реквізитів у цифровій системі
2.	Характеристики та якість товару	Підтвердити відповідність товару погодженим вимогам. Перевірка специфікацій, стандартів, сертифікатів якості та технічної документації; контроль відхилень від погоджених параметрів
3.	Кількість товару	Встановити відповідність обсягу поставки умовам договору. Арифметичний та логічний контроль кількості; зіставлення із заявками, інвойсами та транспортними документами
4.	Одиниці виміру	Запобігти помилкам через різне трактування одиниць виміру. Перевірка відповідності одиниць договору, інвойсу, митних і складських документів; автоматичний контроль конвертації одиниць
5.	Ціна за одиницю	Перевірити правильність визначення та застосування ціни. Зіставлення з договором, специфікацією, комерційною пропозицією; контроль арифметичних розрахунків і погоджених коригувань
6.	Загальна вартість договору	Підтвердити правильність загальної вартості та її відповідність кількості й ціні. Перерахунок вартості; автоматичне зіставлення суми за позиціями із загальною сумою контракту; контроль лімітів
7.	Країна походження товару	Перевірити достовірність походження та правильність застосування митних/торговельних режимів. Перевірка сертифіката походження та митних даних; зіставлення з даними контрагента й товаросупровідних документів
8.	Строки поставки	Контролювати своєчасність виконання зобов'язань. Автоматичний контроль календарних строків; формування попереджень про прострочення; зіставлення планових і фактичних дат
9.	Валюта контракту	Підтвердити правильність відображення вартості контракту. Зіставлення валюти договору зі специфікацією та обліковими даними; контроль валютних розрахунків
10.	Валюта платежу	Перевірити відповідність валюти платежу умовам договору та банківським документам. Автоматичне зіставлення валюти платіжного доручення з умовами договору; контроль конвертації та курсових різниць
11.	Авансовий платіж	Перевірити правомірність та своєчасність авансового платежу. Контроль відсотка/суми авансу, строку та підстави платежу; зіставлення банківської виписки з договором
12.	Порядок остаточного розрахунку	Не допустити передчасної або необґрунтованої оплати. Перевірка документів, що підтверджують виконання поставки; автоматичне зіставлення статусу поставки та дозволу на оплату
13.	Строки платежів	Контролювати своєчасність платежів і відсутність прострочення. Календарний контроль строків; автоматичні нагадування; зіставлення графіка платежів із банківськими операціями
14.	Банківські реквізити	Запобігти помилковому або шахрайському перерахуванню коштів. Перевірка IBAN/рахунку, SWIFT/BIC та банку; контроль змін реквізитів і підтвердження їх уповноваженою стороною
15.	Комісії банків та посередників	Встановити сторону, яка несе витрати, та запобігти необґрунтованим утриманням. Зіставлення умов договору з банківськими документами; контроль сум комісій і типу витрат
16.	Податки та митні платежі	Перевірити правильність визначення платника та включення відповідних витрат у вартість операції. Контроль ПДВ, мита та інших платежів; зіставлення з Incoterms, митною декларацією та податковими документами

Джерело: сформовано автором

Після контрольної перевірки формальних ознак договору доцільно регламентувати послідовність реалізації міжнародної логістичної операції та визначити відповідальних за виконання її окремих етапів. Визначення чітких критеріїв реалізації зовнішньоекономічної логістичної операції формує підґрунтя для оперативного контролю виконання договірних умов. Тому важливим є залучення обліково-контрольних фахівців до визначення етапності реалізації логістичних трансакцій. У положеннях зовнішньоекономічного договору доцільно зафіксувати алгоритм організації логістичних комунікацій, визначивши основні етапи переміщення товарів, відповідальних учасників та контрольні параметри. Оптимальним інструментом реалізації відповідних контрольних процедур можуть бути чат-боти зі штучним інтелектом. Через групові чати команда фахівців, відповідальна за міжнародну логістику, здатна комунікувати з усіма учасниками логістичної системи. У процесі електронної взаємодії доцільно обговорювати та спільно погоджувати параметри зовнішньоекономічного договору, строки виконання окремих операцій, відповідальних осіб та порядок обміну інформацією.

Важливим учасником договірних взаємовідносин у сфері міжнародної логістики є транспортна компанія. З представниками міжнародного перевізника через систему чат-ботів доцільно обговорювати джерело покриття витрат на перевезення. Вартість транспортування може оплачуватися продавцем, посередником, замовником або розподілятися між декількома учасниками логістичної операції. Аналогічного узгодження потребують ідентифікація митного агента та визначення відповідальної сторони договору за митне оформлення. На логістичну компанію доцільно покласти відповідальність за транспортовані товари. У договорі зовнішньоекономічної логістики рекомендовано вказати момент і місце передачі товарів, а також переходу відповідальності за них. Для цього можна використовувати матрицю відповідальності за зовнішньоекономічну логістику у розрізі її етапів (табл. 3.2).

Таблиця 3.2

Матриця відповідальності у розрізі етапів міжнародної логістичної доставки

№ з/п	Етап міжнародної логістики	Основний відповідальний учасник	Ключові контрольні параметри	Обліково-контрольна функція
1	Узгодження умов зовнішньоекономічного договору	Продавець, покупець	Предмет і кількість товарів; ціна; строки; умови поставки; порядок розрахунків; відповідальність сторін	Перевірка повноти договірних умов та формування контрольних параметрів операції
2	Фінансування транспортних витрат	Сторона, визначена договором	Розмір транспортних витрат; платник; порядок і строк оплати; документальне підтвердження витрат	Контроль джерела покриття витрат та їх відображення в обліку
3	Визначення митного агента і відповідального за митне оформлення	Продавець, покупець за договором	Митний агент; перелік документів; митна вартість; митні платежі; строки оформлення	Контроль повноти митних документів і правильності відображення митних платежів
4	Підготовка товарів до відвантаження	Продавець	Місце і час готовності; кількість; якість; упаковка; маркування; супровідні документи	Зіставлення фактичних характеристик товарів із договірними умовами
5	Передача товарів логістичній / транспортній компанії	Логістична, транспортна компанія	Дата і місце передачі; стан товару; кількість; відповідальність за збереження; страхове покриття	Фіксація моменту переходу відповідальності та первинних документів
6	Завантаження товарів у транспортний засіб	Транспортна, логістична компанія	Час завантаження; місце; кількість; стан упаковки; дані транспортного засобу	Контроль фактичного відвантаження та відповідності транспортних документів
7	Міжнародне транспортування за погодженим маршрутом	Міжнародний перевізник	Маршрут; місцезнаходження; час у дорозі; проміжні точки; відхилення від маршруту; збереження товарів	Таймінг і трекінг поставки; виявлення часових і просторових відхилень
8	Перетин державного кордону	Перевізник, митний агент	Дата і час перетину; пункт пропуску; митні документи; відповідність маршруту	Контроль фактичного часу перетину та комплектності документів
9	Митне оформлення товарів	Митний агент, визначена договором сторона	Дата завершення оформлення; митна вартість; платежі; дозвільні документи; відповідність товару декларації	Контроль митних операцій, платежів та документального підтвердження
10	Доставка товарів до складу замовника	Міжнародний перевізник, логістична компанія	Дата і час прибуття; місце доставки; фактичний маршрут; стан товарів; комплектність	Контроль строку доставки та збереження товарів
11	Приймання товарів покупцем	Покупець	Факт отримання; кількість; якість; стан; дата і час; місце передачі	Підтвердження виконання договірних умов та моменту переходу відповідальності
12	Передача коштів продавцю, завершення розрахунків	Покупець	Сума; строк оплати; факт отримання товару; платіжні документи; санкції за прострочення	Контроль повноти та своєчасності оплати; автоматизація розрахунків через смартконтракт

Джерело: сформовано автором

Наведену матрицю можна використовувати як навчальну основу для штучного інтелекту з метою подальшої реалізації функцій автоматичного контролю логістичної діяльності підприємства. Найбільш оптимальним для покупця є безпосередня доставка міжнародним перевізником товарів на склад замовника. У такому випадку можуть бути створені умови для функціонування смартконтрактів. Відповідно до умов смартконтракту після підтвердження факту отримання товарів покупцем автоматично відбувається передача коштів у законтрактованому обсязі продавцю. Інші формати передачі відповідальності за товари можуть ускладнювати здійснення автоматичних трансакцій на принципах смартконтракту. Для подальшого відстежування місця перебування товарів доцільно обумовлювати логістичні маршрути з усіма учасниками зовнішньоекономічного договору.

Маршрути міжнародних перевезень характеризуються часовими та просторовими параметрами. У зовнішньоекономічному договорі можна вказувати час та місце готовності товарів, їх завантаження в транспортні засоби, перетину кордону, митного оформлення та доставки до замовника. Наведені характеристики доцільно використовувати для таймінгу і трекінгу міжнародних логістичних поставок. Фіксація планових та фактичних часових параметрів дає змогу своєчасно виявляти відхилення від договірних умов і визначати причини їх виникнення.

Через системи електронних чатів з учасниками зовнішньоекономічної логістики можна обговорювати відповідальність сторін за порушення якісних, кількісних, часових і просторових аспектів логістичної операції. У зовнішньоекономічному договорі доцільно зазначити відповідальність за порушення термінів доставки. Після передачі товарів від продавця до логістичної компанії доцільно регламентувати механізми відшкодування збитків у разі їх пошкодження чи втрати. На логістичну або страхову компанію може покладатися відповідальність за цілісність транспортованих товарів. Водночас зовнішньоекономічний договір визначає санкції за несвоєчасну чи неповну

оплату покупцем придбаних товарів, що завершує логістичний цикл міжнародної торгівлі.

Нормативно-організаційний рівень формує інформаційне підґрунтя для наступного етапу контролю товарних потоків у зовнішньоекономічній торгівлі. Сучасні логістичні оператори використовують системи відстежування місця перебування товарних партій. Моніторинг логістичного переміщення товарів здійснюється на основі автоматичного проходження товарними партіями визначених контрольних точок. Кожний етап передачі товарів між складами, місцями зберігання, пунктами фрахтування та різними видами транспорту може фіксуватися в автоматизованій системі управління логістичними процесами. Логістична компанія досить часто оприлюднює дані про планові та фактично пройдені контрольні точки логістичного маршруту із зазначенням відповідного контрольного часу.

Клієнти логістичних послуг через функцію трекінгу мають змогу контролювати час та місце фактичного розташування товарної партії. Така інформація може використовуватися не лише для інформування замовника, а й для оперативного контролю дотримання визначених у договорі часових і просторових параметрів.

Деякі логістичні оператори запропонували більш детальний трекінг на основі моніторингу переміщення транспортних засобів із використанням технології GPS-навігації. Проте сучасні військово-політичні ризики призвели до суттєвого обмеження можливостей деталізованого контролю за міжнародним переміщенням товарів. Вільне оприлюднення геопозиційних даних призвело до активізації військового та гібридного впливу на логістичні комунікації. Зловмисники почали використовувати інформацію про точне місце розташування транспортних засобів із товарами для їх викрадення, пошкодження чи знищення. Для мінімізації збитків, завданих військовими діями, логістичні оператори почали відмовлятися від функції просторово-часового трекінгу логістичних операцій. Це призвело до значного погіршення контрольних можливостей для всіх учасників логістичної системи.

Для реалізації функціональних переваг системи глобального позиціонування у міжнародній логістиці та мінімізації військово-політичних ризиків доцільно індивідуалізувати використання технології GPS-навігації. За згоди всіх учасників логістичної системи товарні партії необхідно обладнувати індивідуальними GPS-маяками. Доступ до даних про переміщення товарних позицій доцільно надавати лише обмеженому переліку пов'язаних контрагентів. Для зменшення трудомісткості та витрат часу внутрішніх контролерів на постійне оновлення інформації про місце перебування міжнародного вантажу доцільно використовувати чат-боти зі штучним інтелектом. У функціоналі штучного інтелекту доцільно передбачити можливість постійного оновлення даних про геопросторове місце та час перебування товарних партій. Штучний інтелект здатний самостійно контролювати товарні потоки та повідомляти відповідальних осіб лише у випадку суттєвого відхилення від обумовленого логістичного маршруту або перевищення допустимих часових параметрів.

Технологію глобального позиціонування доцільно доповнити радіочастотною ідентифікацією товарів (RFID). Інформаційна інтеграція технологій глобального позиціонування та радіочастотної ідентифікації для цілей контролю зовнішньоекономічних логістичних операцій схематично наведена на рис. 3.2. У межах усієї товарної партії з використанням радіочастотного маркування можна здійснювати контроль за кількістю, номенклатурою та комплектністю товарів у зовнішньоекономічному логістичному процесі. Радіочастотні мітки можна прикріплювати до конкретних одиниць товарів або їх однорідних упакованих груп. Під час проходження кожної контрольної точки логістичного оператора доцільно здійснювати оцінку вмісту товарної партії з використанням радіочастотних сканерів. Для зчитування даних про кількісні параметри товарної партії за допомогою технології радіочастотної ідентифікації немає потреби у розпаковуванні, розгерметизації заводського пакування чи відкритті транспортних контейнерів. Це створює можливості для автоматизованого контролю товарних партій без додаткового втручання в процес їх транспортування та зберігання.



Рис. 3.2. Інформаційна інтеграція технологій GPS та RFID для контролю зовнішньоекономічних логістичних операцій

Джерело: сформовано автором

Технології штучного інтелекту доцільно доручити оперативне порівняння кількісної інформації на різних етапах логістичного маршруту. Оцінювання потребує не тільки відповідності задокументованої та фактичної кількості товарів, але й їх асортименту та комплектності. Досить часто виникають ситуації, коли фактична кількість товарів відповідає замовленню, але перелік найменувань може відрізнятися. Аналогічної контрольної перевірки потребує комплектність групи товарів на предмет наявності всіх складових, необхідних для формування цілісного товарного комплекту.

Штучний інтелект здатний в автоматичному режимі перевіряти узгодженість між деталізованою інформацією товарного замовлення та

сформованою товарною партією. У випадку виявлення порушень доцільно автоматично надсилати через логістичні комунікації запит на фактичний перегляд вмісту товарної партії. Оперативність коригування у зовнішньоекономічній логістиці мінімізує потенційні витрати на повторне відправлення відсутніх чи некоректних товарів. Логістична компанія має змогу уточнити товарну вибірку у виробника чи постачальника ще до моменту відправлення товарів замовнику.

Для деталізованого контролю товарних потоків важливою є аналітична інформація про товари, яку складно розмістити на традиційних штрих-кодах. Штрихове кодування товарів у логістиці дає змогу ідентифікувати товарні позиції та здійснювати їх кількісний облік, проте можливості розміщення додаткової інформації є обмеженими. Для контролю інших параметрів товарів у зовнішньоекономічній логістиці доцільно використовувати технологію RFID. На радіочастотні мітки доцільно записувати рекомендований обсяг інформаційних атрибутів товарів, необхідних для їх ідентифікації, контролю переміщення та перевірки відповідності фактичних характеристик даним товарного замовлення (табл. 3.3).

Серед споживчих характеристик товарів для цілей зовнішньоекономічної логістики важливим інформаційним атрибутом є країна походження. Досить часто виробниками товарних позицій можуть бути підприємства з різних країн. Залежно від країни походження можуть суттєво відрізнятися вартість, якість, комплектність та інші споживчі властивості товарів. Тому для учасників логістичної угоди важливо знати країну виробництва для забезпечення відповідності товару споживчим очікуванням. Крім того, інформація про країну походження має особливе значення в умовах воєнно-політичної нестабільності для контролю за товарами, виробленими в підсанкційних країнах. Замовник може відмовитися від придбання товарів, виробниками яких є підприємства, щодо яких встановлено санкційні обмеження.

Таблиця 3.3

Дані, які доцільно записувати на RFID-мітки для цілей контролю зовнішньоекономічної логістики

Дані про товар	Зміст даних	Використання для контролю
Ідентифікатор товару	Унікальний код або ідентифікаційний номер товарної позиції	Однозначна ідентифікація товару та автоматизований контроль його переміщення на різних етапах логістичного маршруту.
Найменування товару	Повна назва товару відповідно до товарного замовлення та супровідних документів	Перевірка відповідності фактичного складу товарної партії даним замовлення та виявлення помилкової або заміненої товарної позиції.
Кількість товару	Кількість одиниць товару в партії або однорідній упакованій групі	Автоматизована перевірка фактичної кількості товарів на контрольних точках маршруту без необхідності розпаковування вантажу.
Асортимент товару	Перелік товарних позицій, що входять до складу товарної партії	Порівняння фактичного асортименту із деталізованою інформацією товарного замовлення та виявлення невідповідностей.
Комплектність	Інформація про складові частини та кількість елементів, необхідних для формування цілісного товарного комплекту	Контроль наявності всіх складових комплекту та своєчасне виявлення неповної комплектації.
Країна походження	Країна виробництва або походження товару	Перевірка відповідності товару вимогам замовника, контроль походження та виявлення товарів, пов’язаних із підсанкційними країнами.
Термін придатності	Дата виготовлення та/або кінцева дата придатності товару	Контроль строків придатності, визначення пріоритетності відвантаження та вибору прискорених способів міжнародного транспортування.
Серійний номер	Унікальний номер конкретної одиниці товару	Відстеження конкретного товару, ідентифікація продукції у разі виявлення дефектів або пошкоджень та проведення службового розслідування.
Номер товарної партії	Ідентифікаційний номер виробничої або логістичної партії	Встановлення належності товару до певної партії та проведення додаткової контрольної перевірки всієї партії у разі виявлення неякісної одиниці.
Якісні характеристики	Основні параметри якості та характеристики товару, визначені виробником або умовами договору	Перевірка відповідності фактичних характеристик товару встановленим вимогам та фіксація невідповідностей під час логістичного переміщення.

Джерело: сформовано автором

Також із радіочастотними мітками рекомендовано асоціювати термін придатності товарів. Для товарних позицій з обмеженим терміном придатності можна застосовувати пріоритетні способи логістичного переміщення. Враховуючи значну тривалість зовнішньоекономічної логістики, логістичні

компанії змушені оптимізувати логістичні комунікації та способи транспортування. Для ефективного управління поставками товарів з обмеженим терміном придатності доцільно використовувати швидші логістичні канали транспортування. Із складського запасу товарів у виробника доцільно першочергово відправляти товари, для яких наближається завершення терміну придатності. До таких товарних партій доцільно застосовувати прискорені способи міжнародної логістики, що дасть змогу запобігти втратам усіх учасників логістичного договору.

Важливими для контролю зовнішньоекономічної логістики є серійний номер та номер товарної партії, які рекомендовано також записувати на радіочастотні мітки. Такі дані необхідні для контролю якості товарів у процесі їх логістичного переміщення. У випадку виявлення на будь-якому з етапів транспортування невідповідності товарів установленим якісним параметрам доцільно фіксувати унікальний товарний ідентифікатор. Контрольним підрозділом підприємства готується інформація для проведення службового розслідування причин та встановлення відповідальних осіб у разі погіршення якості чи пошкодження товарів. Для всієї товарної серії або партії, у якій виявлено неякісну одиницю, доцільно проводити додаткову контрольну перевірку відповідності якісних характеристик товарів установленим вимогам. Усі учасники логістичного договору через систему електронних комунікацій можуть брати участь у з’ясуванні обставин відповідного інциденту. Контроль якості та збереження є важливим етапом контрольної перевірки логістичних комунікацій.

До товарних партій доцільно застосовувати контрольні заходи щодо визначення фактів пошкодження, деформації, розгерметизації, намокання, розриву упаковки, втрати частини вантажу, порушення пломб та іншого неналежного поводження з товаром. Перевірку якості та збереження доцільно проводити на кожному етапі логістичних комунікацій. Надходження інформації про виявлені факти невідповідності якісним параметрам на певній стадії доставки дає змогу точніше визначити причини та відповідальних осіб. Поетапний

контроль формує підґрунтя для постійного контрольного моніторингу товарних потоків.

Товарні потоки на кожному логістичному етапі супроводжуються специфічними для зовнішньоекономічної діяльності документами. В умовах цифрової економіки більшість документів формуються в електронному вигляді та передаються через спеціалізовані комунікаційні канали. Внутрішніх контролерів доцільно залучати до перевірки таких інформаційних масивів. Контроль логістичних даних відбувається на інформаційно-документальному рівні. Інформаційні записи про логістичні процеси першочергово перевіряються на відповідність положенням зовнішньоекономічного договору. Для контрольних перевірок доцільно використовувати технології штучного інтелекту. У чат-ботах зі штучним інтелектом доцільно формувати запити щодо моніторингу інформаційної сумісності всіх логістичних документів. Зокрема, контрольної перевірки потребує взаємна відповідність інформаційних реквізитів у специфікаціях, інвойсах, супровідних актах, митних деклараціях, страхових документах, актах приймання-передачі, інвентаризаційних описах тощо.

Штучний інтелект здатний нівелювати відмінності у форматах документів, що використовуються в різних країнах, а також мовні особливості їх оформлення. Про будь-яку інформаційну несумісність доцільно оперативно інформувати відповідальних осіб. Формальну перевірку документів доцільно проводити в автоматичному режимі одразу після їх генерування. Для цього всі електронні документи через електронні комунікації можуть передаватися учасникам логістичної системи. Після створення документа доцільно здійснювати його контрольний моніторинг та у випадку виявлення помилок надавати рекомендації щодо їх коригування. Оперативне виявлення та виправлення неточностей і розбіжностей в електронних документах сприяє недопущенню подальших інформаційних викривлень у системі обліку та управління міжнародною логістикою.

Окрім моніторингу відповідності інформації про зовнішньоекономічні логістичні операції у різних документах та інформаційних системах, контрольної

перевірки потребує верифікація відповідальних осіб. Значна кількість учасників, залучених до системи логістичних комунікацій, зумовлює необхідність їх належної ідентифікації. Для перевірки осіб, які мають право доступу до інформації про логістичні операції, доцільно застосовувати систему особистих або бізнес-ключів. Через механізм електронних підписів посадові особи можуть отримувати доступ до системи логістичних комунікацій та підтверджувати здійснення відповідних операцій. Технології штучного інтелекту можуть використовуватися для контролю процесу застосування особистих цифрових ключів під час налагодження ділових комунікацій. Перед початком інформаційного обміну кожному фахівцю доцільно надавати можливість особистої електронної верифікації. Розподілений доступ до інформації відповідно до визначених повноважень є важливою умовою інформаційного захисту логістичної системи підприємства.

Позитивною здатністю штучного інтелекту є можливість перевірки повноти й достовірності інформаційних масивів. У процесі комунікації стейкхолдерів через логістичні комунікації технології штучного інтелекту можуть здійснювати змістовий моніторинг повідомлень. Оперуючи даними щодо всіх умов зовнішньоекономічного договору та внутрішніми і зовнішніми регламентами, чат-боти зі штучним інтелектом можуть перевіряти зміст ділових комунікацій на предмет відповідності погодженим умовам. Для організації автоматизованого моніторингу повноти й достовірності повідомлень усіх учасників логістичної системи доцільно заздалегідь повідомляти їх про можливість перевірки ділового листування. Контрагенти, поінформовані про потенційний контроль змісту повідомлень, можуть більш відповідально ставитися до формування та передавання інформації. У разі виявлення інформаційної невідповідності чи неточності чат-боти зі штучним інтелектом можуть інформувати відповідальних осіб про відповідні порушення. При цьому контроль може здійснюватися не лише за наявністю необхідних відомостей, а й за їх відповідністю договірним умовам, внутрішнім регламентам та попередньо погодженим параметрам логістичної операції.

