

Софія Прокончук

ВПЛИВ РОСІЙСЬКОЇ АГРЕСІЇ НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ НА ГЛОБАЛЬНУ МОРСЬКУ ЛОГІСТИКУ

В сучасному геополітичному контексті вплив російської агресії на території України розглядається як фактор, що може відчутно вплинути на світовий рух товарів та міжнародний торговельний оборот. Враховуючи розміри та стратегічне значення українських морських портів, дослідження є актуальним та представляє значний інтерес. Закриття українських портів викликало серйозні збої в європейських та інших ланцюгах поставок, більшість великих судноплавних компаній, посилаючись на непередбачувані операційні наслідки, призупинили поставки в Україну. Блокуються важливі судноплавні шляхи в Чорному морі – зокрема, Одесі та Азовському морі [1]. Між тим, до війни українські чорноморські порти становили до 90% експорту зернових та олійних культур країни, з яких третина призначена для Європи, Китаю та Африки.

За даними Конференції ООН з питань торгівлі та розвитку (ЮНКТАД), повномасштабне вторгнення росії в Україну перешкоджає торгівлі та морській логістиці, а особливо в Чорноморському регіоні, що призводить до більш глобального попиту на судна та більш високих витрат на доставку (рис. 1). Кризові ситуації, такі як війна в Україні та пандемія вплинули на глобальні ціни логістичних операцій. Збої в роботі логістики та портових доставок, руйнування інфраструктури та торговельні обмеження посилили морські витрати на страхування і ціни на паливо. Транспортні відстані збільшилися разом з часом транзиту і, отже, зросли й витрати [2].

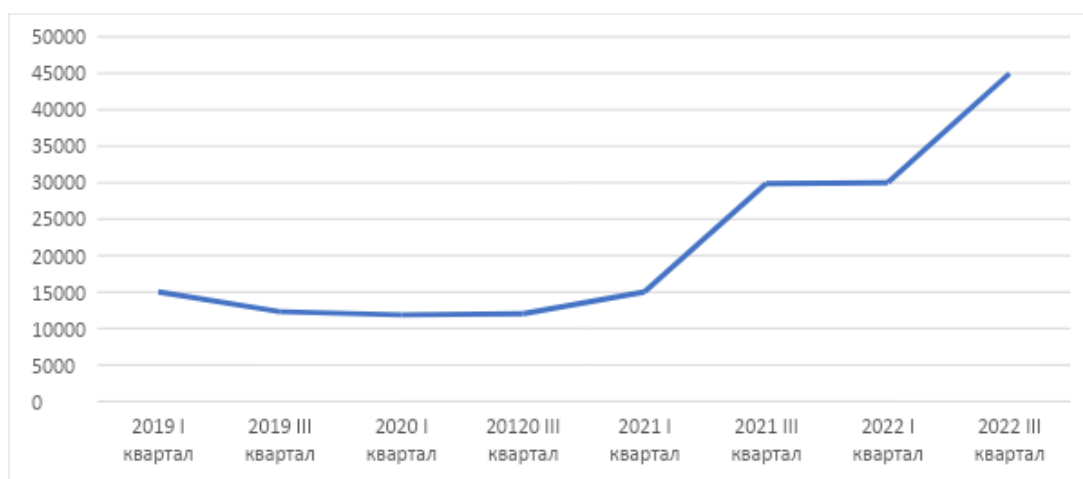


Рис. 1. Індекс Кларксея в доларах/день (витрати на доставку морською логістикою), всесвітній показник в періоді 2019–2022 рр. [3]

Призупинення діяльності українських чорноморських портів також призвело до збільшення морської діяльності сусідніх країн, включаючи Румунію, Республіку Молдова, а також Грузію. Через війну багато країн були зобов'язані імпортувати поставки газу, нафти та зерна з більш віддалених напрямків, збільшуючи відстані доставки, час транзиту та витрати на перевезення. Ціна на вживані танкери значно зросла у всьому світі з березня 2022 року, орієнтовна вартість зросла на 34%, досягнувши найвищого рівня цін за останні 25 років (рис. 2).

