

УДК 336.221
DOI: 10.37128/2411-4413-2025-3-4

**БЮДЖЕТНЕ
ВІДШКОДУВАННЯ
ПДВ СУБ'ЄКТАМ
МІЖНАРОДНИХ
АВТОПЕРЕВЕЗЕНЬ
У СИСТЕМІ
ФІСКАЛЬНОГО
МЕНЕДЖМЕНТУ**

СИНЧАК В.П.,
*доктор економічних наук,
професор кафедри фінансів, банківської справи,
страхування та фондового ринку,
Хмельницький університет управління та права
імені Леоніда Юзькова*

ЯРМОЛЕНКО Ю.Ю.,
*кандидат економічних наук
(м. Хмельницький)*

У статті досліджено специфіку бюджетного відшкодування податку на додану вартість (далі – ПДВ) суб'єктам господарювання, що здійснюють перевезення вантажів автомобільним транспортом. Акцентовано увагу на важливості підвищення конкурентоспроможності автоперевізників шляхом спрямування відшкодованих сум ПДВ на розвиток транспортної інфраструктури в умовах воєнного стану в Україні. Обґрунтовано, що однією з ключових умов отримання бюджетного відшкодування є відсутність кредиторської заборгованості перевізників перед постачальниками, що позитивно впливає на стабільність логістичних ланцюгів. Зазначено, що повноцінний аналіз економічних показників міжнародних перевізників можливий лише після оприлюднення відстрочених статистичних даних за 2022–2024 роки. Доведено, що частка міжнародних автомобільних вантажних перевезень у структурі транспортних послуг у сфері зовнішньоекономічної діяльності (далі – ЗЕД) зростає з 6,8% у 2020 році до майже 15% у 2024 році, що відбулося на тлі суттєвих викликів для авіаційних і морських перевезень в умовах війни. Аргументовано, що нульова ставка ПДВ на такі операції є важливим стимулом, який дає змогу перевізникам заявляти податковий кредит за відповідними витратами до відшкодування. Узагальнено основні підходи до оподаткування ПДВ міжнародних вантажних перевезень, внутрішніх транспортних операцій, експедиторських послуг та транзиту. Уточнено порядок формування від'ємного значення ПДВ для українських перевізників, які одночасно здійснюють внутрішні перевезення, міжнародні рейси та транзитні операції. Зазначено, що податковий кредит за витратами на паливе, запчастини, ремонт та інші придбання може бути врахований лише частково. Наголошено, що таке часткове віднесення здійснюється відповідно до вимог статті 199 Податкового кодексу України. Проаналізовано динаміку бюджетного відшкодування ПДВ міжнародним автоперевізникам вантажів у Хмельницькій області. Визначено особливості бюджетного відшкодування ПДВ автотранспортним підприємствам області, що здійснюють вантажні перевезення за КВЕД 49.41. Отримані результати дають змогу окреслити напрями вдосконалення фінансового забезпечення перевізників, що сприятиме роботі міжнародних вантажних перевізників в умовах воєнного стану.

Ключові слова: бюджетне відшкодування ПДВ, міжнародні автомобільні перевезення, фінансово-організаційний механізм, фінансовий менеджмент, фінансове забезпечення, нульова ставка ПДВ, неоподатковувані поставки вантажів, податковий кредит з ПДВ, часткове бюджетне відшкодування ПДВ, система фіскального менеджменту.

Табл.: 3. Рис.: 2. Літ.: 27.

**BUDGETARY REFUND OF VALUE-ADDED TAX TO
INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT ENTITIES UNDER THE FISCAL
MANAGEMENT SYSTEM**

The article examines the specifics of budgetary value-added tax (hereinafter – VAT) refunds to business entities engaged in the transportation of goods by road. It highlights the importance of increasing the competitiveness of road carriers by directing VAT refunds to the development of transport infrastructure under martial law in Ukraine. It argues that one of the key conditions for receiving budget refunds is the absence of carriers' accounts payable to suppliers, which has a positive impact on the stability of logistics chains. It is noted that a full analysis of the economic indicators of international carriers is only possible after the publication of deferred statistical data for 2022–2024. It has been proven that the share of international road freight transport in the structure of transport services in the field of foreign economic activity increased from 6.8% in 2020 to almost 15% in 2024, which occurred against the backdrop of significant challenges for air and sea transport in the context of the war. It is argued that a zero VAT rate on such operations is an important incentive that allows carriers to claim a tax credit for the relevant expenses to be reimbursed. The main approaches to VAT taxation of international freight transport, domestic transport operations, freight forwarding services, and transit are summarized. The procedure for calculating negative VAT for Ukrainian carriers that simultaneously perform domestic transportation, international flights, and transit operations has been clarified. It is noted that tax credits for fuel, spare parts, repairs, and other purchases can only be partially taken into account. It is emphasized that such partial allocation is carried out in accordance with the requirements of Article 199 of the Tax Code of Ukraine. The dynamics of budgetary VAT refunds to international freight carriers in the Khmelnytskyi region have been analyzed. The peculiarities of budgetary VAT refunds to motor transport enterprises in the region that carry out freight transportation under CTEA 49.41 are determined. The results obtained make it possible to outline directions for improving the financial support of carriers, which will facilitate the work of international freight carriers in conditions of martial law.

Key words: budgetary VAT refund, international road transport, volumes of international road freight transport, financial and organizational mechanism, tax and budget system, financial management, foreign economic activity, financial support, zero VAT rate, cargo transit operations, non-taxable cargo deliveries, formation of VAT tax credit for road carriers, partial budgetary VAT refund, fiscal management system.

Tabl.: 3. Fig.: 2. Ref.: 27.

Постановка проблеми. Бюджетне відшкодування ПДВ у сфері ЗЕД як важлива компонента у механізмі одного з найскладніших податків України постійно перебуває у фокусі найактуальніших проблем, оскільки безпосередньо зачіпає інтереси багатьох сторін. Звісно, у першу чергу Державного бюджету України та суб'єктів господарювання – учасників ЗЕД, зокрема в міжнародних перевезеннях. По суті в умовах обмеженості внутрішніх ресурсів для розвитку економіки транспортна галузь залишається своєрідним «кровоносним джерелом» для забезпечення, насамперед, циркулярного розвитку економічної

системи під час воєнного стану. Натомість основна транспортна артерія системи – залізниця – постійно стикається з викликами та загрозами, що доповнюються призупиненням авіасполучення та ризиками блокування морських портів [1].