Також штучний інтелект доцільно використовувати для виявлення пошкоджених або викривлених повідомлень щодо зовнішньоекономічних операцій. Оскільки до логістичних комунікацій можуть долучатися нові учасники, серед них потенційно можуть виявитися зловмисники. Шкідливі дії традиційно спрямовані на створення інформаційної асиметрії, викривлення змісту інформаційних повідомлень для неправдивого інформування стейкхолдерів, підміни документів тощо. На основі експертної бази знань про типові для підприємства зовнішньоекономічні операції та наявні логістичні договори штучний інтелект може формувати підозри щодо інформаційних правопорушень. Зокрема, чат-боти може порівнювати зміст повідомлень із договірними умовами, попередніми комунікаціями та пов’язаними електронними документами, виявляючи нетипові зміни або суперечності. Сигнальні повідомлення про такі факти доцільно оперативно направляти внутрішнім контролерам для проведення службового розслідування. Як наслідок, чат-боти зі штучним інтелектом здатні стати однією з основ організації кіберзахисту системи логістичних комунікацій.

Алгоритми штучного інтелекту також доцільно використовувати для моніторингу своєчасності логістичних комунікацій. Від оперативності ділових взаємовідносин може залежати ефективність міжнародної логістики. Кожну подію в логістичній системі підприємства доцільно фіксувати із зазначенням часу та місця її виникнення. Дієвий контроль часових параметрів інформаційної взаємодії актуалізує застосування тайм-менеджменту у зовнішньоекономічних відносинах. Внутрішній контроль спрямований на формування дисципліни у відповідальних осіб за зовнішньоекономічні логістичні операції. Обліково-контрольні фахівці більш відповідально ставляться до своєчасної фіксації всіх подій у логістичній системі за наявності такого контролю. Моніторинг дати й часу виникнення інформації є важливим елементом своєчасного внесення даних про товарні потоки до електронних сервісів трекінгу логістичного переміщення товарів. Штучний інтелект можна використовувати для автоматичного відображення часу здійснення логістичної операції за різними часовими зонами з урахуванням тривалості міжнародних логістичних каналів. Це дає змогу

зіставляти фактичний час виконання окремих операцій із передбаченими договором або внутрішніми регламентами часовими параметрами та своєчасно виявляти затримки.

Також тайм-менеджмент у логістичній системі можна використовувати для контролю змін електронних документів і баз даних. Технологія штучного інтелекту спроможна забезпечувати збереження всіх версій інформаційних масивів, які вносилися до системи логістичних комунікацій. Іншими словами, попередня інформація не заміщується новими відомостями щодо зовнішньоекономічних логістичних операцій, а зберігається в історії змін. У будь-який момент часу можна отримати доступ до попередніх відомостей із відображенням послідовності внесених коригувань. Окрім пояснення характеру виправлень в електронній базі даних, доцільно фіксувати особу, яка внесла відповідні зміни, а також дату й час їх здійснення. Контроль часових версій сприяє поверненню до попередніх станів інформаційних масивів за необхідності. У разі виявлення помилок чи пошкодження даних завжди можна відновити попередню версію електронної бази даних. Також внутрішні контролери можуть ідентифікувати осіб, які спричинили інформаційні порушення, та встановити послідовність відповідних змін. Контроль дат формування інформаційних записів забезпечує функціонування системи цифрових слідів у міжнародній логістиці, що сприяє стабільності та безперебійності логістичних комунікацій.

Для контрольної системи підприємства важливим є забезпечення належного сприйняття інформації про зовнішньоекономічні логістичні процеси. Для покращення інтерпретації інформаційних ресурсів у логістичній системі доцільно використовувати технології штучного інтелекту. Чат-боти зі штучним інтелектом можна застосовувати для автоматичного розподілу інформаційних відомостей між відповідальними учасниками логістичної системи. Залежно від інформаційних пріоритетів та запитів посадових осіб штучний інтелект може кваліфікувати дані одразу після їх появи та надсилати визначеним адресатам. Іншими словами, електронні комунікації можна застосовувати для оперативного направлення інформації зацікавленим внутрішнім і зовнішнім стейкхолдерам.

Такий перерозподіл сприяє своєчасному та повному надходженню відомостей до осіб, відповідальних за їх обробку. Наприклад, при внесенні до системи логістичних комунікацій митної декларації штучний інтелект може автоматично направити її обліково-контрольним фахівцям продавця та покупця товарів. Аналогічним чином можуть розподілятися інвойси, транспортні документи, сертифікати та інші інформаційні ресурси, залежно від визначених повноважень учасників. Для автоматичного перенаправлення даних необхідно провести попереднє навчання штучного інтелекту шляхом формалізації відповідальності посадових осіб, інформаційних пріоритетів та запитів усіх учасників логістичної угоди.

Для контролю сприйняття інформаційних відомостей штучний інтелект може формувати додаткові запити зворотного зв'язку. Тобто чат-ботам доцільно доручити надсилання повідомлення, у відповідь на яке стейкхолдер повинен надати відповіді на контрольні запитання. Коректна реакція на запит зворотного зв'язку дає змогу відстежувати належне розуміння інформаційних повідомлень та своєчасність відповідної управлінської реакції. Додатково технологію штучного інтелекту можна використовувати для моніторингу появи в системі логістичних комунікацій певного управлінського рішення. Після завершення встановленого контрольного часу за відсутності належної реакції в алгоритмі чат-бота доцільно передбачити надсилання нагадування відповідальній особі щодо необхідності здійснення управлінських дій. Одночасно про факт несвоєчасної чи некоректної реакції на інформацію про зовнішньоекономічні логістичні операції можна повідомляти контрольні підрозділи учасників логістичного договору.

Завершенням логістичного циклу є проведення грошово-фінансових розрахунків із контрагентами. Активізація зовнішньоекономічних логістичних комунікацій висуває нові вимоги до контрольної системи підприємства. Останній етап контрольної перевірки зовнішньоекономічної логістики здійснюється на фінансово-грошовому рівні. Якщо проведення взаєморозрахунків із національними контрагентами в основному потребує моніторингу дотримання платіжної дисципліни, то міжнародні логістичні операції пов'язані з валютними,

курсовими та іншими фінансовими ризиками. Інформаційною основою контрольної перевірки міжнародних взаєморозрахунків є документально-інформаційний контрольний рівень, на якому формується та перевіряється інформація про підстави, суми, строки й умови проведення платежів. Технологічним базисом контролю зовнішньоекономічних логістичних операцій на фінансово-грошовому рівні у поєднанні з іншими аспектами міжнародної логістики є штучний інтелект, інформаційна схема функціональних можливостей якого відображена на рис. 3.3.

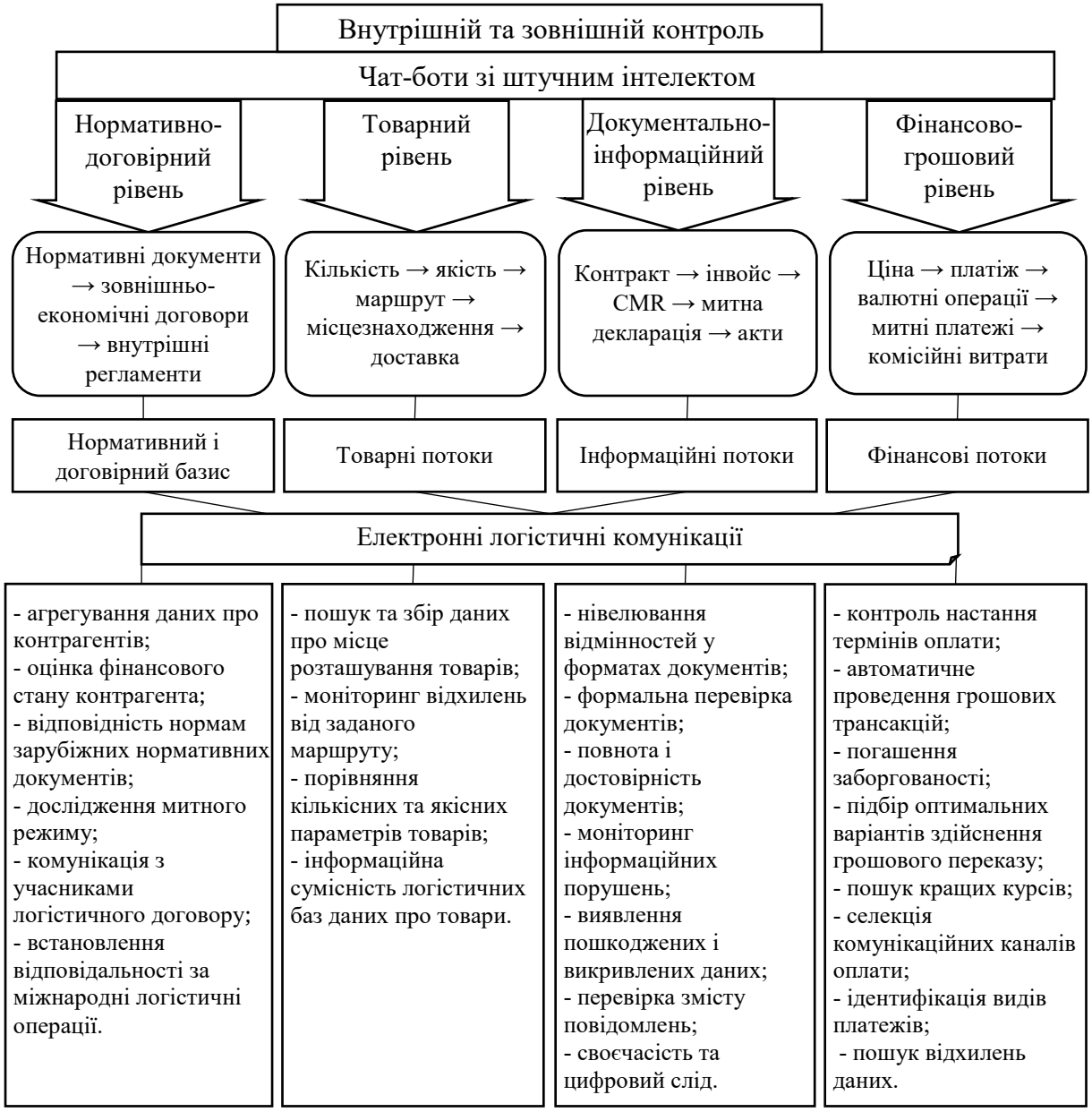


Рис. 3.3. Функціональні можливості технології штучного інтелекту в цифровізації контролю міжнародної логістики

Джерело: розроблено автором

Контроль грошових трансакцій передусім передбачає перевірку умов зовнішньоекономічних договорів. Умови договору визначають розмір, валюту, спосіб та комунікаційний канал для перерахування грошових коштів від покупця на користь отримувача. Контрольної перевірки потребують насамперед своєчасність і повнота розрахункових операцій. До моніторингу грошових потоків доцільно залучати чат-боти зі штучним інтелектом.

Зокрема, у їх функціонуванні можна передбачити можливість інформування відповідальних фахівців про настання термінів погашення заборгованості. Якщо сума платежу є для підприємства незначною або з учасниками логістичної системи укладені смартконтракти, штучному інтелекту можна дозволити автоматичне виконання окремих грошових трансакцій у межах визначених повноважень. Для платежів значного розміру доцільно передбачити функцію надсилання чат-ботами запиту на схвалення або заборону проведення операції. Автоматичне проведення грошової трансакції відповідно до положень зовнішньоекономічного логістичного контракту в такому випадку можливе лише після отримання дозволу від відповідальних обліково-контрольних та управлінських фахівців.

Штучний інтелект може здійснювати контроль не тільки погашення кредиторської заборгованості, але й надходження коштів від дебіторів. При наближенні термінів погашення дебіторської заборгованості чат-боти можуть надсилати контрагентам нагадування про необхідність оплати за договорами зовнішньоекономічної логістики. У разі часткової оплати система електронних трансакцій здатна автоматично інформувати відповідальних осіб про залишки дебіторської та кредиторської заборгованості. За наявності відповідних повноважень система також може формувати зведену інформацію про прострочені платежі та визначати операції, які потребують першочергової уваги контролерів.

Також чат-ботам зі штучним інтелектом доцільно доручити пошук та підбір оптимальних комунікаційних каналів для проведення міжнародних розрахунків. Зокрема, технологія штучного інтелекту здатна здійснювати селекцію актуальних валютних курсів у різних фінансово-банківських установах. З урахуванням потенційних комісій та інших витрат доцільно формувати перелік оптимальних варіантів здійснення грошових трансакцій. Варіант, який є найбільш вигідним для підприємства, що виступає платником за зовнішньоекономічним договором логістики, доцільно визначати як пріоритетний.

Відповідальній особі за грошові операції або в повністю автоматичному режимі може пропонуватися використання послуг фінансово-банківської установи з найбільш вигідним валютним курсом та мінімальними комісіями за міжнародні трансакції. При цьому остаточний вибір платіжного каналу доцільно здійснювати з урахуванням його доступності, надійності, нормативних обмежень та вимог безпеки.

В умовах військово-політичної нестабільності прямі логістичні комунікації між окремими учасниками міжнародних розрахунків можуть бути тимчасово недоступними або обмеженими. Для подолання таких обмежень доцільно використовувати цифрові технології, здатні визначати альтернативні законні канали проведення платежів з урахуванням встановлених нормативних вимог. У відповідних випадках штучний інтелект може допомагати контролерам порівнювати доступні варіанти розрахунків, оцінювати валютні та транзакційні витрати, а також визначати потенційні ризики затримки платежу. Використання електронних грошей чи інших цифрових платіжних інструментів у такій системі має здійснюватися виключно в межах законодавчих вимог, внутрішніх регламентів підприємства та умов зовнішньоекономічного договору.

Технології штучного інтелекту здатні автоматично розрізняти види платежів між різними контрагентами. Перекази на користь постачальника, митні платежі, транспортні та експедиторські витрати, страхові платежі можуть

підлягати автоматичному контролю з інформуванням відповідальних осіб підприємств. Для цього кожній категорії платежів доцільно встановити відповідні контрольні ознаки: контрагента, підставу платежу, валюту, суму, строк проведення, реквізити одержувача та пов'язаний зовнішньоекономічний договір. Це дає змогу зіставляти фактичні грошові операції з документально підтвердженими зобов'язаннями та своєчасно виявляти невідповідності.

Таким чином, цифровий контроль зовнішньоекономічної логістики доцільно розглядати як комплексну систему взаємопов'язаних контрольних процедур, що поширюються на нормативно-договірні умови, товарні потоки, документально-інформаційні масиви та грошово-фінансові розрахунки. Застосування штучного інтелекту, електронних комунікацій, GPS, RFID, електронного документообігу та інших цифрових технологій дає змогу здійснювати безперервний моніторинг логістичних операцій, зіставляти фактичні дані з договірними й нормативними параметрами, своєчасно виявляти відхилення та інформувати відповідальних учасників про необхідність реагування.

При цьому результати контролю на кожному з рівнів формують інформаційну основу для наступних контрольних процедур, а штучний інтелект може забезпечувати оперативне опрацювання та взаємне зіставлення накопичених даних. Це сприяє взаємопов'язаності контролю договірних умов, товарного переміщення, інформаційного обміну та фінансових розрахунків. У результаті цифровізація контрольного процесу, доповнена можливостями штучного інтелекту, сприяє формуванню єдиного інформаційного середовища зовнішньоекономічної логістики, у якому контрольні дані накопичуються, перевіряються, передаються між відповідальними учасниками та використовуються для своєчасного прийняття управлінських рішень.

3.2. Контрольний та аналітичний інструментарій в системі управління зовнішньоекономічними логістичними комунікаціями

Фіналізація контролю зовнішньоекономічної логістики спрямована на доповнення облікової інформації її інтерпретацією для управлінських цілей. Об'єднання зусиль обліку і контролю формує інформаційно-контрольне середовище для підтримки ухвалення управлінських рішень. Обліково-контрольний супровід управління міжнародною логістикою передбачає аналітичну оцінку зовнішньоекономічних логістичних процесів. За результатами контрольних перевірок на чотирьох організаційних рівнях менеджмент підприємств отримує значні масиви даних щодо виконання логістичних операцій за зовнішньоекономічними договорами. Значна частина оцінювальної інформації автоматично формується штучним інтелектом на основі запропонованих алгоритмів цифровізованої обробки та передавання інформації про логістичні комунікації підприємств.

Проте отримання результативної інформації за допомогою сучасних інформаційно-комунікаційних технологій не гарантує ефективної реалізації управлінських дій. Штучний інтелект доцільно використовувати для підготовки та передавання через електронні комунікації відомостей, корисних для менеджерів усіх учасників логістичної системи. Для цього інформацію за результатами обліку і контролю міжнародної логістики доцільно систематизувати в аналітичних таблицях, попередньо інтерпретувати з пропозиціями щодо можливих варіантів управлінських рішень і візуалізувати у формі, зручній для сприйняття фахівцями різного профілю.

Для забезпечення безперебійного функціонування підприємств надзвичайно важливим є ритмічне та своєчасне надходження матеріальних цінностей. Порушення логістичних ланцюгів постачання може призвести до призупинення діяльності, відповідних втрат і недоотримання доходів. Важливою метою логістичного управління є оптимізація планування строків замовлення, перевезення та надходження товарів на підприємство. З огляду на складність і

тривалість міжнародних логістичних каналів постачання перед системами контролю й управління постає завдання ефективного використання інформації про маршрути та строки здійснення зовнішньоекономічних логістичних процесів.

Для управління логістичними ланцюгами постачання доцільно використовувати ретроспективну інформацію про тривалість переміщення товарів між контрольними точками. Інформаційно-контрольне середовище підприємства забезпечує накопичення даних про логістичні маршрути, формуючи досвід підприємства у сфері міжнародної логістики. Використовуючи просторову та часову інформацію про міжнародну доставку матеріальних цінностей, менеджмент підприємства може визначати оптимальний момент формування товарного замовлення.

Оптимальним управлінським рішенням є надсилання замовлення постачальнику з урахуванням тривалості міжнародної доставки таким чином, щоб товари надходили до покупця саме тоді, коли виникає найбільша потреба в них. Також доцільно обирати оптимальний маршрут логістичного переміщення товарів з урахуванням поточної ситуації на міжнародних ринках. Глобальна військово-політична нестабільність також потребує врахування, оскільки створює суттєві обмеження для зовнішньоекономічних логістичних комунікацій. Для цілей логістичного планування доцільно використовувати запропоновану аналітичну таблицю, яку можна формувати на основі даних обліку та контролю із застосуванням технологій штучного інтелекту (табл. 3.4).

Наведена аналітична форма дає змогу планувати проходження товарів на всіх етапах логістичного постачання. Для забезпечення стабільного функціонування підприємства в разі порушення запланованих строків міжнародної доставки доцільно визначати необхідний обсяг страхового резерву товарних запасів. Якщо фактичні строки міжнародного переміщення матеріальних цінностей не відповідають установленому графіку, підприємство може продовжувати нормальну діяльність завдяки використанню страхових запасів.

Таблиця 3.4

Аналітична форма контролю логістичних ланцюгів постачання

Етап / контрольна точка	Планова дата / термін	Фактична дата / термін	Тривалість, днів	Маршрут / спосіб переміщення	Контрольний показник	Управлінське рішення
Визначення моменту замовлення	01.10.2026; замовлення за 35 днів до потреби	01.10.2026; без відхилення	–	Прогноз попиту на основі продажів і залишків	Потреба – 500 од.; доступний залишок – 120 од.; середнє споживання – 20 од./день	Розмістити замовлення з урахуванням циклу постачання та страхового запасу
Погодження умов і розміщення замовлення	02.10.2026; підтвердження протягом 2 днів	03.10.2026; підтверджено із затримкою на 1 день	1 день відхилення	Електронний обмін документами; зовнішньоекономічний договір	Замовлено 500 од.; ціна партії – €25 000; Incoterms – умовно FCA	Підтвердити дату готовності вантажу та оновити прогноз прибуття
Підготовка товару та відвантаження	06.10.2026	07.10.2026	1 день відхилення	Склад постачальника → термінал консолідації	500 од.; пакування та маркування перевірені; комплект документів – 100%	Перевірити пакувальний лист, інвойс, серійні номери та підтвердити фактичне відвантаження
Міжнародне перевезення до транзитної контрольної точки	07–13.10.2026; 7 днів	07–15.10.2026; 9 днів	2 дні відхилення	Варшава → пункт пропуску на кордоні України; автомобільне перевезення	Відстань – умовно 780 км; GPS-оновлення – кожні 4 години	Порівняти альтернативні маршрути, повідомити продавця
Митне оформлення та проходження кордону	14.10.2026; до 1 дня	16–17.10.2026; 2 дні	1 день відхилення	Пункт пропуску; електронний документообіг	Комплект митних документів; час очікування; статус оформлення	Негайно усунути невідповідності та оновити планову дату доставки
Внутрішнє перевезення до складу підприємства	15.10.2026; 1 день	18.10.2026; 1 день після митного оформлення	3 дні календарного зміщення	Пункт пропуску → склад підприємства, Тернопіль	Відстань – умовно 220 км; GPS-моніторинг; стан вантажу	Забронювати складське вікно та скоригувати графік приймання
Приймання товару та відображення в обліку	15.10.2026	18.10.2026	3 дні календарного зміщення	Склад підприємства; звірка з договором і первинними документами	Прийнято 500 од.; розбіжності за кількістю – 0; документи внесено до облікової системи	Оформити акт розбіжностей за потреби та завершити облікове відображення

Джерело: сформовано автором за даними ТОВ «Тервікнопласт»

Надалі сформований часовий і просторовий маршрут переміщення товарів у міжнародній логістиці доцільно використовувати для контролю за дотриманням ритмічності матеріального постачання підприємства. З цією метою можна використовувати адаптовану аналітичну таблицю, пристосовану до потреб контролю таймінгу й трекінгу в зовнішньоекономічній діяльності підприємства.

Для контролю процесу міжнародного транспортування товарів доцільно використовувати дані, отримані внаслідок поєднання технологій GPS та RFID. Інформацію про фактичне місцезнаходження товарів необхідно порівнювати з плановим маршрутом логістичного переміщення між контрольними точками. Контроль зовнішньоекономічної логістики можна здійснювати у двох проєкціях: просторовій і часовій. Контроль міжнародної доставки передбачає моніторинг відхилень від планових показників та встановлення їхніх причин (табл. 3.5).

Таблиця 3.5

Контроль проходження міжнародними логістичними замовленнями етапів міжнародної логістики

Товарне замовлення	**Відвантаження у постачальника**	**Митне оформлення**	**Прибуття покупцеві**	**Причини відхилень**	**Управлінські рішення**
№ 104 Електронні компоненти Польща → Україна	План 12.10, 08:00 Факт 18:10 +10 год 10 хв	План 13.10, 06:00 Прогноз 15:50	План 13.10, 15:00 Прогноз 14.10, 1:50	Затримка оформлення відвантаження; подальший рух швидший за графік компенсував відставання.	Зберегти маршрут; перевірити готовність документів до кордону; повідомити покупця про уточнений час; зафіксувати компенсацію початкової затримки.
№ 217 Промислові підшипники Німеччина → Україна	План 12.10, 07:00 Факт 07:00 Без відхилення	План 13.10, 07:00 Прогноз 08:45 +1 год 45 хв	План 13.10, 17:00 Прогноз 18:45 +1 год 45 хв	Несвоєчасна подача нового транспортного засобу на терміналі; можливе збільшення черги на кордоні.	Запросити пояснення перевізника; перевірити можливість скорочення простою; завчасно повідомити митного брокера й покупця; змінити графік приймання товару.
№ 526 Запасні частини Чехія → Україна	План 12.10, 10:00 Факт 09:30 −30 хв	План 13.10, 05:00 Прогноз 05:20	План 13.10, 14:00 Прогноз 14:20	Незначне збільшення часу руху поблизу кордону; попереднє випередження графіка майже повністю компенсувало затримку.	Продовжити рух основним маршрутом; контролювати GPS-позицію та RFID-передачу партії; зберегти резерв часу й повідомити покупця про уточнений прогноз.
…	…	…	…	…	…

Джерело: сформовано автором за даними ТОВ «Тервікнопласт»

Серед причин невідповідності графікам зовнішньоекономічної логістики можна виокремити зміну виду транспортного засобу, неможливість використання традиційних маршрутів, затримки в контрольних точках перевантаження товарів, збільшення тривалості митного оформлення, помилки в документах на вантаж, переадресацію товарів, а також інші форс-мажорні

обставини, пов’язані з хворобою працівників, виходом із ладу транспортних засобів, затримками з боку уповноважених інституцій тощо. Залежно від виду затримки логістичних комунікацій необхідно передбачати відповідні управлінські дії для коригування процесу міжнародного постачання.

