MANAGEMENTUL INOVATIV AL COMPETITIVITĂȚII PORTULUI

Ioan Cuncev

ASTR, icuncev@yahoo.com.

INNOVATIVE MANAGEMENT OF PORT COMPETITIVENESS - ABSTRACT: The global competitiveness of the port is built in its area of influence, called in this work as port logistics zone. There are many forms of competition, cooperation and integration between the companies acting in the influence area of the port, especially on port platform. Fair competition between them, also their cooperation, contributes to the overall competitiveness of the port. These organisations or interest groups that control them have the natural tendency to dominate as many segments of the transport market which are connected by the port complex. Port Authority (Administration) is designed to ensure the balanced functioning of the port system in order to increase the port competitiveness. It is proposed that port authority and administration be separated, and to review the concept of infrastructure and then allocating them through competition, as discrete resources (slots). It should be also modernized the decision-making system and informational cooperation between authority and stakeholders on port platform.

Keywords: port services, competition, operators, logistic platform, infrastructure, authority

REZUMAT: Competitivitatea globală a portului este construită în zona de influenţă a acestuia, numită în această lucrare zona logistică a portului. Există o mulţime de forme de competiţie, de cooperare şi de integrare între firme acţionând în zona de influenţă a portului, mai ales pe platforma portuară. Competiţia corectă dintre ele, dar şi cooperarea lor, contribuie la competitivitatea globală a portului. Aceste organizaţii sau grupurile de interese care le controlează, au tendinţa naturală de a domina cât mai multe segmente din piaţa transporturilor care sunt conectate prin complexul portuar. Autoritatea (administraţia) portuară are rolul de a veghea la funcţionarea echilibrată a sistemului portuar în scopul creşterii competitivităţii portului. Se propune ca autoritatea şi administraţia portuară să fie separate, precum şi revizuirea noţiunii de infrastructuri şi apoi alocarea lor prin competiţie, ca resurse discrete în timp (slot-uri). Trebuie modernizat şi mecanismul de cooperare informaţională şi decizională între autoritate şi organizaţiile de pe platforma portuară.

Cuvinte cheie: servicii portuare, competiţie, operatori, zonă logistică, infrastructură, autoritate

1. INTRODUCERE

Transporturile intermodale, multimodale şi co-modale sau oricare alte servicii, inclusiv cele portuare, oferite în zona de influenţă a portului, pe care o numim *zona logistică a portului* respectiv, sunt realizate prin interacţiunea organizaţiilor şi agenţilor economici, implicând firme de la cele mai simple, până la cele mai complexe, antrenând active şi tehnologii în consecinţă. Entităţile aflate în zona logistică, cum ar fi organizaţii, instituţii, firme, pieţe, resurse umane, sunt puse în reţea datorită gravitării lor pe diferite orbite de interese care implică portul respectiv, ceea ce dă o coerenţă zonei sale logistice pe diferite criterii: afaceri, trafic, shipping, hinterland, servicii, reglementări etc. Ca urmare, există o mulţime de forme de competiţie, de cooperare şi de integrare între firme, organizaţii şi instituţii, acţionând în zona de influenţă a portului, mai ales pe platforma portuară. Competiţia corectă dintre ele, dar şi cooperarea lor, contribuie la competitivitatea globală a portului. Aceste organizaţii sau grupurile de interese care le controlează, au tendinţa naturală de a domina cât mai multe segmente din piaţa transporturilor care sunt conectate prin complexul portuar. Este însă, rolul autorităţii (administraţiei) portuare de a gestiona funcţionarea echilibrată a zonei sale de influenţă în scopul creşterii competitivităţii portului în concurenţă cu celelalte porturi din piaţa accesibilă. Pentru promovarea metodelor inovative de organizare şi management, de cooperare instituţională, este important mecanismul de cooperare informaţională şi decizională între autoritate şi organizaţiile de pe platforma portuară şi

în general, din zona de influență a portului. Dar și felul în care funcționează fiecare organizație și agent economic contează în competitivitatea globală a sistemului portuar, eficiența fiecăruia contribuind la eficiența generală. Inovarea și competitivitatea trebuie făcute să interacționeze, față de situația frecventă în care acestea sunt ca două linii paralele.

