

# МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Сумський державний університет (Україна)

Вища школа економіко-гуманітарна (Республіка Польща)

Академія техніко-гуманітарна (Республіка Польща)

IBM Canada, м. Торонто (Канада)

Державна установа "Інститут економіки природокористування та сталого розвитку

Національної академії наук України", м. Київ (Україна)

Парламент Ізраїлю, м. Єрусалим (Держава Ізраїль)

Національний технічний університет України

«Київський політехнічний інститут» (Україна)

Одеський національний політехнічний університет (Україна)

Технічний університет –Варна (Республіка Болгарія)

Університет “Проф. д-р Асен Златаров”, м. Бургас (Республіка Болгарія)

Університет Торонто (Канада)

УО «Вітебський державний технологічний університет» (Республіка Білорусь)

## Економічні проблеми сталого розвитку

## Экономические проблемы устойчивого развития

## Economical Problems of Sustainable Development



### Матеріали

Міжнародної науково-практичної конференції

імені проф. Балацького О. Ф.

(Суми, 11–12 травня 2016 р.)

У двох томах

Том 2

Суми

Сумський державний університет

2016

марок, що дозволить значно скоротити ціни, залучити увагу покупців і підвищити лояльність [4].

Підсумовуючи зазначимо, що на сучасному етапі розвитку економіки, торгівля відіграє дуже важливе значення для розвитку господарства країни. Зважаючи на пануючу кризу в Україні в 2015 році в діяльність ритейлів на території України було внесено значні і досить негативні корективи, а це в свою чергу сповідує ряд негативних факторів, таких як зменшення робочих місць, зменшенням обсягів реалізованої продукції і звичайно зменшення прибутку для країни в цілому. Тим не менш, на сьогоднішній день ситуація поступово вирівнюється і багато гравців прогнозують збільшення продажів, а також розмір середнього чека. Тому необхідним є застосування економічних важелів державного впливу на розвиток торгівлі, таких, як: посилення позицій державного підприємництва у сфері торгівлі; державне інвестування об'єктів торгівлі; створення передумов для зростання розвитку внутрішнього споживчого ринку та торгівлі.

1. Загородній А.Г., Вознюк Г.Л. Фінансово-економічний словник. - Львів: Видавництво Національного університету „Львівська політехніка”, 2005. - 714 с.

2. Википедия. Свободная энциклопедия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://ru.wikipedia.org/wiki/Розничная\\_торговля](http://ru.wikipedia.org/wiki/Розничная_торговля). – Название с экрана.

3. Украинский ритейл падает вместе со всей экономикой / Журнал «Бизнес» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.business.ua/new\\_economics/Ukrainskiy-riteyl-cifry-i-fakty-241904/](http://www.business.ua/new_economics/Ukrainskiy-riteyl-cifry-i-fakty-241904/) Название с экрана. Дата публикации: 13.08.2015

4. Рынок ритейла в Украине: итоги 2015 года / Интернет – портал UBR [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ubr.ua/business-practice/own-business/tynok-riteila-v-ukraine-itogi-2015-goda-369682> - Название с экрана. Дата публикации: 14.12.2015

*Науковий керівник к.е.н., доц. Мельник Ю.М.*

## **МАРКЕТИНГОВІ ДОСЛІДЖЕННЯ ВЕЛОТРАНСПОРТУ ДЛЯ СТУДЕНТІВ: ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД**

**професор Телстов О.С., студент гр. МК-21 Біленко В. О.**  
*Сумський державний університет (Україна)*

Студенти і молодь завжди були одним із найбільших сегментів користувачів мережею локальних, регіональних, національних та міжнародних пасажирських перевезень. Тому природно, що внаслідок зростання загального екологічного забруднення міст громадським транспортом та значного збільшення витрат на транспортні послуги проблема пошуку альтернативного транспортного засобу на місцевому та регіональному рівні для студентства виходить на перший план.

У маркетингових дослідженнях від Інтернет-платформи Studway, українські студенти зазначають, що «найбільше кишенькових грошей витрачають на проїзд», оскільки досить часто доводиться користуватись двома-трьома видами транспорту, щоб дістатися до місця навчання, а плата за проїзд зростає [1]. Але на відміну від країн Європи, в українських містах

відсутні ефективні пільгові програми для молоді. Наприклад, у Польщі студенти заощаджують на місцевому транспорті 50% та 30% на проїзді по країні, проте ці знижки діють лише для студентів віком до 26 років. У Литві знижки на проїзд у громадському транспорті сягають 80%, а на залізничному — 50%. У Чехії студенти мають право на пільговий проїзд в автобусах та поїздах, але за певним маршрутом, наприклад від помешкання до місця навчання та у зворотному напрямку. У Нідерландах для відмінників навчання взагалі встановлено безкоштовний проїзд. У Португалії студенти можуть придбати проїзний квиток для проїзду в метрополітені за 50% від вартості, надавши документ із закладу навчання. У Німеччині, де проїзд досить дорогий, студентський пільговий місячний проїзний квиток діє на всі види пасажирського транспорту [2]. Пільговий проїзд на національному рівні в Україні (50% від звичайної вартості) здійснюється в поїздах України лише в сидячих або вагонах другого класу (УкрЗалізниця відмінила пільги на вагони-купе та перший клас), який можливий лише за наявності студентського квитка. Якщо йдеться про проїзд у міському пасажирському транспорті, то у великих університетських містах студенти мають можливість отримати через профкоми своїх університетів проїзні квитки на місяць. Проте система отримання є досить складною та тривалою.

