

NOTE EXPLICATIVE

Studiul privind transporturile maritime – 2016 acoperă datele și evenimentele pe o perioadă începând cu ianuarie 2015 până în iunie 2016. Echipa s-a străduit, în măsura posibilului, să raporteze evoluția recentă.

Cuvintele „țară” și „economie” desemnează țări, teritorii sau zone.

Prin dolar, se înțelege întotdeauna dolarul Statelor Unite (\$), exceptând indicația contrară.

Cu excepția unei indicații contrare, cuvântul „tonă” desemnează tona metrică (2.000 kg) și cuvântul „milă”, mila marină.

În tabele și grafice:

- Cifrele fiind rotunjite, totalurile și procentajele indicate în tabele nu corespund, în mod necesar, sumei elementelor lor;
- Simbolurile următoare sunt utilizate:

n.d. = nedisponibil

Linia (-) indică nulitatea sumei.

Din 2014, *Studiul privind transporturile maritime* nu conține anexele statistice imprimate. UNCTAD prezintă date statistice mai detaliate, online, la adresele următoare:

Imagine de ansamblu: <http://www.stats.unctad.org/maritime>

Trafic maritim : <http://www.stats.unctad.org/seabornetrade>

Flote de marfă, pe pavilion de înmatriculare: <http://www.stats.unctad.org/fleet>

Flote de marfă, pe țară/economie specifică: <http://www.stats.unctad.org/fleetownership>

Profiluri maritime naționale ale țărilor: <http://www.unctadstat.unctad.org/CountryProfile/fr-FR/index.html>

Construcția navală pe țări: <http://www.stats.unctad.org/shipbuilding>

Dezmembrarea navelor pe țări: <http://www.stats.unctad.org/shipscrapping>

Indicele de conectivitate a transporturilor maritime regulate: <http://www.stats.unctad.org/lsci>

Indicele de conectivitate bilaterală a transporturilor maritime: <http://www.stats.unctad.org/lbsci>

Traficul porturilor cu containere: <http://www.stats.unctad.org/teu>

4. Porturile

Acest capitol al *Studiului privind transporturile maritime* descrie acțiunea condusă de UNCTAD pentru a ajuta țările în dezvoltare să-și perfecționeze eficiența porturilor lor în scopul scăderii costurilor de transport și pentru a reuși o mai bună integrare în comerțul mondial. Acesta explorează noi ansambluri de date statistice portuare și elaborează o prezentare generală a ceea ce ilustrează cu referire la industria portuară în 2015.

În ansamblu, creșterea industriei portuare, inclusiv sectorul containerelor, a cunoscut o scădere semnificativă, cu rate cu greu pozitive, pentru cele mai mari porturi. Principalele 20 de porturi în volum au înregistrat o diminuare cu 85% a creșterii lor, care a trecut de la 6,3% în 2014 la 0,9% în 2015. Din cele șapte cele mai mari porturi care au suferit scăderi de trafic, Singapore a fost singurul care nu a fost situat în China. Cu toate acestea, 14 din cele 20 de porturi

principale pe plan mondial sunt situate în China, iar unele au afișat o creștere impresionantă, unul dintre ele (Suzhou) progresând chiar cu mai mult de 10%. Primele 20 de porturi cu containere din lume, care reprezintă, în principiu, aproape jumătate din debitul portuar de containere și ilustrează, în mod explicit, situația industriei pe parcursul anului dat, au înregistrat o scădere cu 95% a creșterii lor, rata de 5,6% în 2014 scăzând cu 0,5% în 2015.

A. Oportunități pentru țările în dezvoltare de a-și îmbunătăți performanțele portuare

Organizarea sectorului de transporturi maritime afectează, în mod semnificativ, volumul schimburilor, costurilor de transport și competitivitatea economică și impune porturilor să se adapteze la complexitatea crescută a administrației portuare moderne. În acest context, metodologia elaborată de programul gestiunii portuare TrainForTrade, care leagă indicatorii de performanță de obiective strategice, poate fi un atu prețios pentru comunitățile portuare ale țărilor în dezvoltare.

34 de țări participă, în prezent, la programul de administrare portuară, dintre care nouă sunt implicate în inițiativa în favoarea performanței portuare: Angola, Benin, Republica Dominicană, Ghana, Indonezia, Namibia, Filipine, Peru și Republica Unită a Tanzaniei. Reprezintă 21 de porturi, repartizate în patru rețele lingvistice: anglofonă, francofonă, lusofonă și hispanofonă.

