

UNIVERSITATEA LIBERĂ INTERNAȚIONALĂ DIN MOLDOVA

Cu titlu de manuscris
C.Z.U: 334.7:656.615.071.4 (043.3)

FLORESCU VIOREL

**ASIGURAREA ORGANIZATORICO-METODICĂ A
DEZVOLTĂRII STABILE A ÎNTREPRINDERII PORTUARE**

Specialitatea 521.03 - Economie și management (în ramură)

Teză de doctor în economie

Conducător științific:

**BURLACU Natalia,
dr. hab., prof. univ**

Autorul:

FLORESCU Viorel

CHIȘINĂU, 2016

© Florescu Viorel, 2016

CUPRINS

ADNOTARE (română, rusă, engleză).....	5
LISTA ABREVIERILOR.....	8
INTRODUCERE	9
1. FUNDAMENTE TEORETICE ȘI CONCEPTUALE ALE DEZVOLTĂRII STABILE A SISTEMELOR DE MANAGEMENT A ÎNTRERINDERILOR PORTUARE	17
1.1. Premisele dezvoltării stabile a sistemelor de management în cadrul întreprinderilor.....	17
1.2. Pârghiile gestiunii stabilității întreprinderii portuare în condițiile concurențiale	27
1.3. Dezvoltarea stabilă ca obiectiv în gestionarea întreprinderii portuare.....	36
1.4. Concluzii Capitolul 1	46
2.CERCETAREA COMPONENTELOR CE DETERMINĂ DIRECȚIA ȘI MODELUL ORGANIZĂRII DEZVOLTĂRII STABILE A ÎNTRERINDERII PORTUARE	48
2.1. Analiza aspectului funcțional și financiar al stabilității întreprinderii portuare.....	48
2.2. Factorii de influență asupra alegerii direcției de dezvoltare al întreprinderilor portuare	63
2.3. Evaluarea și proiectarea fluxului de mărfuri în procesul dezvoltării stabile a portului maritim.....	73
2.4. Concluzii Capitolul 2	83
3. OPTIMIZAREA DEZVOLTĂRII STABILE AL ACTIVITĂȚII ÎNTRERINDERII PORTUARE ÎN CONDIȚIILE ACTUALE.....	85
3.1. Premisele obiective pentru elaborarea modelului economico-matematic al dezvoltării eficiente a portului maritim.....	85
3.2. Analiza modelului economico-matematic al activității eficiente a portului maritim	92
3.3. Utilizarea modelului economico-matematic propus pentru sporirea eficacității gestionării Portului Maritim Comercial Constanța”	99
3.4. Concluzii Capitolul 3	108
CONCLUZII GENERALE ȘI RECOMANDĂRI	110
BIBLIOGRAFIE	114
ANEXE	123
Anexa 1. Notificare sosire navă în portul Constanța	123
Anexa 2. Conexiunea portului Constanța în coridoarele Pan-Europene.....	124
Anexa 3. Indicatorii economici și ai activității de exploatare a portului comercial maritim Constanța din perioada 2002-2015	125
Anexa 4. Baza informațională pentru calculul rentabilității portului comercial maritim Constanța în perioada 2009-2015.....	127

DECLARAȚIE PRIVIND ASUMAREA RĂSPUNDERII	128
CURRICULUM VITAE	129

ADNOTARE (română, rusă, engleză)

Numele și prenumele autorului: Viorel Florescu

Titlul tezei: Asigurarea organizatorico-metodică de dezvoltare stabilă a întreprinderii portuare

Gradul științific solicitat: Teză de doctor în economie

Anul perfectării tezei: 2016

Structura tezei: introducere, trei capitole, concluzii generale și recomandări, lista bibliografică din 166 titluri, 2 anexe, 123 pagini, 8 tabele și 26 figuri.

Rezultate obținute: 13 lucrări științifice

Cuvine cheie: stabilitate, echilibru, eficiență, sistem, algoritm, adaptabilitate, mobilitate, flexibilitate, siguranță, manevrabilitate, gestionare, organizare, flux, marfă, criterii, port maritim, etc.

Domeniul de studiu: Economie și management în ramură

Scopul și obiectivele tezei constau în aprofundarea și dezvoltarea principiilor teoretice, metodologice și aplicative a pîrghiilor pentru asigurare organizării majorării eficienței gestiunii stabile a întreprinderii portuare.

Noutatea și originalitatea științifică consistă în sistematizarea modelului de funcționare stabilă a întreprinderii portuare sub formă de model al dezvoltării stabile ca funcție scop a întreprinderii; inclusiv modelarea aspectelor funcționale și financiare ale procesului; clasificatorul factorilor care influențează alegerea direcției de dezvoltare a porturilor maritime; introducerea noțiunii „flux riscant de mărfuri” care permite evaluarea nivelului necesar de adaptare a potențialului de prelucrare a mărfurilor la modificările structurii fluxului de mărfuri; concretizarea algoritmului de formare a fluxului de mărfuri proiectat în funcție de varianta de dezvoltare a infrastructurii portuare; propunerea modelului economico-matematic al activității eficiente stabile a portului comercial maritim Constanța; determinarea criteriului unic de eficiență stabilă a funcționării comercial maritim Constanța.

Problema științifică importantă soluționată constă în fundamentarea din punct de vedere științific a asigurării întreprinderilor portuare cu parametri calitativi și cantitativi, algoritmi și modele economico-matematice fapt ce confirmă determinarea și menținerea aspectelor organizațional-metodologice cu privire la stabilitatea ai activității întreprinderii portuare în vederea modificărilor interne continue și interacțiunii eficiente cu mediul extern.

Semnificația teoretică a lucrării: Veridicitatea științifică și validitatea rezultatelor argumentate în prezenta lucrare, constă în faptul că toate cercetările teoretice, elaborările și realizările practice sunt bazate pe instrumente analitice cunoscute în mediul științific (legi, metode, modele, algoritmi) și domeniilor tradiționale: matematice și economice.

Valoarea aplicativă a lucrării: Concluziile științifice, rezultatele teoretice și practice formulate în prezenta teză pot fi utilizate pentru majorarea eficienței gestiunii porturilor maritime precum și altor subiecți a procesului de transport.

Implementarea rezultatelor științifice: Subiectele științifice ale cercetării și-au găsit aplicația la Autoritatea Navală Română Căpitănia Zonală Constanța (act de implimentare nr.345 din 10.03.14), ItalRom Shipping and Trading LTD, Compania națională Administrația Porturilor maritime –SA Constanța (act de implimentare nr.233 din 08.03.14).

АННОТАЦИЯ

Имя, фамилия: Виорел Флореску

Название диссертации: Организационно-методологическое обеспечение стабильного развития портовых организаций

Соискание ученой степени: Кандидата экономических наук

Место защиты: г.Кишинев

Год представления диссертации: 2016

Структура работы: Введение, три главы, общие выводы и рекомендации, библиографический список из 166 наименований, 2 приложений, 123 страниц основного текста, 26 рисунков, 8 таблиц.

Количество публикаций по теме:-13 научных публикаций.

Ключевые слова: стабильность, равновесие, эффективность, систем, алгоритм, адаптивность, мобильность, гибкость, безопасность, управляемость, управление, организация, поток, критерии товарные морской порт.

Область исследования: Специальность - 08.00.05. Экономика и менеджмент в отрасли

Цель и задачи диссертации, сосредоточены на углубление и развитие теоретических, методологических и практических рычагов для обеспечения повышения эффективность стабильного управления портовых организаций.

Научная новизна и оригинальность исследования заключается в систематизации модели стабильного функционирования портовых организаций в зависимости от целей предприятия, в том числе моделирования производственных и финансовых аспектов процесса; классификатор факторов, влияющие на выбор направления для развития морских портов; введение понятия “рискованный поток товаров”, который позволяет оценить потенциальное необходимость адаптации к изменениям в структуре переработки товаров, конкретизации алгоритма подготовки проектированного потока товаров в зависимости от развитие инфраструктуры порта; предложении экономико-математической модели стабильной эффективности деятельности торгового порта Констанца; определении обобщающего критерия для повышения эффективности работы морского порта Констанца.

Важность научной исследуемой задачи решаемой в диссертации состоит в обеспечении портовых организаций качественными и количественными параметрами, алгоритмами и экономико-математическими моделями для определения и поддержания организационно-методологических аспектов устойчивой деятельности портовых организаций на основе внутренних изменений и непрерывного эффективного взаимодействия с внешней средой.

Теоретическая значимость работы базируется на разработанных теоретических, методологических и аналитических инструментах, известных в научной среде (законы, методы, модели, алгоритмы) и традиционных математических и экономических направлениях.

Практическая ценность работы заключается в том, что научные выводы, теоретические и практические результаты, изложенные в работе, могут быть использованы для повышения эффективности управления морского порта и других субъектов транспортного процесса.

Внедрение научных результатов: результаты исследования были проанализированы и реализованы Румынским морским органом, Управление Констанца, (акт no.345 от 10.03.14) ItalRom Shipping and Trading LTD, Национальная администрация морских портов (акт no.233 от 08.03.14).

ANNOTATION

Name and Surname: Viorel Florescu

Title: Organizational methodical stable development of enterprise port

Requested Scientific degree: Doctor of Economics thesis

Thesis perfecting Year: 2016

Thesis structure: introduction, three chapters, conclusions and recommendations, bibliography of 166 titles, 2 annexes, 139 pages, 8 tables and 26 figures.

Results: 13 scientific works

The key words: stability, balance, efficiency, system, algorithm, adaptability, mobility, flexibility, safety, handling, management, organization, flow, commodity criteria, seaport, etc.

Field of study: Economy and Management in branch

The purpose and objectives of the thesis is to deepen and develop the principles theoretical, methodological and practical levers to ensure stable management organization increase efficiency of the port company.

Scientific novelty consists in systematizing the stable operation of the enterprise model as a model port of stable development as a function of the enterprise purpose; including modeling of operational and financial aspects of the process; classifier factors influencing the choice of direction for the development of seaports; introduction of 'risky flow of goods "which allow the level necessary to adapt to potential changes in the structure of processing goods flow of goods; training algorithm realization flow of goods designed whichever port infrastructure development; proposal of economic and mathematical model of the efficient activity of the commercial port Constanta sea stable; the sole criterion for determining the efficiency of the operation of commercial marine stable Constanta.

Important scientific problem solved consists in providing port enterprises with qualitative and quantitative parameters, algorithms and mathematical economic models to determine and maintain the organizational and methodological aspects about the stability of the company's activity on port internal changes continue and efficient interaction with the external environment.

Significance of the paper: scientific veracity and validity of the results argued in this paper, is that all theoretical research, development and practical achievements are based on analytical tools known in the scientific (laws, methods, models, algorithms) and traditional fields: mathematics and economic.

Value of the work: scientific conclusions, theoretical and practical results made in this sentence can be used to increase the efficiency of the management of seaports and other subjects of the transport process.

Implementation of scientific results: Scientific research topics and have found application in Romanian Naval Authority of Constanta Zonal Master's Office (act of implementation of 3.10.14 345) ITALROM Shipping and Trading Ltd, National Company Maritime Ports Administration SA Constanta (note Implementation No. 233 of 03/08/14).

LISTA ABREVIERILOR

A	Active ale întreprinderii după bilanț
CB	Cota de beneficiu orientată pentru dezvoltarea întreprinderii
CC	Cota de capital
CE	Cerere
FFP	Fonduri fixe de producție
GCBF	Global conference on business and finance
Ic	Investiții capitale
MP	Mijloace proprii
OF	Ofertă
P	Profit
P&C	Planificare și control
STD	Strategii ale sistemelor de transport și distribuție
TQM	Managementul total al calității
V	Parte a capitalul circulant destinat remunerării „muncii vii”
Vn	Venit net
Vv	Volumul vânzărilor

INTRODUCERE

Actualitatea și importanța problemei abordate. Întreprinderile portuare maritime reprezintă sisteme complexe de prestare a serviciilor și producție care funcționează la intersecția transporturilor maritime, feroviare, auto și fluvial, realizând operațiuni de inițiere și finalizare a fiecărui ciclu de transport și conectarea acestora într-un proces unic de transport, asigurând continuitatea sistemului de transport în întregime. Aproximativ 40% din mărfurile pentru comerțul intern și 70% din mărfurile pentru comerțul extern în Europa sunt transbordate prin porturi.

În condițiile dezvoltării economiei porturile comerciale maritime române concurează pe piața serviciilor de transport al Uniunii Europene. Globalizarea economiei mondiale, extinderea relațiilor comerciale interne și externe, dezvoltarea tranzitării mărfurilor transportate, procesele integraționale a transporturilor duc la creșterea dinamică a volumului transporturilor de mărfuri, în deservirea cărora sunt implicate legăturile de transporturi, inclusiv și porturile maritime – ca elemente de bază a sistemului și infrastructurii de transport mondial. În ultimul timp odată cu modificarea tehnologiilor de prelucrare a mărfurilor se schimbă și rolul porturilor maritime pe care ei tradițional o îndeplinesc în sistemul de transport ale unei regiuni concrete sau țări. Porturile se transformă din coordonatori a legăturilor de transport în centre logistice de distribuire, posibilitățile teritorial-terestre a cărora spre o dezvoltare stabilă epuizează.

În prezent această problemă este foarte actuală pentru România deoarece porturile maritime cu greu fac față creșterii volumului de mărfuri prelucrate în port, iar clienții au cerințe tot mai mari față de calitatea și complexitatea serviciului de logistică în porturile maritime. Așa dar situația se agravează tot mai mult din cauza determinării orientării și identificării resurselor pentru dezvoltarea porturilor prin utilizarea cât mai eficientă a infrastructurii existente.

În astfel de condiții, o importanță majoră capătă factorii economici-organizaționali, iar un loc aparte ocupând modernizarea sistemului de gestiune stabilă a întreprinderilor portuare.

Sistemul asigurării stabilității gestiunii portului maritim reprezintă în sine un circuit închis de reglementare, constituie proces informațional de gestionare și are următoarea structură: diagnostica stării și dinamicii parametrilor semnificativi ai activității întreprinderii; evaluarea componenței și proporțiilor riscurilor și amenințărilor pentru echilibru; aplicarea mecanismului tip de evitare, slăbire sau suprimarea amenințărilor; evaluarea nivelului succesului acțiunilor sistemului de asigurare a stabilității întreprinderii după anumite criterii; decizia privind necesitatea și caracterul corectării sistemului de asigurare a stabilității.

Pentru sistemul de asigurare a stabilității sus menționat sunt caracteristice așa particularități ca claritate și constanță în reacții la apariția amenințărilor standarde pentru stabilitatea caracterului intern și extern. Echilibrul și stabilitatea sunt legate de gestionarea stării și dezvoltării eficienței sistemului, care se află sub influența parametrilor de intrare și de ieșire și transformarea acestora.

În prezent, pentru evaluarea eficienței gestiunii întreprinderilor portuare sunt utilizate un complex de instrumente de analiză al activității economice, care permite evaluarea întreprinderii în baza unui întreg sistem de indicatori. Principalul dezavantaj al acestei abordări este incapacitatea de a efectua prognoze și planificări concrete al rezultatelor activității portuare. Actualmente, nu există nici un model economic al eficienței activității portului maritim și nici un criteriu generalizat de eficiență.

Totodată cercetările teoretice și metodologice existente vizavi de această temă, metodele organizatorice și economice nu țin cont de specificul condițiilor și tendințelor de dezvoltare a porturilor maritime și necesitățile clienților cu cerințe ridicate la condițiile și formele serviciilor logistice de prelucrare a încărcăturilor în porturile maritime.

Descrierea situației în domeniul de cercetare și identificarea problemelor de cercetare.

Problema dezvoltării stabile este în exclusivitate diversă. În condițiile modificărilor imprevizibile a economiilor mondiale și naționale asigurarea dezvoltării stabile a întreprinderilor portuare capătă un rol extrem de important. La studierea lui au participat numeroși savanți din țară și de peste hotare. În deosebi putem enumera lucrările savanților: I. Ansoff, G.V. Zorlențean T., Ilieș L, Koontz H. D., Weihrich H., Drucker P. F., Banciu D., Eșanu A. și ale unui șir de alți savanți din țară și de peste hotare. În studiile savanților menționați sunt examinate așa noțiuni fundamentale, cum sunt stabilitate, echilibru, eficiență, sistem, algoritm, adaptibilitate, mobilitate, flexibilitate, siguranță, manevrabilitate, gestionare, organizare, flux, marfă, criterii, port maritim și un șir de soluții generale și concrete. Prevederile științifice menționate au o mare însemnătate metodologică, dar ele nu sunt orientate în mod special asupra problemelor de dezvoltare stabilă a întreprinderii portuare ca întreprindere prelucrătoare și prestatoare de servicii.

Astfel, baza teoretico-metodologică a prezentei lucrări alcătuiesc cercetările conceptuale a teoriei economice cu privire la teoria echilibrului economic, planificare strategică, majorarea eficienței gestiunii întreprinderilor, metodele analizei sistemice, comparația, modelarea matematică și analiza factorială, cercetările savanților autohtoni și internaționali cu privire la dezvoltarea stabilă și eficientă a întreprinderilor și porturilor maritime, precum și publicații științifice în reviste de profil cu privire la cercetările tezei.

Baza informațională empirică a cercetării au constituit-o materialele monografiilor, articolelor în publicații periodice și speciale, materialele conferințelor științifico-practice, precum și datele evidenței contabile și operative ale Portului comercial maritim Constanța, precum și alte informații, care se conțin în lucrările științifice și publicații expuse pe paginile web a domeniilor de profil.

Necătând la faptul că pentru soluționarea problemei privind asigurarea organizatorico-metodică de dezvoltare stabilă a întreprinderii portuare se efectuează cercetări multilaterale, precum și pe larg se implementează și adaptează experiența UE, problema este actuală pentru fiecare port maritim al României – ca obiect complex cu trăsături individuale, cerințe și restricții în dezvoltare.

Astfel necesitatea soluționării problemei indicate în bază științifică și lipsa recomandărilor cu privire la metode și modele de organizare a dezvoltării stabile eficiente a porturilor în anumite condiții, a dus la actualitatea temei de cercetare a lucrării, iar conținutul și direcția de cercetare s-a predeterminat de metodele de organizare existente a întreprinderilor portuare.

Având în vedere cele de mai sus, asigurarea organizatorico-metodică a gestionării stabile a porturilor maritime este relevantă și necesită dezvoltare științifică în continuare.

Scopul și obiectivele lucrării. Scopul tezei constă ca în baza cercetării efectuate a propune pârghii pentru asigurare metodologică a organizării majorării eficienței gestiunii stabile a întreprinderii portuare. Pentru atingerea scopului urmărit, în lucrare au fost atinse soluționate următoarele **obiective**:

- Sistematizarea de pe pozițiile dezvoltării stabile a noțiunii de teorie generală a echilibrului, echilibrul economic, stabilitate economică, abordări sistemico-structurală funcțională și financiară;
- Examinarea pârghiilor de asigurare a dezvoltării stabile-concepții administrative;
- Cercetarea factorilor care influențează direcția dezvoltării stabile, metodele și modelele organizării dezvoltării întreprinderilor portuare;
- Elaborarea abordării metodice și conceptuale la proiectarea fluxului de mărfuri în procesul de activitate a portului maritim;
- Determinarea criteriului unic de eficiență stabilă a funcționării portului maritim;
- Elaborarea și implementarea modelului economico-matematic al activității eficiente stabile a portului comercial maritim Constanța.

Obiectul cercetării sunt condițiile și sistemul de menținere a stabilității parametrilor calitativi și cantitativi stabiliți ai activității întreprinderii portuare pe baza modificărilor interne continue și interacțiunii eficiente cu mediul extern.

În calitate de subiect al cercetării intervine procesul de gestiune a portului comercial maritim Constanța ca întreprindere prelucrătoare și prestatoare de servicii consumatorilor beneficiare de servicii portuare.

Drept bază metodologică a investigațiilor au servit metodele științifice de cercetare cum sunt metoda normativă, de analiză logică, comparativă, statistică, inducția și deducția, metode grafice, calitative și cantitative, metoda descriptivă și analitică.

Noutatea științifică a rezultatelor obținute. Cele mai esențiale elemente de dezvoltare a ideilor științifice constau în următoarele:

1. Fundamentarea principiilor de stabilitate ale dezvoltării întreprinderii portuare ca sarcină administrativă sub formă de model al dezvoltării stabile ca funcție scop a întreprinderii.
2. Justificarea din punct de vedere științific evaluările stabilității dezvoltării și funcționării întreprinderii, inclusiv modelarea aspectelor funcționale și financiare ale procesului.
3. Elaborarea clasificatorului factorilor care influențează alegerea direcției de dezvoltare a porturilor maritime, s-au identificat grupul de factori obiectivi și subiectivi, având în vedere dependența lor de volumul investițiilor pentru dezvoltare. Se propune să se ia în considerare impactul grupului identificat de factori, în baza sistemului dual și stabilirea priorității influenței factorilor obiectivi.
4. Introducerea noțiunii „flux riscant de mărfuri” care permite evaluarea nivelului necesar de adaptare a potențialului de prelucrare a mărfurilor la modificările structurii fluxului de mărfuri.
5. Concretizarea algoritmului de formare a fluxului de mărfuri proiectat în funcție de varianta de dezvoltare a infrastructurii portuare.
6. Propunerea modelului economico-matematic al activității eficiente stabile a portului comercial maritim Constanța;
7. Determinarea dependenței rezultatelor activității portului de raportul rațional a cheltuielilor pentru investițiile capitale și remunerare a muncii în baza analizei principalelor indicatori economici de activitate a portului comercial maritim Constanța,.
8. Determinarea criteriului unic de eficiență stabilă a funcționării portului maritim care permite prognozarea dezvoltării întreprinderii.

Problema științifică importantă soluționată constă în fundamentarea din punct de vedere conceptual și metodologic a întreprinderilor portuare cu parametri calitativi și cantitativi, algoritmi și modele economico-matematice în determinarea și menținerea aspectelor organizațional-metodologice cu privire la stabilitatea activității întreprinderii portuare pe baza modificărilor interne continue și interacțiunii eficiente cu mediul extern, ceea ce a contribuit la crearea premiselor utilizării criteriului unic de eficiență stabilă a funcționării portului maritim care permite prognozarea dezvoltării întreprinderii portuare și propunerea modelului economico-matematic al activității eficiente stabile a portului comercial maritim Constanța.

Rezultatele principale înaintate spre susținere, se referă la:

1. Propunerea metodologiei dezvoltării stabile a organizării gestiunii întreprinderii portuare.
2. Evidențierea sistemului dual de evidență a factorilor, care influențează asupra dezvoltării portului maritim.
3. Sistematizarea, etapelor procesului de proiectare a fluxului de mărfuri după volum, structură și direcții algoritmul de formare a fluxului de mărfuri proiectat în funcție de varianta de dezvoltare a infrastructurii portuare.
4. Introducerea în literatura de specialitate noțiunea „flux riscant de mărfuri” care permite evaluarea nivelului necesar de adaptare a potențialului de prelucrare a mărfurilor la modificările structurii fluxului de mărfuri.
5. Utilizarea criteriului unic de eficiență stabilă a funcționării portului maritim care permite prognozarea dezvoltării întreprinderii portuare și propunerea modelului economico-matematic al activității eficiente stabile a portului comercial maritim Constanța.

Importanța teoretică și valoarea aplicativă a lucrării. Veridicitatea științifică și validitatea rezultatelor argumentate în prezenta lucrare, constă în faptul că toate cercetările teoretice, elaborările și realizările practice sunt bazate pe instrumente analitice cunoscute în mediul științific (legi, metode, modele, algoritmi) și domeniilor tradiționale: matematice și economice.

Valoarea aplicativă a tezei constă în introducerea modificări în procesul de informatizare a activităților Administrației Porturilor Maritime Constanța pentru a răspunde cerințelor generale ale unei societăți comerciale. Înaintarea de către Portul Constanța a propunerilor privind introducerea elementelor noi în baza informațională NEPTUN și participarea activă a ei în acest proces a permis de a spori nivelul organizațional al fluxului informațional al întreprinderii, dar și eficiența gestionării portului maritim pe următoarele nivele:

- **Activitatea Portuară:** Managementul traficului maritim și fluvial (nave, sosiri, manevre, plecări), traficul de mărfuri, evenimente în port
- **Financiar - Contabilitate:** Gestiunea Financiară, Contabilitatea Financiară, Contabilitatea de Gestiune, Bugete, Mijloace fixe, Obiecte de Inventar
- **Comercial:** Contracte, Litigii, Deconturi nave, Deconturi chirii, Facturare
- **Mentenanță:** Întreținere/reparații echipamente, Întreținere infra- și supra-structură, Interfața cu pachete de Calcul Devize, Stocurile de materiale pentru întreținere/reparații, Aprovizionarea materialelor pentru întreținere/reparații, Urmărirea consumurilor de combustibili pentru nave și centrale termice
- **Servicii:** Servicii de furnizare comunicații, energie electrică, energie termică, apă, Servicii diverse, Gestiunea generală a stocurilor, Gestiunea generală a aprovizionării, Interfața GIS
- **Investiții:** Planuri de investiții, Achiziții publice (lucrări de investiții, achiziții utilaje, lucrări de reparații), Gestiunea devizelor de lucrări.

Concluziile științifice, rezultatele teoretice și practice formulate în prezenta teză pot fi utilizate pentru majorarea eficienței gestiunii porturilor maritime precum și altor subiecți a procesului de transport. Subiectele științifice ale cercetării și-au găsit aplicația la Autoritatea Navală Română Căpitania Zonală Constanța (act de implimentare nr.345 din 10.03.14), ItalRom Shipping and Trading LTD, Compania națională Administrația Porturilor maritime –SA Constanța (act de implimentare nr.233 din 08.03.14).

Aprobarea rezultatelor investigației. Pozițiile teoretico-metodologice și practice elaborate în lucrare au fost raportate la conferințele științifico-practice, seminarele și forumurile internaționale:

Publicațiile la tema tezei. Rezultatele lucrării au fost expuse în peste 13 publicații științifice, prezentate la mese rotunde, simpozioane și conferințe științifice naționale și internaționale, precum și în revistele recenzate de specialitate din perioada anilor 2012-2014, și care au un volum de cca. 3.7 c.a.

Sumarul compartimentelor tezei. În lucrare se realizează următoarea structură de examinare a problemei dezvoltării stabile. Lucrarea constă din introducere, trei capitole, concluzie, lista bibliografică și anexe. Conținutul lucrării este expus pe 139 pagini, sunt ilustrate 7 tabele și 25 figuri. Lista bibliografică conține 166 titluri.

În capitolul I ”**Fundamente teoretice și conceptuale ale dezvoltării stabile a sistemelor de management a întreprinderilor portuare**” stabilitatea este tratată în primul rând, ca problemă

științifică generală, care în calitate de problemă a echilibrului se studiază în câteva discipline științifice, inclusiv economice. Aici cel mai important aspect este examinarea noțiunilor „echilibru”, „stabilitate” în aspect științific general, macroeconomic și microeconomic. În al doilea rând, stabilitatea este tratată ca problemă administrativă. În special, se efectuează analiza tratării problemelor de stabilitate în teoria tradițională administrativă de maximizare a beneficiului și în noile teorii administrative, care tind spre principiul stabilității. În al treilea rând, problema stabilității este tratată ca sistemică aplicativ întreprinderii, care însăși reprezintă un sistem. Deasemenea se analizează problema echilibrului și stabilității sistemelor, instrumentele dirijării stabilității dezvoltării întreprinderii, precum și modelul întreprinderii ca sistem stabil.

În capitolul II **”Cercetarea componentelor ce determină direcția și modelul organizării dezvoltării stabile a întreprinderii portuare”** este analizat aspectul funcțional a întreprinderii portuare include următoarea structură a elementelor legate reciproc: specificul produsului/serviciului; caracteristicile de bază ale relațiilor reciproce cu consumatorii; componența și specificul fluxurilor; posibilitatea controlului calității din partea consumatorului; parametrii calității și potențialul care îi asigură și financiar al stabilității întreprinderii portuare care se împarte în două părți: prima parte caracterizează starea stabilității financiare a întreprinderii, a doua - perspectivele dezvoltării din contul investiției în cota beneficiului propriu. Deasemenea sunt cercetați factorii care influențează direcția dezvoltării stabile, metodele și modelele organizării dezvoltării întreprinderilor portuare precum și s-au elaborat abordări metodice la proiectarea fluxului de mărfuri în procesul de activitate a portului maritim.

În capitolul III **”Optimizarea dezvoltării activității întreprinderii portuare în condițiile actuale”** autorul a concentrat atenția asupra elaborării modelului economico-matematic al funcționării eficiente a portului maritim, asupra căutării unui criteriu unic general al funcționării eficiente a portului maritim și aplicării acestora în activitatea celui mare port din România, care se dezvoltă rapid și al cărui potențial este destul de mare - Portul Constanța.

În compartimentul **Concluzii generale și recomandări** sunt prezentate rezultatele cercetării care constau în sistematizarea și optimizarea metodologiei, ca aparat de evaluare a factorilor dezvoltării stabile și funcționării întreprinderii și ca asigurare organizațional-metodologică a dezvoltării economico-matematic stabile a întreprinderii portuare al activității eficiente stabile. Ca recomandări sunt propuse: metodologia dezvoltării stabile a întreprinderii portuare, clasificatorul factorilor care permite în continuare amănunțit de studiat problemele dezvoltării stabile a porturilor maritime și determinat modalitățile organizaționale de activitate în condiții concurențiale precum și

volumul, structura și dinamica traficului de mărfuri ținând cont de resursele implicate, etapele procesului de proiectare a fluxului de mărfuri după volum, structură și direcții, algoritmul de formare a fluxului de mărfuri proiectat în funcție de varianta de dezvoltare a infrastructurii portuare. Introducerea în literatura de specialitate noțiunea „flux riscant de mărfuri” care permite evaluarea nivelului necesar de adaptare a potențialului de prelucrare a mărfurilor la modificările structurii fluxului de mărfuri, etc

Cuvinte cheie: stabilitate, echilibru, eficiență, sistem, algoritm, adaptibilitate, mobilitate, flexibilitate, siguranță, manevrabilitate, flux riscant de mărfuri, gestionare, organizare, flux, marfă, criterii, port maritim, etc.

1. FUNDAMENTE TEORETICE ȘI CONCEPTUALE ALE DEZVOLTĂRII STABILE A SISTEMELOR DE MANAGEMENT A ÎNTREPRINDERILOR PORTUARE

1.1. Premisele dezvoltării stabile a sistemelor de management în cadrul întreprinderilor

Apariția problemei dezvoltării economice stabile are un șir de cauze generale și specifice. În anii 20-40 ai secolului trecut în centrul managementului persistau problemele organizării producției industriale în masă, logisticii, planificării financiare, managementului macroeconomic, etc. Reperul principal și valoarea acestui sistem de management era însăși produsul, și nu problema desfacerii. Această perioadă este definită și ca epoca consumului general, în centrul căreia se afla consumatorul, iar în centrul sistemului de dirijare – marketingul, adică organizarea activității serviciilor de marketing ale întreprinderilor. În anii 70-90 (epoca societății postindustriale) în centru căreia se afla problema modificărilor dinamice ale situației macroeconomice, dat fiind faptul că problemele marketingului, tehnologiei desfacerii erau deja definitive, iar piețele împărțite între marele conglomerate. Problema principală al acestei perioade – riscurile legate de modificarea situației macroeconomice și în final nivelul contemporan de dezvoltare a pieței, care acționează în condițiile răspândirii pe larg a noilor tehnologii informaționale, a amplificat tendințele de incertitudine legate de concurență, atât la nivelul pieței naționale, cât și la nivelul pieței globale. Astfel, a început globalizarea economiei mondiale și a piețelor, s-a redus brusc concurența și ritmul modificărilor în toate sferile economiei, fapte care au pus în fața întreprinderilor necesitatea supraviețuirii ca o problemă zilnică, și nu ca una legată de oarecare situație extremă care poartă un caracter intern sau extern.

Există și cauze speciale, sau specifice, care au acutizat problema asigurării stabilității întreprinderii. Printre ele pot fi: sporirea generală a instabilității mediului extern, legată de necesitatea deplasării accentului de la controlul trecutului pe analiza viitorului, necesitatea majorării vitezei reacțiunii la modificările externe, adică flexibilității comportamentului economic al întreprinderii, necesitatea monitorizării, adică urmărirea modificărilor de caracter intern și extern, și în final, necesitatea soluționării sistemice a problemei legate de supraviețuirea întreprinderii în diferite contexte, inclusiv și de criză [15, p.56].

Pretenția de bază față de tipul contemporan al organizațiilor comerciale constă în faptul că ele sunt ineficiente și neadaptabile, adică nu sunt destul de flexibil, greu adaptându-se la condițiile

contemporane de piață, au cheltuieli de regie nejustificat de înalte și nu se acordă atenție cuvenită inovațiilor. La baza politicii inovatoare trebuie să se afle nu managementul creșterii economice, ceea ce ar fi caracteristic pentru gestiunea întreprinderii începând cu secolul XIX, ci dezvoltarea calitativă a activității întreprinderii. În așa mod, instabilitatea și lipsa perspectivelor sigure de dezvoltare – iată ce nu satisface mulți dintre autori în tipul contemporan de organizare și gestionare a întreprinderii.

Organizarea contemporană a administrării nu corespunde realității pieței, deoarece pe piața contemporană domină clientul, concurența a devenit generală, modificările au obținut caracter permanent și atotcuprinzător. De aceea, companiile orientate spre activitatea producției în masă, stabilitate și creștere economică generală, nu pot funcționa cu succes în condiții, în care este necesară flexibilitatea și rapiditatea de reacționare. Cu alte cuvinte, anume rapiditatea reacționării și flexibilitatea organizației pot asigura supraviețuirea și dezvoltarea ei stabilă. Adică este negată paradigma industrială, care include în sine împărțirea muncii, economia la proporții și controlul ierarhic. Aceasta este argumentarea scurtă în folosul rolului deosebit al concepției stabilității funcționării și dezvoltării întreprinderii în baza adaptivității la condițiile externe.

Totuși studierea sistemică a problemei stabilității nu este legată de teoriile gestionării întreprinderii, ci revine la câteva teorii științifice generale și economice. Categoria teoretică fundamentală, de bază pentru studiile ulterioare ale problemei stabilității este echilibrul.

Echilibrul este una dintre cele trei axiome fundamentale ale economiei (prima – necesitățile sunt nelimitate; a doua – resursele pregătite pentru utilizare sunt limitate și rare), a treia – echilibrul, care prevede: eficiența economică maximă se află în sfera stărilor de echilibru și de stabilitate în economie și în mediul ambiant, sau, ceea ce este similar, - oricare stare de eficiență maximă constituie în același timp echilibru, și viceversa [74, p. 39].

Echilibrul este semn atributiv (calitate indispensabilă) al oricărui sistem economic. Sistemele economice mari se clasifică după diferite semne, cel mai important dintre care este factorul ce asigură echilibrul economic. Așa dar, diferența dintre economiile deschise și închise este legată de faptul din ce cont se atinge echilibrul: în sistemul deschis echilibrul se realizează din contul tendinței spre integrarea și globalizarea legăturilor economice, iar în cel închis – din contul autoasigurării și lipsei schimbului comercial cu alte țări. În așa mod, factorul deschiderii și închiderii constituie instrument al atingerii echilibrului într-un caz din contul extinderii schimbului de mărfuri și integrării, în alt caz – din contul autoizolării. Pe lângă aceasta, sistemele economice se împart în tradiționale (care funcționează în baza tradițiilor și obiceiurilor), de comandă (echilibrul

se stabilește de către stat în baza planificării economiei), de piață (regulatorii echilibrului sunt cererea și oferta, prețul și beneficiul, veniturile și pierderile), mixte (echilibrul se atinge din contul autoreglementării pieței sub controlul statului asupra unor parametri economici foarte importanți, de exemplu, redistribuirea veniturilor). Chiar și modelele economice naționale (suedeză, japoneză, americană) se deosebesc anume pe baza principiului regulatoriu, adică metodei de asigurare a echilibrului.

Baza teoretică a concepției dezvoltării stabile este abordarea sistemico-structurală și teoria echilibrului. În raport sistemico-structural, întreprinderea portuară poate fi tratată ca sistem autoregulatoriu, care în condițiile de modificare a factorilor interni și externi de funcționare și dezvoltare este apt să-și mențină și să-și dezvolte sau să-și perfecționeze organizarea sa, adică să asigure dezvoltarea stabilă. Obiectul autoregulatoriu este obiect care se autoregulează, autoinstruiește, autoreglementsază și autoalgoritmizează. Este important de remarcat faptul că noțiunea de autoregulare înseamnă, de asemenea, că obiectul nu doar se organizează pe sine, dar și organizează mediul extern (condiție favorabilă pentru sine). Asemenea înțelegere a autoorganizării s-a format în cibernetica economică și teoria gestiunii [95, p. 50]. Ea este cea mai strictă și, de aceea, cea mai acceptabilă din punct de vedere metodologic, cu toate că în mod real întreprinderea care funcționează constituie sistem deschis și nu totdeauna corespunde tuturor celor patru forme (tipuri) de autoorganizare. Pe lângă aceasta, sursa ideologică a concepției dezvoltării stabile este teoria echilibrului, care a căpătat o răspândire largă în științele social-economice, inclusiv în economia concretă. La baza acestei teorii se află principiul, conform căruia cel mai important în procesul de dezvoltare este starea de echilibru dintre obiectul în dezvoltare și mediul acestuia, că oricare dezvoltare este orientată pentru atingerea echilibrului. Aici abordarea sistemico-structurală trece în teoria echilibrului în sensul, că echilibrul este tratat ca moment de stabilitate al sistemelor dinamice. În așa mod, oricare întreprindere sau organizație poate fi tratată ca unitate, îmbinare a echilibrului (stabilității) și modificării (dezvoltării). Stabilitatea în acest caz se manifestă nu doar în forma de echilibru, dar poate fi și caracteristică a dezvoltării, adică însăși dezvoltarea poate fi stabilă sau instabilă. Aici este important de remarcat următorul principiu metodologic, și anume: dezvoltarea este determinantă în raport cu stabilitatea, ea are caracter absolut, pe când în stare de echilibru, stabilitatea este relativă și joacă un rol subordonat [29, p. 88].

Se poate face referință și la analiza structural-funcțională ca metodologie, care poate fi utilizată la examinarea problemei stabilității dezvoltării. Analiza structural-funcțională face mare deosebire între componentele structurală și funcțională ale sistemului. Caracteristicile structurale

acordă posibilitatea de a înțelege sistemul în starea lui statică, de echilibru, cele funcționale – din punct de vedere al dinamicii, modificării, dezvoltării. Aplicativ firmei cele mai generale categorii structurale sunt: filosofia firmei, formele instituționale de activitate și comportament al lucrătorilor (instrucțiuni, reguli și alte forme de reglementare), elementele care asigură unitatea intereselor, precum și funcțiile și rolurile, care sunt tratate ca reglementatoare ale sistemului. Elementele structurale menționate mai sus sunt sistem ierarhic și includ în sine: nivelul inițial, la care relațiile se construiesc după tipul „față în față”, „managerial”, la care relațiile se construiesc după tipul grupului organizat; „instituțional”, unde subiecte ale relațiilor sunt deja lucrătorii, și nu organizația; general de sistem sau macroeconomic. Acestea sunt structurile generale și specifice ale oricărui sistem. În ceea ce privește funcțiile, oricare sistem îndeplinește, în mod obligatoriu, patru dintre cele mai generale funcții: automenținere, integrare, atingerea scopurilor și adaptare. După cum se vede, toate funcțiile sunt subordonate rezolvării problemei menținerii, păstrării echilibrului sistemului [137, p.74].

Stabilitatea, în așa mod, este starea echilibrului mobil, dinamic al întreprinderii ca sistem, care păstrează echilibrul prin opunerea rezistenței factorilor externi și interni, care desface acest echilibru. Fiind sistem deschis, întreprinderea perfecționându-se permanent trebuie, cu toate acestea, să mențină în permanență stabilitatea sa. Principiul funcționării mecanismului de menținere a stabilității constă în faptul că, primind semnalul despre modificările care amenință sistemul, se declanșează mecanismul factorilor de rezistență, care funcționează până ce sistemul nu revine la starea de echilibru, la anumite valori cantitative ale parametrilor activității întreprinderii, care corespund definiției stabilității. Adică se realizează autoregularea în baza legăturilor inverse, care se sprijină pe principiul: fiecare sistem tinde spre menținerea stabilității sale.

Sistemul asigurării stabilității (mecanismul organizațional-economic) reprezintă în sine un circuit închis de reglementare, constituie proces informațional de gestionare și are următoarea structură: diagnostica stării și dinamicii parametrilor semnificativi ai activității întreprinderii; evaluarea componentei și proporțiilor riscurilor și amenințărilor pentru echilibru; aplicarea mecanismului tip de evitare, slăbire sau suprimarea amenințărilor; evaluarea nivelului succesului acțiunilor sistemului de asigurare a stabilității întreprinderii după anumite criterii; decizia privind necesitatea și caracterul corectării sistemului de asigurare a stabilității [48, p.213].

Pentru sistemul de asigurare a stabilității sus menționat sunt caracteristice așa particularități ca claritate și constanță în reacții la apariția amenințărilor standarde pentru stabilitatea caracterului intern și extern. Orientarea sistemului spre setul tip de riscuri și amenințări nu reprezintă o calitate

negativă, deoarece un asemenea sistem nu reacționează la modificările întâmplătoare sau de scurtă durată ale mediului extern și intern. În ceea ce privește riscurile și amenințările exclusive sau generale, acestea deasemenea necesită mijloace și metode exclusive sau generale. Reieșind din cele menționate, poate fi definită noțiunea de instabilitate ca stare opusă stabilității. Instabilitatea este proces de încălcare a stabilității dintre întreprindere și mediul intern și extern de funcționare al acesteia în așa punct sau perioadă de timp, când starea echilibrului inițial este încălcată, iar echilibrul nou încă nu este format, adică nu a obținut forma de stabilitate finalizată. Acest fenomen se numește „devenire”, ceea ce caracterizează incertitudinea. Astfel, instabilitatea este starea întreprinderii în faza de devenire. De aceea, este evident că asemenea perioadă de timp trebuie să fie scurtă, deoarece poate avea consecințe distructive, pentru că în asemenea stare întreprinderea nu poate opune rezistență eficientă amenințărilor și riscurilor externe și interne. Starea de instabilitate, sau de devenire, se referă doar la procesele de dezvoltare, adică de perfecționare planificată, conștientă a activității. Starea de criză, distrugere și desființare nu este instabilă, și se referă la noțiunea antisistemică de haos [71, p. 66].

Echilibrul economic reprezintă o așa stare a sistemului, în care suma forțelor care acționează asupra lui din interior și exterior este egală cu zero. În plan general echilibru reprezintă raportul armonios dintre stările economice, valorile și forțele din procesul de interacțiune a acestora în scopul atingerii parametrilor stabiliți ai activității. Este răspîndită pe larg asemenea manifestare a echilibrului stărilor, cum este echilibrul dintre cerere și ofertă, care este tratat ca lege și presupune că cu cât este mai înalt prețul mărfii, celelalte condiții fiind egale, cu atât mai mare cantitate a acesteia va fi produsă și propusă spre comercializare și nu invers. Aici rolul cel mai important îl joacă prețul echilibrat. El corespunde punctului de echilibru dintre cerere și ofertă. Prețul egal punctului de intersecție a curbilor cererii și ofertei se numește clearing de piață sau preț echilibrat.