Не зважаючи на проїзні пільги для студентів європейська спільнота стрімко змінює свій вибір на користь велосипедного транспорту, а значить доцільно розглядати можливість упровадження цього транспорту і в Україні. У порівнянні з громадським транспортом, велосипед має ряд переваг, особливо для студентів: він є порівняно недорогим видом транспорту, не вимагає великих витрат на його експлуатацію та ремонт, не потребує палива, є екологічним та економічним, а також покращує стан здоров'я велосипедиста, допомагає заощадити час тощо.

Студентство багатьох країн навіть взимку надає перевагу велосипеду, використовуючи його як основний транспортний засіб, яким долають відстані не тільки до університету, а й на роботу, за покупками, проводять таким чином дозвілля. Тобто велосипеди перестають бути розвагою або туристичним транспортом, а поступово проникають у повсякденне життя студентів. Наприклад, у місті Стенфорд (Каліфорнія, США), яке є суто студентським (міське населення складає лише 13 676 жителів, що дорівнює приблизній кількості студентів середнього українського обласного центру), велосипедисти – основні учасники міського транспортного руху, адже до місця навчання студенти їздять за допомогою 15 тис. велосипедів: усього в Стенфордському університеті навчається 20 тис. студентів.

Також європейці працюють над розвитком мереж прокату велосипедів: «Velib» у Франції, «City Bike» у Америці, «Villo!» та «ProVelo» у Бельгії тощо. Зазвичай, це автоматизована система, коли бажаний орендувати має зареєструватися у системі за допомогою номеру телефону, або кредитної картки та, сплативши за користування або залишивши заставу, користуватися

велосипедом на певних умовах. У 14 польських містах діє система автоматизованого прокату (КМК Trojmiejski у місті Гдиня (248 574 жителів), Opole Bike у місті Ополе (122 120 жителів), Wroclawski Rower Miejski у місті Вроцлав (631 377 жителів) тощо). Іспанія, Нідерланди, Бельгія, Німеччина, Данія, Австрія та деякі інші країни проводять політику популяризації велосипеду як пріоритетного транспортного засобу, удосконалюють відповідну інфраструктуру, розширюють мережі прокату (у т.ч. автоматизовані системи) як у великих (Копенгаген, Відень, Амстердам), так і малих містах (Ополе, Катовіце та ін.).

Отже підтверджено, що збільшення частки велосипедного транспорту для студентів є суспільно корисним черговим кроком до входження України до європейської спільноти. Подальші дослідження мають стосуватися створення велодоріжок та підвищення їх якості.

1. Стало дорого жити: запитуємо про витрати студентів. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://studway.com.ua/stalo-dorogo-zhiti/> – Назва з екрану.

2. Льготы для студентов в мире: на проезд скидка 90%, а в музеи можно ходить бесплатно. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.kp.by/daily/26017.5/2939782/>.

## УРАХУВАННЯ РИЗИКІВ У ПІДПРИЄМНИЦЬКІЙ ДІЯЛЬНОСТІ

асистент **Шевлюга О.Г.**, студент гр. МК-31 **Старків І.Л.**  
*Сумський державний університет (Україна)*

У сучасних умовах будь-яке підприємство діє в умовах невизначеності й ризику. Для успішного й ефективного функціонування підприємства необхідно розрізняти види ризиків з метою вчасного вжиття заходів із мінімізації їх впливу.

Проблема класифікації ризиків цікавила дослідників з початком розвитку ринкових відносин. Науковці, які досліджували проблеми ризику, мають різні погляди щодо їх класифікації. Осипов Ю. виділяє три види ризику: інфляційний, фінансовий та операційний. У той же час, Валдайцев С. розрізняє дві групи ризиків: комерційні та технічні [3]. Існують й інші точки зору щодо класифікації ризику, проте доцільно класифікувати ризики, згрупувавши їх за класифікаційними ознаками.

Єдиної сталої класифікації ризиків не існує, оскільки специфіка різних видів діяльності потребує виокремлення видів ризику, властивих для окремої галузі або, навіть, окремого підприємства. Проте, на нашу думку, узагальнення різних ризиків за певними ознаками спрощує їх урахування під час практичної діяльності підприємства (табл. 1).

Важливою умовою успішної діяльності підприємства є не лише вміння класифікувати ризики, але й визначення факторів, що спричинили ризик [2]. До таких факторів можна віднести, наприклад, накази й розпорядження керівництва підприємства, особливості спеціалізації та сфери діяльності підприємства, стан розвитку країни, в якій працює підприємство, а також