

ЗАКОН ПАРКІНСОНУ В ЦІНІ БЮРОКРАТІЇ У СИСТЕМІ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Примачова Н. М.

канд. екон. наук кафедри
«ЕТ і ПМТ»

Національного університету «Одеської морської академії»

Реальна бюрократія необхідна для забезпечення самостійності і ініціатив підприємницьких структур. Але не така чисельна як в Україні. Компартії не має, а колишні будинки обкому переповнені адміністративними виконавцями. Така бюрократія націлена на доказ своєї необхідності, а не на досягнення результату [1]. Слід розрізняти пряму ціну бюрократії, яка представлена часткою витрат у бюджетах на утримання адміністрації, і емерджентну ціну – прямі втрати для населення і підприємництва при невідповідному виконанні функцій управління. Коли надмірно багато бюрократів, які не володіють знаннями про реальну організацію менеджменту та бізнесу тому, що реалізується закон концентрації влади. Надмірна монополізація влади потребує спеціальних провідників владної волі. Пряма ціна бюрократії – місячна зарплата в 200 - 400 тисяч гривень свідчить про не моральність рівні бідності в країні.

Свого часу планова система була заснована на двох умовах: безперервність роботи структур у відповідності із прийнятими параметрами для уникнення зриву системи в цілому; вимога відповідної компетентності керівництва на основі перспективності рішень. Взагалі не розглядалися можливі ризики і форми виходу системи. У цих умовах формувалася особлива бюрократія відносин.

Інша форма бюрократичної сваволі виникла у системі управління, що реалізується в Україні. По-перше, це кількісне засилля адміністративного управління. По-друге, фактично використовуються райкомівські безвідповідальні принципи. За час існування держави Україна кількість чиновників виросла більш ніж у шість раз. За період 1992 – 2020 рр. апарат чиновників виріс із 60 майже до 400 тисяч. При цьому параметри державної власності за цей же період скоротилися в 5 разів.

За цей же період суттєво підвищилася значимість інформаційних технологій, що полегшує процес менеджменту економічними відносинами. При будь-якій реформі соціально-економічних відносин кількість бюрократів зростає, а результативність падає. Достатньо порівняти параметри макроекономіки за друге десятиріччя ХХІ сторіччя. Так номінальний ВВП 2010 року дорівнював 136,4 мільярдів доларів, а в 2021 році – 155,6 мільярдів. Річне зростання було нижче за наростання боргів і витрат на утримання адміністративних структур.

У свій час черговий міністр транспортного відомства, фахівець із аграрних відносин підготував постанову про передачу відповідальності за безпеку судноплавства на начальників і капітанів портів, включаючи організацію порятунку і надання допомоги на море. Таким чином, порушився принцип

діяльності підприємницької структури, яка відрізняється чіткими функціями і націленістю на раціональне обслуговування суднопотоку порту [2].

Для транспортної індустрії основний підсумок бюрократичних рішень – це тотальна втрата транзиту. Євросоюз, у який ми так прагнемо, розробив спеціальну стратегію костерного судноплавства. У нас же воно не знаходить підтримки по бюрократичних факторах. Про чисто бюрократичний підхід, щоб показати ефективність прийнятої концепції концесії в портовому бізнесі розглядалась передача в концесію вискоефективного порту Южний. При цьому даний намір відрізнявся бюрократичною закритістю від публічної оцінки. Фонд державного майна для оцінки капітальних активів порту в сотні мільйонів гривень уклав договір з компанією, яка збиралася провести оцінку за 12 тисяч, у той час як реальна вартість робіт може перевищити мільйон гривень.

Концесія розглядається як проект підвищення ефективності портів. У той же час саме порти як державні підприємства залишаються найбільш ефективними, незважаючи на вилучення 50 - 75 відсотків прибутку в держбюджет. Після передачі в концесію або внаслідок іншої форми приватизації ці фінансові кошти виявляться в приватних руках. І це йшло з ініціативи державної влади. У той час із 100 провідних портів світу абсолютна більшість заснована на державній і муніципальній власності.

Реальний виробничий потенціал морських портів освоєний компаніями, які забезпечують економічні завдання. Вони націлені на експорт продукції різних консорціумів. Термінали не належать експортерам, тому не підлягають необхідному інвестуванню. У портах інвестиційних ресурсів по сучасній системі адміністрування та ресурсів на капітальні вкладення не вистачає.

Бюрократичні схеми по висновкам портів з урахуванням загальносистемної ефективності включають і український варіант концесійної угоди. Він не виключає передачу порту в управління і перетворення його в джерело мінімізації власних витрат, виводячи зі сфери ринку морської торгівлі. Не можна допустити і маніпулювання із вартістю капітальних активів, що передбачається залежністю концесійного платежу від рівня фондівіддачі. При цьому адміністрування не забезпечує розширення позиції на ринку.

Крім того, концесійні платежі не повинні використовуватися в якості джерела інвестування. Це кошти держави. Розвиток повинний здійснюватися за рахунок коштів концесіонера. У світовій практиці порти передаються в концесію або стивідорним компаніям, або судовласникам, які забезпечують повноту функціонального використання виробничого потенціалу.

Найвища ціна бюрократії в системі морського транспорту визначена створенням штучних структур: раніше Укрморпорт і в поточному періоді АМПУ. Для утримання так званого Державного підприємства щорічне використовується 1 млрд. гривень тобто 1/8 портових зборів, що забираються у реальних підприємств, що працюють. Саме ліквідація національних підприємств, що забезпечували ефективні гідротехнічні роботи обумовила необхідність оголошення конкурсів на днопоглиблення. Крім корупційних схем

при проведенні тендерів формуються значний відтік валютних коштів за виконання робіт, які здібні виконувати національні виробники.

До бюрократичного безграмотного наміру слід віднести пропозицію одного з Прем'єр-міністрів про створення зернового хаба на Мальті. Таким чином доходи морських портів передавались конкурентам із втратою не тільки валютних коштів, але й робочих місць. Реальні держави воліють створювати хаби на своїй території. Досить згадати Сінгапур [3]. Під час губернаторства Саакашвілі М. в Одеській ОДА виник конфлікт зі швейцарською компанією і її інвестиціями в обсязі 200 мільйонів доларів. Адміністрація обмежувала бізнес компанії внаслідок неправомірного включення адміністративних пріоритетів. Незважаючи на доцільність створення власного причалу компанії ОДА передає землі іншій фірмі, що знижувало імідж України, як учасника міжнародних комерційних проектів. Тільки Одеський апеляційний суд скасував бюрократичні рішення ОДА.

В Україні формуються дві протилежності у використанні виробничого і природного потенціалу. Там, де державні підприємства ефективні, реалізується принцип роздержавлення і приватизації. Це, як правило, робиться для певної групи громадян. З іншого боку, формуються спроби створення державних монополій, що забезпечують пріоритети вузького кола людей. Так фактично створене АМПУ. Це стосувалось і обов'язкових лоцманських операцій і платності проходу шлюзів, чого в Європі немає.

Список літератури:

1. Паркінсон С. Н. Закон Паркінсона. М.; Прогресс, 2014. 445 с.
2. Про морські порти України. Закон о портах України від 04.07.2013, № 406-VII . *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*.
3. Козка А. Сінгапур. *Aqua Marine*: 2019/2020, № 12. С. 28-29.