Також за допомогою технологій штучного інтелекту доцільно перераховувати очікувані строки проходження вантажем контрольних точок зовнішньоекономічної логістики та його кінцевого прибуття до покупця. На основі змін прогнозованих строків постачання фахівці, відповідальні за контроль та управління, можуть ухвалювати рішення щодо пошуку альтернативних маршрутів надходження товарів або перегляду планів виробничої діяльності підприємства.

Відхилення від планових графіків зовнішньоекономічної логістики часто призводять до збільшення логістичних витрат підприємства. Витрати на здійснення логістичних операцій пов’язані з перевезенням, супроводженням, зберіганням, митним оформленням і страхуванням міжнародних вантажів. Для оцінювання змін логістичних витрат у процесі організації міжнародної доставки товарів доцільно порівнювати планові та фактичні показники з метою визначення їхнього впливу на фінансовий стан підприємства. У процесі контролю зовнішньоекономічної логістичної діяльності для аналізу таких витрат доцільно використовувати запропоновану аналітичну таблицю (табл. 3.6).

Таку аналітичну форму рекомендовано формувати в автоматичному режимі з використанням технологій штучного інтелекту на основі даних інформаційно-контрольного середовища підприємства. Порівняння логістичних витрат доцільно здійснювати в розрізі їхніх видів, оскільки кожен вид витрат характеризується специфічними умовами виникнення. Відповідно, причини перевищення планових показників можуть суттєво відрізнятися залежно від виду витрат та етапу логістичного процесу. Для ідентифікації причин перевитрат і встановлення відповідальних осіб в аналітичній формі доцільно передбачити відповідні показники в розрізі етапів зовнішньоекономічних логістичних процесів.

Таблиця 3.6

Аналітична таблиця контролю відхилень логістичних витрат за етапами міжнародної доставки

Вид логістичних витрат	План, €	Факт, €	Відхи-лення, €	Відхи-лення, %	Етап / імовірна причина відхилення	Відповідальна сторона	Управлінське рішення
Міжнародне перевезення	1 250	1 480	230	18,4%	Транзитна затримка та доплата за зміну маршруту	Перевізник / логіст	Уточнити маршрут і погоджувати доплати до їх підтвердження
Експедирування та супровід	180	210	30	16,7%	Додаткове оформлення документів і комунікацій	Експедитор	Перевірити перелік послуг і закріпити тариф у заявці
Митне оформлення / брокер	220	270	50	22,7%	Коригування митної декларації через помилку в коді товару	Митний брокер / фахівець ЗЕД	Впровадити попередню перевірку кодів і комплектності документів
Зберігання та простій	80	190	110	137,5%	Очікування документів і пропуску на термінал	Підрозділ ЗЕД / термінал	Передавати пакет документів до прибуття вантажу; погодити безоплатний час
Страхування вантажу	95	95	0	0,0%	Відхилень не виявлено	Фахівець із закупівель / страховик	Залишити чинні умови, перевірити покриття ризиків
Завантаження та розвантаження	140	165	25	17,9%	Додаткові роботи через зміну часу прибуття	Склад / перевізник	Синхронізувати слот складу з ETA перевізника
Банківські та платіжні комісії	35	42	7	20,0%	Комісія за терміновий міжнародний платіж	Фінансова служба	Планувати валютні платежі завчасно та порівняти тарифи банків
Внутрішнє довезення до складу	160	175	15	9,4%	Незначне збільшення пробігу після зміни точки розвантаження	Логіст	Підтвердити адресу та вікно доставки до відправлення
…	…	…	…	…	…	…	…

Джерело: сформовано автором за даними ТОВ «Тервікнопласт»

Таким чином, контроль відхилень фактичних витрат від планових доцільно здійснювати за допомогою аналітичної матриці, яка дає змогу визначати величину відхилень за окремими видами витрат на кожному етапі логістичної діяльності. За результатами контролю зовнішньоекономічних логістичних процесів доцільно ухвалювати оперативні управлінські рішення щодо коригування діяльності підприємства. Основна мета контрольних та управлінських заходів полягає в нормалізації функціонування підприємства та зменшенні негативного впливу виявлених відхилень на його фінансові результати.

Контролю також потребує стан виконання зовнішньоекономічних логістичних договорів. Контрольним та управлінським фахівцям важливо оперувати даними про відсоток виконання договірних зобов’язань і терміни дії контрактів. Оцінювання стану виконання договірних зобов’язань доцільно здійснювати одночасно в розрізі зовнішньоекономічних контрагентів і товарних позицій. Для контролю виконання умов договорів рекомендовано використовувати аналітичну форму, наведену в табл. 3.7.

Таблиця 3.7

Аналітична форма контролю стану виконання зовнішньоекономічних логістичних договорів

Контрагент	**Договір / дата**	**Вартість договору, тис. грн**	**Виконано, тис. грн**	**Виконання, %**	**Залишок, тис. грн**	**Частка в портфелі, %**	**Термін дії до**	**Управлінське рішення**
Baltic Components Sp. z o.o. (Польща)	ЗЕД-14/26 15.02.2026	4 800	3 840	80,0	960	32,0	30.11.2026	Пріоритетний договір; контролювати залишок і графік щотижня.
Danube Machinery Kft. (Угорщина)	ЗЕД-21/26 01.03.2026	3 600	1 980	55,0	1 620	24,0	31.12.2026	Виконання відстає від плану; запросити оновлений графік поставок.
NordPack GmbH (Німеччина)	ЗЕД-08/26 20.01.2026	2 400	2 160	90,0	240	16,0	31.10.2026	Строк дії наближається; узгодити закриття залишку або продовження.
Anatolia Industrial A.Ş. (Туреччина)	ЗЕД-33/26 12.04.2026	2 100	840	40,0	1 260	14,0	31.03.2027	Низька частка виконання; перевірити причини та ризик зриву строків.
Baltic Components Sp. z o.o. (Польща)	ЗЕД-27/26 25.05.2026	2 100	1 470	70,0	630	14,0	31.01.2027	Порівняти фактичний темп поставок із потребою виробництва.
Усього	**5 договорів**	**15 000**	**10 290**	**68,6**	**4 710**	**100,0**	**–**	**Сукупне договірне покриття – 15 000 тис. грн.**

Джерело: сформовано автором за даними ТОВ «Тервікнопласт»

На перетині стовпців і рядків доцільно відображати поточний обсяг виконання договору у грошовому вираженні та у відсотках від загального обсягу законтрактованих зобов’язань учасників зовнішньоекономічних логістичних

відносин. У разі прискореного скорочення залишку товарів, які контрагент зобов'язаний поставити, виникає потреба в укладенні нового договору. Аналогічні рішення доцільно ухвалювати в разі наближення граничних термінів дії зовнішньоекономічного логістичного договору. Розроблену аналітичну форму можна також використовувати для контролю стану виконання договірних зобов'язань іншими учасниками логістичної системи.

У запропонованій аналітичній таблиці доцільно одночасно відображати не лише відносні показники виконання умов зовнішньоекономічних договорів, а й абсолютні вартісні величини. Зокрема, вартісні параметри кожного договору дають змогу визначити загальний обсяг договірного покриття зовнішньоекономічної логістичної діяльності підприємства. Відображення частки кожного договору в сукупному обсязі розрахунків із контрагентами дає змогу сформувати перелік пріоритетних зовнішньоекономічних логістичних контрактів. Щодо договірних зобов'язань, які мають найбільше значення для підприємства, доцільно забезпечувати безперервний і деталізований контроль. Кожен факт часткового виконання договірних зобов'язань необхідно відображати в аналітичній формі шляхом коригування відповідних показників. У результаті контрольні та управлінські фахівці матимуть змогу в будь-який момент часу оперувати актуальними даними про стан договірних відносин у системі зовнішньоекономічної логістики.

Аналітичну таблицю щодо стану виконання договірних зобов'язань доцільно синхронізувати з даними про виникнення та погашення заборгованості, пов'язаної із зовнішньоекономічною логістичною діяльністю підприємства. Після надходження та митного оформлення товарних позицій і їх оприбуткування на склад підприємства відповідно до умов договору виникає кредиторська заборгованість перед контрагентом. Її розмір доцільно автоматично відображати в аналітичній формі оцінювання стану виконання договірних зобов'язань. Водночас для контролю розрахунків із контрагентами рекомендовано формувати окрему аналітичну таблицю щодо стану погашення кредиторської заборгованості (табл. 3.8).

Таблиця 3.8

Аналітична форма контролю стану погашення кредиторської заборгованості за зовнішньоекономічними логістичними договорами

Контрагент / договір	Валюта	Сума за договором, тис. грн	Накопичена кредиторська заборгованість, тис. грн	Фактичне зобов’язання за первинними документами, тис. грн	Відхилення фактичного зобов’язання від накопиченої заборгованості, тис. грн	Сплачено від початку розрахунків, тис. грн	Поточний непогашений залишок, тис. грн	Найближчий / граничний платіж
Baltic Components OÜ Договір ЗЕД-041	EUR	3 600,0	2 340,0	2 315,0	−25,0	1 400,0	940,0	15.10.2026 500,0 тис. грн
Polaris Machinery Sp. z o.o. Договір ЗЕД-052	EUR	5 200,0	3 250,0	3 310,0	+60,0	2 000,0	1 310,0	12.10.2026 700,0 тис. грн
Anatolia Packaging A.Ş. Договір ЗЕД-067	USD	2 400,0	1 560,0	1 560,0	0,0	1 000,0	560,0	08.10.2026 300,0 тис. грн
Shenzhen Smart Devices Co. Договір ЗЕД-073	USD	4 100,0	2 870,0	2 790,0	−80,0	1 900,0	970,0	20.10.2026 450,0 тис. грн
Nordic Freight Solutions AB Договір ЗЕД-081	EUR	1 100,0	720,0	720,0	0,0	500,0	220,0	05.10.2026 220,0 тис. грн
РАЗОМ	**–**	**16 400,0**	**10 740,0**	**10 695,0**	**−45,0**	**6 800,0**	**4 000,0**	**–**

Джерело: сформовано автором за даними ТОВ «Тервікнопласт»

Аналітичну форму доцільно наповнювати даними про розмір заборгованості за зовнішньоекономічними договорами. Окрім загальної суми заборгованості, накопиченої з моменту її виникнення, необхідно зазначати поточний непогашений залишок. Крім того, доцільно порівнювати суми кредиторської заборгованості перед іноземними контрагентами, визначені відповідно до договірних умов, із фактичними сумами зобов’язань, сформованими за результатами здійснення зовнішньоекономічних логістичних операцій. Моніторинг відповідних відхилень дає змогу встановлювати

фактичний стан розрахунків, а не обмежуватися аналізом законтрактованих сум. Така інформація також може бути використана під час підготовки майбутніх зовнішньоекономічних логістичних угод із конкретними контрагентами.

Додатково до показників наведеної аналітичної форми доцільно включати дату найближчого платежу за зобов'язаннями підприємства. Зокрема, для кожного контрагента в розрізі окремих договорів варто зазначати граничний термін здійснення відповідного платежу. Контроль строків оплати дає змогу своєчасно погашати кредиторську заборгованість, уникати прострочення платежів і запобігати застосуванню потенційних штрафних санкцій за порушення платіжної дисципліни.

У процесі контролю розрахункових операцій доцільно здійснювати також оцінку втрат від зміни валютних курсів між датою укладення договору та здійснення платежу (табл. 3.9).

Таблиця 3.9

Контроль валютних різниць і фінансових санкцій за розрахунковими операціями

Договір	Сума платежу, тис. грн.	Курс на дату визнання, грн/од.	Курс на дату платежу / оцінки, грн/од.	Вартість за початковим курсом, тис. грн	Вартість за поточним курсом, тис. грн	Оціночний курсовий ефект, тис. грн	Санкції за порушення платіжних, тис. грн	Операції із санкціями / усі операції	Частка операцій із санкціями, %
ЗЕД-041 (EUR)	10,0	43,20	43,60	432,0	436,0	+4,0	0,0	0 / 12	0,0
ЗЕД-052 (EUR)	15,0	43,20	43,60	648,0	654,0	+6,0	0,0	0 / 10	0,0
ЗЕД-067 (USD)	7,0	40,80	41,20	285,6	288,4	+2,8	8,5	1 / 8	12,5
ЗЕД-073 (USD)	11,0	40,80	41,20	448,8	453,2	+4,4	0,0	0 / 9	0,0
ЗЕД-081 (EUR)	5,0	43,20	43,60	216,0	218,0	+2,0	6,0	1 / 6	16,7
…	…	…	…	…	…	…	…	…	…

Джерело: сформовано автором за даними ТОВ «Тервікнопласт»

Суттєві курсові різниці спонукають учасників митної системи пришвидшувати здійснення грошових трансакцій. Найоптимальнішим варіантом є оформлення смартконтрактів, алгоритм яких автоматично здійснює переказ коштів у разі настання відповідних законтрактованих умов. Одночасно

можна здійснювати контроль операцій, за якими застосовано фінансові санкції. Для оцінки отриманих збитків доцільно визначати частку таких операцій у загальній кількості операцій із застосуванням фінансових санкцій за порушення платіжних умов. Внутрішні контролери отримують аргументи на користь належного моніторингу платіжної дисципліни, адже збільшення строків погашення заборгованості призводить до накопичувального ефекту, що збільшує тривалість усього логістичного циклу.

Внутрішньому контролю підлягає також ефективність взаємодії з учасниками логістичної системи. Для кожного стейкхолдера доцільно визначати індикатори успішності співпраці. Основна ідея оцінювання полягає у визначенні частки операційних транзакцій, результати яких не виправдали очікувань підприємства у сфері зовнішньоекономічної логістики. Для порівняння кількості невдалих господарських операцій із загальною їх кількістю доцільно використовувати аналітичну форму, наведену в табл. 3.10.

За допомогою запропонованої аналітичної таблиці, зокрема, можна оцінювати ділову репутацію контрагентів, із якими підприємство співпрацює у сфері міжнародної логістики. На рейтинг ділових партнерів впливають кількість невдалих зовнішньоекономічних логістичних операцій, частота порушення термінів відправлення товарів, випадки несвоєчасного погашення заборгованості та інші чинники. Аналогічно для логістичних перевізників доцільно визначати частку доставок із незначними та суттєвими затримками, що не відповідають умовам зовнішньоекономічних логістичних договорів. За результатами оцінювання підприємство може обмежувати співпрацю з ненадійними постачальниками та перевізниками або припиняти її.

Подібний підхід до оцінювання можна застосовувати для контролю операцій митного оформлення товарів у межах зовнішньоекономічної логістичної діяльності. Зокрема, доцільно обмежувати співпрацю з митними брокерами та іншими митними посередниками, які систематично спричиняють затримки в оформленні товарів.

Таблиця 3.10

Аналітична форма оцінювання ефективності взаємодії з учасниками зовнішньоекономічної логістичної системи

Юридична особа (код ЄДРПОУ)	**Тип / потенційна роль у логістичній системі**	**Загальна кількість операцій, од.**	**Невдалі операції, од.**	**Частка невдалих операцій, %**	**Аналітична оцінка**	**Управлінське рішення**
ТОВ «РАБЕН УКРАЇНА» ЄДРПОУ 32306522	Міжнародний перевізник та комплексний логістичний оператор; компанія публічно зазначає послуги міжнародних перевезень, складської логістики й митного брокериджу.	24	3	12,5	Помірна частка невдалих операцій; потрібна деталізація причин затримок і документальних помилок.	Продовжити оцінювання за фактичними даними; окремо відстежувати своєчасність доставки й митного оформлення.
ТОВ «ДСВ-УКРАЇНА» ЄДРПОУ 37100542	Міжнародний логістичний оператор; офіційний сайт DSV в Україні описує автомобільні, морські й авіаперевезення, складські послуги та митне оформлення.	20	2	10,0	Найнижча частка невдалих операцій у цьому умовному наборі; результат не є реальною оцінкою компанії.	Зберігати контроль показників; перевіряти відповідність фактичних строків погодженим SLA та умовам договору.
ТОВ «РАБЕН УКРАЇНА» ЄДРПОУ 32306522 – митне оформлення	Окремий оцінюваний процес тієї самої юридичної особи: митно-брокерські послуги, які компанія зазначає серед своїх сервісів.	18	4	22,2	Найвища частка невдалих операцій у наведеному умовному зрізі; варто перевірити, чи затримки спричинені документами, діями посередника або зовнішніми чинниками.	Не робити висновку про ненадійність компанії лише за умовними даними; провести аналіз кожного випадку та розмежувати відповідальність.
...	…	…	…	…	…	…

Джерело: сформовано автором за даними ТОВ «Тервікнопласт»

Для підвищення ефективності організації митних процедур рекомендовано формувати рейтинг надійності митних посередників на основі показників своєчасності та результативності надання послуг. Такий рейтинг дасть змогу обґрунтовано визначати партнерів, співпрацю з якими доцільно продовжувати в межах міжнародної логістики.

Досвід митного оформлення товарів може значно відрізнятися залежно від митної інституції, з якою співпрацює підприємство. Для організації ефективного митного оформлення товарів у процесі зовнішньоекономічної логістичної діяльності підприємства затребуваним є контроль митних процедур з використанням запропонованої аналітичної форми (табл. 3.11).

Таблиця 3.11

Аналітична форма контролю митних процедур у зовнішньоекономічній логістичній діяльності

Митна інституція	Середня тривалість оформлення, год	Коригування митної вартості, випадків	Додаткові огляди, випадків	Затримки вантажів, випадків	Документи підтверджено без додаткових запитів, %	Управлінське рішення
Львівська митниця, Шегині – Медика	9,5	3	5	4	90,0	Менша середня тривалість оформлення, але наявні випадки оглядів і коригування вартості. Аналізувати причини кожного випадку.
Волинська митниця, Ягодин – Дорогуськ	13,0	4	6	7	83,3	Триваліше оформлення та більше затримок відносно обсягу операцій. Перевірити складність вантажів, повноту документів, черги й інші чинники.
…	…	…	…	…	…	…

Джерело: сформовано автором

Важливими індикаторами доцільності співпраці з митними інституціями є середня тривалість митного оформлення товарів та кількість випадків коригування митницею митної вартості товарів у межах зовнішньоекономічної логістичної операції. Ці показники вказують на лояльність митних інституцій до конкретного логістичного оператора та замовника товарів. Додатковими індикаторами ділової підтримки учасників логістичної системи з боку митних інституцій є частота проведення додаткових оглядів і затримок вантажів, а також визнання відповідності імпортованих товарів сертифікатам, ліцензіям та іншим дозвільним документам. Негативні значення наведених індикаторів є підставою для зміни підприємством митних інституцій, послуги яких використовуються для митного оформлення товарів у межах міжнародної логістики.

Розроблені аналітичні форми контролю зовнішньоекономічних логістичних процесів призначені для інформаційного супроводу управління логістичною діяльністю підприємства. Разом наведені аналітичні таблиці формують різносторонні відомості щодо більшості аспектних компонентів міжнародної логістики. Поєднання товарних, фінансових та інформаційних потоків у процесі контрольного моніторингу логістичних комунікацій забезпечує ефективне

планування та управління функціонуванням підприємства. З використанням сучасних інформаційно-комунікаційних технологій дані для заповнення запропонованих аналітичних форм можна автоматично отримувати із систем цифровізованого обліку і внутрішнього контролю.

Алгоритми штучного інтелекту можуть генерувати такі аналітичні таблиці за потреби контрольних та управлінських фахівців в оперативній та різносторонній інформації про зовнішньоекономічні логістичні процеси. Водночас сама форма рекомендованих аналітичних таблиць як сукупності інформаційних реквізитів та обчислювальних показників може бути навчальним матеріалом для штучного інтелекту. Іншими словами, розроблені аналітичні таблиці доцільно надавати чат-ботам зі штучним інтелектом для виявлення алгоритмів опрацювання облікової інформації, встановлення смислового зв'язку між аналітичними показниками і, як результат, заповнення таблиць та відображення інформації для заінтересованих стейкхолдерів. У руслі інформування різних груп користувачів розроблені аналітичні форми можуть бути основою для подальшого формування інтегрованої звітності, у тому числі Звіту про управління щодо зовнішньоекономічної логістичної діяльності підприємства.

3.3. Звіт про управління як інструмент логістичних комунікацій зі стейкхолдерами

Інформаційні ресурси щодо зовнішньоекономічної логістичної діяльності, які використовуються внутрішніми стейкхолдерами, з певними обмеженнями можуть бути цінними для зовнішніх користувачів. Розроблені аналітичні форми доцільно використовувати для інтегрованої інформаційної підтримки управління на внутрішньому та зовнішньому рівнях. Необхідність інтеграції фінансових та нефінансових показників для врахування інтересів різних груп стейкхолдерів зумовила запровадження нової форми звітності – Звіту про управління. Звіт про

управління є обов’язковою для окремих видів підприємств формою зовнішньої управлінської звітності, яка поєднує фінансові та нефінансові показники. Перелік розділів і показників визначається методичними вказівками, які передбачають можливість самостійної адаптації Звіту про управління до інформаційних цілей підприємства.

Мета формування зовнішньої управлінської звітності у більшості випадків зумовлена вимогами щодо оприлюднення різносторонньої інформації підприємствами суспільного інтересу. Інші види підприємств самостійно приймають рішення щодо доцільності складання та наповнення Звіту про управління. Для підприємств, які здійснюють зовнішньоекономічну логістичну діяльність, формування Звіту про управління є засобом комунікації та підвищення ділового іміджу. Підприємства, які орієнтуються на зовнішньоекономічну співпрацю, мають обмежений доступ до інформації про потенційного контрагента. Іноземний контрагент функціонує в іншому інформаційному полі, доступ до якого для підприємств обмежується комунікаційними бар’єрами. Подолати такі обмеження міжнародні бізнес-партнери зазвичай не в змозі без використання спеціалізованих посередницьких консалтингових інституцій або налагодження прямих бізнес-комунікацій.

У контексті зовнішньоекономічної логістичної діяльності на Звіт про управління покладається важливе завдання забезпечення первинної комунікаційної платформи. Тому підприємствам, що є учасниками міжнародної логістичної системи, рекомендовано формувати та оприлюднювати зовнішню управлінську звітність. Такі звітні форми стають комунікаційним інструментом для формування інформаційного прообразу підприємств перед потенційними бізнес-партнерами у сфері міжнародної логістики. Схему інформаційних зв’язків у процесі формування та публікації Звіту про управління учасниками логістичної системи наведено на рис. 3.4.

