

STADIUL ACTUAL AL PROBLEMATICII METODELOR SI TEHNICILOR UTILIZATE PENTRU MANAGEMENTUL ACTIVITĂȚILOR LOGISTICE

Introducere

Avântul economic înregistrat de societatea umană în ultima perioadă a implicat o creștere fără precedent a comerțului mondial, a traficului de mărfuri și materiilor prime de bază necesare industriei (minereuri, cărbune, petrol).

La realizarea circulației volumului intens de mărfuri, în vertiginoasa creștere anuală, transportului naval i-a revenit rolul de primă mărime, atât cantitativ cât și ca operativitate, și aceasta nu numai pentru că transportul pe apă este mai ieftin, ci, mai ales, ca urmare a diversificării surselor de relații comerciale, înmulțirii numărului de participanți la aceste relații și caracterului tot mai complex al schimburilor comerciale internaționale.

Dezvoltarea, diversificarea și evoluția sistemului de transport au avut ca și cauză extinderea și intensificarea activității de producției și a circulației mărfurilor, coroborate de adâncirea diviziunii internaționale a muncii.

De-a lungul timpului s-a constatat o tendință de creștere a modernizării transporturilor, prin specializarea navelor, utilajelor și instalațiilor de manipulare a mărfurilor, astfel timpul de operare s-a redus considerabil și acest lucru a dus la creșterea economiilor compensând rapid cheltuielile de investiții.

Întrucât marfa este obiectul principal în transportul maritim și are un rol hotărâtor pentru evoluția porturilor dar și al navelor, terminalele portuare au venit în ajutorul administrării portuare dar și spre motivarea operatorilor portuari în crearea unor condiții de lucru din ce în ce mai bune.

Navele maritime au marcat o continuă perfecționare și modernizare în pas cu dezvoltarea tehnicii, iar transportul mărfurilor pe mare a înregistrat o creștere an de an astfel reducerea timpului de staționare a navei sub operațiuni de încărcare/descărcare a devenit un deziderat pentru orice operator portuar.

Logistica terminalului portuar poate fi definită ca un proces integrat de planificare, coordonare, execuție și control al tuturor fluxurilor de marfă și a informațiilor aferente transportării de la portul de încărcare până la destinația finală.

Funcțiile primare ale terminalului portuar sunt transbordarea de la un mod de transport la altul, precum și depozitarea temporară a mărfii. În plus, îndeplinește și funcții secundare care pot fi rezumate ca servicii cu valoare adăugată.

Logistica integrată în industria navală

O analiză a evoluției noțiunii de logistică ne conduce la concluzia potrivit căreia aceasta ar avea următoarele componente: administrația, aprovizionarea, transporturile, depozitarea și manipularea materialelor, serviciile de suport și facilitățile.

Terminalele complet mecanizate, cu un înalt grad de productivitate, operează continuu, zi și noapte, cât nava se află la dană. De asemenea, poziționarea terminalelor, cu acces la traficul rutier și feroviar, elimină întârzierile în expedierea mărfurilor la primitor. Acest aspect reprezintă un avantaj important și pentru încărcător, care încasează contravaloarea mărfii într-un timp mai scurt.

Dezvoltarea unei infrastructuri logistice bine gândită poate aduce profituri, atât firmelor autohtone care vor beneficia de reduceri de costuri prin externalizarea activității logistice, cât și companiilor care dezvoltă parcuri logistice care pot constitui puncte de depozitare (cu servicii logistice conexe disponibile) pentru livrări internaționale care tranzitează România.

În prezent, piața serviciilor de transport maritim din România este una concurențială, fapt datorat în special numărului mare de transportatori (armatori străini ce asigură un transport maritim neregulat, cât și mari companii maritime de linie) raportat la volumul de mărfuri transportate la nivelul porturilor maritime românești (concentrare redusă a pieței).

Pentru a supraviețui sau mai mult pentru a deveni lider pe aceasta piață trebuie să ai la nivel managerial un sistem logistic integrat bine pus la punct. Logistica este un factor esențial absolut necesar în acest mediu concurențial, un avantaj competitiv pentru companiile de transport maritim și ea trebuie să acopere toate etapele lanșului de producție achiziționare, distribuție, manipulare, transport și management de producție. O povocare majoră este dimensionarea activităților legate de aceste arii funcționale, într-un mod integrat al acestora cu scopul de a genera capacitatea de a participa la cerințele necesare logistice.