Stabilitatea reprezintă echilibrul sistemului pe parcursul unei perioade de timp îndelungate sau, cu alte cuvinte, este aptitudinea sistemului economic de a asigura trecerea de la o stare de echilibru la alta din contul adaptivității sale la echilibrul și stabilitatea mediului extern. Stabilitatea este o așa stare a sistemului sau unor elemente ale acestuia, la care ele pot menține echilibrul structurii sale interioare în fiecare interval de timp aparte, adică în cazul devierii de la stabilitatea dezvoltării sale sistemul nu se distruge, ci își menține integritatea sa în procesul de opunere a rezistenței influențelor distructive externe și interne. În așa mod, stabilitatea ca proces este sau

trecere de la o stare de echilibru la alta, sau devierea de la stabilitate stării sau dezvoltării cu revenirea ulterioară la starea inițială fără pierderea integrității.

Echilibrul și stabilitatea sunt legate de gestionarea stării și dezvoltării sistemului, care se află sub influența parametrilor de intrare și de ieșire și transformării acestora. Gestionarea asigură atingerea scopului stabilit în cazul echilibrului și stabilității sistemului în stările lui de tranziție și cele periodice. Procesul de tranziție este legat de modificarea stării sistemului, adică de trecerea de la o stare la alta.

Starea periodică este legată de dinamica stabilă a parametrilor sistemului într-o perioadă de timp comparativ mare, cu restabilirea obligatorie a stării inițiale de echilibru. În așa mod, procesul de tranziție reprezintă modificarea stării de stabilitate de la o formă (sau nivel) la alta, iar starea periodică – devierea de la stabilitate, cu restabilirea ulterioară.

În sens restrâns, echilibru reprezintă acea stare, în care lipsește tendința spre modificare. Însă aceasta este definiție inițială practic nu se utilizează, deoarece are caracter evident static. În acest caz echilibru este punctul de trecere de la o poziție de lipsă a echilibrului la alta. Prevederile conceptuale de dezvoltare stabilă sunt prezentate în tabelul 1.1.

Tabelul 1.1. Prevederile conceptuale de dezvoltare stabilă

1.Prevederile teoriei generale a echilibrului: 1) conținutul procesului de dezvoltare a oricăror obiecte sociale este atingerea și menținerea stării de echilibru între obiect și mediul acestuia; 2) oricare dezvoltare a obiectului este orientată pentru atingerea echilibrului. 2.Teoria sistemico-structurală: 1) principiul sistemului care se autoorganizează este aptitudinea de a asigura dezvoltarea stabilă în cazul modificării condițiilor externe și interne; 2) deținerea formelor de autoorganizare: autoreglementare, autoinstruire, autodeterminare și autoalgoritmizare. 3. Teoria structural-funcțională: 1) divizarea echilibrului static și dinamic; 2)determinarea structurii generale a organizării: filosofia organizării; formele instituționalizate de activitate și comportament (legi, instrucțiuni, reguli și alte forme de reglementare); elemente care asigură unitatea intereselor; elemente care asigură reglementarea activității organizației; determinarea componentei funcțiilor generale de organizare; integrarea; atingerea scopurilor; adaptarea. 4. Teoria echilibrului economic 1. Echilibrul – una dintre cele trei axiome ale economiei. 2. Legea echilibrului cererii și ofertei, prețul echilibrat. 3. Noțiunile principale ale echilibrului economic (echilibrul, stabilitatea, starea de tranziție, starea periodică). Modelele macroeconomice și procedurile analitice de echilibru (modelele stării de echilibru a economiei în întregime, echilibrului intern – extern etc.; proceduri analitice: analiza echilibrului general, echilibrului în statica comparativă, echilibrului particular (al unor piețe de mărfuri aparte), analiza dinamică – analiza trecerii de la o stare de echilibru la alta etc.). 5.În microeconomie – mecanismul organizațional-economic al gestionării stabilității întreprinderii (diagnosticul stării și dinamicii parametrilor semnificativi ai întreprinderii; evaluarea componentei și proporțiilor riscurilor și amenințărilor pentru echilibru; aplicarea mecanismului tip de deviere, slăbire sau suprimarea amenințărilor; evaluarea succesului acțiunilor sistemului de asigurare a stabilității întreprinderii după anumite criterii; decizia privind necesitatea și caracterul corecției
--

sistemului de asigurare a stabilității).

6. Teoria jocurilor (în economie)

Elaborarea variantelor strategiei de marketing pe piață cu participarea câtorva concurenți legați reciproc după schema: pierdere, profit, echilibru.

Sursa: Elaborat de autor în baza [137, p. 75] și [74, p. 23]

Astfel și are loc în economia reală, unde este puțin probabilă predominanța bilanțului echilibrat, adică totdeauna are loc un dezechilibru sau altul. Problema constă în a nu admite un dezechilibru fundamental, critic, utilizând echilibrul ca punct de reper. Această problemă constituie conținutul unei întregi direcții în știința analitică. Așa dar, în macroeconomie se utilizează pe larg așa-numita analiză a echilibrului general, scopul căruia este determinarea caracterului și intensității legăturilor interramurale.

Pe lângă aceasta, se utilizează pe larg modelul echilibrului intern-extern. (intern - echilibrul al ocupării totale și stabilității prețurilor, extern – echilibrul bilanțului plăților).

Și, în final, urmează a enumera direcțiile de utilizare a principiului echilibrului în calitate de analiză a echilibrului în statica comparativă, adică compararea a două sau mai multe stări de echilibru, diferența între care este favorizată de acțiunea factorilor externi, analiza echilibrului particular (pieței de mărfuri aparte), analiza dinamică (trecerea de la o stare de echilibru la alta).

În ceea ce privește microeconomia, principiul echilibrului se utilizează pe larg în teoria jocurilor pentru rezolvarea problemelor legate de formarea strategiei de marketing pe piață, unde acționează câțiva concurenți interdependenți. În acest caz fiecare firmă trebuie să ia în calcul reacția concurenților la acțiunile sale, pentru a garanta profitul său de strategie implementată. Drept rezultat al interacțiunii pot fi: pierderea, profitul, echilibrul.

Teoria jocurilor operează cu următoarele tipuri de echilibru: echilibrul strategiilor dominante, când firma atinge rezultatul maxim indiferent de acțiunile altei firme; echilibrul când niciuna dintre firme nu poate majora rezultatul său în mod unilateral, modificându-și planul său de acțiuni; echilibrul, când firma atinge rezultatul maxim cu condiția că ea cunoaște decizia concurentului; echilibrul după Pareto, când nu se poate îmbunătăți situația nici a unuia dintre participanți, fără a înrăutăți situația altuia [137, p. 78].

Se utilizează o asemenea strategie evoluționar – stabilă mixtă, esența căreia constă în aceea, că dacă toți participanții de pe o anumită piață utilizează o strategie, nici o strategie alternativă nu o poate înlocui prin selecție naturală.

Necătând la o anumită schemă și condiții, teoria jocurilor pe baza principiului echilibrului iese la cele mai importante probleme de interacțiune pe piață: coordonarea, compatibilitatea,

cooperarea, ceea ce este legat direct de atingerea stabilității stărilor și proceselor economice, în care acționează firma.

În final menționăm suplimentar, că direcția principală a dezvoltării concepției echilibrului și stabilității în microeconomie este problematica gestionării și marketingul, adică sistemul de gestionare a întreprinderii de pe pozițiile stabilității.

În concluzie autorul menționează că 1. apariția problemei dezvoltării economice stabile are un șir de cauze generale și specifice. În anii 70-90 din secolul XX (începutul epocii societății postindustriale) în centru s-a dovedit a fi problema modificărilor dinamice ale situației macroeconomice. Problema principală al acestei perioade a fost legată de riscurile modificării situației macroeconomice. La aceasta contribuie nivelul contemporan al dezvoltării pieței, care acționează în condițiile extinderii pe larg a noilor tehnologii, ceea ce amplifică tendințele de incertitudine legate de concurență, atât pe piața națională, atât și pe piețele globale. În legătură cu globalizarea economiei mondiale și a piețelor, s-a intensificat brusc concurența și ritmul modificărilor în toate sferile economiei. Toate acestea a plasat în fața întreprinderii concrete problema supraviețuirii ca pe o sarcină zilnică.

Există și cauze specifice, care au acutizat problema stabilității. Printre ele pot fi numite creșterea generală a instabilității mediului extern, și în legătură cu aceasta necesitatea deplasării accentului de pe controlul trecutului pe analiza viitorului, necesitatea accelerării reacțiunii la modificările externe, adică flexibilității comportamentului economic al întreprinderii, necesitatea monitorizării, adică urmărirea modificărilor de caracter intern și extern, și în final, necesitatea în rezolvarea sistemică a problemei supraviețuirii întreprinderii în situații obișnuite și de criză.

Organizarea contemporană a gestionării întreprinderii orientată asupra cerințelor societății industriale nu corespunde realităților pieței, deoarece pe piața contemporană domină clientul și inovația, concurența a devenit generală, modificările au căpătat caracter permanent și atotpătrunzător. De aceea, companiile orientate spre activitate în condiții de producție în masă, stabilitate și creștere economică generală nu pot activa cu succes în condiții, în care este necesară flexibilitatea și rapiditatea reacționării. Cu alte cuvinte, anume rapiditatea reacționării și flexibilitatea organizației pot asigura supraviețuirea acestora și dezvoltarea stabilă.

2. Categorie teoretică fundamentală, de bază pentru examinarea problemei stabilității este echilibrul. Echilibrul este una dintre cele trei axiome ale economiei (prima – necesitățile sunt nelimitate; a doua – resursele pregătite pentru utilizare sunt limitate și rare), a treia axiomă – echilibrul, care spune: eficiența economică maximă se află în sferele stărilor de echilibru și

stabilitate în economie și în mediul înconjurător, sau, ceea ce este similar, - oricare stare de eficiență maximă constituie în același timp echilibru, și viceversa.

Echilibrul este semn atributiv (calitate indispensabilă) al oricărui sistem economic. Sistemele economice se clasifică după diferite semne, cel mai important dintre care este factorul ce asigură echilibrul economic.

Întreprinderea este sistem economic, care poate fi determinat ca sistem unic comparativ cu cel global (mondial), național, ramural, regional etc. De aceea, asigurarea stării echilibrate și stabile constituie unul dintre cele mai principale principii de formare, funcționare și dezvoltare a întreprinderii ca sistem. Respectiv, și echilibrul poate fi global, general (de exemplu, echilibrul sistemului economic național sau al ramurii), precum și particular. Așadar această formă de echilibru este caracteristică unei întreprinderi aparte.

3. Fundamentul teoretic a concepției dezvoltării stabile este abordarea (teoria) sistemico-structurală și teoria echilibrului. În raport sistemico-structural întreprinderea poate fi tratată ca sistem autoregulatoriu, care în condiții de modificare a condițiilor interne și externe de funcționare și dezvoltare este apt să-și mențină și să-și dezvolte sau să-și perfecționeze organizarea sa, adică să asigure dezvoltarea stabilă. Obiectul autoregulatoriu este obiect care se autoregulează, autoinstruiește, autoreglementsază și autoalgoritmizează. Este important de remarcat faptul că noțiunea de autoreglare înseamnă, de asemenea, că obiectul nu doar se organizează pe sine, dar și organizează mediul extern (condiție favorabilă pentru sine). Așadar înțelegerea autoorganizării s-a format în cibernetica economică și teoria gestionării. Ea este cea mai strictă și, de aceea, cea mai acceptabilă din punct de vedere metodologic, cu toate că în mod real întreprinderea care funcționează constituie sistem deschis și nu totdeauna corespunde tuturor celor patru forme (tipuri) de autoorganizare.

Pe lângă aceasta, sursa ideologică a concepției dezvoltării stabile este teoria echilibrului, care a căpătat o răspândire largă în științele social-economice, inclusiv în economia concretă. La baza acestei teorii se află principiul, conform căruia cel mai important în procesul de dezvoltare este starea de echilibru dintre obiectul în dezvoltare și mediul acestuia, că oricare dezvoltare este orientată pentru atingerea echilibrului. Aici abordarea sistemico-structurală trece în teoria echilibrului în sensul, că echilibrul este tratat ca moment de stabilitate al sistemelor dinamice. În așa mod, oricare întreprindere sau organizație poate fi tratată ca unitate, îmbinare a echilibrului (stabilității) și modificării (dezvoltării). Stabilitatea în acest caz se manifestă nu doar în forma de echilibru, dar poate fi și caracteristică a dezvoltării, adică însăși dezvoltarea poate fi stabilă sau

instabilă. Aici este important de remarca următorul principiu metodologic, și anume: dezvoltarea este determinantă în raport cu stabilitatea, ea are caracter absolut, pe când echilibrul, stabilitatea sunt relative și joacă un rol subordonat.

4. Stabilitatea, în așa mod, este starea echilibrului mobil, dinamic al întreprinderii ca sistem, care păstrează echilibrul prin opunerea rezistenței factorilor externi și interni, care desface acest echilibru. Fiind sistem deschis, întreprinderea perfecționându-se permanent trebuie, cu toate acestea, să mențină în permanență stabilitatea sa. Principiul funcționării mecanismului de menținere a stabilității constă în faptul că, primind semnalul despre modificările care amenință sistemul, se declanșează mecanismul factorilor de rezistență, care funcționează până ce sistemul nu revine la starea de echilibru, la anumite valori cantitative ale parametrilor activității întreprinderii, care corespund definiției stabilității. Adică se realizează autoregularea în baza legăturilor inverse, care se sprijină pe principiul: fiecare sistem tinde spre menținerea stabilității sale.

Sistemul asigurării stabilității (mecanismul organizațional-economic) reprezintă în sine un circuit închis de reglementare, constituie un proces informațional de gestionare și are următoarea structură: diagnostica stării și dinamicii parametrilor semnificativi ai activității întreprinderii; evaluarea componenței și proporțiilor riscurilor și amenințărilor pentru echilibru; aplicarea mecanismului tip de evitare, slăbire sau suprimare al amenințărilor; evaluarea nivelului succesului acțiunilor sistemului de asigurare a stabilității întreprinderii după anumite criterii; decizia privind necesitatea și caracterul corectării sistemului de asigurare a stabilității.

5. Echilibrul economic este așa stare a sistemului, în care suma forțelor care acționează asupra lui din interior și exterior este egală cu zero. În plan mai general echilibru este raportul armonios dintre stările economice, valorile și forțele din procesul de interacțiune al acestora în scopul atingerii parametrilor stabiliți ai activității. Este răspândită pe larg asemenea manifestare a echilibrului stărilor, cum este echilibrul dintre cerere și ofertă, care este tratat ca lege și spune: cu cât este mai înalt prețul mărfii, celelalte condiții fiind egale, cu atât mai mare cantitate a acesteia va fi produsă și propusă spre comercializare și invers. Aici rolul cel mai important îl joacă prețul echilibrat. El corespunde punctului de echilibru dintre cerere și ofertă. Prețul egal punctului de intersectare a curbelor cererii și ofertei se numește kliring de piață sau preț echilibrat.

Astfel, stabilitatea reprezintă echilibrul sistemului pe parcursul unei perioade de timp îndelungate sau, cu alte cuvinte, este aptitudinea sistemului economic de a asigura trecerea de la o stare de echilibru la alta din contul adaptivității sale la echilibrul și stabilitatea mediului extern. Stabilitatea este o așa stare a sistemului sau a unor elemente ale acestuia, la care ele pot menține

echilibrul structurii sale interioare în fiecare interval de timp aparte, adică în cazul devierii de la stabilitatea dezvoltării sale sistemul nu se distruge, ci își menține integritatea sa în procesul de opunere a rezistenței influențelor distructive externe și interne. În așa mod, stabilitatea ca proces este sau trecere de la o stare de echilibru la alta, sau devierea de la stabilitate stării sau dezvoltării cu revenirea ulterioară la starea inițială fără pierderea integrității.

1.2. Pârghiile gestiunii stabilității întreprinderii portuare în condițiile concurențiale

În continuare autorul își propune spre analiză instrumentele gestiunii stabilității întreprinderii portuare în condițiile concurențiale. Se presupune analizarea faptului, în care sarcina dezvoltării stabile este prezentă în diferite teorii și concepții de gestiune a companiei, și anume: în teoria tradițională a firmei, teoria administrativă (comportamentului, satisfacerii), în concepțiile și procedurile monitorizării, controlingului, reinginerului, gestionării strategice și operative, marketingului întreprinderii.

Întreprinderea reprezintă un sistem economic, care poate fi determinat ca sistem unic comparativ cu cel global (mondial), național, ramural, regional, etc. Acestea grupează toate unitățile instituționale având ca funcție principal producerea de bunuri materiale și servicii destinate pieței, alcătuind sectorul productiv al economiei de piață. Veniturile acestor agenți economici provin din vânzarea producției, scopul fiind obținerea de profit [25, p. 67]. De aceea, asigurarea stării de echilibru și stabilitate constituie unul dintre cele mai importante principii de formare, funcționare și dezvoltare a întreprinderii ca sistem. Respectiv, și echilibrul poate fi global, general (de exemplu, echilibrul sistemului economic național sau ramurii), precum și particular. Anume forma particulară de echilibru este caracteristică unei întreprinderi aparte.

Monitoringul reprezintă urmărirea proceselor financiar-economice care decurg la întreprindere în regimul timpului real, în baza căruia se elaborează evaluarea rezultatelor activității ei în perioadele cele mai scurte de timp (lună, săptămână, zi, iar în cazuri speciale – oră). Aceste date sunt bază pentru compararea scopurilor cu rezultatele. Deoarece se exercită controlul asupra mediului extern al întreprinderii în scopul depistării „semnalelor slabe”, cât și al mediului intern având același scop de depistare la timp a problemei, apoi în dinamică aceasta permite de a judeca despre câțiva parametri calitativi ai activității întreprinderii, despre tendințele favorabile și nefavorabile, care se formează în condițiile externe și interne. Toate acestea permit de a corecta parametrii țintă ai activității și de a prognoza părțile forte și slabe ale activității întreprinderii, dinamica lor, precum și de a modifica planul de acțiuni și tehnologia lucrului asupra noului plan.

În așa mod, monitorizarea reprezintă un circuit închis, care se închide de fiecare dată pentru corectarea planurilor și procedurilor. În acest sens monitorizarea este instrument de asigurare a stabilității dezvoltării întreprinderii la momentul de față și în perspectiva de scurtă durată.

În continuare autorul va examina aspectele noțiunii centrale ale acestui sistem: regândirea business-proceselor. Mai întâi de toate, alegerea business-proceselor și modului de realizare al acestora sunt legate nemijlocit de așa problemă, cum este asigurarea dezvoltării stabile a întreprinderii, diagnosticarea amenințărilor echilibrului și elaborarea mecanismelor de neutralizare a acestora. În cadrul reingineriei se utilizează trei categorii, în baza cărora se face alegerea business-proceselor: disfuncționalitatea (dificultatea evidentă de realizare a procesului); importanța (cel mai esențial impact asupra clienților companiei); realizabilitatea (evaluarea realității proiectării cu succes a acestui business-proces în perioada de timp necesară).

Primul pas spre reprofilarea business-proceselor este decizia de consecutivitatea dură de tip conveyer și unificarea câtorva lucrări în una singură. În general, însăși problema regândirii business-proceselor se bazează pe simpla opunere (comparare) abordării corespunzătoare, care se conține în modelul industrial. Spre exemplu, dacă modelul industrial presupune distribuire muncii și dezmembrarea unei operațiuni complicate în câteva simple, autorii reingineriei, insistând asupra simplității procesului, propun ca acesta să nu fie divizat pe operațiuni, ci unificat. Așa apare „lucrătorul situativ” și „echipa situativă” esența primului pas în reproiectarea business-procesului constă, prin urmare, în decizia de tehnologia pe operațiuni și trecerea la cea integraționistă.

Primul pas este „ comprimarea pe verticală”, ceea ce înseamnă contribuirea maximă la faptul ca lucrătorii, care au manageri ierarhic superiori și anterior erau nevoiți să coordoneze sau să ceară poziția acestora privind unele soluții (decizii), acum ei iau singuri decizii. În așa mod, luarea deciziilor devine parte a procesului de lucru real, adică o parte oarecare sau una considerabilă dintre decizii, care anterior țineau de prerogativa managerilor, acum sunt de competența lucrătorilor simpli.

Al treilea pas în reproiectarea business-procesului este decizia de la dictarea consecutivității rectilinii al etapelor de lucru și trecerea la consecutivitatea naturală. În principiu, această abordare permite de a evita lucrul repetat sau inutil din punct de vedere al rezultatului final. În așa mod, al treilea pas decurge în mod logic din primul și al doilea, deoarece consecutivitatea naturală a acțiunilor este mai economică și operativă.

Al patrulea pas este dezicerea de la standardizare, deoarece acțiunile pe piața diversă și în schimbare presupun, că business-procesul trebuie să aibă câteva variante și din această cauză trebuie să fie apt de a se adapta rapid la cerințele piețelor, situațiilor sau resurselor concrete.

Al cincilea pas – transferul lucrului în interiorul organizației, indiferent de granițele dintre subdiviziunile funcționale ale acesteia, adică lucrul se îndeplinește acolo, unde îndeplinirea lui este cea mai eficientă. Aici importanța constă în integrarea etapelor lucrului unic, care este distribuit între diferite subdiviziuni structurale.

Al șaselea pas – dezicerea de la volumul nejustificat de controale și verificări, adică minimizarea acestora până la volumele justificate din punct de vedere economic.

Al șaptelea pas este legat de reducerea volumului de coordonări necesare, deoarece birocratizarea proceselor reduce operativitatea și flexibilitatea reacției organizației la situația pe piață.

Al optălea pas – utilizarea așa-numiților „manageri situativi”, sau reprezentanți împuterniciți pentru deservirea clienților, care sunt apti să răspundă la întrebările clienților și să rezolve problemele în baza utilizării informației legate de activitatea întregului sistem de deservire. Managerul situativ este intermediarul dintre procesul destul de complicat de executare a comenzii clientului și însăși clientul, la care se creează impresia că anume acest manager controlează procesul de executare a comenzii, cu toate că realmente nu este așa. Managerul situativ este mai degrabă regulatorul și organizatorul procesului de executare a comenzii.

Și, în final, ultimul, al nouălea pas în reprofilarea business-proceselor este accentul pe operațiunile mixte centralizate-decentralizate, și nu pe cele în exclusivitate centralizate sau în exclusivitate decentralizate. Cele expuse demonstrează evident, că toți cei zece pași sau operațiuni de reprofilare a business-proceselor urmăresc unul și același scop: asigurarea echilibrului între întreprindere și mediul economic, în acest caz clienții, în baza sistemului sofisticat de reacționare la solicitările clientului sau, cu alte cuvinte, în baza percepției însăși businessului cu ochii clientului.

Totodată, pentru întreprinderea concretă o condiție generală de sistem a funcționării stabile și dezvoltare în condițiile concurențiale este piața, ca sistem organizațional – economic și organizațional – juridic. Întreprinderea funcționează în cadrul unei structuri materiale și organizațional-juridice anumite, unui sistem de informații, diferite forme de integrare comercial – industrială, care asigură orientarea de marketing a producătorilor etc..

La rândul său regiunile, dintr-un șir de motive nu sunt perfecte din punct de vedere economic, dar principalul constă în faptul, că condițiile dezvoltării stabile a însăși regiunii actualmente aproape că se determină complet prin starea și dezvoltarea factorilor macroeconomici.

Problema constă în asigurarea stabilității însăși sistemului macroeconomic. Această problemă, poate fi soluționată doar în baza elaborării și implementării sistemului de planificare indicativă națională și de reglementare statală, care trebuie să asigure elaborarea și realizarea anumitor parametri social – economici. Acești parametri trebuie să servească drept reper pentru activitatea în domeniul politicii bugetare și creditar-financiare. Desigur, pentru realizarea acestui sistem este necesară elaborarea politicii național-economice și în special, al acelui bloc, care este legat de componenta de consum social-economică, adică politica veniturilor, prețurilor, volumului și structurii producției și consumului, realizării programelor respective de producție, investiționale și inovaționale etc, acestea sunt trăsăturile de bază ale sistemului național de asigurare a dezvoltării stabile.

Încă un factor al dezvoltării stabile a economiei naționale constituie rolul stabilizator al statului. Restabilirea rolului statului ca factor stabilizator principal al dezvoltării economiei trebuie să se realizeze în trei direcții principale. Prima – restabilirea sectorului de stat ca parte dominantă și rentabilă a economiei, care funcționează pe baza planificării de stat indicativ-directivă. A doua – aprobarea statului nu doar în calitate de subiect economic, care gestionează proprietatea de stat, dar și în calitate de subiect economic, adică subiect al reglementării economiei naționale, în baza acțiunilor cu caracter atât administrativ, cât și normativ. A treia - restabilirea rolului statului ca garant al spațiului unic informațional, economic și gospodăresc pe întreg teritoriul României, adică asigurarea pieței naționale în calitate de formațiune integră și stabilă.

Interacțiunea organizațional – metodologică a întreprinderii cu consumatorii include în sine principiul de sistem, calitate, parteneriat, precum și instrumentele administrative.

Principiul organizațional al activității este sistemul, adică integrarea tuturor elementelor ciclului comercial într-un proces unic.

Se evidențiază calitatea de sistem ca moment al sintezei diferitor aspecte ale integrității lor, calitatea structurală ca legături și relații invariante stabile și organizarea ca aspect integral, de spațiu și timp al calității.

Organizarea este starea dinamică a sistemului, unde fenomenele, procesele au diferențe calitative. Dacă calitatea este neschimbătoare, are loc nu organizarea, ci mecanismul.

În așa mod, organizarea este calitatea integrală a sistemului maritim, care face sinteza tuturor aspectelor definirii calitative a fenomenelor, proceselor.

Pe lângă aceste cele mai generale principii, diferite școli, concepții și sisteme prezintă concepțiile sale originale de realizare a acestor principii, examinează acest proces de pe poziții specifice, evidențiind prioritățile respective.

Principiul calității înseamnă corespunderea acțiunilor așteptărilor consumatorului sau depășirea acestor așteptări. Mai concret aceasta înseamnă totalitatea trăsăturilor și caracteristicilor produsului sau serviciului, apte de a satisface aceste necesități ale clientului.

Acest principiu se realizează prin sistemul gestionării calității, care constituie un ciclu unic (proiectarea produsului, fabricarea acestuia, tentativa de a-l vinde, analiza consumului produsului de către consumator, re-proiectarea etc.). totodată, interacțiunea se tratează ca îndeplinirea concomitentă a trei roluri – client, producător și furnizor.

Calitatea se realizează prin creșterea completărilor, prin crearea lanțului de sporire a valorii (între consumator și furnizor), necesită concentrarea eforturilor asupra procesului, atenție față de toți lucrătorii, deoarece fiecare dintre ei este concomitent și furnizor, și consumator.

Parteneriatul ca principiu de interacțiune (deservire) include în sine consultarea și acordarea către consumator a informației ce ține de descrierile tehnice ale mărfurilor sau serviciilor, precum și serviciile și procedurile postvânzare și se determină ca interacțiunea tuturor factorilor ce influențează asupra proceselor creării mărfurilor și deservirii accesibile consumatorului. Pe lângă aceasta, ea presupune calitatea mărfii corespunzătoare certificărilor, calitatea serviciilor, deservirea postvânzare.

Se deosebesc parametri materiali (posibilitățile fizice ale produsului; marfa și ambalajul; viteza furnizării; posibilitatea achiziționării în credit; serviciul reparații; susținere tehnică; aspectul personalului (imaginea) și elementele nemateriale ale deservirii (abordarea individuală a grijii față de consumator, accesibilitate/importanță, sensibilitate, dorința de a acorda ajutor, atmosferă benefică, comunicare, competența personalului, acordarea informației/sfatului, siguranță/confidențialitate, încredere).

Instrumentul aprecierii nivelului de parteneriat este „modelul așteptărilor justificate”, esența cărora constă în faptul că clientul compară așteptările sale cu ceea ce obține în realitate, iar așteptările lui fie se realizează, fie nu.

Interacțiunea pe bază de parteneriat reprezintă în sine un proces, rezultatul căruia este valoarea adăugată a mărfii sau serviciului. Această valoare adăugată în procesul schimbului poate

fi obținută în timpul unei tranzacții, dar poate fi creată și în decursul unei perioade de timp îndelungate, pe parcursul relațiilor contractuale pe termen lung. Valoarea adăugată este generală, deoarece valoarea apare la fiecare parte (participant) al tranzacției sau contractului și ea se află în cea mai bună poziție după încheierea acestora, decât pînă în acel moment. De aceea, deservirea consumatorului poate fi caracterizată ca proces de acordare a beneficiilor suplimentare clar exprimate participanților lanțului din contul consumului eficient al mijloacelor.

Elementele componente ale parteneriatului sunt: siguranța (întreprinderea trebuie să funcționeze stabil, nivelul necesar de calitate a serviciilor trebuie să fie asigurat totdeauna și în toate subdiviziunile întreprinderii, obligațiile asumate ale întreprinderii trebuie să fie îndeplinite); sensibilitate (personalul întreprinderii trebuie să tindă spre reacționarea rapidă și calitativă la solicitările clienților); sistemul de deservire nu trebuie să iasă din limitele solicitărilor nestandarde ale clienților; accesibilitatea atât fizică, cît și psihologică (contactul cu colaboratorii întreprinderii trebuie să fie ușor și plăcut); înțelegerea (întreprinderea trebuie să tindă spre înțelegerea necesităților specifice ale clientului și să le satisfacă), eficiența comunicațiilor (întreprinderea urmează să informeze clienții săi despre serviciile acordate de către ea în limba înțeleasă de aceștea, adaptată la segmentul concret al pieței); încrederea și reputația întreprinderii (onestitate, garanția calității etc.); siguranța (la acordarea serviciilor trebuie să fie excluse diferite tipuri de riscuri: financiare, fizice, morale etc.); curtoazie (amabilitate, atenție și prietenia personalului întreprinderii); tangibilitate (după acordarea serviciului consumatorul trebuie să obțină confirmarea materială a calității acestuia).

Instrumentul principal al asigurării dezvoltării întreprinderii portuare ca sistem de interacțiune constituie: existența strategiei dezvoltării întreprinderii orientate pentru legătura permanentă cu consumatorul în scopul depistării necesităților în deservire și de personal; respectarea strictă a procedurilor funcționale în cazul abordării creative la satisfacerea necesităților clienților; sporirea permanentă a calificării personalului întreprinderii.

Strategia ca instrument al gestionării dezvoltării întreprinderii în condițiile actuale trebuie să fie orientată pentru transformarea organizației bazate pe principii ierarhiei, birocratie și autocrație în organizație democratică autodeterminată.

Cele mai generale principii de elaborare al acestei strategii sunt:

- valoarea, etica și integritatea, care depășesc structurile autogestionate, sistemele, strategiile, procedurile și relațiile în structura sistemică stabilă de bază;

- înțelegerea organizației ca rețea evolutivă de asociații în partea formării scopurilor, formelor, structurilor, procedurilor și mersului general al dezvoltării. Asemenea structură organizațională se autogestionează și de sine stătător își stabilește direcția de dezvoltare, continuând să funcționeze în regim continuu de instruire;

- miza pe lideri, care dețin: anumite trăsături de caracter, care permit de a crea structuri unice integre; capacitatea de a menține relațiile necesare pentru asigurarea interacțiunii între oameni (capacități de arbitru, capacități analitice, capacitatea de a înainta idei atractive și de a stimula colaboratorii pentru acțiuni active; capacitatea administrativă, care permite de a distribui forțele de obținere a rezultatului final);

- echipe autogestionate cu gândire inovativă, care variază esențial după mărime, funcții, scopuri, forme și ciclul de viață. Ele se formează de sine stătător, de sine stătător aleg direcția de dezvoltare și se gestionează din interior, căutând rezerve suficiente pentru activitatea de succes;

- implementarea procedurilor și proceselor deschise și simplificate, care facilitează activitatea în comun cu consumatorii, permit de a stimula răspunderea unor colaboratori și echipe, de a raționaliza procedurile organizaționale;

- crearea sistemului complex care se autocorectează și stimulează personalul și organizația la un proces continuu de instruire și extindere a posibilităților proprii, având în vedere legătura inversă și evaluarea adecvată, motivarea și remunerarea, disciplina și corectarea erorilor, procesul de tratative și extinderea conflictelor, metodele ce permit de a crea organizații care se autoinstruiesc și societăți profesionale.

Organizația care este unită prin scopuri comune, este autogestionată, autoreglementată, obține posibilitatea de a transforma erorile, problemele, conflictele și dificultățile imprevizibile în posibilități favorabile și creșterea calității activității.

Pârghiile metodice de interacțiune cu consumatorii sunt:

- prevederile principale ale Managementului general al calității (TQM), inclusiv elementele strategiei Managementului general al calității și gestionarea generală a calității la diferite etape ale ciclului de viață al produsului;

- sistemele managementului calității în standardele internaționale 9000:2000;

- reingineringu business-proceselor;

- sistemele de gestionare a proiectelor, resurselor (logistica), resurselor umane;

- tehnologiile informaționale.

Privind din perspectiva globalizării economiei mondiale, porturile moderne joacă rolul unor centre de servicii comerciale care trebuie să furnizeze un transport eficient, facilități tehnice adecvate și comunicații la standarde internaționale, pentru asigurarea accesului clienților la piețele locale și globale. Mai mult, ele trebuie să garanteze o mare diversitate de servicii cu valoare adăugată, porturile devenind platforme complexe de servicii, menite să garanteze, în cel mai înalt grad, satisfacția clienților. Astfel, modelul interacțiunii portului cu consumatorii este prezentat în figura 1.1. de mai jos.

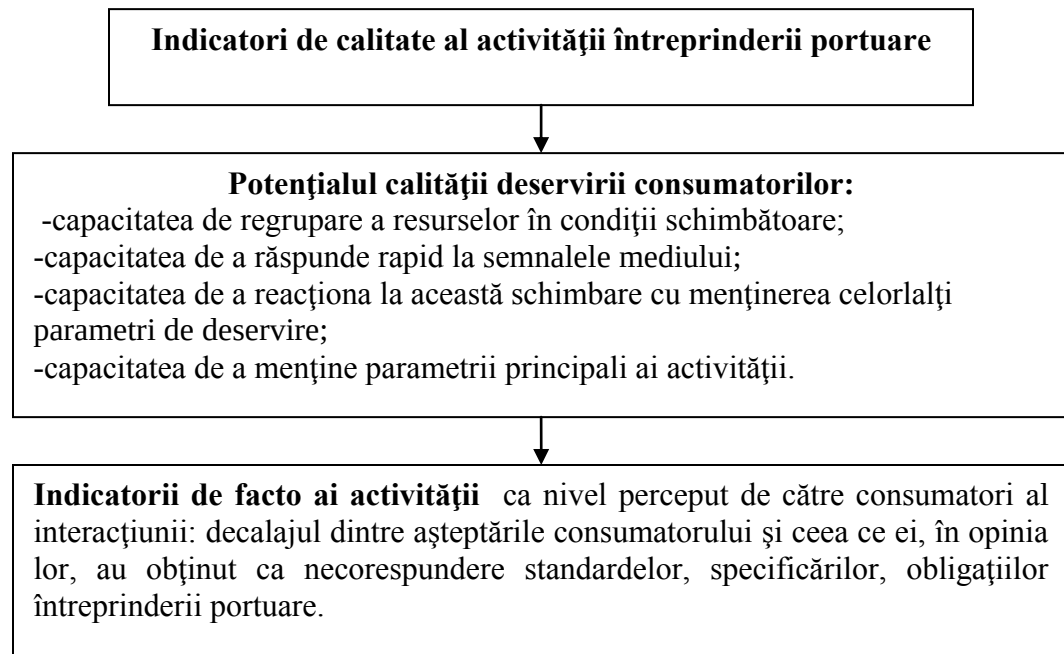


Fig. 1.1 Modelul interacțiunii întreprinderii portuare cu consumatorii

Sursa: Elaborat de autor în baza [66, p. 56]

Modelul asigurării și evaluării calității servirii consumatorilor constă din două sisteme de indicatori ce caracterizează calitatea sistemelor care asigură de deserveste și a indicatorilor ce caracterizează perceperea calității de către clienți și sistemului administrativ care menține starea de echilibru stabil al întreprinderii în întregime și nivelul calității parametrilor de ieșire ai activității.

Condiție de atingere a nivelului necesar al interacțiunii este elaborarea standardelor care depășesc nivelul atins al caracteristicilor activității, ținând cont de trecerea necesităților în setul de cerințe calitative sau cantitative stabilite la caracteristicile mărfii sau serviciului, inclusiv cerințele de piață și contractuale, precum și cerințele interne ale organizației pentru a acorda posibilitatea de realizare a acestora și verificare.

În concluzie autorul accentuează că:

1. Concepțiile administrative ale companiei în întregime: spre deosebire de concepția tradițională a firmei, în care drept scop era anunțată atingerea beneficiului maxim, presupune că ținta firmei este asigurarea dezvoltării stabile din contul creșterii volumelor de activitate și majorării activelor.

2. Stabilitatea ca sarcină a gestionării întreprinderii drept conținut specific propriu și scop reprezintă asigurarea procesului de luare a deciziilor în condiții de incertitudine și risc, deoarece întreprinderea acționează pe piața contemporană. Aceasta înseamnă posibilitatea pierderii beneficiului, activelor, investițiilor, ceea ce este absolut norma și constituie elementul permanent al activității comerciale. Urmează de menționat faptul, că teoria clasică de gestionare a firmei decurge din aceea, că ultima deține cunoștințe depline privind viitoarea conjunctură și respectiv a cheltuielilor și veniturilor și pentru ea nu există probleme de luare a deciziilor.

3. Teoria tradițională a companiei decurge din premisa, că toate firmele tind spre maximizarea beneficiului, adică la situația, în care încasările generale în măsură maximă depășesc cheltuielile generale. Teoria tradițională a firmei nu neagă problema stabilității, ci pur și simplu o ignoră ca pe sarcină de bază a firmei.

Teoriile administrative ale firmei înaintează în calitate de scopuri alternative maximizarea încasărilor și a ritmurilor de creștere al activelor. Beneficiul și însemnătatea lui nu se neagă definitiv, dar se tratează nu ca scop principal al firmei, ci mai degrabă ca mijloc pentru atingerea altor scopuri. De aceea, scopul general se formulează ca direcție principală, strategie, și nu ca sarcină dură de maximizare.

„Teoria satisfacției” după premise este aproape de cea comportamentală, contrapune direct beneficiului maximal beneficiul „satisfacerii”, adică în esență coordonat ca decizie, care satisface interesele principale.

4. Toate concepțiile și sistemele de gestionare a întreprinderii, asigurarea funcționării și dezvoltării acesteia într-un fel sau altul, direct sau indirect, are tangență cu problema stabilității, și anume:

- planificarea strategică: asigurarea dezvoltării stabile a întreprinderii în perspectivă de lungă durată sau de durată scurtă din contul creării și menținerii corespunderii între scopurile firmei și posibilitățile potențiale în lumina stărilor și tendințelor prognozate ale pieței. Metoda specifică a planificării strategice – programarea activității, sistemul de analiză a rezultatelor intermediare, corectarea pronosticurilor, scopurilor și sarcinilor, tehnologia activității. Scopul

specific – asigurarea orientării întreprinderii pentru realizarea sarcinilor economice și autoconservării.

- business-planificarea: stabilirea și fundamentarea scopului antreprenorial ca proiect de atingere al acestuia, care are caracter demonstrativ. Elaborarea planului organizațional-economic de acțiuni și schemelor de luare a deciziilor, care asigură flexibilitatea și adaptivitatea întreprinderii la condițiile schimbătoare ale mediului extern și intern în procesul de realizare a proiectului;

- monitorizarea: realizarea sarcinilor de asigurare a dezvoltării stabile a întreprinderii în regim de timp real în baza urmăririi proceselor financiar-economice și corectării operative a planurilor și tehnologiei de lucru;

- marketing: asigurarea stabilității se pune drept sarcină a strategiei creșterii; creșterea intensivă, creșterea integratională (integrare progresivă, regresivă și orizontală), creșterea diversificațională (diversificare concentrică, orizontală și conglomerată);

- reinginerie: concepția gestionării în interiorul firmei, conform căreia întreprinderile trebuie să stabilească din nou conținutul activității sale și, dezinându-se în gestionarea interioară de prioritatea specializării pe operațiuni, să deplaseze accentul de business-procese interfuncționale;

- controlling: elaborarea mecanismului de autoreglementare, responsabil de legătura inversă în circuitul gestionării, la baza căruia se află integrarea și coordonarea funcțiilor de evidență, asigurare informațională și control. Dezvoltarea stabilă – scopul controllingului ca sistem special de gestionare a administrării întreprinderii.

1.3. Dezvoltarea stabilă ca obiectiv în gestionarea întreprinderii portuare

Întreprinderea portuară reprezintă un sistem, compus din totalitatea elementelor reglementate, între care există anumite relații care interacționează reciproc, formând o structură integră sau un sistem integru. Pe lângă aceasta, reieșind din teoria adoptării deciziilor întreprinderea portuară poate fi tratată ca un centru de acțiuni orientate spre un anumit scop, care stabilește obiective, strategii care corespund scopului, precum și sistemul de acțiuni (operațiuni) de atingere a scopurilor. Din punct de vedere al raportării la mediul extern întreprinderea poate fi tratată ca subsistem al unui sistem general de interacțiune economică, după cum se vede și în figura 1.2.

Totodată, aplicativ întreprinderii portuare pot fi evidențiate două forme principale de dezvoltare: tehnică și organizațională, cu forme intermediare.

De asemenea, se poate menționa și noțiunea științifică „dezvoltarea flexibilă a întreprinderii”, prin care se înțelege capacitatea întreprinderii de a planifica, prognoza și realiza procesul de renovare în calitate de proces stabil.

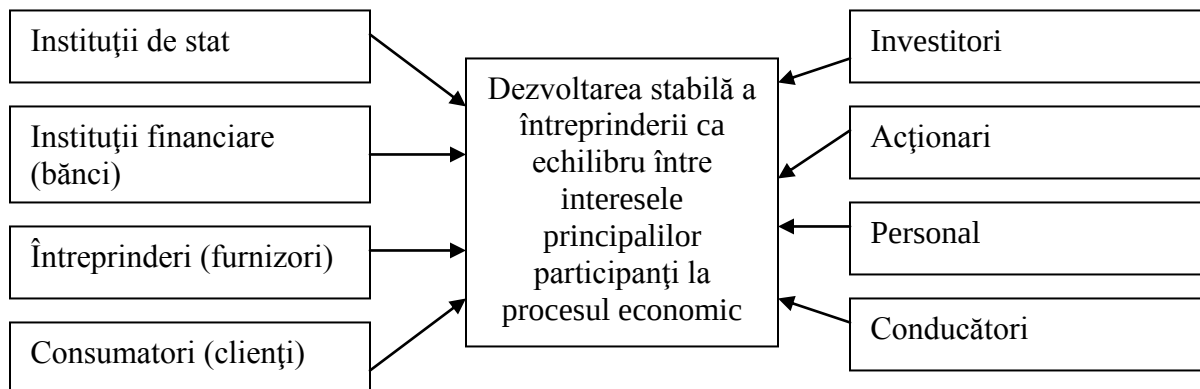


Fig. 1.2. Întreprinderea în sistemul legăturilor și relațiilor principale

Sursa: Elaborat de autor în baza [1, p. 88] [138, p. 248]

Sarcina asigurării dezvoltării stabile se bazează din punct de vedere metodologic pe modele de dezvoltare organizațională a întreprinderii, iar în formă mai generală dezvoltarea organizațională reprezintă un proces de modificări pozitive, calitative din cadrul organizației, care are tangență cu metodele, mijloacele de activitate și interacțiune și care se reflectă în transformarea structurii organizaționale.

