

DOI: <https://doi.org/10.32782/2519-884X-2026-59-4>

УДК 657.1:339.56:336.22

Трачова Д. М., д.е.н., професор

Таврійський державний агротехнологічний університет

імені Дмитра Моторного

daria.trachova@tsatu.edu.ua

ORCID: 0000-0002-4130-3935

Нежид Ю. С., PhD

Національний науковий центр «Інститут аграрної економіки»

nezhidjulia13@gmail.com

ORCID: 0000-0003-2807-0687

Прокопишин О. С., к.е.н., доцент

Львівський національний університет ветеринарної медицини та біотехнологій

імені С. З. Гжицького

os378@ukr.net

ORCID: 0000-0002-7027-3499

Дем'яненко Т. Є., молодший науковий співробітник

Національний науковий центр «Інститут аграрної економіки»

info@mia.kiev.ua

ORCID: 0000-0002-8536-027X

ПОДАТКОВІ АСПЕКТИ ІМПОРТНИХ ОПЕРАЦІЙ ТА ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА

Анотація. У статті розглянуто податкові аспекти імпорتنих операцій підприємства та їх значення для економічної безпеки в умовах ускладненої логістики. Метою дослідження є з'ясування того, як імпортний податок на додану вартість, акцизний податок, митно-брокерський супровід, перевезення та документарні розбіжності впливають на фінансову стійкість і керуваність імпортного процесу. У роботі використано системний підхід, аналіз нормативного регулювання та кейс-аналіз анонімізованих бухгалтерських даних підприємства, що імпортує скраплений газ. Показано, що податковий контур імпоротної операції не існує окремо від логістики: саме маршрут, характер супровідних послуг і якість документування визначають, наскільки коректно буде сформовано податковий кредит, відображено витрати й організовано внутрішній контроль. Практичне значення дослідження полягає у запропонованому підході до розмежування транспортних і супровідних послуг у податковому та бухгалтерському обліку.

Ключові слова: експортно-імпортні операції, оподаткування, економічна безпека, логістика, облік.

JEL code classification: F13, H25, L91, M41

Постановка проблеми. Для підприємств, які здійснюють зовнішньоекономічну діяльність, податкове навантаження формується не лише в момент сплати податків, зокрема податку на додану вартість чи акцизу. На практиці воно виникає у ширшому контурі, де перетинаються митне оформлення, маршрут перевезення, брокерський супровід, первинні документи та правила оподаткування окремих послуг. Особливо це відчутно при імпорті підакцизних товарів, коли логістичний ланцюг не обмежується перетином кордону, а включає міжнародне перевезення, митні процедури, перелив, внутрішню доставку по Україні та додаткові сервісні операції.

У таких умовах податкова проблема швидко виходить за межі суто фіскального розрахунку і стає питанням економічної безпеки підприємства і держави в цілому. Значні суми податків авансуються ще до завершення всього циклу поставки, впливають на платоспроможність



підприємств і підвищують потребу в оборотних коштах. Водночас різні етапи логістики мають неоднакові податкові наслідки: міжнародне перевезення за єдиним міжнародним документом може підпадати під нульову ставку, тоді як окрема внутрішня доставка, експедиторська винагорода чи брокерські послуги вимагають іншого податкового підходу. Саме ця неоднорідність і створює найбільше практичних труднощів [7; 8].

Тому податковий ризик у сфері зовнішньоекономічних операцій часто виникає не тоді, коли оформлюються документи чи визнається сума до сплати, а значно раніше – коли підприємство визначає зміст послуги, формує пакет документів, планує витрати відносно кожної партії товару і встановлює, який податковий режим має застосовуватися. Якщо на цьому етапі немає достатньої узгодженості між логістикою, документами та бухгалтерським відображенням операції, підприємство отримує не лише облікову неточність, а й реальну загрозу для фінансової стійкості та контролюваності імпортного процесу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Останніми роками в українській науковій літературі помітно зросла увага до обліку та оподаткування експортно-імпортних операцій, особливо в умовах воєнного часу, регуляторної нестабільності та зміни підходів до документального супроводу зовнішньоекономічної діяльності. Дослідники, такі як Подра О., Панасюк В., Сидич М., слушно наголошують на необхідності точного відображення транспортно-заготівельних витрат, посилення контролю та адаптації облікової політики до умов ризикового середовища [1, с. 51–56; 4, с. 25–31; 5, с. 72–74].