Саме тому вагомому значення набувають автомобільні перевезення вантажів у сфері ЗЕД, що опосередковано оподатковуються податком на додану вартість, а їхні суб'єкти мають право на бюджетне відшкодування ПДВ. Тож для дієвого функціонування міжнародних автоперевезень в умовах російсько-української війни повинен діяти чіткий механізм повернення коштів автоперевізникам. Означене потребує поглибленого аналізу бюджетного відшкодування ПДВ вантажним автотранспортним підприємствам із міжнародних автоперевезень на матеріалах однієї з тилкових областей України для визначення основних напрямків удосконалення інформаційної та законодавчої бази у системі фіскального менеджменту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми економічного розвитку автотранспортної галузі в умовах сьогодення, у тому числі за операціями з міжнародних перевезень вантажів у зовнішній торгівлі, досліджують багато науковців, аналізують практики та експерти. Відмітимо наукові доробки Д. Дмитріва, О. Дмитріва та О. Репака [2], С. Максимова, О. Максимової та Г. Нікульнікової [3], Н. Болквадзе та О. Мигаля [4] та інших авторів. У коло наукових інтересів учених потрапляють і питання фінансового механізму в системі управління діяльністю автомобільних компаній – перевізників (В. Кульбачний [5]; Н. Трушкіна, О. Гармаш [6]). Податковий облік та оподаткування ПДВ міжнародних перевезень стали предметом розгляду як науковців економічного напрямку (З. Живко, О. Прокопишина, О. Ковальнової [7]; П. Куцика, Р. Марценюка [8]; І. Жураковської, Р. Сидоренка [9]), так й авторів із практичних видань (А. Свіриденко [10], Л. Солошенко [11], С. Децюри [12]).

Проте, серед публікацій у напрямку розробки дієвого механізму управління фінансовими ресурсами на ринку міжнародних вантажних перевезень недостатньо висвітлюються особливості корпоративного фінансового менеджменту підприємств автомобільного транспорту. Відмітимо обмаль публікацій у фахових виданнях щодо фінансового забезпечення автомобільних перевезень, пошуку додаткових фінансових ресурсів для збільшення вантажообігу, зокрема і в міжнародному напрямку, після початку повномасштабних воєнних дій в Україні. Підкреслимо, що бюджетне відшкодування ПДВ є одним із джерел у фінансовому механізмі автомобільної галузі. Вчасне повернення коштів дозволяє підвищувати конкурентоспроможність автомобільних перевізників, забезпечувати розвиток транспортної інфраструктури та логістичних ланцюгів у постачанні критично важливих для економіки вантажів.

Формулювання цілей статті. Метою дослідження є здійснення аналізу бюджетного відшкодування податку на додану вартість суб'єктам міжнародних автоперевезень у системі фіскального менеджменту з урахуванням процедурних вимог та особливостей при одночасному здійсненні

автоперевізниками різних видів оподатковуваних операцій у сфері зовнішньоекономічної діяльності.

Виклад основного матеріалу дослідження. Законодавче забезпечення діяльності автомобільної транспортної галузі в Україні регламентується низкою нормативно-правових актів [13-15] та локальними документами профільного міністерства [16]. Для підвищення координації господарської діяльності та представлення інтересів транспортників у міжнародних організаціях українські автоперевізники створили Асоціацію міжнародних автомобільних перевізників України (АсМАП України) [17]. Центральний офіс цієї організації розташований у місті Вишневе Київської області.

Слід підкреслити, що фінансово-організаційний механізм розвитку автотранспортних перевезень у взаємозв'язку з податково-бюджетною системами є важливим не лише для членів асоціації та безпосередніх міжнародних перевізників, але й для науковців, експертів та представників органів виконавчої влади. Його значущість визначається, з одного боку, впливом на ефективність перевезень, а з іншого – на формування доходів бюджетів усіх рівнів.

Із метою оцінювання впливу відшкодованих сум ПДВ на фінансові показники діяльності транспортних підприємств необхідно використовувати дані фінансової звітності в поєднанні з ключовими статистичними показниками, такими як вантажообіг та обсяги перевезених вантажів за міжнародними перевезеннями. Саме статистична звітність забезпечує можливість комплексного аналізу фактичних обсягів роботи перевізників, що є важливим для коректного зіставлення руху активів і фінансових результатів. Водночас деякі автори наголошують, що визначальними показниками ефективності автотранспортного підприємства є продуктивність транспорту, вантажообіг та середня дальність перевезень за умовами використання пального [18, с. 138], із чим ми, безумовно, погоджуємося.

Зауважимо, що аналіз основних показників діяльності міжнародних автоперевізників в областях можливий лише після оприлюднення регіональними органами державної статистики даних щодо обсягів вантажних перевезень та вантажообігу за видами транспорту у 2022–2024 роках. Однак строки їх публікації постійно переносяться через воєнний стан [19]. Попри те, що з 5 жовтня 2025 року було поновлено обов'язкове подання статистичної звітності за зазначені періоди, у тому числі для автотранспортних підприємств за формами № 2-тр (річна), 51-авто (місячна) та 31-авто (квартальна), фактичні дані станом на листопад 2025 року в регіонах, зокрема у Хмельницькій області, все ще не оприлюднені.

Зазначене унеможливорює проведення детального регіонального аналізу діяльності міжнародних перевізників на основі актуальної статистичної інформації. Водночас наявність таких даних є критично важливою для об'єктивної оцінки обсягів роботи та динаміки розвитку автотранспортних підприємств у воєнних умовах. З огляду на відсутність оприлюднених регіональних статистичних матеріалів, доцільно використовувати узагальнені показники транспортної діяльності по країні в цілому. Саме тому для

подальшого аналізу застосовуватимемо дані центрального органу державної статистики (табл. 1).

Таблиця 1

Динаміка та частка експортних послуг у сфері ЗЕД в Україні, 2020-2024 рр.

Види послуг	Роки					2024 р. до 2020 р., +/-
	2020	2021	2022	2023	2024	
Експорт послуг, млн дол США	11521,2	12785,6	9872,8	9596,5	10051,0	-1470,2
Транспортні послуги у сфері ЗЕД, млн дол США	4988,4	4657,5	3140,3	3375,9	3708,0	-1280,4
Частка транспортних послуг в експорті послуг, %	43,3	36,4	31,8	35,2	36,9	-6,4 в.п.
Експортні послуги перевезень автомобільним транспортом, млн дол США	339,8	413,3	445,6	530,1	551,5	211,7
Частка автомобільних міжнародних перевезень в експортних транспортних послугах, %	6,8	8,9	14,2	15,7	14,9	8,1 в.п.

Джерело: розраховано за даними [27]

Проведений аналіз (див. табл. 1), свідчить, що в умовах війни частка всіх видів транспортних послуг в експорті (морських, авіаційних, залізничних, трубопровідних, річкових тощо) скоротилася з 43,3% у 2020 р. до 36,9% у 2024 р. Водночас спостерігається суттєве зростання обсягів міжнародних вантажних автоперевезень. Зокрема, їх частка серед транспортних послуг у сфері зовнішньоекономічної діяльності збільшилася з 6,8% у 2020 р. до майже 15% у 2024 р. (рис. 1). Це зростання зумовлене посиленням логістичних викликів для інших видів транспорту, насамперед, авіасполучення та морських перевезень, унаслідок воєнних дій.