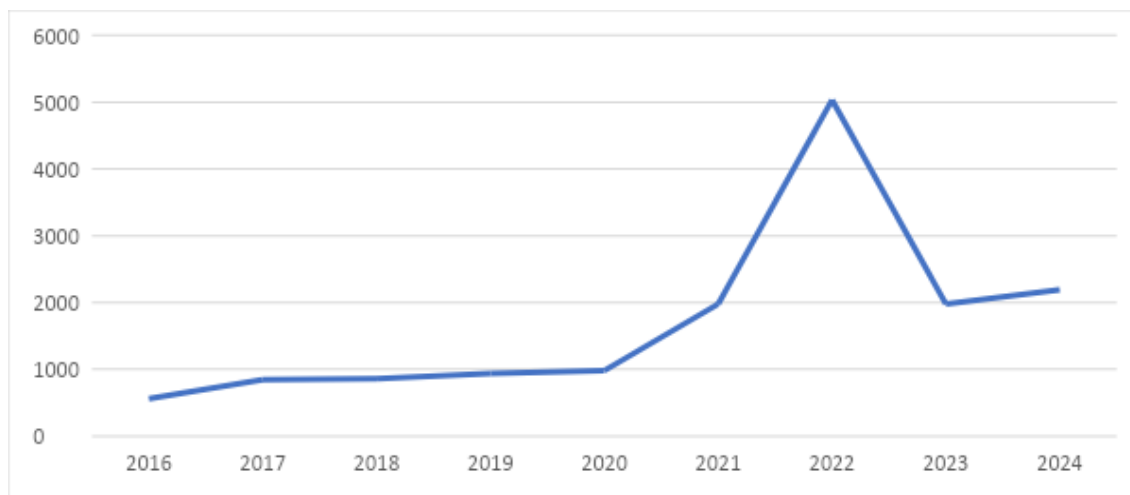


Рис. 2. Containerized Freight Index в період з 2016-2024 рр. [4]

Отже, ціни на морські бункери та ставки фрахту зросли, при цьому світові середні ціни на бункерний мазут з дуже низьким вмістом сірки (VLSFO) досягли піку понад 1100 доларів США за тонну в червні 2022 року – збільшення на 75% порівняно з початком року. Збільшення витрат на бункерування та ставок фрахту підтримало премії за прибуток за «еко» та тоннаж, встановлений скруббером. Крім того, вартість страхування доставки через Чорне море значно зросла, премії за військовий ризик зросли більш ніж на 20% [2].

Containerized Freight Index збільшився на 219,55 пункту або на 12,48% з початку 2024 року, згідно з торгами за контрактом на різницю (CFD), який відстежує базовий ринок цього товару. Історично, Containerized Freight Index досяг максимуму за весь час 5109,60 в січні 2022 року. Значного впливу зазнали не лише ціни контейнерських перевезень, але і їхні обсяги, так, контейнеровози повністю зупинили роботу в українських морських портах з початком повномасштабного вторгнення (рис. 3). Для сусідніх країн це стало можливістю використати потенціал власних портів, і Латвія, Швеція та Румунія значною мірою збільшили обсяги контейнерських перевезень з початком III кварталу 2022 року [5].

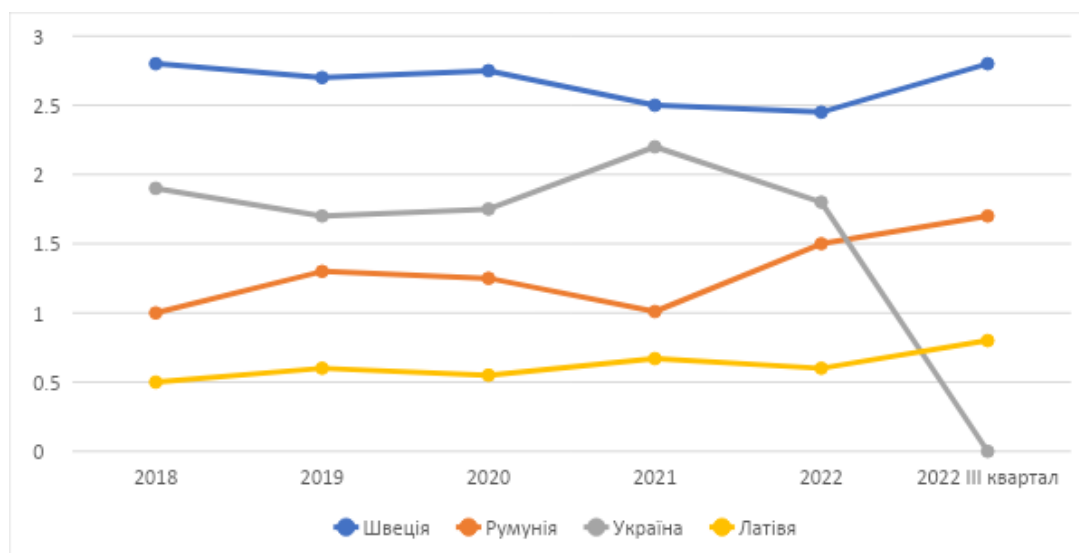


Рис. 3. Розгортання флоту контейнерних перевезень в періоді з 2018–2022 рр. (М, смність TEU) [6]