Tabelul de bord al performanțelor portuare regroupează 23 de indicatori de referință, datele de bază fiind culese de porturile ce participă la operațiune pe baza recomandărilor puse la punct de atelierele de consolidare a capacităților (Filipine, 2015; Indonezia, 2016), ceea ce permite comparații între porturi.

Aceste anchete furnizează informații prețioase asupra tipului de porturi în rețea: contextul istoric, cadrul legislativ, modelul funcțional și indicații asupra gestiunii de servicii. Tabelul de bord al performanțelor portuare conține patru aspecte strategice: finanțele, operațiile, resursele umane și piața. Datele financiare sunt trase din bilanțuri, tabele de trezorerie și conturi de pierderi și profituri corespunzătoare și sunt construite pe mod de încărcare și descompuse în taxe portuare și de serviciu. Date referitoare la resursele umane sunt fondate pe măsuri financiare privind locul de muncă și măsuri aproximative referitoare la productivitatea mâinii de lucru. Alți indicatori sunt prețioși pentru actorii industriei portuare: măsuri ale capacităților navelor, mărimea posturilor de andocare, partea de piață pe mod de încărcare și timp de ședere.

Datele par să indice că porturile care participă la program împart numeroase caracteristici și că performanțele lor sunt relativ bune, ținând seama de mărimea lor și de paleta de servicii pe care le propun. Programul pune în lumină principalele măsuri următoare ale performanțelor. Timpul de imobilizare mediu pentru un container este de șapte zile, marja de exploatare medie este de 38%, drepturile referitoare la mărfuri sunt de două ori mai ridicate decât cele asociate navelor și durata de așteptare medie pentru acostarea unei nave este de 17 ore. În plus, în medie, salariul anual al angajaților inclus în acest sondaj este de 23.863 de dolari și cheltuielile medii asociate formării reprezintă mai puțin de 1% din costurile salariale totale. Nicio autoritate portuară nu este privatizată și este un lucru obișnuit ca statul să contribuie la active de interes public pe termen lung, precum molurile.

Rețeaua portuară a UNCTAD reprezintă un atu pentru dezvoltarea acțiunilor de consolidare a capacităților și oferă ocazia de a studia performanțele porturilor și de a identifica practicile optime din care se pot inspira ceilalți. Cercetările UNCTAD în materie de gestiune portuară au fost inițiate la începutul anilor '70 și sunt descrise într-un anumit număr de publicații (UNCTAD, 1976, 1979, 1983, 1987a și 1987b).

În 2012, UNCTAD a organizat o reuniune a experților asupra evaluării performanței portuare, care a reunit specialiști eminenți din acest domeniu (a se vedea <http://www.unctad.org/en/pages/MeetingDetails.aspx?meetingid=175>). În 2016, a publicat un studiu distinct, care detaliază eforturile mondiale în curs pentru a evalua performanța portuară (UNCTAD, 2016). Capitolul prezent pune accentul, de asemenea, asupra altor lucrări realizate de UNCTAD în domeniul statisticilor portuare și complementaritatea lor pentru îmbunătățirea eficienței porturilor și diminuarea costurilor comerțului internațional.

B. Statistici portuare

Cercetători și spirite strălucite au afirmat: „Dacă nu putem măsura, nu putem administra” și, în consecință, nu putem îmbunătăți. Galileo (1564-1642) ar fi declarat: „Să se numere ceea ce poate fi numărat, să se măsoare ceea ce poate fi măsurat și să se facă măsurabil ceea ce nu este” (Kozak, 2004). Porturile sunt adesea singura cale de acces pentru a intra sau a ieși dintr-o țară, ceea ce a facilitat, în mod considerabil, pentru guverne înregistrarea datelor comerciale și ridicarea de taxe. Statisticile portuare au fost, în mod tradițional, în sarcina operatorilor de terminale, a autorităților portuare locale sau a asociațiilor naționale. Într-o măsură mare, aceste entități au ales date de colectat și, mai important, au decis modalități și calendarul publicării acestor date. În anumite cazuri, trebuie luni sau ani pentru ca datele să fie în final examinate. În zilele noastre, partea de venit național provenind din taxarea importurilor (drepturi vamale) a scăzut în majoritatea țărilor, căci a devenit mai ușor de crescut taxele în alte domenii. Cu titlu de exemplu, partea de taxe de import în veniturile fiscale este estimată la 18% (și, în anumite cazuri, mai mult de 50%) din veniturile totale ale numeroaselor țări cu venit scăzut (Kowalski, 2005). În India, de exemplu, rata medie a drepturilor vamale a fost redusă cu 55% la începutul anilor '90 cu puțin mai mult de 25% de acum până la terminarea deceniului (Departamentul afacerilor economice și sociale, Națiunile Unite, 2002). În timp ce drepturile vamale constituiau 30% din veniturile publice în Statele Unite în 1912, ele nu mai reprezintă decât 1% (Progressive Economy, 2013).