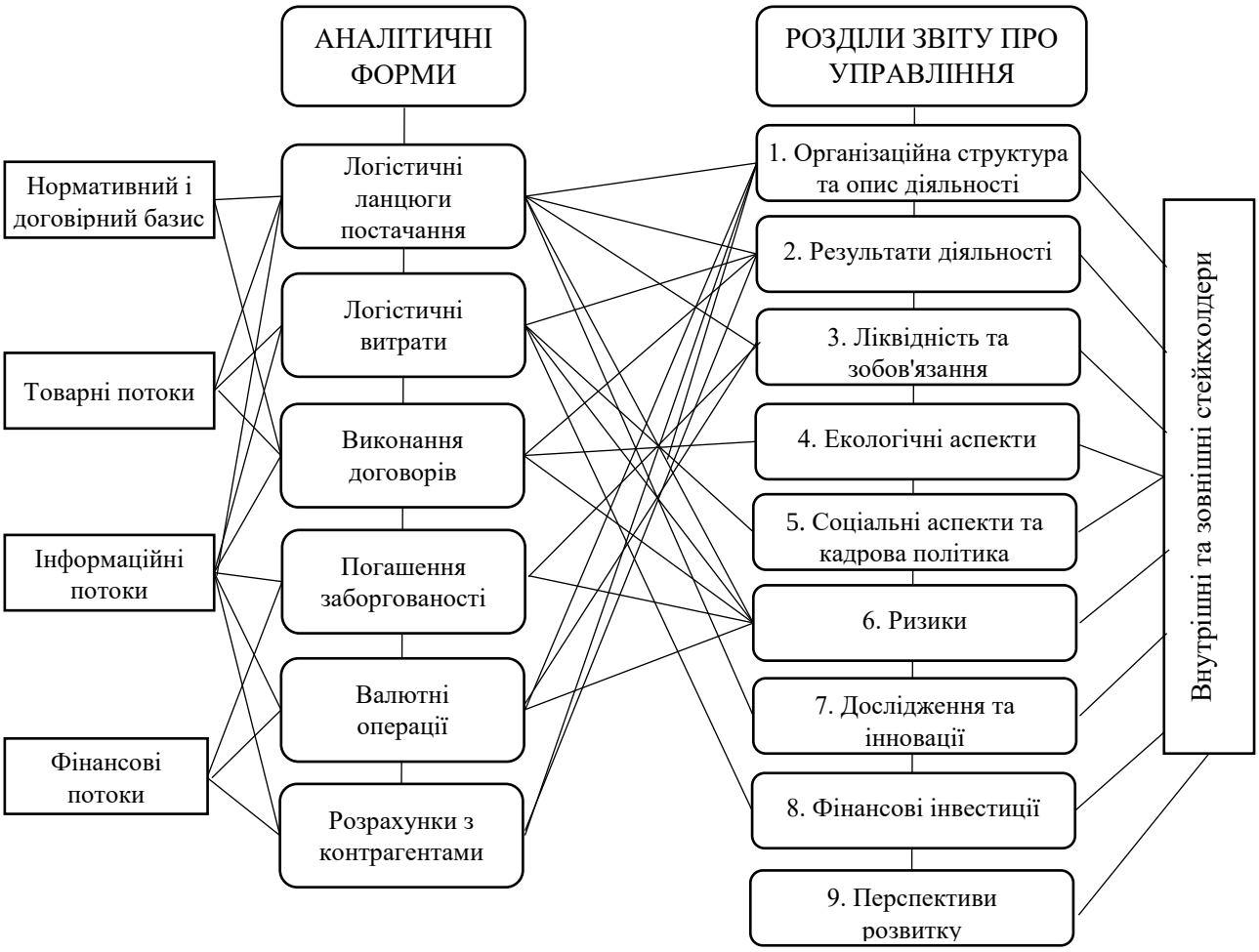


Рис. 3.4. Схема інформаційних зв’язків формування та публікації Звіту про управління щодо зовнішньоекономічної логістики

Джерело: сформовано автором

Для підвищення інформативності та ефективності логістичних комунікацій зі стейкхолдерами Звіт про управління доцільно формувати в електронному вигляді з використанням інтерактивних форм представлення даних, графіків, діаграм, електронних мап і динамічних інформаційних панелей. Інтеграція гіперпосилань на відповідні документи, фільтрів для деталізації показників, засобів порівняння даних за звітними періодами та інтерактивних інструментів відстеження логістичних показників дасть змогу користувачам швидше знаходити необхідну інформацію, оцінювати зміни в діяльності підприємства та приймати обґрунтовані рішення щодо міжнародної співпраці.

У першому розділі Звіту про управління «Організаційна структура та опис діяльності підприємства» відповідно до методичних рекомендацій розкривається

загальна інформація про підприємство. З позиції обліку і контролю зовнішньоекономічних логістичних операцій у зовнішній управлінській звітності доцільно наводити дані, які формують ділову довіру зарубіжних контрагентів до підприємства. Характеристику зовнішньоекономічної логістичної діяльності доцільно розпочати із зазначення у звітності частки експортних та імпортних операцій у сукупних обсягах діяльності підприємства. Для цього можна визначати відсотковий показник імпортованих товарів, а також частку вивезення продукції і товарів за кордон у загальному обсязі логістичних процесів підприємства.

Для унаочнення даних про зовнішньоекономічну діяльність підприємства можна використовувати електронну мапу, на якій відображати країни, з контрагентами яких співпрацює підприємство. Окремо у Звіті про управління можна наводити регіональні дані про постачальників, покупців та логістичних партнерів. Значне географічне охоплення та зовнішньоекономічна присутність підприємства слугують індикаторами міжнародної надійності для контрагентів.

Регіональні дані у Звіті про управління можна доповнювати технічними даними щодо виду й структури транспортних засобів, які використовуються для зовнішньоекономічних логістичних комунікацій. Від виду транспорту (морського, авіаційного, рейкового тощо) залежать обсяг, швидкість та географічне охоплення міжнародних перевезень. У Звіті про управління доцільно вказувати на наявність власних чи залучених транспортних засобів для здійснення міжнародних перевезень. Якщо підприємство співпрацює з відомими логістичними операторами, митними брокерами чи експедиторами, то у зовнішній управлінській звітності доцільно вказувати їхні основні реквізити. Використання послуг провідних логістичних компаній підсилює позитивний діловий імідж підприємства. Макет сформованого першого розділу «Організаційна структура та опис діяльності підприємства» Звіту про управління в рекомендованому електронного вигляді відображеного на рис. 3.5.



ЗВІТ ПРО УПРАВЛІННЯ ЗА 2025 р. **ТОВ «СЕ БОРДНЕТЦЕ-УКРАЇНА»**

Організаційна структура та опис діяльності

Структура Звіту:

1. Організаційна структура та опис діяльності підприємства
2.Результати діяльності
3. Ліквідність та зобов'язання
4. Екологічні аспекти
5. Соціальні аспекти та кадрова політика
6. Ризики
7. Дослідження та інновації
8. Фінансові інвестиції
9. Перспективи розвитку

ТОВ «СЕ Борднетце-Україна» здійснює міжнародні поставки продукції та імпортує матеріали й комплектувальні для виробничих потреб. Серед іноземних партнерів у логістичному ланцюгу — компанії групи SEBN у Польщі, Румунії та Німеччині. Виробничі потужності підприємства розташовані в селі Байківці, а також в Чернівцях, Чорткові та Хмельницькому.

Загальні показники ЗЕД

Частка імпортних операцій у загальному обсязі діяльності підприємства становить 35 %. Частка експортних операцій у загальному обсязі діяльності підприємства становить 65 %. Основні напрями зовнішньоекономічної логістично діяльності: імпорт матеріалів і комплектувальних для виробництва автомобільних кабельних мереж та експорт готової продукції.



Організаційна структура

Відповідальні за ЗЕД підрозділи: постачання, виробництво, збут, складське господарство та бухгалтерський облік. Основні логістичні цілі: безперебійне постачання

Рис. 3.5. Макет рекомендованого наповнення розділу «Організаційна структура та опис діяльності підприємства» Звіту про управління

Джерело: сформовано на основі даних ТОВ «СЕ БОРДНЕТЦЕ-УКРАЇНА»

Окрім зовнішніх логістичних комунікацій, у Звіті про управління доцільно наводити внутрішню інформацію про структуру управління зовнішньоекономічними логістичними процесами. Наприклад, можна вказувати на наявність структурних підрозділів та їхню функціональну орієнтацію на реалізацію зовнішньоекономічних логістичних процесів. Логістичні функції можуть бути розподілені між відділами постачання, збуту, маркетингу, складом та обліково-контрольними підрозділами підприємства. Структурні елементи підприємств можуть бути націлені на різні логістичні цілі: інтенсифікацію зовнішньоекономічної діяльності, пришвидшення логістичної доставки, диверсифікацію маршрутів постачання, скорочення термінів логістичних комунікацій тощо. Зазначення напрямів розвитку логістичних комунікацій у Звіті про управління дає змогу сформувати перспективну візію розвитку підприємства.

Більш деталізовані фінансові показники щодо зовнішньоекономічної логістичної діяльності наводяться у другому розділі Звіту про управління

«Результати діяльності». Серед різних показників, що формують уявлення у зовнішніх стейкхолдерів про фінансові результати функціонування підприємств, належну увагу необхідно приділити зовнішньоекономічним логістичним процесам. Перш за все у Звіті про управління доцільно наводити інформацію про сукупні логістичні витрати в динаміці за декілька звітних періодів. Стабільність або позитивне зростання цього показника є свідченням перманентної зовнішньоекономічної логістичної діяльності підприємств. Тривалий досвід у сфері логістичних комунікацій є позитивним сигналом для контрагентів щодо можливості міжнародної співпраці з підприємством. Окрім динамічного аналізу даних про логістичні витрати, доцільно наводити аналогічну структурну інформацію. Для заповнення Звіту про управління можна використовувати відповідні аналітичні форми щодо різних видів логістичних витрат на міжнародні перевезення, експедирування, страхування, зберігання, перевантаження, розмитнення товарів тощо. Додатково доцільно диверсифікувати наведені показники витрат щодо імпорту та експорту товарів, що формує загальне уявлення у стейкхолдерів про структуру зовнішньоекономічної логістичної діяльності підприємства.

Проте адитивні показники демонструють лише загальні тенденції до зміни логістичних витрат, що не дає змоги сформувати економічне уявлення про ефективність зовнішньоекономічної логістичної діяльності підприємств. У Звіті про управління доцільно відображати відносний індикатор логістичних витрат на одиницю або вартість імпортованих та експортованих товарів. Опосередковано цей показник демонструє вплив розміру логістичних витрат на собівартість та рентабельність продукції. Основним інформаційним завданням показника приведених логістичних витрат на одиницю товарів є забезпечення порівнюваності зовнішньоекономічної логістичної діяльності різних підприємств. Як результат, Звіт про управління дає змогу визначати рівень ефективності логістичних процесів підприємства порівняно з іншими підприємствами. Універсальність обчислення цього показника дає змогу застосовувати його для підприємств різного економічного масштабу, з різною

кількістю працівників і власних транспортних засобів, а також підприємств, що функціонують у різних національних юрисдикціях. Приклад сформованого другого розділу «Результати діяльності» Звіту про управління з рекомендованим контентом наведено на рис. 3.6.



Рис. 3.6. Макет рекомендованого наповнення розділу «Результати діяльності» Звіту про управління щодо зовнішньоекономічної логістики

Джерело: сформовано на основі змодельованих даних

Неефективність зовнішньоекономічної логістичної діяльності підприємство може обґрунтувати через зовнішню управлінську звітність шляхом наведення фінансових наслідків простоїв, затримок, пошкоджень чи повторного перевезення товарів, зміни маршрутів через військово-політичні обставини тощо. Звіт про управління стає комунікаційним майданчиком для обґрунтування не тільки фінансових результатів, але й причин, що призвели до погіршення зовнішньоекономічної логістичної діяльності підприємства. Відображення таких показників у зовнішній управлінській звітності засвідчує прозорість функціонування підприємства для стейкхолдерів. Незважаючи на негативні показники в такій звітності, контрагенти можуть приймати рішення щодо

доцільності співпраці за умови належного пояснення причин та наслідків несприятливих економічних подій.

Обробка інформації про логістичні витрати перебуває в алгоритмічній площині товарних та фінансових потоків міжнародної логістичної системи. Відомості про грошово-фінансову компоненту логістичних ланцюгів постачання доцільно відображати в третьому розділі Звіту про управління під назвою «Ліквідність та зобов'язання». У цьому сегменті зовнішньої управлінської звітності доцільно розкривати інформацію про зобов'язання підприємств та їх погашення в контексті реалізації зовнішньоекономічної логістичної діяльності. Дані для відображення заборгованості підприємства та грошових потоків у логістичній системі можна отримувати з відповідної аналітичної форми внутрішнього контролю.

Найбільш інформативним показником у мейнстрімі розкриття інформації про ліквідність і зобов'язання підприємства є обсяг дебіторської та кредиторської заборгованості за зовнішньоекономічними логістичними договорами. Необхідно бути обережним щодо надмірного розкриття конфіденційних відомостей. Недоречно наводити деталізовані дані щодо розрахунків із кожним контрагентом. Оптимальним є відображення у Звіті про управління даних щодо заборгованості перед окремими групами контрагентів: постачальниками, покупцями, логістичними операторами, операторами складських площ, митними брокерами, митними інституціями тощо. На основі таких даних стейкхолдери можуть отримати уявлення про ділову активність підприємства. Важливим є стан погашення заборгованості, що може свідчити про виконання договірних зобов'язань перед різними учасниками логістичної системи.

Якщо підприємство добросовісно ставиться до зобов'язань за зовнішньоекономічними логістичними договорами і бажає покращити ділову репутацію на міжнародному рівні, то у зовнішній управлінській звітності доцільно вказувати на відсутність простроченої кредиторської заборгованості та своєчасне проведення грошових взаєморозрахунків. Макет рекомендованого

контенту третього розділу «Ліквідність та зобов’язання» Звіту про управління сформовано на рис. 3.7.



Рис. 3.7. Макет рекомендованого наповнення розділу «Ліквідність та зобов’язання» Звіту про управління щодо зовнішньоекономічної логістики

Джерело: сформовано на основі змодельованих даних

Інформативним показником у логістичній комунікації з контрагентами є валютна структура логістичних зобов’язань. У Звіті про управління можна наводити частку різних іноземних валют, які використовуються у зовнішньоекономічних розрахункових операціях. Від вибору валюти залежить волатильність зміни курсу, що впливає на виникнення курсових різниць. Тому у зовнішній управлінській звітності можна відображати відомості про вплив валютних коливань на результати зовнішньоекономічної логістичної діяльності. Інформація про курсові різниці може бути корисною для стейкхолдерів під час вибору оптимальної валюти оформлення зовнішньоекономічного логістичного договору та селекції методів проведення грошових трансакцій.

Хоча логістична діяльність безпосередньо не впливає на навколишнє середовище, учасники логістичної системи можуть розміщувати певну інформацію в розділі «Екологічні аспекти» Звіту про управління. Зокрема,

зовнішньоекономічна логістична діяльність безпосередньо пов’язана з використанням транспортних засобів. Тому серед іншої інформації щодо впливу функціонування підприємства на навколишнє середовище можна вказувати на перехід автотранспорту на альтернативні джерела енергії. У зовнішній управлінській звітності доцільно відображати частку рухомого транспорту підприємства, який використовується для реалізації логістичних процесів і приводиться в рух за допомогою електроенергії. Перехід підприємств на електротранспорт зменшує викиди шкідливих речовин у навколишнє середовище. Турбота про екологічні наслідки господарської діяльності додатково підвищує рейтинг підприємства серед екологічно нейтральних підприємств.

Екологічна нейтральність підприємства часто поєднується із соціальною орієнтацією бізнесу. Соціальні та кадрові аспекти функціонування підприємства відображаються у відповідному розділі Звіту про управління. Розділ «Соціальні аспекти та кадрова політика» містить інформацію про персонал підприємств та його соціально-фінансовий захист. Серед численних інформаційних блоків щодо захисту інтересів працівників доцільно окремо наводити дані, асоційовані із зовнішньоекономічною логістичною діяльністю підприємства.

Пріоритетно в цьому розділі доцільно зазначати дані про кількість працівників, які займаються зовнішньоекономічними операціями. Також для налагодження логістичних комунікацій у Звіті про управління можна зазначати контактні дані особи, відповідальної за міжнародні зв’язки. У випадку проходження особами, відповідальними за зовнішньоекономічні логістичні комунікації, курсів підвищення кваліфікації, стажування (особливо закордонного), навчання та набуття нових навичок у відповідній сфері у зовнішній управлінській звітності доцільно відображати відповідні сертифікати чи грамоти. Важливим показником є кількість працівників підприємства, які мають економічне бронювання та дозвіл на виїзд за кордон для реалізації зовнішньоекономічних логістичних комунікацій. Віднесення підприємства до списку критично важливих для економіки країни дає змогу відправляти

працівників у закордонні відрядження, що покращує процес налагодження міжнародних ділових взаємовідносин. Приклад даних, які пропонується відображати у п’ятому розділі «Соціальні аспекти та кадрова політика» Звіту про управління, наведено на рис. 3.8.

SEBN.UA

ЗВІТ ПРО УПРАВЛІННЯ ЗА 2025 р.
Соціальні аспекти та кадрова політика

ТОВ «СЕ БОРДНЕТЦЕ-УКРАЇНА»

Структура Звіту:
1. Організаційна структура та опис діяльності підприємства
2.Результати діяльності
3. Ліквідність та зобов'язання
4. Екологічні аспекти
5. Соціальні аспекти та кадрова політика
6. Ризики
7. Дослідження та інновації
8. Фінансові інвестиції
9. Перспективи розвитку

Кадрове забезпечення. Для оцінювання кадрового забезпечення зовнішньоекономічної логістики ТОВ «СЕ Борднетце-Україна» у Звіті про управління окремо відображено чисельність працівників, залучених до міжнародних закупівель, транспортної та складської логістики, планування постачань і митного оформлення.

Категорія працівників	2023 р.	2024 р.	2025 р.
Основні виробничі робітники	3 240	2 809	2 550
Допоміжні робітники	610	541	480
Адміністративно-управлінський персонал	226	183	170
Фінансово-обліковий персонал	45	35	32
Працівники відділу закупівель	35	25	23
Працівники складської логістики	45	30	28
Працівники транспортної логістики	28	18	17
Працівники зовнішньоекономічної діяльності та митного оформлення	18	12	10
Працівники планування логістичних операцій	14	10	9
Інші працівники	185	130	104



Рис. 3.8. Макет рекомендованого наповнення розділу «Соціальні аспекти та кадрова політика» Звіту про управління щодо зовнішньоекономічної логістики

Джерело: сформовано на основі змодельованих даних

Окремо повинна бути згадка про наявність у штаті водіїв різних категорій, які мають право перевозити особливі види вантажів у міжнародному масштабі. Належне кадрове забезпечення зовнішньоекономічного логістичного процесу є свідченням спроможності підприємства здійснювати логістичні комунікації. Підприємства з високоефективним та професійним штатом працівників є пріоритетними під час пошуку бізнес-партнерів у міжнародній логістиці.

Досить інформативним для зарубіжних стейкхолдерів є розділ «Ризики» у Звіті про управління. На початку інформаційного блоку щодо ризиків зовнішньоекономічної логістичної діяльності підприємства повинні повідомляти потенційних контрагентів про ведення воєнних дій на території України. Доцільно зазначати географічне місце розташування підприємств та їхніх

логістичних підрозділів, а також відстань до зони бойового зіткнення. Також можна наводити дані про тривалість та кількість оголошень про повітряну тривогу. Активність воєнних загроз на різних територіях країни по-різному впливає на ділову активність. Віддаленість від місця активних бойових дій є логістичною перевагою для підприємства. Оскільки дронові атаки часто зорієнтовані на знищення шляхів постачання, логістична діяльність є високоризиковою в зоні досяжності безпілотних літальних апаратів.

Глобальна військово-політична нестабільність впливає на ймовірність затримки, пошкодження або втрати логістичних вантажів. Тому у Звіті про управління доцільно зазначати найменш ризикові логістичні канали міжнародного переміщення товарів. Активізація воєнних загроз призводить до того, що вітчизняні компанії залежать від окремих логістичних операторів і перевізників, а також обмежені єдиними маршрутами чи портами тощо.

Лімітування логістичних комунікацій призводить до зростання ризиків неплатоспроможності та банкрутства в межах співпраці з обмеженим колом контрагентів. Складність або неможливість співпраці з іншими учасниками логістичної системи призводить до максимізації валютних ризиків, зростання вартості через обмеження пропозиції, збільшення комісійних виплат унаслідок відсутності фінансово-ділових альтернатив. Мінливими є також митні ризики внаслідок частих змін податкового законодавства, митних режимів та розміру мит для різних видів товарів. Заповнений розділ «Ризики» Звіту про управління щодо зовнішньоекономічної логістичної діяльності подано на рис. 3.9.

Для кожного суттєвого ризику у зовнішній управлінській звітності доцільно демонструвати чотири елементи: причину ризику, можливі наслідки, фінансовий або операційний вплив, заходи реагування. Наприклад, у разі затримки на кордоні можна розкрити додаткові витрати на зберігання та простій, відхилення від строків контракту, можливість застосування штрафних санкцій і заходи з використання альтернативних маршрутів.

Структура Звіту:

1. Організаційна структура та опис діяльності підприємства
2.Результати діяльності
3. Ліквідність та зобов'язання
4. Екологічні аспекти
5. Соціальні аспекти та кадрова політика
6. Ризики
7. Дослідження та інновації
8. Фінансові інвестиції
9. Перспективи розвитку

Ризики

Воєнні ризики: підприємство здійснює логістичну діяльність в умовах воєнних загроз, враховуючи можливі затримки та пошкодження вантажів.

Логістична стійкість: підприємство використовує альтернативні маршрути міжнародних перевезень для мінімізації ризиків зриву строків постачання/



Рис. 3.9. Макет рекомендованого наповнення розділу «Ризики» Звіту про управління щодо зовнішньоекономічної логістики

Джерело: сформовано на основі змодельованих даних

Усі розробки у сфері цифровізації обліку, контролю та управління, а також інноваційні методики використання інформаційно-комунікаційних технологій у міжнародній доставці доцільно відображати в розділі «Дослідження та інновації» Звіту про управління. До авторських пропозицій, які рекомендовано відображати у зовнішній управлінській звітності, доцільно віднести електронну систему логістичних комунікацій для обміну зовнішньоекономічними логістичними контрактами, рахунками, транспортними й митними документами та іншими масивами відомостей між учасниками логістичної системи.

Доцільно згадати у зовнішній управлінській звітності про використання технології штучного інтелекту у формі чат-ботів, здатних здійснювати автоматичні облікові та контрольні процедури з відображенням результативної інформації для зацікавлених стейкхолдерів. Штучний інтелект успішно реалізує функціональні можливості систем глобального позиціонування (GPS) та радіочастотної ідентифікації (RFID) щодо моніторингу міжнародного

переміщення товарів. Для акцентування уваги на технологічних пріоритетах підприємства у Звіт про управління доцільно інтегрувати трекінг зовнішньоекономічних логістичних поставок. Стейкхолдери через зовнішню управлінську звітність отримують доступ до узагальнених даних про ретроспективні й актуальні операції з міжнародного переміщення товарних партій. Структуру та змістове наповнення розділу «Дослідження та інновації» Звіту про управління щодо зовнішньоекономічної логістичної діяльності відображено на рис. 3.10.



Рис. 3.10. Макет рекомендованого наповнення розділу «Дослідження та інновації» Звіту про управління щодо зовнішньоекономічної логістики
Джерело: сформовано на основі змодельованих даних

У Звіті про управління також рекомендовано зазначати інформацію про використання штучного інтелекту для планування, прогнозування та оперативного управління зовнішньоекономічними логістичними операціями. Активний інноваційний розвиток підприємства може бути свідченням оптимізації інформаційних та управлінських процесів. Використання інноваційних інформаційно-комунікаційних технологій підвищує довіру контрагентів до підприємства, оскільки значний рівень цифровізації

господарських процесів зменшує ймовірність помилок і навмисних махінацій. Технологічні розробки оптимізують логістичні комунікації, що підвищує шанси на успішну реалізацію договірних зобов'язань учасників логістичної системи.

Розділом у рекомендованій структурі Звіту про управління, який менше пов'язаний із зовнішньоекономічною логістичною діяльністю, є «Фінансові інвестиції». У цьому розділі серед іншої інформації можна зазначати вкладення капіталу або придбання акцій інших компаній, які є учасниками міжнародної логістичної системи.