Поряд із цим окремі праці розглядають зовнішньоекономічну діяльність крізь призму економічної безпеки. Зокрема Малецька О. зауважує, що імпортна операція повинна оцінюватися не тільки за критерієм формальної відповідності вимогам законодавства, а й з урахуванням впливу на ліквідність, витратомісткість, залежність від контрагентів і стійкість до зовнішніх збоїв [2, с. 405–410], важливу роль інституційної складової в контексті економічної безпеки зовнішньоекономічних операцій підкреслює Краєвський В. [6, с. 67–72]. Це важливий методичний крок, однак податковий контур імпорту в таких роботах здебільшого не деталізується на рівні окремих логістичних послуг.

Водночас у міжнародних дослідженнях більше уваги приділяється стійкості ланцюгів постачання, ризикам постачальника, зокрема праці Malyarets L. присвячені інформаційній інтеграції та здатності бізнесу адаптуватися до зовнішніх шоків [3; 9; 10]. Проте й тут податкові аспекти імпорту найчастіше залишаються на периферії аналізу. Отже, досі недостатньо розкритим є питання, як саме податкові наслідки імпортної операції змінюються під впливом логістичних подій і як ця взаємодія позначається на економічній безпеці підприємства.

Формулювання цілей статті. Метою статті є дослідження податкових аспектів імпортних операцій та обґрунтування їх впливу на економічну безпеку підприємства в умовах логістичних ризиків.

Для досягнення поставленої мети у статті: уточнено зміст податкового контуру імпортної операції; розкрито особливості оподаткування ПДВ на імпорт, акцизу та супровідних послуг; показано відмінності між міжнародним перевезенням, внутрішньою доставкою по митній території України, транспортно-експедиторськими і брокерськими послугами; проаналізовано анонімізовані бухгалтерські дані підприємства, що імпортує скраплений газ; визначено ключові податкові та логістичні ризики; сформульовано практичні пропозиції щодо вдосконалення документування, обліку та внутрішнього контролю.

Виклад основного матеріалу. Податковий контур імпортної операції складається не з одного платежу, а з цілого комплексу взаємопов'язаних елементів: митної вартості, мита, акцизного податку, ПДВ на імпорт, а також податкових наслідків супровідних послуг. Для товарів, що ввозяться на митну територію України, база оподаткування податком на додану вартість визначається виходячи з договірної вартості, але не нижче митної вартості, із включенням мита та акцизного податку. Для підакцизних товарів це означає, що акциз не є ізольованим платежем: він змінює податкову базу всієї операції і, відповідно, впливає на сукупне навантаження на імпортовану партію [7].

Для імпортера митна декларація має значення не лише як документ митного оформлення. Вона одночасно виконує роль податкового підтвердження, оскільки посвідчує право на податковий кредит за імпортом податком на додану вартість. Якщо в митній декларації виникають помилки або необхідність коригування, це одразу впливає на податковий контур операції. Отже, якість митного документування прямо пов'язана з податковою безпекою підприємства [8].

Акцизний податок у випадку імпорту пального посідає окреме місце. Для підприємства він означає не просто додатковий обов'язковий платіж, а ще один фактор, що впливає на потребу в оборотних коштах, на підсумкову собівартість товару і на загальну чутливість операції до затримок та коригувань. Саме тому акциз у таких кейсах доцільно аналізувати разом з імпортним податком на додану вартість і логістичними витратами, а не окремо від них [7; 10].

Таблиця 1

Податкові елементи імпортової операції та їх вплив на економічну безпеку підприємства

Податковий елемент	Підстава виникнення	Документ-підстава	Облікове відображення	Безпекове значення
Імпортний податок на додану вартість	ввезення товару на митну територію України	митна декларація	рахунки 377, 6412	впливає на ліквідність і податковий кредит
Акцизний податок	імпорт підакцизного товару	митна декларація, розрахунок митних платежів	рахунки 377, 6416	збільшує податкове навантаження і базу для податку на додану вартість
Податок на додану вартість на внутрішнє перевезення	послуги резидентного перевізника по території України	договір, акт, податкова накладна	витрати, податковий кредит	вимагає окремого документування від міжнародного перевезення
Податок на додану вартість на міжнародне перевезення	єдина міжнародна послуга перевезення	смг / інший міжнародний документ	окремий аналітичний контроль	ризик помилкової кваліфікації послуги
Брокерські та митні послуги	митне оформлення, супровід декларацій	рахунок, акт, первинні документи	додаткові витрати, податковий кредит	впливають на своєчасність оформлення та контроль