2. COMPETIȚIE ȘI COOPERARE ÎN ZONA LOGISTICĂ A PORTULUI

2.1. Pluralismul pieței portuare

Se poate spune că sunt mari șanse să existe pluralism competițional în zona logistică a portului, acesta fiind un avantaj competitiv al acestuia. S-ar putea vorbi de 'piețe insulare' în zona logistică a portului, fiecare dintre ele având o anumită omogenitate a formei de competiție, dar pe ansamblul zonei există șanse pentru multe tipuri de firme și forme de competiție. Rezultă că obiectivul strategic principal ar trebui să fie dezvoltarea prezenței portului și diversificarea serviciilor oferite de acesta în piețe tot mai diferite și mai extinse, adică dezvoltarea zonei sale logistice. Există o diversitate de zone de piață pentru produse și servicii, de la cele controlate de monopoluri, până la polul opus al celor tranzacționate în regim de piață cu concurență perfectă în care se întâlnesc cumpărătorii și vânzătorii anonimi. Adică, unele segmente de piață sunt controlate de câte o firmă care este singura ce oferă un anumit produs sau serviciu în piață și ea este aceea care determină prețul la care se vinde acesta, iar la cealaltă extremă, există un număr mare de ofertanți și consumatori care, luați individual, nu sunt responsabili de determinarea prețului. Pluralismul pieței portuare este întărit atunci când există mai mulți competitori puternici ale căror produse și servicii sunt diferențiate, acestea fiind substituibile fără a fi perfect omogene. Aceasta este o situație tipică de concurență monopolistă în care există mulți vânzători și preferințe ale pieței pentru varietatea de produse sau servicii vândută a unei firme sau alteia, ceea ce uneori se poate extinde la nivelul zonei logistice sau să domine hinterland-ul acestuia.

2.2. Dinamica zonei logistice a portului

Starea zonei de influență a portului este dinamică, se modifică în timp, fiecare entitate încearcă să fie tot mai competitivă și să preia cât mai mult din piața accesibilă sau cel puțin, să-și mențină pozițiile. De exemplu, dacă un monopol intermodal practică prețuri prea ridicate pe platforma portuară, alte firme pot decide să presteze servicii substituibile celor oferite până atunci în exclusivitate de acesta, apărând în piață o concurență care poate să-i amenințe poziția sau chiar să ducă la pierderea acesteia. Cu alte cuvinte, furnizorul monopolist riscă să fie scos din poziția de echilibru în care n-ar fi avut interesul să modifice prețul și cantitatea serviciului ofertat (Gilbert Abraham-Frois, 1994). Rezultatul poate fi scăderea ponderii sale în piață. Această situație este generată, de exemplu, de costul ridicat al operațiilor din interfața intermodală, în principal de costul transbordării, precum și din staționări excesive. Varietatea situațiilor din zona de influență a portului este mai mare atunci când ofertanții sunt mulți și puternici, vânzătorii decid prețul la care își vând produsele și serviciile, dar fiecare dintre ei are concurenți ce oferă bunuri substituibile propriei sale oferte. Acest tip de piață cu concurență monopolistă este specific porturilor și este facilitat de însăși esența intermodalității al cărei obiect îl formează unitățile de încărcătură modulate și transmodale.

2.3. Tendințe de control și dominare în zona logistică a portului

Controlul unei resurse rare sau în exclusivitate, precum și situația în care o firmă deține facilități tehnologice, duc la obținerea unei poziții de monopol tehnologic în piață. In zona de influență a portului, un astfel de monopol poate fi realizat de un agent care deține în exclusivitate terminalele intermodale, alte terminale specializate pe anumite mărfuri, parcul de containere sau de cutii mobile, anumite utilaje specializate (macarale plutitoare, utilaje specifice manipulării pieselor grele și agabaritice) etc.