Noțiunea de dezvoltare organizațională nu este strictă și caracterizează un spectru destul de larg de modificări în organizație. În diferite concepții ea poate însemna diferite procese, inclusiv contrapuse (procesul natural de modificări, condiționat de vârsta organizației, procesul modificărilor, dictat de inovații în organizație; sporirea capacității sistemului de a supraviețui; diferențierea structurală și funcțională; creșterea rolului interacțiunii funcționale și asigurarea integrării; reducerea flexibilității și înăsprirea controlului în organizație; sporirea rolului caracterului închis al organizației).

În ceea ce privește gestionarea dezvoltării întreprinderii, aceasta este mai indefinită și în formă generală poate fi determinată ca gestionarea schimbărilor, care sunt orientate pentru atingerea avantajelor concurențiale din contul echilibrului intern și extern atins prin adaptarea rațională pasivă a organizației la mediul extern, cât și în rezultatul procesului activ programat de modificare a stării mediului intern și extern. Mai concret gestionarea dezvoltării presupune determinarea (alegerea) modelului conceptual de dezvoltare, pregătirea strategiilor alternative,

verificarea lor și alegerea pe baza experimentului administrativ, adică gestionarea cunoștințelor și gestionarea dezvoltării strategice.

Complexitatea gestionării dezvoltării stabile a întreprinderii este legată de faptul, că în economie conviețuiesc procese dinamice și statice, variabile și inerte la maximum, uniforme și mixte. Dacă reieșim din principiul corespunderii formelor organizate mediului extern, modelele de funcționare și dezvoltare a întreprinderii, de asemenea, trebuie să fie diferite. Urmează de menționat, de asemenea, că corespunderea deplină (reciproc-univocă, izomorfă) în procesele social-economice poate fi realizată doar sub formă de orientare, direcționare generală. Înseamnă că, corespunderea în acest caz nu înseamnă asemănare, uniformitate, egalitate, simetrie, ci doar similitudine, care admite asimetria, adică realmente este vorba despre homomorfism – forma slabă de corespundere.

Rezolvarea problemei gestionării dezvoltării întreprinderii depinde de faptul ce este caracteristic pentru mediul extern al întreprinderii: stabilitatea, previzibilitatea, ceea ce presupune abordarea sistemică-rațională, sau variabilitatea spontană, imprevizibilitatea, ceea ce necesită abordare în afara sistemului, abordare de rețea.

Pot fi evidențiate trei tipuri de modele de dezvoltare organizațională [126, p. 67]:

- modelul de selecție, care descrie dezvoltarea în logica selecției naturale și selecției chipurilor socio-culturale;
- modelul de bilanț (echilibru), care unește modelele adaptive și adaptate, construite pe baza principiului asigurării echilibrului cu mediul extern;
- teoriile incidentale, în care dezvoltarea organizațională se descrie ca rezultat al acțiunii multitudinii factorilor de control, iar rezultatele acestui proces corelează slab atât cu scopurile stabilite, cât și cu cerințele mediului extern.

Primul model, de selecție, reprezintă în sine realizarea abordării obiective la dezvoltarea organizației și face îndoielnică însemnătatea decisivă a factorului subiectiv de gestionare în baza argumentării ce urmează.

În plan principal modificările organizației pot avea loc, sau drept urmare a selecției naturale, sau în rezultatul adaptării. În primul caz rolul decisiv îl are mediul extern, care înlătură organizațiile ce nu corespund cerințelor acestuia. În al doilea rând – modificările au loc în rezultatul proceselor de adaptare la nivelul organizației. Principiul selecției naturale nu neagă tendințele organizațiilor spre modificări, ci doar insistă asupra faptului, că organizațiile dețin inerție și corectările în principiu nu pot avea loc în paralel cu modificările condițiilor externe. De

aceea, modificările au loc cu mare întârziere în timp și are loc menținerea inerției în raport cu turbulența externă.

Mai mult ca atât, modificarea adecvată a caracteristicilor principale ale organizației este egală ca forță cu crearea unei noi, iar aceasta la rândul său majorează eventualitatea dezvoltării nefavorabile și a falimentului, ceea ce adesea are loc cu organizațiile după modificări structurale de proporții. Teoria organizațională (abordare de selecție) pune la îndoială două admiteri ale adeptilor modelului adaptiv despre faptul că, în primul rând, organizațiile sunt apte să realizeze cu succes transformarea, iar, în al doilea rând, faptul că adaptivitatea organizațiilor este unicul factor cheie al eficienței și supraviețuirii acesteia.

În final, structurile inerte sunt preferențiale, deoarece ele sunt nu doar premisă a selecției naturale (de altfel adaptarea va avea loc înaintea selecției), dar și consecință al acesteia. Totodată, aducându-se următoarele argumente:

- organizația trebuie să fie sigură pentru consumatori, iar siguranța furnizării mărfurilor și serviciilor necesită scheme stabile de funcționare gestionare al acestora;

- organizațiile trebuie să fie responsabile pentru acțiunile sale, ceea ce presupune reguli și proceduri stabile;

- siguranța și responsabilitatea sunt posibile doar în cazul în care schemele, regulile și procedurile sunt reproductive, adică nu trebuie să se modifice în timp. Anume prin aceasta se manifestă selecția naturală (selecția): se mențin cele mai viabile structuri. Selecția în interiorul organizației este orientată pentru înlăturarea organizațiilor cu siguranța și responsabilitatea slabă și este favorabilă pentru formele cu nivel înalt de siguranță și responsabilitate.

În cadrul modelului de selecție rezultatul dezvoltării (viabilitatea) pare a fi previzibil, consecință pasivă a impactului (selecției) mediului extern, iar impactul gestionării (manevrabilitatea) – factor secundar, cu unele rezervări importante. În primul rând, structurile viabile care au trecut selecția naturală sunt create nu în procesul selecției, ci în procesul activității conștiente orientate spre un scop comun, și în al doilea rând, selecția este anume alegerea organizațiilor din multitudinea existentă, și nu crearea lor. Cu toate acestea, trebuie de recunoscut faptul, că problema gestionării dezvoltării în cadrul modelului de selecție practic se anulează. Se pare însă, că siguranța, responsabilitatea și reproductivitatea organizației (bazei ei instituționale) este o caracteristică universală a oricărei organizații care activează cu succes, indiferent de opinia despre faptul că anume selectarea obiectivă a mediului extern sau clarviziunea inițială a creatorilor au determinat acest fapt [138, p.249].

Al doilea model de dezvoltare de bilanț, predomină în teoriile și sistemele de gestionare. Excepție, probabil, reprezintă teoria tradițională a firmei, care decurge din premisa că toate firmele tind spre maximizarea beneficiului. În cadrul acestei abordări în centrul atenției se află problema luării deciziilor legate de volumul serviciilor (mărfurilor) și prețul, dar nu problema dezvoltării. Se poate afirma, de asemenea, că teoria tradițională a firmei nu neagă problema dezvoltării stabile, ci pur și simplu o ignoră ca sarcină principală a firmei.

Strict vorbind, dezvoltarea stabilă a întreprinderii este mai frecvent nu atât formulat direct (de exemplu, cum este succesul, maximizarea beneficiului, extinderea activității, majorarea activelor), cât scop presupus al oricărei întreprinderi, adică suprasarcina acesteia. Însă, nu totul constă doar în interesele întreprinderii, în dezvoltarea stabilă fiind interesați și consumatorii, furnizorii, creditorii, acționarii, statul etc. Aceasta înseamnă, că în centrul intereselor se află nu doar scopurile sau suprasarcina întreprinderii (stabilitatea), dar și condițiile (procesul) realizării acestora. Parametrii principali (sub formă de sistem) ai procesului de activitate orientată spre scop, direcționată pe stabilitate, sunt prezentați în figura 1.2 în formă de model.

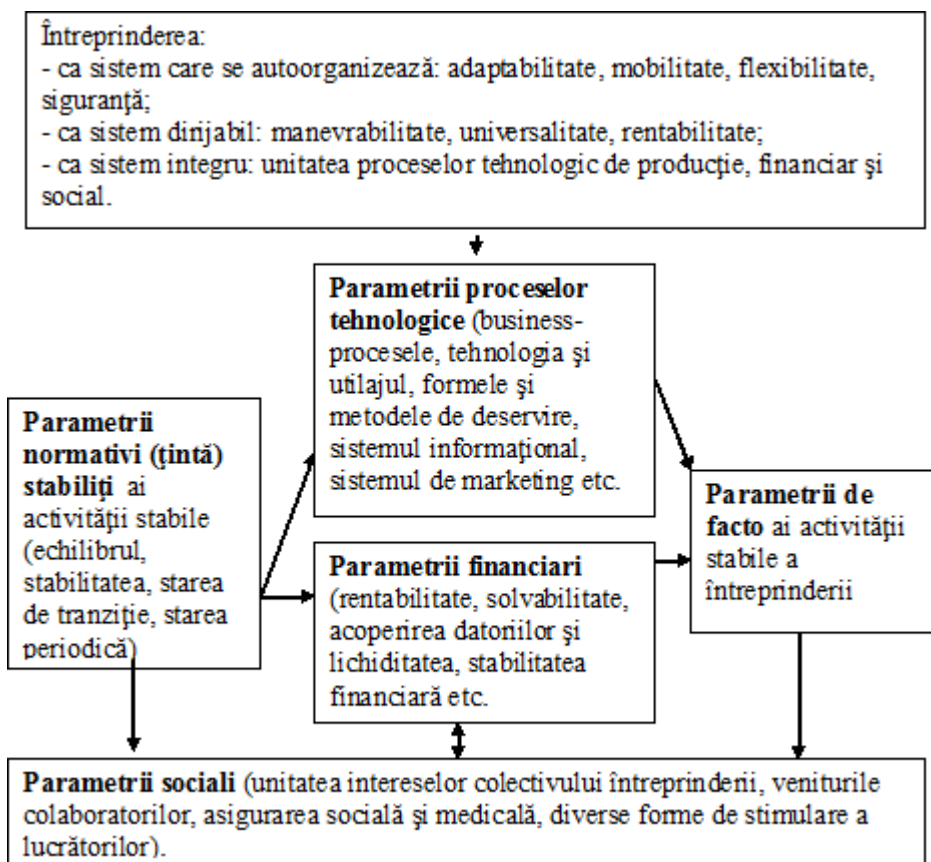


Fig. 1.3. Stabilitatea dezvoltării ca funcție scop a întreprinderii

Sursa: Elaborat de autor în baza [90, p. 66]

Totuși, dezvoltarea poate și degrada treacând peste perfecționare în strategia echilibrului sau stabilității. În mare măsură aceasta reprezintă un proces obiectiv. La baza dezvoltării întreprinderilor contemporane (și economiei) se află noile tehnologii, cărora în teoriile administrative contemporane li se acordă rolul de sursă radicală de modificări calitative, motor al schimbărilor. Însăși tehnologia se determină ca unitate asigurării interdependente cu echipament, softuri și asigurare intelectuală a relațiilor intercalate în rețeaua necesară pentru susținerea acestora.

Mecanismul de acțiune a noilor tehnologii constă în mod simplificat în faptul, că în structura tehnologiei (asigurarea cu echipamente, asigurarea cu softuri, asigurare intelectuală, care compun nucleul tehnologiei, și rețeaua de mentenanță a tehnologiilor) au loc modificări în elementul cel mai important, ultimul, ceea ce înseamnă trecerea de la a face, de exemplu un produs mai bine, în a-l face în alt mod. Însăși această caracteristică deosebește noua tehnologie de tehnologia simplă. Rețeaua de mentenanță a tehnologiilor reprezintă în sine totalitatea structurilor fizice, organizaționale, administrative și culturale (infrastructura fizică, legile, reglementările, standardele și criteriile, modelele culturale și organizaționale de comportament, fluxurile informaționale și materiale), care asigură funcționarea nucleului tehnologic și atingerea scopurilor trasate. Dezvoltarea apare în acel caz, în care nucleul tehnologic capătă caracter de tehnologie înaltă, adică modifică caracterul calitativ al sarcinilor, sistemul de relații reciproce, fluxurile materiale energetice și informaționale, calificarea, rolurile, stilurile de gestionare și coordonare, cultura organizațională [76, p. 52].

De pe pozițiile gestionării tehnologiilor avansate dezvoltarea reprezintă în sine gradul de modificare în rețeaua de mentenanță, caracterul cărora se determină prin starea nucleului tehnologiei. Tehnologia avansată trece calea de la naștere și înflorire până la declin. În punctul său culminant tehnologia avansată își subordonează rețelele existente de mentenanță a tehnologiilor, impunându-le schimbări corespunzătoare. În măsura interacțiunii cu rețelele de mentenanță tehnologia avansată se adaptează, pierzând efectul, și se transformă în tehnologie obișnuită de îmbunătățiri parțiale. Cele mai eficiente versiuni de tehnologii avansate deja se ajustează la aceeași rețea de mentenanță și dezvoltarea trece în faza de eficiență și modificări cantitative. Iar, în final, la a treia etapă tehnologia devine tradițională, adică cea care menține rețelele de mentenanță existente. Apare faza de echilibru, care este deranjată de apariția noii tehnologii avansate și ciclul se repetă.

În așa mod, dezvoltarea stabilă de pe pozițiile factorului tehnologic poartă caracter ciclic, spontan și în principiu este necontrolabil. Este necesar de menționat faptul, că rețeaua de mentenanță este factor de rezistență activ, care în cele din urmă neutralizează efectul tehnologiilor avansate, transformându-le mai întâi în tehnologii obișnuite îmbunătățite, ulterior în tradiționale de pază. Rezistența este legată de faptul, că modificările radicale ating interesele participanților incluși în rețelele de funcțiune, deoarece tehnologia abrogativă le face inutile [146, p.642].

Criteriu al eficacității tehnologiilor avansate este efectul integrațional în diferite manifestări ale acestuia (unificarea muncii și cunoștințelor, rentabilitatea și claritatea, economia din libertatea acțiunilor (creație, inovațiune), cunosc ce și cunosc pentru ce, cunoaștere și înțelepciune, reintegrarea, lucru mai rațional, decentralizarea, rețeaua).

Însă efectul nu se realizează în mod automat. Tehnologiile potențial avansate pot deservi ierarhia tradițională a puterii și în așa mod să consolideze modelul administrativ de dirijare, aprofundând specializarea, distribuirea și dependența, stimulând intermedierea și în cele din urmă asigurând efectul noilor tehnologii. În tehnologiile avansate cunoștințele domină asupra capitalului, muncii și materiei prime, ceea ce presupune structura de rețea a coordonării acțiunilor oamenilor care și sunt sursă a schimbărilor.

Modelul tradițional al gestionării dezvoltării stabile a întreprinderii este prezentat în tabelul 1.2.

Tabelul 1.2. Modelul tradițional de gestionare a dezvoltării stabile a întreprinderii

Principii: separarea întreprinderii și mediului extern, previzibilitatea și posibilitatea prognozării și planificării stărilor viitoare, piețele de masă stabile.

Metode și sisteme de dezvoltare: planificarea strategică și gestionarea, aplicarea analizei de sistem, extrapolării, metodelor de bilanț, economico-matematice, controling, monitoring, sistemelor de gestionare a calității, gestionare de criză, just in time, sistemelor de reacționare și sistemelor de mobilizare, de gestionare a proiectelor etc.

Orientarea procesului de dezvoltare: perfecționarea continuă, lanțul calității „furnizor-client”, răspuns rapid, monitorizarea clientului, reducerea sistematică a tuturor formelor de pierdere în procesul de producție, introducerea modificărilor care mențin integritatea sistemului etc.

Sistemul de gestiune: determinarea clară a drepturilor, obligațiilor și metodelor tehnice ajustate la fiecare rol funcțional; structura ierarhică a controlului puterii și comunicațiilor; concentrarea cunoștințelor în vârful ierarhiei; interacțiunea „pe verticală” după tipul: superior-inferior.

Scopul: adaptarea la modificări din contul flexibilității proceselor interne și structurilor.

Sursa: Elaborat de autor în baza [72, p. 69]

Însă stabilitatea nu poate fi tratată ca variantă a existenței continuă a întreprinderii în calitate de sistem organizațional-tehnologic continuu, care ca și oricare alt sistem trece cu siguranță calea de la creare - prin utilizarea eficientă, până la momentul iraționalității utilizării acesteia.

Direcția principală a dezvoltării devine trecerea la crearea și extinderea permanentă a capacităților de reacționare la toate variantele posibile de situații viitoare, indiferent de eventualitatea lor, gardul de pregătire pentru a acționa în oricare condiții, ceea ce este prezentat în tabelul de mai jos.

Tabelul 1.3. Modelul gestionării dezvoltării stabile a întreprinderii virtuale

Principii: autonomie, autoorganizare și autoreproducere, creație, inovațiune, realizarea armoniei prin haos, externalizarea businessului, maximizarea posibilităților în locul maximizării beneficiului. Conținutul procesului de dezvoltare: fabricarea producției în conformitate cu condițiile beneficiarului, grupuri și celule autonome, asociații de consumatori, piețe în interiorul companiei, asociații ale furnizorilor și amplasarea comună, trecerea de la lanțuri valorice la rețele valorice, la rețeaua deschisă fără restricții în timp și spațiu (unde vrei, ce vrei, când vrei), utilizarea efectului de rețea pentru crearea procesului de legătură inversă pozitivă automată. Modelul organizației: starea de reorganizare permanentă a reorganizării activității subdiviziunilor și colaboratorilor cu redistribuirea sarcinilor individuale continue, structura de rețea de control, putere și comunicații, gestionarea fără perfectarea documentară, colaborarea neformală personală, stimularea autoorganizării și autogestionării prin inovațiuni și raporturi neoficiale), lichidarea organizației până la semnele de degradare a acesteia, distrugere constructivă. Scopul: rezolvarea problemei adaptării de piață din contul efectului creativ asigurat prin coordonarea și sincronizarea rezultatelor inovațiilor, asocierii producției și consumului întru proces economic unic.

Sursa: Elaborat de autor în baza [140, p. 80]

În așa mod, evaluarea situației economice contemporane ca epocă a schimbărilor sub formă de salturi, fracționare a piețelor până la dimensiuni minime și diversitate maximă, producția în masă la comandă duce la concluzia că dezvoltarea întreprinderii este legată de capacitatea acesteia de a se autoadapta, auto restabili în baza rețelei care asigură răspuns maxim rapid. Planificarea pe termen lung, strategia și prognozarea în această situație sunt insuficient de eficiente, deoarece economia globală este imprevizibilă și gestionarea se realizează prin viteză, flexibilitate și inovație.

Echilibrul, stabilitatea, stările de tranziție și periodică sunt noțiuni principale care se referă la gestionarea fără criză. Ele formează structura acestui proces, orientarea invariantă spre scop.

În concluze autorul dorește să accentueze faptul că întreprinderea constituie un sistem, adică o totalitate reglementată de elemente, între care există anumite legături (relații), are o anumită structură, existînd un sistem de legături între elementele acesteia. În așa mod, întreprinderea este structură integră orientată spre un scop, sau sistem. Pe lângă aceasta, din punct de vedere al teoriei

adoptării deciziilor (gestionării) întreprinderea poate fi tratată ca un centru de acțiuni orientate spre scop, care elaborează scopuri, strategii corespunzătoare acestora, precum și sistemul de acțiuni (operațiuni) de realizare a acestor scopuri. Din punct de vedere al raportării la mediul extern întreprinderea poate fi tratată ca subsistem al unui sistem general de interacțiune economică.

Aplicativ întreprinderii pot fi evidențiate două forme principale de dezvoltare: tehnică și organizațională, care au forme tehnice sau organizatorice intermediare tratate extensiv.

De asemenea, se poate de menționat noțiunea științifică „dezvoltarea flexibilă a întreprinderii”, prin care se înțelege capacitatea întreprinderii de a planifica, prognoza și realiza procesul de renovare a sa ca proces stabil. Important din punct de vedere metodologic în această abordare este definiția flexibilității întreprinderii – capacitatea de a primi cantitatea de produse solicitate de piață, fără modificarea fondurilor fixe de producție, precum și de a asigura supraviețuirea și dezvoltarea întreprinderii în viitor. Cu noțiunea de flexibilitate autorul leagă nu doar caracterul invariabil al bazei tehnico-materiale a întreprinderii, ci și structura acesteia. Capacitatea de a reacționa la condițiile externe, fiind stabilite anumite restricții flexibilitate - constituie o problemă științifică și practică importantă și se pare, că în acest caz accentul pe utilizarea maximă a potențialului disponibil al întreprinderii este fructuoasă din punct de vedere metodologic și practic.

Sarcina asigurării dezvoltării stabile se sprijină din punct de vedere metodologic pe modelele dezvoltării organizaționale a întreprinderii. În formă mai generală dezvoltarea organizațională prezintă în sine procesul schimbărilor pozitive și calitative în organizație, care are tangență cu metodele, mijloacele de activitate și interacțiune și se reflectă în transformarea structurii organizaționale.

Noțiunea de dezvoltare organizațională nu este strictă și caracterizează un spectru destul de larg de modificări în organizație. În diferite concepții ea poate însemna diferite procese, inclusiv contrapuse (procesul natural de modificări condiționat de vârsta organizației, procesul modificărilor - dictat de inovații; sporirea capacității sistemului de supraviețuire; diferențierea structurală și funcțională; creșterea rolului interacțiunii funcționale și asigurarea integrării; reducerea flexibilității și înăsprirea controlului în organizație; sporirea nivelului caracterului închis al organizației).

În ceea ce privește gestionarea dezvoltării întreprinderii, aceasta este mai indefinită și în formă generală poate fi determinată ca gestionarea schimbărilor, care sunt orientate pentru atingerea avantajelor concurențiale din contul echilibrului intern și extern atins prin adaptarea

rațională pasivă a organizației la mediul extern, atât și în rezultatul procesului activ programat de modificare a stării mediului intern și extern. Mai concret gestionarea dezvoltării presupune determinarea (alegerea) modelului conceptual de dezvoltare, pregătirea strategiilor alternative, verificarea lor și alegerea pe baza experimentului administrativ, adică gestionarea cunoștințelor și gestionarea dezvoltării strategice.

Complexitatea gestionării dezvoltării stabile a întreprinderii este legată de faptul, că în economie conviețuiesc procese dinamice și statice, variabile la maximum și inerte la maximum, uniforme și mixte. Rezolvarea problemei gestionării dezvoltării întreprinderii depinde de faptul ce este caracteristic pentru mediul extern al întreprinderii: stabilitatea, previzibilitatea, ceea ce presupune abordarea sistemică-rațională, sau variabilitatea spontană, imprevizibilitatea, ceea ce necesită abordare în afara sistemului, abordare de rețea [44, p. 80].

Pot fi evidențiate trei tipuri de modele de dezvoltare organizațională:

- modelul de selecție, care descrie dezvoltarea în logica selecției naturale și selecției monstrelor socioculturale;
- modelul de bilanț, care unește modelele adaptive și adaptate, construite pe baza principiului asigurării echilibrului cu mediul extern;
- teoriile incidentale, în care dezvoltarea organizațională se descrie ca rezultat al acțiunii multitudinii de factori clas controlați, iar rezultatele acestui proces corelează slab cât cu scopurile stabilite, atât și cu cerințele mediului extern.

Stabilitatea nu poate fi tratată ca variantă a existenței continuă a întreprinderii în calitate de anumit sistem organizațional-tehnologic, care ca și oricare alt sistem trece în mod inevitabil calea de la creare prin utilizarea eficientă până la momentul iraționalității utilizării acesteia.

Evaluarea situației economice contemporane ca epocă a schimbărilor sub formă de salturi, fracționării piețelor până la dimensiuni minime și maximizarea diversității, producției în masă la comandă duce la concluzia că dezvoltarea întreprinderii este legată de capacitatea ei de a se autoadapta, autorestabili în baza rețelei care asigură răspunsul maximal de rapid. Planificarea pe termen lung, strategia și prognozele în această situație sunt insuficient de eficiente, deoarece economia globală este imprevizibilă și gestionarea se efectuează prin viteză, flexibilitate și inovații.

Direcția principală de dezvoltare devine trecerea la crearea și extinderea permanentă a capacităților de reacție la toate eventualele variante ale situațiilor viitoare, indiferent de eventualitatea lor, gradul de pregătire pentru acționare în oricare condiții.

1.4. Concluzii Capitolul 1

1. Concluzionând autorul afirmă că fundamentele teoretice și conceptuale ale dezvoltării stabile sunt examinate în trei aspecte, inclusiv: problema echilibrului și stabilității sistemelor economice; formele și instrumentele asigurării dezvoltării stabile a întreprinderii și stabilitatea întreprinderii ca sarcină a gestionării. Există și cauze specifice care au înălsprit problema asigurării stabilității. Printre ele pot fi numite: creșterea generală a instabilității mediului extern, și în legătură cu aceasta necesitatea deplasării accentului de pe controlul trecutului la analiza viitorului, necesitatea majorării vitezei de reacționare la schimbările externe, adică flexibilității comportamentului economic al întreprinderii, necesitatea monitorizării, supravegherii schimbărilor cu caracter intern și extern, și în final, necesitatea de a soluționa în sistem problema supraviețuirii întreprinderii în situații obișnuite și de criză.

2. Întreprinderea constituie un sistem economic, care poate fi definit ca sistem unic comparativ cu cel global (mondial), național, de ramură, regional etc.. De aceea, asigurarea stării echilibrate și stabile este cel mai important principiu de formare, funcționare și dezvoltare a întreprinderii ca sistem.

3. Stabilitatea ca sarcină a gestionării întreprinderii drept conținut specific propriu și scop reprezintă asigurarea procesului de luare a deciziilor în condiții de incertitudine și risc, deoarece întreprinderea acționează pe piața contemporană. Aceasta înseamnă posibilitatea pierderii beneficiului, activelor, investițiilor, ceea ce este absolut norma și constituie elementul permanent al activității comerciale. Urmează de menționat faptul, că teoria clasică de gestionare a firmei decurge din aceea, că ultima deține cunoștințe depline privind viitoarea conjunctură și respectiv a cheltuielilor și veniturilor și pentru ea nu există probleme de luare a deciziilor.

4. O altă concluzie relevantă constituie faptul că toate instrumentele și sistemele de gestiune a întreprinderii într-un fel sau altul, direct sau indirect, au tangență cu problema stabilității prin dezvoltarea pârgghiilor de asigurare a dezvoltării stabile:

- planificarea strategică: asigurarea dezvoltării stabile a întreprinderii în perspectivă de lungă durată sau de durată scurtă din contul creării și menținerii corespunderii între scopurile firmei și posibilitățile potențiale în lumina stărilor și tendințelor prognozate ale pieței. Metoda specifică a planificării strategice – programarea activității, sistemul de analiză a rezultatelor intermediare, corectarea pronosticurilor, scopurilor și sarcinilor, tehnologia activității. Scopul specific – asigurarea orientării întreprinderii pentru realizarea sarcinilor economice și autoconservării.

- business-planificarea: stabilirea și fundamentarea scopului antreprenorial ca proiect de atingere al acestuia, care are caracter demonstrativ. Elaborarea planului organizațional-economic de acțiuni și schemelor de luare a deciziilor, care asigură flexibilitatea și adaptivitatea întreprinderii la condițiile schimbătoare ale mediului extern și intern în procesul de realizare a proiectului;

- monitorizarea: realizarea sarcinilor de asigurare a dezvoltării stabile a întreprinderii în regim de timp real în baza urmăririi proceselor financiar-economice și corectării operative a planurilor și tehnologiei de lucru;

- marketing: asigurarea stabilității se pune drept sarcină a strategiei creșterii; creșterea intensivă, creșterea integrațională (integrare progresivă, regresivă și orizontală), creșterea diversificațională (diversificare concentrică, orizontală și conglomerată);

- reinginerie: concepția gestionării în interiorul firmei, conform căreia întreprinderile trebuie să stabilească din nou conținutul activității sale și, dezințându-se în gestionarea interioară de prioritatea specializării pe operațiuni, să deplaseze accentul de business-procese interfuncționale;

-controlling: elaborarea mecanismului de autoreglementare, responsabil de legătura inversă în circuitul gestionării, la baza căruia se află integrarea și coordonarea funcțiilor de evidență, asigurare informațională și control. Dezvoltarea stabilă – scopul controlingului ca sistem special de gestionare a administrării întreprinderii.

5. Autorul este de opinie că toate concepțiile administrative decurg (în mod evident sau neevident) din teoria echilibrului și stabilității și spre deosebire de teoria maximizării beneficiului, plasează stabilitatea în centrul sistemelor strategice și tactice (funcționale) de activitate. Stabilitatea ca problemă științifică generală și ca problemă administrativă, în final, se încheie la concepția examinării întreprinderii concrete ca sistem stabil.

2.CERCETAREA COMPONENTELOR CE DETERMINĂ DIRECȚIA ȘI MODELUL ORGANIZĂRII DEZVOLTĂRII STABILE A ÎNTRERINDERII PORTUARE

2.1. Analiza aspectului funcțional și financiar al stabilității întreprinderii portuare

Modelul funcționării stabile a întreprinderii portuare include următoarea structură a elementelor de legături reciproce acesteia, și anume: specificul produsului/serviciului; caracteristicile de bază ale relațiilor reciproce cu consumatorii; componența și specificul fluxurilor; posibilitatea controlului calității din partea consumatorului; parametrii calității și potențialul care îi asigură, reprezentate în figura 2.1 de mai jos.

Structura și conținutul aspectului funcțional al activității în cazul fluxurilor materiale tradiționale pot fi prezentate în modul următor.

1.Caracteristică produsului – obiecte materiale care dețin anumite calități de consum (materia primă, materiale, echipamente, producție finită).

2.Caracteristicile de bază ale relațiilor reciproce cu consumatorii:

- principiul deservirii – individualizarea;
- motivarea consumului, cererii și vânzătorului – alegerea suverană a mărfii și vânzătorului de către consumator;

- caracterul actelor de vânzare – cumpărare și furnizorilor – discret;

- canale, forme de desfacere – diverse.

3. Componența și specificul fluxurilor:

- fluxul dreptului de proprietate asupra mărfii (transmiterea dreptului de proprietate participanților canalului de distribuție);

- fluxul coordonărilor (coordonarea specificului, prețului, graficului de furnizare etc.);

- fluxul de mărfuri (crearea valorii în baza furnizării mărfii comandate în cantitate necesară, de calitate solicitată, în timpul stabilit și în locul cu cheltuieli minimale);

- fluxul financiar (fluxul plăților între participanții canalului);

- fluxul informațional (relevanță, complexitate (suficiență), veridicitate, oportunitate);

- fluxul mișcării (reclama, vânzări personale, stimularea desfacerii etc.).

4. Parametrii calității - corespunderea și depășirea așteptărilor consumatorului în privința calității, costului, altor caracteristici ale mărfii, având în vedere: furnizarea mărfii necesare

(comandate) de calitate necesară, în cantitate solicitată, în timp util (stabil), în locul cu cheltuieli minimale.

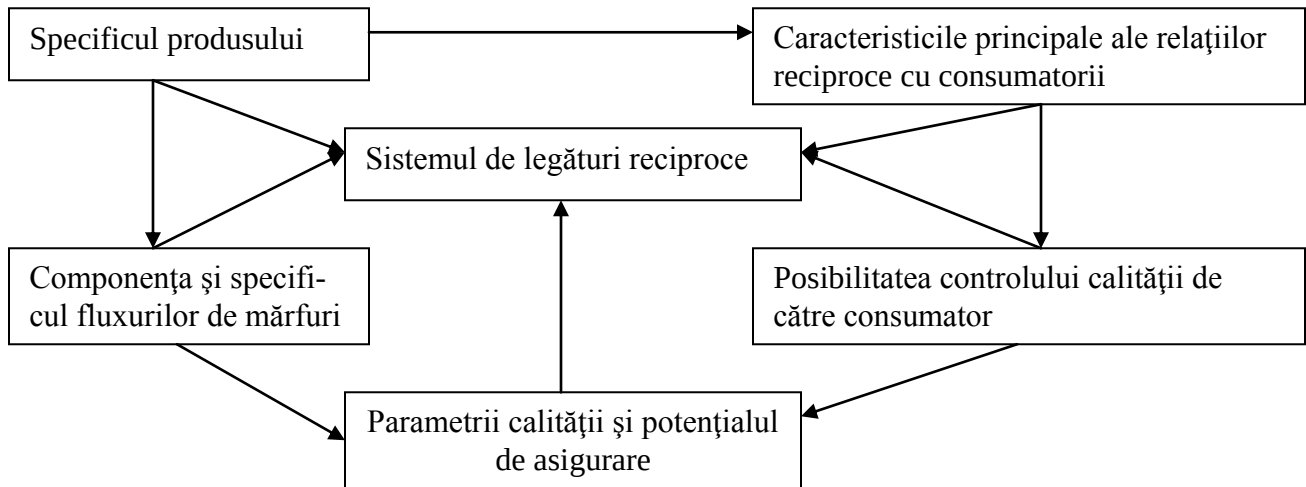


Fig. 2.1. Modelul funcționării stabile a întreprinderii portuare

Sursa: Elaborat de autor în baza [151, p. 532]

După cum se atestă în figura 2.1, buna corelare a tuturor elementelor specifice întreprinderii portuare contribuie la funcționarea durabilă și stabilă a acesteia.

Totodată, în cadrul analizei aspectului funcțional stabil al dezvoltării întreprinderii este important de a examina fluxurile informaționale, materiale și financiare nu doar din punct de vedere al faptului în care măsură stabilitatea subsistemelor întreprinderii influențează asupra stării și dezvoltării acestuia, dar și de pe pozițiile impactului activ al acestora asupra business-proceselor, perfecționarea sistemului de administrare și control al parametrilor principali ai funcționării întreprinderii portuare.

Pentru realizarea sarcinii administrative de dezvoltare stabilă a întreprinderii portuare, cât și pentru gestionarea în întregime, este necesar de a asigura premisele informaționale, adică informația analitică, de prognozată și de facto. Din acest punct de vedere sistemul de informare trebuie să satisfacă unele cerințe, cum sunt: orientare spre scop, integritate în jurul principiului stabilității și indicatorilor corespunzători, integritate și plenitudine, flexibilitate stabilitate (menținerea parametrilor principali de ieșire în cazul influențelor deranjante). Sistemul informațional în acest caz trebuie să fie unit cu sistemul informațional de dispoziție, în care de rînd cu sarcinile generale ale gestionării, trebuie să fie prezente sarcinile și informația de reglementare a business-proceselor în cazul denaturării parametrilor de control ai stabilității.

Deasemenea, este necesar de a revizui atitudinea față de evaluarea fluxurilor informaționale, obținute reieșind din criteriile interne de funcționare a sistemului informațional

(procesul de apariție, circulație și prelucrare a informației, orientarea și intensitatea fluxului de documente, care nu trebuie să fie excesiv sau insuficient, să nu admită rateuri sau rețineri etc.).

Rolul constructiv al tehnologiilor informaționale poartă caracter instituțional (în acest caz sub institut noi înțelegem, în conformitate cu teoria instituțională, oricare formă, regulă, lege, etc.), mai precis de reproiectare instituțională cu scopul de a crea un nou sistem de institute (reguli). Tehnologiile informaționale îndeplinesc două funcții în raport cu regulile: creativă și distructivă. Creând noi posibilități, tehnologiile informaționale distrug regulile existente și acordă posibilitate de a formula o nouă regula sau normă, sau institut. În așa mod, forța distructivă a tehnologiilor informaționale în raport cu regulile în acțiune sunt concomitent creative, dar în limita restricțiilor de posibilități ale noilor tehnologii. Această prevedere se ilustrează de următorii parametri, care conțin în sine abordarea schimbării business-proceselor concrete, care constau din trei elemente: se stabilește regula (norma) în vigoare; se descrie tehnologia care o distruge; în baza posibilităților noii tehnologii se formează noua regulă, care determină noul business-proces [143, p. 70].

Exemple ilustrative (concepția reengineeringului)

1. Principiul administrativ în vigoare: doar specialiștii pot îndeplini lucrări complicate.

Tehnologia distructivă: sisteme de experți.

Principiul administrativ nou: lucrătorul de profil larg poate îndeplini lucrările specialistului.

2. Principiul administrativ în vigoare: planurile se revizuiesc permanent.

Tehnologia distructivă: calcule computerizate de înaltă productivitatea.

Principiul administrativ nou: planurile se revizuiesc imediat în măsura necesităților.

Fiind dată importanța tehnologiilor informaționale contemporane pentru stabilitatea proceselor, ele nu constituie elementul unic esențial, ci sunt evidențiate în legătură cu faptul, că în baza acestora se produce reconfigurarea uneia dintre cele mai importante componente ale organizației – structurii ei, inclusiv a structurii business-proceselor, unde rolul elementelor constructive îl joacă regulile, adică normele, care reglementează activitatea lucrătorilor.

Analiza fluxurilor materiale aplicativ întreprinderii se bazează pe așa-numita metodă de bilanț, care este model al stabilității circulației mărfurilor pentru caz particular. Acest model permite, prin evaluarea cantitativă, de a compara soldurile de mărfuri până la începerea perioadei, furnizările în pe parcursul perioadei, comercializarea și soldul la finele perioadei și de a lua decizia privind completarea rezervelor de mărfuri după volum și sortiment. Este indiscutabilă orientarea acestei metode pentru asigurarea dezvoltării stabile a întreprinderii portuare în planul fluxurilor materiale. Pe lângă aceasta, fluxurile materiale se apreciază din punct de vedere al cheltuielilor,

unde se utilizează legea lui V. Pareto (80% și 20%). În baza acestei legi este elaborată metoda ABC, esența căreia constă în distribuirea tuturor tipurilor de mărfuri în trei grupuri (A,B,C), în funcție de cota cheltuielilor generale pentru achiziția mărfurilor [15, p. 95].

Abordarea directă a problemei stabilității aici lipsește, domină concepția atenției spre direcțiile randamentului maxim al strategiei mărfurilor, spre controlul datoriilor debitoare.

După cum se vede, poate fi propusă metoda analizei și asigurării stabilității fluxurilor de mărfuri în baza unui model mai general, care spre deosebire de metoda de bilanț nu este fixare a parametrilor cantitativi în limitele intervalului strict de timp, dar este orientată spre însăși procesul de circulație a mărfurilor. Din acest punct de vedere fluxurile materiale în fiecare moment de timp constituie proces dinamic, și importantă este nu evaluarea stării, de exemplu, a rezervelor și cererii la acest moment de timp, ci tendința dezvoltării acestui proces. Modelul circulației cererii și ofertei în funcție de starea inițială și raportului ritmurilor de creștere (reducere) este prezentat în tabelul 2.1.

Tabelul 2.1. Modelul stabilității fluxurilor materiale

Denumirea produsului (serviciului)	Raportul dintre cerere și ofertă	Raportul dintre dinamica cererii și ofertei (riturilor creșterii)	Tendința raportului dintre cerere și ofertă
1	Echilibru	Egalitate $CE > OF$ $CE < OF$	Echilibru Insuficiență Exces
2	Exces	Egalitate $CE > OF$ $CE < OF$	Exces Echilibru Exces
3	Insuficiență	Egalitate $CE > OF$ $CE < OF$	Insuficiență Insuficiență Echilibru

Sursa: Elaborat de autor în baza [47, p. 54]

Așa, de exemplu, din trei poziții de sortiment, din punct de vedere al raportului dintre cerere și ofertă, una se poate afla în starea de echilibru, alta în stare de exces de propunere, a treia – în stare de insuficiență a ofertei. Aceste evaluări, fiecare în parte, sunt importante pentru luarea deciziei, dar mai importantă este tendința de dezvoltare a raportului dintre cerere și ofertă. În funcție de acest fapt starea de echilibru poate fi orientată spre cea de exces, iar cea de insuficiență – cât spre înrăutățirea acestei stări, atât și spre echilibru.

În așa mod, pentru fluxurile materiale indicatorii (caracteristicile) stabilității, siguranței, ritmicității, flexibilității, mobilității sunt la fel de importante, ca și pentru cele informaționale.

Urmează a ține cont de faptul, că echilibrul permanent trece în alte stări. Să zicem, aplicativ stării și dinamicii cererii și ofertei în cazul întreprinderii concrete pe fiecare poziție de sortiment dezechilibrul este mai caracteristic, decât echilibrul. Dezechilibrul este starea, când echilibrul nu este realizat sau, fiind realizat, se încalcă. Dacă tendința de dezvoltare este orientată spre echilibru, raportul se determină ca stabil, și viceversa. Adică cel mai important este procesul dezvoltării și orientarea acestuia, și nu starea inițială. După cum se vede din modelul propus, starea de echilibru și tendința spre el constituie doar una dintre cele trei stări posibile [144, p.260].

Fluxurile financiare sunt una dintre cele trei componente fundamentale, elementul cheie pe care se bazează dezvoltarea stabilă a întreprinderii. Generarea unor, fluxuri financiare durabile pozitive este element esențial pentru dezvoltarea pe termen lung a întreprinderii portuare. În același timp fluxul financiar "negativ", nu neapărat reflectă o situație critică, aceasta nu este întotdeauna rău - uneori întreprinderea trebuie să cheltuiască resurse financiare pentru a le face face – întreprinderile portuare trebuie să investească în activitatea lor, în scopul de a se dezvolta.

Stării inițiale de echilibru, care în mod teoretic admite și presupune devieri de exemplu, de la profit la pierderi, îi corespunde sistemul de indicatori calculați în baza pragului de rentabilitate abordat prin relația cost – volum – profit. Pragul de rentabilitate reprezentând cantitatea de producție vândută pentru care veniturile totale sunt egale cu costurile totale – cu alte cuvinte reprezentând, cantitatea de producție vândută pentru care profitul din exploatare este nul. Managerii sunt interesați de pragul de rentabilitate, deoarece vor să evite pierderile din exploatare.

Această relație constituie un instrument necesar pentru planificare și controlul managerial, deoarece pragul de rentabilitate le spune ce cantitate minimă de producție trebuie să vândă pentru a nu înregistra pierderi .

Nivelul funcțional este capacitatea sistemului de a atinge asemenea scopuri ce se descriu prin așa noțiuni ca [120, p. 61]:

adaptivitate - capacitatea sistemului de a se adapta la diferite condiții, inclusiv schimbătoare de funcționare. Adaptivitatea este legată de capacitatea sistemului de a-și schimba caracteristicile cantitative în rezultatul regrupării (unirea sau divizarea) elementelor și legăturilor acestuia;

mobilitatea – capacitatea elementelor componente ale sistemului de a se deplasa, concentra în îmbunări necesare și să funcționeze rațional în situații concrete;

flexibilitatea - capacitatea sistemului de a percepe inovații și de a se adapta la noi condiții de funcționare în cazul apariției devierilor de la starea existentă, fără a-și pierde integritatea;

siguranța - capacitatea sistemului de a păstra parametrii principali în procesul de îndeplinire și realizare al afacerilor.

Al doilea nivel este legat de condițiile de caracter intern, care permite de crea și menține capacitatea organizației de a gestiona fără crize și este legat de asemenea caracteristice, cum sunt:

organizare - cheltuieli minime în cazul rezultatului permanent;

universalitate – capacitatea de a menține eficacitatea în cazul modificării sarcinilor (scopurilor);

rentabilitate - capacitatea de a realiza scopurile în cazul diferitor parametri;

manevrabilitate – gradul de influență a gestionării asupra rezultatului final.