Джерело: складено авторами

Окремого аналізу потребує оподаткування перевезення, експедирування та брокерського супроводу. Міжнародне перевезення вантажів оподатковується за нульовою ставкою податку на додану вартість за умови, що воно здійснюється за єдиним міжнародним перевізним документом, причому нульова ставка поширюється на весь маршрут у цілому [8]. Проте в реальному імпортному процесі підприємство часто має справу не з однією послугою, а з набором різних за змістом операцій: міжнародним перевезенням, внутрішньою доставкою, переливом, експедиторською винагородою, митними та брокерськими послугами.

У цьому і полягає найбільша практична складність. Те, що з погляду господарського процесу сприймається як єдина доставка, у податковому обліку потребує розмежування. Експедиторська послуга не тотожна міжнародному перевезенню, внутрішнє перевезення по Україні не можна механічно зливати з міжнародною ділянкою, а брокерський супровід утворює ще один окремий блок документування та контролю [9]. Через це зростають вимоги до якості первинних документів, аналітичного обліку та внутрішнього контролю.

Емпіричну основу дослідження сформовано на підставі анонімізованих бухгалтерських даних підприємства, яке імпортує скраплений газ. До аналізу включено реєстр вантажно-митних декларацій, оборотно-сальдові відомості та картки рахунків 281, 632, 377, 6412, 6416,

а також реєстр додаткових витрат. Такий масив дозволяє простежити імпорتنу операцію не лише як рух товару, а як поєднання митного, податкового, логістичного і документарного контурів.

Таблиця 2

Режими оподаткування послуг, пов'язаних з імпортною логістикою

Вид послуги	Типовий режим оподаткування	Ключова умова	Основний ризик для обліку
Міжнародне перевезення	0 % податку на додану вартість	єдиний міжнародний перевізний документ	помилкове змішування з внутрішніми етапами
Окреме перевезення по території України	загальні правила оподаткування	самостійна послуга резидентного перевізника	невірне включення до міжнародної послуги
Транспортно-експедиторська винагорода	окремий об'єкт оподаткування	послуга не тотожна перевезенню	помилкове застосування нульової ставки
Брокерські та митні послуги	загальні правила оподаткування	окремий договірний і первинний контур	недостатня деталізація в аналітичному обліку
Комплексна логістична послуга	потребує декомпозиції	розмежування змісту послуг у документах	ускладнення контролю та зіставлення витрат

Джерело: складено авторами на підставі нормативних положень і узагальнюючих роз'яснень податкових органів

Реєстр вантажно-митних декларацій засвідчив, що протягом січня–травня 2024 року підприємством оформлено 18 імпорتنих декларацій. За рахунком 632 дебетовий оборот становив 8 632 737,59 грн, кредитовий – 8 671 033,34 грн. Близько 80,0 % дебетового обороту припадає на двох найбільших зовнішніх постачальників, що свідчить про помітну концентрацію імпорتنих потоків. За рахунком 281 у 2024 році відображено оборот 51 414 728,16 грн по дебету та 51 761 386,25 грн по кредиту, тобто будь-яке відхилення в податковому чи логістичному контурі стосується матеріально значущого товарного масиву.

За рахунком 6412 у вибірці ідентифіковано 18 записів імпортного податкового кредиту на загальну суму 2 055 671,99 грн, безпосередньо пов'язаних із митними деклараціями. Крім того, у структурі рахунку наявні операції з податком на додану вартість за роботами від нерезидента на суму 33 673,28 грн. Це показує, що податковий контур імпорту для підприємства не обмежується лише самим ввезенням товару, а охоплює й окремі супровідні операції. За рахунком 6416 відображено 1 324 776,36 грн акцизного податку, що підтверджує відчутну вагу акцизного компонента в загальній структурі імпорتنих платежів.

Рахунок 377 дає змогу побачити, як митні платежі проходять через проміжний обліковий контур. У 2024 році в картці рахунку зафіксовано 15 банківських списань на митні платежі на суму 3 505 000,00 грн. Надалі ці суми розподіляються між рахунками 6412 і 6416 як імпортний податок на додану вартість та акциз. Отже, з погляду внутрішнього контролю митно-податковий блок доцільно розглядати як окремий вузол обліку, а не як технічний додаток до товарної операції.