Logistica reprezintă un domeniu evolutiv, care a cunoscut și cunoaște numeroase transformări determinate de caracteristicile mediului economic în care se inserează. Prin urmare, asistăm la trecerea logisticii de la o activitate operațională la una tactică și chiar strategică.

În momentul de față necesitatea revenirii la eficiență a creat premisele concentrării și coordonării tuturor fluxurilor de materiale și informațiilor asociate printr-o nouă funcțiune logistică ce are ca obiectiv coordonarea și controlul acestor fluxuri într-un mod univoc și integrat.

Mărfurile vrac reprezintă adesea unul din cele mai bune sectoare pentru transportul pe calea navală decât pe cea ferată sau rutieră. Cheia pentru ca acest lucru să fie mai eficient o constituie existența terminalelor adecvate la ambele capete ale călătoriei, pentru a facilita încărcarea și descărcarea mărfurilor și pentru a putea proiecta fluxul mărfurilor astfel încât beneficiarul să realizeze un randament maxim în ceea ce privește utilizarea transporturilor. Asta înseamnă menținerea echipamentului în mișcare și obținerea de profit, în loc ca acesta să efectueze un transport pe

Logistica integrată în industria navală

săptămână iar în restul timpului să rămână inactiv. Un randament maxim în transportul mărfurilor vrac presupune, de asemenea, alocarea de trase suficiente pe rețea și evitarea lungilor staționări.

În România, una din problemele ce îngreunează transportul de mărfuri vrac și de fapt transportul de mărfuri în general, este numărul limitat de terminale la care pot avea acces operatorii de transport naval de marfă și furnizorii de servicii de logistică.

Elementele sistemului logistic trebuie să fie direct proporțional cu volumul de marfă transportată. Cum acest volum de marfă variază în funcție de cerințele pieții o redimensionare este necesară pentru eliminarea elementelor care nu mai ajută în acest proces sau mai mult care sunt în plus și trebuie eliminate cu scopul de a reduce cheltuielile.

1.1 Managementul activităților logistice - literature review

Din punct de vedere istoric termenul „logistică“ a fost utilizat pentru prima oară în domeniul militar. Logistica a fost considerată acea ramură a artei războiului care se ocupă de mișcarea și aprovizionarea trupelor, conceptul evoluând din nevoia forțelor militare de a se aproviziona în timpul războaielor. Războaiele Peleponesului purtate de Grecia Antică, campaniile din cele două războaie daco-romane sau organizarea armatei Imperiului Bizantin în bătăliile pentru apărarea capitalei Constantinopole de invazia turcă sunt doar câteva exemple, care consacră logistica militară. Hanibal sau Alexandru cel Mare sunt considerați genii ale logisticii militare. Aceștia au știut să își plaseze resursele în locul și la momentul oportun. Pe de altă parte la polul opus pot fi plasate și eșecurile puse pe seama lipsei de organizare logistică.

Lucrările unor istorici de valoare consideră că înfrângerea imperiului britanic în războiul de independență al Statelor Unite, eșecul lui Napoleon în campania din Rusia sau cel al mareșalului Erwin Rommel în campania din nordul Africii din timpul celui de-al doilea război mondial au fost cauzate în primul rând de eșecul capacităților logistice ale armatelor înfrânte.

Dupa cum am observat în antichitate și în evul mediu existau militari ce purtau numele de *Logistikas*, care erau responsabili cu aprovizionarea armatei. Conform *Dictionarului explicativ al limbii romane* termenul de logistică, de origine franceză, *logistique*, se referă la două aspecte: ansamblu de operații de deplasare, de organizare, de aprovizionare care permit funcționarea unei armate; metodele și mijloacele care se ocupă de organizarea funcționării unui serviciu a unei întreprinderi etc. /<fr. *Logistique* (Crișan E., 2009). Universalitatea acestui termen este data și de formele în care acesta este prezent în alte limbi: *logística* (în limba portugheză și spaniolă), *logistica* (în limba italiană), *logistic* (în limba engleză), *logistik* (în limba germană). Pornind de la aspectele evidențiate mai sus putem considera că nevoia unei întreprinderi, implicit entitățile din industria

Logistica integrată în industria navală

navală, de a-și asigura materiile prime necesare proceselor de producție poate fi asimilată cu nevoia de aprovizionare a unei armate cu echipamente militare, muniție sau hrană. În aceste condiții de-a lungul timpului conceptul de logistică a evoluat sub diverse forme: aprovizionare tehnico-materială, distribuție logistică, managementul lanțului de aprovizionare, logistică industrială sau *Supply Chain Management*, etc.