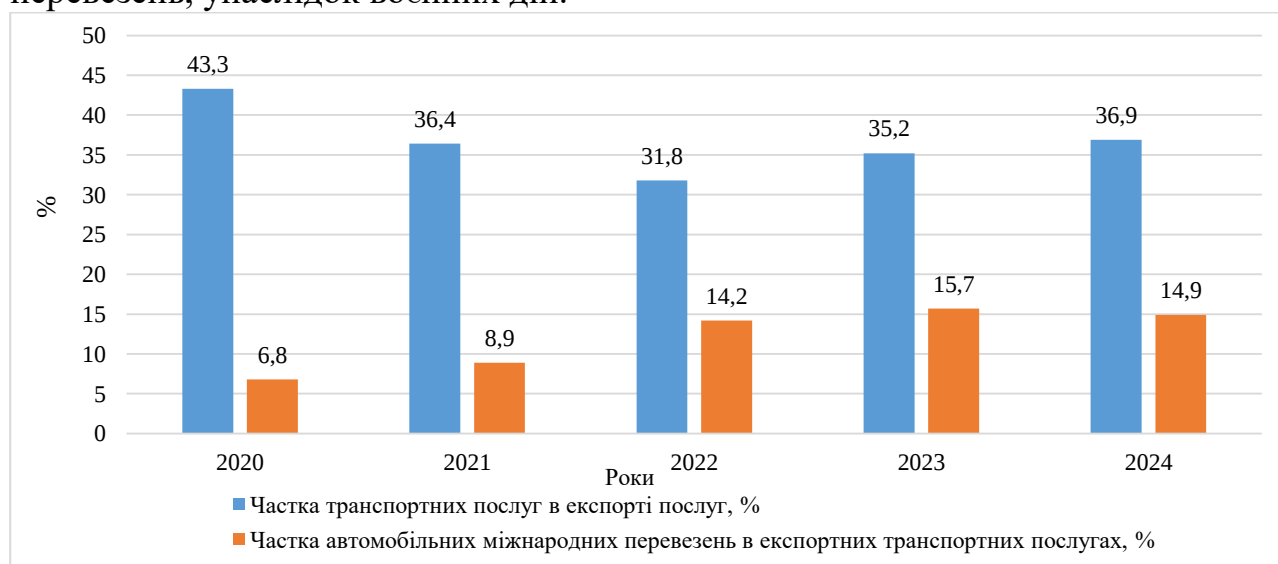


Рис. 1. Частка транспортних експортних послуг і автомобільних міжнародних перевезень у сфері ЗЕД в Україні, 2020-2024 рр., %

Джерело: побудовано за даними табл. 1

Безумовно, зміна динаміки та частки експортних послуг у сфері ЗЕД позначається як на кількості платників, які задекларували бюджетне відшкодування ПДВ, так і на його обсягах. Однак, перш ніж подати заявку на бюджетне відшкодування та заявити від'ємне значення, перевізник має за

даними податкового обліку визначити обсяги оподатковуваних, неоподатковуваних та звільнених від оподаткування операцій. Ці операції він декларує як за постачаннями, так і за придбаннями товарів (послуг) у податковій декларації з відповідними додатками. Після цього сформована податкова звітність експортується через автоматизовану систему «Єдине вікно подання електронної звітності» (далі – ЄВ).

Водночас у підпункті 195.1.3 статті 195 ПК України передбачено застосування нульової ставки ПДВ до операцій з міжнародних перевезень вантажів [20]. Такі операції розглядаються як різновид експортних транспортних послуг. Право на застосування нульової ставки підтверджується належним оформленням міжнародного перевізного документа. Таким документом є міжнародна автомобільна товарно-транспортна накладна (CMR – Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route), на підставі якої перевізник обґрунтовує застосування нульової ставки ПДВ.

Разом із цим слід зважати на особливості міжнародних автоперевезень, які, на думку окремих авторів, є складним та багатогранним процесом, що передбачає ряд основних операцій, серед яких: подача автомобілів для навантаження (1), завантаження товару (продукції) (2), транспортування вантажу до кордону (3), проходження митного контролю та оформлення (4), доставка до пункту призначення за кордоном (5), розвантаження (6) [21]. Тому всі ці операції потребують глибокого аналізу у частині їх оподаткування ПДВ. По суті для окресленого міжнародного маршруту перевезення (по території України та за її межами) передбачено використання нульової ставки ПДВ. На цьому наголошено в Узагальнюючій податковій консультації щодо порядку оподаткування ПДВ транспортно-експедиторської діяльності, яка затверджена наказом Державної податкової служби України від 06.07.2012 р. № 610 [22]. При цьому податкові накладні повинні бути виписані та зареєстровані в Єдиному реєстрі податкових накладних (далі – ЄРПН) як щодо операцій, здійснених на українській території, так і по маршруту закордоном.

Із огляду на зазначене зупинимось більш предметно на порядку оподаткування податком на додану вартість міжнародних перевезень та транспортно-експедиторських послуг (табл. 2). При цьому доцільно звернути увагу на особливості використання нульової ставки з ПДВ, яка впливає на формування від’ємного значення податку та бюджетне відшкодування.

Зауважимо, якщо послуги з перевезення вантажів проходять транзитом через територію України, то зазначені операції звільняються від оподаткування ПДВ відповідно до пункту 197.8 статті 197 ПКУ. При цьому оформляється Carnet TIR (Transports Internationaux Routiers – книжка МДП, яка «дозволяє спростити митне оформлення на місці прикордонного перетину без розпечатування вантажу та детальної митної інспекції» [26]). Означене оформлення є підставою для виписки податкової накладної з позначкою «Без ПДВ» у митному режимі «Транзит». Звісно, перевізниками можуть бути й іноземні транспортні організації (нерезиденти), які здійснюють перевезення вантажів, що мають статус міжнародних або транзитних. У такому разі відповідні операції також не підлягають оподаткуванню ПДВ в Україні.

Податковий режим операцій із ПДВ у міжнародних перевезеннях вантажів

Зміст операції	Учасники логістичних операцій		Податковий статус операції щодо ПДВ
	замовник	перевізник	
Транспортно-експедиторські послуги з перевезення вантажів в Україні	український платник ПДВ	резиденти та нерезиденти	є об'єктом оподаткування ПДВ за ставкою 20%
	нерезидент	український перевізник або нерезидент	опції не оподатковуються ПДВ
Транспортне перевезення вантажів експедитором-перевізником у межах міжнародного сполучення	резиденти та нерезиденти	український експедитор-перевізник	є об'єктом оподаткування ПДВ за ставкою 0%
Експедиторські послуги з перевезення вантажів у межах міжнародного сполучення	український платник ПДВ	експедитор- резидент або нерезидент	є об'єктом оподаткування ПДВ за ставкою 20%
	нерезидент	експедитор- резидент або нерезидент	опції не оподатковуються ПДВ
Транспортно-експедиторські послуги в межах міжнародного транзиту	український платник ПДВ	експедитор-перевізник резидент або нерезидент	операції звільняються від оподаткування ПДВ

Джерело: узагальнено та згруповано за даними [22]

Проте, якщо у внутрішніх перевезеннях перевізником є нерезидент, такі логістичні операції класифікуються як імпорт транспортних послуг. У цьому випадку український замовник зобов'язаний скласти податкову накладну за ставкою 20% та зареєструвати її в ЄРПН. Сума ПДВ одночасно відображається у податковій декларації як податкове зобов'язання та як податковий кредит. Варто наголосити, що у такій ситуації від'ємне значення ПДВ не може бути заявлене до бюджетного відшкодування. Так, відповідно до підпункту «б» пункту 200.4 статті 200 ПК України, замовник імпортованих транспортних послуг не має права декларувати до бюджетного відшкодування суми від'ємного значення ПДВ, якщо місце постачання таких послуг визначене на митній території України [23]. Це пояснюється тим, що зазначені суми ПДВ не сплачуються ні постачальнику-нерезиденту, ні до Державного бюджету України. Відтак такі операції не формують підстав для отримання бюджетного відшкодування.