În prezent, majoritatea porturilor sunt supuse unui regim al proprietății mixt, care reunește operatorii terminalelor private și autoritățile portuare publice. Acestea sunt producătoare prolifiche de statistici, care furnizează informații detaliate asupra mâinii de lucru angajate, a utilizării de material, asupra traficului de mărfuri și escalelor de nave.

Totuși, majoritatea acestor date sunt produse pentru o utilizare internă și nu pentru comunicarea publicului. Însăși datele colectate de instituțiile publice nu sunt mereu puse la dispoziția publicului. În plus, datele disponibile pentru unele porturi nu sunt mereu omogene sau comparabile cu ușurință cu cele din alte porturi.

În absența organizației mondiale responsabile cu colectarea acestor date, statisticile portuare regionale sau mondiale sunt greu de verificat; principalii operatori de terminale mondiale au

tendința să opereze pe un singur segment de piață – porturile cu containere – și această industrie rămâne relativ fragmentată. Datele performanțelor portuare publicate de sectorul privat sunt, în general, într-un scop de marketing și nu în optica unei cercetări obiective. Ele sunt, prin aceasta, selective și cu o acoperire inegală. Nu există nicio publicație mondială care să fie difuzată de un ansamblu al autorităților portuare, iar Asociația Internațională a Porturilor, unicul grup internațional al autorităților portuare, nu are nici competențele, nici resursele necesare pentru a conduce anchetele anuale asupra statisticilor portuare.

În plus, nu este în mod necesar interesant pentru porturi să fie comparate unele cu celelalte la nivel global, căci concurența pentru încărcături este, în general, o problemă regională. De-a lungul anilor, autoritățile portuare au insistat asupra caracterului unic al fiecărui port, afirmând că, de fapt, comparațiile nu erau nici posibile, nici de dorit. Este adevărat într-o anumită măsură, dar specialiștii din mediul academic au pus la punct diverse tehnici ce permit depășirea dificultăților. Analiza comprimării datelor, de exemplu, ține seama de diferențele intrări și ieșiri ale porturilor, în timp ce analiza tipologică combină puncte similare pentru comparație. Principalul avantaj al unei comparații mondiale rezidă în determinarea practicilor optime susceptibile să fie luate de alții. Administratorii porturilor se vor întreba, probabil, de ce să compare portul lor cu porturi îndepărtate, cu traficul mult mai intens și cu economii la scală mai importante, în timp ce principalul lor concurent este un port binecunoscut situat în țara vecină.

Această atitudine se poate înțelege, într-o anumită măsură, dar ea nu este propice inovării și schimbării, care sunt din ce în ce mai mult indispensabile. Pe de-o parte, dispunerea de informații asupra porturilor din lumea întreagă poate să ajute porturile individuale să găsească parteneri adecvați și să conducă comparații utile. Pe de altă parte, dacă considerăm că comparația directă dintre porturi de pe diferite continente nu aduce nimic, divulgarea datelor nu riscă să implice pierderea activităților în beneficiul concurenței și nu ar trebui să pună probleme. În realitate, reticența porturilor în a dovedi mai multă transparență ține, probabil, de teama de a fi considerate drept „puțin performante”.

Cercetătorii, care muncesc în acest domeniu și doresc să compare performanțele portuare mondiale întâlnesc dificultăți pentru a obține informații de tratat. În fapt, pentru ca datele să poată fi colectate și analizate, porturile trebuie să accepte să fie obiectul studiilor și să convină sau nu asupra publicărilor concluziilor. Chiar în caz de acord pentru studiu, raportul pertinent nu este mereu accesibil publicului. Studiile conduse de asociațiile regionale, de exemplu cel condus în 2015 de Comitetul permanent pentru cooperarea economică și comercială a Organizației cooperării islamice, intitulat „Evaluating the Ownership, Governance Structures and Performances of Ports in the OIC Member Countries”, nu fac mereu obiectul unei largi mediatizări.

