

# ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ НАЦІОНАЛЬНИМ ГОСПОДАРСТВОМ

**Горічко Х.І.**

*студент,*

*Науковий керівник: Харук К.Б.*

*кандидат економічних наук,*

*доцент кафедри демографії, трудових відносин і соціальної політики,*

*Львівський університет бізнесу та права*

## **ОПТИМАЛЬНИЙ МИТНИЙ ТАРИФ: СУТНІСТЬ ТА ОСОБЛИВОСТІ**

Тільки велика країна (держава), враховуючи [1, с. 62], введенням імпортного тарифу може значно вплинути на рівень світових цін та забезпечити тим самим собі економічний ефект. Однак, ставку тарифу збільшити до нескінченності не можливо, бо імпорту не стане як такого взагалі. Звідси виникає проблема пошуку оптимального митного тарифу (ОМТ).

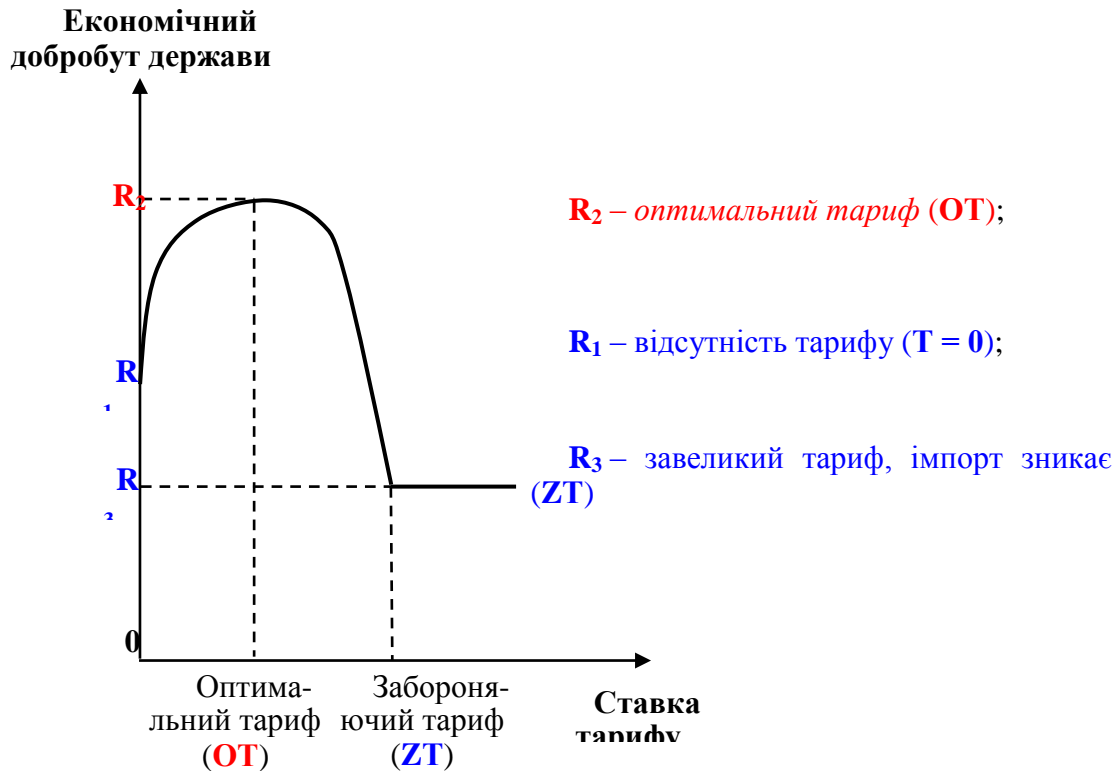
Митний тариф (МТ) – 1) інструмент торгової політики та державного регулювання внутрішнього ринку держави при його взаємодії зі світовим ринком; 2) конкретна ставка мита, що підлягає сплаті при ввезенні/вивезенні певного товару на митну територію держави [2, с. 194; 3, с. 566]. Ключовими функціями МТ (головного економічного регулятора зовнішньої торгівлі) є [3, с. 566]:

- 1) захищати вітчизняних виробників товарів від іноземних конкурентів;
- 2) сприяти доступові товарів національного виробника на іноземні ринки;
- 3) бути одним із джерел надходження коштів до бюджету (державного, місцевого);
- 4) сприяти покращенню платіжного балансу держави.

ОМТ – рівень мита, який забезпечує максимізацію (підвищення) рівня національного економічного добробуту [1, с. 62; 4, с. 116].