У продовження наведеної думки щодо можливості бюджетного відшкодування ПДВ за наданими послугами як продукту нематеріального активу, доцільно зазначити, що в науковій літературі з цього питання ведеться дискусія. Зокрема, простежується точка зору, що бюджетне відшкодування ПДВ передбачене виключно для учасників ЗЕД – експортерів товарів, які здійснюють операції за нульовою ставкою. Натомість інші суб'єкти господарювання, у тому числі ті, що надають послуги, на думку прихильників такого підходу, не мають можливості отримати відшкодування за внутрішніми операціями. Це стосується, наприклад, придбання основних засобів за ставкою 20%, туристичних чи екскурсійних послуг за ставкою 7%, а також транспортних послуг, що оподатковуються за базовою ставкою.

Мабуть саме тому прихильники зазначеного підходу пропонують запровадити кардинальні зміни у системі бюджетного відшкодування ПДВ, передбачивши право на повернення податку виключно для експортерів товарів,

які здійснюють поставки за кордон [24]. На наш погляд, така точка зору в умовах гармонізації національного податкового законодавства суперечить європейським стандартам. Ідеться про вимоги Директиви 2006/112/ЄС, оскільки в європейській системі VAT оподатковуваними є не лише товари, а й послуги. Це означає, що бюджетне відшкодування ПДВ повинно застосовуватися до всіх операцій, які відповідають критеріям оподаткування, незалежно від їх матеріального чи нематеріального походження.

До того ж, як слушно зауважує А.М. Соколовська, застосування нульової ставки не лише до експорту товарів, а й до експорту послуг «дає змогу уникати подвійного оподаткування доданої вартості в країні, де вона створюється, і країні, де вона споживається» [25, с. 56–57], що відповідає принципу країни призначення та «сучасним вимогам міжнародної торгівлі» [25, с. 57]. Водночас така модель є ефективною лише за умови, що виконавець послуги (перевізник) і її отримувач (замовник) зареєстровані платниками VAT. Отже, збереження можливості бюджетного відшкодування для суб'єктів, які надають послуги, є важливою складовою інтеграції України у європейський податковий простір.

Відповідно до поставленої мети цієї публікації доцільно зупинитися на ще деяких особливостях бюджетного відшкодування за операціями у міжнародних перевезеннях. Так, якщо український перевізник одночасно здійснює внутрішні перевезення за ставкою 20%, міжнародні перевезення за ставкою 0% та транзитні операції (звільнені від ПДВ), то порядок формування від'ємного значення для нього дещо ускладнюється. У такому випадку суми податкового кредиту, що виникають за операціями з придбання (палива, запасних частин, шин тощо) отриманих послуг (із ремонту автомобілів тощо), можуть бути віднесені до відшкодування лише частково. Це обумовлено вимогами статті 199 ПК України, яка встановлює пропорційний розподіл податкового кредиту між оподатковуваними та неоподатковуваними операціями.

Тут, насамперед, мовиться про нарахування податкових зобов'язань за зареєстрованими податковими накладними, що зменшують суму податкового кредиту, яку можна заявити до бюджетного відшкодування. Надалі, за підсумками року, перевізник зобов'язаний здійснити перерахунок трансакцій, виходячи з фактичних обсягів оподатковуваних і неоподатковуваних операцій відповідно до пункту 199.4 статті 199 ПК України. Після цього суб'єкт господарювання має подати уточнену податкову звітність із ПДВ в електронному вигляді через автоматизовану систему «Єдине вікно подання електронної звітності».

Доцільно зазначити, що в умовах воєнного стану значно ускладнилися логістичні маршрути транзитних перевезень для українських перевізників. Раніше значна частина транзитних потоків, зокрема з країн Центральної Азії та Північного Кавказу до ЄС і у зворотному напрямку, проходила територією держави-агресора. Після широкомасштабного вторгнення відбулося скорочення обсягів транзиту, а отже – зменшення обсягів оподатковуваних транзитних транспортних послуг українських перевізників. При цьому, як і раніше, учасники міжнародних автоперевезень можуть отримувати бюджетне

відшкодування за умови, що суми податкового кредиту, сплачені за внутрішніми операціями (пальне, запасні частини, шини, ремонт, оренда тощо), внесені до їхніх податкових декларацій. Саме належне віднесення цих сум до декларацій забезпечує право перевізників на бюджетне відшкодування.

Однак для підтвердження обґрунтованості таких заявок перевізник не повинен мати податкового боргу за несплаченими зобов'язаннями перед бюджетом. Крім цього, він має своєчасно розрахуватися зі своїми постачальниками за операціями, за якими сформовано податковий кредит з ПДВ. Лише після виконання цих умов автоперевізник може заявити відповідну суму до бюджетного відшкодування. До того ж, зазначена сума повинна вкладатися в межі його реєстраційного ліміту в системі електронного адміністрування ПДВ (далі – СЕА ПДВ). Таким чином, можливість отримання бюджетного відшкодування напряду залежить від виконання вимог, установлених податковим законодавством.

З огляду на зазначене звернемося до аналітичних даних із міжнародного автоперевезення вантажів, яке здійснювали підприємства Хмельницької області. Звісно, усі вони зареєстровані платниками ПДВ і зверталися за бюджетним відшкодуванням податку на додану вартість у досліджуваному періоді. Тож за даними табл. 3 простежується чітка динаміка їхнього чисельного зростання (з 20% у 2020 році до 28% у 2024 році). По суті такі автоперевізники мали право у 2020–2024 рр. на бюджетне відшкодування ПДВ.

Таблиця 3

Бюджетне відшкодування ПДВ автоперевізникам – юридичним особам (ЮО) Хмельницької області, 2020-2024 рр.

Показники	Роки					2024 р. до 2020 р., +/-
	2020	2021	2022	2023	2024	
Всього відшкодовано ПДВ (тис. грн), у т. ч.:	779359,1	1493793,7	482333,4	1867063,5	1786156,7	1006797,6
- автоперевізникам – ЮО	37844,9	34009,9	14652,0	76844,1	99413,9	61569,0
Частка відшкодованого ПДВ, всього (%), у т. ч.:	100	100	100	100	100	-
- не автоперевізникам	95,0	97,7	97,0	95,9	94,4	-0,6
- автоперевізникам – ЮО	5,0	2,3	3,0	4,1	5,6	0,6
Кількість осіб, яким відшкодовано ПДВ із бюджету (всього), у т. ч.:	174	167	100	133	125	-49,0
- автоперевізників – ЮО	35	36	27	34	35	0
Частка платників із бюджетним відшкодуванням ПДВ (%), у т. ч.:	100	100	100	100	100	-
- не автоперевізників	80	79,5	73	74,5	72,0	-8,0
- автоперевізників – ЮО	20,0	21,5	27	25,5	28,0	8,0

Джерело: згруповано й розраховано авторами за даними [19]

Окремо слід наголосити на можливості повернення ПДВ автоперевізникам – юридичним особам у 2024 році, порівняно з 2022 роком. Нагадаємо, що у 2024 році автоперевізники Хмельницької області змогли одержати у 6,8 разів більше бюджетного відшкодування ПДВ, ніж у 2022 році. І це при тому, що у 2024 році загалом по області бюджетне відшкодування ПДВ зросло у 3,7 рази.