O forma de monopol logistic sau imobiliar se poate crea prin deținerea peste o anumită limită critică de către un agent economic în zona de influență a portului a unor platforme de depozitare, magazii, depozite logistice, depozite vamale, în care pot fi efectuate și operațiuni de facere și desfacere a unităților de încărcătură, transbordare intermodală sau între vehicul și teren, cross-docking, container stuffing and stripping etc.

Un grup de operatori logistici pot să coopereze pentru a oferta în piață un serviciu de trenuri complete între un port maritim și o zonă continentală. Coordonarea în amonte a operatorilor pentru realizarea unui serviciu de tren complet (achiziții comune de servicii și echipamente de la operatorii feroviari naționali etc.) nu este anticoncurențială. În schimb, este anticoncurențială coluziunea dintre operatorii trenurilor complete pentru a forma un cartel în comercializarea serviciului în scopul limitării concurenței dintre ele, convenind asupra unor practici restrictive, cum ar fi:

- distribuirea între ei a clienților existenți și a celor noi, instituind un sistem de alocare a clienților, inclusiv de notificare pentru clienții noi;
- schimb de informații confidențiale privind cererile specifice ale clienților;
- distribuirea între ei a volumelor de transport contractate de clienții din aval;
- coordonarea directă a prețurilor prin transmiterea reciprocă a unor oferte de curtoazie pentru clienții protejați;
- coordonarea prețurilor de vânzare oferite în aval.

Situația de monopol poate fi generată și de protecția acordată de către o instituție publică unei anumite

firme, unui grup de firme sau unui anumit mod de transport, ceea ce se poate realiza direct prin lege, dar şi prin metode protecţioniste indirecte. In această direcţie poate să evolueze piaţa transporturilor dacă sunt alterate condiţiile de competiţie intermodală, ceea ce are efect perturbator dacă este vorba de încurajarea unui monopol cu capital majoritar de stat care nu este interesat de performanţă.

2.4. Zona logistică portură, locul marilor jucători

În zona logistică a portului intră în relaţii de competiţie sau de cooperare organizaţii considerate mari în funcţie de rangul portului respectiv, firme de shipping, organizaţii multimodale, mari transportatori din hinterland etc. Marile firme de shipping care intră în competiţie monopolistă în zona logistică a unui port dintr-o faţadă maritimă naţională, sunt monopoluri intermodale pe anumite pieţe globale. Chiar dacă portul nu este de rang global, este posibilă implicarea indirectă a firmelor globale de shipping, de regulă intermodale, prin liniile feeder care utilizează portul respectiv pentru colectarea şi distribuţia unităţilor de încărcătură. Influenţa acestora poate continua pe lanţul logistic în piaţa transportului de unităţi intermodale din hinterland-ul portului, firmele de transport combinat intrând în concurenţă cu firmele de transport rutier. Curba cererii, adresată unui operator în funcţie de preţ, depinde direct de numărul de concurenţi şi de preţurile fixate de aceştia. Operatorii rutieri, feroviari şi fluviali pot fi în concurenţă monopolistă, dar la fel se pot concura operatorii din acelaşi mod de transport. Pe o anumită relaţie de transport, transportul mărfurilor în containere, realizabil de un singur transportator rutier, se află în competiţie directă cu transportul aceloraşi mărfuri în camioanele unei alte firme rutiere. In cadrul unui mod de transport, serviciile de transport oferite de un anumit operator se află în competiţie cu cele oferite de un alt operator. Dar la nivelul superior de agregare, se află în competiţie serviciile oferite de firme din diferite moduri de transport. Mai mult, un operator de transport combinat poate intra în concurenţa dintre operatorii de la nivelul multimodal, dar poate fi implicat şi în concurenţa intra-modală pe segmentele sale modale. Diferenţierea produselor şi serviciilor face ca fiecare operator să poată avea tarife proprii, iar curba cererii se modifică dacă apar noi concurenţi sau dacă îşi modifică preţurile.