În urma consultării surselor bibliografice în tabelul 1 au fost sintetizate principalele concepte și interpretări asociate termenilor logistică și managementul activităților logistice.

După cel de al doilea război mondial, putem considera ca nevoia unei întreprinderi de a-și asigura materiile prime necesare proceselor de producție ar putea fi asimilată cu nevoia de aprovizionare a unei armate cu echipamente militare, muniție sau hrană.

În următoarea etapă literatura de specialitate asimilă domeniul logisticii cu distribuția fizică a mărfurilor, ca parte a politicii de vânzări ale unei firme din sectorul productiv.

Transformările survenite ulterior, marcate de creșterea prețurilor la materii prime și energie a atras atenția asupra creșterii eficienței proceselor de achiziție a materiilor prime și materialelor utilizate în procesul de producție, programarea producției și managementul stocurilor.

Gestionarea activităților logistice în conformitate cu aceste cerințe a condus la micșorarea costurilor de achiziție a materiilor prime și la o relaționare mai bună a programelor de producție cu cerințele de piață. La un moment dat această abordare s-a bazat pe o politică total ineficientă a firmelor de a asigura, cu orice preț, continuitatea producției. Un astfel de demers a condus la disfuncționalități majore, întrucât gestionarea ineficientă a activităților de aprovizionare și de programare a producției, au condus la ignorarea fluxurilor de produse finite către consumatori și implicit la creșterea stocurilor. Cauza costurilor foarte mari și implicit a pierderilor a fost datorată și organizării pe funcții logistice (planificare, aprovizionare, producție, depozitare, transport și retur). Acest tip de organizare a condus la dispersarea activităților logistice și încorporarea acestora în serviciile firmei, între obiectivele cărora existau o serie de contradicții (Stock & Lambert, 2001; Fuller, et. al., 1993; Engblom et. al., 2012).

Apariția primelor semne ale globalizării, începând cu mijlocul deceniului 6 din secolul trecut a avut loc simultan cu intensificarea concurenței și cu creșterea costurilor de transport.

Realitățile acelei perioade au forțat agenții economici să își planifice cu mai mare atenție procesele de aprovizionare și desfacere. Mediul de afaceri considera că în acel moment scopurile principale ale logisticii erau realizarea transferului în spațiu și în timp, prin intermediul mijloacelor și metodelor utilizate în cadrul realizării activităților de transfer fizic al bunurilor și prin distribuția fizică a acestora. Astfel, mediul academic s-a concentrat pe evidențierea obiectului de activitate al logisticii și rolul logisticienilor în structura unei companii.

Logistica integrată în industria navală

În urma analizei conceptelor asociate termenului de logistică, prezente în literatura de specialitate, putem concluziona că toate denumirile desemnează în fapt același fenomen: managementul mișcării bunurilor de la punctul de producție la cel de consum. În concluzie putem spune că termenul *management logistic* este cel mai cuprinzător și în cele ce urmează vom adopta termenul *management logistic* alături de cel de *logistică*. Analizând poziția Asociației Europene de Logistică (European Logistics Association - ELA) în clarificarea termenului logistică aceasta constituie "planificarea, efectuarea și controlul deplasării și plasării angajaților și/sau a bunurilor, a activităților de sprijin asociate acestora, în cadrul unui sistem organizat în vederea obținerii unor obiective specifice." La nivelul UE comisia de specialitate pentru probleme de transport a adoptat o definiție în care accentul este pus pe transportul mărfurilor, activitățile prin care sunt produse bunurile nefăcând parte dintre activitățile de logistică. Practic setul de definiții propuse până acum ar putea fi „aranjat” de-a lungul unei axe definite de două școli de gândire. Prima dintre ele are în vedere numai aspectele ingineresti ale transferului bunurilor în timp ce cea de-a doua scoate în evidență aspectele manageriale.