Про частку динамічного зростання бюджетного відшкодування ПДВ автоперевізникам Хмельницької області порівняно з іншими платниками податку на додану вартість свідчать дані рис. 2.

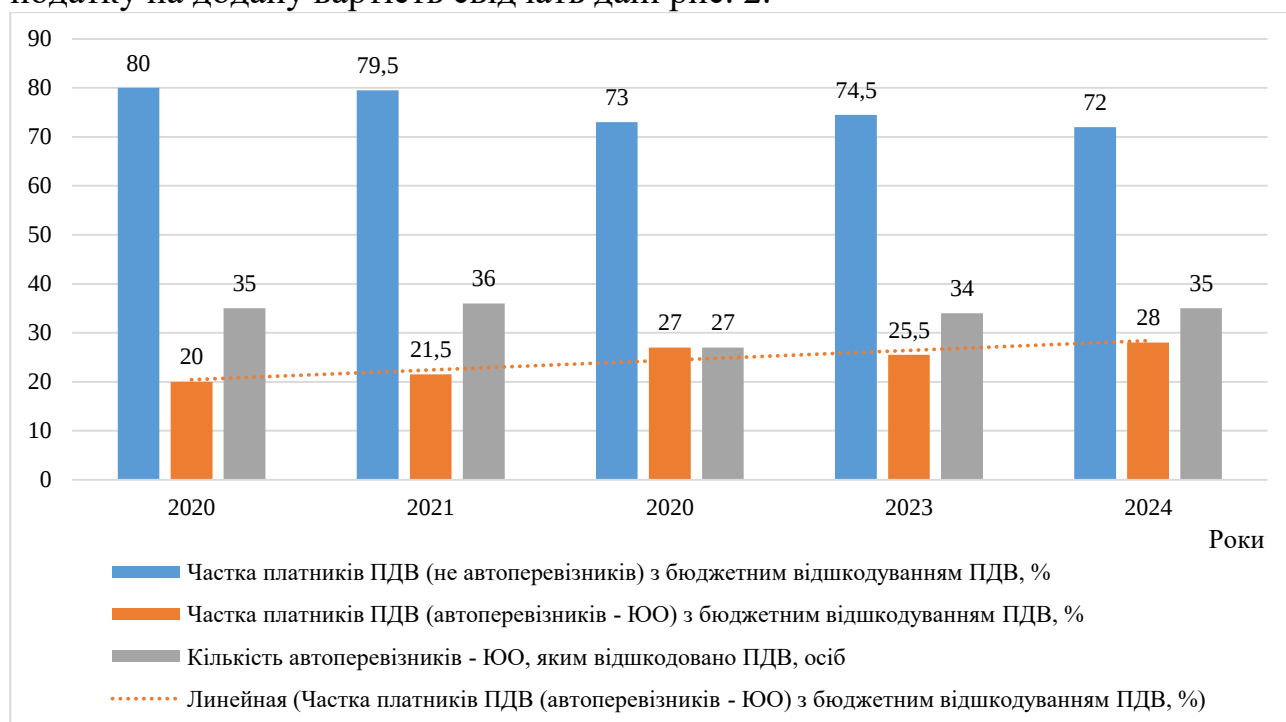


Рис. 2. Відшкодування ПДВ автоперевізникам – ЮО Хмельницької області порівняно з іншими платниками податку на додану вартість, 2020-2024 рр., %, осіб

Джерело: побудовано за даними табл. 3

Так, за нашими підрахунками у 2024 році найбільші суми (понад 3,0 млн грн) відшкодовані в регіоні вісьмом автомобільним перевізникам (із 35 автоперевізників) на загальну суму 68,9 млн грн. Вказана сума склала 70% від повернутих коштів бюджетного відшкодування ПДВ підприємствам автомобільного транспорту Хмельницької області.

Разом із цим бюджетне відшкодування ПДВ, що повернуте автомобільним перевізникам – юридичним особам, залишається в регіоні незначним. Так, якщо його порівнювати у розмірі частки до відшкодованого податку на додану вартість по області (див. табл. 3), то вона коливається в інтервалі 2,3% (у 2021 р.) – 5,6% (у 2024 р.).

Натомість за кількістю суб'єктів господарювання – платників ПДВ із бюджетним відшкодуванням (див. рис. 2), то за цим показником якраз в автоперевізників – ОЮ спостерігається чітка стабільність (35 осіб у 2020 році і 35 осіб у 2024 році). Однак частка платників ПДВ (автоперевізників – ЮО) з бюджетним відшкодуванням ПДВ виявилася найбільшою у досліджуваному періоді (2020–2024 рр.). Це й спричинило зростання частки платників податку на додану вартість (автоперевізників – ЮО) з 20% у 2022 році до 28% у 2024 році.

Проте зростання частки автоперевізників – юридичних осіб у загальній кількості платників ПДВ, які декларували податок на додану вартість до бюджетного відшкодування на поточний рахунок, відбулось у результаті

зменшення підприємств-заявників загалом по області. Зауважимо, що їхня кількість із 2020 року постійно зменшувалася. Так, якщо у 2020 році таких підприємств-заявників нараховувалося 174 особи, то у 2024 році – лише 125 осіб (див. табл. 3). По суті це й стало основною причиною збільшення частки автоперевізників – юридичних осіб із бюджетним відшкодуванням ПДВ, які декларували його на поточний рахунок.

Висновки. Здійснений аналіз бюджетного відшкодування податку на додану вартість суб'єктам міжнародних автоперевезень у системі фіскального менеджменту дозволив виявити зміни в кількості підприємств-заявників при декларуванні коштів на поточні рахунки з дотриманням процедурних вимог і врахуванням законодавчих особливостей та сформулювати наступні узагальнення.

В умовах воєнного стану в Україні значно зменшилася (з 43,3% у 2020 р. до 36,9% у 2024 р.) частка звичних експортних транспортних послуг (морських, авіаційних, залізничних, трубопровідних, річкових тощо) при одночасному зростанні (з 6,8% у 2020 р. до майже 15% у 2024 р.) обсягів міжнародних вантажних автоперевезень. Зміна динаміки експортних транспортних послуг у сфері міжнародних вантажних автоперевезень позначається на збільшенні частки платників податку на додану вартість, які декларують за місцем своєї реєстрації бюджетне відшкодування ПДВ на поточний рахунок (з 20% у 2020 р. до 28% у 2024 р. у Хмельницькій області), хоча на таке зростання значно вплинуло зменшення підприємств-заявників загалом (з 174 осіб у 2020 р. до 125 осіб у 2024 р. по області).