Creşterea puterii actorilor din piaţă se produce odată cu polarizarea ofertei şi uneori, chiar şi a cererii de produse şi servicii în zona de influenţă a portului. Reprezentantul tipic, oligopolul, conţine un număr mic de vânzători, fiecare firmă fiind în măsură să identifice mulţimea concurenţilor săi şi să ţină seama de comportamentul lor în vederea luării propriilor decizii. Firma îşi determină alegerile luând în considerare un nivel al preţului sau poziţia unei curbe a cererii şi nu există decât o interdependenţă indirectă între ofertanţi. Fiecare agent identifică fără ambiguitate concurenţii săi şi poate influenţa preţul, dar nu-l poate stabili. Această tipologie poate să ducă la situaţii conflictuale sau cooperative. Situaţia oligopolistică se explică prin prezenţa barierelor de intrare în piaţă:

- Bariere de natură reglementară sau instituţională, mai ales că în zona de influenţă a portului îşi exercită autoritatea mai multe instituţii.
- Condiţiile de adjudecare a pieţelor publice care rezervă un sector de activitate pentru anumite firme. Este cazul alterării procedurii de alocare a capacităţilor de infrastructură, favorizând anumiţi operatori.
- Protecţionismul vamal şi barierele netarifare.
- Bariere de intrare şi de ieşire care rezultă din economia de scară.
- Costul unitar este mai redus pentru firmele din piaţă faţă de cele care doresc să intre.
- Fidelitatea clienţilor faţă de anumite produse şi servicii deja existente în piaţă.
- Reputaţia mărcilor şi a firmelor din piaţă este greu de surmontat de un nou venit.

Un caz particular este duopolul intermodal, având doi vânzători în piaţa portuară. Două firme care controlează piaţa terestră în zona de influenţă a portului, una feroviară sau fluvială şi alta rutieră, pot fi în competiţie pentru preluarea la transport a unităţilor intermodale aduse pe mare, dar pot să şi coopereze, ceea ce reprezintă o premiză favorabilă prezenţei în piaţă a tehnologiilor de transport combinat. Interacţiunea firmelor poate fi modelată, considerând:

- un joc simultan, dacă fiecare firmă, în momentul alegerii preţurilor sau volumelor productiei, nu cunoaşte deciziile luate de cealaltă firmă, ea trebuind să le prevadă;
- un joc cooperativ, dacă firmele se pot coaliza în piaţă pentru a determina preţul şi cantităţile care le maximizează profitul.

În termenii teoriei jocurilor, echilibrul în piaţă poate fi de tip Nash (Nash J. 1950), cunoscut şi ca dilema prizonierului (Lipsey, Chrystal, 1999), specific pieţelor globale de shipping prezente şi în zona logistică a portului. Acesta constă în adoptarea raţională a deciziilor în situaţiile când mai mulţi participanţi sunt în competiţie, fiecare aproape egal ca forţă cu ceilalţi, iar fiecare reacţionează la reacţiile celorlalţi. Firma adoptă un comportament strategic şi alege soluţia optimă ţinând seama de ceea ce pot face ceilalţi, neavând interesul să modifice unilateral strategia pe care a adoptat-o, dacă va considera ca fiind fixată strategia concurentului. Firmele din zona de influenţă a portului însă, nu au capacitate nelimitată, ceea ce face să nu existe o egalitate perfectă între concurenţi, precum şi între produsele

sau serviciile pe care aceştia le vând în piaţă. Fiecare firmă are capacităţi instalate care se uzează sau sunt modernizate şi extinse, ceea ce face ca o cerere reziduală să se poată îndrepta spre una dintre firme, cu toate că preţul său este mai ridicat. Ca urmare, aceasta va putea realiza un anumit profit. În contextul capacităţilor limitate, echilibrul trebuie examinat ca rezultat al unui mecanism în etape succesive care corespund modificării capacităţilor de producţie K_i şi a determinării preţurilor p_i. Rezultă un echilibru noncooperativ între firmele care calculează, în prima etapă, preţurile pe care le vor prevedea în a doua etapă în funcţie de capacităţi, luând decizii pe această bază (Albu, 2005).