Fig. 1.1 Un model al proceselor de afaceri din SCM

Între cele două poziții există diferențe pe care susținătorii celei de-a doua le consideră atât de mari încât au considerat oportună caracterizarea ocupațiilor de această natură printr-un alt concept: Managementul Lanțurilor Logistice (*Supply Chain Management*).

Logistica integrată în industria navală

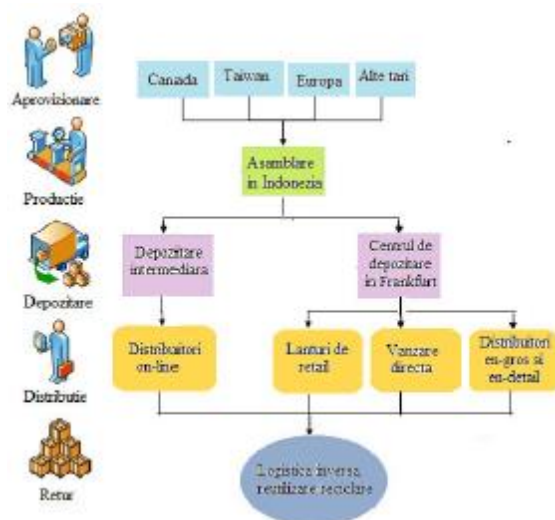


Fig. 1.2 Modelul Supply Chain pentru o companie
(adaptare după www.scm-operations.com)

Pentru vizualizarea practică a definiției SCM prezentăm modelul de SCM al unei companii, figura 1.3. Fără să forțăm interpretarea putem spune că managementul *logistic reprezintă știința punerii în practică a metodelor și tehnicilor de gestionare și control al fluxului de mărfuri, de energie, de informații și alte resurse pe traseul sursă de producție-consumator final.*

Tabel 1.1. Elemente de diferențiere între termenii logistică și managementul lanțurilor logistice, Supply Chain Management

(Adaptarea autorului după: Collaborative Economics)

Abordare funcțională 1960	Integrare 1980	Integrare totală	2000 -
Aprovizionare	Managementul materialelor	Logistică	+ Planificare Strategică + Tehnologia informației
Planificarea producției			
Gestionarea producției în curs de execuție			
Imagazinare	Managementul materialelor &	= SCM	
Gestionarea materialelor	Distribuirea produselor		
Ambalare	Distribuirea produselor		
Procesarea comenzilor			
Transport			
Servicii clienți			

1.2. Relația transport maritim-managementul activităților logistice-costul final al produselor

De-a lungul traseului de la producător la consumator costul total al unui produs va include: costurile de producție, de transport și de distribuție a produsului, profiturile pe care fiecare participant le adaugă la cheltuielile proprii precum și o serie de taxe și impozite. În cazul expediției via mare a

Logistica integrată în industria navală

unui produs structura generală a costurilor pe lanțul logistic de la producător la beneficiar este reprezentată în figura 1.3.

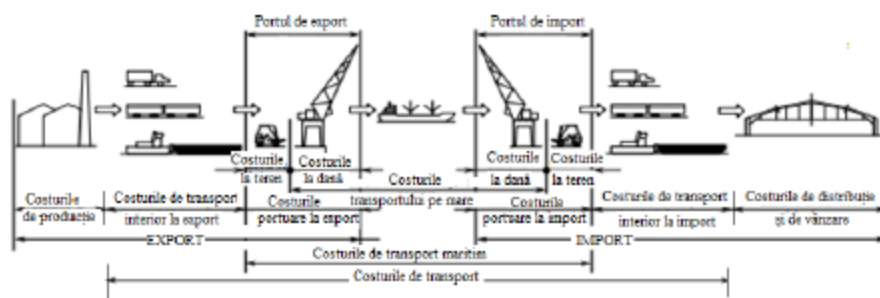


Fig. 1.3 Structura costurilor de transport

Chiar dacă practicile de tarifare pentru serviciile portuare variază considerabil, situație în care nu putem defini o structură detaliată, general valabilă a costurilor de transport. Practica ne arată că și costurile portuare au valori și ponderi importante în cadrul costurilor transportului maritim și implicit în costul total de transport. Creșterea costurilor portuare are, direct sau indirect, legătură cu procesul de manipulare a mărfurilor și sunt cele mai semnificative în cazul mărfurilor generale.

