

20]. Тому необхідно чітко розмежувати зміни в обліковій політиці від змін в облікових оцінках.

Формування облікової політики, як прийнято, відноситься до компетенції бухгалтерської служби. Але керівники підприємств повинні знати, що облікова політика формується не тільки задля обліку. Вся функціональна діяльність, зумовлена обліковою політикою, повинна здійснюватися з метою розвитку і вдосконалення виробничої системи. Головний бухгалтер і особи, на яких покладено ведення бухгалтерського обліку, забезпечують його здійснення відповідно до обраної облікової політики.

В умовах крупних підприємств доцільно створити спеціальний відділ з формування облікової політики, який буде підпорядкований керівнику фінансової служби підприємства, для проведення організаційної роботи з формування облікової політики більш продуктивно і постійно.

Література

1. Астахов В.П. Теория бухгалтерского учета. – М.: «Экспертное бюро - М», 1997. – 351 с.
2. Кужельний М.В., Лінник В.Г. Теорія бухгалтерського обліку: Підручник. – К.: КНЕУ, 2001. – 334 с.
3. Бутинець Ф.Ф. Теорія бухгалтерського обліку: Підручник для студентів вузів спеціальності 7.050106 «Облік і аудит» / Вид. 2-е, доп. і перероб. – Житомир: ЖІТІ, 2000. – 640 с.
4. Закон України «Про бухгалтерський облік і фінансову звітність в Україні» № 996-XIV від 16.07.99. // Все про бухгалтерський облік. - № 10 від 30.01.2009 р., с. 3-7.
5. П(С)БО 6 «Виправлення помилок і зміни у фінансових звітах» // Все про бухгалтерський облік. - № 10 від 30.01.2009 р., с. 32-33.
6. Семенишена Н.В. Методологічні аспекти та проблеми формування облікової політики інституційних одиниць аграрного сектору / Н.В.Семенишена, О.Д.Радченко // Іноваційна економіка. – 2011. – № 12. – С.116–120.
7. Шершун І. Облікова політика підприємства – Наказ № 1 // Все про бухгалтерський облік. - № 6 від 19.01.2011 р., с. 19-24.

Ірина Гвоздецька
к.е.н., ст. викладач,

Олена Фомова

к.е.н., ст. викладач,

Хмельницький національний університет,
м. Хмельницький

ТАРИФНІ ТА НЕТАРИФНІ ОБМЕЖЕННЯ В ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ УКРАЇНИ

Міжнародна торгівля займає важливе місце в зовнішньо - економічній діяльності кожної країни. Вона являє собою обмін товарами і послугами між різними державами світу. Україна, як суб'єкт господарювання, приймає участь в міжнародній торгівлі, тому виникає необхідність захисту внутрішніх товаровиробників і національних ринків. Для такого захисту використовуються тарифні і нетарифні обмеження.

Методи регулювання міжнародної торгівлі можна розділити на тарифні (митні), що ґрунтуються на використанні митних тарифів; нетарифні - квоти, ліцензії, субсидії, демпінг тощо.

Класичним засобом регулювання зовнішньої торгівлі являються митні тарифи,

які по характеру впливу відносяться до економічних регуляторів. Митний тариф являє собою систематизований перелік (зведення) митних ставок, які визначають розмір оплати по експортних та імпорتنих товарах, тобто мита. Мета тарифного регулювання полягає в покращенні конкурентних умов в імпортуючій країні, і головне, в захисті національної промисловості, здоров'я населення, охороні навколишнього середовища, моралі, релігії і національній безпеці.

Митні тарифи можуть бути: простими (одноколонними), тобто мати єдину ставку для одного товару чи товарної групи незалежно від країни походження; складними (багатоколонними), коли встановлюються дві і більше ставок по кожному товару в залежності від країни походження [3].

Нетарифне регулювання – це комплекс заходів обмежено-заборонного порядку, що перешкоджають проникненню іноземних товарів на внутрішній ринок країни.

Нетарифні обмеження є заходами прихованого протекціонізму. На думку спеціалістів, у зовнішній торгівлі використовуються більше 50 таких заходів і можуть здійснюватися як через адміністративні, так і фінансові інструменти регулювання.

Зазначимо, що чіткого, єдиного визначення поняття "нетарифні обмеження" і єдиної їх класифікації досі не вироблено. Однак найпоширенішою нині є класифікація, розроблена Секретаріатом ГАТТ. Вона передбачає п'ять груп заходів: участь держави у зовнішньоторговельних заходах (субсидування виробництва і експорту товарів, система державних закупівель товарів, державна торгівля у країнах з ринковою економікою); митна, адміністративна імпортна формальність (антидемпінгове мито, методи оцінки митної вартості товарів, митна і консульська формальність, товаросупровідні документи, товарна класифікація тарифів); стандарти й вимоги, пов'язані з охороною здоров'я, промисловістю і технікою безпеки (зокрема, промислові стандарти, вимоги до упаковки і маркування товарів, санітарно-ветеринарні норми); кількісні обмеження імпорту і експорту; обмеження, закладені в механізмі платежів (ковзні збори, імпортні депозити, прикордонний податковий режим) [3].