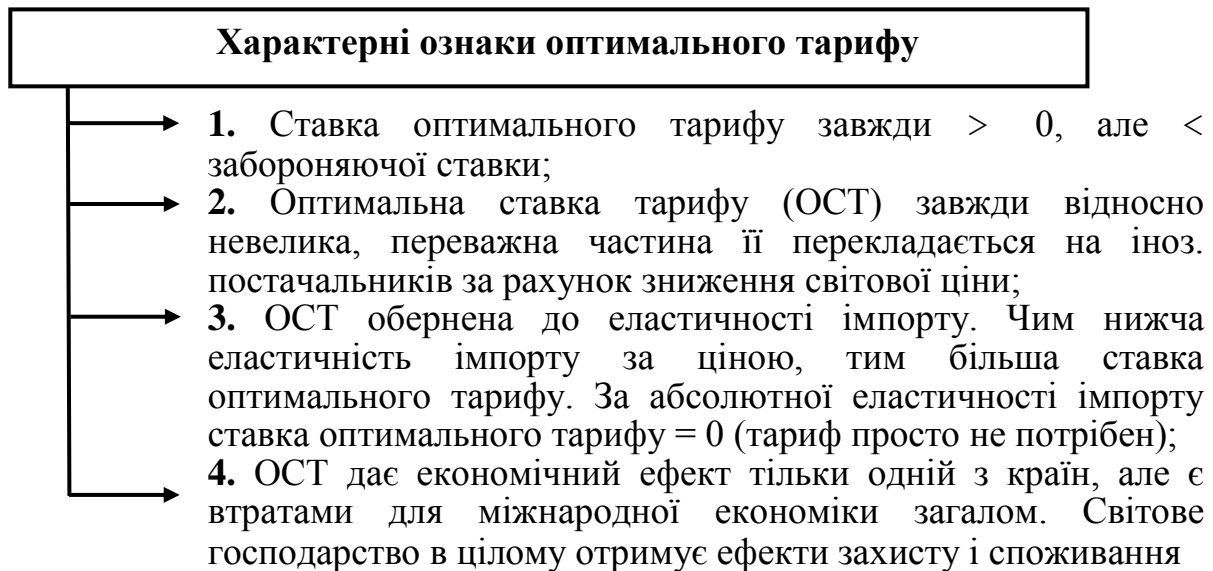
Графічна інтерпретація оцінки ОМТ наведена на рис. 1. Характерні ознаки ОМТ представлено на рис. 2.

ОМТ, враховуючи зокрема [6, с. 119; 7, с. 218-220], це така тарифна ставка, яка забезпечує *тах* вигоду від покращення умов торгівлі за мінусом ефекту (вплив, результат) негативного внаслідок скорочення обсягів торгівлі.



**Рис. 1. Оцінка оптимального тарифу**

Джерело: [1, с. 62-63]



**Рис. 2. Характерні ознаки оптимального тарифу**

Джерело: [1, с. 63; 5]

**Список використаних джерел:**

1. Міжнародна економіка: [конспект лекцій для студ. Інституту економіки і менеджменту напряму 6.0501 «Економіка і підприємництво»] / [Босак А. О., Григор'єв О. Ю., Скибінський О. С., Чернобай Л. І.]. – Львів: Вид. Нац. ун-ту «Львівська політехніка», 2009. – 156 с.
2. Зовнішньоекономічний словник-довідник / За ред. А. С. Філіпенка. – ВЦ «Академія», 2009. – 248 с. (Серія «Nota bene»).

3. Загородній А. Г. Фінансово-економічний словник / А. Г. Загородній, Г. Л. Вознюк. – Львів: Вид. Нац. ун-ту «Львівська політехніка», 2005. – 714 с.

4. Міжнародна економіка та міжнародні економічні відносини: [практикум] / [Козик В. В., Панкова Л. А., Григор'єв О. Ю., Босак А. О.]. – [2-ге вид., перероб. і доп.]. – К.: Вікар, 2006. – 589 с.

5. Гребельник О. П. Митне регулювання зовнішньоекономічної діяльності: [підручн.] / Гребельник О. П. – К.: Центр навч. літ., 2005 [Електронний ресурс]: [http://pidruchniki.ws/15200827/ekonomika/viznachennya\\_faktichnogo\\_optimalnogo\\_rivnya\\_mitnogo\\_tarifu#370](http://pidruchniki.ws/15200827/ekonomika/viznachennya_faktichnogo_optimalnogo_rivnya_mitnogo_tarifu#370)

6. Киреев А. П. Международная экономика: В 2-х ч. – Ч. I. Международная микроэкономика: движение товаров и факторов производства: [учеб. пособие для вузов]. – М.: Международ. отношения, 1997. – 416 с.

7. Сальваторе Д. Международная экономика: [учеб.]. – [пер. с англ.] / Под ред. Г. Н. Котова. – М., 1998. – 714 с.

### **Марценюк Л.В.**

*кандидат економічних наук,*

*доцент кафедри економіки та менеджменту*

*Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту*

*імені академіка В. Лазаряна*

## **ЗБЕРЕЖЕННЯ ІСТОРИЧНОЇ ЗАЛІЗНИЧНОЇ СПАДЩИНИ В КОНТЕКСТІ ЗАХИСТУ НАЦІОНАЛЬНИХ ІНТЕРЕСІВ УКРАЇНИ**

Національною спадщиною є старовинні храми, літературні твори, звичаї, традиції. Можливо, залізницю теж можна віднести до національної спадщини.

В розвинених країнах багато уваги як з боку держави, так і приватних інвесторів приділяється відновленню і розвитку залізниць. Так, добродійна організація New Europe Railway Heritage Trust допомагає відроджувати історичні залізниці у колишніх радянських країнах Центральної і Східної Європи. В Україні один із перспективних напрямків вкладання коштів – це комплексне відновлення історичних пам'яток та вузькоколійних залізниць. Саме підтримка з боку бізнес-структур дозволить розвинути в нашій країні залізничний туризм.

Більша частина туристів, що подорожують залізницею, обирають саме вузькоколійки. В Австрії великим попитом користується маршрут через мальовничі Альпи, в Румунії туристи за допомогою вузькоколійки добираються до замку Дракули, в Словенії їздять на солоні озера.

В Україні є вузькоколійні маршрути, однак мало хто з українців, не кажучи вже про іноземців, знають про них. Тому створення позитивного іміджу нашої країни, популяризація подорожей залізничним транспортом, приведення до ладу інфраструктури та підвищення рівня сервісу – першочергові завдання. Тільки після цього цей вид бізнесу стане прибутковим [2, с. 27].