In cazul echilibrului cooperativ, firmele decid să se înţeleagă şi să fixeze împreună producţiile ce vor fi realizate. Este cazul coperării operatorilor de transport pentru servicii, precum:

- transport multimodal simultan sau separat pe moduri sau/şi rute diferite sau/şi operatori diferiţi, între port şi unele zone de trafic: p(lei/TEU.km), y(TEU);
- transport combinat între O şi D: y_1 şi y_2 sunt TEU.km pe segmentele fluvial (feroviar) şi respectiv rutier, reflectând poziţia terminalului intermodal între cele două moduri de transport;
- realizarea unui pool de servicii portuare etc.

Un caz particular, este transportul combinat în care, un operator feroviar sau fluvial se înţelege cu un operator rutier asupra cotelor privind activităţile de transport de lung parcurs şi de colectare-livrare care vor fi acoperite de fiecare dintre ei pe o anumită piaţă portuară. Echilibrele cooperative posibile constau în mulţimea acordurilor care pot rezulta din negocierea dintre concurenţi pentru definirea cotelor de producţie y_1 şi y_2 pe care se angajează să le respecte. Rezultatul cooperării poate fi, de pildă într-un duopol, un contract (y_1, y_2), preţul stabilindu-se la nivelul $p(y_1+y_2)$. Echilibrul cooperativ este definit şi atunci când cele două firme transferă unei autorităţi colective alegerea combinaţiei (y_1, y_2), existând o înţelegere între cele două firme. Obiectivul este de a maximiza suma profiturilor celor două firme, duopolul comportându-se ca o firmă unică ce serveşte ca un monopol piaţa portuară în tehnologia de transport combinat în relaţie cu o anumită piaţă de trafic.

2.5. Monopolul portuar integrat

In unele pieţe portuare, operaţiunile sunt controlate de monopoluri care integrează alte monopoluri care, la rândul lor, controlează facilităţi portuare, intermodale sau chiar anumite nişe de piaţă. In termenii pieţei, monopolurile M_i sunt de fapt, firme ale monopolului integrat M. De exemplu, un astfel de monopol M constă dintr-un operator major de transport M_1 care controlează o firmă M_2, aceasta din urmă, având exclusivitatea operării reţelei de terminale (Cuncev, 2008). Plecând de la modelul unei industrii cu doi monopolişti (Stancu, Andrei, 1997), se admite următoarea funcţie inversă a cererii în relaţia monopolului integrat cu piaţa:

$$p_2(y_2) = a - by_2 \qquad (1)$$

Intre membrii monopolului integrat nu există relaţii bazate pe cerere-ofertă. Firma M_2 preia y_1 unităţi de încărcătură (ILU_1) de la M_1 şi livrează $y_2 = k.\ y_1$ unităţi (ILU_2) în piaţă (distribuitorilor sau consumatorilor finali). Preluarea produsului de la prima firmă intră în costul suportat de a doua firmă.
Rezultă că obiectivul este doar maximizarea profitului:

$$\prod(y_2) = V_2 - C_2 = p_2(y_2)\ .\ y_2 - C(y_2) = \\ = (a - by_2)y_2 - c.y_1 = (a-by_2)y_2 - c\ y_2/k \qquad (2)$$

ceea ce se realizează, pentru:

$$y_2^* = (ka - c)/2kb \qquad (3)$$

$$p_2^* = (ka + c)/2k \qquad (4)$$

Vectorul optimal al monopolului integrat, este (p_2^*, y_1^*, y_2^*), unde $y_1^* = y_2^*/k$.

Profitul monopolistului integrat, va fi:

$$\prod^* = (ka - c)^2 / 4k^2 b \qquad (5)$$

Efectele monopolului integrat asupra consumatorilor se constată din compararea celor două situaţii considerate: piaţa controlată de un monopol integrat şi piaţa cu competiţie perfectă.
În prima situaţie, într-un port este posibil ca un operator generic O_1 (investitor, comerciant, exportator, expeditor, furnizor de mărfuri, încărcător) să fie acţionar majoritar la o societate comercială T care deţine un număr de k terminale portuare amplasate pe terenuri concesionate de la administraţia portuară. Impreună, O_1 şi T alcătuiesc monopolul integrat M care controlează zona portuară corespunzătoare terminalelor $T_1 \ldots T_k$.
Alternativa la această situaţie este piaţa liberă în care, terminalele $T_1 \ldots T_k$ sunt în competiţie pentru atragerea operatorilor O_i şi a companiilor C_j, iar O_i şi C_j se află, la rândul lor în competiţie liberă în piaţă pentru resursele terminalelor T_k.
Atât în prima situaţie (monopolul M), cât şi în a doua situaţie (operator independent), fiecare dintre ei îşi maximizează profitul prin egalarea costului marginal cu venitul marginal. În piaţa controlată de monopol, fiind negativă panta curbei cererii, rezultă un preţ mai mare decât costul marginal:

$$V_m(Y) - C_m(Y) = p + Y.\frac{dp}{dY} - C_m(Y) = 0 \qquad (6)$$

$$p - C_m(Y) = -Y.\ \frac{dp}{dY} > 0, \text{ pentru că } \frac{dp}{dY} < 0 \qquad (7)$$

În piaţa perfectă, deoarece venitul marginal este egal cu preţul obţinut de operator, acesta nefiind capabil să modifice preţul de unul singur, rezultă un preţ egal cu costul marginal:

$$V_m(y_i) - C_m(y_i) = p + y_i \cdot \frac{dp}{dy_i} - C_m(y_i) = p - C_m(y_i) = 0 \quad (8)$$

Iar dacă se consideră faptul că acesta are totuşi o influenţă asupra preţului, chiar dacă este foarte redusă (depinzând de ponderea sa în piaţă, $y_i=Y/n$), venitul său marginal devine:

$$\frac{d}{dy_i} p.y_i = p + p/(n.E) \quad (10)$$

Deci, venitul său marginal se apropie tot mai mult de orizontala p, cu cât creşte şi numărul n de operatori în piaţă. Clientul (consumatorul) plăteşte mai puţin faţă de situaţia de monopol.

Este adevărat că un astfel de monopol, care este asemănător cu un monopol natural, ar putea fi supus unor reglementări stricte sau ar putea fi înlocuit cu administrarea de către sectorul public a serviciilor respective, dar aceasta ar avea dezavantajul ineficienţei ce ar putea fi astfel introdusă in sistem. Se mai practică ținerea sub control a acestor monopoluri de către administrația sau autoritatea portuară, ceea ce este foarte greu de realizat la confluența dintre public şi privat. Rămâne alternativa producţiei şi distribuirii serviciilor în condiţii de piaţă prin dereglementarea şi divizarea monopolului în cadrul unui proces de privatizare a acestuia. Rezultă cerinţa dezvoltării în continuare a formelor de extindere a afacerilor şi a competiţiei în piaţa zonei de influență a portului (Cuncev, 2007a,b).