Кількісна оцінка впливу нетарифних обмежень на міжнародну торгівлю є складніше завдання, ніж оцінка дієвості тарифних заходів. Нетарифні обмеження часто мають замаскований, неявний характер. На відміну від митних бар'єрів нетарифні обмеження можуть бути введені рішенням різних органів державної влади, а також місцевою владою, тобто можуть діяти на різних рівнях.

За оцінками, близько 80% загальної кількості випадків застосування нетарифних обмежень, припадає на частку промислових товарів і понад 20% на частку сільськогосподарської продукції. У групі промислових товарів застосовуються нетарифні заходи найчастіше таких груп, як транспортні засоби (близько 15%), хімічні вироби (майже 10%), енергоустановка (близько 6%) [2].

Здійснення митно-тарифного обмеження в Україні доцільно здійснюватись такими шляхами: недопущення дискримінації, що може відбуватись через те, що держави належать до різних соціально-економічних систем; кожна країна має суверенне право на вільну торгівлю з іншими країнами; національна і міжнародна економічна політика повинна спрямовуватись на досягнення міжнародного поділу праці відповідно до потреб та інтересів країн, що розвиваються, і світу в цілому; міжнародна торгівля має регулюватися правилами, які сприяють економічному і соціальному прогресу; міжнародна торгівля має бути взаємовигідною і здійснюватись у режимі найбільшого сприяння, в її межах не повинні застосовуватись дії, які шкодять торговельним інтересам інших країн та інше [1].

Пропозиції щодо вдосконалення митно-тарифних обмежень в міжнародній торгівлі Україні: розробити основні напрямки митно-тарифної політики України, включаючи пропозиції щодо встановлення, скасування або зміни ставок мита, надання тарифних пільг і преференцій, а також щодо внесення змін до номенклатури

Єдиного Митного тарифу України; розробити комплекс заходів тарифного регулювання, спрямованих на захист українського ринку та вітчизняного товаровиробника під час здійснення зовнішнь-торгівельних операцій; сприяти здійсненню державами взаємного обміну інформацією з митної статистики зовнішньої торгівлі; здійснювати контроль за надходженнями митних платежів у держбюджет.

Література

1. Закон України "Про митний тариф України" від 05.04.2001р. № 2371-III.
2. [file://localhost/D:/DOCUME~1/9335~1/LOCALS~1/Temp/Rar\\$EX00.781/referat.html](file://localhost/D:/DOCUME~1/9335~1/LOCALS~1/Temp/Rar$EX00.781/referat.html)
3. Управління зовнішньоекономічною діяльністю: Навч. посібник: 2-ге вид., випр. і доп. / За заг. ред. А. І. Кредісова. - К.: ВІРА-Р, 2002. - 552 с.

Роман Герелиця
асистент кафедри,
Наталя Герелиця
аспірант,
Житомирський національний агроекологічний університет,
м. Житомир

ВИРОБНИЧІ МАТЕРІАЛОПОТОКИ В СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОМУ ВИРОБНИЦТВІ

Виробництво сільськогосподарської продукції здійснюється в певних специфічних умовах, а сільськогосподарські матеріалопотоки відіграють визначальну роль у формуванні стану та обсягів готової продукції [1, 3].

Розглянемо специфіку руху найбільш важливих і масових товарів. В першу чергу увага приділяється основним, оборотним і сировинним засобам. Наприклад рух паливно-мастильних матеріалів (надалі ПММ) – це процес закупівлі, зберігання та розподілу їх протягом виробничого циклу. Сільськогосподарське виробництво споживає близько 40 % дизельного палива та 20 % бензину [2].

Складський логістичний фактор передбачає розрахунок об'єму резервуарного парку для зберігання ПММ. Транспортний фактор передбачає вибір перевізника і транспортного засобу [4]. Підприємства, які мають власні автоцистерни для перевезення ПММ, як правило, використовують їх для доставки ПММ в господарство і розподілу на виробництві. Розмір замовлення палива має бути рівним чи кратним номінальній вантажопідйомності автоцистерн.

Рухаються ПММ в виробничому ланцюгу «закупівля – зберігання – заправка технічних засобів». Заправку на стаціонарних пунктах доцільно застосовувати тоді, коли машини знаходяться на відстані, не більше 2-3 км від нафтосховища. При роботі машинно-тракторних агрегатів на відстанях, більших 5 км від нафтосховища, для їх заправки необхідно використовувати спеціальні мобільні заправні технічні засоби.

Так, в СТОВ «Старокотельнянське» Андрушівського району Житомирської області в 2010 році було витрачено 196,5 т дизельного палива. З нього 64,412 т (33,2 %) було використано для заправлення техніки саме на місці роботи (в полі). Для транспортування та заправлення ПММ в господарстві використовується автоцистерна АЦ-4,2-5,3А. Критерій доцільності застосування такого мобільного заправлення пропонується описувати наступним виразом: