

в забезпеченні раціонального використання, охорони та відтворення земельних ресурсів. Суть цього механізму повинна бути заснована на концепції стимулювання, гарантування та санкціонування.

Раціональне використання й охорона земельних ресурсів включають дві групи питань: 1) охорона, землі від виснаження і підвищення її родючості - економічна група; 2) охорона від забруднення та його попередження - екологічна група [3].

Сучасні умови господарювання для збільшення віддачі земельних ресурсів, для кращої родючості та прибутковості від їх використання вимагають нових змін. Необхідно господарювати на землі використовуючи здобутки сучасної аграрної науки, запроваджуючи прогресивні технології. Виробництво вимагає технічного переоснащення.

Ефективне та раціональне використання земель сільськогосподарського призначення повинно здійснюватися великотоварними за розмірами земельних площ агроформуванням. Так як на сьогоднішній день в Україні саме вони у фінансовому та технологічному відношенні спроможні вживати заходів, які будуть спрямовуватись на проведення міроприємств для відновлення родючості земель, на протипагу дрібним господарствам та підсобним господарствам населення.

Для обґрунтування розширення чи скорочення посівних площ для різних культур на майбутнє необхідно враховувати систему чинників, а саме тих, які враховують вимоги щодо збереження родючості ґрунту та врегулювання екологічного балансу довкілля, а не тільки переслідують отримання максимального прибутку за будь-яких умов. Обґрунтування раціональної структури посівних площ на перспективу у кожному господарстві повинно базуватися на необхідності збільшення обсягу підвищення економічної ефективності виробництва продукції, враховуючи, що кращий ефект отримується при економічному обґрунтуванні структури посівних площ, яке доповнюється агротехнічним впливом сівозміни.

### **Література**

1. Еколого-економічні системи: основні аспекти /М.В. Буряк, І.В. Любезна, Р.І. Розум //Науковий огляд. Науковий журнал. – Київ, 2015. - № 6 (16). – С. 33-49.
2. Ільків Л.А. Еколого-економічні проблеми землекористування у сільському господарстві Науковий вісник НУБіП України. – 2011. – Режим доступу: <http://elibrary.nubip.edu.ua/12742/1/11ila.pdf>
3. Ратошнюк Т.М. Еколого-економічні проблеми раціонального сільськогосподарського землекористування / Т.М. Ратошнюк, В.І. Ратошнюк, М.А. Мартинюк – Режим доступу: <http://www.jrnl.nau.edu.ua/index.php/SR/article/viewFile/6128/6857>
4. Фостолович В.А. Економічний механізм раціонального використання та охорони земельних ресурсів / В. А. Фостолович, Л. В. Приймак // Збірник наукових праць ВНАУ Серія: Економічні науки, 2012. - №4 (70) Том 2. – С. 212-217.



**Олег Вівчарик, Андрій Вітровий**

*Тернопільський національний економічний університет*

### **ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ ТА ШЛЯХИ РОЗВИТКУ МАЛОГО БІЗНЕСУ В АВТОСЕРВІСІ**

Ніша послуг автосервісу ще не заповнена і є “ласим шматочком” для розвитку малого і середнього бізнесу. В Україні зареєстровано більше 15 млн. транспортних засобів. Згідно зі статистикою продажів, за 2015 рік продано 542 тис. нових автомобілів, а до кінця 2016 року український ринок може досягти 709 тис. автомобілів і буде рости ще декілька років підряд, до тих пір, поки рівень

автомобілізації не досягне показника хоча б в 500 авто на 1000 жителів (зараз це 130 авто на 1000 чоловік). Із стрімким зростанням автомобільного ринку існує значна проблема з обслуговування парку. Забезпеченість СТО в Україні досягає 50-60% від загальної потреби [1].

У більшості розвинених країн Європи і Америки середня чисельність працівників на СТО становить 4-5 чоловік. Тому відповідь на питання, що являє собою малий автосервіс, однозначна: малий автосервіс дуже чисельний; слабо оснащений; неформальний; не вимагає складної системи управління; не завжди дотримується правил і законодавства, технологій, санітарних та протипожежних норм.

Малий автосервіс – це зовсім не станція технічного обслуговування, це типовий обслуговуючий комплекс, де є магазин, кафе, мийка, а іноді і готель, стоянка для автомобілів. Цей комплекс, як правило, розташований біля проїжджої частини, має привабливий вигляд і хорошу архітектуру, хороший обслуговуючий персонал. У розвинених країнах малий автосервіс розвивається, в основному, як сімейний і на заправних комплексах. Загальні тенденції такого розвитку спостерігаються і у нас, але поки ці тенденції не реалізовані.

Власник автомобіля споживач послуг і сам автосервіс, маючи в переважній більшості не найкраще економічне становище, виходять при вирішенні питань щодо технічного стану автомобіля не з технічних потреб, а зі своїх можливостей. Зокрема, власник прагне обійти автосервіс. Деякі роботи він виконує сам, а деякі взагалі не виконує за даними наших досліджень лише 16% власників автомобілів звертаються на автосервіс з приводу виконання профілактичних робіт, інші лише в разі явної несправності, якщо автомобіль перестає рухатися. За принципом економії власник вибирає по можливості більш дешевий автосервіс [2].

Щоб змінити ситуацію треба виробити державну концепцію розвитку автосервісу. Дана концепція повинна базуватися на таких положеннях [3].

1. Автосервіс повинен бути не тільки сферою обслуговування і ремонту автомобілів, а й технічного нагляду за їх технічним станом.

2. Може бути створена організація, яка бере на себе вирішення тих питань автосервісу, які не в змозі вирішити окремі підприємства. Такою організацією в державах Євросоюзу є Спілки підприємств автосервісу.

3. Для оцінки відповідності підприємства автосервісу вимогам може бути розроблена і в установленому порядку затверджена методика класифікації підприємств автосервісу.

4. З огляду на відповідальність сервісу за технічний стан автомобіля, його персонал повинен бути сертифікований на право виконання робіт, які пов'язані з безпекою руху. Так робиться в багатьох країнах світу.

5. Повинні бути сертифіковані і самі підприємства, адже кваліфікований і сертифікований фахівець без необхідних умов виробництва не може забезпечити якість обслуговування і ремонту, і безпеку руху.

6. На законодавчому рівні потрібно прийняти концепцію розвитку автосервісу як сфери, яка забезпечує безпеку руху.

7. Управління підприємствами автосервісу, серед яких переважна більшість малі здійснює сам власник, який, за рідкісним винятком, не має необхідних знань і досвіду для ефективного менеджменту. У зв'язку з цим його підготовка з ведення бізнесу повинна бути оперативною, вибірковою, доступною і обов'язковою (щодо законодавства і регламентації його діяльності).

8. Потрібно вирішувати питання підготовки персоналу. І не тільки через навчальні установи, які готують фахівців для цієї галузі.

При цій концепції автосервіс в рамках взаємовигідних відносин з власниками бере на себе турботу про технічний стан автомобілів: складає графіки виконання робіт, здійснює попередню комплектацію подальшого ремонту, завчасно проводить

сезонну підготовку автомобілів, забезпечує експлуатаційну підготовку автомобілів корпоративних клієнтів. Ця концепція вимагає істотного підвищення кваліфікації персоналу в управлінні відносинами з клієнтами. Якість самого сервісу оцінюється як неприпустимо низька. Вирішення цих проблем вимагає прийняття концепції розвитку автосервісу. В даний час в Україні найбільш відповідною є концепція "турботи про автомобіль", що дозволить підвищити безпеку руху, яка є прийнятною і в Європі.

### **Література**

1. Розум Р. І. Проблеми і перспективи розвитку технічного сервісу в сьогоdnішніх умовах / Розум Р. І., Вітровий А. О. // Матеріали першої міжнародної науково-практичної конференції молодих учених «Теоретична і прикладна економіка: задачі та перспективи». – Тернопіль 2008. – С. 178-179.

2. Гевко Р. Б. Основні організаційно-технічні принципи створення і модернізації СТО / Гевко Р. Б., Вітровий А. О. // Матеріали наукової конференції професорсько-викладацького складу „Економічні, правові, інформаційні та гуманітарні проблеми розвитку України в умовах проведення системних реформ”. 11 квітня 2012 р. Тернопіль, ТНЕУ. – 2012. – С. 40 – 42.

3. Вітровий А. О. Напрямки розвитку автосервісу в Україні / Вітровий А. О. // Збірник тез доповідей наукової конференції професорсько-викладацького складу «Економічні, правові, інформаційні та гуманітарні проблеми розвитку». – Тернопіль ТНЕУ 2009. – С. 26-28.



**Наталья Власенко**

*Гомельский государственный университет  
имени Франциска Скорины, Республика Беларусь*

### **ПУТИ ОПТИМИЗАЦИИ ДЕБИТОРСКОЙ И КРЕДИТОРСКОЙ ЗАДОЛЖЕННОСТЕЙ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

Дебиторская и кредиторская задолженность являются неизбежным следствием существующей системы денежных расчетов между организациями, при которой всегда имеется разрыв времени платежа с моментом перехода права собственности на товар, между предъявлением платежных документов к оплате и временем их фактической оплаты. Такая ситуация приводит к существенному увеличению рисков при продаже товаров, проведении работ, оказании услуг с отсрочкой платежа.

Так как дебиторская задолженность относится к высоколиквидным активам организаций, обладающим повышенным риском, большой объем просроченной и безнадежной дебиторской задолженности существенно увеличивает затраты на обслуживание заемного капитала, повышает издержки организации, уменьшает фактическую выручку, рентабельность и ликвидность оборотных средств, негативно сказывается на финансовой устойчивости, повышает риск финансовых потерь компании [1, 335].

Состояние кредиторской и дебиторской задолженности, их динамику и качественный уровень в целом по Республике Беларусь и Гомельскому региону можно охарактеризовать как неудовлетворительное. В 2015 год реальный сектор белорусской экономики оказался на грани выживания. Большинство предприятий не имеют оборотных средств на текущую деятельность и развитие. Согласно официальным данным Национального статистического комитета Республики Беларусь, всего количество убыточных предприятий на 1 января 2015 г. составило