Dacă viteza de operare a navelor este atât de scăzută încât portul nu poate manipula întreaga cantitate de marfă care trebuie transferată prin port apare congestia portuară care are consecințe dramatice asupra activității portului care se manifestă în primul rând într-un timp foarte mare de așteptare a navelor în vederea intrării la operare, ceea ce mărește substanțial și total nejustificat costurile voiajului navei pe care armatorul este obligat să le treacă asupra navlului care va fi deci mai ridicat pe rutele de transport ce utilizează portul respectiv. Pentru porturile care sunt în mod frecvent aglomerate, uniunile de navigație impun, pentru navele de linie, o suprataxă de congestie iar pentru comerțul charter armatorul impune plata unui anumit demurrage (care pentru port reprezintă plata contrastaliilor generate de depășirea timpului de stalii). În oricare din cazuri taxele suplimentare vor fi trecute asupra unui navlu mai mare care va avea drept consecință creșterea prețului tuturor mărfurilor care trec prin portul respectiv, producătorii și cumpărătorii acestora fiind, în final cei afectați.

Așa cum rezultă din considerațiile anterioare asupra efectelor performanțelor portuare asupra costurilor transportului maritim, creșterea acestor costuri poate constitui un obstacol major și o barieră importantă în comerțul internațional și în creșterea traficului de mărfuri prin portul respectiv. Chiar dacă din considerente economice ce obligă producătorul să se mențină și să nu piardă anumite piețe de desfacere, câștigurile realizate din comerțul exterior se vor reduce dramatic ca urmare a reducerii profiturilor participanților la acest comerț. Acest efect va fi resimțit în special pentru produsele cu

Logistica integrată în industria navală

valoare scăzută cum ar fi materiile prime, produsele agricole, mărfurile grele și de volum mic ca produsele metalurgice etc. care formează majoritatea exporturilor din țările în curs de dezvoltare.

Obținerea rentabilității pe termen lung, în mediul dinamic al zilelor noastre aflat în continuă schimbare, depinde, într-o mare măsură, de capacitatea firmelor de a anticipa schimbarea și de a se adapta în mod planificat. Pentru a răspunde eficient acestei provocări, firmele trebuie să gestioneze în mod creativ toate resursele necesare dezvoltării și menținerii competitivității lor pe piață.

În acest context, logistica ocupă o poziție unică care-i permite să coordoneze relațiile dintre factorii care influențează atât fluxul de informații, cât și pe cel de bunuri, având ca scop final executarea comenzilor primite (fluxul începe atunci când clientul se decide să facă o comandă și se încheie atunci când comanda este onorată, iar banii sunt primiți).



Fig. 1.4 Funcțiile logisticii

Firmele știu că pentru a reuși în conjunctura prezentă, trebuie să adopte o abordare disciplinată și sistematică a pieței, să stabilească priorități atent alese, să aloce resursele cu cea mai mare strictețe și să facă uneori compromisuri care cer mult discernământ.

Există o mulțime de factori care transformă operațiile logistice în operațiuni de maximă importanță. Fiecare firmă are propriile sale metode de a spori eficiența operațiilor sale logistice. Reducerea costurilor de producție și distribuție a produselor, odată cu îmbunătățirea calității și a serviciilor oferite clienților constituie un obiectiv al majorității managerilor.

Logistica integrată în industria navală

Îmbunătățirile vizibile în domeniul costurilor, calității și serviciilor sunt esențiale în condițiile de concurență de pe piață în zilele noastre. În economia de piață tot mai globalizată din prezent, asemenea îmbunătățiri determină adesea supraviețuirea unei firme.

1.3 Integrarea funcțiilor logisticii în cadrul activităților companiilor

A. Prelucrarea comenzilor

Activitatea logistică începe cu primirea unei comenzi din partea clientului. Comenzile pot fi trimise în mai multe moduri: prin poștă sau telefon, prin agenți de vânzări sau prin intermediul calculatorului și al schimburilor electronice de date.

O dată primite, comenzile trebuie prelucrate rapid și corect. Sistemul de procesare a comenzii pregătește facturile și trimite informații referitoare la comandă către cei care au nevoie de ele.