Більш цікавим для міжнародних стейкхолдерів є розділ Звіту про управління щодо перспектив розвитку підприємства. Розділ «Перспективи розвитку» має мати смисловий зв'язок із першим розділом Звіту про управління в частині відповідності стратегії підприємства перспективним напрямам розвитку зовнішньоекономічної логістичної діяльності. У зовнішній управлінській звітності можна наводити перелік завдань у розрізі періодів реалізації. У поточному році, короткостроковому та довгостроковому періодах підприємство може визначати необхідність диверсифікації постачальників і логістичних маршрутів, виходу на нові ринки експорту, скорочення термінів міжнародної доставки, оптимізації структури логістичних витрат, зменшення залежності від окремих постачальників і транзитних країн, екологізації перевезень тощо.

Іншими словами, у розділі «Перспективи розвитку» підприємство зобов'язується скоригувати діяльність для подолання недоліків, які відображені в інших частинах Звіту про управління. У цьому розділі доцільно конкретизувати заходи, які будуть спрямовані на вирішення проблемних аспектів зовнішньоекономічної логістичної діяльності. Звіт про управління перетворюється на маніфест та детальний план коригування зовнішньоекономічних логістичних процесів для зацікавлення стейкхолдерів у потенційній діловій співпраці.

Формування Звіту про управління на основі запропонованої структури та системи показників зовнішньоекономічної логістичної діяльності дає змогу

комплексно задовольняти інформаційні потреби стейкхолдерів. Найбільш вагоме інформаційне наповнення щодо міжнародного переміщення товарів, організації логістичних комунікацій і виконання договірних зобов'язань доцільно зосереджувати в розділах «Організаційна структура та опис діяльності підприємства», «Результати діяльності», «Ліквідність та зобов'язання». Інші складові звітності розкривають екологічні наслідки логістичних операцій, соціальні та кадрові аспекти забезпечення міжнародних перевезень, а також інноваційні підходи до цифровізації обліку, контролю й управління логістичними процесами. Водночас розділи «Ризики» та «Перспективи розвитку» мають переважно аналітико-прогностичний характер і висвітлюють потенційні загрози міжнародним поставкам, можливі зміни умов співпраці з контрагентами та напрями підвищення стійкості логістичних каналів. У сукупності наведені інформаційні блоки формують цілісне уявлення про організацію зовнішньоекономічної логістики підприємства, результативність взаємодії з учасниками міжнародних ланцюгів постачання та здатність виконувати контрактні зобов'язання. Послідовне розкриття економічних, організаційних, кадрових, екологічних і технологічних характеристик логістичної діяльності сприяє зміцненню ділової репутації підприємства та підвищенню довіри зарубіжних партнерів.

Отже, зовнішня управлінська звітність демонструє сильні та слабкі аспекти функціонування підприємства з пропозиціями щодо посилення зовнішньоекономічної логістичної діяльності для отримання найкращих фінансових результатів. Звіт про управління є кінцевим етапом збирання, обробки та інтерпретації інформації про зовнішньоекономічні логістичні процеси через інтерактивну комунікацію з різними стейкхолдерами. Успішна підготовка й оприлюднення такої звітності є кінцевою метою обліково-контрольного супроводу управлінських процесів у зовнішньому контурі управління.

Висновки до розділу 3.

1. Ефективність управління міжнародною логістикою залежить від узгодженості контрольних процедур на всіх етапах зовнішньоекономічної діяльності. Концептуальною основою цифрового контролю є взаємопов'язаність нормативно-договірного, товарного, документально-інформаційного та фінансово-грошового рівнів реалізації контрольних процедур. Послідовне застосування контрольних методик забезпечує простежуваність логістичних операцій, виявлення відхилень і встановлення відповідальності учасників. Надійність міжнародних поставок передбачає попередню перевірку контрагентів, оцінювання їхньої ділової репутації та фінансового стану, а також належне узгодження договірних умов, строків доставки й відповідальності сторін. Залучення обліково-контрольних фахівців до формування договорів сприяє врахуванню вимог документального підтвердження операцій і своєчасності розрахунків.

2. Цифровізація товарного контролю передбачає поєднання GPS і RFID для моніторингу маршрутів, ідентифікації товарних партій та перевірки їх кількості, комплектності й відповідності договірним умовам. Документально-інформаційний контроль забезпечує узгодженість реквізитів документів, ідентифікацію учасників електронних комунікацій, розмежування прав доступу та збереження історії змін даних. Застосування штучного інтелекту розширює можливості автоматизованого аналізу інформації, перевірки договірних положень, виявлення нетипових відхилень і контролю строків виконання зобов'язань. Водночас критично важливі відомості потребують перевірки за офіційними джерелами, а результати автоматизованого аналізу мають залишатися під професійним наглядом.

3. Фінансово-грошовий контроль передбачає узгодження інформації про виконання поставок, дебіторську й кредиторську заборгованість, валютні курси, банківські комісії та строки платежів. Перспективним напрямом є використання смартконтрактів для автоматизації розрахунків після підтвердження визначених

договором умов, за умови достовірності цифрових даних і правомірності операцій. Поєднання організаційних, облікових і технологічних інструментів сприяє підвищенню прозорості логістичних процесів, достовірності облікової інформації, зниженню ризиків і обґрунтованості управлінських рішень.

4. Ефективне управління міжнародною логістикою ґрунтується на використанні результатів обліку й контролю для аналітичного оцінювання логістичних процесів та обґрунтування управлінських рішень. Запропоновані аналітичні форми охоплюють контроль логістичних ланцюгів постачання, моніторинг проходження товарних замовлень, аналіз відхилень логістичних витрат, оцінювання виконання зовнішньоекономічних договорів, контроль погашення кредиторської заборгованості, валютних різниць і фінансових санкцій, оцінювання ефективності взаємодії з учасниками логістичної системи, контроль митних процедур. Застосування штучного інтелекту для автоматизованого формування аналітичних таблиць і прогнозування термінів постачання сприяє своєчасному виявленню відхилень, оптимізації логістичних процесів і зниженню фінансових ризиків. Систематизація відповідних показників створює інформаційну основу для обґрунтованого управління міжнародною логістикою та відображення її результатів у Звіті про управління й інтегрованій звітності.

5. Удосконалення інформаційного забезпечення управління зовнішньоекономічною логістичною діяльністю потребує інтеграції облікових, контрольних та аналітичних даних у систему зовнішньої управлінської звітності. Звіт про управління доцільно використовувати як інструмент міжнародних бізнес-комунікацій, що забезпечує іноземним контрагентам доступ до узагальненої інформації про підприємство, його логістичні можливості, результати діяльності та перспективи співпраці. Основними аспектами розкриття інформації є частка експортних та імпортних операцій у діяльності підприємства, географія міжнародних партнерів, структура власних і залучених транспортних засобів, взаємодія з логістичними операторами, організація управління міжнародними поставками, динаміка та структура логістичних

витрат, витрати на одиницю імпортованих і експортованих товарів, фінансові наслідки затримок і пошкодження вантажів, обсяги дебіторської та кредиторської заборгованості за логістичними договорами, своєчасність погашення зобов'язань, валютна структура розрахунків і вплив курсових різниць.

6. Відображення у Звіті про управління інших аспектів зовнішньоекономічної логістичної діяльності передбачає розкриття екологічних характеристик міжнародних перевезень і використання електротранспорту, кадрового забезпечення логістичних комунікацій, професійної підготовки працівників і можливостей здійснення закордонних відряджень, воєнних, транспортних, валютних, митних і договірних ризиків, заходів із забезпечення безперервності постачання та диверсифікації логістичних маршрутів, упровадження електронного документообігу, GPS, RFID, штучного інтелекту й інших цифрових технологій, інвестицій у розвиток міжнародної логістичної інфраструктури, перспектив виходу на нові ринки та розширення партнерських зв'язків. Використання електронних інтерактивних форм звітності, діаграм, графіків і карт сприятиме наочному представленню інформації, а систематизація зазначених показників дасть змогу комплексно оцінювати ефективність логістичних процесів, обґрунтовувати причини відхилень, виявляти проблемні аспекти та визначати напрями їх усунення. У результаті Звіт про управління перетворюється на інструмент підвищення прозорості міжнародної діяльності, зміцнення ділової репутації підприємства, зростання довіри зарубіжних контрагентів і формування інформаційної основи для вдосконалення управління, обліку та контролю зовнішньоекономічних логістичних комунікацій.

Основні результати дослідження за третім розділом дисертації опубліковано у наукових працях: [84; 108].

ВИСНОВКИ

На основі узагальнення теоретичних положень, результатів наукових досліджень та практичних рекомендацій щодо вдосконалення обліку і контролю зовнішньоекономічних логістичних процесів, розвитку логістичних комунікацій, цифровізації обліково-контрольних процедур, інтеграції електронного документообігу, застосування інноваційних інформаційно-комунікаційних технологій в систему управління міжнародними поставками, а також адаптації звітності до інформаційних потреб стейкхолдерів в умовах цифрової економіки та глобальної економічної нестабільності сформовано такі висновки:

1. Становлення міжнародної логістичної системи та її розвиток у вітчизняних умовах ускладнюються численними логістичними бар'єрами, зумовленими посиленням економічних і воєнно-політичних ризиків, руйнуванням транспортної інфраструктури, обмеженням доступу до окремих логістичних маршрутів, зміною митних умов і зростанням вартості міжнародних перевезень. Подолання зазначених перешкод потребує оптимізації управління зовнішньоекономічними логістичними процесами підприємства на основі інформаційної синхронізації систем обліку і контролю. Удосконалення управління має охоплювати нормативно-договірні, товарні, інформаційні та фінансові аспекти міжнародного постачання; передбачати диверсифікацію транспортних каналів, формування резервних маршрутів і налагодження комунікативної взаємодії з іноземними контрагентами й логістичними операторами. Комплексне вдосконалення управління зовнішньоекономічними логістичними процесами на основі узгодженого вдосконалення обліку і контролю та логістичних комунікацій формує інформаційні передумови для подолання наявних логістичних бар'єрів, підвищення адаптивності підприємств до економічних і воєнно-політичних загроз, скорочення тривалості та вартості міжнародних поставок, мінімізації

логістичних ризиків і забезпечення безперервності зовнішньоекономічної діяльності, що сприяє зміцненню конкурентних позицій вітчизняних підприємств на міжнародних ринках.

2. Економічна сутність логістичних комунікацій полягає в їх трактуванні як інтеграційного механізму інформаційної взаємодії учасників міжнародних ланцюгів постачання, що забезпечує узгодження та синхронізацію товарних, фінансових й інформаційних потоків. Інтеграція логістичних комунікацій з обліковими, контрольними та управлінськими процесами створює інформаційну основу для узгодженого відображення зовнішньоекономічних логістичних операцій в обліку, своєчасного виявлення відхилень в облікових даних і підвищення обґрунтованості управлінських рішень. Використання електронних комунікаційних каналів та інноваційних інформаційно-комунікаційних технологій здатне забезпечити інформаційні інтереси внутрішніх і зовнішніх стейкхолдерів та координацію взаємодії постачальників, логістичних перевізників, митних і фінансових установ та інших іноземних контрагентів. Такий підхід передбачає комплексне врахування товарних, фінансових й інформаційних аспектів у процесі оптимізації обліку, контролю й управління зовнішньоекономічною логістичною діяльністю підприємства, що сприяє підвищенню достовірності звітності, забезпеченню своєчасності контрактних розрахунків, мінімізації логістичних витрат, зміцненню фінансової стійкості й конкурентоспроможності підприємства на міжнародних ринках.

3. Розширення сфери використання сучасних електронних фіскальних сервісів і комунікацій у зовнішньоекономічній логістичній діяльності підприємств охоплює інтеграцію фіскальних послуг на єдиному електронному порталі, застосування мобільних додатків, штучного інтелекту, чат-ботів, блоково-ланцюгового структурування даних, дистанційних контрольних перевірок і міжнародної інформаційної синхронізації. Поєднання цих інструментів з обліково-контрольними процесами підприємства створює умови для автоматизації опрацювання та зіставлення облікових і митних даних,

підвищення повноти документального оформлення зовнішньоекономічних логістичних операцій, контролю виконання фіскальних зобов'язань і своєчасного виявлення порушень, що спрямоване на посилення інформаційної взаємодії підприємств із фіскальними інституціями, дотримання податкових і митних вимог, зменшення інформаційної асиметрії та мінімізацію корупційних ризиків.

4. Удосконалення електронного документообігу передбачає перехід на формат е-ТТН шляхом використання запропонованих електронних актів заміни перевізника, зміни маршруту, затримки доставки, часткового приймання, пошкодження вантажу, передачі вантажу на відповідальне зберігання, зміни умов перевезення та анулювання перевезення. Інтеграція цих документів із міжнародними електронними системами eFTI та eCMR сприяє узгодженню інформаційної взаємодії учасників міжнародних ланцюгів постачання та підвищенню оперативності документування змін у процесі логістичного перевезення. Синхронізація е-ТТН із первинними обліковими документами, зовнішньоекономічними контрактами й митними деклараціями формує інтегроване інформаційне середовище для обліку та контролю зовнішньоекономічних логістичних операцій, забезпечуючи взаємозв'язок даних про рух товарів, виконання договірних зобов'язань і митне оформлення. Такий підхід створює передумови для підвищення повноти й достовірності облікової інформації, посилення контролю за документальним підтвердженням зовнішньоекономічних логістичних операцій і скорочення використання паперових документів завдяки переходу на винятково електронний документообіг у зовнішньоекономічній логістичній діяльності підприємств.

5. Для забезпечення достовірного облікового відображення імпортних операцій необхідно узгоджувати момент визнання товарів активами з вимогами національних положень (стандартів) бухгалтерського обліку та умовами постачання Incoterms, враховуючи особливості переходу права власності й ризиків між контрагентами. Точність визначення первісної вартості імпортованих товарів залежить від належної ідентифікації, групування та

розподілу транспортно-заготівельних витрат з урахуванням особливостей міжнародних логістичних процесів. Для забезпечення простежуваності руху запасів до їх фактичного надходження на склад підприємства доцільно виокремлювати товари в дорозі як окремий обліковий об’єкт за стадіями логістичного переміщення. Підвищенню оперативності обліку та посиленню моніторингу міжнародних поставок сприяє автоматизоване накопичення даних про логістичні витрати на основі електронних транспортних, митних і договірних документів, що забезпечує узгодженість інформації про перебіг імпортних операцій з обліковими даними підприємства.

6. Реалізація логістичних комунікацій щодо експортних операцій потребує узгодженого відображення руху експортних товарів, логістичних витрат, доходів і собівартості реалізації в бухгалтерському обліку. Для достовірного обліку експорту товарів доцільно формувати єдину аналітичну систему, що пов’язує інформацію про товарні партії, логістичні події та результати окремих експортних поставок. Передачу товару перевізникові не варто ототожнювати з моментом визнання доходу, а логістичні витрати необхідно відображати відповідно до їх економічного змісту та вимог бухгалтерського обліку. Деталізація запасів за логістичними статусами, витрат за видами послуг, контрактами, партіями й маршрутами та узгодження доходів із собівартістю окремих поставок забезпечують наскрізний зв’язок між рухом товарів, первинними документами, обліковими записами та фінансовими результатами. Використання узгоджених аналітичних ознак і внутрішнього аналітичного регістру в межах чинної системи рахунків підвищує інформативність обліку та створює належну основу для управління експортними операціями.

7. Цифрова трансформація міжнародних розрахунків у логістичних ланцюгах постачання формує передумови для переходу від дискретної моделі обліку до безперервного інформаційного середовища, у якому господарські операції реєструються синхронно з перебігом логістичних процесів. Подальший розвиток цифрових міжнародних розрахунків пов’язаний із

формуванням інтегрованого інформаційного середовища для запровадження практики використання смартконтрактів. Концепція смартконтрактів забезпечує інтеграцію логістичних, фінансових та облікових процесів у єдину цифрову систему, у якій виконання договірних умов, здійснення міжнародних платежів і відображення господарських операцій відбуваються як взаємопов'язані елементи єдиного алгоритму в розрізі етапів логістичних ланцюгів постачання (укладання смартконтракту, переміщення товарів, митного оформлення, здійснення автоматичних платежів і переходу права власності). Такий підхід сприяє мінімізації затримок у міжнародних розрахунках, скороченню кількості фінансових посередників, зменшенню обсягів транзитних грошових коштів у дорозі, підвищенню прозорості взаємодії між учасниками логістичних ланцюгів та зниженню операційних, валютних і договірних ризиків.

8. Концептуальною основою цифрового контролю є взаємопов'язаність нормативно-договірного, товарного, документально-інформаційного та фінансово-грошового рівнів реалізації контрольних процедур. Надійність міжнародних поставок на нормативно-договірному рівні передбачає контрольну перевірку контрагентів, оцінювання їхньої ділової репутації та фінансового стану, а також належне узгодження договірних умов, строків доставки й відповідальності сторін. На товарному рівні контролю рекомендоване поєднання GPS і RFID для моніторингу маршрутів, ідентифікації товарних партій та перевірки їх кількості, комплектності й відповідності договірним умовам. Документально-інформаційний контроль забезпечує узгодженість реквізитів документів, ідентифікацію учасників електронних комунікацій, розмежування прав доступу та збереження історії змін даних. Фінансово-грошовий контроль передбачає узгодження інформації про виконання поставок, дебіторську й кредиторську заборгованість, валютні курси, банківські комісії та строки платежів. Застосування штучного інтелекту розширює можливості автоматизованого аналізу інформації, перевірки договірних положень, виявлення нетипових відхилень і контролю строків

виконання зобов’язань. Поєднання організаційних, облікових і технологічних інструментів сприяє підвищенню прозорості логістичних процесів, достовірності облікової інформації, зниженню ризиків і підвищенню обґрунтованості управлінських рішень.

9. Ефективне управління міжнародною логістикою ґрунтується на використанні результатів обліку й контролю для аналітичного оцінювання логістичних процесів та обґрунтування управлінських рішень. Запропоновані аналітичні форми охоплюють контроль логістичних ланцюгів постачання, моніторинг проходження товарних замовлень, аналіз відхилень логістичних витрат, оцінювання виконання зовнішньоекономічних договорів, контроль погашення кредиторської заборгованості, валютних різниць і фінансових санкцій, оцінювання ефективності взаємодії з учасниками логістичної системи та контроль митних процедур. Застосування штучного інтелекту для автоматизованого формування аналітичних таблиць і прогнозування термінів постачання сприяє своєчасному виявленню відхилень, оптимізації логістичних процесів і зниженню фінансових ризиків. Систематизація відповідних показників створює інформаційну основу для обґрунтованого управління міжнародною логістикою та відображення її результатів у Звіті про управління й інтегрованій звітності.

10. Адаптація структури та змістового наповнення Звіту про управління передбачає систематизацію облікових, контрольних і аналітичних показників зовнішньоекономічної логістичної діяльності у відповідних звітних розділах із використанням електронних інтерактивних форм, аналітичних таблиць, текстових блоків, діаграм, графіків і карт. Комплексне розкриття інформації про міжнародні поставки, логістичні витрати, розрахунки з контрагентами, екологічні та кадрові аспекти, ризики, цифрові технології й перспективи розвитку дає змогу оцінювати ефективність логістичних процесів, виявляти проблемні аспекти та обґрунтовувати напрями їх усунення. Використання рекомендованої структури і змістового наповнення Звіту про управління як інструменту міжнародних бізнес-комунікацій сприяє

підвищенню прозорості зовнішньоекономічної діяльності, зміцненню ділової репутації підприємства та зростанню довіри зарубіжних контрагентів, створюючи інформаційне підґрунтя для вдосконалення управління, обліку й контролю логістичних операцій.

Результати дисертаційного дослідження апробовані у навчальному процесі та функціонуванні підприємств та установ (Додаток Е).

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Антонюк О. Р., Дерманська М. О. Особливості валютного регулювання під час дії воєнного стану в Україні. Вісник Національного університету водного господарства та природокористування. 2022. № 4(100) С. 3-14. URL: https://ep3.nuwm.edu.ua/25938.

2. Арестов Д. Інструменти управлінського обліку товарних запасів у сучасному бізнес-середовищі. Збірник наукових праць Черкаського державного технологічного університету. Серія: Економічні науки. 2024. № 73(2). URL: https://doi.org/10.24025/2306-4420.73(2).2024.321518.

3. Безверхий К. В. Порівняння елементів структури інтегрованої звітності та звіту про управління. Науковий вісник Національної академії статистики, обліку та аудиту. 2019. № 1-2. С. 24-31. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/nvhastat_2019_1-2_5.

4. Бестужева С. Теоретико-методичні аспекти вибору форми фінансового забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємства. Економіка та суспільство. 2023. № 47. URL: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-47-60.

5. Бойко Р. В., Винницький Т. І. Управлінський облік бізнес процесів у дистрибуційних компаніях: концептуальні основи. Інвестиції: практика та досвід. - ДКС Центр. 2024 р. Вип. 6. С. 153-160. URL: https://doi.org/10.32702/2306-6814.2024.6.153.
https://nayka.com.ua/index.php/investplan/article/view/3275/3311.

6. Болдовська К.П., Ткаль Я.С., Гузь М.М., Особливості нарахування та обліку податку на додану вартість за експортними та імпортними операціями суб’єктів господарювання. Економіка та суспільство. 2022. №46. URL: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-46-5.

7. Бондаренко Н. М., Байєр А. Г. Вплив змін валютних курсів на фінансову звітність підприємства. Економіка та держава. 2020. № 3. С. 115–120. URL: https://doi.org/10.32702/2306-6806.2020.3.115.

8. Бразілій Н. М., Ткаченко А. А., Здір В. А. Цифровізація системи обліку, звітності та оподаткування в сучасних економічних умовах. Збірник наукових праць Таврійського державного агротехнологічного університету імені Дмитра Моторного (економічні науки). 2023. Том 2, № 48. С. 103–112. URL: https://doi.org/10.31388/2519-884X-2023-48-103-112.

9. Вигівська І. М., Ягнич К. І. Бухгалтерський облік в управлінні транспортною логістикою: організаційні положення. Проблеми теорії та методології бухгалтерського обліку, контролю і аналізу. 2019. № 3(44). С. 14–17. https://doi.org/10.26642/pbo-2019-3(44)-14-17.

10. Воробець Є. Теоретичні основи та сутність логістичних операцій. Економіка та суспільство. 2023. № 55. URL: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-55-81.

11. Воронко Р. М., Марценюк Р. А., Бойко Р. В. Система обліку і контролю розрахункових операцій у транспортно-експедиторській діяльності: організаційний аспект. Економіка та суспільство. 2026. № 86. С. 35–41. URL: https://doi.org/10.32782/2524-0072/D2026-86-181.
https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/8191.

12. Воронко Р., Редченко К., Бойко Р. Елементи побудови системи внутрішнього контролю підприємств транспортно-експедиторської діяльності. Інститут бухгалтерського обліку, контроль та аналіз в умовах глобалізації. 2026. № 1. С. 7–17. URL: https://doi.org/10.35774/ibo2026.01.007; https://ibo.wunu.edu.ua/index.php/ibo/article/view/668.

13. Гірна О. Ланцюг поставок: оцінювання надійності постачальника. Економіка та суспільство. 2022. № 41. URL: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-41-39.

14. Гулин І. Ю., Гуцал Н. А., Лободзинська Т. П. Проблеми відображення в обліку логістичних витрат та шляхи їх вирішення. Економіка та суспільство. 2022. Вип. 45. URL: https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/1906. URL: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-45-4.

15. Гуменна-Дерій М., Гуменний П. Вплив діджиталізації обліку і контролю діяльності фінансового посередника на потенціал підприємства. Вісник Економіки. 2024. № 2, С. 195-209. URL: http://dx.doi.org/10.35774/visnyk2024.02.195.

16. Демський В. І. Облік логістичних витрат у дослідженнях вітчизняних учених. Інклюзивна економіка. 2024. № 3(05). URL: https://doi.org/10.32782/inclusive_economics.5-4.

17. Демський В. І. Особливості бухгалтерського обліку логістичних витрат підприємств. Економіка та суспільство. 2025. № 74. URL: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-74-105.

18. Дубинський О. Об'єкт та предмет контролю за додержанням законодавства на транспорті в Україні. Підприємництво, господарство і право. 2018. № 11. С. 76–80.