Al treilea nivel funcțional este legat de formularea parametrilor normativi ai dezvoltării tehnologice, financiare și sociale a întreprinderii, adică așa cum sunt business-procese, formele și metodele de deservire, rentabilitatea, lichiditatea, veniturile, asigurarea socială și medicală a colaboratorilor etc.

Eficacitatea gestionării este necesar de a fi evaluată prin așa indicatori cantitativi, cum sunt volumul vânzărilor, cota de piață, nivelul cheltuielilor, beneficiul, precum și cei calitativi (cunoașterea pieței, utilizarea posibilităților, capacitatea de a evita riscurile), dar ei, fiind indicatori necesari, nu sunt și suficienți.

Stabilitatea trebuie să fie evaluată nu doar în scheme și indicatori tradiționali, dar și de pe poziții în ce măsură însăși gestionarea ca proces deține calități comparative cu indicatorii stabilității (organizarea, universalitatea, rentabilitatea și manevrabilitatea). Aceasta presupune o metodă de abordare metodologică principal nouă vis-a-vis de definiția stabilității funcționării întreprinderii, cum poate servi metoda proiectării continue.

În mod tradițional se examinează următoarele rezultate cantitative ale gestionării: cota pieței, volumul vânzărilor, nivelul tehnologiei și cheltuielilor, beneficiul, norma dividendelor și altele, ceea ce este insuficient. Chiar dacă întreprinderea a atins rezultate considerabile la acești parametri, ei nu vorbesc nimic despre siguranța gestionării și sistemului funcțional, gradul de risc, nivelul utilizării resurselor și posibilităților.

Asemenea abordare exclude absolut evaluarea personalului ca obiect al manipulării din partea conducerii și asemenea evaluări, cum sunt fluiditatea cadrelor, neieșirea la serviciu și altele din acest șir. Construirea sistemului de gestionare a calității presupune trecerea de la structura „verticală” la cea „orizontală” în gestionarea întreprinderii, de la lucrătorii de specializare îngustă la cei multifuncționali, uniți în echipe autogestionate, regândirea cerințelor față de managerul

eficient și orientarea întregii activități a companiei de la realizarea sarcinilor de producție pentru satisfacerea clienților, adică în acest caz este rațional a nu se limita la schimbările organizaționale în elemente „dure” ale sistemului de gestionare – structuri și procese, ci a acorda preferință aspectelor „moi” ale managementului: culturii organizaționale a companiei și autoconștiinței de muncă a lucrătorilor ei, ceea ce înseamnă stabilitatea colectivului de muncă și neacceptarea concedierilor ca mijloc de rezolvare a problemei construirii colectivului de lucrători de tip nou.

De exemplu, reingineria leagă întreaga muncă de reprofilare a business-proceselor cu organizarea colectivului de muncă de tip nou și respectiv structurii și orientării funcționale a elementelor acesteia. Aceasta înseamnă, că subdiviziunile structurale , de asemenea, se reprofilează și din secții funcționale se transformă în echipe de proces. Respectiv se modifică și caracterul lucrului. Lucrătorii echipelor de proces răspund nu pentru îndeplinirea unei sarcini, ca odinioară, ci împart răspunderea generală cu alți membri ai echipei pentru îndeplinirea întregului proces și atingerea rezultatului. Un așa lucrător urmează să aibă închipuire generală despre toate etapele procesului, iar unele dintre ele să le îndeplinească de unu singur. În așa mod, în acest caz se înlătură granițele dintre diferite tipuri de lucrări sau, cu alte cuvinte, lucrul devine mai multidimensional. Respectiv se modifică funcțiile lucrătorilor, care din lucrători controlați se transformă în lucrători împuterniciți. Deasemenea se modifică și pregătirea profesională, care din profesională îngustă se transformă în formă a instruirii generale. Se schimbă și remunerarea muncii, care este orientată pentru crearea noului cost, și nu pentru postul ocupat, venirea la serviciu etc. se modifică, de asemenea, criteriile de promovare în serviciu. În special, are loc decizia de promovare în serviciu pentru rezultatele în muncă, care trebuie să fie remunerate în mod adecvat, iar promovarea în serviciu trebuie să fie derivată din capacități, și nu din rezultate. Adică acționează principiul: plătim pentru rezultate și promovăm pentru capacități.

O asemenea abordare duce la modificarea sistemului de valori, principala dintre care constă în aceea, că lucrătorii trebuie să creadă ferm și să acționeze reieșind din faptul că ei lucrează pentru clienți, și nu pentru șefi. Toate cele spuse duc la aceea, că structura ierarhică de conducere nu poate funcționa și trebuie să fie schimbată pe alta plată sau orizontală. Într-o asemenea companie toate secțiile funcționale înrudite sunt unite într-un tot întreg, iar însăși structura este companie funcțională. Conducătorul acestei structuri nu este șeful în calitatea de controlor și evaluator al lucrului altora, indiferent de faptul, ce reprezintă în sine ca lucrător, ci lider capabil prin comportamentul său și ideile sale să influențeze asupra lucrătorilor și să contribuie la îndeplinirea mai eficace a sarcinilor organizației. În baza principiilor expuse se propune așa-numitul *modelul de*

diamant al sistemului de gestionare: elementul principal al modelului de diamant sunt business-proceele companiei, adică metoda prin care se execută lucrul; al doilea element – sarcinile de muncă și structura organizațională; al treilea – sistemul de gestionare și evaluarea rezultatelor; al patrulea – cultura organizațională, adică valorile și convingerile lucrătorilor.

Nu se poate spune, că problema asigurării funcționării stabile și dezvoltării întreprinderii ca problemă este absolut nouă. Din contra, anume ea se află la baza gestionării concepției controlingului și reprezintă în sine nemijlocit concepția și metodologia așa-numitei prevenirii oportune a întreprinderii despre diferiți factori externi și interni, care pot periclita stabilitatea acesteia.

În cazul nivelului stabilității majore, când situația internă și externă se modifică destul de rapid, întreprinderea nu dispune de timp suficient pentru adoptarea la timp a deciziilor, adică ritmul schimbărilor care au loc este cu mult mai înalt, decât reacția întreprinderii la aceste schimbări. În acest sens, managementul întreprinderii trebuie să anticipeze și să prognozeze eventualele schimbări ale mediului extern de la primele semnale disponibile. Consecutivitatea acțiunilor în asemenea situație se determină în funcție de timpul disponibil și viteza de răspuns a întreprinderii. Rezervele de timp și viteza de răspuns, depind de faptul cât de turbulent este mediul. Turbulența slabă permite de a utiliza sistemul normal (planificat) de reacție a întreprinderii. Turbulența puternică sau turbulență critică, de regulă, necesită viteză de reacționare urgentă și excepțională (nestandard). Abordarea managementului și/sau administrației pe baza turbulenței mediului aduce conștientizarea că metodologia utilizată pentru planificarea, organizarea, coordonarea, antrenarea, controlul proceselor, în cadrul întreprinderii, este supusă evoluției mediului, cu particularități cu totul diferite, în funcție de stadiul acestuia.

Nivelele de turbulență și viteza de reacție a întreprinderii la amenințările externe și interne constituie flexibilitatea adaptare a întreprinderii și baza pentru evaluarea nivelului ei calitativ și corespunderea scopurilor.

Încoronarea întregului sistem de analiză, prognozare, planificare a parametrilor mediului extern și activității întreprinderii este construirea sistemului de asigurare a stabilității activității întreprinderii, care este sistem de prevenire oportună și reprezintă în sine un sistem informațional – administrativ, care asigură întreprinderea cu date despre pericolele eventuale, care decurg din mediul extern sau intern al întreprinderii, precum și sistemul de reacționare oportună și orientată pentru scop. De pe pozițiile rezolvării problemei stabilității acest sistem poate fi examinat ca gestionarea calității gestionării – sistem care reprezintă în sine baza rezolvării problemei stabilității

întreprinderii, care decurge din înțelegerea faptului că starea financiară a întreprinderii nu este garanție a dezvoltării stabile a acesteia chiar și în viitorul proxim și mizează pe resursa administrativă.

Determinarea orientării (negativă sau pozitivă) înseamnă, că în lumina prognozei factorilor externi acest sistem organizațional – tehnologic se apreciază ca potențial disponibil de dezvoltare sau care s-a epuizat deja. În funcție de acest fapt se alege varianta de dezvoltare: intensificarea sistemului existent, cu utilizarea metodei de schimbare treptată sau schimbarea radicală (până la refuzul definitiv) a sistemului organizațional-tehnologic actual.

Și, în final, se determină mecanismul de menținere a stabilității întreprinderii în stările de tranziție și periodică. În acest scop poate fi utilizat sistemul de reacționare, inclusiv excepțională care este destul de bine elaborată și se aplică în practica din țară și cea din străinătate.

Așa, sistemul P&C (planificare și control) prevede că așa lucrări pot fi executate atât de întreprindere, cât și de companiile de consultanță [110, p. 325].

Tabelul 2.2. Structura planului de prevenire oportună și reacționare a întreprinderii

Problema	Depistată pentru prima dată (timpul)	Caracteristica	Probabilitatea apariției consecințelor negative (termenul)	Măsurile de prevenire

Sursa: Elaborat de autor în baza [110, p. 20]

Sisteme similare de prevenire oportună sunt realizate la un șir de concerne, cu utilizarea formularelor standard.

Mai jos este prezentată structura procesului de prevenire oportună, îndeplinit periodic la comanda întreprinderilor în comun cu Institutul planificării din Germania și Institutul de Cercetări Științifice din Munchen în baza sondajelor și altor metode utilizate de către organizațiile științifice:

1. Colectarea generală a informației și transmiterea acesteia de către organizația cercetată.
2. Sondajul scris sau oral al organizației cercetate.
3. Evaluarea rezultatelor sondajului organizației și transmiterea rezultatelor către centre.
4. Discutarea în scopul determinării viitorului dezvoltării sferelor semnificative de supraveghere:
 - 4.1. Raportul experților organizației despre rezultatele actuale ale prognozei;
 - 4.2. Comentarea rezultatelor sondajului;
 - 4.3. Discuția experților cu conducerea superioară a întreprinderilor cercetate.

Procedura de reacționare la semnalele despre devierea parametrilor de stabilitate de la cele admisibile în perioada de tranziție și în stările periodice include în sine două șiruri consecutive. În primul rând, fixarea pericolului, consecințelor și propriilor acestuia, determinarea căilor de rezolvare principială, evaluarea eventualelor rezultate la aplicarea unor sau altor măsuri. În al doilea rând, structurizarea pericolului extern, având în vedere determinarea măsurilor concrete care urmează a fi întreprinse pentru reducerea vulnerabilității externe și sporirea flexibilității interne a întreprinderii, adică este vorba despre planul operativ de măsuri. Îmbinarea primului și celui deal doilea șir de acțiuni și este sistem rezultat de reacționare.

Analiza aspectului financiar al stabilității întreprinderii

În literatura științifică [69, p. 61] este prezentată următoarea metodologie de evaluare a stabilității financiare a întreprinderii:

$$Y = f(A, Mp, Vv, Pnet, CC) \quad (2.1.)$$

unde:

A – Activele întreprinderii;

MP – Mijloace proprii;

VV – Volumul vânzărilor;

Pnet – Profit net;

CC – Cota de capital orientată pentru dezvoltarea întreprinderii.

Formula stabilității financiare caracterizează starea echilibrului financiar a întreprinderii și perspectivele dezvoltării din contul investițiilor în cota capitalului propriu.

Prin urmare, caracteristica financiară a stabilității întreprinderii reprezintă evaluarea capacitatea întreprinderii de a obține profit și reprezintă diferența dintre încasările obținute și cheltuielile de fabricație, desfacere și comercializare. Rentabilitatea se măsoară prin raportul dintre rezultatele și mijloacele utilizate pentru obținerea lor, însumând rentabilitatea vânzărilor (raportul dintre Profitul net și volumul vânzărilor), circulația activelor (raportul dintre volumul vânzărilor și totalul activelor), rentabilitatea activelor.

Indicatorii menționați caracterizează, stabilitatea întreprinderii. Așa dar, rentabilitatea vânzărilor caracterizează capacitatea întreprinderii de a acoperi cheltuielile pentru procurarea mărfurilor și prestarea serviciilor, cheltuielile economice generale și cheltuielile extraeconomice și respectiv arată volumul resursei financiare, de care dispune întreprinderea la stabilirea prețurilor la mărfuri și servicii în viitoarele perioade.

Circulația activelor permite de a determina, pe de o parte, mărimea activelor necesare pentru menținerea unui anumit volum de vânzări, iar pe de alta – care parte din volumul general de vânzări revine la fiecare leu investită în active. Rentabilitatea activelor caracterizează capacitatea întreprinderii de a obține beneficiu indiferent de sursa de finanțare, adică mijloacele proprii și de împrumut. Respectiv, raportul dintre active și mijloace proprii (pârghia financiară) indică, care valoare a activelor revine la fiecare leu din mijloacele proprii, precum și cota de mijloace de împrumut în suma generală a activelor. În mod concret aceasta înseamnă restricții pentru politica creditară a întreprinderii, pentru elaborarea acordurilor creditare concrete.

Cota de capital orientată pentru dezvoltarea întreprinderii (C) din formula 2.1., reprezintă în sine norma de capital orientată de către întreprindere pentru dezvoltare. Se consideră acceptabil faptul, că cu cât este mai mare valoarea acestei norme, cu atât mai de succes și stabilă va fi dezvoltarea întreprinderii portuare comparativ cu altele, în timp ce au valori egale ale indicatorilor rentabilității și circulației activelor, precum și pârghiei financiare, dar nu mai joasă de valoarea indicatorului C, adică norma de capital orientată pentru dezvoltare (unde V_n este beneficiul net orientat pentru dezvoltare).

În așa mod, posibilitatea întreprinderii de a finanța dezvoltarea din contul mijloacelor proprii, sau formula dezvoltării stabile a întreprinderii, în limita analizei indicatorilor activității se reduce la următoarea formulă:

$$Y = V_n/M_p, \quad (2.2.)$$

adică reprezintă raportul dintre Profitul net orientat pentru dezvoltare și volumul mijloacelor proprii.

Evident, că acest indicator este unul dintre cei mai importanți indicatori financiari, ce caracterizează premisele pentru dezvoltarea întreprinderii din contul mijloacelor proprii. De asemenea, este evidentă și insuficiența acestui indicator, deoarece el nu răspunde la așa întrebări importante, cum sunt: care este necesitatea întreprinderii în mijloace financiare pentru asigurarea funcționării și dezvoltării stabile, cum ea se raportează la posibilitățile întreprinderii de a rezolva problema din contul beneficiului net, adică care mijloace este necesar de atras cu titlu de împrumut, deține sau nu întreprinderea asigurare de garanție (mijloace lichide) pentru obținerea creditelor necesare etc..

Analiza dezvoltării stabile a întreprinderii pe baza modelului de rentabilitate permite de a răspunde la un șir mai larg de întrebări și de a evalua situația în indicatori mai reali de viabilitate a

întreprinderii, și anume – de a caracteriza interacțiunea celor mai importanți indicatori financiar – economici ai activității întreprinderii:

- modificarea prețurilor la servicii sau produse, volumului de comercializare, cheltuielilor variabile și constante, precum și a beneficiului;
- volumul vânzărilor și rentabilității;
- raportul optimal dintre volumul și structurii sortimentului producției comercializate;
- modificări în structura sortimentului comercializării, beneficiului și volumului rentabil de comercializare minim;
- evaluarea rezervelor financiare de rezistență;
- volumul vânzărilor și volumului beneficiului;
- volumul beneficiului în cazul nivelului stabilit de realizare;
- nivelul minim al prețurilor, volumului dat de comercializare și pierderilor;
- evaluarea pragului minim al prețurilor la producția comercializată.

Aplicarea metodologiei rentabilității în varianta clasică se pare a fi nu chiar adecvată în specificul activității întreprinderii portuare.

Fiind dată atractivitatea indicatorului rentabilității, el conține un șir de lacune, care nu corespund condițiilor reale ale activității întreprinderii portuare și care pot fi examinate ca restricții (prețurile – stabile, volumul achizițiilor și volumul comercializărilor – egale). Practic aceasta înseamnă, că se poate influența asupra cheltuielilor doar prin modificarea volumului și structurii sortimentului achizițiilor.

Aplicativ specificului activității întreprinderii portuare cea mai mare accesibilitate și eficacitate o dețin indicatorii solvabilității și autonomiei, care pot fi determinate prin termenul *lichiditate*. Indicatorii solvabilității, și anume: coeficientul acoperirii, coeficientul lichidității urgente, coeficientul lichidității absolute, - în cea mai mare măsură răspund sarcinilor gestionării operative a activității financiar-comerciale, deoarece permit de a uni activele, de care în mod real dispune întreprinderea (mijloacele fixe, obligațiile pe termen scurt, rezervele de mărfuri și materiale, mijloace bănești, investiții financiare pe termen scurt).

Dacă examinăm indicatorii solvabilității într-o anumită consecutivitate analitică, putem obține rezultate care permit în mare măsură de a determina soluțiile administrative de caracter operativ. Dacă, de exemplu, examinăm coeficientul lichidității urgente în comparație cu cel normativ, analizăm devierile de la el, stabilim dinamica dezvoltării, apoi în îmbinare cu prognoza de trend, precum și prin evaluarea expert a tendințelor dezvoltării acesteia, se poate evalua la nivel

suficient de convingător stabilitatea acestui și altor indicatori ai solvabilității. Anume indicatorii solvabilității (lichidității) sunt cei mai importanți indicatori ai stabilității cât a stării, atât și a perspectivelor de dezvoltare a întreprinderii.

Grupul de indicatori, care se determină ca indicatori ai autonomiei financiare, și anume: coeficientul autonomiei, coeficientul manevrabilității, coeficientul datoriilor și indicele tensiunii financiare, - indică asupra nivelului de manevrabilitate a finanțelor ca asupra resursei stabilității, deoarece toți ei caracterizează cât de eficientă este gestionarea financiară a întreprinderii. Dacă indicatorii solvabilității caracterizează în întregime capacitatea extrem de importantă pentru întreprindere, cum este lichiditatea financiară, indicatorii autonomiei financiare caracterizează nivelul gestionării finanțelor de pe pozițiile stabilității.

Problema aici este legată în special de faptul, cât de importante sunt resursele împrumutate în resursele generale utilizate de către întreprindere. Așa dar, indicatorul autonomiei financiare stabilește cota mijloacelor proprii ale întreprinderii în mijloacele financiare generale, coeficientul de acoperire indică cota mijloacelor proprii ale întreprinderii investite în mijloace circulante. Respectiv coeficientul datoriilor și indicele tensiunii financiare arată nivelul datoriilor întreprinderii prin raportul dintre mijloacele de împrumut și activele întreprinderii.

Schema informațional administrativă în acest caz trebuie să includă așa elemente, cum sunt: determinarea valorii normative a unui indicator sau altul aplicativ specificului acestei întreprinderi; calculul sistematic al indicatorilor la valorile curente; stabilirea intervalului oscilațiilor admisibile ale indicatorilor curenți în raport cu cel normativ; determinarea valorilor prognozate (de trend și de expert) ale indicatorilor stabilității; analiza comparativă a indicatorilor scontați și curenți; elaborarea sistemului de reacționare (gestionare) la devierile ce se consideră inacceptabile.

Întreprinderea este un sistem care include câteva subsisteme principale: administrativ, financiar, material, informațional, de comunicare.

Activitatea întreprinderii portuare se structurează ca subsistem complex de business-procese orientat pentru determinarea: necesităților și priorităților consumatorilor; canalelor de distribuție menite să asigure realizarea și satisfacerea acestor necesități priorități; corespunderea canalelor de distribuție mărfurilor și/sau serviciilor prestate; stabilirea resurselor și materiilor materialelor pentru acordarea serviciilor; etc [145, p.173].

Realizarea sarcinilor enumerate constituie un proces complex, care presupune aplicarea diferitor forme, metode și instrumente. În acest proces se utilizează diferite abordări accentuate în

aspect organizațional și financiar: forme pur financiare; combinate organizațional-financiare (strategia; business-planuri, bugetarea); de calificare sau sinergice, deoarece ele formează (creează) noi active utilizând nu doar resursa financiară, ci și virtuală de interacțiune (sistemele valorii adăugate, alianțe strategice, fuzionări, absorbții, leasing, outsourcing etc.).

Sistemul financiar al întreprinderii reprezintă în sine nu doar totalitatea resurselor financiare și activelor întreprinderii, utilizate pentru atingerea scopurilor, dar și un element important al activității.

Sistemul pârghiilor financiare asigură influența asupra procesului de adoptare și realizare a deciziilor în domeniul activității financiare, sistemul metodelor financiare asigură fundamentarea și controlul deciziilor concrete, sistemul instrumentelor financiare constă din obligațiuni contractuale, care asigură mecanismul de realizare a unor decizii ale întreprinderii și care fixează raporturilor financiare ale acestora cu alte obiecte economice.

Pot fi determinate instrumente organizațional – economice (strategia, business-planuri, bugetare), unde finanțele sunt elemente ale schemei generale de activitate, joacă rol de serviciu.

Situația intermediară ocupă diverse forme de procurare a activelor, unde nu se realizează tranzacții de cumpărare – vânzare și schimbarea proprietarului (leasing).

Activitatea întreprinderii se realizează în baza unității a trei elemente: fluxurile informaționale, materiale și financiare.

Ultimul element, și anume fluxurile financiare prezentate în figura 2.2. se împart în două grupe: a) legate de activitatea care stimulează cererea (reclama, elaborarea serviciului, ajutor tehnic, reduceri; vânzări în credit; achitarea datoriilor; finanțarea conturilor clienților; cercetarea comercială a erorilor la formarea comenzilor) și b) legate de deservirea consumatorilor (menținerea aspectului comercial; păstrarea intermediară; furnizarea mărfurilor; prelucrarea comenzilor; deservirea postvânzare).

Este necesar de a menționa problema gestionării datoriilor debitoare, rezolvarea căreia presupune orientarea activității (evaluarea siguranței și stabilității clientelei, elaborarea politicii creditului comercial, planificarea datoriilor debitoare, corectarea datoriilor debitoare prin intermediul celei creditoare; accelerarea reducerii datoriilor debitoare prin sprijin financiar – creditor, programul de colaborare, cesiunea datoriei; factoring).

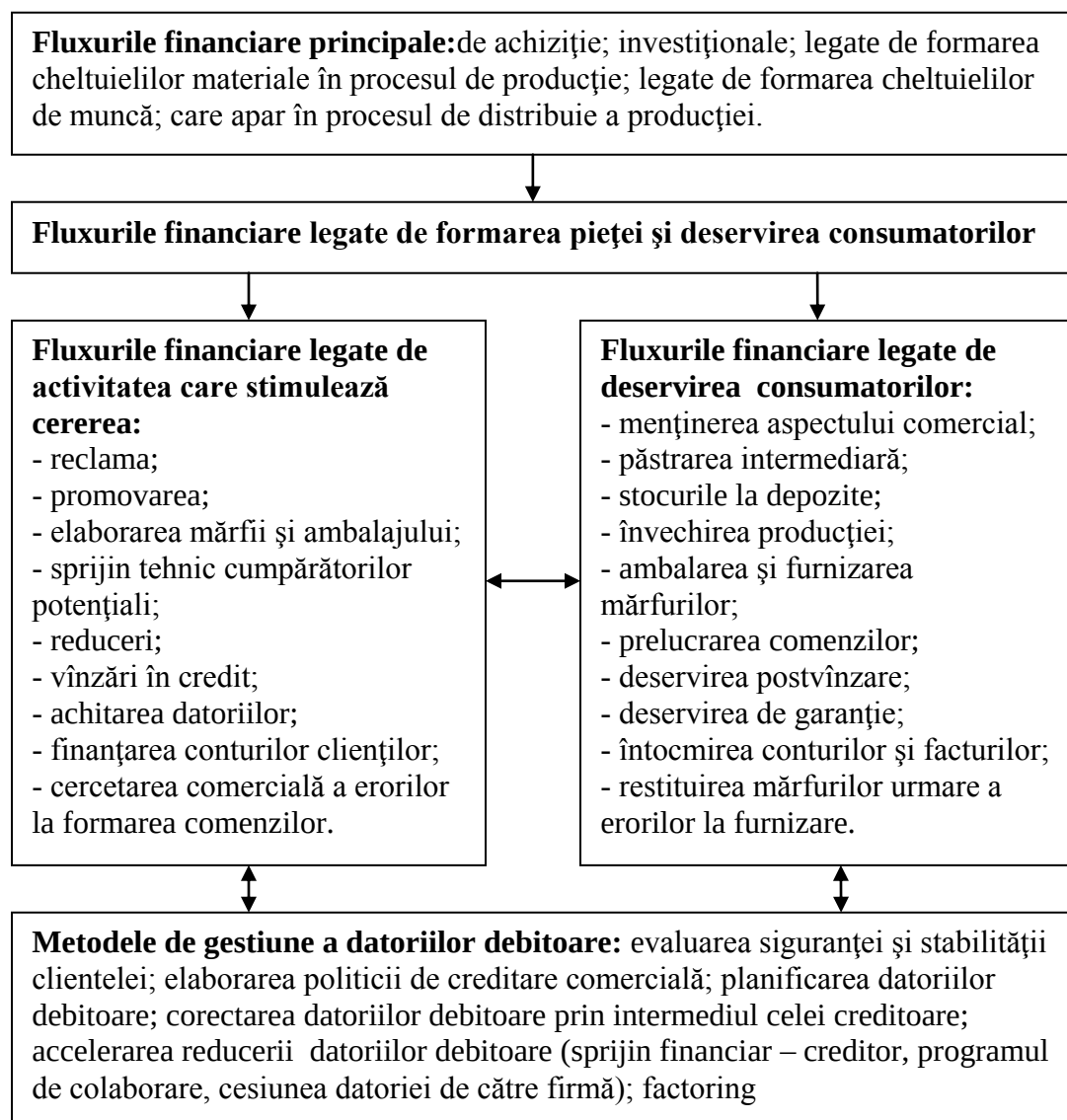


Fig. 2.2. Fluxurile financiare în activitatea întreprinderii

Sursa: Sistematizat de autor în baza [36, p. 45]

Fluxurile financiare constituie una dintre cele trei componente fundamentale, pe care se bazează dezvoltarea întreprinderii portuare. Stării inițiale de echilibru, care teoretic admite și presupune devieri (de exemplu, venituri – pierderi) îi corespunde sistemul de indicatori calculați în baza așa-numitului model de rentabilitate, - „cheltuieli – volum - beneficiu”, și anume: beneficiul (diferența dintre încasări și cheltuielile variabile); coeficientul încasărilor (procentul încasărilor, care este orientat pentru acoperirea cheltuielilor permanente și formarea beneficiului); pragul de rentabilitate sau volumul critic (încasările sunt egale cu cheltuielile permanente); efectul pîrghieie operaționale (raportul dintre beneficiu și însăși beneficiul).

Fluxurile financiare sunt legate de direcțiile principale ale activității întreprinderii și direcțiile principale a cheltuielilor: de achiziție, investiționale; legate de formarea cheltuielilor materiale în business-procese; legate de formarea cheltuielilor pentru retribuirea muncii; etc.

Activitatea întreprinderii portuare are drept scop nu doar atingerea eficacității, dar și crearea noilor posibilități pentru creșterea calității deservirii consumatorilor.

Spre deosebire de concepția veche a întreprinderilor, în care drept scop au fost stabilite atingerea profitului maxim, concepțiile contemporane de gestiune sunt orientate spre maximizarea calitativă a profitului în concordanță cu practicele etice de afaceri în raport cu clienții, personalul, partenerii și mediul înconjurător.

Este importantă examinarea aspectului organizațional – financiar al activității întreprinderii. Caracterul retrospectiv al indicatorilor financiari constituie neajunsul lor recunoscut, însă acest neajuns se depășește în baza dezvoltării sistemelor informaționale, precum și din contul comasării aspectelor strategice și financiare ale managementului într-un proces unic de gestionare.

Se au în vedere următoarele direcții ale activității:

- determinarea orientării resurselor în cadrul strategiei dezvoltării, obținerea noilor poziții pe piețele de mărfuri, atingerea finanțării necesare;
- asigurarea adoptării integrate a deciziilor în sferile funcționale (în formarea prețurilor, controlul rezervelor, producției, investițiilor capitale etc.);
- asigurarea eficacității interacțiunii în sferile funcționale, cum sunt evidența contabilă și achizițiile.

În plan strategic se rezolvă sarcina creării și menținerii corespunderii între scopurile întreprinderii și posibilitățile ei potențiale în lumina stărilor prognozate și tendințelor pieței. La nivelul activității curente această sarcină capătă caracter de asigurare a stabilității dezvoltării întreprinderii în timp real în baza urmăririi proceselor financiar - economice și corectării operative a planurilor și tehnologiei lucrului, atingerii flexibilității, reacționării rapide la schimbările situației pe piață din contul reprofilării business-proceselor, integrării și coordonării funcțiilor de evidență, asigurare informațională și control.

2.2. Factorii de influență asupra alegerii direcției de dezvoltare al întreprinderilor portuare

Formarea proiectului de dezvoltare a porturilor vechi, în mod evident, poate fi orientată pentru perfecționarea funcționării întregului sistem de transport maritim sau fluvial. Anume de

aceea, este justificată aplicarea în lucrările științifice a noțiunii de restructurare pentru oricare obiect din ramura transporturilor, inclusiv pentru portul maritim [50, 57].

Înainte de a fi o condiție pentru dezvoltarea întreprinderilor, restructurarea este un fenomen al tranziției, o condiție pentru creșterea economică necesară atingerii nivelului de dezvoltare cerută pentru dezvoltarea portuară. Astfel, prin restructurare, se înțelege procesul de realizare a reformelor structurale ale mediului intern sau (și) extern ale sistemului, care duc la modificări esențiale ca minimum la unul din subsisteme și sunt orientate pentru sporirea eficacității activității sistemului în întregime [50, p.5].

Cerințele generale menționate [50, p.5] față de aparatul metodologic al restructurării în interiorul sistemului companiilor române în deplină măsură pot fi raportate și la întreprinderile portuare, ceea ce noi am luat în considerare la completările din tabelul 2.3., unde sunt caracterizate pe scurt cerințele față de aparatul metodologic, este prezentată caracteristica procesului de restructurare și, în unele cazuri, cerințele față de date și informații, care sunt necesare pentru justificarea deciziei privind restructurarea. Analiza cerințelor prezentate în tabelul 2.3., descrise în formă generală în cercetările diferitor autori și îndrumare metodice, de recomandare, ne-a permis să facem concluzii despre faptul, că pentru adoptarea deciziilor fundamentate referitor la elaborarea strategiilor de dezvoltare, urmează a evidenția factorii cheie de influență asupra întreprinderii portuare după un anumit model de organizare și de a determina tipul de organizare a activității, precum și direcția de dezvoltare.

Tabelul 2.3. Specificul restructurării în interiorul sistemului întreprinderii portuare

Cerințe față de aparatul metodic	Caracteristica scurtă a procesului
Restructurarea trebuie să poarte caracter complex, adică să includă în sine modificarea tuturor elementelor	Construcția portului maritim duce la influența elementelor ramurii transporturilor, este necesară evaluarea acestora
La determinarea caracteristicilor concrete ale elementelor sistemului urmează a ține cont de mulți factori	Adoptarea deciziei privind construcția unui port concret trebuie să fie bazată pe evidența tuturor factorilor
Aparatul metodic trebuie să fie destul de flexibil, adică adaptabil la obiectele și sarcinile concrete	Formarea porturilor, specializat și interceptiv are trăsături specifice și consecințe, care trebuie să fie calculate

Sursa: Sistematizat de autor în baza [21, p. 56]

În caz general la factorii cheie de influență sunt raportați – mediul, specificul activității, strategia companiei, prezentați în tabelul 2.4., iar descrierea și trimiterile la interpretarea componenței parametrilor, ce caracterizează fiecare factor, sunt prezentate de asemenea în diferite surse și care autorul, cu completări referitoare la organizarea activității porturilor maritime în baza

concepției logisticii, le-a prezentat mai jos. Totuși lista factorilor din tabel, în mare măsură se referă la caracteristica întreprinderii industriale tipice sau întreprinderii de producție generalizate.

Factorii generali specificați pentru dezvoltarea întreprinderii de producție pot fi examinați în cercetarea autorului în baza abordării metodice propuse și pentru determinarea direcției și formei de restructurare și pentru portul maritim.

Tabelul 2.4. Clasificarea factorilor care determină direcțiile de activitate a întreprinderii portuare

Factorul de influență	Parametrii	
Mediul	Primul nivel	Nivelul al doilea
	Caracteristica generală a mediului	> nivelul dinamismului > nivelul complexității
	Caracteristica furnizorilor	> unicitatea resurselor > cheltuieli neproductive pentru schimbarea furnizorilor > dispunerea de resurse – substituenți > nivelul concentrării furnizorilor > importanța volumelor de furnizare pentru furnizori > influența prețului resurselor asupra costului mărfurilor
	Caracteristica consumatorilor	> concentrarea consumatorilor > volumul achizițiilor > cheltuieli neproductive pentru schimbarea consumatorilor > capacitatea de integrare > sensibilitatea la prețuri > diversitatea de mărfuri > cunoașterea după marca comercială a produsului > profitabilitatea consumatorului
	Forțele concurenței în interiorul ramurii	> creșterea ramurii > nivelul supraproducerii > diferența în produse (servii) > cheltuieli neproductive pentru schimbare > complexitatea informațională > cote corporative
Specificul activității întreprinderii	> caracteristica generală a activității > caracteristicile intrărilor > caracteristicile ieșirii > caracteristicile procesului	
Strategia întreprinderii	> orientarea generală a strategiei > sistemul de scopuri strategice ale companiei	

Sursa: Sistematizat de autor în baza [50, p.6]

De exemplu, ținând cont de faptul, că furnizorii transportului maritim sunt alte tipuri de transport, în componența factorilor conform sistemului general este necesar de a evalua următoarele:

- cheltuielile pentru redirectionarea materialului rulant spre un nou nod de transport;
- posibilitatea înlocuirii comunicației feroviare cu cea navală internă (resurse – substitute);
- modificarea prețului de cost al transportării cu fiecare tip de transport pentru noul port etc.

Majoritatea factorilor pentru fiecare obiect concret al restructurării se vor deosebi în funcție de rolul teritorial, geografic, investițional, politic și desigur economic al acestui obiect în sistemul legăturilor logistice de transport al României cu alte țări, ceea ce determină dificultatea problemei, evaluarea obiectivă a parametrilor viitoarei organizații de producție a serviciilor de transport în portul maritim. În așa mod, în cadrul dezvoltării transporturilor comerciale externe proiectarea porturilor maritime/terminalelor se consideră astăzi de către savanți și practicieni ca una dintre cele mai responsabile probleme de nivel regional, de stat și global [51, p. 21]. Printre cauzele unei asemenea evaluări a rezolvării acestei probleme se poate evidenția:

- un mare număr de factori care influențează asupra dezvoltării transportului maritim și porturilor maritime;
- riscuri investiționale considerabile legate de luarea deciziei la etapa de proiectare;
- interdependența dezvoltării infrastructurii de transport și economiei regiunii/economiei naționale.

Ținând cont de nivelul de stat, inclusiv global al problemei, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii al României a elaborat și a recomandat pentru utilizare metodologia elaborării programelor de dezvoltare a porturilor maritime și proiectelor de porturi concrete [17,118], ajustate la un anumit teritoriu. Conform schemei menționate, evidenței sunt supuși multipli factori, componența cărora este prezentată în figura 2.3. la scară mare, iar în metodologie este descris mai detaliat cu recomandări de utilizare.

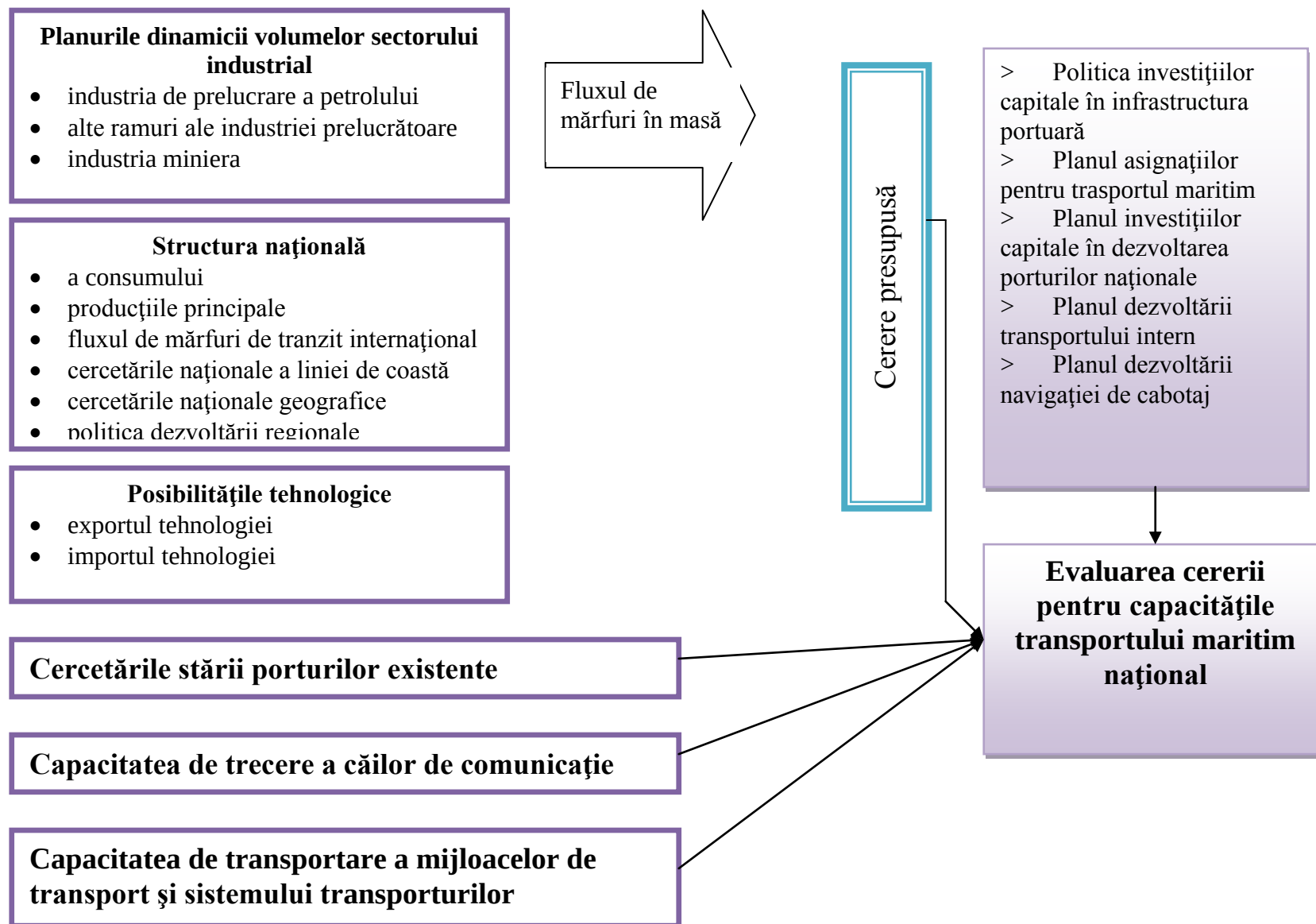


Fig. 2.3. Schema pregătirii programului de dezvoltarea transportului maritim/portului maritim
 Sursa: Elaborat de autor în baza [119, p. 345-350]

Sistematizarea factorilor de influență asupra evaluării activității întreprinderii, specifici evaluării inclusiv a întreprinderii portuare sau dezvoltării transportului maritim sau a unui port aparte, a fost efectuată de un șir de savanți din domeniul managementului și managementului portuar [19,57 etc.], însă aceasta în primul rând, era orientată pentru o grupare simplă în scopul științifice și fără evidența ulterioară în aparatul metodologic, baza documentară de proiectare a portului. De exemplu, Gorguța I.V. propune adunarea factorilor în trei grupe în cadrul evaluării beneficiilor și cheltuielile de la realizarea proiectelor, figura 2.4.

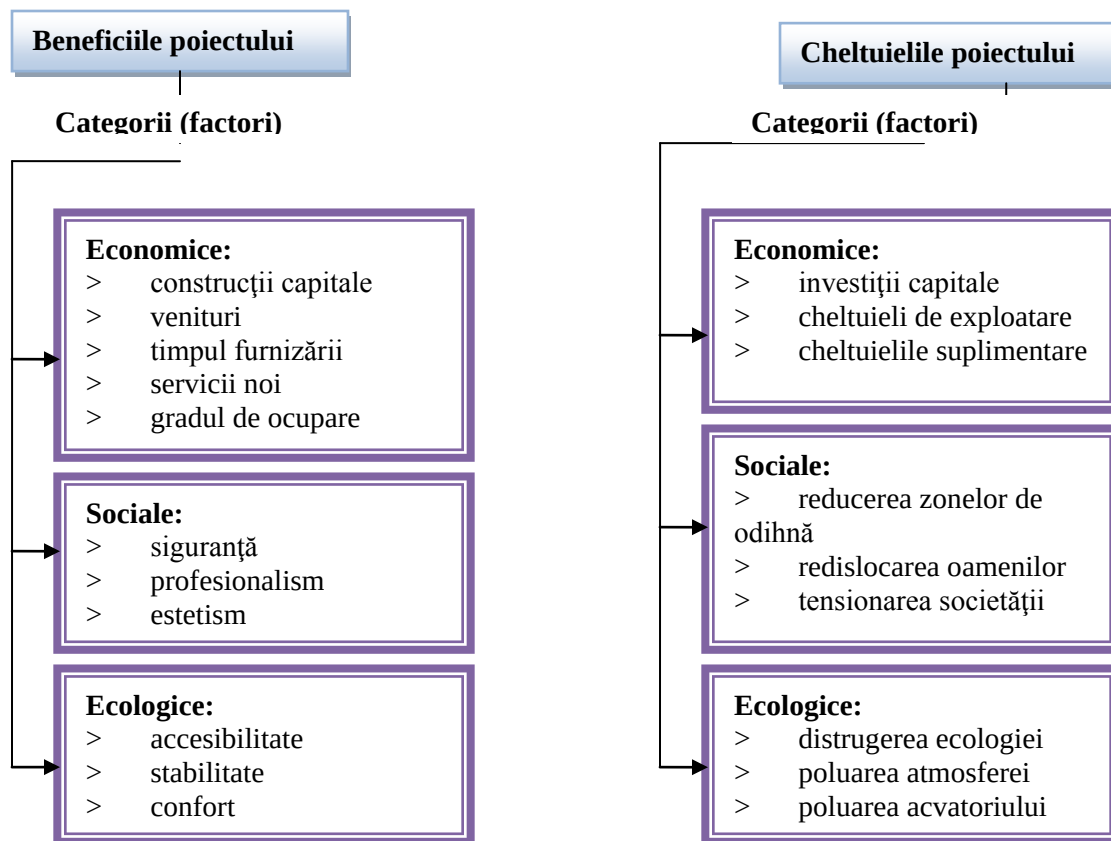


Fig. 2.4 Ierarhia beneficiilor și cheltuielilor la evaluarea activității portului maritim
Sursa: Elaborat de autor în baza [19, p. 98]

Aplicarea grupeii de factori prezentate în figura 2.4 nu permite în măsură deplină de a evalua modelul de organizare a dezvoltării portului, de asemenea, nu permite în măsură deplină de a utiliza aceasta propunere pentru dezvoltarea portului deja existent și a capacităților acestuia, și, prin urmare, de a organiza restructurizarea rațională în conformitate cu necesitățile reale și prognozate de capacități și rezultate pentru sistemul logistic de transport în întregime devine dificil. Deoarece întreprinderea portuară examinată de noi (portul comercial maritim Constanța) în continuare necesită o evaluare obligatorie a tuturor factorilor enumerați mai sus, precum și a

categoriilor prezentate general în figura 2.3., autorul va încerca în continuare să extindă spațiul metodologic din contul modificărilor în clasificarea factorilor, înțelegerea conținutului acestora, desfășurarea sub formă de parametri și indicatori, de asemenea, în metodele de obținere a evaluărilor.

