

Визначення поняття «кіберспорт»

<i>Автор</i>	<i>Погляд до визначення поняття «кіберспорт»</i>
М. Вагнер	Визначає кіберспорт як "область спортивних заходів, в якій люди розвивають розумові або фізичні здібності у використанні інформаційно-комунікаційних технологій
Ж. Фромме	Стверджував, що саме молоді верстви населення популяризували кіберспорт завдяки своїй простоті. Людям не треба багато навичок і практики для того щоб грати в ігри
Н. Еліас	Вважає сучасний розвиток самого людства передумовою зародження кіберспорту. Допускає появу подальших альтернативних видів спорту і характеризує кіберспорт як «науковий світ», де класичні поняття виміру простору та часу перейшли в інші форми виміру ігрових досягнень.
П. Грінфілд	Визначила наслідки активного залучення дітей у світ комп'ютерної інформації, а саме негативну поведінку і прояви агресії та вважала, що кіберспорт буде направлений на викорінення цих якостей в людській поведінці.

Зважаючи на популярність кіберспорту серед широкого загалу та особливо серед молоді, можна зробити висновок про його перспективність як нового високоприбуткового виду бізнесу, що буде стрімко розвиватися разом із комп'ютерними технологіями та Інтернет мережею.

ТРЕНДОВИЙ АНАЛІЗ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ

Кобзарєва Г.Ю., Марченко І.Ю.

Науковий керівник: Шевченко І.Ю., к.е.н.

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Автомобілебудування є провідною підгалуззю машинобудування, роблячи значний внесок у формування обсягу промислової продукції в Україні.

Метою дослідження є проведення трендового аналізу розвитку підприємств автомобілебудування в Україні.

Вітчизняне автомобілебудування нині представлене невеликою кількістю виробників, а саме: ПАТ «ЗАЗ», корпорація «БОГДАН», ПрАТ «ЄВРОКАР», ПАТ «КрАСЗ», ПАТ «АвтоКрАЗ», ПАТ «Часівоярські автобуси», ПрАТ «Чернігівський автозавод», ПАТ «Черкаський автобус».

Результати трендового аналізу розвитку цих підприємств (за критерієм виробничої активності) представлені на рис. 1.

Як бачимо з даних, представлених на рис. 1, нині підприємства автомобілебудування України переживають скрутні часи катастрофічного зменшення обсягів виробництва. До того ж, як свідчать архівні та актуальні статистичні дані Асоціації автовиробників України «УкрАвтопром» [1-7], вітчизняні автомобілебудівники були практично витіснені з ринку продажу легкових і вантажних автомобілів автовиробниками з Південної Кореї, Японії, Китаю, Франції, Німеччини, Італії, США. Лише на ринку продажу автобусів вітчизняним автовиробникам поки ще вдається утримувати лідерську позицію.