Реєстр додаткових витрат після вилучення трьох явно непрофільних записів на суму 386 222,22 грн містить 96 релевантних позицій на суму 4 652 332,52 грн. Із цього масиву 94,6 % припадає на двох внутрішніх перевізників, що свідчить про високу концентрацію логістичного навантаження. Окремо виділяється податково-документарний блок: у реєстрі виявлено 15 записів, пов'язаних із брокерським та митним супроводом, на суму 27 240,00 грн. Коментарі до цих витрат фіксують оформлення документів приймання автотранспорту, перебування транспорту в зоні митного оформлення, митне оформлення вантажу, брокерські послуги, перевезення по Україні та перелив у Львівській області.

Таблиця 3

Податкові та логістичні ризики імпорتنних операцій за результатами кейс-аналізу

Ризиковий блок	Емпіричний прояв	Податковий наслідок	Вплив на економічну безпеку
Касове навантаження	2 055 671,99 грн ПДВ на імпорт; 1 324 776,36 грн акцизу	зростання авансованих податкових платежів	підвищення потреби в оборотних коштах
Концентрація постачальників	близько 80,0 % обороту рахунку 632 припадає на двох постачальників	ризик затримки оформлення та коригувань	залежність від обмеженого кола контрагентів
Концентрація перевізників	94,6 % релевантних витрат припадає на двох перевізників	ризик зміщення строків і витратних перевитрат	вразливість логістичного ланцюга
Розмежування транспортних послуг	наявність міжнародного перевезення, внутрішньої доставки, переливу та брокерського супроводу	ризик помилкової кваліфікації режиму податку на додану вартість	ускладнення обліку і внутрішнього контролю
Документарні відхилення	коментарі щодо нестиковок по датах і зливу	ризик коригування митних документів і податкового кредиту	послаблення доказової бази операції

Джерело: складено авторами на підставі анонімізованих даних підприємства

Результати кейс-аналізу дають підстави виділити кілька взаємопов'язаних ризикових блоків. Перший із них – касове навантаження на імпорتنу операцію. У досліджуваному випадку значні суми ПДВ на імпорт та акцизу потребують фактичного авансування коштів ще до завершення всього логістичного циклу.

Другий блок – ризик неправильного розмежування податкового режиму супровідних послуг. Якщо міжнародне перевезення оформлене як єдина міжнародна послуга, воно підпадає під нульову ставку, але окремі внутрішні етапи після такого перевезення, а також експедиторська винагорода чи брокерські послуги вже формують інший податковий режим.

Третій блок – документарний ризик. Для підприємства, що працює з паливом, критичними є нестиковки по датах, документах зливу, фактичних обсягах і маршрутах. Якщо такі розбіжності позначаються на митних платежах або на підставі для формування податкового кредиту, вони переходять із сфери логістичної площини у податкову.

Четвертий блок пов'язаний із концентрацією постачальників і перевізників: будь-який збій у роботі одного з ключових учасників ланцюга здатний викликати не лише затримку поставки, а й проблеми з документальним підтвердженням маршруту, строків і змісту послуги.

Проведений аналіз дає підстави для кількох практичних висновків. По-перше, в аналітичному обліку доцільно виділити окремий податково-логістичний контур імпоротної операції, який об'єднує митні декларації, митні платежі, імпортний податок на додану вартість, акциз, транспортні та брокерські витрати. По-друге, міжнародне перевезення, окрему внутрішню доставку, експедиторську винагороду і брокерські послуги потрібно розмежовувати вже на етапі договору та первинного документування. По-третє, підприємству доцільно вести окремий реєстр ризикових подій: затримка на митниці, простій, перелив, документарне коригування, зміна маршруту, розбіжність по датах або обсягах.

Висновки. У результаті дослідження встановлено, що податкові аспекти імпорتنних операцій є одним із ключових чинників економічної безпеки підприємства. Для імпорту підакцизних товарів податкове навантаження не зводиться до самого факту сплати ПДВ на імпорт та акцизу. Воно формується у взаємодії з митним оформленням, документальним підтвердженням перевезення, брокерським супроводом та логістичною організацією маршруту.