Însă simpla enumerare a factorilor ce au influență asupra proiectelor portului maritim, de asemenea, nu este rațională, deoarece evidența deplină al acestora în abordarea metodică a proiectelor portului este dificilă, mai degrabă chiar imposibilă. De exemplu, dificultăți considerabile apar la evaluarea „consecințelor economice ale dării în exploatare a unui obiect portuar aparte în sistemul general de legături reciproce economice, tehnologice, de mediu și altele, care unesc baza tehnică de producție și determină capacitatea de muncă cu toate că pentru aceasta poate fi necesară o altă bază informațională. Urmează de ținut cont nu doar de măsurile de construcție a portului concret în punctul geografic concret, dar și alte măsuri de dezvoltare a economiei portului, dispunerea de complexe de transbordare în funcțiune și nivelul de solicitare al acestora, cât la moment, atât și pentru perioada prognozată. Rezultatul evaluării menționate va depinde de caracteristicile tehnice și economice ale complexelor de transbordare în funcțiune și a celor noi, de volumul și structura activității prognozate, precum și de proporțiile resurselor, pe care ramura este gata să le aloce pentru noua construcție sau reconstrucție a capacităților portuare”

Cele expuse mai sus au determinat necesitatea includerii în clasificarea elaborată a semnelor suplimentare de clasificare – influența omului asupra mediului și respectiv delimitarea factorilor studiați în obiectivi și subiectivi [8, p. 89].

La factorii obiectivi raportăm factorii care urmează a fi evaluați pentru alegerea direcției de restructurizare a portului și specificului teritorial, geografic, climateric și de alt gen al locului amplasării, care influențează obiectiv asupra posibilităților de dezvoltare a portului și potențialului acestuia. Alegerea tipului portului va depinde, mai întâi de toate, de evaluările acestuia, influența inversă este dificil de a fi prognozată. De exemplu, dezvoltarea economiei regiunii va influența evident asupra necesității și capacității construcției sau reconstrucției terminalelor portuare – interceptiv sau specializat și în mare măsură depinde de ritmurile de construcție propuse și dinamica presupusă, structura și starea fluxului de mărfuri care trece prin port. Este evident faptul, că în cazul dezicerii de construcție sau în caz de construcție a terminalului portului maritim cu capacități insuficiente vor apărea dificultăți în menținerea ritmului prognozat de dezvoltare, însă de a evalua influența este practic imposibil.

Prin factori subiectivi pot fi înțeleși factorii, care depind direct de volumul investițiilor capitale și tipul portului. De exemplu, la deservirea doar a fluxului uniform de mărfuri (portul specializat) se presupune utilizarea materialului rulant de anumit tip și deoarece volumele de transport vor fi considerabile, cheltuielile maxime în infrastructură și transportul terestru de deservire vor fi prioritare pentru transportul feroviar, care deservește transporturi de mărfuri în masă.

În așa mod, autorul propune evidența factorilor care influențează asupra formării proiectului de restructurare a portului maritim și alegerea modelului de organizare a dezvoltării portului, de a efectua în baza sistemului în două niveluri (figura 2.4), care include clasificarea generală a factorilor pentru întreprinderea de producție (tabelul 2.2), factorii prezentați în figura 2.3. în schema de pregătire a programului de dezvoltare a transportului maritim/portului maritim, factorii clasificăției lui Gorguța Iu.V. (figura 2.4), inclusiv completările propuse de către autor referitoare la factorii subiectivi și obiectivi, care ne-au permis să formăm clasificarea generală a factorilor, care determină direcția de dezvoltare a portului maritim și modelul de organizare a dezvoltării portului după restructurizarea acestuia (figura 2.5.)

La primul nivel se presupune cercetarea surselor externe (naționale) de informație, care se bazează, în primul rând, pe programele naționale de dezvoltare a porturilor și alocarea mijloacelor de stat cu destinație specială.

La această etapă se determină rolul fiecărui port și însemnătatea lui pentru economia țării și sistemul logistic de transport în funcție de:

- nivelul participării în asigurarea transporturilor de mărfuri în comerțul extern;
- contribuirea la dezvoltarea comerțului și industriei regiunii;
- îndeplinirea funcțiilor nodului de transport pentru transporturile de mărfuri în tranzit și transmiterea lor prin intermediul mijloacelor de transport terestru și fluvial.

La al doilea nivel, ținându-se cont de investițiile preconizate și fluxul de mărfuri calculat, se iau în considerare relațiile reciproce formate la îndeplinirea transporturilor maritime cu elementele principale ale sistemului logistic de transport port – flotă, portul, tehnologia prelucrării mărfurilor, infrastructura, sistemul tipurilor de transport.

Suplimentar urmează a ține cont de existența resurselor de muncă și eventualele modificări în tehnologii, care în cazul investițiilor capitale suficiente pot duce la modificarea rețelei de transport existente. În cadrul evaluării resurselor de muncă trebuie de ținut cont de căile de atragere

suplimentară al acestora din rîndul locuitorilor regiunilor proxime și a forței de muncă din străinătate [147, p.639].

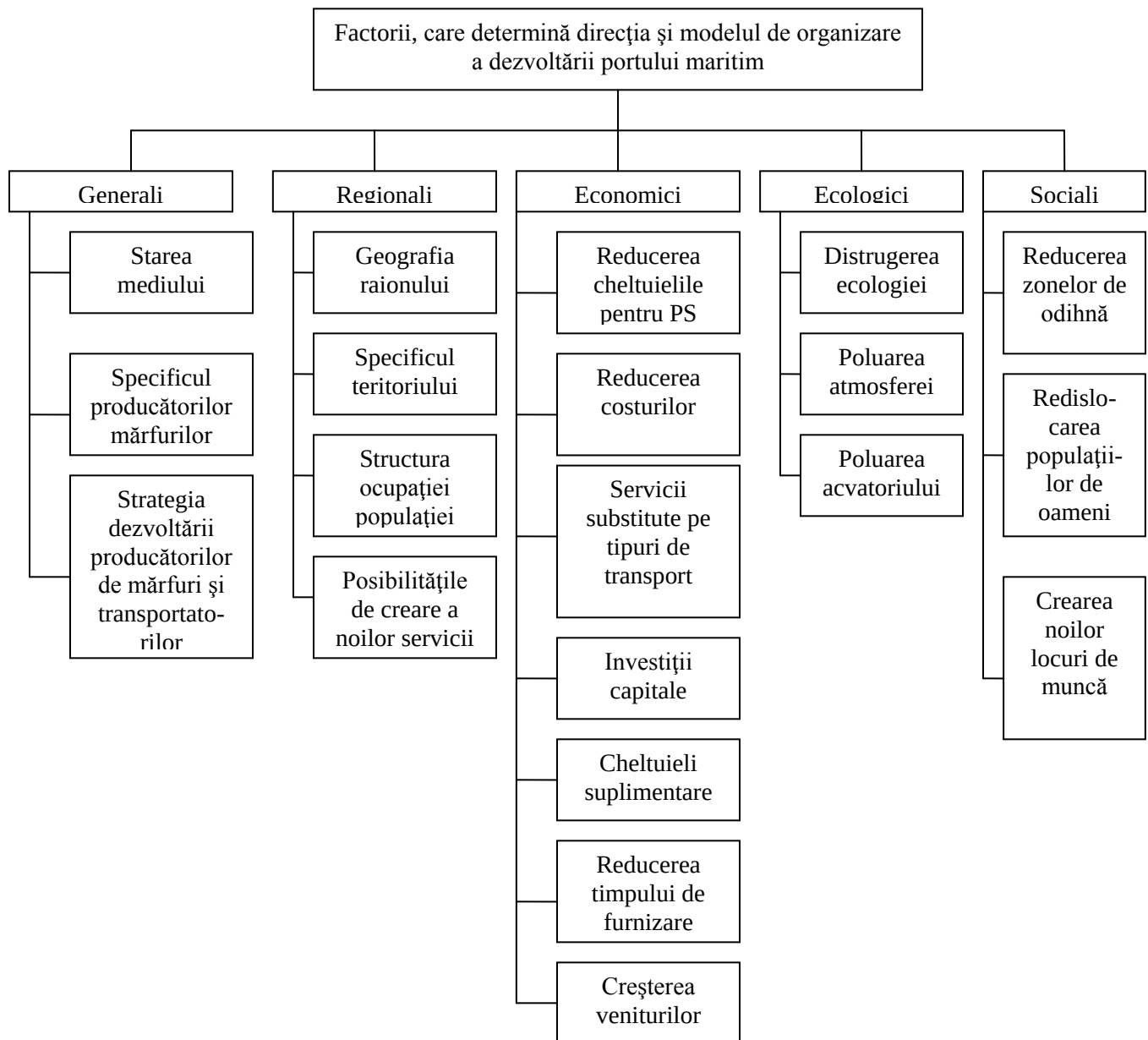


Fig. 2.5. Clasificarea generală a factorilor, care determină direcția și modelul de organizare a dezvoltării portului maritim

Sursa: Elaborat de autor în baza [100, p. 70]

La proiectarea terminalului portului se evaluează interdependența între investițiile capitale, fluxul de mărfuri calculat și factorii obiectivi, care este reflectat în figura 2.6.

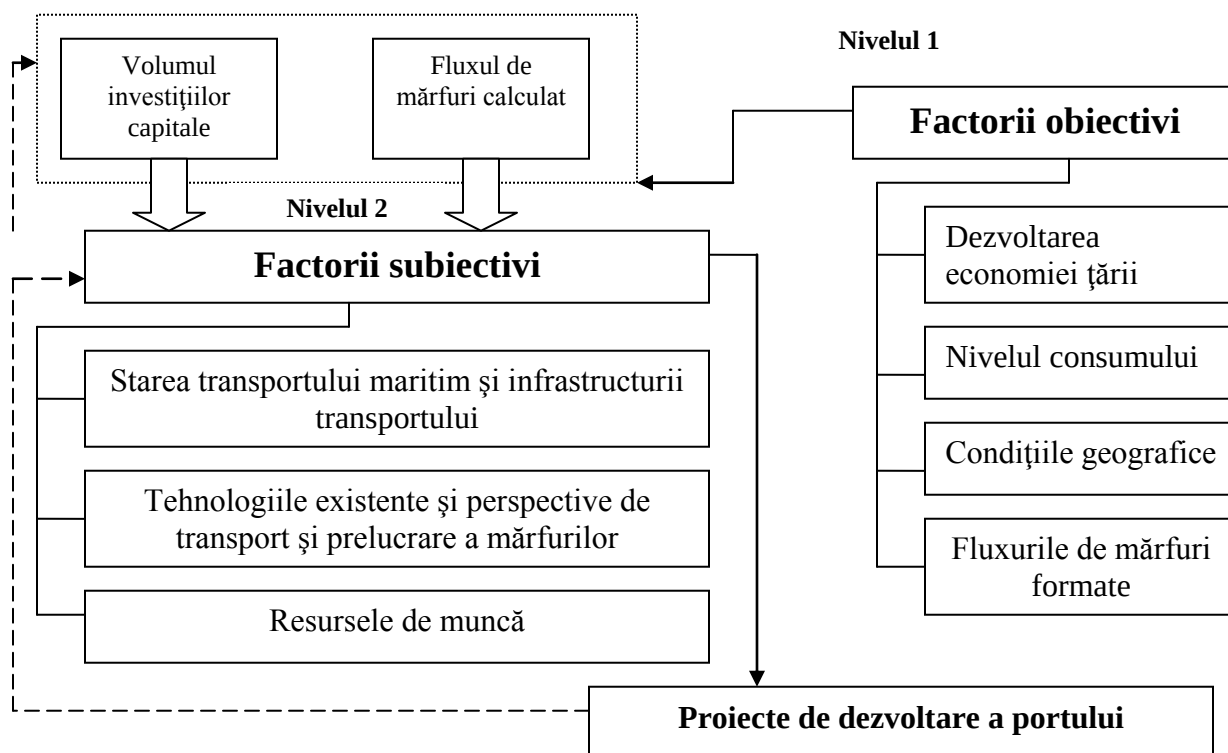


Fig. 2.6. Sistemul dual de evidență a factorilor, care influențează asupra formării proiectului de restructurare/dezvoltare a portului maritim

Sursa: Elaborat de autor în baza

În așa mod, în temeiul analizei publicațiilor științifice și cercetărilor efectuate de către autor, pot fi determinate acele sarcini, care urmează a fi soluționate, în baza studierii factorilor care influențează asupra determinării direcției și formei dezvoltării producției de servicii în portul maritim:

1. Determinarea posibilităților financiare ale portului nemijlocit.
2. Determinarea posibilităților de planificare a dezvoltării portului.
3. Întocmirea schemei fluxurilor de mărfuri existente și perspective, care trec prin porturile naționale, și evaluarea cotei care revine portului.
4. Stabilirea fluxurilor de mărfuri pentru port pe tipuri de mărfuri, determinarea locurilor posibile de concentrare a fluxurilor de mărfuri în fiecare regiune de mărfuri în câteva variante, evaluarea variantelor și elaborarea celor mai raționale decizii.
5. Pregătirea planului preventiv de investiții capitale, ținând cont de productivitatea perspectivă a mijloacelor tehnice pentru fiecare tip de mărfuri și tip de transport, evaluarea necesităților de a mijloace tehnice suplimentare.

6. Coordonarea planurilor de dezvoltare a portului pentru coordonarea fluxurilor de mărfuri cu scopul de a exclude dublarea sau incompatibilitatea.

7. Întocmirea și publicarea programului național de dezvoltare a porturilor, care depinde în mare măsură de politică și nivelul de responsabilitate al statului pentru activitatea porturilor.

Luând în vedere cele expuse mai sus, se întocmesc proiectele porturilor, aspectul definitiv al cărora depinde în mare măsură de fluxul de mărfuri calculat (sarcinile trei și patru) și componenta financiară (sarcinile unu și cinci).

2.3. Evaluarea și proiectarea fluxului de mărfuri în procesul dezvoltării stabile a portului maritim

Evaluarea fluxului de mărfuri proiectat, după cum s-a propus în paragraful 2.1, este etapa cea mai importantă a justificării economice a proiectului dezvoltării sau restructurizării portului maritim. Totodată, aspectul măsurilor proiectate în vederea restructurizării sau dezvoltării portului va depinde direct de volumele de prelucrare a mărfurilor planificate și direcțiilor fluxurilor de mărfuri, complexul de servicii logistice și de transport propuse și alți factori, dintre care cel mai important este totuși volumul și direcția fluxului de mărfuri. Însă, conform [11, p. 78] rezolvarea acestei sarcini este legată nemijlocit de prognozele și planurile statului cu privire la dezvoltarea economiei și comerțului, precizia cărora este foarte relativă în perspectivă de lungă durată și care conține o mare parte de incertitudine de dezvoltare a situației pe piața maritimă și în sfera comerțului exterior al României. În rezultatul acestora determinarea volumului de prelucrare a mărfurilor și alegerea direcției fluxului de mărfuri principal pentru restructurare este legat de un anumit risc, la care sunt sensibili indicatorii investițiilor capitale în construcția terminalelor suplimentare și dezvoltarea portului în complex.

Evaluarea fluxului de mărfuri poate fi îndeplinită în conformitate cu metodele tradiționale, care permit calcularea precisă și sigură a volumului de prelucrare, reieșind din caracteristice spațiale și tehnologice ale portului. Alegerea direcției fluxurilor de mărfuri poate fi bazată pe metodele tradiționale de cercetare a pieței și evidențierea segmentelor țintă perspective, care sunt prezentate în diferite moduri în teoria piețelor și în marketing. Actualmente și într-un caz, și în altul - puțin se iau în considerare riscurile specifice a proiectelor de reconstrucție și dezvoltare a porturilor maritime, deoarece metodele utilizate la evaluarea riscurilor nu permit de a lua în calcul toate tipurile specifice, situațiile și consecințele riscurilor [43, p.259].

Acualmente pentru a intra în port Nava prezintă Serviciului Trafic Maritim o Notificare privind sosirea Navei în Port, indicând caracteristicile acesteia, tipul de marfă și tipuri de deșeuri existente la bord, Anexa 1. Pentru evaluarea fluxului de mărfuri ulterioară, Serviciului Trafic Maritim introduce informația în baza de date a întreprinderii portuare

Pentru reducerea nivelului de risc se recomandă, de obicei, prognozarea volumelor maxime și minime de prelucrare a mărfurilor și evidența valorilor medie, maximă și minimă al acestora [113, 115, 116, 145, ș.a.]. Metoda tradițională pentru „medierea” datelor în cazul investițiilor capitale considerabile și erorilor la proiectarea dezvoltării portului poate duce la pierderi, care subminează fundamentele nu doar ale sistemului logistic de transport, cum este portul maritim, dar și la ratarea veniturilor rezultate din comerțul extern al economiei naționale. În scopul diminuării valorii riscurilor specifice de proiect urmează a preconiza așa soluții de proiect, care să asigure „flexibilitatea investițiilor capitale – în funcție de diferite variante, volume ale fluxurilor de mărfuri.

Autorul consideră că cea mai productivă abordare este cea care evaluează riscurile, dar nu interdependența cu plasarea la baza proiectului de restructurizare sau dezvoltare a portului maritim în conformitate cu nivelul specializării ulterioare.

Din acest punct de vedere autorul propune examinarea nivelurilor de evaluare a riscului. Nivelul înalt al riscului în înțelegerea autorului trebuie să reflecte gradul înalt de adaptare a capacităților existente ale portului și tehnologiilor de producție, a serviciilor la condițiile de modificare a structurii și volumelor fluxurilor de mărfuri, deoarece este legat de mari investiții capitale atât la etapa de proiectare, cât și la etapa de dezvoltare, termenul de răscumpărare al cărora se îndepărtează împreună cu creșterea volumului investițiilor capitale. Un asemenea nivel de risc corespunde tipului de port maritim, în care se poate schimba lesne specializarea din contul unificării echipamentului și adaptivității înalte în utilizarea echipamentului de transbordare, dotarea terminalelor și raioanelor portuare. Considerăm în acest caz înalt, riscul legat de solicitarea insuficientă a portului, când unificarea capacităților și tehnologiilor, complexul de servicii logistice de transport propus clientului, trebuie să asigure nivelul minim al reducerii fluxului de mărfuri în situațiile de risc, iar în cel mai bun caz – menținerea stabilă a fluxului de mărfuri la nivelul determinat.

Gradul mic de adaptivitate determină specializarea printr-o structură anumită a fluxului de mărfuri, în care sunt stabilite limitele „completării fluxului după volumul fiecărui tip de mărfuri și respectiv, proiectarea capacităților și tehnologiilor de producție a serviciilor, deservirii logistice și

infrastructurii trebuie să fie îndeplinită doar pentru volumele strict stabilite și direcțiile fluxului de mărfuri. Asemenea tipuri de adaptare a portului noi o recunoaștem neflexibilă, iar în unele cazuri imposibilă din punct de vedere organizatorico-economic. Pentru proiectarea porturilor cu nivel jos de adaptivitate este necesară specializarea îngustă pentru fluxul de mărfuri stabil în oricare situație de piață, atât după volume, cât și după structură.

Pentru porturile cu orice nivel de adaptivitate, este necesară, în opinia autorului, implementarea noțiunii de „flux riscant de mărfuri” – acesta este fluxul de mărfuri, volumul și structura căruia se află în limitele zonei de risc: limita inferioară a căruia este determinată de valoarea raționalității economice a funcționării portului, când volumul și structura fluxului de mărfuri nu permit de a compensa cheltuielile de exploatare ale portului; limita superioară a căruia este determinată de valoarea maxim posibilă a volumului de prelucrare a fluxului de mărfuri, ținând cont de posibilitățile adaptării flexibile la modificările structurii fluxului de mărfuri și se determină prin valoarea veniturilor ratate în cazul imposibilității îndeplinirii volumelor de lucrări propuse. La diapazonul decalajului dintre limitele superioare și inferioare a zonei riscului vom raporta toate valorile calculate ale volumelor și structurii fluxului de mărfuri, care pot fi recunoscute ca neesențiale din punct de vedere al valorii riscului pierderilor inadmisibile ale portului în legătură cu restructurizarea producției de serviciu.

Urmează a determina, de asemenea, valoarea zonei de risc. Autorul propune introducerea parametrul valorii admisibile a limitelor zonei de risc, care trebuie să determine costul modificărilor tehnologice, de organizare și administrare (tehnologie de prelucrare și furnizare diferită, de exemplu, alt tip de transport sau altă tehnică de încărcare-descărcare, dezvoltarea căilor de acces și fronturilor de încărcare) la crearea serviciilor, asupra cărora influențează modificările volumului fluxului de mărfuri și structurii acestuia în expresie valorică, în conformitate cu scenariile de dezvoltare a portului, luat în calcule la proiectare capacităților și volumelor fluxului de mărfuri.

Pentru parametrul valorii admisibile a limitelor riscului restructurizării fluxului de mărfuri în port este absolut posibilă utilizarea metodei bazate pe aparatul contemporan de statistică, sociologie, matematică, matematică financiară, teoria probabilității [99, 108, 115, 118 etc.], cum sunt:

- tabele orientate spre probleme;
- metodele sociologiei – scenarii, arborele soluției, oraculul Delfiy;

- metodele matematicii financiare – analiza sensibilității, verificarea stabilității, analiza rentabilității, corectarea parametrilor;
- metodele economiei – evaluarea solvabilității, lichidității și dependenței financiare;
- metodele statisticii matematice și teoriei probabilității – criteriile minime și maxime ale lui Wald, Hurwiz, Savage;
- metodele teoriei jocurilor; analiza riscurilor relative, construirea curbei distribuirii eventualităților riscurilor în activitatea întreprinderii.

În acest caz cele mai precise și acceptabile pentru scopurile realizării sarcinii stabilite de către autor – evaluarea restructurizării sau dezvoltării fluxurilor de mărfuri în portul proiectat – sunt metodele economiei și în special – analiza raționalității cheltuielilor, care sunt orientate pentru identificarea zonelor de risc potențiale.

Evaluarea parametrului valorii admisibile a limitelor riscului restructurizării fluxului de mărfuri în port se bazează pe monitorizarea supra cheltuielilor de exploatare pe perioadele de funcționare a portului și determinarea unui factori sau a combinației de factori, care au dus la supracheltuieli, la care autorul va raporta: subaprecierea inițială a costului proiectului; modificarea limitelor calculelor; diferențele în productivitatea echipamentului; majorarea costului inițial al proiectului. Acești factori pot fi detailizați și prezentați într-un sistem de indicatori, care reflectă dinamica factorului, sau influența acestuia, ceea ce permite reducerea la minimum a valorii capitalului pentru restructurizarea fluxului de mărfuri supusă riscului. Totodată, se propune de a determina indicatorii stabilității financiare și solvabilității portului maritim, în conformitate cu metoda aprobată de analiza activității financiar - economice a întreprinderilor [27, p. 90] prin coeficienții: concentrării capitalului propriu, dependenței financiare, manevrabilității capitalului propriu, concentrării capitalului atras, structurii investițiilor pe termen lung etc..

Mai complicate în aplicare la realizarea acestei sarcini sunt metodele statisticii matematice și teoriei probabilității, care de rând cu valorile calculate ale limitelor intervalului și valorii admisibile ale diapazonului intervalului, permite de a evalua eventualitatea atingerii acestor indicatori în anumite condiții de activitate economică a portului. De exemplu, metoda construirii curbei probabilității pierderilor, permite nu doar de a obține evaluări, dar și de a evidenția zona riscului, cu împărțirea acesteia în intervale (figura 2.7).

Bazându-se pe datele statistice disponibile despre organizarea și modificarea fluxurilor de mărfuri în portul maritim Constanța, metodele teoriei probabilității și utilizând pentru rezolvarea sarcinilor stabilite regula „trei sigme”, autorul a determinat scara empirică a riscului admisibil

(tabelul 2.5) în cazul restructurizării fluxurilor de mărfuri sau dezvoltării portului maritim, care poate fi utilizată la luarea deciziei privind specializarea flexibilă prin structura fluxului de mărfuri în portul cu adaptabilitate flexibilă.

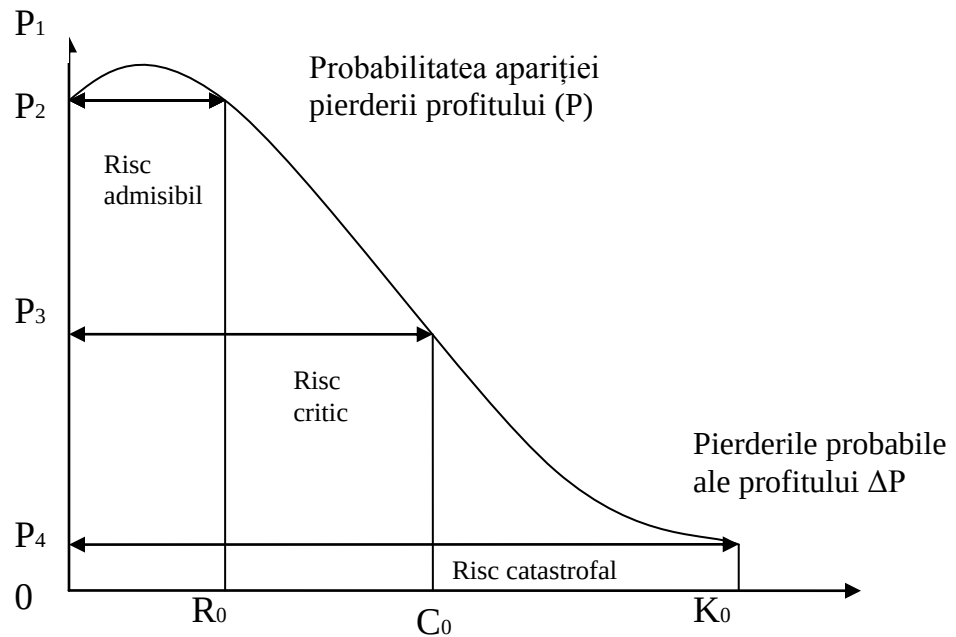


Fig. 2.7. Exemplu de construire a curbei probabilității ratării veniturilor în cazul restructurizării portului maritim

Sursa: Elaborat de autor în baza [7, p. 55]

Evaluarea riscului pierderilor pentru fiecare proiect elaborat, de asemenea, poate fi obținută utilizând metodele maxime și minime de evaluare a riscului. Această teorie este prezentată în diferite surse foarte detaliat, de aceea, autorul va prezenta doar descrieri scurte a înțelegerii noastre al esenței aplicării acestor metode la problema rezolvată în lucrare.

1. Determinarea valorii riscului, când probabilitățile variantelor posibile de rezolvare a situației proiectate sunt cunoscute. În acest caz valoarea optimă a riscului este recunoscută evaluarea, în care valoarea medie scontată a câștigului este maximă. Evaluarea se face ca suma produselor probabilităților diferitor variante a situației viitoare la restructurizarea portului și beneficiile respective de la modificarea fluxurilor de mărfuri. Asemenea situații sunt răspândite în

activitatea practică. De aceea, aparatul propus este destul de simplu în aplicare și nu necesită mijloace speciale, tehnici, etc găsindu-și aplicare pe larg.

Tabelul 2.5. Scara empirică a riscului admisibil al pierderilor în cazul restructurării sau dezvoltării portului maritim

Probabilitatea finalului nedorit (valoarea riscului)	Denumirea intervalelor riscului
0,0 – 0,1	Risc minim
0,1 – 0,3	Risc mic
0,3 - 0,4	Risc mediu
0,4 - 0,6	Risc înalt
0,6 - 0,8	Risc critic
0,8 - 1,0	Risc catastrofal

Sursa: Elaborat de autor în baza [7, p. 56]

2. Determinarea valorii riscului, când probabilitățile variantelor posibile de rezolvare a situației viitoare nu sunt cunoscute, dar există idei privind valorile relative ale acestora. Totodată, dacă considerăm, că oricare dintre variantele situației viitoare nu este mai probabilă, decât celelalte, probabilitățile diferitor variante pot fi admise ca egale și de a face alegerea soluției este la fel ca și la punctul 1 (principiul temeiului insuficient al lui Laplace).

3. Determinarea valorii riscului, când probabilitățile variantelor posibile de rezolvare a situației viitoare nu sunt cunoscute, dar există principii de evaluare a rezultatelor acțiunilor proiectate sau reale. În cazul unui asemenea scenariu de dezvoltare a evenimentelor sunt posibile trei cazuri de determinare a valorii riscului:

În primul rând, poate fi necesară garanția, că câștigul în oricare condiție va fi mai mic, decât cel maxim probabil în condiții mai rele, după principiul „mizează pe cel mai rău”. Soluția optimă în acest caz va fi aceea, pentru care câștigul va fi maxim dintre cele minime în diferite variante ale situației viitoare (criteriul maximin al lui Wald).

În al doilea rând, poate avea loc cerința de a se plasa între linia de comportament „mizează pe cel mai rău” și linia de comportament „mizează pe cel mai bun”. În acest caz soluția optimă va fi aceea, pentru care va fi maxim indicatorul criteriului de pesimism – optimism al lui Hurwiz.

În al treilea rând, poate avea loc cerința de a evita în oricare condiții riscul cel mare. În asemenea condiții soluția optimă va fi aceea, pentru care riscul maxim în diferite variante ale situației viitoare va fi minim (criteriul riscului minim al lui Savage). Criteriul minimax este într-atât de „pesimist”, încât poate duce la concluzii ilogice, de aceea el urmează a fi aplicat cu precauție deosebită.

Toate cele expuse mai sus permit de a utiliza în calitate de temei pentru rezolvarea sarcinii de cercetare ideea expusă de către Hurwics I. [37, p. 89] și de a o dezvolta. Atunci sarcina dezvoltării portului maritim și determinării fluxului de mărfuri trebuie să fie rezolvată prin elaborarea câtorva scenarii, care ar descrie diferite rapoarte între fluxul de mărfuri prognozat și cel necesar pentru valorificarea bazei tehnico-materiale, volumul investițiilor capitale (figura 2.8), de a se sprijini pe calcularea evaluărilor riscului pierderilor și analizei aprecierilor obținute pentru determinarea parametrului valorii admisibile a limitelor zonei riscului restructurării fluxului de mărfuri în port [142].

Utilizând în calitate de bază schema-bloc prezentată în figura 2.8., vom determina, că etapele principale a procesului de proiectare a fluxului de mărfuri după volum, structură și direcții vor fi:

1. Analiza retrospectivă a fluxurilor de mărfuri, cu evaluarea tendințelor dezvoltării acestora, cauzelor oscilațiilor prin influența factorului de sezon.

2. Studiarea influenței pieței și tendinței dezvoltării tehnicii și tehnologiilor asupra volumului, structurii și direcțiilor fluxurilor de mărfuri. Pentru aceasta vor fi colectate informații despre clientelă, posibilitățile acesteia și scopurile dezvoltării perspective, în special tipurile propuse de transporturi, caracteristica cheurilor și fronturilor, dotării lor, necesitatea de servicii logistice, cerințele față de mijloacele de transport, pe care le folosesc pentru prelucrare în port. Pe de altă parte, urmează a fi evaluată capacitatea portului proiectat de a influența asupra pieței serviciilor logistice de transport prin determinarea necesităților clienților, volumului potențial de transporturi, echipamentului necesar pentru deservirea volumului potențial de prelucrare a mărfurilor, factorilor care influențează asupra nivelului taxelor portuare etc [141, p.215]. Aceste date pot fi obținute prin contacte cu expeditorii de mărfuri, companiile de navigație și transportatorii terestri, obținerea informației despre comenzi de construcție a navelor și tipurile principale de nave, care pot fi utilizate de portul proiectat și tehnologia de prelucrare al acestora.

3. Evaluarea ritmurilor de creștere a transporturilor în viitor, reieșind din volumul mărfurilor, care reprezintă produse a economiei naționale (articole finite și materie primă), precum și ținând cont de tendințele dezvoltării regiunilor și județelor, spre care se tinde. Totodată, se recomandă de a avea în vedere, că de evaluarea corectă a ritmurilor de creștere depinde nu doar însăși soarta și viabilitatea portului, dar și condițiile dezvoltării economice a județului, deoarece portul cu baza tehnico-materială dezvoltată insuficient nu poate asigura necesitățile de transport ale regiunilor adiacente. Pe de altă parte, la evaluarea ritmurilor de creștere nu se recomandă de a

crede în indicatorii dezvoltării economiei județene planificați de către organismele de stat și urmează a-i trata critic, luând în vedere nivelul investițiilor capitale pentru pronosticurile de dezvoltare, care este exagerat în unele cazuri.

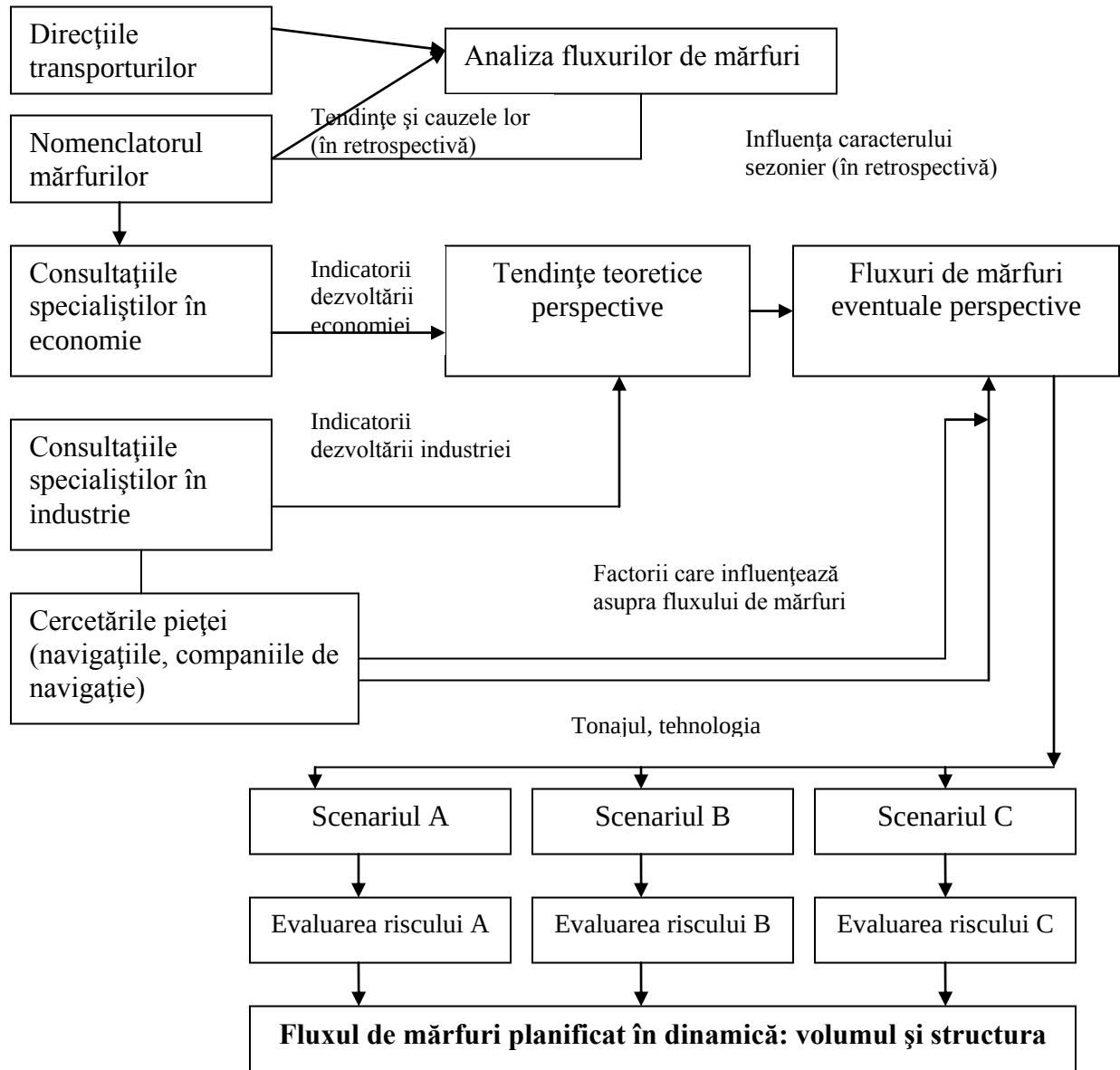


Fig. 2.8. Schema bloc pentru determinarea fluxului de mărfuri proiectat

Sursa: Elaborat de autor în baza [33, p. 102]

4. Cercetarea influenței probabile asupra fluxurilor de mărfuri, care trebuie să fie ajustate la planurile de dezvoltare industrială, agricolă, tipurile de transport și tranzitul, deciziilor politice ale organelor de stat și alți factori. Cererea la transporturile de mărfuri depinde de numărul populației

din județul țintă, cota produsului intern brut fabricat pe teritoriul acestuia, planurile de dezvoltare județeană și națională, starea, perspectivele și tendințele dezvoltării transporturilor terestre și naval intern, transporturile de cabotaj.

5. Cercetarea transporturilor de tranzit, care include evidența tendințelor spre o alegere mai rațională a rutelor de transport. De aceea, la elaborarea justificării tehnico-economice se recomandă de a determina caracterul transporturilor de mărfuri de tranzit prin port și volumele acestora, destinate transportului terestru sau naval sau cu nave federale.

6. Analiza și evidența fluxului de mărfuri calculat sunt supuse, de asemenea, tendințelor posibile de dezvoltare a tehnologiilor transporturilor și de transbordare a mărfurilor, tipurilor, dimensiunilor și echipamentelor navele, raioanelor de marfă portuare și fronturilor de încărcare.

7. Generalizarea datelor obținute și elaborarea variantelor pentru diferite scenarii de dezvoltare din punct de vedere al riscului pierderilor admisibile în rezultatul restructurizării portului și fluxului de mărfuri.

8. Elaborarea prognozelor cu privire la volumul mărfurilor, numărului și dimensiunilor navelor, neuniformității de sezon pentru fiecare variantă și scenariu.

La aceste recomandări se adaugă, de obicei, suplimentar secțiunea de analiză a funcționării porturilor – concurente, pentru determinarea pierderilor eventuale a unei părți din fluxul de mărfuri din contul restructurizării efectuate, de asemenea, aici este importantă analiza spațial-teritorială, care permite de a stabili locul și modificările în direcțiile fluxurilor de mărfuri la restructurizarea portului maritim și darea în exploatare a porturilor specializate sau de interceptare și a capacităților acestora, ca factor de extindere a posibilităților de volum și structură a fluxului de mărfuri al portului principal.

Portul trebuie să acorde atenție prognozării volumelor fluxurilor de mărfuri, care trebuie să fie transmise de către Administrația porturilor, portului de interceptare conform nomenclatorului coordonat de mărfuri și complexului de servicii logistice de transport, ceea ce va favoriza modificări esențiale în funcționarea portului, dar va necesita scheme noi de coordonare a activității portului maritim în baza a două platforme despărțite spațial.

Baza strategiei dezvoltării transportului maritim, după cum se știe, este justificarea tehnico-economică a realizării măsurilor de organizare necesare pentru valorificarea volumelor de transporturi în creștere în cazul utilizării raționale a resurselor financiare și de alt gen.

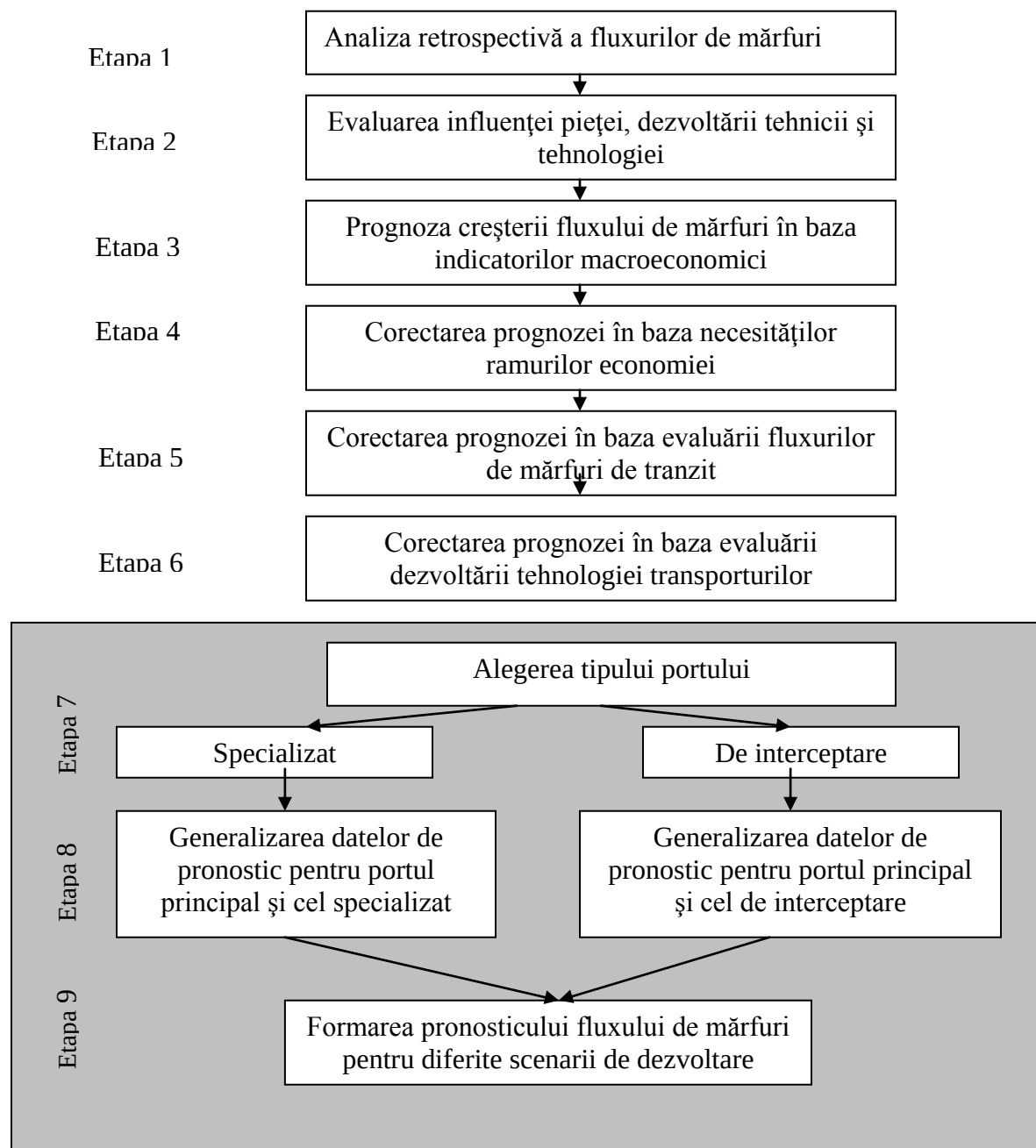


Fig. 2.9. Algoritmul de formare a fluxului de mărfuri proiectat în funcție de varianta de dezvoltare a infrastructurii portuare

Sursa: Elaborat de autor în baza [56, p. 80]

Sarcina menționată este actuală și actualmente în cercetarea lucrării legată de dezvoltarea infrastructurii portuare și include următoarele etape principale:

- determinarea volumelor perspective de transporturi;

- depistarea locurilor înguste ale rețelelor de transport prin compararea volumelor scontate de transporturi și capacităților de trece existente ale căilor și nodurilor de transport, sistemului național logistic de transport;
- elaborarea recomandărilor privind valorificarea volumelor scontate de transporturi în baza comparării indicatorilor tehnico-economici ai variantelor propuse pentru reconstrucția și organizarea transporturilor.