19. Дятлова В. В., Положенцева К. В. Зовнішньоекономічна діяльність України: регіональні особливості, тенденції та напрями розвитку [Електронний ресурс]. Вісник економічної науки України. 2020. № 1. С. 73-78. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Venu_2020_1_13.

20. Єлісєєва О. К., Бабак К. О. Аналіз ефективності експортно-імпортних операцій на прикладі підприємства. Вісник Хмельницького національного університету. 2019. № 4. Том 1. С. 208-2012. URL: http://journals.khnu.km.ua/vestnik/wp-content/uploads/2021/01/43-14.pdf. URL: https://doi.org/10.31891/2307-5740-2019-272-4-1-208-212.

21. Єршова Н. Розвиток бухгалтерського обліку в умовах переходу до цифрової економіки. Вісник Національного технічного університету "Харківський політехнічний інститут" (економічні науки). 2020. № 2. С. 75-80. URL: https://doi.org/10.20998/2519-4461.2020.2.75.

22. Жарська І. О., Марчук І. С., Орловська С. С. Екологічні аспекти логістичної діяльності на засадах сталого розвитку. Науковий вісник Одеського національного економічного університету. 2022. № 1. С. 110–117. URL: https://doi.org/10.32680/2409-9260-2022-9-10-298-299-110-117.

23. Жиглей І. В. Бухгалтерський облік експортно-імпортних операцій за контрактами, що містять валютно-цінові застереження: методичний аспект. Науковий вісник Буковинського державного фінансово-економічного університету. Економічні науки. 2014. Вип. 26. С. 338-344. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvbdfa_2014_26_43.

24. Жиглей І.В., Легенчук С.Ф., Орлов І.В. Трансфертне ціноутворення як засіб мінімізації податкових маніпулювань у розрахунках з нерезидентами. Проблеми теорії та методології бухгалтерського обліку, контролю і аналізу. 2021. Вип. 3 (50). С. 14-22. URL: http://pbo.ztu.edu.ua/issue/view/15138.

25. Завербний А., Двуліт З., Вуєк Х. Особливості формування логістичних ланцюгів в умовах війни та у післявоєнний період. Економіка та суспільство. 2022. № 43. URL: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-43-54.

26. Завербний А., Ломага Ю. Проблеми та перспективи формування логістичних ланцюгів постачання у воєнний період за умов активізування євроінтеграції. Економіка та суспільство. 2022. № 45. URL: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-45-23.

27. Замай О.О. Методологія формування звітності про управління в системі інформаційного забезпечення зовнішнього контролю підприємств. Проблеми системного підходу в економіці. 2021. № 1(87). С. 82-88. URL: https://doi.org/10.32782/2520-2200/2022-1-12.

28. Кіндзерський І. М., Омецінська І. Я. Методичні аспекти організації та оцінки збутової діяльності підприємствами будівельної індустрії. Міжнародний науковий журнал «Інтернаука». Серія: «Економічні науки». 2025. № 6 (98), т. 2. URL: https://doi.org/10.25313/2520-2294-2025-6-11147.

29. Книшек О. О. Аналіз абсолютної та відносної ефективності зовнішньоекономічної діяльності підприємства. Економічний вісник Національного гірничого університету. 2016. № 3. С. 91-100. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/evngu_2016_3_13.

30. Коваленко Н. В., Кучерук Г. Ю., Миленький В. М. Управління зовнішньоекономічною діяльністю аграрних підприємств на засадах логістики.

Трансформаційна економіка. 2025. № 10. URL: https://doi.org/10.32782/2786-8141/2025-10-18.

31. Ковальова Т. В. Організаційні аспекти формування звіту про управління. Проблеми і перспективи розвитку підприємництва. 2019. № 57. С. 57-65.

32. Ковальчук С. Я., Цуркан А. О. Особливості обліку та оподаткування операцій по міжнародних автотранспортних перевезеннях. Агросвіт. 2018. № 7. С. 31-36. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/agrosvit_2018_7_6.

33. Колєсніченко А. С. Курсові різниці в обліку та звітності суб'єктів господарювання. Ефективна економіка. 2020. № 4. – URL: http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7804. URL: https://doi.org/10.32702/2307-2105-2020.4.81.

34. Корнят І. Зовнішній контроль функціонування пасажирських перевізників у смартмісті. Вісник Економіки. 2023. № 3. С. 144-160. URL: https://doi.org/10.35774/visnyk2023.03.144.

35. Косташ Т. «Звіт про управління» у системі інформаційного забезпечення динамічного управління підприємством. International Scientific Discussion: Problems, Tasks And Prospects. 2021. №52. С. 110-115. URL: https://doi.org/10.51582/interconf.21-22.04.2021.012.

36. Крихтіна Ю. О. Державна політика розвитку транспортної галузі України: теорія, методологія, практика: монографія. Харків: «Діса плюс», 2022. 336 с.

37. Круковська О., Кондрат О., Стрельченко Н. Інноваційні тенденції у логістиці: від автоматизаціїдо штучного інтелекту Актуальні питання у сучасній науці. 2024. № 6(24). URL: https://doi.org/10.52058/2786-6300-2024-6(24)-94-105.

38. Кузнєцова К., Ченуша О., Петренко Д. Мультимодальні перевезення як інструмент ефективної міжнародної логістики. Economic Synergy. 2022. № 1-2. С. 81-91. URL: https://doi.org/10.53920/ES-2022-1;2-6.

39. Кутко Т. Управління ланцюгами постачання в умовах релокації: цифрові рішення та механізми стійкості. Економіка та суспільство. 2025. № 78. URL: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-78-142.

40. Куцик П. О. Концепція уніфікованої системи обліку і звітності в корпоративному управлінні: монографія. Львів: Вид-во ЛТЕУ, 2017. 408 с.

41. Кушнір Л., Гречанюк Р., Сербул-Великий І. Перспективи використання та розвитку міжнародних транспортних коридорів як елемент підвищення логістичної привабливості України. Економіка та суспільство. 2022. № 45. URL: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-45-79.

42. Кушнір Ю. Б., Блага М. М., Поп М. В., Поп Ю. В. Логістика та міжнародна торгівля України в умовах війни. Науковий вісник Ужгородського університету. Серія «Економіка». 2023. № 1(61). С. 23–25. URL: https://doi.org/10.24144/2409-6857.2023.1(61).23-25.

43. Лагодієнко Н. В., Скляр Л. Б., Степаненко С. В. Електронне адміністрування податків як засіб підвищення ефективності їх сплати. Економічний простір. 2022. № 178. С. 78-82. URL: https://doi.org/10.32782/2224-6282/178-13.

44. Лагутін С. С. Стан зовнішньоекономічної діяльності в Україні: обліковий аспект. Підприємництво і торгівля. 2024. № 42. С. 46–54. URL: https://doi.org/10.32782/2522-1256-2024-42-07.

45. Легенчук С. Ф., Захаров Д. М., Денисюк О. М. Діджиталізація обліку на основі застосування засобів штучного інтелекту: неоінституційні аспекти. Актуальні питання економічних наук. 2024. №5. URL: https://doi.org/10.5281/zenodo.14534654.

46. Лук’янюк С. Щодо питання хмарного електронного документообігу при виконанні науково-дослідних робіт. Комп’ютерно-інтегровані технології: освіта, наука, виробництво. 51. 2023. 52-58. URL: https://doi.org/10.36910/6775-2524-0560-2023-51-07.

47. Люба А. Логістичні комунікації як об’єкт обліково-аналітичної системи зовнішньоекономічної діяльності підприємства. Модерні фінанси:

національна стійкість, безпека, інноваційне лідерство: матеріали III Міжнародного фінансового форуму (Тернопіль – Буковель, 13–17 травня 2026 р.). Тернопіль: ЗУНУ, 2026. С. 366–368. URL: https://fin-forum.wunu.edu.ua/files/Forum_2026_Zbirnyk.pdf.

48. Люба А. Облік логістичних операцій імпорту товарів: організаційно-методичні аспекти. Інноваційна економіка. 2026. № 2. URL: https://doi.org/10.37332/.; https://inneco.org/index.php/innecoua/article/view/1773/1956.

49. Люба А. Окремі аспекти обліку фінансових витрат підприємства. Стан і перспективи розвитку обліково-інформаційної системи в Україні: матеріали VII Міжнародної науково-практичної конференції (26–27 вересня 2024 р., м. Тернопіль). Тернопіль: ЗУНУ, 2024. С. 71–72. URL: https://api.dspace.wunu.edu.ua/api/core/bitstreams/a0e0b809-381a-4c94-9169-09379e647c0b/content.

50. Люба А. Цифрова трансформація документального забезпечення в системі обліку логістичних процесів. Облік, аналіз, аудит, оподаткування і фінансовий моніторинг у системі економічної безпеки та парадигмі сталого розвитку: зб. матеріалів XI Всеукр. наук.-практ. конф. здобувачів вищ. освіти та молод. учених, присвяч. 120-річчю Київ. нац. екон. ун-ту ім. В. Гетьмана (24 квіт. 2026 р., м. Київ). Київ: КНЕУ, 2026. С. 444–445. URL: https://ir.kneu.edu.ua/handle/2010/54471.

51. Люба А. Цифровізація документування логістичних процесів: сценарії перевезень та облікове забезпечення е-ТТН. Фінанси та облік в умовах глобальної невизначеності та безпекових ризиків: зб. матеріалів II Всеукр. наук.-практ. конф. студ. і молод. вчених (Тернопіль, 6 трав. 2026 р.). Тернопіль: ЗУНУ, 2026. Ч. 1. С. 103–105. URL: https://dspace.wunu.edu.ua/handle/316497/56855.

52. Малюга Н. М., Цегельник Н. І. Методологія управлінського обліку: функціональне значення, принципи та стратегічний контекст. Актуальні питання економічних наук. 2025. № 7. URL: https://a-

economics.com.ua/index.php/home/article/view/195 URL: https://doi.org/10.5281/zenodo.14768563.

53. Малярець Л. М., Гринько П. О. Аналітичне забезпечення аналізу ефективності експортно-імпортної діяльності підприємства. Проблеми економіки. 2019. № 1. С. 208-216. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pekon_2019_1_28.

54. Марценюк В., Марценюк М. Цифрова трансформація логістики у зовнішньоекономічній діяльності: виклики та перспективи. Підприємництво та інновації. 2025. № 34. С. 246-249. URL: https://doi.org/10.32782/2415-3583/34.39.

55. Медведєв Є., Попова Ю., Петренко О. Планування логістичних систем із використанням штучного інтелекту. Економіка та суспільство. 2024. № 59. URL: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-59-61.

56. Медвідь Л. Г., Левкович А. В. Управлінський облік витрат у системі управління логістичною діяльністю підприємства. Проблеми теорії та методології бухгалтерського обліку, контролю і аналізу. 2017. Вип. 3 (38). С. 85–93. URL: https://doi.org/10.26642/pbo-2017-3(38)-85-93.

57. Мельник К., Негода А. Вплив пандемії COVID-19 та війни в Україні на світову логістику. Економіка та суспільство. 2022. № 39. URL: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-39-3.

58. Мельник Р., Цимбал С. Застосування технології Blockchain в логістиці та управлінні ланцюгами постачань. Вісник машинобудування та транспорту. 2025. 20(2), С. 153–160. URL: https://doi.org/10.63341/vjmet/2.2024.153.

59. Мельникова К. В. Міжнародні комерційні логістичні системи в глобальних ланцюгах постачань. Бізнес Інформ. 2023. № 11. С. 286-291. URL: https://doi.org/10.32983/2222-4459-2023-11-286-291.

60. Миськів Г., Кладько А.-І. Міжнародна логістика України в умовах військової агресії. Економіка та суспільство. 2025. № 79. URL: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-79-107.

61. Митний кодекс України від 13 березня 2012 №4495-VI URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text.

62. Міжнародна торговельна палата. Incoterms® 2020: офіційні правила тлумачення торговельних термінів. Офіційний ресурс: https://iccwbo.org/business-solutions/incoterms-rules/.

63. Міжнародні стандарти фінансової звітності (МСФЗ, МСФЗ для МСП, включаючи МСБО та тлумачення КТМФЗ, ПКТ), IASB; Список, Стандарт, Міжнародний документ від 01.01.2012 р. Верховна Рада України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/929_010#Text.

64. Міценко Н. Г., Міщук І. П. Сутність та проблеми функціонування системи міжнародної логістики в екстремальних умовах. Вісник ЛТЕУ. Економічні науки. 2022. № 68. С. 20-27. URL: https://doi.org/10.36477/2522-1205-2022-68-03.

65. Муравський В. В. Організаційні аспекти формування і подання фінансової звітності під впливом інформаційної технології гіпертексту. Вісник ЖДТУ. 2009. № 1 (47). С. 2-9.

66. Муравський В. Облік та кібербезпека: монографія. Тернопіль: ЗУНУ. 2023. 200 с. URL: https://dspace.wunu.edu.ua/items/60ef2fe2-6624-4bea-81b5-9979bebce568.

67. Національне положення (стандарт) бухгалтерського обліку 1 «Загальні вимоги до фінансової звітності». Наказ Міністерства фінансів України від 07.02.2013 № 73. URL: https://zakon.rada.gov.ua/go/z0336-13.

68. Національне положення (стандарт) бухгалтерського обліку 9 «Запаси». Наказ Міністерства фінансів України від 20.10.1999 № 246. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0751-99#Text.

69. Національне положення (стандарт) бухгалтерського обліку 15 «Дохід». Наказ Міністерства фінансів України від 29.11.1999 № 290. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0860-99#Text.

70. Національне положення (стандарт) бухгалтерського обліку 21 «Вплив змін валютних курсів». Наказ Міністерства фінансів України від 10.08.2000 № 193. URL: https://zakon.rada.gov.ua/go/z0515-00.

71. Огійчук М. Ф., Горковенко І. В., Сколотій І. В. Електронне оподаткування в системі обліку податку на додану вартість. Проблеми економіки. 2014. № 4. С. 376–381. URL: https://www.problecon.com/export_pdf/problems-of-economy-2014-4_0-pages-376_381.pdf.

72. Озарко К., Челомбитько В. Особливості управління логістикою за кризових умов господарювання: інформаційний аспект. Економіка та суспільство. 2022. № 45. URL: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-45-17.

73. Озеран А. Звіт керівництва vs Звіт про управління: проблеми відповідності Закону про бухгалтерський облік та світової практики. Бухгалтерський облік і аудит. 2017. № 10-11. С.2-12. URL: https://zakon.help/files/article/9627/Звіт%20керівництва%20vs%20звіт%20про%20управління.pdf.

74. Озеран В. О., Паславська О. О. Класифікація витрат автотранспортних підприємств. Вісник Львівської комерційної академії. Серія економічна. 2013. Вип. 43. С. 118-122. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vlca_ekon_2013_43_24.

75. Оляднічук Н. В., Підлубна О. Д. Облік експортно-імпортних операцій. Облік і фінанси. 2017. № 1. С. 48-56. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Oif_apk_2017_1_8.

76. Омецінська І. Я., Штефуник С. Р. Теоретико-методичні аспекти обліку постачання матеріальних ресурсів у промислових підприємствах. ГЕВ, Тернопіль. 2025. Том 96. № 5. С. 59–67. URL: https://doi.org/10.33108/galicianvisnyk_tntu2025.05.059; https://galicianvisnyk.tntu.edu.ua/pdf/96/1485.pdf.

77. П’ятничук І., Якубів В., Туровська Л. Аналіз діяльності логістичних підприємств в умовах євроінтеграції. Сталий розвиток економіки. 2024. № 51. URL: https://doi.org/10.32782/2308-1988/2024-51-42.

78. Пешко М., Завербний А. Проблеми та перспективи зміни ланцюгів поставок з метою мінімізування втрат під час війни. Економіка та суспільство. 2022. № 44. URL: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-44-5.

79. Плаксієнко І. В. Документальне оформлення обліку імпортних операцій. Молодий вчений. 2017. № 10. С. 1000-1004. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/molv_2017_10_227.

80. Плиса В., Плиса З., Рудніцькі Я. Бухгалтерський облік логістичних витрат на організацію виробництва та управління ним в обліково-аналітичному забезпеченні мікрологістичної системи. Socio-Economic Relations in the Digital Society. 2022. № 3(45). С. 41–51. URL: https://doi.org/10.55643/ser.3.45.2022.468.

81. Податковий кодекс України: Закон України від 02.12.2010 № 2755-VI. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text.

82. Попівняк Ю. М. Технологія блокчейн у бухгалтерському обліку й аудиті: сучасний стан, можливості та перспективи застосування. Економіка, управління та адміністрування. 2019. № 3(89). С. 137–144. URL: https://doi.org/10.26642/ema-2019-3(89)-137-144.

83. Попова Ю., Чуприна О., Демчина В. Логістика та повоєнне відновлення економіки України: напрацювання стратегій сумісно з іноземними партнерами. Економіка та суспільство. 2025. № 73. URL: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-73-21.

84. Починок Н. В., Люба А. Економічна сутність логістичних комунікацій у системі обліку та контролю зовнішньоекономічної діяльності підприємства. Бізнес Інформ. 2026. № 1. С. 405–414. URL: https://doi.org/10.32983/2222-4459-2026-1-405-414.; https://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2026-1_0-pages-405_414.pdf.

85. Починок Н. В., Люба А. Електронний документообіг в міжнародній логістиці та його інтеграція в облікову систему підприємства. Актуальні питання

економічних наук. 2026. № 21. URL: https://doi.org/10.5281/zenodo.19544923.; https://zenodo.org/records/19544923.

86. Починок Н. В., Люба А. Цифровізація та нові можливості логістичного обліку: великі дані у відстеженні постачань. Детермінанти соціально-економічного відновлення держави, регіонів та суб'єктів господарювання: збірник тез доповідей III Міжнародної науково-практичної конференції (14 листопада 2025 р., м. Рівне). Рівне: НУВГП, 2025. С. 211–214. URL: https://drp.nuwm.edu.ua/server/api/core/bitstreams/c6cba3ac-4402-4bf2-a23a-6e0924f98635/content.

87. Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні: наказ Міністерства транспорту України від 14.10.1997 № 363. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0128-98.

88. Про е-гривню – цифрові гроші Національного банку. URL: https://bank.gov.ua/ua/payments/e-hryvnia.

89. Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні: Закон України від 16.07.1999 № 996-XIV. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/996-14#Text.

90. Про електронні документи та електронний документообіг: Закон України від 22.05.2003 № 851-IV. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/851-15.

91. Про зовнішньоекономічну діяльність: Закон України від 16.04.1991 № 959-XII (зі змінами та доповненнями). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-12.

92. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР. URL: http://www.rada.gov.ua.

93. Радіонова Н. Й. Класифікація витрат підприємства як інструмент управління. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2018. № 64. С. 74-80. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp_2018_64_12.

94. Романчук К. В., Саакян А. Д. Моделювання вартості імпортних пропозицій з урахуванням базисних умов поставки Incoterms 2010 як передумова

встановлення ціни ЗЕД-контракту купівлі-продажу. Науковий вісник Ужгородського національного університету. 2018. Випуск 19, частина 3. С. 10-15. URL: http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/19_3_2018ua/4.pdf.

95. Ромашко О., Черевань А. Організаційні та методологічні аспекти облікової політики логістичного підприємства за МСФЗ. Економіка та суспільство. 2024. № 68. URL: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-68-150.

96. Садовська І. Б., Нагірська К. Є., Гаврилюк Б. О. Організація управлінського обліку логістичних витрат. Вісник Львівського торговельно-економічного університету. Економічні науки. 2024. № 77. URL: https://doi.org/10.32782/2522-1205-2024-77-03.

97. Садовська І., Нагірська К., Тлучкевич Н. Організація внутрішнього контролю логістичних витрат торговельного підприємства. Економіка та суспільство. 2024. Випуск № 65. URL: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-65-100.

98. Самодай В., Донський М., Гладун М. Оптимізація управління логістичними витратами в діяльності підприємств. Економіка та суспільство. 2023. № 55. URL: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-55-34.

99. Семанюк В., Мельник Н. Вплив цифрових технологій на інформаційне середовище бізнесу в умовах п’ятої промислової революції. Вісник економіки. 2022. Вип. 3. С. 203–212. URL: https://doi.org/10.35774/visnyk2022.03.203.

100. Сень В., Царук В. Інноваційні підходи до обліку та управління логістичними витратами у цифровій економіці. Економічний аналіз. 2024. Т. 34. № 3. С. 438-446. URL: https://doi.org/10.35774/econa2024.03.438.

101. Скоробогатова Н. Є. Облік та контроль логістичних витрат підприємства. 2009. URL: https://ir.kneu.edu.ua/server/api/core/bitstreams/bc594140-5548-4bd0-baa5-79c8164a7bc2/content.

102. Скрипник С. Огляд новацій та перспектив розвитку системи обліку та оподаткування бізнесу. Вісник Хмельницького національного університету.

Серія: Економічні науки. 2024. Т. 330, № 3. С. 377-382. URL: https://doi.org/10.31891/2307-5740-2024-330-60.

103. Тищенко Ю. Зовнішньоекономічний договір і контракт: термінологічні аспекти. Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. 2020. № 1. С. 43–54. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/uazt_2020_1_7.

104. Тільняк, Ю.Я. і Корнага, Я.І. Дослідження та застосування технології блокчейн у транспортній логістиці. Вісник ЖДТУ. Серія "Технічні науки". 1(83). 2019. С. 12–17. URL: https://doi.org/10.26642/tn-2019-1(83)-12-17-12-17).

105. Тодощук А., Заєць І., Мартинюк Т., Орищин Н. Міжнародна логістика та її вплив на зовнішньоекономічну діяльність. Інвестиції: практика та досвід. 2024. № 19. С. 164–169. URL: https://doi.org/10.32702/2306-6814.2024.19.164.

106. Тростянська К. М., Хапіліна К. О. Економіко-логічні та евристичні підходи до аналізу експортної діяльності. Інфраструктура ринку. 2019. № 38. С. 403-412. URL: https://doi.org/10.32843/infrastruct38-63.

107. Трушкіна Н., Сербіна Т. Міжнародна логістика у системі зовнішньоекономічної діяльності підприємства. International Science Journal of Management, Economics & Finance. 2022. URL: https://doi.org/10.46299/j.isjmef.20220103.7.

108. Федун В., Ковтонюк І., Люба А. Цифрові інновації та їх вплив на бухгалтерський облік. Економічний аналіз. 2024. Т. 34, № 2. С. 440–452. URL: https://doi.org/10.35774/econa2024.02.440.; https://www.econa.org.ua/index.php/econa/article/view/6083/6565657412.

109. Фесенко В. В. Аналіз динаміки і структури зовнішньоекономічної діяльності України для цілей аудиту. Галицький економічний вісник. ТНТУ, 2018. Том 54. № 1. С. 49–61. URL: http://elartu.tntu.edu.ua/handle/lib/27823.

110. Фоміна О. В., Августова О. О. Облік логістичних витрат для цілей управління. Бізнес Інформ. 2019. № 4. С. 294-299. URL: https://doi.org/10.32983/2222-4459-2019-4-294-299.

111. Фоміна О. В., Ігнатенко Т. В. Принципи формування управлінської звітності логістичних підприємств. Економіка. Фінанси. Право. 2025. № 2. С. 97–101. URL: https://doi.org/10.37634/efp.2025.2.22; https://efp.in.ua/en/journal-article/1569.

112. Фоміна О. В., Семенова С. М., Пужай-Череда А. М. Трансфертне ціноутворення у зовнішньоекономічних операціях на основі форвардних, ф'ючерсних та спотових контрактів. Міжнародний науковий журнал "Інтернаука". Серія: "Економічні науки". 2024. № 9. URL: https://doi.org/10.25313/2520-2294-2024-9-10290; https://humanitarian.com.ua/index.php/economics/article/view/1042/1070.