Показано, що найбільшу практичну складність створює не нульова ставка податку на додану вартість для міжнародного перевезення сама по собі, а потреба чітко відмежувати цю послугу

від внутрішньої доставки по території України, транспортно-експедиторської винагороди, митних та брокерських послуг. Саме така декомпозиція ускладнює документування, аналітичний облік і внутрішній контроль та створює підґрунтя для податкових помилок.

Емпіричний аналіз анонімізованих бухгалтерських даних підприємства підтвердив системний характер цих ризиків: 18 митних декларацій за січень–травень 2024 року, понад 2,05 млн грн ПДВ на імпорт, 1,32 млн грн акцизу, 3,505 млн грн банківських перерахувань на митні платежі через рахунок 377, 96 релевантних додаткових витрат і окремий блок брокерсько-митного супроводу свідчать, що податковий контур імпорту неможливо розглядати поза логістичним середовищем.

Перспективою подальших досліджень є розроблення системи індикаторів раннього попередження, яка поєднуватиме дані бухгалтерського обліку, митного оформлення та логістичного супроводу і дозволить раніше виявляти податково-логістичні загрози у зовнішньоекономічній діяльності.

Список використаних джерел:

1. Подра О., Петришин Н. Теоретико-методичні аспекти аналізування зовнішньоекономічної діяльності підприємств. *Economics, Entrepreneurship, Management*. 2023. Т. 10, № 1. С. 51–58.
2. Малецька О. І. Організація обліку та оподаткування експортно-імпортних операцій підприємства в умовах загроз економічній безпеці України. *Актуальні проблеми розвитку економіки регіону*. 2025. Вип. 21(1). С. 405–415.
3. Malyarets L., Labunska S., Sidak M., Bilokonenko H., Onegina V. Export–import activity and its assessment: the Ukrainian case. *Administrative Sciences*. 2025. Vol. 15, No. 2. Article 42.
4. Панасюк В. М., Птащенко О. В., Клак О., Трубіцина О. Export-import operations: realities of accounting and taxation under the conditions of martial state. *Journal of Strategic Economic Research*. 2023. № 1. С. 25–34.
5. Сидич М. Вплив міжнародних стандартів бухгалтерського обліку на облік експортно-імпортних операцій в Україні. *Економічний вісник Донбасу*. 2024. № 4(78). С. 72–75.
6. Краєвський В., Скорик О. Інституційна трансформація механізмів обліково-аналітичного забезпечення зовнішньоекономічних операцій. *Галицький економічний вісник*. 2025. № 1. С. 67–76.
7. Податковий кодекс України: Закон України від 02.12.2010 № 2755-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>
8. Загальнодоступний інформаційно-довідковий ресурс ДПС України. Яким єдиним міжнародним перевізним документом підтверджується те, що перевезення є міжнародним, з метою застосування ставки ПДВ 0 відсотків. URL: <https://zir.tax.gov.ua/main/bz/view/?id=27060.&src=ques>
9. Узагальнююча податкова консультація щодо окремих питань оподаткування транспортно-експедиторської діяльності. URL: <https://zir.tax.gov.ua/main/bz/export/?id=1091&src=ci>
10. Загальнодоступний інформаційно-довідковий ресурс ДПС України. Коригування податкового кредиту у зв'язку зі зміною митної вартості товарів. URL: <https://zir.tax.gov.ua/main/bz/view/?id=42091&src=ques>

References:

1. Kraievskiy, V., & Skoryk, O. (2025). Instytutsiina transformatsiia mekhanizmv oblikovo-analitychnoho zabezpechennia zovnishnoekonomichnykh operatsii [Institutional transformation of mechanisms of accounting and analytical support of foreign economic operations]. *Halytskyi ekonomichnyi visnyk*, no. 1, pp. 67–76.
2. Maletska, O. I. (2025). Orhanizatsiia obliku ta opodatkuvannia eksportno-importnykh operatsii pidpriemstva v umovakh zahroz ekonomichnii bezpetsi Ukrainy [Organization of accounting and taxation of export-import operations of an enterprise under threats to Ukraine's economic security]. *Aktualni problemy rozvytku ekonomiky rehionu*, no. 21(1), pp. 405–415.
3. Malyarets, L., Labunska, S., Sidak, M., Bilokonenko, H., & Onegina, V. (2025). Export–import activity and its assessment: The Ukrainian case. *Administrative Sciences*, no. 15(2), 42.
4. Panasyuk, V. M., Ptashchenko, O. V., Klak, O., & Trubitsyna, O. (2023). Export-import operations: Realities of accounting and taxation under the conditions of martial state. *Journal of Strategic Economic Research*, no. 1, pp. 25–34.
5. Podra, O., & Petryshyn, N. (2023). Theoretical and methodological aspects of analysing the foreign economic activity of enterprises. *Economics, Entrepreneurship, Management*, no. 10(1), pp. 51–58.
6. State Tax Service of Ukraine. (n.d.). Adjustment of VAT credit due to changes in customs value of imported goods. Available at: <https://zir.tax.gov.ua/main/bz/view/?id=42091&src=ques>
7. State Tax Service of Ukraine. (n.d.). Single international transport document confirming international carriage for applying the zero VAT rate. Available at: <https://zir.tax.gov.ua/main/bz/view/?id=27060.&src=ques>
8. State Tax Service of Ukraine. (n.d.). Tax consultation on separate issues of taxation of freight-forwarding activities. Available at: <https://zir.tax.gov.ua/main/bz/export/?id=1091&src=ci>