În 2015, UNCTAD a organizat o colaborare cu Asociația de administrare portuară din Africa de Vest și Centru, un atelier regional în Ghana în vederea stabilirii indicatorilor de performanță pentru porturile a 11 țări. Reprezentanții porturilor s-au angajat să dovedească transparența, dar se temeau de comparații nedrepte. De exemplu, orice măsură parțială – și anume o măsură incompletă, cum ar fi un element temporal într-un context al unei operații de mai mare anvergură – incluzând durate între așteptarea acostării până la terminarea operațiilor ar da rate de eficiență foarte diferite pentru porturile maritime și porturile fluviale, știind că în acestea din urmă distanțele de parcurs pentru a găsi un loc de andocare sunt în mod sensibil mai lungi. În plus, timpul de încărcare a mărfurilor vrac este, în general, mai scurt decât cel de descărcare

și variază în funcție de tipul de produs; de unde prudența care trebuie avută în evaluarea performanțelor porturilor. În plus, toți indicatorii nu sunt aplicabili tuturor porturilor și o matrice a măsurilor este indispensabilă pentru a reflecta porturi cu caracteristici diferite angajate pe segmente diferite de piață. Acest imperativ a condus la elaborarea metodologiei mai sus menționate de tabloul de bord al performanțelor portuare ale UNCTAD.

Societățile au tendința de a se concentra în jurul porturilor, în scopul reducerii expunerii lor la lipsa de mână de lucru și la eșecul furnizorilor de componente sau al prestatorilor de servicii. Proximitatea forței de muncă și a altor furnizori prevalează adesea asupra costului terenurilor și salariilor inferioare pe uscat. Legăturile de transport de proastă calitate dăunează fiabilității, previzibilității și securității. La nivel național, alți factori precum respectul stării de drept, garanția drepturilor de proprietate și posibilitatea de a repatria capitaluri sunt, de asemenea, importante pentru întreprinderile care au o viziune pe termen lung. Transparența și disponibilitatea informațiilor asupra transporturilor și comerțului pot să contribuie la calmarea neliniștilor investitorilor. Publicarea de date permite analizarea riscurilor, administrarea și reducerea lor și oferă astfel o securitate juridică și consolidează încrederea întreprinderilor. Din contră, absența informațiilor poate să conducă societățile să subevalueze incertitudinile și să le crească riscurile; furnizorii de fonduri ar putea, de asemenea, să exagereze, în mod semnificativ, expunerea lor potențială și să le supraevalueze serviciile, făcând activitatea puțin rentabilă. Fiecare din aceste opțiuni poate să conducă la un eșec comercial: datele nu sunt un panaceu, ci ele pot să contribuie la evitarea acestor obstacole dacă sunt utilizate în mod corespunzător. Anunțul clar din partea Guvernului al intenției de a miza pe transparență într-un domeniu dat poate să aibă un impact pozitiv asupra altor aspecte de administrare. Publicarea de date referitoare la comerț și transport ar trebui să fie o prioritate pentru factorii de decizie care doresc să promoveze comerțul internațional. Informațiile ar trebui să fie făcute publice și să se ofere acces liber. Pentru a reuși să avem un sistem eficient la nivel mondial, datele ar trebui să emane dintr-un parteneriat, care implică un furnizor de date, o organizație-gazdă responsabilă de colectare și publicarea de date – UNCTAD, de exemplu – și o instituție universitară însărcinată cu interpretarea (sau cu o primă interpretare). Datele fiind disponibile în mod gratuit, analiza altor părți interesate ar fi, de asemenea, posibilă.

Datele de observație, înregistrare a acțiunilor specifice observate sunt rezultatul numărării acțiunilor individuale specifice fără nicio analiză, de exemplu numărul și tipul vehiculelor, trenuri sau nave la sosirea și plecarea dintr-un punct sau altul. Luate în mod individual, aceste date sunt puțin expresive, dar, regrupate și analizate, ele pot să pună în evidență scheme care nu erau vizibile înainte. Acest capitol examinează un anumit număr de date de observație provenind de la două surse diferite și ceea ce ele arată cu referire la sectorul portuar. Ca pentru orice analiză de date, trebuie să luăm în considerare un anumit număr de restricții. Prin faptul unei mari cantități de date necesare, analiza trebuie să fie automatizată în scopul reducerii timpului de muncă și al costului analizelor, dar o automatizare poate, de asemenea, să conducă la erori. Prezentul studiu pune accentul mai degrabă pe informații descriptive decât pe analiza lor, pentru a încerca să înțelegem ansamblul datelor și să validăm conceptul sau să stabilim eventualele limitări ale acestora.

Informațiile asupra sosirilor și plecărilor navelor în porturi nu revelează mare lucru ele însele, dar odată analizate și puse în raport cu datele meteorologice sau cu numărul pacienților tratați