Depozitele vor primi instrucțiuni legate de ambalarea și expedierea mărfurilor solicitate. Produsele care lipsesc din stocuri vor fi resolicitate. Mărfurile expediate sunt însoțite de documente de transport și de facturi, iar copii ale acestor documente vor fi trimise mai multor departamente ale firmei.

B. Depozitarea

Depozitarea este apreciată de multe întreprinderi exclusiv o problemă de costuri. Dacă se dorește o livrabilitate ridicată, este indicată o bază bună de depozitare, dar aceasta înseamnă pe de altă parte, atât costuri ridicate la depozitare, cât și de angajare a capitalului.

De câțiva ani, în cadrul gândirii producției „Just in time”, se discută și despre efectele acesteia asupra depozitării, ca și despre logistică. Scopul este de a se livra materia primă, materialele ajutoare și utilajele necesare pentru producție exact în acel moment și acestea să fie chiar atunci utilizate, astfel încât costurile de depozitare să fie minimizate.

Modul de gândire din domeniul producției poate fi transpus, în același mod, asupra problemelor transportului și a logisticii.

C. Stocarea

Deciziile legate de stocuri presupun cunoașterea momentului în care se va face comanda și a cantității care va fi comandată. Cantități mai mari comandate implică comenzi mai puține, costuri reduse legate de comandarea mărfii dar și costuri sporite impuse de stocuri mai mari.

În ultima perioadă, multe firme și-au redus semnificativ stocurile și implicit, cheltuielile legate de aceste stocuri apelând la sistemul logistic „just in time”. Prin acest sistem, producătorii și detailistii își asigură stocuri mici de produse care le ajung pentru câteva zile de operare. Aceste sisteme contribuie la semnificative economii de cheltuieli legate de stocarea și manipularea produselor.

Logistica integrată în industria navală

Prin menținerea unui flux corespunzător de materii prime, semifabricate și produse finite, producătorii și furnizorii pot spori eficiența activității de logistică, în paralel cu satisfacerea nevoilor clienților.

D. Transportul

Deciziile asupra transportului trebuie luate pentru a se asigura aprovizionarea depozitelor, intermediarilor de desfacere și beneficiarilor finali, cu produse ale întreprinderii; în miezul problemelor se află deciziile asupra mijloacelor de transport și asupra celor care efectuează transportul. Cei care realizează transportul pot fi proprii angajați ai întreprinderii sau străini.

Decizia asupra apartenenței celor care efectuează transportul se ia în corelație cu investițiile necesare, cu costurile curente, cu acoperirea pieței și punerea la dispoziție a serviciilor, a imaginii transportatorilor, cu posibilitățile de control etc.

Se au în vedere diferite mijloace de transport, cum ar fi autovehiculele, avioanele, vapoarele, etc.

Alegerea formelor de transport (via autostradă, cale ferată, apă, aer) trebuie privită ca o decizie strategică a politicii de distribuție. De regulă sunt introduse tipuri de transport combinate. Decizia asupra mijloacelor de transport se ia prin metoda de comparație costuri-performanțe. Costurile relevante (totale sau parțiale) trebuie comparate cu criteriile de performanță (de exemplu, timp de transport, siguranța livrării, flexibilitatea mijlocului de transport, adecvare calitativă și cantitativă a mijlocului de transport pentru performanța programată a întreprinderii, distanța geografică). Și aici se recomandă aplicarea metodei de evaluare a punctelor, pentru a putea selecta între diferitele criterii decizionale calitative și cantitative.

Performanța întreprinderii se află, în ansamblu, în fața problematicii centrale a stabilirii nivelului logistic optimal. O îmbunătățire a nivelului logistic (de exemplu, timp de livrare mai scurt și pregătire de livrare mai bună) înseamnă o curbă a costurilor progresiv crescătoare.

Evoluția logisticii în viitor se caracterizează prin următoarele aspecte definitorii:

- ✓ Generalizarea schimburilor de date informatice;
- ✓ Dezvoltarea unei logistici globale în întreprindere dar și în exterior;
- ✓ Creșterea rolului ei în coordonarea fluxurilor fizice și informaționale;
- ✓ mai mare participare la deciziile strategice ale întreprinderii.