9. Sydych, M. (2024). Vplyv mizhnarodnykh standartiv bukhgalterskoho obliku na oblik eksportno-importnykh operatsii v Ukraini [Impact of international accounting standards on accounting for export-import operations in Ukraine]. *Ekonomichnyi visnyk Donbasu*, no. 4(78), pp. 72–75.

10. Verkhovna Rada of Ukraine. (2010). Tax Code of Ukraine No. 2755-VI. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>

Trachova D. M., Doctor of Economic Sciences, Professor
Dmytro Motornyi Tavria State Agrotechnological University
daria.trachova@tsatu.edu.ua

ORCID: 0000-0002-4130-3935

Nezhlyd Y. S., PhD in Economics
National Scientific Center “Institute of Agrarian Economics”
nezhidjulia13@gmail.com

ORCID: 0000-0003-2807-0687

Prokopyshyn O. S., PhD in Economics, Associate Professor
Stepan Gzhytskyi National University of Veterinary Medicine and Biotechnologies Lviv
os378@ukr.net

ORCID: 0000-0002-7027-3499

Demianenko T. Y., Junior Researcher
National Scientific Center “Institute of Agrarian Economics”
info@mia.kiev.ua

ORCID: 0000-0002-8536-027X

TAX ASPECTS OF IMPORT OPERATIONS AND ECONOMIC SECURITY

Abstract. The article examines tax aspects of import operations and explains their significance for enterprise economic security under logistics risks. It shows that tax risk in import-dependent business depends not only on import value added tax and excise, but also on customs clearance, transportation, customs brokerage, route confirmation, and the tax qualification of related services. This is especially relevant for excisable goods, where tax and logistics contours are inseparable. The purpose of the article is to analyse tax aspects of import operations and substantiate their impact on enterprise economic security. The study uses a system approach, regulatory analysis, and a case study based on anonymised accounting data of an enterprise importing liquefied gas. The empirical base includes customs declaration registers, balances and accounting cards for accounts 281, 632, 377, 6412 and 6416, and records of logistics, customs, pumping, and brokerage expenses. The research proves that import VAT and excise are not isolated fiscal charges. They are embedded in the import cycle and affect liquidity, cost formation, and working capital needs. In Ukraine, import VAT is calculated from the contractual value, but not below the customs value, including customs duty and excise, while the customs declaration confirms the right to tax credit. Special attention is paid to transportation and related services. The key difficulty is the need to separate services within one logistics chain. International carriage under one transport document is taxed at the zero VAT rate for the whole route, whereas domestic transportation in Ukraine, freight-forwarding remuneration, customs brokerage, and support services may be taxed differently. Such decomposition complicates documentary support and accounting. The empirical case confirms the issue. The analysed enterprise recorded 18 customs declarations for January–May 2024, more than UAH 2.05 million of import VAT, UAH 1.32 million of excise, UAH 3.505 million of customs-related bank payments through account 377, 96 additional expense entries after cleaning, and a separate block of brokerage and customs-support costs. These data show that tax risks are closely linked to customs delays, pumping operations in the border region, domestic transportation, discrepancies in dates and unloading records, and concentration of suppliers and carriers.

Keywords: export-import operations, tax aspects, economic security, logistics, import value added tax, excise tax.

Дата надходження статті: 17.03.2026

Дата прийняття статті: 15.04.2026

Дата публікації статті: 24.06.2026