3. REVIZUIREA NOȚIUNILOR DE INFRASTRUCTURI ȘI SUPRASTRUCTURI PE PLATFORMA PORTUARĂ

S-a arătat în capitolul anterior cât de importantă este existența condițiilor pentru competiția corectă a agenților economici, fără bariere, cu posibilități relativ facile de intrare/ieşire în/din piață. In acest scop, este necesară o anumită mobilitate a agentilor economici pentru a evita monopolurile care închid piața, protecționismul și barierele imobiliare, tehnologice şi investiționale. Pentru ca autoritaea (aministrația) portuară să dispună de un instrument de lucru mai eficient, de exemplu în domeniul alocării sau concesionării terenului, trebuie redefinite noțiunile privind diferitele infrastructuri şi suprastructuri din teritoriul portului. S-ar evita astfel substituirea autorității portuare cu cea a unui operator oarecare sau a unui acționar care deține controlul acestuia, pe o anumită zonă din teritoriul portuar, reducând riscul transformării unui terminal maritim sau fluvial controlat pe acestă cale, în dry port, fără ca autoritatea portuară să poată interveni, cel puțin nu pe termen scurt. Pot fi reduse şi alte riscuri, precum utilizarea terminalului cu mult sub capacitatea nominală, utilizarea suprafețelor terminalului cu predilecție ca spațiu de depozitare (deşi, terenul portuar este foarte scump şi ar trebui utilizat intensiv, realizând un rulaj ridicat al mărfurilor) etc. Există metode de tratare a problemei (chirii progresive etc.), dar cea mai eficientă în condițiile faptului împlinit, pe termen scurt, este stabilirea chiriilor pe suprafețele concesionate în funcție de capacitatea de trafic şi nu în funcție de traficul realizat în perioada anterioară. Extinderea noțiunii de infrastructură asupra activelor fixe, imobile, având durată lungă de viață, a instalațiilor tehnologice integrate structural în terminalele specializate, simultan cu restrângerea suprastructurii la activele mobile, utilajele utilizate nemijlocit în producție, obiectele deplasabile, demontabile, supuse uzurii fizice şi morale rapide, ar da o mai mare mobilitate operatorilor în competiția pentru terminale. Infrastructurile ar trebui să fie sisteme de sine stătătoare care să reprezinte resurse legate de factorul timp (slot-uri) care pot fi alocate unor operatori contra unor taxe de acces, utilizând în acest scop metode de alocare ce nu restricționează competiția, accesul la piață etc.

4. SEPARAREA AUTORITĂȚII ȘI ADMINISTRAȚIEI PORTUARE

Noțiunea de port a evoluat de la simplul punct de transbordare la nodul din rețelele logistice care-l includ. Se simte însă, ncesitatea lărgirii abordării portului într-un context mai larg, al zonei sale de influență, atât pe apă cât şi în ariile terestre şi aeriene. Cu alte cuvinte, ar trebui considerată *zona logistică portuară*, care ar include portul, piețele care au legătură cu acesta, agenții economici implicați, organizațiile şi autoritățile implicate, parte din hinterland, zone industriale, căi navigabile etc.

În majoritatea porturilor, noțiunile de autoritate şi administrație nu sunt utilizate distinct în prezent, cele două cuvinte definind o singură instituție care îndeplinește ambele funcții. O denumire sau alta este preferată cu preponderență în anumite zone geografice, având uneori şi atribuții care sunt diferit abordate. Ar trebui analizată oportunitatea separării celor două funcții şi atribuite unor organizații diferite, ceea ce ar genera avantaje, precum: autoritatea s-ar putea exercita nestingherită de eventuale conflicte de interese, inclusiv asupra administrației portuare; administrația portuară ar avea obiectul de activitate mai bine conturat; s-ar realiza descentralizarea administrării porturilor, fiecare port

având administrație proprie; autoritatea ar putea fi un catalizator în continuarea reformării, privatizării și comercializării activităților portuare; autoritatea portuară ar putea să aibă un conținut complex, dincolo de teritoriul unui port, asupra zonei sale logistice, în spiritul celor prezentate în această lucrare, având obiective ce țin de politici și strategii teritoriale în transporturi multimodale, competiția și cooperarea agenților economici și a organizațiilor prezente etc. Această propunere este de actualitate pentru că activitățile care se dasfășoară în legătură cu portul depășesc teritoriul strict al portului și chiar pe cel al complexului portuar lărgit, acestea având un caracter teritorial care antrenează multe alte entități implicând relaționări, strategii și politici pe care o simplă administrație nu le poate gestiona.