Отримання бюджетного відшкодування ПДВ автоперевізниками потребує дотримання процедурних вимог. До основних із них віднесено: правильність застосування нульової ставки ПДВ із оформленням міжнародного перевізного документа (CMR); підтвердження достовірності звільнення від ПДВ операцій за транзитними перевезеннями вантажів (із оформленням книжки МДП); з'ясування особи перевізника (резидент/нерезидент – за внутрішнього перевезення вантажів нерезидентом такі операції в українського замовника відносяться до імпорتنих транспортних послуг із відображенням податкового зобов'язання та податкового кредиту без права на бюджетне відшкодування); визначення обсягів оподатковуваних, неоподатковуваних та звільнених від ПДВ операцій як за постачанням, так і за придбанням товарів (послуг); відображення всіх операцій у податкових накладних (як за внутрішніми операціями, так і за кордоном із їх подальшою реєстрацією в ЄРПН) і податкових деклараціях із установленими додатками та їх внесення до автоматизованої системи «Єдине вікно подання електронної звітності».

Визначено особливості бюджетного відшкодування ПДВ при одночасному здійсненні перевізниками внутрішніх перевезень (ставка ПДВ – 20%), міжнародних (нульова ставка ПДВ) і транзитних операцій (звільнені від ПДВ). Наголошено на необхідності здійснення пропорційного розподілу податкового кредиту між оподатковуваними та неоподатковуваними операціями з наступним проведенням перерахунку після закінчення календарного року з урахуванням фактичних обсягів оподатковуваних і

неоподатковуваних операцій та поданням уточненої податкової звітності з ПДВ. При цьому перевізник не повинен мати боргу перед бюджетом, завчасно розрахуватися за операціями, за якими сформовано податковий кредит з ПДВ.

Проведене дослідження сприятиме вдосконаленню інформаційної та законодавчої бази у сфері фіскального менеджменту та стане предметом подальших наукових розвідок.

Список використаних джерел

1. Транспортний бізнес найбільше потерпає від блокування судноплавства. URL: <https://www.ukrinform.ua/amp/rubric-economy/3788831-transportnij-biznes-najbilse-poterpae-vid-blokuvanna-sudnoplavstva-ta-cerg-na-kordoni.html> (дата звернення:10.11.2025).
2. Дмитрів Д., Дмитрів О., Репак О. Аналіз ринку міжнародних вантажних автоперевезень в Україні в умовах воєнного стану. *Соціально-економічні проблеми і держава*. 2023. Вип. 2 (29). С. 48–60. DOI: <https://doi.org/10.33108/sep2023.02.048>
3. Максимов С.В., Максимова О.С., Нікульнікова Г.В. Дослідження ефективності міжнародних вантажних перевезень України в умовах воєнного стану. *Modern Economics*. 2025. № 52. С. 103–112. DOI: [https://doi.org/10.31521/modecon.V52\(2025\)-15](https://doi.org/10.31521/modecon.V52(2025)-15)
4. Болквядзе Н., Мигаль О. Вантажні перевезення автомобільним транспортом в міжнародному бізнесі. *Економіка та суспільство*. 2022. № 46. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-46-20> URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/2030/1959> (дата звернення:10.11.2025).
5. Синчак В., Кульбачний В. Фінансовий механізм компаній-автоперевізників в системі управління фінансами: теоретичний аспект. *Облік і фінанси*. 2024. № 3. С. 103–111. DOI: [https://doi.org/10.33146/2307-9878-2024-3\(105\)-103-111](https://doi.org/10.33146/2307-9878-2024-3(105)-103-111)
6. Трушкіна Н.В., Гармаш О.М. Фінансовий механізм у системі управління розвитком транспортно-логістичної компанії: теоретичні аспекти. *Інвестиції: практика та досвід*. 2025. № 4. С. 110–120. DOI: 10.32702/2306-6814.2025.4.110
7. Живко З.Б., Прокопишин О.С., Ковальова О.В. Облік та особливості оподаткування послуг міжнародних транспортних перевезень. *Міжнародні економічні та суспільні відносини: стан, проблеми, перспективи розвитку: монографія* / за ред. Л.М. Савчук, М.В. Корнєєва. Дніпро: Пороги, 2021. С. 226–249. URL: <https://dspace.lvduvs.edu.ua/handle/1234567890/4202>
8. Куцик П., Марценюк Р. Облік і оподаткування транспортно-експедиторської діяльності: теоретико-методичні аспекти. *Інститут бухгалтерського обліку, контроль та аналіз в умовах глобалізації*. 2020. Вип. 2. С. 49–60. DOI: <https://doi.org/10.35774/ibo2020.02.049>
9. Жураковська І., Сидоренко Р. Оподаткування експорту та імпорту послуг: автоматизація обліку та аудит операцій. *Економічний форум*. 2023. Т. 13, № 2. С. 49–60. DOI: <https://doi.org/10.36910/6775-2308-8559-2023-2-8>
10. Свіриденко А. ПДВ-облік транспортних послуг за участю експедитора. URL: <https://i.factor.ua/ukr/journals/nibu/2019/september/issue->

71/article-70545.html (дата звернення: 01.12.2025).

11. Солошенко Л. Міжнародні перевезення і ПДВ. URL: <https://i.factor.ua/ukr/journals/nibu/2022/september/issue-70/article-122092.html> (дата звернення: 01.12.2025).

12. Децюра С. Транзитні перевезення: що з ПДВ? URL: <https://i.factor.ua/ukr/journals/nibu/2019/september/issue-71/article-70547.html> (дата звернення: 01.12.2025).

13. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 р. № 2344-III (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (дата звернення: 18.11.2025).

14. Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України від 01.07.2004 р. № 1955 (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15#Text> (дата звернення: 18.11.2025).

15. Про транзит вантажів: Закон України від 20.11.2003 р. № 1297-IV (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14#Text> (дата звернення: 18.11.2025).

16. Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні: Наказ Міністерства транспорту України від 14.10.2017 р. № 363. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0128-98#Text> (дата звернення 18.11.2025).

17. Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України. URL: <http://www.asmap.org.ua/> (дата звернення: 21.11.2025).

18. Юр'єва І., Шевченко Р. Загальні особливості діяльності транспортних підприємств: аналіз розрахунків і платежів в міжнародному бізнесі. *Вісник Національного технічного університету «ХПІ» (економічні науки)*. 2025. Вип. 52. С. 136–140. DOI: 10.20998/2519-4461.2025.1.136

19. Державна служба статистики України. Головне управління статистики у Хмельницькій області. URL: <https://www.km.ukrstat.gov.ua/ukr/index.htm> (дата звернення: 21.11.2025).

20. Податковий кодекс України: Закон України від 02.12.2010 р. № 2755-VI (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text> (дата звернення: 21.11.2025).

21. Цимбал С.В., Мельник Р.В., Кушнір В.В. Аналіз транспортно-технологічної схеми перевезень вантажів. *Молодь в науці: дослідження, проблеми, перспективи (МН-2025)*: матеріали Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції, Вінниця, 15-16 червня 2025 р. URL: <https://conferences.vntu.edu.ua/index.php/mn/mn2025/paper/view/23091> (дата звернення: 21.11.2025).

22. Про затвердження Узагальнюючої податкової консультації щодо порядку оподаткування податком на додану вартість транспортно-експедиторської діяльності: Наказ Державної податкової служби України від 06.07.2012 р. № 610. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0610837-12#Text> (дата звернення: 21.11.2025).