Ținând cont de rezultatele cercetării specificate în secțiunile 2.1 și 2.2 și determinând posibilitățile variative de dezvoltare a portului maritim în dimensiune spațial-teritorială, autorul a elaborat modelul economico-matematic al dezvoltării eficiente a portului maritim, care spre deosebire de abordarea tradițională ține cont de specificul obiectului de evaluare și condițiile evaluării economico-matematice.

2.4. Concluzii Capitolul 2

1. Utilizarea pârghiilor financiare, metodelor și instrumentelor constituie condiție de realizare a sarcinilor organizațional-financiare și este proces complicat. În acest proces se utilizează diferite abordări accentuate în aspect organizațional și financiar: forme pur financiare; combinate organizațional-financiare (strategia; business-planuri, bugetarea); de calificare sau sinergice, deoarece ele formează (creează) noi active utilizând nu doar resursa financiară, ci și virtuală de interacțiune (sistemele valorii adăugate, alianțe strategice, fuzionări, absorbții, leasing, outsourcing etc.).

2. Activitatea întreprinderii se realizează în baza unității a trei elemente: fluxurile informaționale, materiale și financiare. Fluxurile financiare constituie una dintre aceste componente fundamentale, pe care se bazează dezvoltarea întreprinderii. Stării inițiale de echilibru, care teoretic admite și presupune devieri într-o parte sau alta (de exemplu, venituri – pierderi) îi corespunde sistemul de indicatori calculați în baza așa-numitului model de rentabilitate, - „cheltuieli – volum - profit”, și anume: profitul marginal (diferența dintre încasări și cheltuielile variabile); coeficientul încasărilor (procentul încasărilor, care este orientat pentru acoperirea cheltuielilor permanente și formarea profitului); punctul rentabilității sau volumul critic (încasările sunt egale cu cheltuielile permanente); efectul pârghiei operaționale (raportul dintre profit și însăși beneficiul).

Sistemul informațional, totodată, trebuie să fie conectat cu sistemul informațional de distribuire, în care, de rând cu sarcinile generale de gestionare, trebuie să fie prezente sarcini și

informația privind reglementarea fluxurilor materiale în cazul încălcării parametrilor de control ai activității.

3. Au fost cercetați factorii de influență asupra direcției dezvoltării stabile a portului maritim. În baza cercetării s-a elaborat clasificatorul factorilor care permite în continuare amănunțit de studiat problemele dezvoltării stabile a porturilor maritime și determinat modalitățile organizaționale de activitate în condiții concurențiale precum și volumul, structura și dinamica traficului de mărfuri ținând cont de resursele implicate.

4. Ținând cont de metodele tradiționale de proiectare a fluxului de mărfuri în activitatea întreprinderilor portuare, a fost elaborată abordarea metodologică care permite evaluarea parametrului menționat de autor, și anume nivelul riscului admisibil de restructurare a fluxului de mărfuri în port în baza monitoringului supra cheltuielilor de exploatare în perioadele de funcționare a portului și determinarea unui factori sau a combinației de factori, care au dus la supracheltuieli. Deasemenea autorul a vom determinat etapele principale a procesului de proiectare a fluxului de mărfuri după volum, structură și direcții și propus algoritmul de formare a fluxului de mărfuri proiectat în funcție de varianta de dezvoltare a infrastructurii portuare.

5. Pentru porturile cu orice nivel de adaptivitate, autorul a propus implementarea noțiunii de „flux riscant de mărfuri”. Fluxul riscant de mărfuri reprezintă fluxul de mărfuri, volumul și structura căruia se află în limitele zonei de risc: limita inferioară a căruia este determinată de valoarea raționalității economice a funcționării portului, când volumul și structura fluxului de mărfuri nu permit de a compensa cheltuielile de exploatare ale portului; limita superioară a căruia este determinată de valoarea maxim posibilă a volumului de prelucrare a fluxului de mărfuri, ținând cont de posibilitățile adaptării flexibile la modificările structurii fluxului de mărfuri și se determină prin valoarea veniturilor ratate în cazul imposibilității îndeplinirii volumelor de lucrări propuse.

3. OPTIMIZAREA DEZVOLTĂRII STABILE AL ACTIVITĂȚII ÎNȚREPRINDERII PORTUARE ÎN CONDIȚIILE ACTUALE

3.1. Premisele obiective pentru elaborarea modelului economico-matematic al dezvoltării eficiente a portului maritim

Actualmente nu în măsură deplină este cercetat conținutul categoriei „dezvoltarea întreprinderii”. Majoritatea savanților tratează problema dezvoltării, de regulă, doar ca sisteme tehnologice, pe lângă aceasta, nu totdeauna se delimitează creșterea și dezvoltarea întreprinderii.

Esența strategiei dezvoltării constă în stabilirea și fundamentarea scopurilor de bază ale întreprinderii, atingerea cărora trebuie să fie subordonată activității sale. Ideal al strategiei este construirea modelului practic pe termen lung al businessului de succes. Alegerea strategiei (scopurilor) presupune, de asemenea, alegerea mărfurilor și serviciilor pentru producție, formele de poziționare a întreprinderii pe piață, corespunzătoare sarcinilor structurii organizaționale, sistemelor asigurării informaționale și coordonării activității.

Dezvoltarea tehnică și tehnologică a întreprinderii reprezintă în sine structuri de serviciu în raport cu strategia întreprinderii și a statului. Principiul relațiilor lor reciproce este de așa natură, că nu există rezolvare tehnică a problemelor administrative, dar există rezolvare administrativă a problemelor tehnice [7, p. 88].

Alegerea strategiei depinde de alegerea modelului eficienței: operativității (îndeplinirea cea mai bună a proceselor în cazul menținerii fără schimbări a scopurilor și tehnologiilor); eficienței exploataționale (aplicarea metodelor, proceselor și operațiunilor mai eficiente în cazul păstrării scopurilor anterioare) și corespunderii strategice, ceea ce este legat de orientarea spre noi scopuri, procese, operațiuni, eficacității în baza reingineriei strategice. La rândul său modelul eficacității se determină prin existența stării și posibilităților de dezvoltare.

Anume strategia de exploatare eficientă, care presupune aplicarea metodelor mai eficace de aplicare a proceselor și operațiunilor utilizate, cu menținerea scopurilor anterioare în baza reingineriei business-proceselor și operațiunilor, este cea mai acceptabilă în condițiile rusești.

În mod tradițional dezvoltarea întreprinderii este legată de creșterea acesteia. Creșterea restricționată este strategia, de care se conduce majoritatea organizațiilor. Asemenea strategie se aplică în ramurile maturizate ale industriei cu tehnologii statice și reprezintă în sine stabilirea scopurilor din cele realizate [17, p. 92].

Strategia creșterii este a doua, cea mai solicitată alternativă. Ea se aplică în ramurile ce se dezvoltă dinamic cu tehnologii ce se schimbă rapid. Strategia creșterii se realizează prin sporirea anuală a nivelului scopurilor pe termen scurt și lung asupra nivelurilor indicelor anului precedent.

Creșterea poate fi internă și externă. Creșterea internă poate avea loc prin extinderea sortimentului mărfurilor. Creșterea externă poate fi în ramurile conexe sub formă de creștere pe orizontală sau pe verticală (spre exemplu, producătorul procură firma furnizorului en gros sau o firmă de producere a băuturilor nealcoolice procură alta). Creșterea poate duce la conglomerare, adică unirea firmelor din ramuri care nu au nimic comun.

Reducerea este strategia ultimului mijloc în câteva variante (lichidarea, raționalizarea sub formă de outsourcing , reducere sau reorientare).

Strategia îmbinării reprezintă în sine unirea oricăror din cele trei strategii menționate – creștere restricționată, creștere și reducere.

Creșterea poate avea loc împreună cu dezvoltarea sau în lipsa acesteia. Pe de altă parte, întreprinderea se poate dezvolta, fără a crește cantitativ. Limitarea resurselor sau încetinirea creșterii nu limitează dezvoltarea. Dezvoltarea – căpătarea potențialului pentru îmbunătățire, ceea ce în condițiile contemporane înseamnă prioritatea activelor nemateriale (cunoștințele).

Limitarea creșterii întreprinderii este prevăzută în mediul acesteia, dar restricțiile principale pentru dezvoltarea ei se conțin în ea însăși. Sau: limitele creșterii sunt exogene, se află în afara sistemului; limitele dezvoltării sunt endogene, sunt prevăzute în ea însăși [38, p. 101].

Aplicarea strategiei gestionării dezvoltării are loc în diapazonul dintre planificare (și realizarea parametrilor cantitativi ai activității) și orientarea valorică de pe pozițiile viitorului, între programare (și calculare) și prevedere. Esența activității strategice a activității este contradictorie din interior.

În calitate de instrument gestionare strategiile mențin echilibrul și ordinea, eficiența structurii, controlul și în același timp sunt orientate pentru a reforma structura organizatorică și business-procese cheie.

Poziția expusă reprezintă în sine concepția abordării cantitative față de dezvoltarea întreprinderii, ceea ce presupune metodologia planificării strategice de la nivelul realizat. Pe lângă aceasta, în acest caz funcția principală, dacă nu și unică, a întreprinderii este crearea beneficiului pentru acționari, adică creșterea fără dezvoltare.

Dezvoltarea proceselor integraționiste în transport în condițiile economiei mondiale globale creează premise organizațional-economice pentru formarea și dezvoltarea strategiilor sistemelor de

transport și distribuție (STD) la nivel județean, interjudețean și internațional, care funcționează după principiul spațiului economic și informațional unic. În condițiile extinderii legăturilor de comerț extern ale României elementul principal al acestor STD constituie nodurile strategice importante – porturile comerciale maritime, printre care importanță deosebită au porturile din bazinul Mării Negre (Anexa 2 reprezintă conexiunile portului).

În contextul celor expuse realizarea sarcinii sporirii eficienței activității portului maritim la etapa contemporană, se află printre sarcinile prioritare ale comercial maritim Constanța, care necesită atenție deosebită atât a mediului științifice, cât și a celui practice,

Inițial, pentru realizarea acestei sarcini autorul va determina noțiunile principale, care caracterizează funcționarea unui asemenea sistem. Sistemul de gestiune supus examinării este perceput ca un sistem dinamic complicat, care funcționează în timp.

Obiectul cercetării autorului este portul maritim comercial, care va fi tratat ca un sistem tehnico-economic manevrabil, echiparea tehnică a căruia se modifică în timp în funcție de proporțiile și ritmurile creșterii indicatorilor economici, cerințelor și restricțiilor tehnice și economice.

Portul maritim comercial este un sistem tehnico-economic complex, care se dezvoltă după legile determinate de impactul mediului și specificul elementelor și legăturilor dintre acestea. Una din deosebirile dintre sistemele tehnice este faptul, că sistemele tehnico-economice sunt extrem de complicate și studiate insuficient [42, p. 246].

Sistemul studiat în fiecare moment de timp se află în una dintre stările posibile, totodată starea lui se descrie printr-un set de parametri, fiecare dintre care caracterizează o calitate a sistemului și care poate fi considerat vector al numărului corespunzător de măsurări.

Funcționarea sistemului este condiționată de un complex de parametri tehnici și elemente ale echipării tehnice cu anumite valori și caracteristici tehnice ale acestora, care stabilesc în mod univoc semnificația numerică a capacității de trecere a sistemului. Starea de funcțiune a sistemului se descrie complet prin valorile variabilelor, care îl stabilesc (adică parametrii de funcțiune). Modificarea unuia dintre elementele complexului de parametri tehnici sau mijloacelor din dotare ale sistemului, fiind variabile și stabilind starea (parametrii vectorului stării), transferă sistemul într-o nouă stare, totodată trecere dintr-o stare în alta nu poate avea loc în mod arbitrar. Pentru fiecare sistem real asemenea trecere se determină de spațiul administrărilor (influențelor) sau tabelul trecerilor probabile.

Dezvoltarea unui asemenea sistem complicat tehnico-economic (portul maritim comercial), ca și oricare altă întreprindere portuară, trebuie să fie orientat spre atingerea eficienței economice a întreprinderii. Specificul funcționării eficiente a portului maritim comercial constă în aceea, că trecerea în stare tehnică mai puternică reprezintă o stare calitativă nouă a sistemului – obiectul cercetării autorului, care poate fi atinsă prin salt (explicându-se astfel caracterul treptat al creșterii capacității).

Eficiența economică a activității portului maritim depinde de eficiența gestionării acestuia. Gestionarea portului poate fi tratată din punct de vedere al gestionării capitalului și din punct de vedere al gestionării fluxului informațional. Eficiența economică a funcționării sistemului dinamic complex (portului maritim) este indicatorul calitativ, care determină dezvoltarea dinamică stabilă a întreprinderii. Parametri componenți ai acestui indicator sunt stabilitatea și dinamismul acestuia. Stabilitatea sistemului dinamic este, de asemenea, parametru sistemic, în componența căruia intră siguranța și securitatea, care, la rândul său, sunt parametri sistemici și includ: siguranța – siguranța legăturilor de afaceri, siguranța informațională etc., securitatea – securitatea navigației maritime, securitatea informațională etc [68, p. 110]. Dinamismul este parametru calitativ determinat de un șir de parametri economici cantitativi și calitativi, printre care pot fi evidențiați, în calitate de parametri principali, beneficiul net și rentabilitatea (rentabilitatea producției, rentabilitatea activelor, rentabilitatea producției etc.).

În așa mod, funcționarea eficientă a portului maritim este o asemenea stare, în care se îmbină optimal stabilitatea funcționării portului cu creșterea dinamică a acestuia din punct de vedere economic.

Aplicativ portului comercial maritim Constanța este evidentă necesitatea elaborării prevederilor teoretice și metodologice și recomandărilor privind perfecționarea sistemului de gestionare a proceselor de dezvoltare tehnică, organizațională și economică a portului.

Pentru realizarea acestui scop este necesar de a elabora:

- concepția și strategia sporirii nivelului de dezvoltare multilaterală a companiei naționale în condiții de piață;
- modelul de dezvoltare organizațională, economică și tehnică a portului comercial maritim Constanța;
- concepția, metodologia și metodică evaluării competitivității comercial maritim Constanța., inclusiv evaluarea stării și utilizării potențialului de producție și eficacității funcționării porturilor;

- recomandări privind perfecționarea sistemului de finanțare, stimulare și gestionare a proceselor dezvoltării multilaterale și sporirii gradului de flexibilitate și adaptivitate a porturilor la necesitățile pieței.

Aplicativ activității, Portului comercial maritim Constanța., modelul general de dezvoltare poate include următoarele elemente, prezentate în figura 3.1.

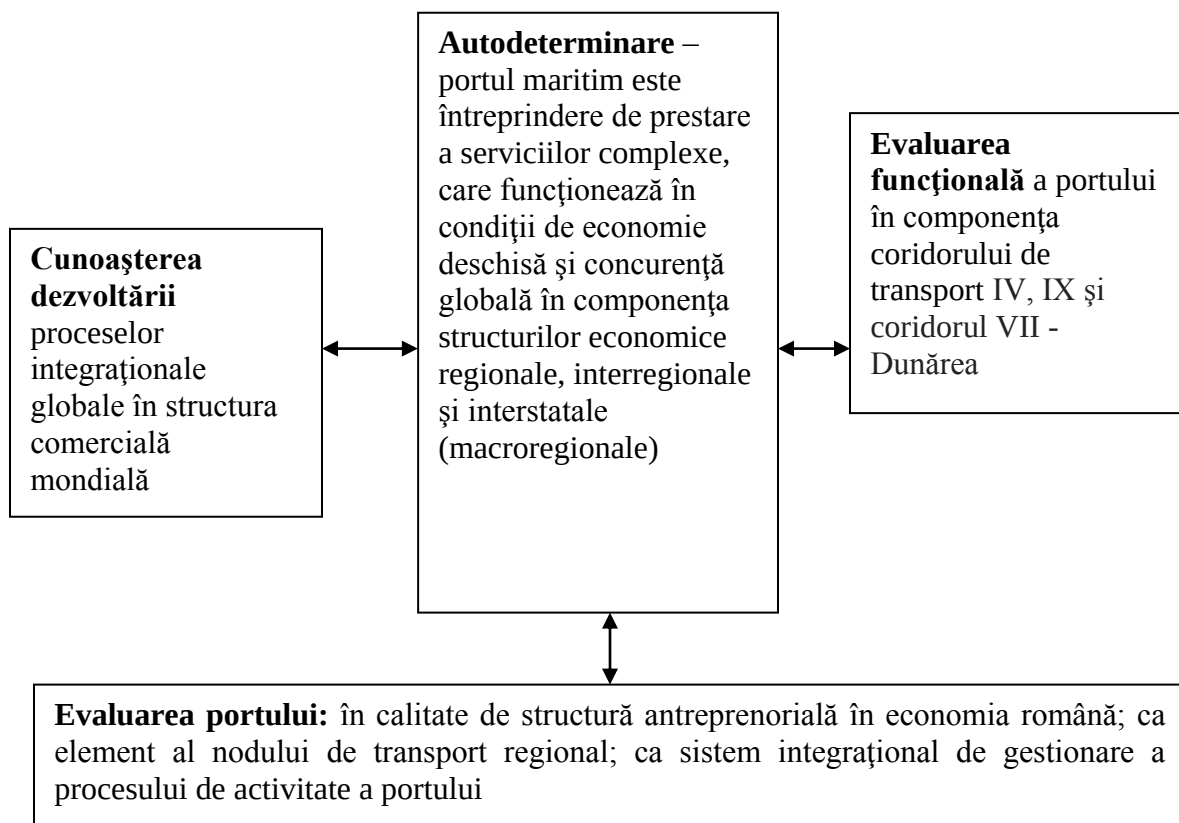


Fig. 3.1. Modelul general de dezvoltare strategică a portului

Sursa: Elaborat de autor

Portul maritim, ca oricare altă întreprindere, trebuie să țină cont de faptul, că competitivitatea sa depinde de competitivitatea (prețul, tariful și condițiile de acordare) a mărfurilor și serviciilor interne, deoarece el: este consumator de materiale, echipamente și elemente de completare, servicii ale monopolurilor naturale; utilizează în activitatea sa diferite standarde, norme tehnice, proceduri de încercare și certificare, rezultatele activității intelectuale, care se schimbă esențial în condițiile integrării economice mondiale; este furnizor de servicii pentru întreprinderi și necesitățile statului, parametrii cererii și sistemul organizării cărora se pot schimba esențial sub influența înăsprii concurenței pe piața internă și mondială. În final, portul maritim este subiect al infrastructurii comerciale mondiale și participant al economiei globale.

Portul maritim este întreprindere a pieței globale de servicii – așa trebuie să fie principiul metodologic de gestionare a dezvoltării acestuia, indiferent de cota comerțului global în activitatea sa.

În așa mod, la baza formării bazei de date pentru gestionarea dezvoltării portului maritim trebuie să fie încorporat principiul informației de sistem ce ține de activitatea sa în economia deschisă.

Creșterea asigurării tehnice a portului înseamnă, mai întâi de toate, sporirea asigurării muncii cu fonduri – însă această creștere trebuie să fie ajustată la posibilitățile utilizării eficiente atât a tehnicii, cât și a forței de muncă în condiții de limitare a capacității pieței, concurenței înalte, incertitudinii cererii și desfacerii serviciilor.

Starea calitativă și progresul structurii potențialului de producție și ca urmare, a adaptivității portului maritim se propune cercetarea prin evaluarea și analiza:

1) stării și dinamicii gradului de pregătire, uzură, costului de bilanț și de restabilire a tehnicii aplicate, vârstei medii a complexelor de transbordare și în întregime a părții active a fondurilor fixe de producție;

2) nivelului de utilizare a potențialului de producție;

3) corespunderii asigurării cu fonduri a muncii lucrătorilor subdiviziunilor principale și auxiliare ale portului;

4) mecanizării și automatizării lucrărilor de încărcare – descărcare, de transport și de depozit;

5) numărului, costului, timpului de implementare și funcționare eficientă a inovațiilor;

6) valorii adăugate obținute;

7) structurii cheltuielilor pentru producție, rentabilității lucrărilor executate și serviciilor prestate, rentabilității muncii vii:

8) beneficiului specific obținut de către porturi până la și după trecerea la executarea noilor tipuri de lucrări și prestarea noilor tipuri de servicii în calcul pe un lucrător și o unitate de cost a tehnicii aplicate.

Indicatorul integral al evaluării nivelului dezvoltării multilaterale a portului trebui să dețină complexitate, grad înalt de generalizare; capacitate de a fi exprimat cantitativ, totodată în valori relative; mobilitate care se asigură doar în cazul în care după metoda de calculare indicatorul va fi multifactorial; accesibilitate pentru utilizare practică pe larg; simplitate relativă a calculării indicatorilor primari (inițiali), care intră în componența acestuia; claritate cantitativă a tuturor

datelor inițiale pentru calculare; posibilitatea utilizării pentru prognozele perspective ale dezvoltării porturilor maritime, adică menținerea indicatorilor trebuie să fie universală și, în mod obligatoriu, repetabilă.

Evaluarea nivelului asigurării tehnice și dezvoltării multilaterale, complexe a dezvoltării urmează a fi efectuată în baza abordării sistemice, care asigură examinarea indicatorilor cantitativi și calitativi ai activității portului în legătură reciprocă și interdependență. Pentru ca acești indicatori să fie aduși la aspectul condițional-comparativ, poate fi utilizată metoda comparării valorilor reale și de etalon ale acestora. Drept indicatori de etalon ai nivelului de asigurare tehnică pot fi acceptați, în funcție de scopurile analizei, valorile lor maxime acceptate în ramură sau teoretic posibile.

Totuși, este evident faptul, că dată fiind justificarea evaluării complexe a nivelului dezvoltării multilaterale a portului, ea este orientată în mod prioritar spre factorul tehnic și de aceea, are nevoi de dezvoltare conform justificărilor ulterioare.

Ar fi incorect de a reieși la elaborarea strategiei dezvoltării întreprinderii din starea existentă, de exemplu, a bazei de producție. Evaluarea exagerată a factorului tehnic are drept sursă a sa formula cunoscută despre raportul dintre forțele de producție și relațiilor de producție, respinsă cât de către teoria, atât și de către practica dezvoltării economice.

O asemenea abordare subapreciază în mod evident factorul administrativ mai ales în legătură cu tehnologiile informaționale. La elaborarea strategiei dezvoltării stabile să fie acordată preferință factorului nivelului și dinamicii dezvoltării tehnice a portului, presupunând, că toate celelalte tipuri de dezvoltare sunt derivate de la volume, parametrii calitativi și nivelul utilizării tehnicii aplicate, contravine însăși strategiei dezvoltării ca problemă administrativă.

În legătură cu aceasta este necesar de a formula poziția privitor la așa numitul model decapitalizat al businessului. Expriarea maximă a orientării adaptaționale a noii economii și noului management este legată de abordarea și fundamentarea prevederii despre deținerea și gestionarea tuturor componentelor producției, inclusiv capitalul circulant, nu poate fi examinată în continuare ca model preferențial economic. G. Means în lucrarea „Metacapitalismul și revoluția în businessul electronic” [154] definește aceasta ca trecerea de la modelul tradițional de business la modelul decapitalizat de business care constă în schimbarea consecutivă a priorităților. Pentru businessul tradițional este caracteristică următoarea consecutivă a priorităților: 1) nivelul înalt al capitalului fizic (deținerea producției); 2) capital circulant considerabil (producție nefinalizată, producție finită); 3) orientarea pentru producție; 4) strategia impunerii producției. Noul business presupune consecutivitatea inversă a priorităților, și anume: 1) brand-capital, care asigură

realizarea strategiei „atragerii” consumatorului, adică dominării; 2) orientarea generală către consumator, spre deosebire de orientarea spre producție în businessul tradițional; 3) reducerea volumelor capitalului circulant din contul furnizărilor directe a producției către consumator; 4) reducerea nivelului capitalului fizic din contul transmiterii producției către structurile externe. În așa mod, pentru noul business este caracteristică existența a două elemente structurale de bază: brand-compania, care asigură formarea și gestionarea sferei de consum și elaborarea celor mai noi tehnologii și rețele, adică a sistemului de structuri de producție, comerciale de distribuire, de marketing și de alt gen, legate de brand-companie prin obligații contractuale. În așa mod, este vorba de organizația de rețea, care se caracterizează prin relații de încredere între membrii rețelei și responsabilitate reciprocă în exercitarea obligațiilor ridicate la nivel de normă.

Strategia acestei perioade constă în transmiterea componentelor procesului de producție legate de capitalul fizic către structurile externe și în distribuirea lor pe lanțul furnizor – consumator.

Pentru evaluarea eficienței funcționării întreprinderii se recurge, de obicei, la instrumentul analiza economică al activității, dar, după cum a demonstrat analiza utilizării a acestuia, există un șir de întrebări, pentru a răspunde la care nu este suficientă doar utilizarea lui. Analiza economică al activității permite de a determina cu ajutorul sistemului indicatorilor economici, examinarea cărora permite, doar cumulativ (în strânsă legătură), de a evalua rentabilitatea activității desfășurate de portul maritim, stabilitatea acestuia în perioada activității de facto. Totuși în prezent lipsește un criteriu generalizator, care ar permite nu doar de a evalua eficiența economică a funcționării portului în perioada precedentă de timp, dar care permite, de asemenea, de a prognoza dezvoltarea ulterioară a întreprinderii.

În contextul celor expuse autorul a concentrat atenția asupra elaborării modelului economico-matematic al funcționării eficiente a portului maritim, asupra căutării unui criteriu unic al funcționării eficiente a portului maritim și aplicării acestora în activitatea celui mare port din România, care se dezvoltă rapid și al cărui potențial este destul de mare - Portul Constanța.

3.2. Analiza modelului economico-matematic al activității eficiente a portului maritim

Parametrul principal, care determină starea portului maritim, ca și oricare alt sistem tehnico-economic, este valoarea capitalului acestuia, totodată, caracteristica autodezvoltării acestuia este dinamica majorării capitalului. În scopul facilitării înțelegerii vom utiliza semnele introduse de către K. Marx [72] pentru descrierea modelului (marcarea modulelor capitalului de

producție) vom stabili logica unei asemenea autodezvoltări și vom proiecta modelul dezvoltării și modernizării capitalului portului maritim.

În lucrare [75] este inclusă ideea filosofică al acestei abordări. Modelul descris al dezvoltării capitalului se bazează pe problema principală care apare la fiecare întreprindere – problema distribuirii capitalului avansat pentru dezvoltarea fondurilor fixe de producție și dezvoltarea forței de muncă celei mai productive la momentul concret de timp. Autorul lucrării sus-menționate subliniază că, cel mai frecvent antreprenorii acționează empiric după metoda încercărilor și greșelilor: distribuie capitalul avansat în două direcții principale pentru realizarea procesului de producție, producerea produselor, comercializare, obținerea încasărilor și calcularea veniturilor și pierderilor; totodată, se subliniază, că metoda testărilor este legată cu o anumită probabilitate a riscului falimentării.

Modelul autodezvoltării capitalului descris în prezentul paragraf se deosebește principial de descrierea în lucrarea „Capitalul” [72]. Prima diferențiere al acestui model constă în faptul că el nu este scalar, după cum se presupune actualmente, ci vectorial în spațiul economic tridimensional $C \perp V \perp m$. A doua diferențiere a modelului autodezvoltării capitalului constă în faptul, că în el părțile capitalului orientate pentru remunerarea muncii „vii” (V) și pentru mijloacele de muncă (C) în scopul reproducerii capitalului cu beneficiul (m) nu intră în contradicție una cu alta (după cum este descris la Marx [75] și în toată dialectica relațiilor dintre „concret” și „abstract” a lui Hegel), ci se află în ortorelații de completare reciprocă, formînd un spațiu optimal $C \perp V$, care corespunde productivității maxime m. Această reprezentare a capitalului devine, desigur, vectorială ($W_k = C + V + m$, unde literele indicate - vectorii respectivi, cînd modulul W_k este egal cu $(C^2 + V^2 + m^2)^{1/2}$, și nu cu suma scalară $C + V + m$, cum este reprezentat în economia tradițională [72,78,79,100]). A treia deosebire al acestui model constă în faptul, că la el în calitate de forță de producție a dezvoltării capitalului este nu atît fondul compensării cheltuielilor materiale C pentru restabilirea fondurilor fixe de producție (FFP), cît întregul potențial format al acestuia Q, concentrat în FFP și egal la începutul ciclului de rulaj al activității $Q > 0 = (FFP + C)$, iar la final $Q_k = FFP$. În practică, în cazul dezvoltării stabile a capitalului, partea de capital permanent Q, consumată în timpul Δt în procesul de producție, se restabilește îndată după cheltuielile efectuate, ceea ce asigură menținerea capitalului fix Q la nivelul $Q = Q_0 = (FFP + C)$, iar structura C îndeplinește funcția metrologică a cheltuielilor de mijloace circulante pentru deservirea capitalului fix Q în perioada de timp examinată Δt .

Portul maritim, ca și oricare întreprindere comercială, tinde spre obținerea beneficiului net maxim posibil, care ulterior, în funcție de gradul de raționalizare a distribuiri, îi va permite să se dezvolte sau să rămână la nivelul anterior de dezvoltare, sau (variantea cea mai nereușită) va falimenta.

Să ne imaginăm autodezvoltarea capitalului portului maritim în baza analizei vectoriale triadice a structurii lui ($W_k = C+V+m$, unde C , V și m sunt marcați cu vectori, modulele cărora sunt proporționale cu cele trei părți componente ale acestuia). În așa mod, dezvoltarea capitalului portului maritim poate fi prezentată sub formă de figură structurală, vezi figura 3.2.

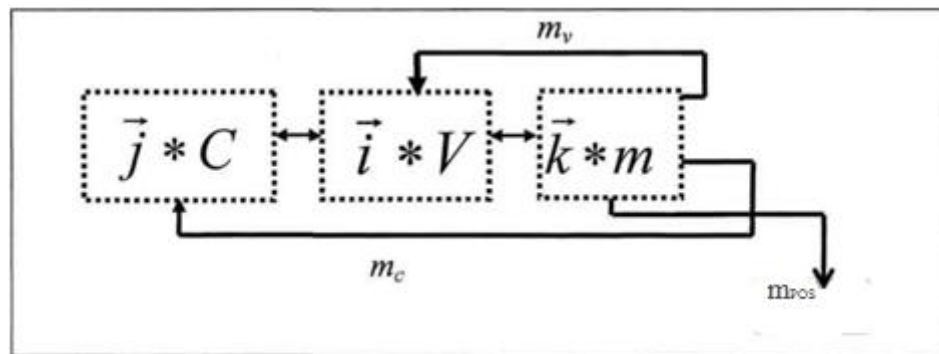


Fig. 3.2. Schema structurală a investiției (distribuiri) beneficiului net al portului maritim

Sursa: Elaborat de autor în baza [75, p. 134]

Unde:

C - parte din capitalul circulant destinat fondurilor fixe de producție a portului maritim în perioada de rulaj Δt ;

V - parte a capitalul circulant destinat remunerării „muncii vii”

m – beneficiul net, ale cărui valori „adăugate” nu era la începutul producției, avansate de capital, egale cu $C+Y$;

m_c , m_y – canalele legăturilor reciproce sub formă de investiții în dezvoltarea producției (investiții capitale (I_c) în fondurile fixe de producție și cheltuieli pentru dezvoltare, stimularea muncii „vii” (FRM));

m_{POS} – valoarea beneficiului de bilanț al portului maritim îndreptat pentru achitarea plăților (impozitelor) obligatorii de stat.

Condiție obligatorie a autodezvoltării capitalului este faptul, că sistemul tehnico-economic complicat (inclusiv portul maritim) trebuie să fie numai decît rentabil, pentru a asigura depășirea costului final al capitalului (W_k la finele ciclului de dezvoltare al acestuia asupra celui inițial (W_0),

adică să asigure $W_k > W_0$, unde $W_k - W_0 = m > 0$ și distribuirea coordonată a investițiilor din fondul de beneficiu (m).

Astfel, unul dintre criteriile funcționării eficiente a portului maritim este creșterea permanentă a indicatorului beneficiului m. În legătură cu aceasta este necesar de a remarca rolul investițional al beneficiului (m) capitalului în dezvoltare $W_k(t)$, care este în calitate de resursă materială a legăturii inverse pozitive pentru dezvoltarea armonioasă și creșterea proporțională a tuturor părților acestuia.

În temeiul celor expuse vom construi algoritmul producției capitalului W_k cu adăugarea beneficiului net m. Obținerea beneficiului este imposibilă fără capitalul inițial ($W_0 > 0$), format prin diferite metode (prin obținerea creditului, împrumutului, investițiilor străine sau autohtone, leasingului etc.). Când este obținută suma inițială de capital (W_0), este necesar de a o distribui în două părți: pentru FFP și pentru remunerarea muncii angajaților (fondul de remunerare a muncii) V. După încheierea ciclului de producție capitalul W_0 trece în starea W_1 totodată W_1 depășește W_0 cu o anumită valoare m_1 . În continuare beneficiul obținut m_1 , în scopul dezvoltării activității, este necesar de a fi îndreptat spre dezvoltarea FFP în calitate de investiții capitale (K_i) (părții fondului de acumulări) și pentru stimularea muncii lucrătorilor K_v (părții fondului de consum); adică m_1 investește în cele mai rentabile la un anumit moment de timp metode de gestiune a producției și în forțele de muncă (lucrătorii angajați). După distribuirea profitului va începe o nouă etapă a ciclului de producție, la care capitalul face câteva rulaje etc. În virtutea celor expuse procesul de autodezvoltare (autofinanțare) a capitalului portului maritim autorul îl poate prezenta schematic în figura 3.3, unde coeficientul k reprezintă gradul (ritmul) creșterii capitalului la fiecare etapă a dezvoltării producției (într-o anumită perioadă de timp).

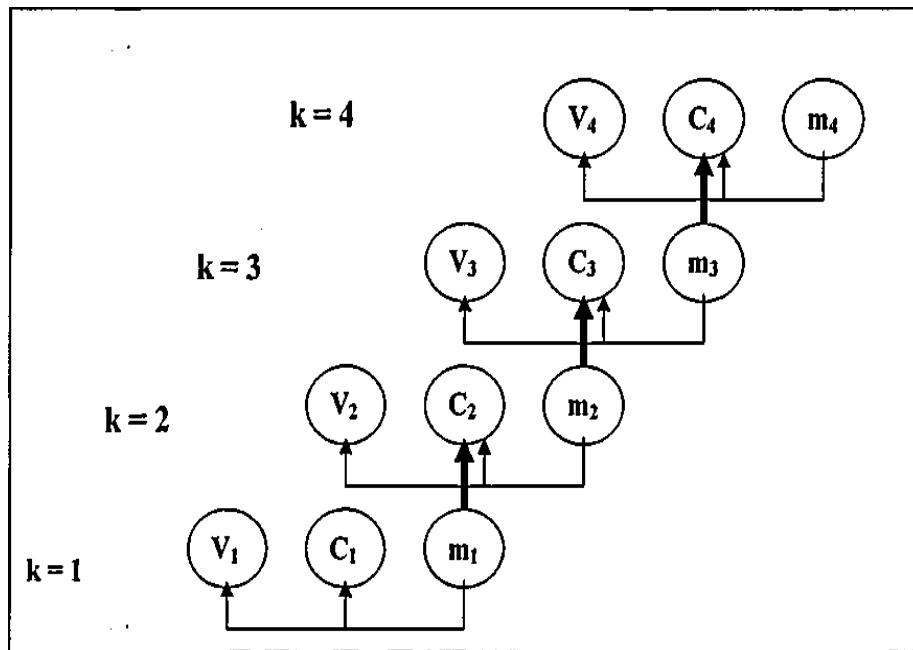


Fig. 3.3. Schema dezvoltării pe etape a capitalului portului maritim

Sursa: Elaborat de autor în baza [27, p. 56]

Astfel, autorul va reprezenta dezvoltarea capitalului portului maritim în felul următor:

$$W_k = W_0 * (1 + \delta_m)^n \quad (3.1)$$

Unde:

$\delta_m = (W_k - W_0)/W_0$ reprezintă norma creșterii capitalului portului maritim;

W_0 – valoarea capitalului inițial al portului maritim ;

Δt — perioada de timp examinată;

n — numărul de rulaje a capitalului W_0 cu durata unei perioade de Δt .

Totuși în complex aceasta formulă reprezintă o ecuația transcendentă destul de complicată, deoarece W_k este de gradul întâi, iar în partea dreaptă – de gradul = 1 până la n . De aceea, o vom descompune în serii de puteri. Cu introducerea în locul numărului de rulaje a capitalului $(W_0)^n$ cu durata unei singure perioade de:

$$\Delta t \quad (t - t_0) = n \cdot \Delta t, \quad (3.2)$$

ceea ce va permite de a prezenta dezvoltarea capitalului în trepte de evoluție, înălțimea tendinței capitalului în limitele cărora se află gradul k de proporționalitate de la intervalul de timp $(t-t_0)$:

$$W_k = W_0 * \{1 + \alpha_1 + (t - t_0)^2 + \dots + \alpha_k (t - t_0)^k\} \quad (3.3.)$$

În expresia coeficienților $a_1, a_2, \dots, a_k$ ale acestei descompunerii norma creșterii $\delta_m = (W_k - W_0)/W_0$ intră în același grad, în care se află intervalul de timp $(t-t_0)$.

Această reprezentare permite de a reprezenta dezvoltarea capitalului portului maritim în trepte de evoluție, creștere rapidă, în limitele cărora se află gradul k de proporționalitate de la intervalul de timp $(t-t_0)$, adică are loc trecerea de la treapta inferioară la cea superioară. Cu fiecare ciclu nou investițiile permit majorarea capitalului și peste o anumită perioadă de timp de a crea baza instrumentelor de muncă, care permit de a trece la o treaptă mai înaltă de dezvoltare. Un asemenea proces trebuie să fie continuu în timp.

Generalizînd cele expuse mai sus, putem concluziona, că pentru dezvoltarea progresiv eficientă din punct de vedere economic a portului maritim, ținînd cont de caracterul treptat al dezvoltării capitalului acestuia, rolul profitului în surse de investiții, este necesar de a soluționa o sarcină foarte importantă, care constă în determinarea proporțiilor de distribuire a capitalului.

Pentru soluționarea acestei sarcini în continuare autorul propune găsirea unui criteriu unic pentru funcționarea eficientă a portului maritim și determinarea cantitativă al acestuia pentru ca criteriul propus să permită nu doar de a evalua în întregime starea curentă a întreprinderii, dar și de a prognoza dezvoltarea de mai departe.

În modelul autodezvoltării capitalului portului maritim autorul va arăta, că dezvoltarea stabilă a sistemului tehnico-economic este posibilă doar în cazul distribuirii „raționale” a capitalului investit (beneficiul net) m între investițiile orientate spre dezvoltarea (modernizarea) fondurilor fixe de producție (FFP) (K_i) și investițiile pentru stimularea muncii (V).

Pentru găsirea unui criteriu general de eficiență a funcționării portului maritim autorul va expune formularea matematică a legii formării sistemului tehnico-economic complicat, care se dezvoltă dinamic în timp. Din teoria analizei funcționale se cunoaște, că legea formării valorii W_k (sau K_i) din sursă, care crește după legea $m_x(t)=a(t-t_0)^k$, determină valoarea $W_k(t)$ în momentul determinat de timp t față de integralul cu limita inferioară, care corespunde începutului vieții de producție a FFP (t_n-t_0) pe tendința $W_k(t)$ și limita superioară deschisă t :

$$W_K(t) = \int_{t_n}^t m_x(t) \cdot dt = a \cdot \int_{t_n}^t (t - t_H)^k \cdot dt = \frac{a}{k+1} \cdot (t - t_H)^{k+1}. \quad (3.4)$$

Este evident, că trăsătura fundamentală a formării $W_k(t)$ și $K_b(t)$ este creșterea lor avansată comparativ cu creșterea sursei sale $m_x(t)$, totodată gradul creșterii valorii formate în toate cazurile va fi cu o unitate mai înaltă decât valoarea creșterii sursei sale (această trăsătură este valabilă pentru toate mișcările liniare și neliniare proporționale, nu doar economice, ci și fizice, chimice, biologice).

În baza acestei formulări a legii formării sursei creșterii pătrate a fondului investițional $m_x(t)=b(t-t_0)^2$ se poate lesne înțelege creșterea la cub a capitalului portului (W_k):

$$W_K(t) = \int_{t_n}^t m_x(t) \cdot dt = a \cdot \int_{t_n}^t (t - t_H)^k \cdot dt = \frac{a}{k+1} \cdot (t - t_H)^{k+1}; \quad (3.5)$$

$$W_K(t) = \int_{t_0}^t m_c(t) \cdot dt = \int_{t_0}^t b \cdot (t - t_o)^2 \cdot dt = \frac{b}{3} \cdot (t - t_o)^3 \quad (3.6)$$

În același mod se găsește și parabola cubică pentru cheltuielile materiale (investițiile capitale) $K_b(t)$. Autorul accentuează că în acest caz, încasările globale ale întreprinderii (D_i), investiții în munca „vie” (V), precum K_v și beneficiul net cresc cu un grad mai înalt, decât valoarea capitalului portului și investițiile capitale (în lucrare [37] este demonstrată „incompatibilitatea genetică” a cheltuielilor pentru remunerarea muncii lucrătorilor angajați V (prin urmare și creșterea acestora (K_v) și beneficiului net m și incompatibilitatea lor cu capitalul (W_k) și investițiile capitale (K_i)). Rezumând cele expuse, obținem următoarele legități de dezvoltare a capitalului:

$$W_k(t) = W_0(t - t_0)^{k+1} \quad (3.7)$$

$$K_i(t) = k_0(t - t_0)^{k+1} \quad (3.8)$$

$$D_i(t) = d_0(t - t_0)^k \quad (3.9)$$

$$V(t) = v_0(t - t_0)^k \quad (3.10)$$

$$K_v(t) = k_v(t - t_0)^k \quad (3.11)$$

$$m_w(t) = k_{w0}(t - t_0)^k \quad (3.12)$$

Este important de a determina care parte a capitalului portului urmează a fi îndreptată pentru investiții capitale și care parte pentru salariu; de raportul dintre acestea vor depinde rezultatele finale ale activității întreprinderii. De aceea, drept criteriu generalizat de gestionare a portului maritim poate servi raportul dintre cheltuielile pentru investiții capitale și cheltuielile pentru salariu $K_v(t)/V(t)$. din analiza funcțională se observă, că într-o anumită perioadă de timp acest raport trebuie să crească permanent proporțional primului grad (formula 3.13).

$$K_b(t)/V(t) = K_b \cdot (t-t_0)^{k+1}/v_0 \cdot (t-t_0)^k \quad (3.13)$$

În continuare se realizează aplicarea modelului economico-matematic de dezvoltare eficientă a portului maritim față de funcționarea portului Constanța și se determină valoarea criteriului generalizat al eficacității funcționării portului.