Порушення морських торговельних шляхів та ринків через війну в Україні також має більш широкі та непрямі наслідки. Серйозний вплив на світове постачання продовольства підкреслює важливість підтримки відкритих та стійких морських транспортних маршрутів для основних продуктів та глобального співробітництва для досягнення цього. Вплив російської агресії на території України на глобальну морську логістику є значною загрозою для ефективності та безпеки міжнародних торговельних маршрутів. Постійні напруження та обмеження в регіоні Чорного та Азовського морів породжують серйозні виклики для транспортування товарів із Східної до Західної Європи, а також до країн Азії та Африки. Це призводить до збільшення витрат та затримок у поставках, а також змушує компанії переглянути свої стратегії логістики та шляхи поставок. У зв'язку з цим, відновлення стабільності на території України є важливим завданням для забезпечення безперебійного функціонування морської торгівлі на світовому рівні.

Список використаних джерел

1. Економічна правда. Відкрите небо, Чорне море, водогін за пів року: як змінились транспортні шляхи України на другий рік війни. *Економічна правда*. URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2023/12/27/708160/> (дата звернення: 07.03.2024).
2. Impacts of Russia's war of aggression against Ukraine on the shipping and shipbuilding markets. OECD Policy Responses on the Impacts of the War in Ukraine URL: <https://www.oecd.org/ukraine-hub/policy-responses/impacts-of-russia-s-war-of-aggression-against-ukraine-on-the-shipping-and-shipbuilding-markets-4f925e43/> (дата звернення: 07.03.2024).

3. Shipping Intelligence Network. Shipping Intelligence Network. URL: <https://sin.clarksons.net> (date of access: 07.03.2024).
4. Containerized Freight Index – Price – Chart – Historical Data – News. TRADING ECONOMICS | 20 million INDICATORS FROM 196 COUNTRIES. URL: <https://tradingeconomics.com/commodity/containerized-freight-index> (date of access: 07.03.2024).
5. MARITIME TRADE DISRUPTED. THE WAR IN UKRAINE AND ITS EFFECTS ON MARITIME TRADE LOGISTICS. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/osginf2022d2_en.pdf (date of access: 07.03.2024).
6. REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2022. UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022_en.pdf (date of access: 07.03.2024).

Ілля Пуголовко

ПОДАТКОВИЙ КОМПЛАЄНС В ЕПОХУ ДІДЖИТАЛІЗАЦІЇ

Пандемія Covid-19 та повномасштабна війна в Україні спричинили труднощі в різних секторах, включаючи фінансовий стан підприємств, добробут громадян та доходи держав. Ці обставини також призвели до обмеженої взаємодії між бізнесом і державою, що зумовило перехід до більш широкого використання цифрових технологій. Цифрова трансформація здатна не лише змінити бізнес, а й дати можливість податковим органам скористатися перевагами цього середовища.

Останніми роками податкові адміністрації досягли значного прогресу в переході від паперових податкових декларацій до глибокої цифровізації процедури оподаткування. Зіткнувшись із проблемою побудови сильних податкових адміністрацій, компетентних у справедливому та сталому оподаткуванні бізнесу в цифровому середовищі, важливо розглянути, як діджиталізація може бути корисною для побудови нового рівня взаємовідносин та достатнього рівня податкового комплаєнсу.

Податковий комплаєнс можна розглядати як виконання всіх податкових зобов'язань. Це дії платників податків щодо виконання своїх податкових зобов'язань відповідно до чинних у країні положень податкового законодавства та нормативно-правових актів. Виконання податкових зобов'язань можна визначити за кількома аспектами, такими як реєстрація, подання податкових декларацій, розрахунок і сплата податків, що підлягають сплаті, а також звітування та сплата заборгованості.

Найважливішим показником рівня комплаєнсу платника податків є те, чи подав платник податків податкову декларацію, незалежно від того, чи це річна податкова декларація, чи періодична податкова декларація. Це найважливіший показник, оскільки подання платниками податків податкових