23. Бюджетне відшкодування ПДВ послуг від нерезидента. URL: <https://ck.tax.gov.ua/media-ark/news-ark/print-491963.html>

24. Найденко О.Є. Місце митних платежів в системі оподаткування.

Наукові перспективи. 2024. № 9 (51). DOI: [https://doi.org/10.52058/2708-7530-2024-9\(51\)-691-705](https://doi.org/10.52058/2708-7530-2024-9(51)-691-705)

URL: <https://perspectives.pp.ua/index.php/np/article/view/15190/15260> (дата звернення: 18.11.2025).

25. Соколовська А.М. Дискусійні аспекти визначення податкових витрат у системі непрямого оподаткування. *Фінанси України*. 2022. № 1. С. 50–73. DOI: <https://doi.org/10.33763/finukr2022.01.050>

26. Що таке книжка МДП? URL: <https://trans-atlas.com.ua/ua/article/262> (дата звернення: 18.11.2025 року).

27. Державна служба статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 18.11.2025 року).

References

1. Ukrinform (2023). Transportnyi biznes naibilshe poterpaie vid blokuvannia sudnoplavstva ta cherh na kordoni [Transport business suffers the most from shipping blockage and queues at the border]. *ukrinform.ua*. Retrieved from: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3788831-transportnij-biznes-najbilse-poterpaie-vid-blokuvanna-sudnoplavstva-ta-cerg-na-kordoni.html> [in Ukrainian].

2. Dmytriv, D., Dmytriv, O., & Repak, O. (2023). Analiz rynku mizhnarodnykh vantazhnykh avtoperevezen' v Ukrayini v umovakh voyennoho stanu [Analysis of the international freight market in Ukraine under martial law]. *Sotsialno-ekonomichni problemy i derzhava – Socio-economic problems and the state*, 2 (29), 48–60. DOI: <https://doi.org/10.33108/sepd2023.02.048> [in Ukrainian].

3. Maksymov, S.V., Maksymova, O.S., & Nikulnikova, H.V. (2025). Doslidzhennia efektyvnosti mizhnarodnykh vantazhnykh perevezen' Ukrayiny v umovakh voyennoho stanu [Study of the efficiency of Ukraine's international freight transportation under martial law]. *Modern Economics*, 52, 103–112. DOI: [https://doi.org/10.31521/modecon.V52\(2025\)-15](https://doi.org/10.31521/modecon.V52(2025)-15) [in Ukrainian].

4. Bolkvadze, N., & Myhal, O. (2022). Vantazhni perevezennia avtomobil'nyim transportom v mizhnarodnomu biznesi [Freight transportation by road transport in international business]. *Ekonomika ta suspilstvo – Economy and society*, 46. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-46-20> Retrieved from: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/2030/1959> [in Ukrainian].

5. Synchak, V., & Kulbachnyi, V. (2024). Finansovyi mekhanizm kompanii-avtopereviznykiv v systemi upravlinnia finansamy: teoretychnyi aspekt [Financial mechanism of motor-carrier companies in the financial management system: Theoretical aspect]. *Oblik i finansy – Accounting and finance*, 3, 103–111. DOI: [https://doi.org/10.33146/2307-9878-2024-3\(105\)-103-111](https://doi.org/10.33146/2307-9878-2024-3(105)-103-111) [in Ukrainian].

6. Trushkina, N.V., & Harmash, O.M. (2025). Finansovyi mekhanizm u systemi upravlinnia rozvytkom transportno-lohistychnoi kompanii: teoretychni aspekty [Financial mechanism in the management system of transport and logistics company development: Theoretical aspects]. *Investytsiyyi: praktyka ta dosvid – Investments: practice and experience*, 4, 110–120. DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2025.4.110> [in Ukrainian].

7. Zhyvko, Z.B., Prokopyshyn, O.S., & Kovalova, O.V. (2021). Oblik ta

osoblyvosti opodatkuvannia posluh mizhnarodnykh transportnykh perevezhen [Accounting and taxation specifics of international transport services]. *Mizhnarodni ekonomichni ta suspilni vidnosyny: stan, problemy, perspektyvy rozvytku* [International economic and social relations: state, problems, development prospects]. In L.M. Savchuk & M.V. Kornieiev (Eds.). (pp. 226–249). Dnipro: Porohy. Retrieved from: <https://dspace.lvduvs.edu.ua/handle/1234567890/4202> [in Ukrainian].

8. Kutsyk, P., & Martseniuk, R. (2020). Oblik i opodatkuvannia transportno-ekspedytorskoi diialnosti: teoretyko-metodychni aspekty [Accounting and taxation of freight forwarding activity: Theoretical and methodological aspects]. *Instytut bukhhalterskoho obliku, kontrol ta analiz v umovakh hlobalizatsii – Institute of accounting, control and analysis in the conditions of globalization*, 2, 49–60. DOI: <https://doi.org/10.35774/ibo2020.02.049> [in Ukrainian].

9. Zhurakovska, I., & Sydorenko, R. (2023). Opodatkuvannia eksportu ta importu posluh: avtomatyzatsiia obliku ta audyt operatsii [Taxation of export and import of services: Accounting automation and audit of operations]. *Ekonomichnyi forum – Economic forum*, 13 (2), 49–60. DOI: <https://doi.org/10.36910/6775-2308-8559-2023-2-8> [in Ukrainian].

10. Svirydenko, A. (2019). PDV-oblik transportnykh posluh za uchastiu ekspedytora [VAT accounting of transport services involving a forwarder]. *Podatky & bukhhoblik – Taxes & accounting*, 71. Retrieved from: <https://i.factor.ua/ukr/journals/nibu/2019/september/issue-71/article-70545.html> [in Ukrainian].

11. Soloshenko, L. (2022). Mizhnarodni perevezennia i PDV [International transportation and VAT]. *Podatky & bukhhoblik – Taxes & accounting*, 70. Retrieved from: <https://i.factor.ua/ukr/journals/nibu/2022/september/issue-70/article-122092.html> [in Ukrainian].

12. Detsiura, S. (2019). Tranzytni perevezennia: shcho z PDV? [Transit transportation: What about VAT?]. *Podatky & bukhhoblik – Taxes & accounting*, 71. Retrieved from: <https://i.factor.ua/ukr/journals/nibu/2019/september/issue-71/article-70547.html> [in Ukrainian].

13. Pro avtomobilnyi transport: Zakon Ukrainy № 2344-III (zi zminamy ta dopovnenniamy) [On road transport: Law of Ukraine № 2344-III (as amended)]. (2001, April 5). zakon.rada.gov.ua. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> [in Ukrainian].

14. Pro transportno-ekspedytorsku diialnist: Zakon Ukrainy № 1955-IV (zi zminamy ta dopovnenniamy) [On freight forwarding activity: Law of Ukraine № 1955-IV (as amended)]. (2004, July, 1). zakon.rada.gov.ua. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15#Text> [in Ukrainian].

15. Pro tranzyt vantazhiv: Zakon Ukrainy № 1297-IV (zi zminamy ta dopovnenniamy) [On cargo transit: Law of Ukraine № 1297-IV (as amended)]. (2003, November 20). zakon.rada.gov.ua. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14#Text> [in Ukrainian].