3.3. Utilizarea modelului economico-matematic propus pentru sporirea eficacității gestionării Portului Maritim Comercial Constanța”

Rezultatul matematic obținut mai sus (creșterea încasărilor globale ale întreprinderii, beneficiului net și defalcărilor pentru salariu este cu un grad mai mic, decât creșterea activelor nete și investițiilor capitale) autorul îl confirmă prin analiza funcțională și statistică a indicatorilor economici de bază ai funcționării întreprinderii portuare (încasărilor globale $D_b(t)$, beneficiului net $m_w(t)$, capitalului (activelor) portului $W_k(t)$, investițiilor capitale $K_b(t)$, cheltuielilor pentru salariu $V(t)$, investițiilor în munca „vie” $K_v(t)$)= efectuată pe exemplul activității unuia dintre cele mai mari porturi din sudul României care se dezvoltă rapid Portul Constanța în perioada anilor 2001-2016.

Esența analizei funcționale efectuate în tehnica executării este destul de simplă. Cu ajutorul programului Microsoft Excel se compun tabele cu date statistice despre activitatea portului maritim în perioada anilor 2001-2016. (baza informațională este prezentată în anexa 3 tabelul 1), în redactorul diagramelor se construiesc grafice în baza tabelelor cu date, care includ rezultatele activității portului. Osiile de coordonate principale au următoarea formă: abscisa – perioada observărilor, osia ordonatelor – valoarea cantitativă a parametrilor cercetați, în expresie valorică sau cantitativă. În baza graficelor construite se construiesc liniile tendințelor (linia de trend) și se analizează în vederea rectificării. În figura 3.4-3.9 sunt prezentate rezultatele analizei funcționale și statistice efectuate în această lucrare.

Conform analizei funcționale și statistice a datelor de facto beneficiul crește pe parcursul perioadei cercetării în limita oscilației gradelor $k=2$ și $k=4$. În figura 3.3 sunt prezentate rezultatele analizei beneficiului net obținut de către Portul Constanța în perioada anilor 2001-2016.

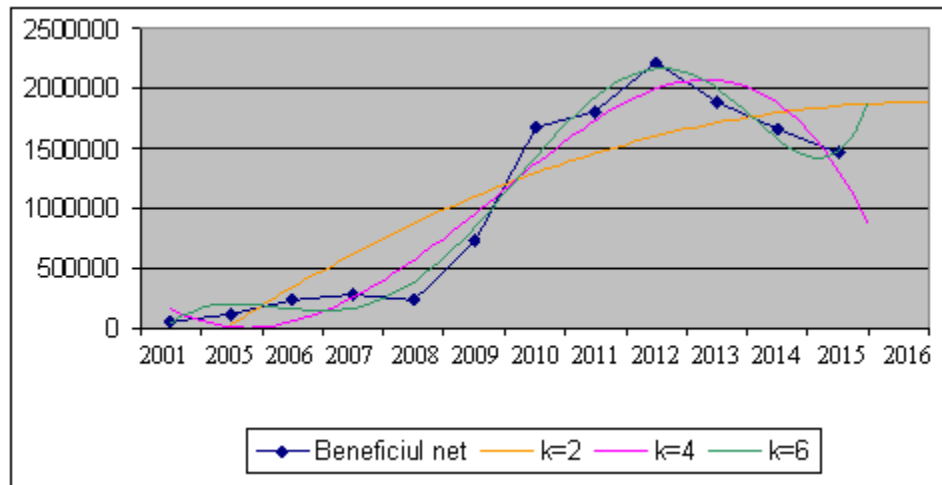


Fig. 3.4. Dinamica beneficiul net al Portului Constanța în perioada anilor 2001-2016.

Sursa: Elaborat de autor

În cazul nostru ca început al perioadei cercetării (t_0) luăm anul 2001, deoarece Portul Constanța anume în acest an a trecut la un nivel nou de gestionare

În așa mod, tendința creșterii beneficiului net al portului (m_w) poate fi prezentată în forma următoare:

$$m_w(t) = 36025 \cdot (t - 2001)^{2+4}, \quad (3.14)$$

unde k – gradul creșterii beneficiului net al Portului Constanța – în funcție de perioada de timp examinată valoarea k oscilează de la 3 la 4,0.

Legitatea creșterii încasărilor globale de la realizarea lucrărilor, serviciilor (obținute de la genuri obișnuite de activitate) (D_b) în baza datelor figurii 3.4 funcțional poate fi prezentată în următoarea formă:

$$D_b(t) = 67000 \cdot (t - 2001)^{2+4}, \quad (3.15)$$

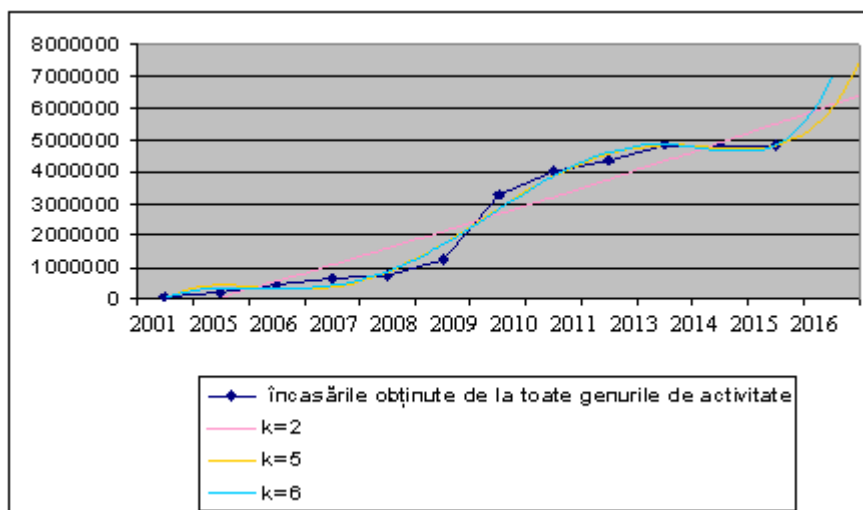


Fig. 3.5. Dinamica creșterii încasărilor obținute de la toate genurile de activitate de către Portul Constanța în perioada anilor 2001-2016

Sursa: Elaborat de autor

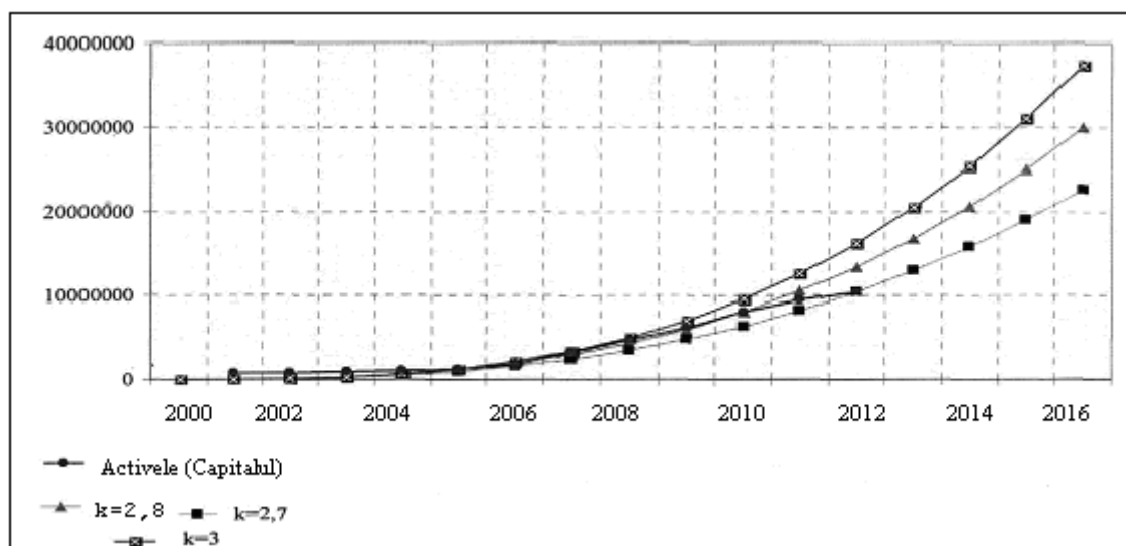


Fig. 3.6. Dinamica activelor (capitalului) Portului Constanța în perioada anilor 2000-2016, cu prognozele ulterioare

Sursa: Elaborat de autor

În baza rezultatelor prezentate pe figurile 3.5 și 3.6 respectiv se poate prezenta dezvoltarea activelor (capitalului) $W_k(t)$ în următoarea formă:

$$W_k(t) = 12752 \cdot (t - 2000)^{2.7+3}, \quad (3.16)$$

Iar creșterea investițiilor capitale (K_b) va avea următoarea formă:

$$K_b(t) = 1802 \cdot (t - 2000)^{2.4+3}, \quad (3.17)$$

Din ecuațiile funcționale se vede, că gradul de creștere al activelor (k) Portului Constanța în funcție de perioada de timp cercetată oscilează între 2,7 și 3, iar al investițiilor capitale între 2,4 și 3.

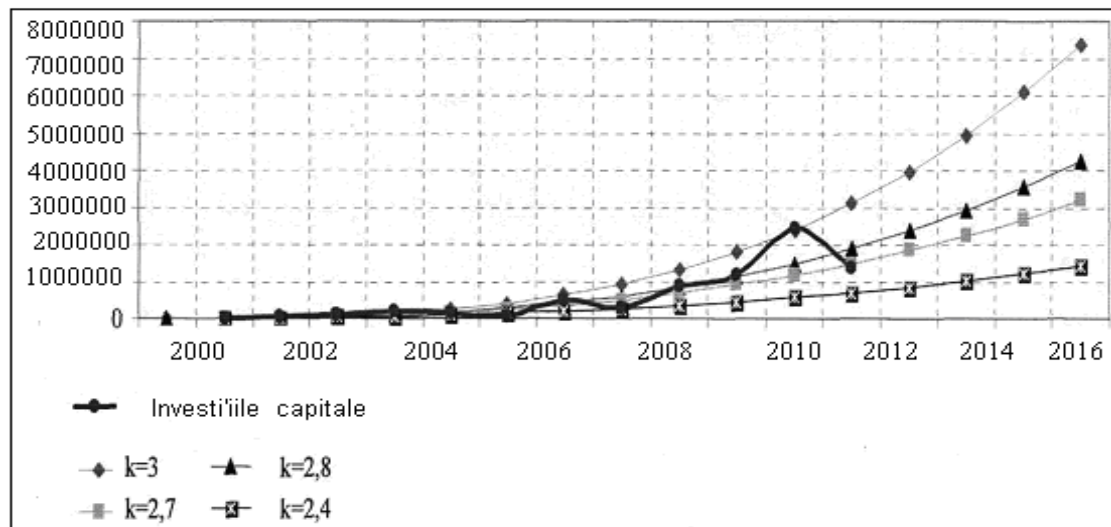


Fig. 3.7. Dinamica investițiilor capitale ale Portului Constanța în perioada anilor 2000-2016, cu prognozele ulterioare
Sursa: [139]

La rândul său, dinamica cheltuielilor pentru salariu $V(t)$ și dinamica suspendării cheltuielilor K_v se poate exprima prin legitate sub formă de ecuații 3.17:

$$V(t) = 8938 \cdot (t - 2001)^{1,4+2}, \quad (3.18)$$

$$K_v(t) = 7033 \cdot (t - 2001)^{0,5+2}, \quad (3.19)$$

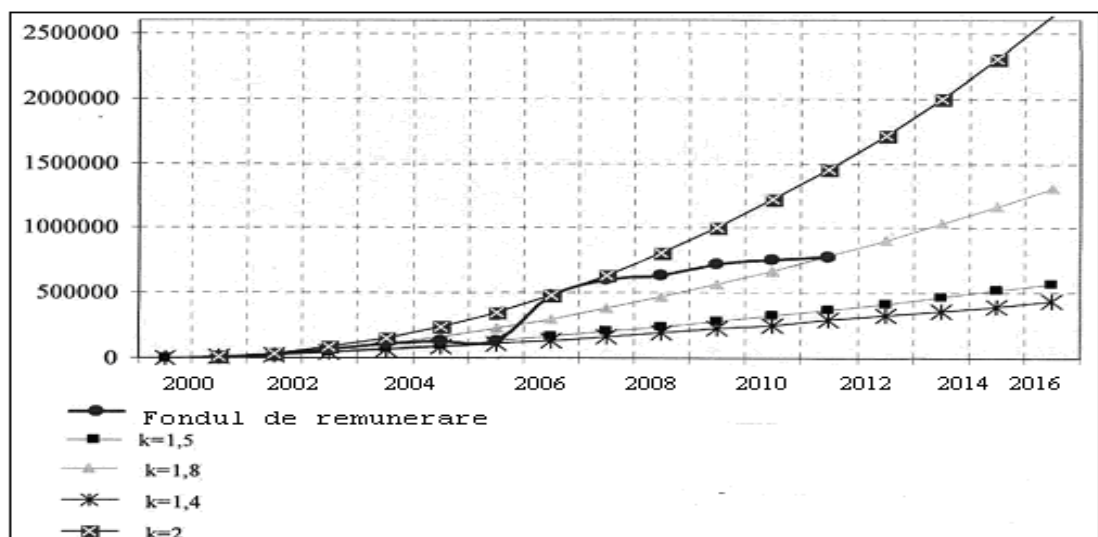


Fig. 3.8. Dinamica fondului de remunerare a muncii Portului Constanța în perioada cercetată anii 2000-2016
Sursa: Elaborat de autor

Conform datelor prezentate în figurele 3.7 și 3.8 gradul creșterii k a cheltuielilor pentru salarizare în perioada de timp cercetată nu depășește 2 și oscilează între 1,4 și 2, iar de avansare – între 0,5 și 2.

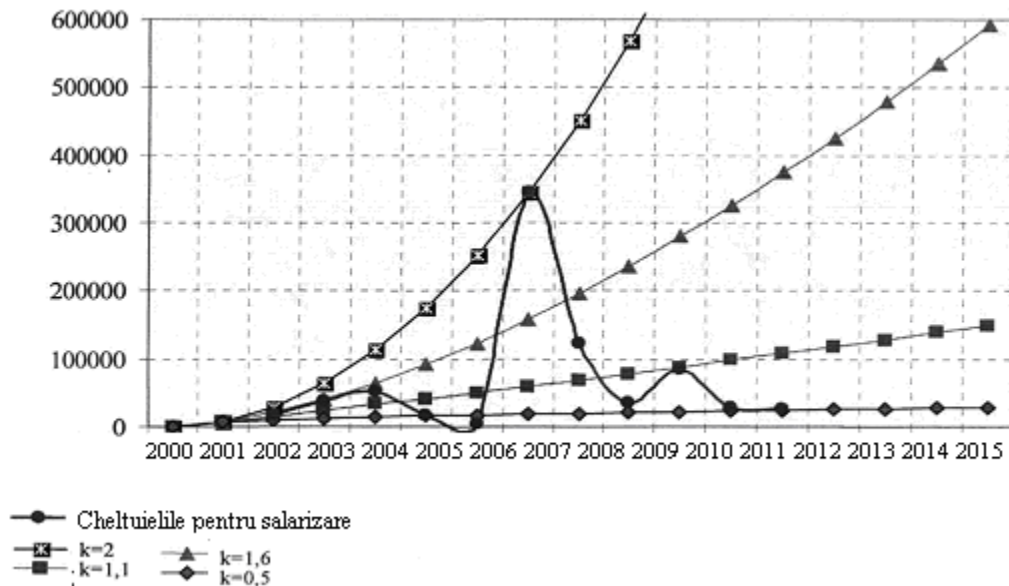


Fig. 3.9 Dinamica creșterii cheltuielilor pentru salarizarea personalului Portului Constanța în perioada anilor 2001-2015

Sursa: Elaborat de autor

Dinamica raportului dintre cheltuielile pentru investițiile capitale și cheltuielile pentru salarizare pentru Portul Constanța în perioada anilor 2001-2015 se exprimă prin următoarea ecuație funcțională, care poate fi prezentată ca:

$$K_b(t)/V(t) = 1802 \cdot (t - 2001)^{2,4+3}/8938 \cdot (t - 2001)^{1,4+2} = 0,202 \cdot (t - 2001) \quad (3.20)$$

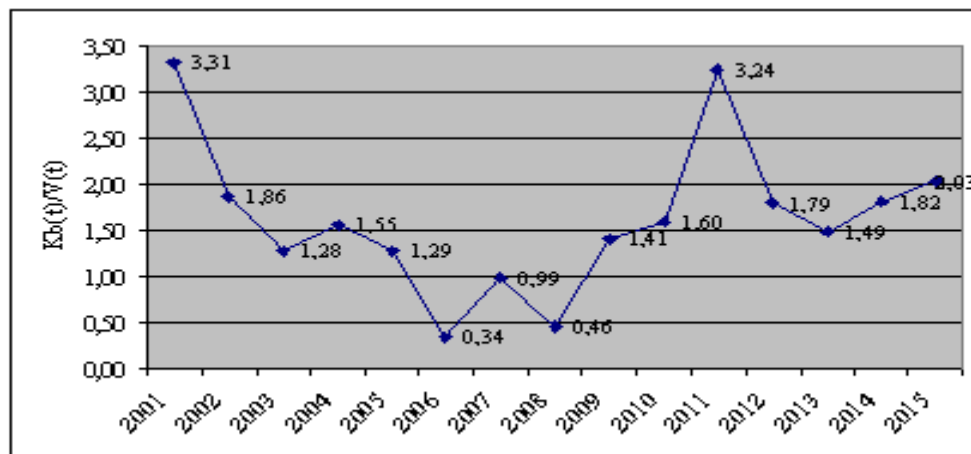


Fig. 3.10 Dinamica raportului dintre cheltuielile pentru investiții capitale și cheltuielile pentru salarizarea lucrătorilor Portului Constanța în perioada anilor 2001-2015

Sursa: Elaborat de autor

Un asemenea coeficient mic – 0,202 este condiționat de distribuirea neuniformă a mijloacelor în toată perioada de timp cercetată (anii 2001-2015). În baza analizei efectuate și calculelor efectuate ajungem la următoarele rezultate. Valoarea maximă a raportului dintre cheltuielile pentru investiții capitale și pentru salarizare este în anii 2002 și 2011 – 3,3 și 3,24 respectiv.

Însă în anii 2003 și 2012 se observă o scădere bruscă a acestui indicator. În mod deosebit de evidențiază ani 2006 și 2008, ceea ce respectiv, este condiționat de creșterea cheltuielilor pentru investiții capitale și salariu comparativ cu creșterea cheltuielilor pentru investiții capitale (de exemplu, în anul 2006 diferența constituie de 2,6 ori, iar anul 2008 a fost an de criză în România unde salariile au scăzut). O asemenea distribuire a capitalului portului duce în mod inevitabil la scăderea în viitor a indicatorilor economic ai eficienței activității oricărei întreprinderi, cum sunt beneficiul net și rentabilitatea.

Într-adevăr, profitul net al Portului Constanța are o creștere stabilă din anul 2002 până în anul 2005 (ritmul mediu al creșterii constituie 202,7%, creșterea media a traficului de mărfuri fiind de 99,3%), însă pe parcursul următorului interval de timp dinamica lui nu este stabilă. Se poate observa ritmul creșterii în salturi al profitului net – 74,7% în anul 2006, 320,4% în anul 2007, 233,7% în 2008, 107,8% în 2009, 121,9 în anul 2010.

Din anul 2002 până în anul 2004 se observă tendința de modificare prin salturi a valorii $K_b(t)/V(t)$, precum și a rentabilității producției și rentabilității activelor portului conform figurii 3.10.

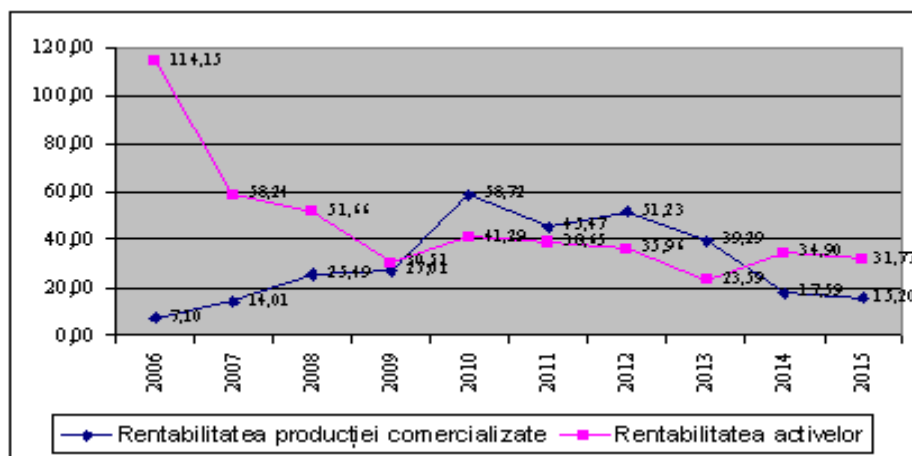


Fig. 3.11 Dinamica rentabilității producției comercializate și rentabilității activelor Portului Constanța în perioada anilor 2006-2015.

Sursa: Elaborat de autor

Aşa, din anul 2012 pînă în 2015 se observ o reducere bruscă a rentabilităţii producţiei comercializate cu 83,4%, rentabilitatea activelor fiind în anul 2011 34,9%.

Raportul $K_b(t)/V(t) = 0,34$ în anul 2007, iar rentabilitatea producţiei comercializare şi beneficiul au o creşterea înaltă, ceea ce a fost condiţionat, în principiu, de modificarea cursului valutei străine (euro). Creşterea rentabilităţii prelucrării unei tone de mărfuri în anul 2007 a avut loc, de asemenea, din contul ritmului mai rapid de creştere a încasărilor de la comercializare (de 1,6 ori) în raport cu ritmul creşterii traficului de mărfuri (valoarea acestuia 105,9%) (vezi figura 3.12 şi anexa 4).

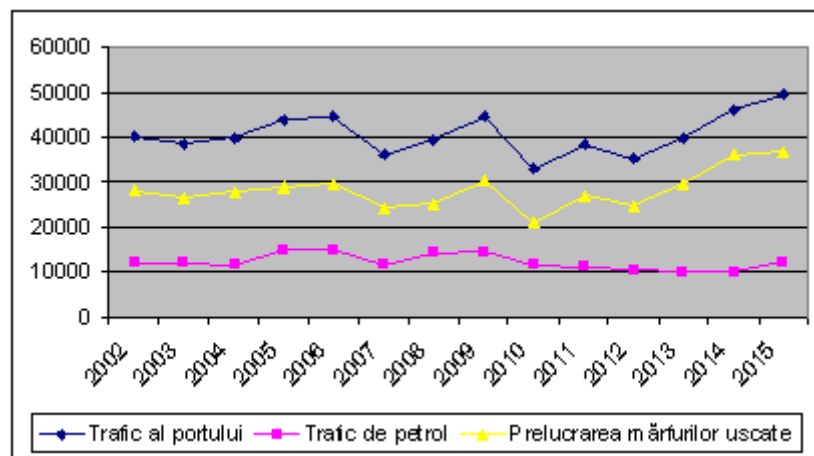


Fig. 3.12 Dinamica indicatorilor cantitativi ai funcţionării Portului Constanţa în perioada anilor 2002-2015

Sursa: Elaborat de autor

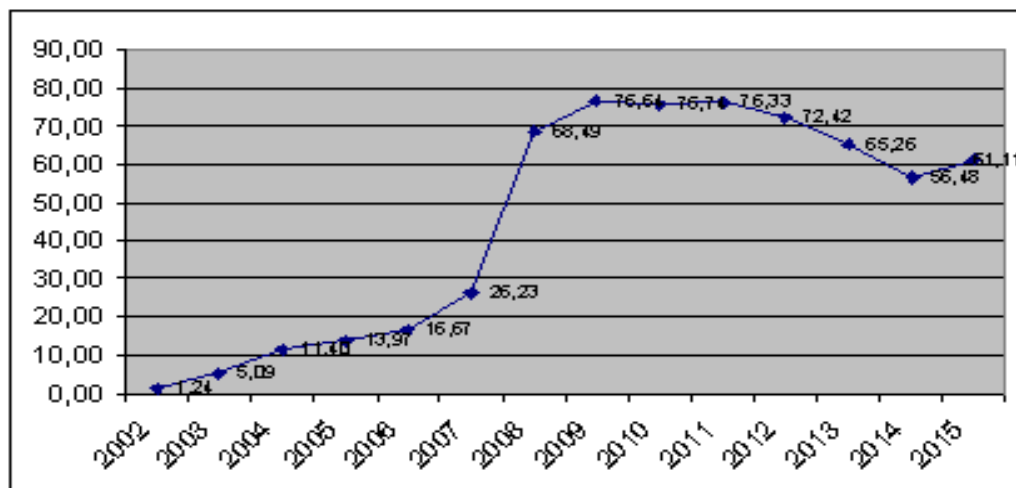


Fig. 3.13 Dinamica rentabilităţii prelucrării unei tone de mărfuri în cadrul Portului Constanţa

Sursa: Elaborat de autor

Ulterior, începând cu anul 2001 se observă o creștere a $K_b(t)/V(t)$, însă profitul net și rentabilitatea au tendința de descreștere (figura 3.12 și 3.10). aceasta se poate explica prin distribuirea nerațională a capitalului portului în perioada precedentă. Datele prezentate vorbesc despre faptul, că cea mai mare parte a beneficiului întreprinderii era orientată nu pentru extinderea reproducției FFP, ci pentru majorarea salariilor personalului companiei, ceea ce ulterior a dus, începând cu anul 2001, la reducerea ritmului de creștere a beneficiul net pe întreg portul, valoarea cifrei de afaceri în raport cu anul 2001 a constituit în anul 2002 85,5%, în anul 2003 – 75,3%, iar în 2004 – 71,7%, traficul de mărfuri al portului majorându-se în anul 2004 cu 22,7% față de anul 2001.

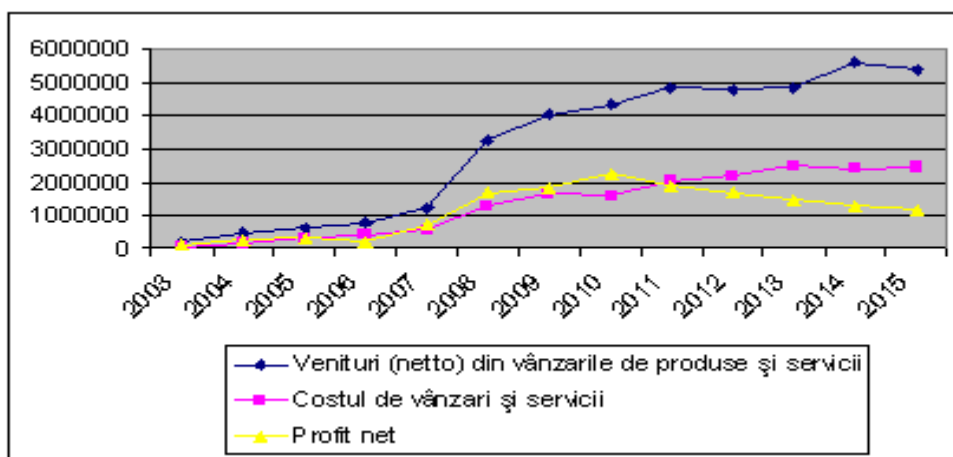


Fig. 3.14 Dinamica indicilor principali de producție în cadrul Portului Constanța
Sursa: Elaborat de autor

Tendința pozitivă a fost trasată în anul 2003, indicatorul $K_b(t)/V(t)$ era egal cu 3,24, adică valoarea necesară pentru etapa contemporană de dezvoltare a relațiilor de producție nu s-a justificat: în anul 2004 valoarea lui a constituit 1,79. urmează de accentuat, că este important faptul, că întreprinderea se orienta treptat spre valoarea în creștere a $K_b(t)/V(t)$ și acest raport era în limita a trei unități, adică întreprinderea urma modelul economico-matematic propus mai sus pentru funcționarea eficientă a portului maritim, aceasta ipotetic ar fi permis majorarea încasărilor de la comercializarea lucrărilor și serviciilor în anul 2004 în medie cu 7,9, iar beneficiul net cu 22,9%, de asemenea – a crea o asemenea bază, care ar permite portului să treacă la un nivel nou de producție, nivelul portului de generația „a treia”, în cadrul căruia numărul de rotații a capitalului depășește 40 de rotații pe an (un așa număr de rotații este caracteristic sferei de activitatea legate de tehnologiile informaționale) [37, 111]. Coeficientul rulajului calculat de autor arată, că numărul de rotații al capitalului portului în anii 2002, 2003 și 2004 a constituit 1,5, 1,6 și 1,2 rotații, respectiv. Ținând cont de aceasta, precum și de specificul activității portului maritim, atingerea de

către el a unui număr atât de mare de rotații a capitalului ($\Rightarrow 40$ rot/an) doar din contul majorării capacității de trecere a portului (care poate fi atinsă prin creșterea productivității echipamentului de transbordare și productivității muncii, precum și din contul dării în exploatare a noilor capacități, aplicării metodelor contemporane și tehnologiilor de realizare a procesului tehnologic de transbordare etc.) este destul de dificil.

Rezumând cele expuse, autorul a subliniat necesitatea trecerii portului maritim la un nivel informațional de gestionare. În rezultatul acestei treceri, conform modelului economico-matematic propus pentru dezvoltarea eficientă a portului maritim, creșterea funcțională a capitalului acestuia va fi pătrat $k=4$ (deoarece investițiile din beneficiul net vor dezvolta mijloacele de producție ale nivelului următor, în primul rând – a mijloacelor tehnice de informatizare). În acest caz dezvoltarea capitalului în formă funcțională va avea forma exprimată prin următoarea ecuație:

$$W_{IT} = m_0 \int_{t_0}^t (t - t_0)^3 * dt = \frac{m_0}{4} (t - t_0)^4 = W_{IT0} (t - t_0)^4 \quad (3.21)$$

În rezultatul analizei statistice și funcționale a indicatorilor de facto ai activității portului s-au depistat anumite legități pentru Portul Constanța.

Comparând formulele 3.14-3.19 cu ecuațiile funcționale obținute, autorul remarcă funcționalitatea modelului economico-matematic propus de autodezvoltare a capitalului portului – dezvoltarea capitalului decurge de câteva ori mai rapid decât gradul creșterii sursei lui (profitul net) (în medie gradul creșterii capitalului și investițiilor capitale sunt egale cu 2,8, iar al creșterii profitului net – 1,8, încasărilor – 1,7, FRM – 1,7, și de creștere a FRM – 1,3) vezi figurile 3.8, 3.9.

Modelul economico-matematic a arătat că procesul de dezvoltare a activității portului la nivel informațional-tehnic este o legitate obiectivă generată de integrarea adâncă a participanților la procesul de transport în port.

Ținând cont de propunerile autorului s-a introdus modificări în procesul de informatizare a activităților Administrației Porturilor Maritime Constanța pentru a răspunde cerințelor generale ale unei societăți comerciale. Înaintarea de către Portul Constanța a propunerilor privind introducerea elementelor noi în baza informațională NEPTUN și participarea activă a ei în acest proces a permis de a spori nivelul organizațional al fluxului informațional al întreprinderii, dar și eficiența gestionării portului maritim pe următoarele nivele:

- **Activitatea Portuară:** Managementul traficului maritim și fluvial (nave, sosiri, manevre, plecări), traficul de mărfuri, evenimente în port

- **Financiar - Contabilitate:** Gestiunea Financiară, Contabilitatea Financiară, Contabilitatea de Gestiune, Bugete, Mijloace fixe, Obiecte de Inventar
- **Comercial:** Contracte, Litigii, Deconturi nave, Deconturi chirii, Facturare
- **Mentenanță:** Întreținere/reparații echipamente, Întreținere infra- și supra-structură, Interfața cu pachete de Calcul Devize, Stocurile de materiale pentru întreținere/reparații, Aprovizionarea materialelor pentru întreținere/reparații, Urmărirea consumurilor de combustibili pentru nave și centrale termice
- **Servicii:** Servicii de furnizare comunicații, energie electrică, energie termică, apă, Servicii diverse, Gestiunea generală a stocurilor, Gestiunea generală a aprovizionării, Interfața GIS
- **Investiții:** Planuri de investiții, Achiziții publice (lucrări de investiții, achiziții utilaje, lucrări de reparații), Gestiunea devizelor de lucrări.

Ceea ce, la rândul său, va asigura ocuparea atât de către Portul Constanța, cât și de către portul Tomis a unei poziții stabile pe piață pe piața serviciilor de transport în decursul unei perioade de timp îndelungate.

3.4. Concluzii Capitolul 3

1. În urma analizei de către autor s-a propus modelul economic - matematic al activității stabile a portului, bazat pe faptul că în calitate de parametru care determină starea sistemului, este mărimea capitalului portului, iar ca caracteristică autodezvoltare a capitalului - dinamica majorării acestuia.

2. Ca urmare a investigațiilor realizate de autor, în modelul autodezvoltării capitalului portului maritim s-a arătat, că dezvoltarea stabilă a sistemului tehnico-economic este posibilă doar în cazul distribuirii „raționale” a capitalului investit (beneficiul net) între investițiile orientate spre dezvoltarea (modernizarea) fondurilor fixe de producție și investițiile pentru stimularea muncii

3. Autorul a recomandat o nouă abordare a dezvoltării capitalului portului, care poate fi reprezentat ca etape evolutive, creștere rapidă, în limita căroră este coeficientul proporțional k în momentul determinat de timp, adică are loc trecerea de la etapa inferioară la cea superioară. Prin urmare, cu fiecare nou ciclu de investiții de capital permite o creștere de capital și după un timp se poate crea baza instrumentelor de producție care vor permite trecerea la o etapă superioară de dezvoltare.

În particular, pentru determinarea criteriului unic al eficienței activității portului, autorul a utilizat formularea matematică a legii de acumulare pentru sistemul tehnico - economic complex,

care se dezvoltă dinamic în timp. În conformitate cu aceasta se arată că veniturile brute ale întreprinderii, investițiile în munca "vie" (costuri salariale), precum și profitul net cresc mai puțin decât valoarea investițiilor portuare și de capital.

În calitate de criteriu al activității eficiente a portului se propune de a utiliza raportul dintre mărimea costurilor pe investiții de capital și costurile salariale. Gestiunea portului poate fi considerată eficientă în cazul în care acest raport (sau compoziția structurală a capitalului) este proporțională cu creșterea în perioada investigată de timp.

4. În opinia autorului, modelul economico-matematic propus, a arătat că procesul de dezvoltare a activității portului la nivel informațional-tehnic este o legitate obiectivă generată de integrarea adâncă a participanților la procesul de transport în port, iar eficiența modelului propus prin exemplul activității Portului Constanța, rezultatul căruia a fost determinarea gradului de creștere a capitalului și a componentelor sale structurale pentru perioada anilor 2001-2014, precum și valorile criteriului generalizat de eficiență a portului propusă pentru îmbunătățirea managementului portului la etapa actuală de dezvoltare.

CONCLUZII GENERALE ȘI RECOMANDĂRI

Realizarea investigațiilor teoretice, metodologice și aplicative asupra problemei dezvoltării stabile a întreprinderii portuare a permis autorului formularea următoarelor concluzii

1. În lucrare, bazele metodologice ale dezvoltării stabile se examinează ca problema echilibrului și stabilității sistemelor economice; formele și pârghiile asigurării dezvoltării stabile a întreprinderii și stabilitatea întreprinderii ca sarcină a gestionării. În acest sens autorul a delimitat că stabilitatea este starea echilibrului mobil, dinamic al întreprinderii ca sistem, care menține echilibrul prin înfruntarea factorilor interni și externi care încalcă acest echilibru. Fiind sistem deschis, întreprinderea portuară, perfecționându-se în permanență, trebuie, cu toate acestea, să-și mențină stabilitatea. Principiul funcționării mecanismului de menținere a stabilității constă în faptul, că la primirea semnalului despre schimbările care amenință sistemul, se declanșează instalația factorilor de rezistență, care funcționează până în momentul în care sistemul revine la starea de echilibru, la anumite valori cantitative ale parametrilor activității întreprinderii, corespunzători definiției stabilității. Adică are loc autoreglarea în baza legăturilor inverse pe principiul: fiecare sistem tinde spre menținerea stabilității sale.

2. Întreprinderea portuară reprezintă un sistem, adică totalitate reglementată de elemente, între care există anumite legături. Ea este, de asemenea, structură definită, adică are sistem de legături între elemente. În așa mod, întreprinderea este structură, sau sistem, integră orientată spre scop. Pe lângă aceasta, din punct de vedere al teoriei adoptării deciziilor (administrării) întreprinderea portuară poate fi tratată ca centru de acțiuni orientate spre scop, care elaborează scopuri, strategii corespunzătoare acestora, precum și sistem de acțiuni (operațiuni) de atingere a acestor scopuri. Din punct de vedere al raportării către mediul extern întreprinderea poate fi tratată ca subsistem al unui sistem mai general de interacțiune economică.

3. Dificultatea gestionării dezvoltării stabile a întreprinderii portuare este legată de faptul, că în economie coexistă procese dinamice și statice, schimbătoare la maximum și inerte la maximum, unificate și mixte. Rezolvarea sarcinii de gestionare a dezvoltării întreprinderii depinde de faptul ce este caracteristic pentru mediul extern al întreprinderii: stabilitatea, previzibilitatea, ceea ce presupune abordarea sistemică rațională, sau schimbarea spontană, imprevizibilitatea, ceea ce necesită abordarea de rețea, în afara sistemului.

4. Evaluarea stabilității dezvoltării activității întreprinderii portuare s-a examinat sub aspectul funcțional și financiar. În cadrul analizei aspectului funcțional stabil al dezvoltării

întreprinderii este important de a examina fluxurile informaționale, materiale și financiare nu doar din punct de vedere al faptului în ce măsură stabilitatea acestora ca subsisteme ale întreprinderii influențează asupra stării și dezvoltării ei, dar și de pe pozițiile influențării lor asupra business-proceselor, perfecționării sistemului de management și control al parametrilor de bază ai funcționării întreprinderii.

Autorul a concretizat că fluxurile financiare constituie una dintre cele trei componente fundamentale, pe care se bazează dezvoltarea stabilă a întreprinderii. Stării inițiale de echilibru, care admite teoretic și presupune devieri într-o parte sau alta (de exemplu, beneficiul – pierderile), corespunde sistemul de indicatori, calculați în baza așa-numitului model de rentabilitate – „cheltuieli – volum – beneficiu”, și anume: beneficiul marginal (diferența dintre încasări și cheltuielile variabile); coeficientul încasărilor (procentul încasărilor, care este orientat pentru acoperirea cheltuielilor permanente și formarea beneficiului); punctul rentabilității sau volumul critic (încasările sunt egale cu cheltuielile permanente), eficiența pârghei operaționale (raportul dintre beneficiu marginal și însăși beneficiul).

5. În lucrare au fost cercetați factorii de influență asupra direcției dezvoltării stabile a portului maritim. În baza cercetării s-a elaborat clasificatorul factorilor care permite în continuare amănunțit de studiat problemele dezvoltării stabile a porturilor maritime și determinat modalitățile organizaționale de activitate în condiții concurențiale precum și volumul, structura și dinamica traficului de mărfuri ținând cont de resursele implicate.

S-au identificat grupul de factori obiectivi și subiectivi, având în vedere dependența lor de volumul investițiilor pentru dezvoltare. Se propune să se ia în considerare impactul grupului identificat de factori, în baza sistemului dual și stabilirea priorității influenței factorilor obiectivi.

6. Pentru porturile cu orice nivel de adaptivitate, autorul a propus implementarea noțiunii de „flux riscant de mărfuri”. Fluxul riscant de mărfuri reprezintă fluxul de mărfuri, volumul și structura căruia se află în limitele zonei de risc: limita inferioară a căruia este determinată de valoarea raționalității economice a funcționării portului, când volumul și structura fluxului de mărfuri nu permit de a compensa cheltuielile de exploatare ale portului; limita superioară a căruia este determinată de valoarea maxim posibilă a volumului de prelucrare a fluxului de mărfuri, ținând cont de posibilitățile adaptării flexibile la modificările structurii fluxului de mărfuri și se determină prin valoarea veniturilor ratate în cazul imposibilității îndeplinirii volumelor de lucrări propuse. La diapazonul decalajului dintre limitele superioare și inferioare a zonei riscului vom raporta toate valorile calculate ale volumelor și structurii fluxului de mărfuri, care pot fi

recunoscute ca neesențiale din punct de vedere al valorii riscului pierderilor inadmisibile ale portului în legătură cu restructurizarea producției de serviciu.

7. Ținând cont de metodele tradiționale de proiectare a fluxului de mărfuri în activitatea întreprinderilor portuare, a fost elaborată abordarea metodologică care permite evaluarea parametrului menționat de autor, și anume nivelul riscului admisibil de restructurare a fluxului de mărfuri în port în baza monitoringului supra cheltuielilor de exploatare în perioadele de funcționare a portului și determinarea unui factori sau a combinației de factori, care au dus la supracheltuieli. Deasemenea autorul a determinat etapele principale a procesului de proiectare a fluxului de mărfuri după volum, structură și direcții și propus algoritmul de formare a fluxului de mărfuri proiectat în funcție de varianta de dezvoltare a infrastructurii portuare.

Evaluarea parametrului valorii admisibile a limitelor riscului restructurizării fluxului de mărfuri în port se bazează pe monitorizarea la care autorul va raporta: subaprecierea inițială a costului proiectului; modificarea limitelor calculelor; diferențele în productivitatea echipamentului; majorarea costului inițial al proiectului. Acești factori pot fi detailizați și prezentați într-un sistem de indicatori, care reflectă dinamica factorului, sau influența acestuia, ceea ce permite reducerea la minimum a valorii capitalului pentru restructurizarea fluxului de mărfuri supusă riscului.

Bazându-se pe datele statistice disponibile despre organizarea și modificarea fluxurilor de mărfuri în portul maritim Constanța, metodele teoriei probabilității și utilizând pentru rezolvarea sarcinilor stabilite regula „trei sigme”, autorul a determinat scara empirică a riscului admisibil în cazul restructurizării fluxurilor de mărfuri sau dezvoltării portului maritim, care poate fi utilizată la luarea deciziei privind specializarea flexibilă prin structura fluxului de mărfuri în portul cu adaptabilitate flexibilă.

8. Autorul a determinat criteriu unic de eficiență stabilă a funcționării portului maritim care permite prognozarea dezvoltării întreprinderii.

Pentru determinarea criteriului unic al eficienței activității portului, autorul a utilizat formularea matematică a legii de acumulare pentru sistemul tehnico - economic complex, care se dezvoltă dinamic în timp. În conformitate cu aceasta se arată că veniturile brute ale întreprinderii, investițiile în munca "vie" (costuri salariale), precum și profitul net cresc mai puțin decât valoarea investițiilor portuare și de capital.

În calitate de criteriu al activității eficiente a portului se propune de a utiliza raportul dintre mărimea costurilor pe investiții de capital și costurile salariale. Gestiunea portului poate fi

considerată eficientă în cazul în care acest raport (sau compoziția structurală a capitalului) este proporțională cu creșterea în perioada investigată de timp.