Logistica integrată în industria navală

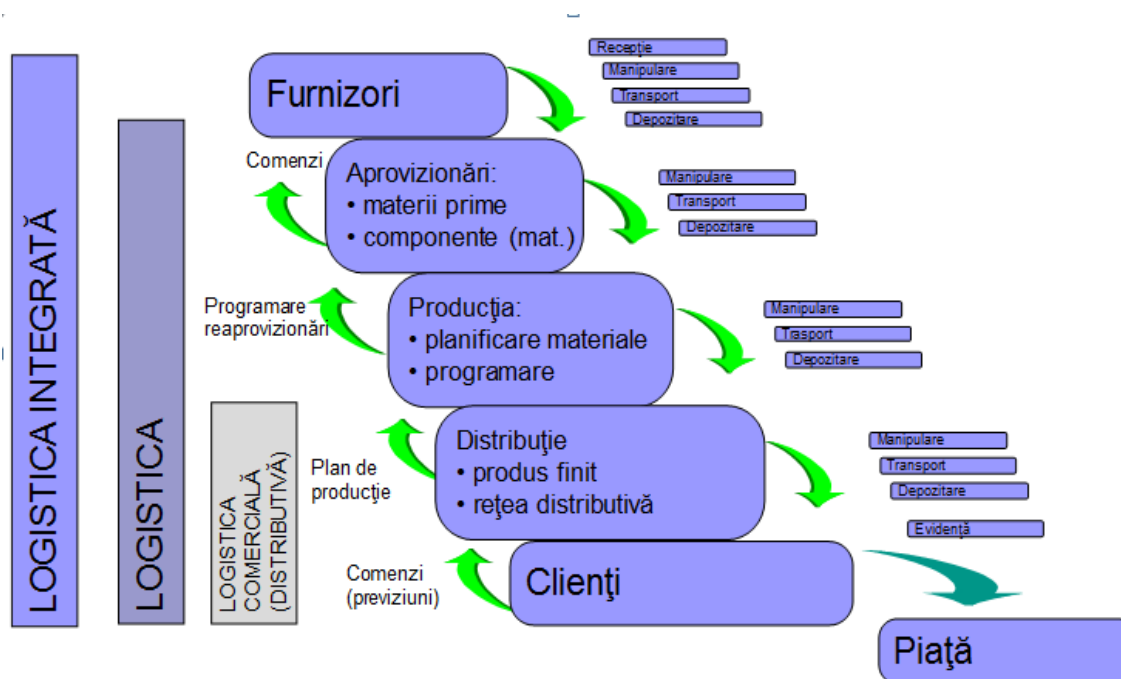


Fig. 1.5 Evoluția logisticii

În urma analizelor efectuate se poate afirma că în momentul de față, logistica nu este o funcție nouă a întreprinderii și nu înlocuiește nici una dintre funcțiile existente.

Rolul logisticii a crescut mult odată cu creșterea concurenței și cu preocuparea întreprinderilor spre o reducere accentuată a costurilor de producție și a creșterii competitivității.

Logistica poate fi percepută ca o funcție integratoare, care creează o punte de legătură între funcțiile existente și duce la un grad mai mare de colaborare în interiorul întreprinderii. Creșterea economică și prosperitatea depind de cât de eficace este lanțul de aprovizionare dintr-o țară și cum se conectează acesta la piețele învecinate și la cele globale. Chiar dacă relieful joacă un rol important, politica contează pentru performanța în logistică, indiferent dacă se referă la investițiile în infrastructură, facilitarea comerțului la graniță sau un mediu care să încurajeze serviciile logistice.

REFERINȚE

1. Chopra, Sunil and Meindl, Peter, Supply Chain Management: Strategy, Planning, and Operation, Prentice Hall, Upper Saddle River, 2007
2. Cohen, Shoshanah and Roussel, Joseph, Strategic Supply Chain Management: The Five Disciplines for Top Performance, McGraw-Hill, New York, 2005
3. Emmet, Stuart, Excellence in Warehouse Management: How to Minimise Costs and Maximise Value, John Wiley & Sons, Chichester, 2005
4. Liviu I., Management logistic, Editura Dacia, Cluj-Napoca, 2003

Logistica integrată în industria navală

5. Mondou, François, Dimensionnement d'une installation de stockage, Mémoire de l'ESSEC-IMD, Paris, octobre, 2000
6. Pimor, Yves, Logistique: Techniques et mise en œuvre, Dunod, Paris, 2001
7. Porter, Michael, Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance, Free Press, New York, 1985