113. Фоміна О., Андросенко О. Управлінська звітність у забезпеченні ефективності діяльності логістичних підприємств. Економіка та суспільство. 2025. № 72. URL: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-72-9.

114. Хорунжак Н., Дмитрів В. Облік зовнішньо-економічної діяльності підприємства: документальне забезпечення та антикорупція. Economic Analysis. 2025. Т. 35, № 3. С. 23–33. URL: https://doi.org/10.35774/econa2025.03.023.

115. Царук В. Ю. Розвиток звіту про управління в системі інформаційного забезпечення корпоративного управління. Облік і фінанси. 2020. № 1. С. 69–76.

116. Цюцяк А., Цюцяк І., Цюцяк В. Цифровізація податкової системи: сучасний стан, проблеми та перспективи. Галицький економічний вісник. 2023. Том 84. № 4. С. 48-55.

117. Шевчук О. А., Муравський В. В. Блокчейн та електронні трансакції в обліку. Вісник економіки. 2023. № 3. С. 212–237. URL: https://doi.org/10.35774/visnyk2023.03.212.

118. Шереметинська О. В., Варфоломєєва Ю. Р. Оцінка ефективності імпортних операцій підприємств. Причорноморські економічні студії. 2017. Вип. 24. С. 97-100. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/bses_2017_24_21.

119. Шмигель О. Бухгалтерський облік у контексті сучасного розвитку цифрової економіки. Інноваційна економіка. 2022. № 1. С. 129-134. URL: https://doi.org/10.37332/2309-1533.2022.1.17.

120. Штик Ю.В., Дорошук Р.І. Звіт про управління: ідентифікація, структура, розкриття інформації. Приазовський економічний вісник. 2021. № 6(29). С. 119-124. URL: https://doi.org/10.32840/2522-4263/2021-6-22.

121. Яремко І. Й. Класифікація витрат як основа організації обліку і контролю логістичної діяльності підприємства. Економіка та суспільство. 2024. № 64. URL: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-64-125.

122. Яремко І. Й. Облікова і контрольна функції в управлінні процесами оптимізації логістичних витрат на підприємстві. Вісник Львівського торговельно-економічного університету. Економічні науки. 2024. № 78. URL: https://doi.org/10.32782/2522-1205-2024-78-04.

123. Almatarneh Z., Jarah B. A. F., Al Jarrah M. A. The Role of Management Accounting in the Development of Supply Chain Performance in Logistics Manufacturing Companies. Uncertain Supply Chain Management. 2022. Vol. 10, No. 1. P. 13–18. URL: https://doi.org/10.5267/j.uscm.2021.10.015.

124. Alnujaimi Aws, Manhel Ismael. Creative accounting Standards and its techniques. International Journal of Research. 2024. № 4. 20. P. 939-958. URL: https://www.researchgate.net/publication/379431541_Creative_accounting_Standards_and_its_techniques.

125. Al-Roud Shaher, Alawawdeh Hanan, Alsakini Saad. The Electronic Accounting Disclosure in the Quality of Accounting Information “An Applied Study on the Industrial Companies in Amman Stock Exchange”. Journal of Law and Sustainable Development. 2023. № 11. e1786. URL: https://doi.org/10.55908/sdgs.v11i10.1786.

126. Arvis Jean-François, Ojala Lauri, Shepherd Ben, Ulybina Daria, Wiederer Christina.. Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in an Uncertain Global Economy - The Logistics Performance Index and Its Indicators. 2023. URL: https://doi.org/10.1596/39760.

127. Balan A., Kachanova N., Topalova E. Accounting and control features of the using of spare parts (pneumatic tires, rechargeable batteries) on motor transport

enterprises. Economics, Entrepreneurship, Management. 2020. № 7. 61-77. URL: https://doi.org/10.23939/eem2020.02.061.

128. Balashova E., Machin I., Serdyukova L. Accounting of Logistics Costs and Their Impact on Pricing. Transportation Research Procedia. 2022. Vol. 63. P. 2114–2121. URL: https://doi.org/10.1016/j.trpro.2022.06.237.

129. Banomyong R., Varadejsatitwong P., Julagasigorn P., 2022. Benchmarking the national logistics costs: A case of 49 countries. Conference Paper, The 12th International Conference on Logistics & Transport 2022 – A New Era in Supply Chain Intelligence Systems: A Brave New World, Krabi, Thailand.

130. Berneis M., Bartsch D., Winkler H. Applications of Blockchain Technology in Logistics and Supply Chain Management—Insights from a Systematic Literature Review. Logistics. 2021. Vol. 5. No. 3. Art. 43. URL: https://doi.org/10.3390/logistics5030043.

131. Bérubé V., Dujardin C., Kudar G., Lamarre E., Mori L., Richter G., Saleh T., Singla A., Thareja S., Zemmel R. W. 2023, January 5. Digital transformations: The five talent factors that matter most. McKinsey & Company. https://www.mckinsey.com/capabilities/mckinsey-digital/our-insights/digital-transformations-the-five-talent-factors-that-matter-most.

132. Betti Q., Khoury R., Hallé S., Montreuil B. Improving Hyperconnected Logistics with Blockchains and Smart Contracts. arXiv preprint. 2019. arXiv:1904.03633.

133. Bowersox D. J., Closs D. J., Cooper M. B. Supply Chain Logistics Management. 4th ed. New York. McGraw-Hill. 2013. 480 p.

134. Černá Marie, Pokorný Jan. Digital Transformation of Tax and Accounting Processes. European Conference on Innovation and Entrepreneurship. 2024. № 19. P. 129-136. URL: https://doi.org/10.34190/ecie.19.1.2541.

135. Davis J., Vogt J. Incoterms® 2020 and missed opportunities for the next version. International Journal of Logistics Research and Applications. 2021. Vol. 25. P. 1263-1286. URL: https://doi.org/10.1080/13675567.2021.1897974.

136. Dutta P., Choi T.-M., Somani S., Butala R. Blockchain technology in supply chain operations: Applications, challenges and research opportunities. Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review. 2020. Vol. 142. Art. 102067. URL: https://doi.org/10.1016/j.tre.2020.102067.

137. Eljazzar M.M., Amr M.A., Kassem S.S., Ezzat M. Merging supply chain and blockchain technologies. arXiv preprint. 2018. arXiv:1804.04149.

138. European Commission. Regulation (EU) No 910/2014 on electronic identification and trust services (eIDAS). Official Journal of the European Union. 2014.

139. Forbes Ukraine. «30 найбільших компаній на ринку складської логістики України». URL: https://forbes.ua/ru/ratings/30-naybilshikh-kompaniy-na-rinku-skladskoi-logistiki-ukraini-21042026-38132.

140. Görlitz Anna, Dobler Michael. Financial accounting for deferred taxes: a systematic review of empirical evidence. Management Review Quarterly. 2023. № 73. P. 113-165. URL: https://doi.org/10.1007/s11301-021-00233-w.

141. Grant D. B., Trautrims A., Wong C. Y. Sustainable Logistics and Supply Chain Management. London. Kogan Page. 2017. 392 p.

142. Harrison A., Van Hoek R. Logistics Management and Strategy. 5th ed. London. Pearson Education. 2014. 360 p.

143. Hoang Chu, Taylor George. Analytical Support for Logistics Processes and Transport Management in Smart City. Civil Engineering and Architecture. 2020. 8. 1390-1394. URL: https://doi.org/10.13189/cea.2020.080621.

144. Hrytsyshyn A. V., Liuba O. I., Liuba A. I. Promising development of electronic services and communication in the tax and customs sector. Herald of Economics. 2025. № 4. P. 50–60. URL: https://doi.org/10.35774/visnyk2025.04.050.; https://visnykj.wunu.edu.ua/index.php/htneu/article/view/1861.

145. Komilov A. K. Supply Processes Logistics Cost Management. American Journal of Management Practice. 2025. Vol. 2, No. 10. URL: https://semantjournals.org/index.php/AJMP/article/view/2871.

146. Kotvytska N., Zakharchenko A. Logistical support of foreign economic activity of Ukrainian enterprises under global challenges. Сталий розвиток економіки. 2025. № 3 (54). С. 191–197. URL: https://doi.org/10.32782/2308-1988/2025-54-29.

147. Kshetri N. Blockchain's roles in strengthening cybersecurity and protecting privacy. Telecommunications Policy. 2017. Vol. 41(10). P. 1027–1038. URL: https://doi.org/10.1016/j.telpol.2017.09.003.

148. Kumar A., Liu R., Shan Z. Is Blockchain a Silver Bullet for Supply Chain Management? Technical Challenges and Research Opportunities. Decision Sciences. 2020. Vol. 51. No. 1. P. 8–37. URL: https://doi.org/10.1111/deci.12414.

149. Liu Zheyuan. The internal control method of modern management accounting information system. International Journal of Business and Management. 2023. 1. 15. URL: https://doi.org/10.56028/ijbm.1.1.15.2023.

150. Liuba A. Digitalization of Accounting for Snternational Payments as Components of Logistics Supply Chains Based on Smart Contracts. Herald of Economics. 2026. № 3. P. 224–236. URL: https://doi.org/10.35774/visnyk2026.03.224.
https://visnykj.wunu.edu.ua/index.php/visnykj/article/view/2025/2080.

151. Lulaj Enkeleda. Digitalization as Catalysts of Change in Finance, Accounting, and Reporting: Uncovering Symbiotic Relationships Among Financial Factors. Studies in Business and Economics. 2025. № 20. P. 97-124. URL: https://doi.org/10.2478/sbe-2025-0006.

152. Luo B. N. Supply chain information integration, flexibility, and operational performance. The International Journal of Logistics Management. 2018. Vol. 29, No. 1. P. 340–364. URL: https://doi.org/10.1108/IJLM-08-2016-0185.

153. Luo Z. A Survey on Blockchain-based Supply Chain Finance with Progress and Future Directions. arXiv. 2024. 10.48550/arXiv.2408.08915.

154. Malyuga N., Komarnytska H., Androsova O., Vovk L., Sharova S., Smolinska N. Enterprise Financial Project Management by Visual Analytics Tools.

Economic Affairs. 2022. № 67(4). С. 563–571. URL: https://doi.org/10.46852/0424-2513.4.2022.22.

155. Mendzins Karlis, Barisa Aiga. Transport External Costs Evaluation Case Study. CONECT. International Scientific Conference of Environmental and Climate Technologies. 2023. 132. URL: https://doi.org/10.7250/CONECT.2023.102.

156. Mentzer J. T., DeWitt W., Keebler J. S. et al. Defining supply chain management. Journal of Business Logistics. 2001. Vol. 22. No. 2. P. 1–25. URL: https://doi.org/10.1002/j.2158-1592.2001.tb00001.x.

157. Michta D., Dziedzic-Jagocka I. Logistics Cost Accounting Based on the Example of a Logistics Company: A Case Study of a Company in Poland. Communications of International Proceedings. 2025. Article ID 4650225. URL: https://doi.org/10.5171/2025.4650225.

158. Moroz S., Zabolotna S. Implementation of electronic document management systems in logistics enterprises. Herald of Khmelnytskyi National University. 2023. 324(6), P. 298-304. https://doi.org/10.31891/2307-5740-2023-324-6-50.

159. Muravskyi V., Zadorozhnyi Z.-M., Lytvynenko V., Yurchenko O., Koshchynets M. Comprehensive use of 6G cellular technology accounting activity costs and cyber security. Independent Journal of Management & Production (Special Edition ISE, S&P). 2022. Vol. 13 No. 3. 107-122. https://doi.org/10.14807/ijmp.v13i3.1902.

160. Mustapic Miljenko, Trstenjak Maja, Gregurić Petar, Tihomir Opetuk. Implementation and Use of Digital, Green and Sustainable Technologies in Internal and External Transport of Manufacturing Companies. Sustainability. 2023. 15. 9557. URL: https://doi.org/10.3390/su15129557.

161. Narayanam K., Goel S., Singh A., Shrinivasan Y., Selvam P. Blockchain-Based Accounts Payable Automation for Supply Chains. 2021. arXiv:2103.02979.

162. Natanelov V., Cao S., Foth M., Dulleck U. Blockchain smart contracts for supply chain finance: Mapping the innovation potential in Australia–China beef supply

chains. Journal of Industrial Information Integration. 2022. Vol. 30. Art. 100389. URL: https://doi.org/10.1016/j.jii.2022.100389.

163. Pennekamp J., Matzutt R., Klinkmüller C., Bader L., et al.: An interdisciplinary survey on information flows in supply chains. ACM Comput. Surv. 2024. 56(2), 1–38 URL: https://doi.org/10.1145/3606693.

164. Percherla A. K. Enhancing Logistics Operations Using Blockchain Based Smart Contracts in ERP Systems. International Journal of Computing and Engineering. 2025. Vol. 7. No. 7. P. 1–13. URL: https://doi.org/10.47941/ijce.2926.

165. Pochynok N., Parkhomets M., Uniiat L., Matviy I., Sybyrka L., Kasian S. Business Process: Modelling Based on Logistics and Management Concepts. Sustainable Economics. 2021. Vol. 39. No. 3. P. 4523. URL: https://doi.org/10.25115/eea.v39i3.4523.

166. Pochynok N.V., Muravskyi V.V., Farion V.V. Implementation of electronic communications in accounting of public procurement. Technology Audit and Production Reserves, 2021, 4(60), 6–10. URL: https://doi.org/10.15587/2706-5448.2021.238858.

167. Prokhorova V., Yemelyanov O., Koleshchuk O., Mnykh O., Us Y. Development of tools for assessing the impact of logistics communications on investment activities of enterprises in the context of capital movement. Eastern-European Journal of Enterprise Technologies, 2024. 3(13 (129), 34–45. URL: https://doi.org/10.15587/1729-4061.2024.304257.

168. Rahoui S., Crowe J., Mahfouz A. A Simulation-Based TDABC Model to Manage Supply Chain Costing: A Case Study. Proceedings of the Winter Simulation Conference. 2023. P. 1653–1664. URL: https://doi.org/10.1109/WSC60868.2023.10408336.

169. Regulation (EU) 2020/1056 on electronic freight transport information. Official Journal of the European Union. 2020. L 249. P. 33–48. URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R1056.

170. Rejeb A., Rejeb K., Simske S., Treiblmaier H. Blockchain Technologies in Logistics and Supply Chain Management: A Bibliometric Review. Logistics. 2021. 5(4):72. URL: https://doi.org/10.3390/logistics5040072.

171. Rijanto A. Blockchain technology roles to overcome accounting, accountability and assurance barriers in supply chain finance. Asian Review of Accounting. 2024. Vol. 32. No. 5. P. 728–758. URL: https://doi.org/10.1108/ARA-03-2023-0090.

172. Sadowska B., Kochański K. Prospects for the Application of Management Accounting Tools in Logistics in the Light of Empirical Research. Krakow Review of Economics and Management. 2023. URL: https://doi.org/10.15678/ZNUEK.2023.1000.0206.

173. Savchenko Lidia, Tsapenko Oleksander. Interrelation of external costs of road transport and financial and logistics indicators of the EU countries. 2023. 23-34. URL: https://doi.org/10.46783/smart-scm/2023-17-2.

174. Serpeninova Y., Makarenko I., Linska A. Logistics costs accounting: challenges for identification in Ukrainian accounting practice. Accounting and Financial Control. 2019. Vol. 2. P. 47-53. URL: https://doi.org/10.21511/afc.02(1).2018.05.

175. Shee Himanshu, Miah Shah, Vass Tharaka. Impact of smart logistics on smart city sustainable performance: an empirical investigation. The International Journal of Logistics Management. 2021. Vol. 32 No. 3. 821-845. URL: https://doi.org/10.1108/IJLM-07-2020-0282.

176. Smerichevska S.V., Prodanova L.V., Yakushev O.V. Digitization of logistics and supply chain management. Intellectualization of Logistics and Supply Chain Management: Electronic Scientific and Practical Journal. 2024. Vol. 26. P. 113–123. URL: https://doi.org/10.46783/smart-scm/2024-26-9.

177. Sun X., Zhang Y. Blockchain-based traceability in supply chain systems. arXiv preprint. 2025. arXiv:2503.08717.

178. Taschner A., Charifzadeh M. Management Accounting in Supply Chains. 2nd ed. Wiesbaden: Springer Gabler, 2023. URL: https://doi.org/10.1007/978-3-658-41300-2.

179. Tolmach P., Li Y., Lin S.-W., Liu Y., Li Z. A Survey of Smart Contract Formal Specification and Verification. ACM Computing Surveys (CSUR), Volume 54, Issue 7, Article No.: 148, P. 1 – 38. https://doi.org/10.1145/346442.

180. Tönnissen S., Teuteberg F. Analysing the impact of blockchain technology for operations and supply chain management: An explanatory model drawn from multiple case studies. International Journal of Information Management. 2020. Vol. 52. Art. 101953. URL: https://doi.org/10.1016/j.ijinfomgt.2019.05.009.

181. Treiblmaier H. The impact of the blockchain on the supply chain: a theory-based research framework and a call for action. Supply Chain Management: An International Journal. 2018. Vol. 23(6). P. 545–559. URL: https://doi.org/10.1108/SCM-01-2018-0029.

182. Tunçez H. A., Demiray A. Logistical Costs and Accounting Processes. SSD Journal. 2023. Vol. 8, No. 41. P. 206–213. URL: https://doi.org/10.31567/ssd.1093.

183. UN Comtrade (United Nations Commodity Trade Statistics Database). URL: https://comtradeplus.un.org/

184. UNCTAD Trade-and-Transport Dataset. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/stat2025d1_en.pdf.

185. United Nations Economic Commission for Europe Conceptual and functional specifications of future eCMR applications. Geneva: UNECE, 2026. URL: https://unece.org/sites/default/files/2026-02/ECE-TRANS-2026-8e.pdf.

186. Vanegas J. G., Baena-Rojas J. J., López-Cadavid D. A. Interrelations between logistics, trade, and law in the Incoterms® context: A bibliometric analysis of academic literature. Pomorstvo. 2024. Vol. 38. P. 82-95. URL: https://doi.org/10.31217/p.38.1.7.

187. Velehura Y. A., Horiachkin V. M. Application of Smart Contracts in the Formalization of Roles in Freight Transportation Systems. Science and Transport Progress. 2025. 3(111), P. 40–48. URL: https://doi.org/10.15802/stp2025/341324.

188. Vitale G. Understanding Supply Chain Digitalization Through Actor-Network Theory: The Interplay Between Blockchain, Accounting and Management Control. Cham: Springer Nature Switzerland, 2023. 110 p. URL: https://doi.org/10.1007/978-3-031-30988-5.

189. Vogt M., Bellei I., Rodrigues F. P. Logistical Costs: Study in a Transport Company from Santa Catarina. Revista Brasileira de Contabilidade e Gestão. 2023. URL: https://doi.org/10.5965/2764747112232023021.

190. Vukic Luka, Kraemer Iven. Dependence of Transport and External Cost Variables on Transportation Route Length. Journal of Marine Science and Engineering. 2021. 9. 1270. URL: https://doi.org/10.3390/jmse9111270.

191. Wang Yingchun, Li Yuan. The positioning principle of global positioning system and its application prospects. IOP Conference Series: Earth and Environmental Science. 2021. 781. 022085. URL: https://doi.org/10.1088/1755-1315/781/2/022085.

192. WTO Commercial Services. URL: https://data.wto.org/en/dataset/comservices.

193. WTO Global Trade Outlook March 2026. URL: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/gtos0326_e.pdf.

194. WTO Statistics on merchandise trade. URL: https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/merch_trade_stat_e.htm.

195. Yanishyn Y. L. Логістичне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності. Вісник Львівського національного аграрного університету. Економіка АПК. 2020. № 27. С. 48–52. URL: https://doi.org/10.31734/economics2020.27.048.

196. Zadorozhnyi Z.-M., Muravskyi V., Shevchuk O., Muravskyi V. The Accounting System As the Basis for Organising Enterprise Cybersecurity. Financial and Credit Activity Problems of Theory and Practice. 2020. № 3(34). P. 149–157. URL: https://doi.org/10.18371/fcaptp.v3i34.215462.

197. Zadorozhnyi Z.-M., Muravskyi V. et al. Digitization of accounting in the innovative management of autonomous robotic transport. Marketing i menedžment innovacij. 2024. Vol. 15, No 3. P. 110–126. URL: https://doi.org/10.21272/mmi.2024.3-09.

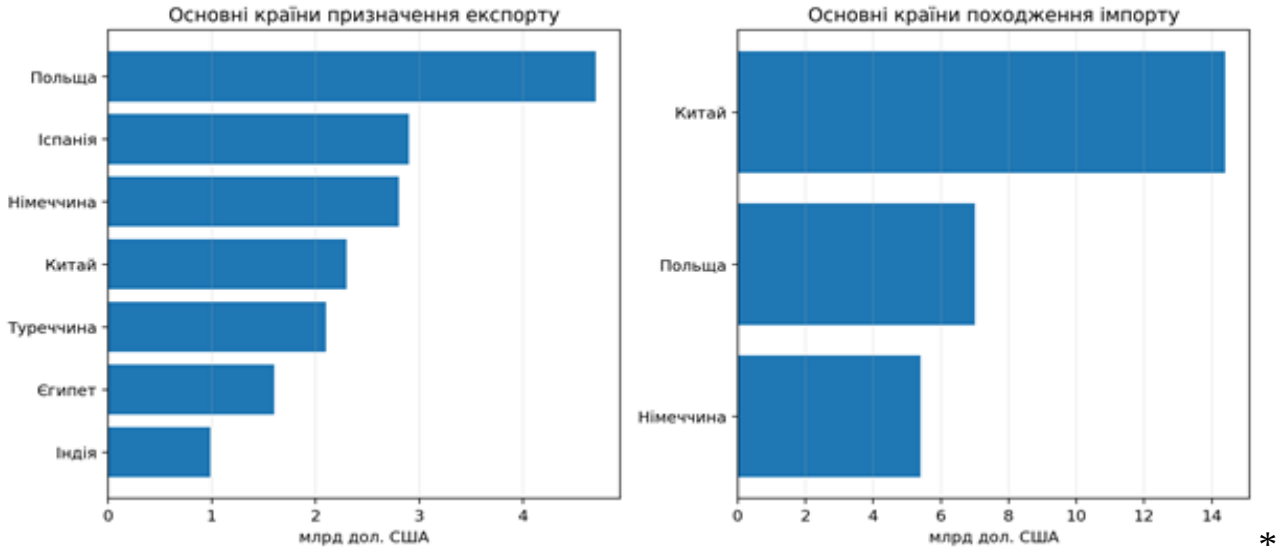
198. Zadorozhnyi Z.-M., Muravskyi V., Pochynok N., Hrytsyshyn A. Innovation Management and Automated Accounting in the Chaotic Storage Logistics. Marketing and Management of Innovations. 2020. Vol. 2. P. 313–323. URL: https://doi.org/10.21272/mmi.2020.2-23.

199. Zadorozhnyi Z.-M. Muravskyi V., Shesternyak M., Hrytsyshyn A. Innovative NFC-Validation System for Accounting of Income and Expenses of Public Transport Enterprises. Marketing and Management of Innovations. 2022. 1, 84-93. URL: https://doi.org/10.21272/mmi.2022.1-06.

200. Zainal F. R., Rahmawati R., Uluputty N. F., et al. Cost and Performance Analysis of Logistics on E-Commerce Platforms: A Management Accounting Approach to Industrial Operational Efficiency. Golden Ratio of Auditing Research. 2026. URL: https://doi.org/10.52970/grar.v6i2.1819.

Додаток А

Географічна структура зовнішньої торгівлі України у 2024 р.*



*

*Польща була найбільшим напрямом українського товарного експорту у 2024 році – близько 4,7 млрд дол. США. Китай був найбільшим джерелом імпорту товарів до України – близько 14,4 млрд дол. США.

