

|                                                   |                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                 |
|---------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                   |                                                                                                                                                                              | 85 000 000 злотих;<br>• чистий дохід від продажу товарів та готової продукції: 170 000 000 злотих;<br>в) середній штат у фінансовому році: 250 чол.                                                                               |                                                                                                                                 |
| <b>Суб'єкти, що підлягають фінансовому аудиту</b> | Вітчизняні банки, філії іноземних банків, страхові компанії, кредитні профспілки; юридичні особи, що діють на основі положень про інвестиційні фонди; акціонерні товариства. | • загальний баланс: еквівалент у польській валюті щонайменше 2 500 000 євро<br>• чистий дохід від продажу товарів і послуг: еквівалент у польській валюті не менше 5 000 000 євро;<br>• середній штат у фінансовому році: 50 чол. | • Баланс<br>• Звіт про прибутки та збитки<br>• Звіт про зміни власного капіталу<br>• Звіт про рух грошових коштів<br>• Примітки |

Центральна та Східна Європа привертає все більшу увагу протягом останніх 20 років – економічно, політично та з точки зору досліджень. Польща як країна з перехідною економікою зазнає багатьох політичних, структурних, соціальних та економічних змін та перетворень.

В системі зовнішньополітичних пріоритетів України євроінтеграція посідає важливе місце. Подальша оптимізація нормативно-правової бази бухгалтерського обліку і фінансової звітності повинна орієнтуватися на використання правових норм ЄС і кращої європейської практики, зокрема досвіду Польщі.

#### ЛІТЕРАТУРА

- [1] Костюченко В.М., Кравчук А.О. (2017). Досвід Польщі у євроконвергенції бухгалтерського обліку та аудиту. *Глобальні та національні проблеми економіки*, № 20, С. 971-976.
- [2] Doing business in Poland URL: <https://www.irglobal.com/article/doingbusinessinpoland-2020/>
- [3] Business Services Sector in Poland 2020. (2020). ABSL, 176 p.
- [4] Beata Zyznarska-Dworczak, Ivana Mamić Sačer (2019). Accounting Systems in Poland and Croatia comparative study. *Zagreb International Review of Economics & Business*, Vol. 22, No. 1, pp. 55-72.

#### Features of accounting regulation in Poland

Burunsuz Kateryna<sup>1</sup>, Ph.D., senior lecturer of Department of Accounting and Economic Analysis

<sup>1</sup>Admiral Makarov National University of Shipbuilding Mykolayiv, Ukraine

**Abstract.** The process of harmonization of accounting regulation in accordance with the best world practice in Ukraine takes place in the context of European integration transformations. The main components of regulatory accounting in Poland are described. The forms of financial reporting required for preparation in Poland are considered.

**Keywords:** accounting, Directive 2013/34/EU, financial reporting.

#### ПОРТОВИЙ ПОТЕНЦІАЛ УКРАЇНИ, ЯК СКЛАДОВА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЇЇ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ

Гришина Л.О.<sup>1</sup>, Хмарська І.А.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>кандидат економічних наук, професор НУК, зав. кафедри економіки і організації виробництва Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова, м.Миколаїв, Україна  
[grishinappi@gmail.com](mailto:grishinappi@gmail.com)

<sup>2</sup>кандидат економічних наук, доцент кафедри економіки і організації виробництва  
Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова, м. Миколаїв, Україна  
hmarska@ukr.net

**Анотація.** Досліджено значення портового потенціалу у забезпеченні конкурентоспроможності транспортної системи України. Визначено основні стримуючі фактори використання портового потенціалу. Сформовано рекомендації щодо підвищення ефективності використання портового потенціалу України в сучасних умовах.

**Ключові слова:** портовий потенціал, конкурентоспроможність, розвиток, транспортна система

На сьогодні реалії функціонування портової галузі України свідчать про недостатній рівень відповідності використання її потенціалу зростаючим потребам у відповідних видах діяльності вітчизняного морегосподарського комплексу, вимогам європейських стандартів якості надання транспортних послуг. Поряд з цим, враховуючи географічне положення з виходом в океан, довжину морських кордонів та площі водного простору, можливості власного суднобудування, саме портовий потенціал України має стати вагомою передумовою забезпечення конкурентоспроможності вітчизняного транспортного сектору, досягнення лідерства в обслуговуванні експортно-імпортних морських вантажопотоків, тощо.

Як відомо, Україна володіє найпотужнішим портовим потенціалом серед всіх країн Чорного моря [1]. Так, на узбережжі Чорного та Азовського морів знаходиться 13 континентальних морських торговельних портів і 12 портопунктів, пропускна спроможність яких становить більше 260 млн тонн на рік. Причальний фронт і територію портів обслуговують близько 600 порталних кранів, тисячі навантажувачів різних типів та інших одиниць портової техніки, 25 тис. працівників. Порти мають більше ніж 330 тис. м<sup>2</sup> критих складів і понад 2,5 млн м<sup>2</sup> відкритих складських площ. А найбільш значні три морських торговельних портів (Одеський, Іллічівський та Южний порти) забезпечують понад 60 % вітчизняного морського вантажообігу.

Слід відзначити, що в Україні морський транспортний комплекс є багатофункціональною сферою господарювання, що задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні, сприяє розвитку міжнародної торгівлі та збільшенню валютних надходжень до бюджету держави (табл. 1). До того ж, ця структура реалізує зобов'язання України як морської держави [2]. Значення морських портів ще й доводиться тим, що в них обслуговується водний транспорт - як найдешевший та відносно екологічний у порівнянні з іншими видами транспорту.

**Таблиця 1. Тенденції функціонування морських портів України**

|                                          |                                                                                                                                                                                             |
|------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Тенденції функціонування морських портів | Загальний дохід, сформований ринком послуг у морських портах України становить близько 1,5 відсотка внутрішнього валового продукту країни                                                   |
|                                          | Морські порти забезпечують експортно-імпортні операції (агропромисловий, гірничо-металургійний комплекс, контейнерні вантажі, та ін..)                                                      |
|                                          | Скорочення обсягів перевантаження металопродукції у морських портах на фоні зростання глобального ринку руд металів                                                                         |
|                                          | Зростання обсягів виробництва зернових культур обумовило потребу в портових потужностях з їх перевалки                                                                                      |
|                                          | Активізація діяльності з днопоглиблення акваторій та каналів морських портів України, що зумовлено світовими тенденціями до збільшення використання великотоннажного флоту                  |
|                                          | Недостатній рівень завантаженості наявних потужностей з прийому та обслуговування контейнерних вантажів                                                                                     |
|                                          | Достатньо висока технічна можливість перевантаження з/на трубопровідний, залізничний, автомобільний та річковий транспорт внаслідок наявності транспортних вузлів у морських портах України |

Поряд з цим, рівень використання портового потенціалу є низьким, що зумовлено високим рівнем зносу активної частини основних фондів, недостатньою глибиною і довжиною причалів,

аварійним станом хвилеломів та огорожуючих молів, та ін.. Також серед загальних стримуючих факторів використання портового потенціалу слід вказати такі, як: проблеми формування вантажної бази портів, невідповідність рівня ефективності управління діяльністю морських торговельних портів в Україні сучасним міжнародним вимогам й попиту на портові послуги, низький рівень відповідності чинної довгострокової стратегії розвитку портової галузі сучасним потребам і національним інтересам України в цілому [3].

Отже, вирішення проблеми підвищення ефективності використання портового потенціалу України, як складової конкурентоспроможності її транспортної системи, потребує створення відповідних умов та виконання комплексних заходів, серед яких є: удосконалення системи управління морськими портами, посилення цільового характеру використання портових зборів власниками морських гідротехнічних споруд; ліквідація відомчої та технологічної роз'єднаності роботи портів та інших транспортних галузей (залізничної, автомобільної, річкової); створення сприятливих інвестиційних умов для розвитку портової інфраструктури та реалізації необхідних інноваційно-інвестиційних проєктів; удосконалення тарифної політики в портовій галузі щодо підвищення економічної обґрунтованості й адаптованості до умов ринку портових тарифів; модернізація та розбудова інфраструктури портів, що дозволить більш ефективно експлуатувати потужності портового господарства, сприятиме збільшенню кількості суднозаходів і зростанню обсягів вантажів; розбудова та модернізація контейнерних терміналів у вітчизняних портах, тощо.

### ЛІТЕРАТУРА

[1] Котлубай О.М. Портовий комплекс України: проблеми і перспективи розвитку / Газета 2000, 21.VIII.2015.

[2] Кібік О. М., Подцерковний О. П., Драпайло Ю. З., та ін. Державна підтримка розвитку морегосподарського комплексу України (організаційні та правові аспекти): монографія / [О. М. Кібік, О. П. Подцерковний, Ю. З. Драпайло, В. О. Котлубай та ін.]; за ред. О. М. Кібік, О. П. Подцерковного. – Херсон: ФОП Грінь Д. С, 2014. – 442 с.

[3] Про внесення змін до Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року. Розпорядження Кабміну України від 23 грудня 2020 р. №1634-р.

### Port potential of Ukraine as a component of the competitiveness of its transport complex

Gryshyna L.<sup>1</sup>, Khmarska I.<sup>2</sup>

<sup>1-2</sup>Admiral Makarov National University of Shipbuilding: Mykolayiv, UA

**Annotation** . The importance of port potential in ensuring the competitiveness of the transport system of Ukraine is studied. The main restraining factors of port potential use are determined. Recommendations for improving the efficiency of using the port potential of Ukraine in modern conditions have been formed.

**Key words:** port potential, competitiveness, development, transport system

УДК 339.9:334.764

### ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ РЕГІОНАЛЬНИХ МОРЕГОСПОДАРСЬКИХ КОМПЛЕКСІВ КРАЇН СВІТУ

Гурченков О.П.<sup>1</sup>, Трунін К.С.<sup>2</sup>, Тубальцев А.М.<sup>3</sup>

<sup>1</sup>кандидат економічних наук, професор, завідувач кафедри економіки та організації виробництва Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова, м. Миколаїв, Україна  
gurchencoff@gmail.com