16. Pro zatverdzhennia Pravyl perevezhen vantazhiv avtomobilnym transportom v Ukrayini: Nakaz Ministerstva transportu Ukrainy № 363 [On approval of the Rules for cargo transportation by road transport in Ukraine: Order of the Ministry of Transport of Ukraine № 363 of 14.10.2017]. (2017, Retrieved

from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0128-98#Text> [in Ukrainian].

17. Asotsiatsiia mizhnarodnykh avtomobilnykh pereviznykiv Ukrainy [Association of International Road Carriers of Ukraine]. *asmap.org.ua*. Retrieved from: <http://www.asmap.org.ua/> [in Ukrainian].

18. Yurieva, I., & Shevchenko, R. (2025). Zahalni osoblyvosti diialnosti transportnykh pidpriemstv: analiz rozrakhunkiv i platezhiv v mizhnarodnomu biznesi [General features of transport enterprises: Analysis of settlements and payments in international business]. *Visnyk Natsionalnoho tekhnichnoho universytetu «KhPI» (ekonomichni nauky) – Bulletin of the National Technical University «KhPI» (economic sciences)*, 52, 136–140. DOI: <https://doi.org/10.20998/2519-4461.2025.1.136> [in Ukrainian].

19. Holovne upravlinnia statystyky u Khmelnytskii oblasti [Main Department of Statistics in Khmelnytskyi Oblast]. *km.ukrstat.gov.ua*. Retrieved from: <https://www.km.ukrstat.gov.ua/ukr/index.htm> [in Ukrainian].

20. Podatkovyi kodeks Ukrainy: Zakon Ukrainy № 2755-VI (zi zminamy ta dopovnenniamy) [Tax Code of Ukraine: Law of Ukraine № 2755-VI (as amended)]. (2010, December 2). *zakon.rada.gov.ua*. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text> [in Ukrainian].

21. Tsymbal, S.V., Melnyk, R.V., & Kushnir, V.V. (2025, June 15–16). Analiz transportno-tekhnologichnoi skhemy perevezen vantazhiv [Analysis of the transport-technological scheme of cargo transportation]. *Molod v nautsi: doslidzhennia, problemy, perspektyvy (MN-2025): materialy Vseukrayinskoï naukovo-praktychnoi internet-konferentsii – Youth in science: research, problems, prospects (MN-2025): Proceedings of the All-Ukrainian scientific-practical internet conference*. Vinnytsia: VNTU. *conferences.vntu.edu.ua*. Retrieved from: <https://conferences.vntu.edu.ua/index.php/mn/mn2025/paper/view/23091> [in Ukrainian].

22. Pro zatverdzhennia Uzahal'niuiuchoi podatkovoi konsultatsii shchodo poriadku opodatkovannia podatkom na dodanu vartist transportno-ekspedytorskoï diialnosti: Nakaz Derzhavnoi podatkovoi sluzhby Ukrainy № 610 [On approval of the general tax consultation on VAT taxation of freight forwarding activity: Order of the State Tax Service of Ukraine № 610]. (2012, July 6). *zakon.rada.gov.ua*. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0610837-12#Text> [in Ukrainian].

23. Biudzhethne vidshkoduvannia PDV posluh vid nerezydenta [VAT refund for services received from a non-resident]. *ck.tax.gov.ua*. Retrieved from: <https://ck.tax.gov.ua/media-ark/news-ark/print-491963.html> [in Ukrainian].

24. Naidenko, O.Ye. (2024). Mistse mytnykh platezhiv v systemi opodatkovannia [The place of customs payments in the taxation system]. *Naukovi perspektyvy – Scientific perspectives*, 9 (51), 691–705. DOI: [https://doi.org/10.52058/2708-7530-2024-9\(51\)-691-705](https://doi.org/10.52058/2708-7530-2024-9(51)-691-705) [in Ukrainian].

25. Sokolovska, A.M. (2022). Dyskusiini aspekty vyznachennia podatkovykh vytrat u systemi nepriamoho opodatkovannia [Debatable aspects of defining tax expenditures in the system of indirect taxation]. *Finansy Ukrayiny – Finance of Ukraine*, 1, 50–73. DOI: <https://doi.org/10.33763/finukr2022.01.050> [in Ukrainian].

26. Shcho take knyzhka MDP? [What is a TIR carnet?]. *trans-atlas.com.ua*. Retrieved from: <http://trans-atlas.com.ua/index.php/ua/article/262> [in Ukrainian].

27. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrayiny [State Statistics Service of Ukraine]. *ukrstat.gov.ua*. Retrieved from: <https://www.ukrstat.gov.ua/> [in Ukrainian].

Відомості про авторів

СИНЧАК Віктор Петрович – доктор економічних наук, професор, професор кафедри фінансів, банківської справи, страхування та фондового ринку, Хмельницький університет управління та права імені Леоніда Юзькова (29000, м. Хмельницький, вул. Героїв Майдану, 8, e-mail: synchak@ukr.net).

ЯРМОЛЕНКО Юрій Юрійович – кандидат економічних наук (29027, м. Хмельницький, вул. Панаса Мирного, 33, кв.1, e-mail: uarmolen@ukr.net).

SYNCHAK Viktor – Doctor of Economic Sciences, Professor, Professor of the Department of Finance, Banking, Insurance and the Stock Market, Leonid Yuzkov Khmelnytskyi University of Management and Law (29000, Khmelnytskyi, 8, Heroiv Maidan Str., e-mail: synchak@ukr.net).

YARMOLENKO Yurii – Candidate of Economic Sciences (29027, Khmelnytskyi, 33/1, Panasa Myrny Str., e-mail: uarmolen@ukr.net).

УДК 631.115:004.9:338.439.02

DOI: 10.37128/2411-4413-2025-3-5

**ОСОБЛИВОСТІ
ВИКОРИСТАННЯ
ЦИФРОВИХ
ТЕХНОЛОГІЙ В
АГРАРНИХ
ПІДПРИЄМСТВАХ
У КОНТЕКСТІ
ПРОДОВОЛЬЧОЇ
БЕЗПЕКИ**

ТОМАШУК І.В.,
*доктор філософії з економіки, доцент
кафедри економіки та підприємницької діяльності,
Вінницький національний аграрний університет
(м. Вінниця)*

ТОМАШУК І.О.,
*доктор філософії з економіки,
старший науковий співробітник,
Національний науковий центр «Інститут
аграрної економіки»
(м. Київ)*

БУРДЯК М.І.,
*аспірант третього року навчання
кафедри економіки та підприємницької діяльності*

БОРБОЛЮК Є.А.,
*аспірант другого року навчання
кафедри економіки та підприємницької діяльності,
Вінницький національний аграрний університет
(м. Вінниця)*

У статті розглянуто теоретичні й практичні аспекти інноваційного впровадження цифрових інструментів у діяльність аграрних підприємств у контексті зміцнення продовольчої безпеки України. Обґрунтовано, що цифровізація аграрного сектору економіки сприяє підвищенню ефективності використання ресурсів, оптимізації виробничих процесів, зменшенню втрат урожаю, покращенню контролю за якістю продукції та підвищенню рівня її технологічної відкритості. Досліджено міжнародний досвід використання цифрових технологій для зміцнення продовольчої безпеки. Проведено PEST-аналіз розвитку