

Співставлення різноманітних позицій України за показниками інвестиційного клімату свідчать про низький її рівень. Це стосується таких фундаментальних показників як: інвестиційної свободи, фінансової свободи, прав власності та свободи від корупції, свободи праці. Також про загальний несприятливий інвестиційний клімат в Україні свідчать і світові рейтинги ведення бізнесу та конкурентоспроможності, які порівнюють тенденції її розвитку із загальносвітовими.

Причин такого становища багато. Та все ж можна виділити деякі основні:

- нестабільна політична та економічна ситуація в країні;
- високий рівень корупції в країні;
- недосконала система оподаткування;
- бюрократизм при оформленні інвестиційних договорів;
- нерозвиненість ринкової інфраструктури;
- значна доля тіньового сектору економіки;
- неспроможність захисту прав власності в суді;
- неефективність антимонопольного регулювання, збереження монополій;
- низька ділова культура ведення бізнесу;
- слабкість профспілкового руху тощо.

Поза всяким сумнівом, Україна потенційно може бути однією із провідних країн за залученням інвестицій, оскільки країна багата на природні ресурси, кваліфіковану і дешеву робочу силу, має значний науково-технічний потенціал, наявну інфраструктуру, потужну виробничу базу, величезний внутрішній ринок збуту продукції та успішну інтеграцію у світовий фінансовий та товарний ринок. Варто лише подолати більшість із перерахованих вище вад.

ПОПЕЛЮК В. П.

Національний університет «Одеська юридична академія»,
доцент кафедри господарського права і процесу,
кандидат юридичних наук, доцент

ДО ПИТАННЯ ОБ'ЄКТІВ СОЦІАЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ МОРСЬКИХ ПОРТІВ

Морська реформа, яка запроваджена Законом України «Про морські порти України» охопила 20 підприємств морської галузі (18 державних портів, ДП «Дельта-Лоцман» та Керченську морську переправу). Об'єкти державного морського господарства розподілялися між державним підприємством «Адміністрація морських портів України»

та стивідорними компаніями (портовими операторами, що здійснюють різні види господарської діяльності). Так, стратегічні об'єкти інфраструктури (гідротехнічні споруди, об'єкти портової інфраструктури загального користування, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден) перейшли під контроль Адміністрації морських портів України, а використання виробничої інфраструктури портів перейшло державних і приватних стивідорних компаній.

При цьому на сьогоднішній день існуючі державні підприємства за якими раніше було закріплене державне майно не ліквідовані та не всі об'єкти виведені з володіння портів. Для прикладу на балансі державного підприємства «Іллічівський морський торговельний порт» знаходяться об'єкти цілісного майнового комплексу оздоровчо-спортивного комплексу «Райдужний» з «Яхт-клубом» та санаторій-профілакторію «Чайка», які за своєю суттю відносяться до об'єктів соціальної інфраструктури.

В той же час Закон України «Про морські порти України» оперуючи поняттями об'єктів портової інфраструктури, об'єктів портової інфраструктури загального користування, стратегічних об'єктів портової інфраструктури, зводить їх визначення до цільового призначення та місця розташування. Фактично це об'єкти, які розташовані в межах території та акваторії морського порту і призначені для забезпечення безпеки мореплавства, надання послуг, забезпечення державного нагляду (контролю) в морському порту. За об'єкти, які розташовані по за межами території та акваторії морського порту і призначені для забезпечення інших цілей, в тому числі об'єктів соціальної інфраструктури, в законі нічого не зазначено.

У розумінні соціальної інфраструктури існує, щонайменше, два концептуальних підходи. Представники «галузевого» підходу розглядають її як сукупність галузей, підгалузей, окремих підприємств, організацій, установ, тобто структурних елементів господарської системи, що створюють умови, необхідні для нормального життя населення, в першу чергу його працездатної частини, і сприяють, тим самим, розвитку виробничої сфери. Представників «виробничого» підходу відрізняє розуміння сутності соціальної інфраструктури як цілісної системи елементів, спрямованої на формування умов, необхідних для організації повноцінного буття людини в різних сферах і гармонійного розвитку особистості. З точки зору останнього, соціальна інфраструктура являє собою сукупність матеріально-речових елементів, що створюють і забезпечують умови для просторової і тимчасової організації життєдіяльності населення в контексті його потреб, ціннісних орієнтацій, соціальних, демографічних та інших особливостей. Соціальна інфраструктура в цьому випадку розглядається як сукупність матеріально-речових елементів, що створюють умови для організації життєдіяльності населення

(Безуглая Е. В. Значение социальной инфраструктуры для социально-экономического развития региона — 2013. — № 10. — С. 272–274).

Загалом соціальна інфраструктура, як економічна категорія відображає виробничі відносини з приводу діяльності різних об'єктів, спрямованої на створення комплексу загальних умов для забезпечення економічного росту і життєдіяльності населення країни, тобто процесу суспільного відтворення.

При цьому питання стану та розвитку соціальної інфраструктури є важливим, оскільки утримання таких об'єктів потребує надзвичайно великих коштів, а з повернення вкладених коштів відбувається протягом тривалого часу.

Зарубіжних досвід свідчить, що частка державної участі в інфраструктурних програмах розвинених країн світу традиційно висока. Наприклад, саме розвиток соціальної інфраструктури було визначено найважливішою метою основного плану економічного і соціального розвитку Японії на 1973–77 рр.. (Коварда, В. В. Роль и значение транспортной инфраструктуры для социально-экономического развития Курской области. 2012. — № 2 (Ч. 1). — С. 110–113).

Безумовна економічна політика повинна концентруватися навколо фінансової допомоги соціальній інфраструктурі, але процес реформування і розвиток різних галузей економіки та соціальної сфери, зокрема морегосподарського комплексу потребує зміни і обґрунтування діючого підходу до стану та розвитку соціальної інфраструктури, який буде адекватним як природі соціальної економіки, так і ринковим механізмам, тому практика «навішування» на порти соціальних об'єктів (дитсадок, лікарні, гуртожитки, профілакторії) є економічно невиправданою і такою, що збільшує видатки підприємств та зменшує їх рентабельність.

РОМАНЕНКО К. М.

Національний університет «Одеська юридична академія»,
доцент кафедри національної економіки,
кандидат економічних наук, доцент

ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ

Економічні перетворення, які відбуваються в Україні, розвиток її економічних зв'язків із зарубіжними країнами, ставлять перед транспортно-логістичним комплексом країни складні задачі щодо адаптації в нових умовах господарювання в ринковому середовищі та інтеграції в світові транспортні системи. Більшості реально