5. DE LA PCS LA PLATFORMA CLOUD DIN ZONA LOGISTICĂ PORTUARĂ

Timp de câteva decenii de promovare a informatizării activității organizațiilor care interacționează în port și mai ales, încercările de realizare a sistemelor informatice de utilizare în comun a datelor, n-au avut succes pe măsura resurselor consumate. Cauzele eșecurilor sunt multiple, dar principala cauză este că aplicațiile, mai ales cele din categoria ITS, au fost lăsate aproape în exclusivitate a fi concepute și proiectate de informaticieni. Fără implicarea specialiștilor care utilizează ITS ca instrumente de lucru, aplicațiile nu sunt atractive și utile pentru personalul din exploatare, iar decidenții sunt circumspecți în a le utiliza. Deși s-a ajuns la un nivel superior prin ceea ce se numește sistemul comunitate portuară (Port Community System-PCS), chiar și acesta încă nu este suficient pentru a reduce riscul alienării organizaționale în teritoriul portuar. În tehnologiile existente astăzi și având în vedere progresele mari în științele manageriale și în logistică, privită ca generalizare a proceselor din transporturi, este posibil să se realizeze un nou concept care se poate extinde la nivelul zonei logistice controlată de autoritatea portuară: *platforma Cloud de procesare a afacerilor*, ca nivel superior de evoluție din PCS. Aceasta ar utiliza tehnologia Cloud Computing, păstrând astfel independența organizațiilor, fiind necesară realizarea unei arhitecturi de circulație a informației în Cloud și definirea conceptelor de procesare a informației privind afacerile organizațiilor specifice platformei. În acest scop, se pleacă de la conceptele deja existente în practica specialiștilor: B2B (Business-to-Business), BPO (Business Process Outsourcing), CRM (Customer Relationship Management) etc.

6. CONCLUZII

Zona de influență a portului reprezintă mediul și piața de întâlnire a fluxurilor comerciale și logistice, a serviciilor și afacerilor, locul de desfășurare a competițiilor și cooperărilor, dar și de valabilitate a reglementărilor și de manifestare a autorităților. Cu cât conexiunile actorilor sunt multiplicate și facilitate, piața este accesibilă și deschisă, cooperarea este posibilă, firmele sunt performante, cu atât mai mult și portul este mai competitiv. Ca stat membru al UE, sunt de urmat obiectivele strategice ale politicii maritime europene (COM(2009) 8 final) prin care se urmărește stabilirea unui „spațiu european de transport maritim fără bariere”, prin eliminarea tuturor barierelor administrative inutile, a controalelor transfrontaliere duplicate, a lipsei de armonizare a documentelor; punerea în aplicare a măsurilor privind o politică portuară europeană, respectarea cerințelor privind siguranța, securitatea și dezvoltarea durabilă, iar serviciile portuare trebuie asigurate conform cu principiile concurenței loiale, ale transparenței financiare, nediscriminării și rentabilității etc.

7. BIBLIOGRAFIE

Albu C. (2005). Analiza microeconomică a agenților economici în condiții de piață, ASE București.

COM(2009) 8 final, Obiective strategice și recomandări pentru politica UE în domeniul transportului maritim până în 2018. CCE Bruxelles.

Cuncev I. (2007a). Business re-engineering and organizational changes in intermodal competition, Managing Development for CFR/Marfă/Călători, Systra.

Cuncev I. (2007b) Need for improved organisational and managerial structures, in Terminalul intermodal la confluența lanțurilor logistice, ASTR Proceedings, Agir Publishing House.

Cuncev I. (2008) La Recherche en Roumanie entre intermodalité et co-modalité, 8e Séminaire francophone est-ouest de socio - économie des transports, 13-14 nov., Bucarest.

Gilbert Abraham-Frois (1994) Economia politică, Editura Humanitas, București.

Lipsey R., Chrystal K. A. (1999) Economia pozitivă, Editura Economică.

Nash J. (1950) Equilibrium points in n-person games, Proceedings of the National Academy of the USA, 36(1):48-49.

Stancu S., Andrei T. (1997) Microeconomie, teorie și aplicații, Editura ALL.