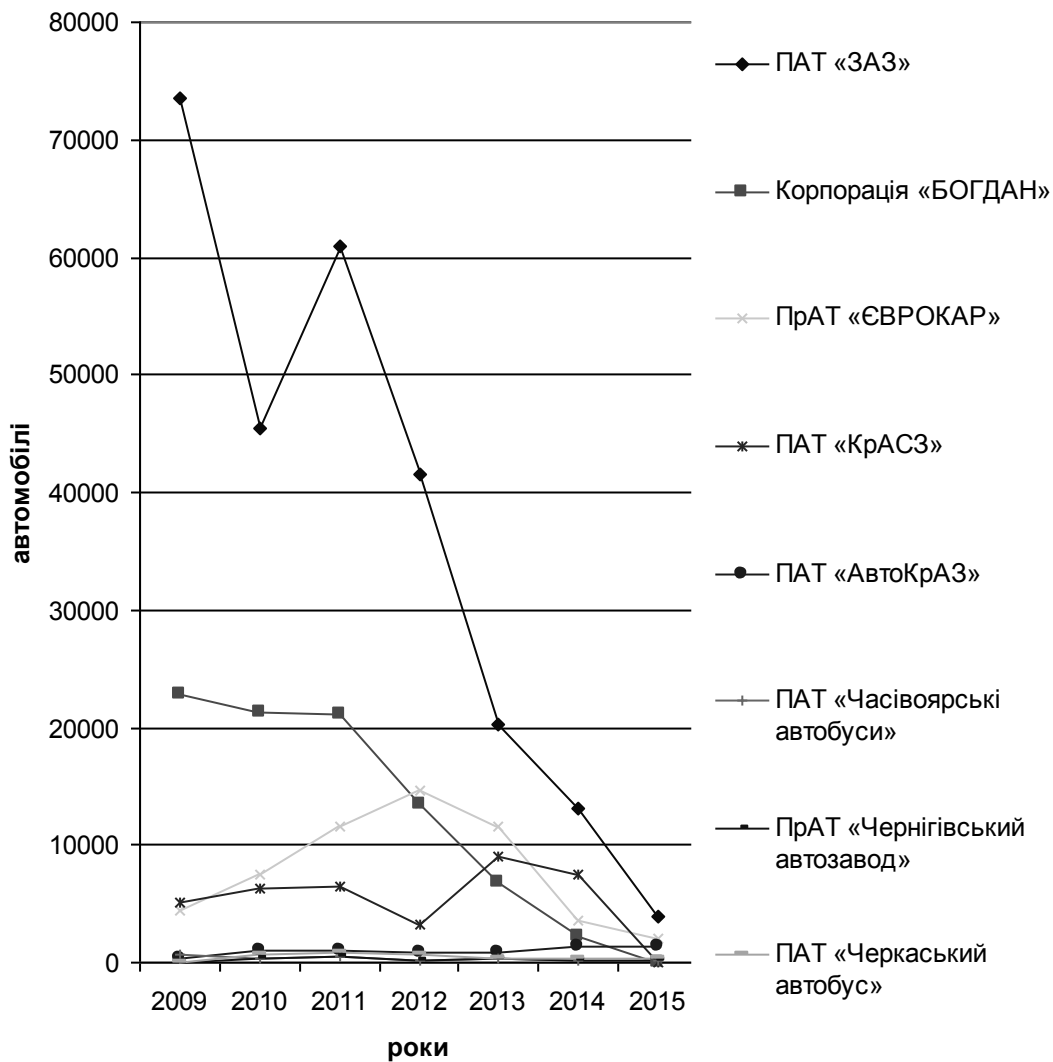


Рисунок 1 – Виробництво автомобілів в Україні (побудовано за [1-7])

При цьому в Україні автомобілебудування визнається стратегічно важливою підгалуззю, котра потребує державної підтримки. Підтвердженням цього є регулярне використання органами державної влади програмно-цільового методу державного регулювання. Так, нині діє Державна цільова економічна програма розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року (схвалена 15 січня 2014 року), якою передбачено зростання обсягів виробництва легкових автомобілів до 734,4 тис. одиниць у 2020 році [8]. Натомість, як свідчать дані [6-7], у 2015 році обсяг виробництва легкових автомобілів катастрофічно зменшився: з 25,9 тис. одиниць у 2014 році до 5,7 тис. одиниць у 2015 році. З огляду на подібні вкрай негативні зміни в обсязі виробництва легкових автомобілів, досягнення планового значення даного показника у 2020 році у розмірі 734,4 тис. одиниць видається вкрай сумнівним.

Тим самим, підсумовуючи результати дослідження, можна прийти висновку про нагальну необхідність удосконалення концептуальних засад державного регулювання розвитку автомобілебудування в Україні.

Література:

1. Статистика – 2009. Архів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrautoprom.com.ua/statistika/statistika-2009>.
2. Статистика – 2010. Архів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrautoprom.com.ua/statistika/statistika-2010>.
3. Статистика – 2011. Архів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrautoprom.com.ua/statistika/statistika-2010>.
4. Статистика – 2012. Архів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrautoprom.com.ua/statistika/statistika-2012>.
5. Статистика – 2013. Архів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrautoprom.com.ua/statistika/statistika-2013>.
6. Статистика – 2014. Архів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrautoprom.com.ua/statistika/statistika-2014>.
7. Статистика – 2015. Архів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrautoprom.com.ua/statistika/statistika-2014-2>.
8. Концепція Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року (схвалена Розпорядженням Кабінету міністрів України № 25-р від 15 січня 2014 року) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/25-2014-p>.

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА СУБ'ЄКТІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ ЗА ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВИМИ ФОРМАМИ

Кононенко А.В.

*Науковий керівник: Остапенко О.Г., к.ю.н., доцент
Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

Суб'єктами господарювання згідно зі ст. 55 ГК України визнаються учасники господарських відносин, які здійснюють господарську діяльність, реалізуючи господарську компетенцію (сукупність господарських прав та обов'язків), мають відокремлене майно і несуть відповідальність за своїми зобов'язаннями в межах цього майна, крім випадків, передбачених законодавством.

Суб'єктами господарювання, зокрема, є господарські організації – юридичні особи, створені відповідно до Цивільного кодексу України, державні, комунальні та інші підприємства, створені відповідно до господарського Кодексу, а також інші юридичні особи, які здійснюють господарську діяльність та зареєстровані в установленому законом порядку.

На підставі даних Державної служби статистики України кількість суб'єктів економіки за організаційними формами (станом на 1 лютого 2017 року без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим і м. Севастополя) викладено у табл. 1.