Джерело: сформовано на основі [192]

Додаток Б

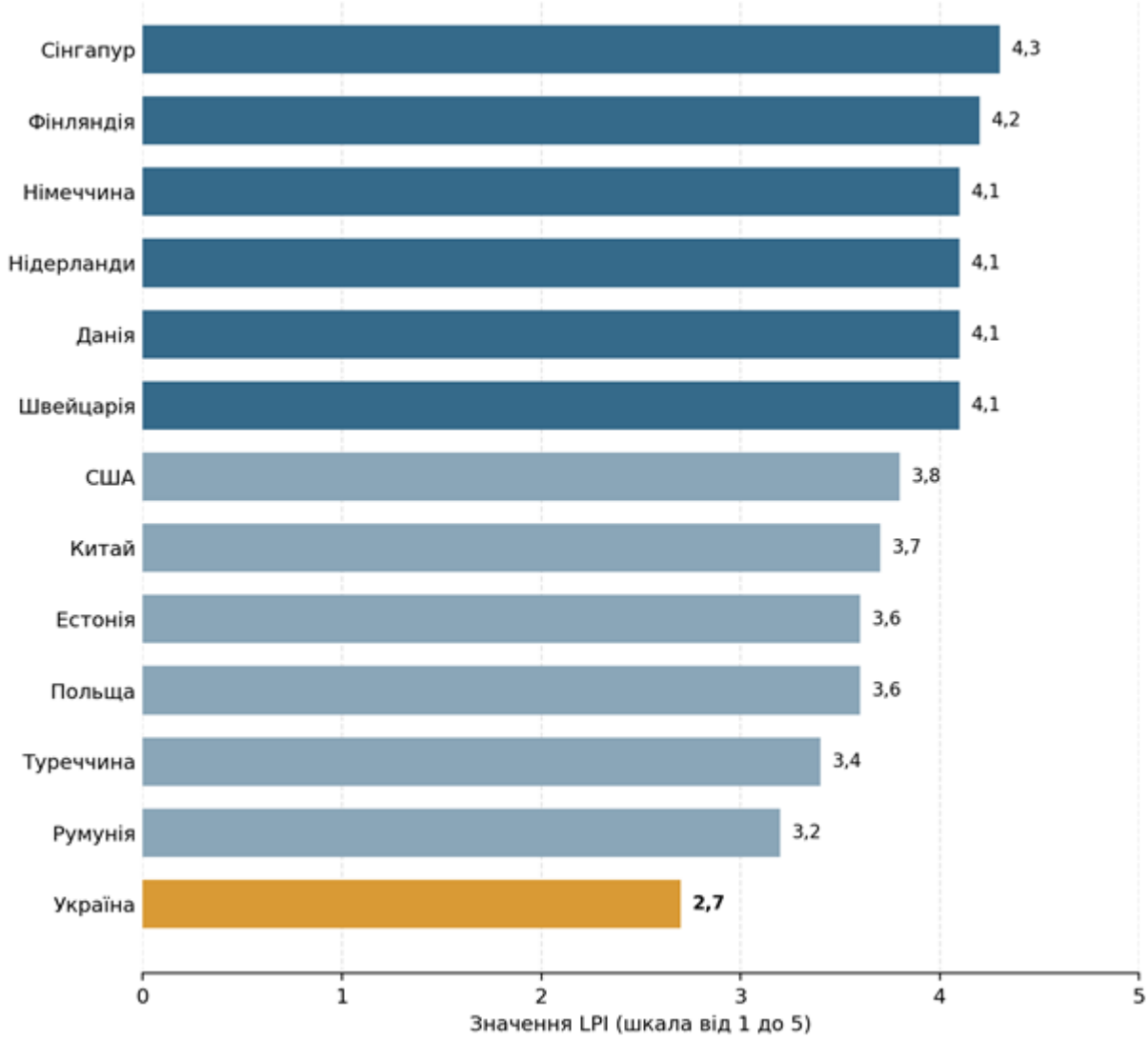
Рейтинг 30 найбільших логістичних операторів України у 2026 р. за даними Forbes Ukraine

1. FM Logistic
2. Kuehne + Nagel
3. Raben Ukraine
4. PLS Logistics
5. DSV
6. DB Schenker
7. DHL Supply Chain Ukraine
8. ZAMMLER
9. UVK
10. Pakline Logistics
11. Ekol Logistics
12. Quehenberger Logistics
13. CEVA Logistics
14. Denka Logistics
15. Logistic Union
16. Business Group Logistics
17. KORSA
18. Trans Logistic
19. Terminal Rozetka
20. MOF
21. GEFCO Ukraine
22. Rhenus Logistics
23. Maersk Logistics
24. Hellmann Worldwide Logistics
25. FedEx
26. UPS Supply Chain Solutions
27. Neo-Trans
28. LogisticPlus
29. Diad Logistic
30. FM Logistic Ukraine

Джерело: сформовано на основі [139]

Додаток В1

Порівняльна оцінка Logistics Performance Index у країнах світу у 2024 р.*

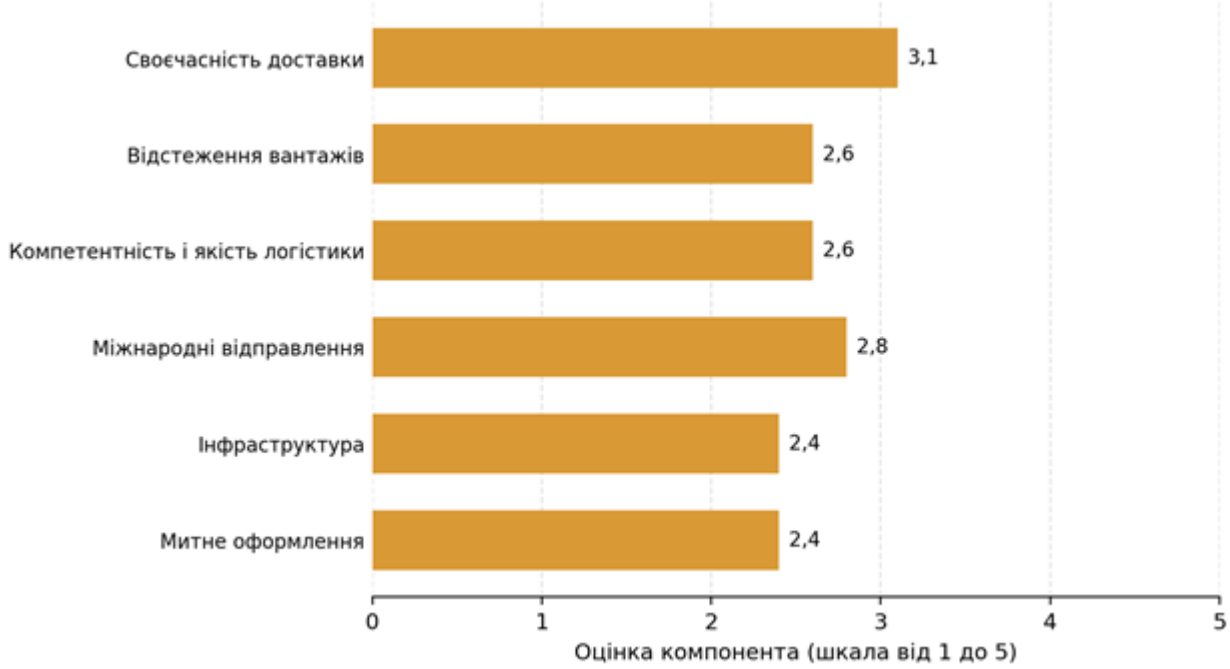


* LPI оцінюється за шкалою від 1 до 5 балів; вищий показник свідчить про кращу логістичну результативність.

Джерело: сформовано на основі [183]

Додаток В2

Структура оцінки логістичної результативності України за компонентами LPI у 2024 р.*



* За даними Світового банку, загальний показник України становив 2,7 бала. Найвищу оцінку серед наведених компонентів отримала своєчасність доставки (3,1), тоді як митне оформлення та якість інфраструктури оцінено по 2,4 бала.

Джерело: сформовано на основі [183]

Додаток Г

Європейські країни й території, для яких опубліковано показник LPI 2.0 у 2025 р.*

№	Країна / територія	Медіанний час, днів
1	Гібралтар	1,0
2	Кіпр	2,0
3	Україна	2,2
4	Ірландія	2,4
5	Естонія	2,5
6	Фінляндія	2,6
7	Норвегія	2,6
8	Грузія	2,6
9	Данія	2,7
10	Німеччина	2,8
11	Греція	2,9
12	Мальта	2,9
13	Нідерланди	3,0
14	Велика Британія	3,0
15	Хорватія	3,2
16	Португалія	3,2
17	Албанія	3,3
18	Латвія	3,4
19	Чорногорія	3,4
20	Бельгія	3,6
21	Словенія	3,6
22	Франція	3,7
23	Польща	4,0
24	Італія	4,0
25	Швеція	4,1
26	Литва	4,4
27	Іспанія	4,4
28	Румунія	4,8
29	Туреччина	4,8
30	Болгарія	4,9
31	Ісландія	5,0

***** Показник – медіанний час очікування повного імпортного контейнера в порту. Менше значення означає коротший час перебування контейнера в порту. Це окремий показник LPI 2.0, а не загальний бал логістичної ефективності країни.

Джерело: сформовано на основі [183]

Додаток Д

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЮ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Федун В., Ковтонюк І., Люба А. Цифрові інновації та їх вплив на бухгалтерський облік. Економічний аналіз. 2024. Т. 34, № 2. С. 440–452. DOI: https://doi.org/10.35774/econa2024.02.440. URL: https://www.econa.org.ua/index.php/econa/article/view/6083/6565657412. (0,6 д.а. / 0,2 д.а.; особистий внесок: досліджено вплив інноваційних інформаційно-комунікаційних технологій на логістичні процеси).

2. Hrytsyshyn A. V., Liuba O. I., Liuba A. I. Promising development of electronic services and communication in the tax and customs sector. Herald of Economics. 2025. № 4. P. 50–60. DOI: https://doi.org/10.35774/visnyk2025.04.050. URL: https://visnykj.wunu.edu.ua/index.php/htneu/article/view/1861. (0,6 д.а. / 0,2 д.а.; особистий внесок: уточнено методику обліку зовнішньоекономічних логістичних операцій у частині використання фіскальних сервісів та комунікацій).

3. Починок Н. В., Люба А. Електронний документообіг в міжнародній логістиці та його інтеграція в облікову систему підприємства. Актуальні питання економічних наук. 2026. № 21. DOI: https://doi.org/10.5281/zenodo.19544923. URL: https://zenodo.org/records/19544923. (0,5 д.а. / 0,3 д.а.; особистий внесок: розроблено порядок інтеграції логістичного електронного документообігу в облікову систему підприємства).

4. Починок Н. В., Люба А. Економічна сутність логістичних комунікацій у системі обліку та контролю зовнішньоекономічної діяльності підприємства. Бізнес Інформ. 2026. № 1. С. 405–414. DOI: https://doi.org/10.32983/2222-4459-2026-1-405-414. URL: https://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2026-1_0-pages-405_414.pdf. (0,7 д.а. / 0,4 д.а.; особистий внесок: ідентифіковано поняття логістичних комунікацій та здійснено їх класифікацію для цілей обліку і контролю зовнішньоекономічної діяльності підприємства).

Продовження Додатку Д

5. Люба А. Облік логістичних операцій імпорту товарів: організаційно-методичні аспекти. Інноваційна економіка. 2026. № 2. DOI: https://doi.org/10.37332/. URL: https://inneco.org/index.php/innecoua/article/view/1773/1956. (0,5 д.а.).

6. Liuba A. Digitalization of Accounting for Snternational Payments as Components of Logistics Supply Chains Based on Smart Contracts. Herald of Economics. 2026. № 3. P. 224–236. DOI: https://doi.org/10.35774/visnyk2026.03.224. URL: https://visnykj.wunu.edu.ua/index.php/visnykj/article/view/2025/2080. (0,6 д.а.).

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

7. Люба А. Окремі аспекти обліку фінансових витрат підприємства. Стан і перспективи розвитку обліково-інформаційної системи в Україні: матеріали VII Міжнародної науково-практичної конференції (26–27 вересня 2024 р., м. Тернопіль). Тернопіль: ЗУНУ, 2024. С. 71–72. URL: https://api.dspace.wunu.edu.ua/api/core/bitstreams/a0e0b809-381a-4c94-9169-09379e647c0b/content (0,1 д.а.).

8. Починок Н. В., Люба А. Цифровізація та нові можливості логістичного обліку: великі дані у відстеженні постачань. Детермінанти соціально-економічного відновлення держави, регіонів та суб'єктів господарювання: збірник тез доповідей III Міжнародної науково-практичної конференції (14 листопада 2025 р., м. Рівне). Рівне: НУВГП, 2025. С. 211–214. URL: https://drp.nuwm.edu.ua/server/api/core/bitstreams/c6cba3ac-4402-4bf2-a23a-6e0924f98635/content (0,2 д.а. / 0,1 д.а.; особистий внесок: удосконалено методику моніторингу міжнародного переміщення товарів для цілей обліку зовнішньоекономічних логістичних операцій).

Продовження Додатку Д

9. Люба А. Цифрова трансформація документального забезпечення в системі обліку логістичних процесів. Облік, аналіз, аудит, оподаткування і фінансовий моніторинг у системі економічної безпеки та парадигмі сталого розвитку: зб. матеріалів XI Всеукр. наук.-практ. конф. здобувачів вищ. освіти та молод. учених, присвяч. 120-річчю Київ. нац. екон. ун-ту ім. В. Гетьмана (24 квітня 2026 р., м. Київ). Київ: КНЕУ, 2026. С. 444–445. URL: https://ir.kneu.edu.ua/handle/2010/54471 (0,1 д.а.).

10. Люба А. Цифровізація документування логістичних процесів: сценарії перевезень та облікове забезпечення е-ТТН. Фінанси та облік в умовах глобальної невизначеності та безпекових ризиків: зб. Матеріалів II Всеукр. Наук.-практ. Конф. Студ. І молод. Вчених (Тернопіль, 6 травня 2026 р.). Тернопіль: ЗУНУ, 2026. Ч. 1. С. 103–105. URL: https://dspace.wunu.edu.ua/handle/316497/56855 (0,1 д.а.).

11. Люба А. Логістичні комунікації як об’єкт обліково-аналітичної системи зовнішньоекономічної діяльності підприємства. Модерні фінанси: національна стійкість, безпека, інноваційне лідерство: матеріали III Міжнародного фінансового форуму (Тернопіль – Буковель, 13–17 травня 2026 р.). Тернопіль: ЗУНУ, 2026. С. 366–368. URL: https://fin-forum.wunu.edu.ua/files/Forum_2026_Zbirnyk.pdf (0,2 д.а.).

Додаток Ж

Відомості про апробацію результатів дисертації

№ з/п	Назва конференції, конгресу, симпозіуму, семінару, школи	Місце проведення	Дата проведення	Форма участі
1	**2**	**3**	**4**	**5**
1.	VII Міжнародна науково-практична конференція «Стан і перспективи розвитку обліково-інформаційної системи в Україні»	Тернопіль	26–27 вересня 2024 р.	очна
2.	III Міжнародна науково-практична конференція «Детермінанти соціально-економічного відновлення держави, регіонів та суб'єктів господарювання»	Рівне	14 листопада 2025 р.	Очна
3.	XI Всеукраїнська науково-практична конференція здобувачів вищої освіти та молодих учених «Облік, аналіз, аудит, оподаткування і фінансовий моніторинг у системі економічної безпеки та парадигмі сталого розвитку»	Київ	24 квітня 2026 р.	Заочна
4.	II Всеукраїнська наукова-практична конференція студентів і молодих вчених «Фінанси та облік в умовах глобальної невизначеності та безпекових ризиків»	Тернопіль	6 травня 2026 р.	Очна
5.	III Міжнародний фінансовий форум «Модерні фінанси: національна стійкість, безпека, інноваційне лідерство»	Тернопіль – Буковель	13–17 травня 2026 р.	Очна

Додаток Е

VIKNAR'OFF
МАЙСТЕР ВІКОННОЇ СПРАВИ

ТОВ «ТЕРВІКНОПЛАСТ», ЄДРПОУ 33992917
Розрахунковий рахунок в АТ «ПУМБ»
UA373348510000000002600543948

13 квітня 2026 р.
№ 13-04/26

ДОВІДКА

про впровадження результатів дисертаційного дослідження
ЛЮБА АНДРІЯ ІГОРОВИЧА
на тему: «Облік і контроль логістичних комунікацій зовнішньоекономічної діяльності підприємств»

Довідка підтверджує впровадження у діяльності компанії «VIKNAR'OFF™» наукових результатів та розробок, що містяться у дисертаційній роботі Люби Андрія Ігоровича на тему «Облік і контроль логістичних комунікацій зовнішньоекономічної діяльності підприємств», щодо покращення контрольного моніторингу зовнішньоекономічної логістичної діяльності у частині: цифровізації внутрішнього контролю за товарними, інформаційними і фінансовими потоками у логістичному ланцюзі постачання товарів з використанням технології штучного інтелекту; аналітичної оцінки логістичних процесів для оптимізації інформаційної підтримки управління; а також формування структури і змісту електронного формату Звіту про управління як дієвого інструменту логістичної взаємодії із зовнішніми контролерами і стейкхолдерами.

Заступник директора
з фінансових питань Viknar'off™ Андрій СМЕРЕЧИНСЬКИЙ

Головний бухгалтер Любов ЗАРЕМБА

ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ ТЕРВІКНОПЛАСТ 33992917 УКРАЇНА ТЕРНОПІЛЬ

Продовження Додатку Е

SEBN.UA

ТОВ "СЕ Борднетце-Україна"

12 травня 2026 р.
№12-05/26

вул. 15 квітня 7, 47711 с. Байківці, Тернопільський р-н

ДОВІДКА

про впровадження
результатів дисертаційного дослідження
ЛЮБИ АНДРІЯ ІГОРОВИЧА
на тему: «Облік і контроль логістичних комунікацій
зовнішньоекономічної діяльності підприємств»
у діяльність ТОВ «СЕ БОРДНЕТЦЕ-Україна»

Засвідчує використання у діяльності ТОВ «СЕ БОРДНЕТЦЕ-Україна» наукових пропозицій та прикладних розробок Люби Андрія Ігоровича на тему «Облік і контроль логістичних комунікацій зовнішньоекономічної діяльності підприємств» щодо удосконалення обліку міжнародних платежів на основі смарт-контрактів, які передбачають автоматичне виконання договірних умов, синхронізацію логістичних подій із грошовими трансакціями та формування облікових записів про міжнародні грошово-розрахункові операції, використання транзитних коштів, кредиторську заборгованість та митні платежі відповідно до етапів реалізації логістичного процесу для забезпечення ефективної інформаційної взаємодії підприємства з учасниками міжнародної логістичної системи.

ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ ТЕРНОПІЛЬСЬКА ОБЛАСТЬ ТЕРНОПІЛЬСЬКИЙ РАЙОН СЕ БОРДНЕТЦЕ-УКРАЇНА 34419383 УКРАЇНА

Головний бухгалтер Уляна ІВАСЕЧКО

ТОВ «СЕ Борднетце-Україна»
47711
вул..15 Квітня, 7
с.Байківці, Тернопільський р-н..
Тернопільська обл..
Україна
Телефон (+380) 35 2 51 08 40
Факс (+380) 35 2 51 08 38

Дирекція:
Олександр Шламп
Олег Білобровко

Поштова адреса
46023, м.Тернопіль,
а/с 218

АТ «Сітібанк»
Рах. UA403005840000026001200417003 (UAH)
ЄДРПОУ 34419383
ІПН: 344193819180
Свідоцтво: 100337593

Продовження Додатку Е

ТЕРНОПІЛЬСЬКА МІСЬКА РАДА

Управління стратегічного розвитку міста

м. Тернопіль, вул. Листопадова, 5, 46001; тел.: **067 67 88 447, 067 15 79 525, 067 67 88 446;**

e-mail: **usrm.mr@gmail.com;** web: **ternopilcity.gov.ua**

01 жовтня 2026 р.
№ 67/2

ДОВІДКА
ПРО ВПРОВАДЖЕННЯ РЕЗУЛЬТАТІВ
ДИСЕРТАЦІЙНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ
ЛЮБИ АНДРІЯ ІГОРОВИЧА
«Облік і контроль логістичних комунікацій зовнішньоекономічної діяльності підприємств»

Цією довідкою Управління стратегічного розвитку міста Тернопільської міської ради підтверджує зацікавленість у результатах дисертаційного дослідження на тему: «Облік і контроль логістичних комунікацій зовнішньоекономічної діяльності підприємств», підготовленого аспірантом кафедри обліку і оподаткування Західноукраїнського національного університету Любою Андрієм Ігоровичем.

Сучасні муніципальні утворення та адміністративно-територіальні об'єднання здійснюють прямі зовнішньоекономічні комунікації. Ефективність співпраці з міжнародними контрагентами залежить від налагоджених логістичних маршрутів. Управління логістичними ланцюгами поставок потребує повної та достовірної інформації про міжнародне переміщення товарів (робіт, послуг). Оптимізація управлінських процесів у міжнародній логістиці передбачає додаткове функціональне навантаження на системи обліку і контролю. В таких умовах корисними є положення дисертаційної роботи Люби Андрія Ігоровича щодо вдосконалення обліку імпортних та експортних операцій, контролю за логістичними потоками, аналітичної інтерпретації даних про зовнішньоекономічну діяльність логістичних операторів та налагодження ефективних електронних комунікацій з усіма учасниками логістичної системи.

Результати, отримані в процесі виконання дисертаційного дослідження, сприяють економічному відновленню країни та активізації іноземних інвестицій в економіку регіону завдяки формуванню повної та достовірної облікової інформації про міжнародні логістичні потоки. Зазначені результати використано під час розроблення стратегії подальшого соціально-економічного розвитку міста.

Начальник управління Юрій ДЕЙНЕКА

УПРАВЛІННЯ СТРАТЕГІЧНОГО РОЗВИТКУ МІСТА ТЕРНОПІЛЬСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ 37710766 УКРАЇНА

Продовження Додатку Е

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

ЗАХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

вул. Львівська, 11, м. Тернопіль, 46009; тел./факс +380 (352) 51-75-75;
www.wunu.edu.ua; rektor@wunu.edu.ua; ідентифікаційний код за ЄДРПОУ 33680120

№ 126-28/2547 02 лютого 2026 р.

ЗАТВЕРДЖУЮ:
Проректор з науково-педагогічної роботи
Західноукраїнського національного університету

к.е.н., доц. Віктор ОСТРОВЕРХОВ

ДОВІДКА

про впровадження результатів дисертаційного дослідження аспіранта Західноукраїнського національного університету за темою «Облік і контроль логістичних комунікацій зовнішньоекономічної діяльності підприємств»

Люби Андрія Ігоровича

Дослідження Люби Андрія Ігоровича спрямоване на вдосконалення теоретико-методологічних положень та розроблення практичних рекомендацій щодо вдосконалення методики й організації обліку та контролю логістичних комунікацій у зовнішньоекономічній діяльності підприємств.

У дисертаційній роботі розкрито фундаментальні передумови цифровізації обліку і контролю логістичних процесів; уточнено теоретико-методологічні положення обліково-інформаційної підтримки управління логістичними ланцюгами поставок; розроблено методичні рекомендації з удосконалення контролю за міжнародними логістичними операціями, а також сформовано практичні рекомендації щодо оптимізації електронних комунікацій з усіма учасниками логістичної системи.

У зв'язку з важливістю та актуальністю проведених Любою Андрієм Ігоровичем наукових досліджень основні положення та пропозиції дисертаційної роботи використано під час розроблення освітніх програм та навчальних матеріалів з курсів «Облік і оподаткування діяльності міжнародних компаній», «Облікова система країн Європейського Союзу», «Внутрішній контроль та аналіз діяльності міжнародних компаній», «Облік в цифровій економіці» тощо.

Завідувач кафедри обліку і оподаткування **Зеновій-Михайло ЗАДОРОЖНИЙ**