9. Autorul a demonstrat eficiența modelului economic-matematic propus prin exemplul activității Portului Constanța, rezultatul căruia a fost determinarea gradului de creștere a capitalului și a componentelor sale structurale pentru perioada anilor 2001-2016, precum și valorile criteriului generalizat de eficiență a portului propusă pentru îmbunătățirea managementului portului la etapa actuală de dezvoltare.

Se recomandă:

1. Clasificatorul factorilor care permite în continuare amănunțit de studiat problemele dezvoltării stabile a porturilor maritime și determinat modalitățile organizaționale de activitate în condiții concurențiale precum și volumul, structura și dinamica traficului de mărfuri ținând cont de resursele implicate.
2. Etapele procesului de proiectare a fluxului de mărfuri după volum, structură și direcții algoritmul de formare a fluxului de mărfuri proiectat în funcție de varianta de dezvoltare a infrastructurii portuare.
3. Introducerea în literatura de specialitate noțiunea „flux riscant de mărfuri” care permite evaluarea nivelului necesar de adaptare a potențialului de prelucrare a mărfurilor la modificările structurii fluxului de mărfuri.
4. Utilizarea criteriului unic de eficiență stabilă a funcționării portului maritim care permite prognozarea dezvoltării întreprinderii portuare.
5. Includerea în sistemul de gestiune a portului maritime o nouă abordare a dezvoltării capitalului portului, care poate fi reprezentat ca etape evolutive, creștere rapidă, în limita căreia este coeficientul proporțional k în momentul determinat de timp, adică are loc trecerea de la etapa inferioară la cea superioară. Cu fiecare nou ciclu de investiții de capital permite o creștere de capital și după un timp se poate crea baza instrumentelor de producție care vor permite trecerea la o etapă superioară de dezvoltare.
6. Modelul economico-matematic al activității eficiente stabile a portului comercial maritim Constanța care se bazează pe faptul că în calitate de parametru care determină starea sistemului, este luată mărimea capitalului portului, iar în calitate de caracteristică autodezvoltării capitalului - dinamica majorării acestuia.

BIBLIOGRAFIE

Publicații în limba română:

1. Alexa C. Transporturi și expediții internaționale. București: All, 1995. 290 p.
2. Alexa C., ș.a. Transporturi și asigurari. București: Metropol, 1994. 302 p.
3. Anghel I., ș.a. Evaluarea întreprinderii. București: 2010, 455 p.
4. Balaban Gh. Tratat de navigație maritimă. București: Sport-Turism, 1981. 890 p.
5. Banciu D., Eșanu A. Sisteme inteligente de transport. București: Tehnică. 2003. 285 p.
6. Bărbulescu C. Sistemele strategice ale întreprinderii. București: Economică, 1999. 310 p.
7. Bărbulescu C. Diagnosticarea întreprinderilor în dificultate economică. Strategii și politici de redresare și dinamizare a activității. București: Economică, 2002. 320 p.
8. Beizadea H. Factorii de succes ai unui port. Constanța: Muntenia & Leda. 2001. 230 p.
9. Beizadea H. Managementul, marketingul și relațiile contractuale pentru activități conexe. Constanța: Muntenia, 2002. 180 p.
10. Beizadea H. Management portuar - note de curs. Constanța: Muntenia, 2000. 308 p.
11. Berechet Gh. Prestări servicii în Portul Constanța. În: Drept comercial 1995/ nr.5, p. 17-27.
12. Beziris A., Bamboi Gh. Transportul Maritim. București: Tehnică, 1988. 480 p.
13. Beziris A. Teoria și tehnica transportului maritim. București: Didactică și Pedagogică, 1987. 514 p.
14. Bibicescu G. Transportul de mărfuri pe mare în comerțul internațional. București: Sport-Turism, 1986. 290 p.
15. Burduș E., Popa I. Fundamentele managementului organizației, Ediția a III-a. București: Pro Universitaria, 2013, 408 p.
16. Burduș E. Tratat de management. Ediția a 2-a. București: Pro Universitaria, 2013, 1128 p.
17. Burduș E., ș.a. Managementul schimbării organizaționale. București: Economică, 2000. 200 p.
18. Burlacu N., Graur E. Bazele managementului. Chișinău: ASEM, 2006, 379 p.
19. Butnaru A., Balaure V. Marketingul serviciilor de expediții și transporturi pe piețele internă și internațională de mărfuri. București: A.S.E., 2005. 415 p.
20. Carp D. Management cantitativ în shipping - modelare matematică. București: Didactică și Pedagogică, 2000. 199 p.
21. Caraiani Gh., Serescu M. Transporturile maritime. Lumina Lex, București: 1995. 450p.
22. Caraiani Gh. Transportul maritim. București: Lumina Lex, 2000. 290 p.

23. Caraiani Gh. Transporturi, expediții și asigurări . București: Lumina Lex, 2001. 300 p.
24. Căndea M. Gândirea și planificarea strategică în managementul organizației. București: Interprint, 2000. 340 p.
25. Căpățână O., Stancu Gh. Dreptul transporturilor. București: Lumina Lex, 2001. 169 p.
26. Ceangă V., Lungu A., Paraschivescu C., Ploieșteanu C. Instalații navale de punte. Galați: Academica, 2000. 389 p.
27. Ciocârlan D. Management strategic. București: Universitara, 2010. 179 p.
28. Ciorbea V., Atanasiu C. Flota Maritimă Comercială Română, un secol de istorie modernă. Constanța: Andrei Șaguna, 1997. 350 p.
29. Ciortan R. Amenajări portuare. Ovidius: University Press, 2001. 389 p.
30. Clarke L. Managementul schimbării. București: Teora, 2002. 190 p.
31. Coșerin F. Managementul privind asigurarea maritimă și portuară. În: Economie și sociologie, nr.2, Chișinău: AȘM, 2006. p. 29-36.
32. Coșerin F. Managementul din industria transportului naval. În: Analele ASEM, IV, 2006. p. 57-62.
33. Coșerin F. Transportul naval în România. În: Sumposia Professorum, seria Economie. ULIM, Chișinău. 2006. p.101-106
34. Dobref V. Instalațiile electrice în terminalele portuare. Marfuri generale și containere. Marfuri solide și lichide în vrac. Constanța: Academiei Navale "Mircea cel Batran", 2005. 140 p.
35. Dijmănescu I. Restructurarea firmelor în condiții de criză. București: Ch Beck, 2010. 104 p.
36. Dolțu T. Abordări în economia riscului și incertitudinii. București: Economica, 2006. 288 p.
37. Dumitrescu D., Pop R.A. Manualul inginerului hidrotehnician. București: Tehnica, 1969. 263 p.
38. Dumitrescu M. Strategii și management strategic. București: Economica, 2002. 304 p.
39. Dungan L. I., Herman M. Sisteme și mijloace de transport – analiza principalelor componente. Timișoara: Mirton, 2003. 345 p.
40. Fistung D. Transporturi. Teorie economică, ecologie, legislație. București: All-Becks, 1999. 290 p.
41. Florea R. Management strategic. București: Tehnopress, 2007. 234 p.
42. Florescu V. Experiența internațională și națională în vederea gestionării ecologice al activității portuare din România. În: Revista „Studii economice”, ULIM, an.6, nr. 1-2. p. 246-250.

43. Florescu V. Procesul de dezvoltare stabilă a întreprinderii portuare în baza analizei factorilor de risc. În: Politici economice și financiare pentru o dezvoltare competitivă. Chișinău: ULIM, 2013, p.259-264.
44. Florescu V. Asigurarea protecției mediului înconjurător și dezvoltării ecologice stabile în cadrul sistemului existent de transport maritim din România. În: Revista „Studii economice”, ULIM, an.6, nr. 1-2, 2012, p.73-76.
45. Florescu V. Aspecte metodologice a proiectării fluxului de mărfuri în procesul de activitate a portului maritim, Revista „Studii economice”, ULIM, an.7, nr. 1-2, 2013, p.94-103.
46. Florescu V. Echilibru și stabilitatea sistemelor de management în cadrul întreprinderilor portuare. În: Revista „Studii economice”, ULIM, an.7, nr. 3-4, 2013, p.77-82
47. Florescu V. Concepția abordării dezvoltării strategice cantitative a întreprinderii, aplicativ portului comercial maritim Constanța. În: Strategii și politici de management în economia contemporană. Tezele conferinței națională cu participare internațională. Chișinău: ASEM, 2014, p.171-176.
48. Florescu V. Stabilitatea ca sarcină în gestionarea întreprinderii portuare. În: Revista „Studia Universitatis Moldoviae” nr.2 (72), 2014, p. 213-219
49. Georgescu-Cernavodeanu M. Management – marketing – inovare și creativitate. Constanța: Academia “Mircea cel Bătrân”, 1995. 308 p.
50. Georgescu-Cernavodeanu M. Management – Marketing. Metode – tehnici, procedee de analiză, control și comunicații. Constanța: Academia “Mircea cel Bătrân”, 1996. 369 p.
51. Georgescu E. Tehnologii moderne de transport. București: Tehnică, 1974. 209 p.
52. Ghe I. Managementul transporturilor. București: Eficient, 2001. 180 p.
53. Gheorghiu S., ș.a. Masini și actionari electrice navale. Constanța: Leda & Muntenia, 1999. 140 p.
54. Golea P. Contribuții la îmbunătățirea proceselor de management de la bordul navelor în spiritul cerințelor ergonomiei, comunicare prezentată la sesiunea națională de comunicări din cadrul Academiei Naviației și Apărării Antiaeriene. București: Eficient, 1996. 401 p.
55. Hagiac R., Georgescu I., Nanu Al. Manipularea, depozitarea, transportul și distribuirea mărfurilor. București: Tehnică, 1973. 180 p.
56. Hotărârea Guvernului 1133/2002, privind organizarea și funcționarea Autorității Navale Române. În: Monitorul Oficial al României. Partea I nr. 784 din 29 octombrie 2002.

57. Hotărârea Guvernului 547/2002 privind instituirea în portul Constanța, aflat în administrarea C.N. APMC S.A., a măsurilor pentru facilitarea exploatării porturilor. În Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 30 din 25 noiembrie 2008.
58. Hopkins F. N. *Busines and Law for the Shipmaster*. Glasgow: Brown Son and Ferguson, 1982. 156 p.
59. Hristea A.M. *Analiza economică și financiară a activității întreprinderii. Volumul 1 - De la intuiție la știință*. București: Economica, 2013. 236 p.
60. Iftime S., Patriche D. ș.a. *Contributii la perfectionarea serviciilor de transport comercial în economia romaneasca*. București: A.S.E., 2006. 288 p.
61. Informații despre Compania Națională Administrația Porturilor Maritime Constanța SA. <http://www.portofconstantza.com>. (vizitări multiple)
62. Ignat Dan. *Transporturile ieri și azi*. Bucuresti: Tehnica, 1989. 112 p.
63. Ilieș L. *Transporturi și expediții internaționale*. Cluj-Napoca: Risoprint, 1997. 270 p.
64. Ilieș L., Ionescu Gh., Popescu L. *Sistemul de transport containerizat*. Cluj-Napoca: Dacia, 1988. 197 p.
65. Ilieș L. *Managementul Transporturilor*. Cluj-Napoca: Risoprint, 2000. 407 p.
66. Ion Gh. *Managementul transporturilor. Partea a II*. Bucuresti: Eficient, 2001. 330 p.
67. Kotler Ph. *Managementul marketingului. Ediția V-a*. București: Teora, 2008. 1300 p.
68. Lasdon L.S. *Teoria optimizării sistemelor mari*. Bucuresti: Tehnică, 1975. 896 p.
69. *Legea pentru aprobarea Ordonantei Guvernului nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căi navigabile nr. 528, 17/07/2002*,. În: Monitorul Oficial al României nr. 591 din 9 august 2002.
70. Manoliu I. *Porturi*. București: Didactică și Pedagogică, 1967. 500 p.
71. Marinescu P. *Teoria echilibrului economic și implicațiile sale practice*. <http://ebooks.unibuc.ro/StiinteADM/marinescupaul/index.htm> (vizitat 21.04.2013)
72. Marks K. *Capitalul*. București: Partidului muncitoresc roman. 600 p.
73. Mircea I., Popa C. *Economia transporturilor maritime*. București: Tribuna Economică, 2002. 109 p.
74. Mitrică E. *Echilibrul financiar si corelatiile acestuia cu celelalte componente ale echilibrului economic general*. București: ASE, 2009. 165 p.
75. Nascu I., Ion Gh., Mateescu V. *Managementul serviciilor de transport*. Bucuresti: ASE, 1995. 329 p.

76. Nicolescu O. Management. București: Economică, 1996. 596 p.
77. Nicolescu O., Verboncu I. Metodologii manageriale. București: Universitară, 2008. 383p.
78. Nita V. Managementul sistemelor de transport. București: Tehnopress, 2006. 540 p.
79. Olaru S. Managementul întreprinderii. <http://www.biblioteca-digitala.ase.ro/biblioteca/carte2.asp?id=475&idb>
80. Ordonanța Guvernului nr. 22/1999, privind administrarea porturilor și serviciile în porturi; Republicare: În: Monitorul Oficial al României nr. 511 din 22 iulie 2010.
81. Ordonanța Guvernului nr. 131/2000, privind instituirea unor masuri pentru facilitarea exploatării porturilor Republicare: În: Monitorul Oficial al României nr. 750 din 15 octombrie 2002
82. Pârvu F., Olaru S. Managementul întreprinderii. București: Lumina Lex, 2010. 514 p.
83. Petrescu I. Managementul dezvoltării durabile. București: Expert, 2009. 601 p.
84. Popa I. Management strategic. București: Economica, 2004. 328 p.
85. Programul Național de Reforme (2007-2010) domeniul transporturilor. <http://www.csnmeridian.ro/files/docs> (vizitat la 13.03.2013)
86. Reguli pentru clasificarea și construcția navelor maritime. În: Registrul Naval Român, vol. I, II, 1974. p. 17-25.
87. Regulament de exploatare portuară a porturilor maritime românești. Constanța: Port, 2003. 40 p.
88. Sboră T., Tănase Gh., Șerban D. Economia, organizarea și planificarea transporturilor. București: Didactică și Pedagogică, 1986. 178 p.
89. Semenescu A., Preda C., Ioana A. Management strategic. Teorie și aplicații. București: Matrixrom, 2012. 204 p.
90. Spataru A. Construcții costiere și activități portuare. București: Tehnica, 1990. 309 p.
91. Spataru L. Stancovici A. Eficiența și evaluarea afacerilor. București: 2010. 166 p.
92. Stanca C. Rolul Portului Constanța în cadrul globalizării traficului containerizat. În: Annals of Mechanical Engineering, 2002. p. 234-238.
93. Stanca C. Managementul Sistemelor Portuare. Univ. Galați: Dunarea de Jos, 2004. 104 p.
94. Stancu I. Finanțe, ediția a IV-a. București: Economică, 2007. 960 p.
95. Stancu S. Competiția pe piață și echilibrul economic. București: Economica, 2002. 400 p.
96. Strategia pentru transport durabil pe perioada 2007-2013 și 2020, 2030. București: Guvernul României, Ministerul Transporturilor, 2008. 120 p.

97. Stanca C., Memet F. Aspecte ale cercetării proceselor și echipamentelor maritime și portuare. Constanța: Muntenia, 2006. 401 p.
98. Tabacu S. Containerizarea și transcontainerizarea. Sisteme și tehnologii noi. București: Oficiul de informare și documentare, 1989. 290 p.
99. Tanasuica I. Managementul logisticii transporturilor. Bucuresti: CPRU, 1998. 369 p.
100. Vlăsceanu Gh., Negoescu B. Geografia transporturilor. București: Meteor Press, 2004. 232 p.
101. Zorlențean T. ș.a. Managementul Organizației. București: Holding Reporter, 1997. 209 p.

Publicații în limba engleză, franceză:

102. Aaker D. A. Strategic market management. New York: WileyCo., 1988. 364 p.
103. Ackoff R. L. Scientific Method. Optimistic Applied Decision. New York: John Wiley, 1969. 120 p.
104. Ackoff R., Gupta S. , Minas S. Scientific method: optimizing applied research decisions. Malabar, Fla.: R.E. Krieger, 1984. 464 p.
105. Ackoff R. L., Sasieni M. W. Fundamentals of operations research. New York: Wiley, 1968. 455 p.
106. Ansoff I. H. Strategic Management. New York: Wiley, 1979. 430 p.
107. Apetroaei M., Florescu V., Ducu C., Towards new guidelines within the management system-enhancing updates. În: Accounting & finance, vol. 7, no. 2, 2012, p. 642-647.
108. Atkin R.H. Mathematical Structure în Human Affairs. London: Heineman, 1995. 260 p.
109. Below P. J., Morrissey G. L., Acomb B. L. The executive guide to strategic planning. San Francisco: Jossey-Bass, 1987. 136 p.
110. Bernheim J., Cot P. D., Cottinet P. Pour une politique economique des transports. Paris: Eyrolles, 1972, 444 p.
111. Berth Th. Sistematic methods for improving general cargo operations. În Report by the Secretariat of UNCTAD. New York: United Nation, 1993. 140 p.
112. Blanc L. La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix. London: Communautés européennes, 2001. 190 p.
113. Branch A. E. Economics of Shipping Practice and Management. Chapman and Hall, London: 1988. 380 p.
114. Button K.J., Hensher D.A. Handbook of transport systems and traffic control. Amsterdam: Pergamon, 2001. 602 p.

115. Button K.J., ş.a. Handbook of transport geography and spatial systems. Amsterdam: Pergamon, 2004. 672 p.
116. Button K.J., Hensher D.A. Handbook of transport modelling. Amsterdam: Pergamon, 2000. 666 p.
117. Calancea E. Le transport international: (maitrise, concepts, elements de strategies) a l'usage des etudiantes et. Chişinău: ASEM, 2004, 111 p.
118. Constantinescu E. Present and Future în Maritime Transportation Modeling. În: The 8th Congress on Maritime Technology, Istambul, 1997. 490 p.
119. Constantza port. Annual report 2012. <http://www.portofconstantza.com>
120. Cook M.A. Building Enterprise Information Architectures: reengineering Information Systems. New York: Prentice-Hall, 1996. 142 p.
121. Coyle J. E., Bardi E.J., Novack R. A. Transportation. St. Paul: West Publishing Company, 1994. 574 p.
122. Demars K. R. Design consideration for buried pipelines interacting with travelling waves. În: Conf. Coastal Structures, Alexandria Virginia, 1979. p. 95-99.
123. Drucker P. F. Business Objectives and Survival Needs: Notes on a Discipline of Business Enterprise. În: Journal of Business, 31, N 2, 1958, p.81-90.
124. Drucker P. Concept of the corporation. New York: John Day, 1946. 297 p.
125. Drucker P. Innovation and entrepreneurship: practice and principles. New York: Harper & Row, 1985. 277 p.
126. Drucker P. F. Management: Tasks, Responsibilities, Practices. New York: Harper & Row, 1974. 839 p.
127. Drucker P. F. Managing for Results: În: Economic Tasks and Risk-taking Decisions. New York: Harper & Row, 1964. p. 229-230.
128. Drucker P. F. Post-capitalist society. New York: HarperBusiness, 1993. 232 p.
129. Drucker P. F. The Practice of Management. New York: Harper, 1954. 601 p.
130. Ducu C., Florescu V., Apetroaei M. Objectives and Operational Processes at Risk-Strategic Guidelines. In: Global conference on business and finance, vol. 7, No. 2. Costa Rica: San Jose, 2012 p.626-631,
131. Edwards C, Ward J., Bytheway A. The Essens of Information Systems. NY: Prentice-Hall, 1995. 358 p.

- 132.Emerson H. Efficiency as a Basis for Operation and Wages. London: Ayer Co Pub, 1979. 171 p.
- 133.Emerson H. The Twelve Principles of Efficiency. London: Hive Publishing Company, 1976. 423 p.
- 134.Fatehi K. International Management. Cross-Cultural and Functional. New York: Prentice-Hall, 1996. 97 p.
- 135.Fayol H. Industrial and general administration. London: Sir I. Pitman & Sons, ltd, 1930. 84 p.
- 136.Fayol H. General and industrial management. London: Storrs C.: Pitman, 1949. 110 p.
- 137.Fisher O. Transnational logistic corporations Eastern Europe.
- 138.Florescu V., Gabriel Marius Apetroaiei, Corina Maria Ducu.Towards new guidelines within the management system-enhancing updates. At: Global conference on business and finance. Costa Rica: San Jose, vol. 7, no. 2, 2012, p.642-647.
- 139.Florescu V. Comercial trading of liquid cargo through port of MIDIA. In: International Scientific conference NAV-MAR-EDU. Military and Nautical Sciences, Constanța, 2013, p. 637-641.
- 140.Ford L. R., Fulkerson D. R. Flows în networks. Princeton N.J: Princeton University Press, 1962. 194 p.
- 141.Ford R. N. Motivation through the work itself. New York: American Management Association, 1969. 267 p.
- 142.Gantt H. L. Gantt on management: guidelines for today's executive. Rathe A. W. New York: American Management Association, 1961. 288 p.
- 143.Gantt H. L. Industrial leadership. Easton, Pa: Hive Publishing Company, 1974. 128 p.
- 144.Gantt H. L. Organizing for work. Easton, Penn: Hive Publishing Company, 1974. 113 p.
- 145.Hanage R. Making Information Work for You. London: DTI, 1995. 40 p.
- 146.Göteborg Hopkins S.A. ș.a. Service quality gaps în the transportation industry. An empirical investigation. In: Journal of Business Logistics, 1993.Vol. 4, p. 145-161.
- 147.Holocher K.H. Port Management Textbook. Breman: 1990. 520 p.
- 148.Jones G., George J. Contemporar management. New-Work: McGraw-Hill, 2003. 452 p.
- 149.Kondo H., Toma S. Reflection and transmission for a porous structure. Vancouver: Coastal, 1972. 150 p.
150. Koontz H. D., Weihrich H. D. Management. New York: McGraw-Hill, 1988. 685 p.

151. Kotler P. Marketing Management. Analysis. Planning. Implementation and Control. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice Hall, Co., 1988. 777 p.
152. Koufmann K. Methodes et modiles de la recherche operationelle. Paris: Dunod, 1997. 130 p.
153. L'amenagement des ports. Manuel a l'usage des planificateurs des pays en development. Geneva: 1998. 420 p.
154. Means G. Schneider D. MetaCapitalism: The e-Business Revolution and the Design of 21st-Century Companies and Markets. SUA: John Wiley and Sons, 2000. 181 p.
155. Oncioiu I., Izot-Ignat L. E., Balamaci D. Les facilites modernes de transbordement de marchandises en vrac dans le port de Constanța. Constanța: IDR U, 2010. 45 p.
156. Packard V. W. Voyage Estimativ. London: Fair play Publications, 1985. 209 p.
157. Pritcard R. Practical stevedoring. Glasgow: Brown Son and Ferguson Ltd., 1963. 160 p.
158. Port management manual. Geneva: UNCTAD, 1998. 59 p.
159. Port administration and management. Tokyo: IAPH, 1986. 103 p.
160. Porter M.E. From Competitive Advantage to Corporate Strategy. În: Harvard Business Review, 1987. p. 43-56.
161. Quinn A.F. Design and construction of ports and marine structure. New York: Mc. Graw Hill, 1961. 109 p.
162. Weihrich H., Koontz H. D. Management: A Global Perspective. New York: McGraw-Hill, 1993. 744 p.
163. Winer N. Nonlinear problems în the theory of random processes. New York: Press Classic, 1996. 158 p.
164. Wilson R. M. Management controls and marketing planning. New York: Wiley, 1979. 224 p.

Publicații în limba rusă:

165. Florescu V. Система управления окружающей средой в деятельности морского порта. В: Научно-производственный журнал НАУКА номер.3, Азербайджан: КОСТАНАЙ, 2012, 19-24 p.
166. Florescu V. Управление рисками в морских перевозках В: Международной Научно-практической конференции. Азербайджан: КОСТАНАЙ 2011, 361 -365 p.

ANEXE

Anexa 1. Notificare sosire navă în portul Constanța

SHIP ARRIVAL & WASTE NOTIFICATION

SHIP IDENTIFIERS & GENERAL DATA

IMO number		Ship's name		Type of ship	
Call sign		MMSI no.		Flag state	
Total number of persons on board		Agent; tel/fax/e-mail			
Owner or Operator; tel / fax / e-mail					

SHIP'S VOYAGE

Port of Destination		ETA		ETD	
Last port of call / Date of departure					
Purpose of call at port of destination			Next port of call		

SHIP'S PARTICULARS

Year of built		Summer draught		Arrival draught	F	A
GRT		NRT		DWT		LOA

GENERAL CARGO INFORMATION

Cargo technical name		Quantity	
Operation type			

Notification of DANGEROUS or POLLUTING GOODS carried on board

Technical name		UN number	
IMO hazard classes (IMDG,IBC,IGC)			
Quantities		Position on board	
Confirm Dangerous Goods Manifest (IMO FAL Form 7 or relevant extract) is attached			
Producer's name and address from which detailed information on the cargo may be obtained (contact details: telephone / fax / e-mail)			
Dangerous cargo in transit	YES ☐	NO ☐	If YES, confirm Dangerous Goods Manifest (IMO FAL Form 7 or relevant extract) is attached: ☐

ADDITIONAL INFORMATION (for Tankers only)

Cargo type		Cargo density	
Does the ship comply with Regulation (EU) No. 530/2012 of the European Parliament and of the Council on the accelerated phasing-in of double-hull or equivalent design requirements for single-hull oil tankers ?	YES ☐	NO ☐	
Clean/dirty ballast on board (mt)		Oily mixture on board (mt)	

WASTE NOTIFICATION

Last port and date when ship-generated waste was delivered	
Are you delivering: all some none of your waste into port reception facilities? *	

* - If you deliver all waste and residues, complete second column as appropriate.
- If you deliver, partly or no, waste and residues, complete all columns.

Type	Waste to be delivered (m³)	Maximum dedicated storage capacity (m³)	Amount of waste retained on board (m³)	Port at which remaining waste will be delivered	Estimated amount of waste which will be generated between notification and next port of call (m³)
Marpol Annex I (WASTE OILS)					
Sludge					
Bilge water					
Oily tank washings					
Others (specify)					
Marpol Annex II (NLS)					
Category X, Y, Z					
Substance					
Other substances					
Marpol Annex IV (SEWAGE)					
Marpol Annex V (GARBAGE)					
Food wastes					
Plastics					
Domestic waste (paper,glass, bottles, rags, metal, crockery)					

Fig. A1.1. Model de notificare sosire navă în portul Constanța

Anexa 2. Conexiunea portului Constanța în coridoarele Pan-Europene



Fig. A.2.1 Conexiunea portului Constanța în coridoarele Pan-Europene

Anexa 3. Indicatorii economici și ai activității de exploatare a portului comercial maritim Constanța din perioada 2002-2015

Tabelul A 3.1. Indicatorii economici și ai activității de exploatare a portului comercial maritim Constanța din perioada 2002-2015

№	Denumirea indicatorilor	Perioada de cercetare													
		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Indicatorii de bază ai activității de exploatare, mii tone															
1	Circulația mărfurilor portului	40210	38664	39605	43928	44683	35937	39347	44747	32960	38367	35348	39671	46065	49323
2	Prelucrare marfă în vrac lichid	11909	11916	11742	15158	14872	11536	14066	14444	11810	11210	10616	10014	10090	12516
3	Prelucrarea mărfurilor în vrac solid	28301	26748	27864	28770	29811	24401	25281	30303	21150	27157	24732	29657	35975	36807
Indicatorii calitativi de bază ai activității economice, mln Euro															
1	Venitul brut	1072684	239631	523187	720708	789642	1590743	3581275	4205404	4524816	4656369	5301273	5212955	7845938	6863989
2	Total cheltuieli	26150	72974	191185	351570	466497	672562	1357160	1711608	1654918	1987296	2869430	3246200	4942941	4289993
P	Profitul de bilanț	81118	166657	332001	369138	323145	918181	2224115	2493796	2869898	2669073	2431843	1966755	2902997	4766755
4	Venituri (net) din vânzarea de produse și servicii, lucrări	49745	196607	451619	613808	738334	1230170	3255275	3993856	4323037	4830954	4775414	4806687	5585414	5366870
5	Costul realizării produselor, lucrărilor și serviciilor	19564	58913	160664	323413	415800	548418	1262984	1617214	1580589	2041702	2170134	2486477	2373234	2431994
6	Profitul brut din realizare	30181	137694	290955	290395	322534	681752	1992291	2376642	2742448	2789252	2392540	2063410	3352864	4800579
7	Cheltuieli comerciale	449	670	1390	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8	Dobânzi de încasat	-	-	-	20747	13377	14616	107072	115029	25794	76268	29743	27093	38487	37184
9	Venituri din participarea în alte organizații	415	794	1927	0	0	0	0	1036	2104	591	2310	2470	2549	1361

10	Alte venituri din activitatea de exploatare (operaționale)	57108	42230	67670	67523	35957	345059	216347	40709	235587	40241	7363	214026	367594	321117
11	Alte cheltuieli din activitatea de exploatare (operaționale)	6137	13391	27248	28021	41667	123725	93984	61072	244677	87808	134808	114432	139237	125543
12	Plata dobânzilor	-	-	-	-	-	-	-	336	-	-	-	-	-	-
13	Venituri extraordinare	-	-	1971	630	1974	898	2581	" 56564	136710	249291	382864	135679	751292	167858
14	Cheltuieli extraordinare	-	-	1883	127	9030	419	192	34776	28068	398762	444136	388491	685194	476572
15	Profit (pierdere) înainte de impozitare	81118	166657	332002	351137	323145	918181	2224115	2493796	2869898	2669073	2235876	1966755	1897549	1897643
16	Impozitul pe venit și alte plăți obligatorii	24335	52151	98684	66748	96434	195820	538821	676774	655034	770750	569018	509777	125535	109823
17	Profit net	56783	114506	233318	284389	226711	722361	1685294	1815986	2214864	1898323	1666858	1456978	1259058	1176575

Anexa 4. Baza informațională pentru calculul rentabilității portului comercial maritim Constanța în perioada 2009-2015

Tabelul A 4.1. Baza informațională pentru calculul rentabilității portului comercial maritim Constanța în perioada 2009-2015 (mln Euro)

Indicatori	Perioadele cercetării						
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Venituri din vânzări	39938560	43230370	48309540	47754140	45693400		
Costuri exploataționale rezultate din prelucrarea mărfurilor	16172140	15805890	20417020	21701340	24864770	2373234	34319994
Profitul brut din vânzări	23766420	27424480	27892520	26052800	23202100		
Profit din bilanț	24937960	28698980	26690730	24318430	19667550	2902997	4766755
Profit net	18159860	22148640	18983230	16668580	14569780	659058	576575
Capitalul propriu	46681540	62675710	78913020	92793260	4474070	103582730	114766307
Datorii pe TS	1063560	1707110	1545910	1437590	1456550	698112	785138
Total Active	47745100	64382820	80458930	94756440	106592200	110563850	122617693

DECLARAȚIE PRIVIND ASUMAREA RĂSPUNDERII

Subsemnatul, declar pe proprie răspundere personală că materialele prezentate în teza de doctorat sunt rezultatul propriilor cercetări și realizări științifice. Conștientizez că, în caz contrar, urmează să suport consecințele în conformitate cu legislația în vigoare.

Florescu Viorel

Semnătura

Data

CURRICULUM VITAE

Informatii personale

Nume/Prenume	FLORESCU VIOREL	
Adresa	132, Bulevardul Tomis, Constanta,	
Telefon	0723 323 258	0749 766 910
E-mail	bibifv @gmail.com	
Cetatenia	romana	
Data nasterii	11martie 1971	
Sex	masculin	

Experienta profesionala

Perioada	01 Octombrie 2008 – Prezent
Functia sau postul ocupat	Lector asociat / invitat
Principalele activitati si responsabilitati	-Siguranta Navigatiei / Manevra navei in conditii simulate
Numele si adresa angajatorului	Academia Navala Mircea cel Batran - Constanta

Perioada	01 Septembrie 2008 – Prezent
Functia sau postul ocupat	Loading Master
Principalele activitati si responsabilitati	Pilot / Mooring / Loading master in cadrul terminalului Off Shore – Midia.
Numele si adresa angajatorului	Midia Marine Terminal

Perioada	01 Februarie 2007 – Prezent
Functia sau postul ocupat	Expert Consultant I A
Principalele activitati si responsabilitati	-Predare cursuri IMO in cadrul serviciului Siguranta Navigatiei al CERONAV Constanta
Numele si adresa angajatorului	CERONAV Constanta

Perioada	4 Iunie 2006 – 25 octombrie 2006
Functia sau postul ocupat	Comandant
Principalele activitati si responsabilitati	-Comandant la bordul navei tank „ Highseas „ angajata in voiaj internationale , Oceanul Indian si Atlantic , inclusiv Statele Unite.
Numele si adresa angajatorului	Tanker Pacific Management Singapore Pte Ltd.
Perioada	15 ianuarie 2006 – 30 mai 2006
Functia sau postul ocupat	Operations / SQA officer
Principalele activitati si responsabilitati	-Pregatirea navelor flotei pentru inspectii tip Port State Control Major Oil Company pe raza portului Singapore . - Realizarea \ conducerea de inspectii si audituri (navigation / ISM / Safety) la bordul navelor flotei pe raza portului Singapore -Urmarirea si rezolvarea problemelor operationale aparute la navele flotei in timpul stationarii in porturi sau a operatiunilor de incarcare / descarcare.
Numele si adresa angajatorului	Tanker Pacific Management Singapore Pte Ltd.
Perioada	07 decembrie 2003 – 29 noiembrie 2005
Functia sau postul ocupat	Comandant
Principalele activitati si responsabilitati	-Comandant la bordul unor nave tank petrolier / chimic angajate in voiaje internationale , worldwide.
Numele si adresa angajatorului	Tanker Pacific Management Singapore Pte Ltd.
Perioada	16 ianuarie 1999 – 08 august 2003
Functia sau postul ocupat	Ofiter marin de punte 1
Principalele activitati si responsabilitati	-Ofiter marin de punte 1 la bordul unor nave tank petrolier / tank chimic angajate in voiaje internationale si la bordul unui tank de stocaj (03 nov. 1999 - 13 aug . 2000)
Numele si adresa angajatorului	Tanker Pacific Management Singapore Pte Ltd.
Perioada	27decembrie 1996 - 25 decembrie 1998

Funcția sau postul ocupat Principalele activități și responsabilități Numele și adresa angajatorului	Ofiter maritim de punte 2 -Ofiter maritim de punte 2 la bordul unor nave tank petrolier / vrachier angajate în voiaje internaționale . -Tanker Pacific Management Singapore Pte Ltd. - PETROMIN SA Constanta
Perioada Funcția sau postul ocupat Principalele activități și responsabilități Numele și adresa angajatorului Educție și formare	22 februarie 1994 - 25 decembrie 1996 Ofiter maritim de punte 3 -Ofiter maritim de punte 3 la bordul unor nave cargo / vrachier angajate în voiaje internaționale . - PETROMIN SA Constanta - ROMLINE Constanta
Perioada Funcția sau postul ocupat Principalele activități și responsabilități Numele și adresa angajatorului	01 Octombrie 2011 – 20 Iunie 2013 Masterand Master în Științe Educationale ,specializarea <i>Psihopedagogie și Didactica Universitară</i> Universitatea Liberă Internațională a Moldovei
Perioada Funcția sau postul ocupat Principalele activități și responsabilități Numele și adresa angajatorului	01 Noiembrie 2010 – – Prezent Doctorand Studii doctorale - Specializarea <i>Management Portuar</i> Universitatea Liberă Internațională a Moldovei
Perioada Funcția sau postul ocupat Principalele activități și responsabilități Numele și adresa angajatorului	01 Octombrie 2010 – 04 Iunie 2012 Masterand Master în Științe Economice , specializarea <i>Management și Marketing</i> Universitatea Liberă Internațională a Moldovei
Perioada	28 Noiembrie 2007 – – 7 Noiembrie 2008

Funcția sau postul ocupat	Student
Principalele activități și responsabilități	Diploma in Marine Surveying - implică studiarea tuturor tipurilor de marine survey
Numele și adresa angajatorului	Lloyd's Maritime Academy
Perioada	15 mai 2006 – 22 mai 2006
Calificarea / diploma obținută	Command course : curs de legislație maritimă , noțiuni de chartering , shipmaster business , luarea deciziilor în condiții speciale de stress intens , media handling.
Numele și tipul instituției de învățământ / furnizorului de formare	ARI – Apliyed Research Institute – Delhi , India
Perioada	martie 2006
Calificarea / diploma obținută	Curs de formare – Operarea , Exploatarea și Intretinerea pompelor submersibile la bordul navelor de tip tank petrolier și tank chimic
Numele și tipul instituției de învățământ / furnizorului de formare	FRAMO Singapore – Branch Office of FRAMO Norvegia.
Perioada	mai 2002
Calificarea / diploma obținută	- Brevet de Comandant pt nave cu TRB 3000 sau mai mare
Numele și tipul instituției de învățământ / furnizorului de formare	CERONAV Constanta / Capitania Constanta
Perioada	noiembrie 1998
Calificarea / diploma obținută	-Brevet de Ofiter maritim punte 1
Numele și tipul instituției de învățământ / furnizorului de formare	Autoritatea Navala Romana
Perioada	Noiembrie 1996
Calificarea / diploma obținută	-Brevet de Ofiter maritim punte 2

Numele si tipul
institutiei de invatamint
/ furnizorului de
formare

Perioada
Calificarea / diploma
obtinuta

Numele si tipul
institutiei de invatamint
/ furnizorului de
formare

Perioada
Calificarea / diploma
obtinuta

Numele si tipul
institutiei de invatamint
/ furnizorului de
formare

Perioada
Calificarea / diploma
obtinuta

Numele si tipul
institutiei de invatamint
/ furnizorului de
formare

Aptitudini si competente personale

Limba materna

Limbi straine cunoscute
Autoevaluare

Nivel european ()*

Limbaengleza

Competente si abilitati sociale

Competente si aptitudini
organizatorice

Autoritatea Navala Romana

Noiembrie 1994

-Brevet de Ofiter maritim punte 3

Autoritatea Navala Romana

1989 - 1994

Diploma de Licenta cu calificarea „ Inginer Navigatie”

Institutul de Marina Civila Constanta

1985 - 1989

Diploma de bacalaureat

Liceul Industrial No. 6 Galati

romana

Comprehensiune		Vorbit		Scrie
Abilitati de ascultare	Abilitati de citire	Interactiune	Exprimare	
crescute	crescute	Comunicare clara	Fluenta foarte buna	Texte pentru situatii multiple

(*) Cadrului european de referință pentru limbi

Comunic cu usurinta si lucrez in echipa fara a crea probleme
celor din cadrul acesteia.

Sunt capabil sa organizez si sa mobilizez grupuri de persoane
pentru diverse activitati profesionale

Competente si aptitudini tehnice	Sunt capabil sa manevrez mijloacele audio-vizuale (retro-proiector, computere, etc)
Competente si cunostinte de utilizare a calculatorului	Utilizez computerul pentru redactarea documentelor care imi sunt necesare si folosesc cu usurinta programele specifice.
Permis de conducere	Detin permis de conducere categoria B.



Compania Națională „ADMINISTRAȚIA PORTURILOR MARITIME” - S.A.
CONSTANȚA

Incinta Port, Gara Maritimă, 900900 Constanța, România
RC: J13/2308/1998; CUI: 11062831; CIF: RO11062831
Capital social: 68.456.270 lei vărsat integral
Tel.: +40.241.639540; Fax: +40.241.638512

E-mail: apm@constanta-port.ro; Web: www.portconstanta.com

Cod F 01 PSp. 03.5, rev.5



Nr. 233

dd. 08/03/2014

ACT DE IMPLEMENTARE

Drd Florescu Viorel , impune conceptul modern, cel de reengineering, care se poate traduce prin „reconfigurare” sau „reproiectare”. Reconfigurarea se referă la reconturarea, la reproiectarea liniilor de produse, a rețelilor de producție și de distribuție, precum și a sistemelor de operare ,incapand de la previziune la CPFR „Collaborative Planning Forecasting and Replenishment”. Acronimul CPFR definește un proces de colaborare, prin care partenerii din cadrul lanțului de aprovizionare pot planifica activitățile cheie in comun. Colaborarea are în vedere planificarea afacerii, previziunea vânzării și toate operațiunile necesare reaprovizionării cu materii prime și produse finite. Urmare a acestui original concept putem estima cresteri financiare incepand cu anul 2015 .

Toate informatiile care au fost puse la dispozitie Drd. Florescu Viorel sunt confidentiale si nu pot fi utilizate in lucrarea autorului.

Director
Planificare organizationala
Compania Nationala Administratia Portului Constanta





ITALROM SHIPPING AND TRADING LTD

SHIPPING, MANNING AND FORWARDING AGENTS
BUNKER, STORES, PROVISION SUPPLIERS
IMPORT-EXPORT - WAREHOUSES
CARGO SURVEYORS - PILOTAGE
TOWAGE

10.03.2014

ACT DE IMPLEMENTARE

Drd Florescu Viorel demontreaza departamentului contracte ca pe pietele cu concurență mare cum este cea maritimă a transportului de containere unde diferențierea serviciilor este greu de înfăptuit și unde concurența în domeniul prețului (navlului) va conduce numai la erodarea profitului, accentul pus pe servirea clientului capătă o deosebită importanță. Astfel atragandu-ne atentia asupra asupra clientului singular si nu a multitudinii de clienti cum era politica firmei noastre ideea se poate implementa aducand beneficii societatii .

Toate informatiile care au fost puse la dispozitie Drd. Florescu Viorel sunt confidentiale si nu pot fi utilizate in lucrarea autorului.

Director
Departament Contracte
ITALROM SHIPPING AND TRADING



HEAD OFFICE

08700 - CONSTANTA
INCINTA PORT P.O. BOX 1161
PH/FAX: 0040-41/61 85 41/60 13 97/60 17 71
FAX: 0040/41 60 15 60
Mobile: manager 018-61 20 61
op. dept 094-61 85 62
TLX: 14950 ITALROM/14948 ITALROM
Email: ITALROM@SEANET.RO

BRANCHES AT DANUBE PORTS (Sulina, Galati and Braila)

6200 - GALATI
STR. DOMNEASCA 13
BLOC L, APT. 82
PH/FAX: 0040-36 41 77 78
MOBILE: 0040-18-61 61 04
TLX: 14950 ITALROM



**AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ
CĂPITÂNIA ZONALĂ CONSTANȚA**

Adresa: Incinta Port Constanța Nr.1, Clădirea ANR, Et. 2
Constanța, COD 900900

Tel.: 0241/601533; 601609 Fax: 0241/618299

E-mail: CZ-CONSTANTA@RNA.RO



Nr. 345

Data: 10 / 03 / 14

ACT DE IMPLEMENTARE

Drd Florescu Viorel a propus conceptul de „unitate strategică de afacere” (strategic business unit - SBU) pentru dezvoltare în domeniul portuar. Când mai multe afaceri similare ale unei firme sunt grupate într-o asemenea „unitate”, întreaga strategie a portofoliului se simplifică, fiind mai puține „blocuri” de analizat. În plus, afacerile aflate într-un SBU au foarte puține legături cu afacerile din alt SBU - în afară de relațiile financiare care le sunt impuse de firma-mamă. Aceasta nouă perspectivă poate relansa spre profit planificarea biroului nostru pentru anul 2016.

Toate informațiile care au fost puse la dispoziție Drd. Florescu Viorel sunt confidențiale și nu pot fi utilizate în lucrarea autorului.

Director
Birou Planificare
CAPITANIA ZONALA CONSTANTA



